

Piano Territoriale di Coordinamento



PROVINCIA
MANTOVA

IN ADEGUAMENTO AL PTR INTEGRATO AI SENSI DELLA LR 31/2014

PRODOTTO

ADOTTATO

dal Consiglio Provinciale con delibera n° xx del xx/xx/2025

APPROVATO

dal Consiglio Provinciale con delibera n° xx del xx/xx/2025

PROPOSTA

Maggio 2025

VERSIONE

01

TIPO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Allegato 6: integrazione Variante parziale per l'inserimento del tracciato storico della ferrovia Mantova – Peschiera del Garda

GRUPPO DI LAVORO

Provincia di Mantova

Area 3 - Pianificazione Territoriale e della Navigazione – Edilizia – Ambiente

Dirigente, Ing. Alessandro Gatti – autorità competente

Servizio energia parchi e natura VIA-VAS - Parchi Natura VIA-VAS

E.Q., dott. Geol. Francesca Rizzini

Funzionario tecnico, Arch. Francesco Galli

Servizio Pianificazione territoriale provinciale di coordinamento, Attività estrattive

Incaricata di E.Q., Arch. Elena Molinari – autorità proponente

Funzionario tecnico, Ing. Francesca Tribuzio

INDICE

PREMESSA.....	3
1 CENNI STORICI	6
2 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS	11
2.1 Verifica di coerenza della variante con gli obiettivi generali e strategici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	13
3 DESCRIZIONE DELLA VARIANTE	16
3.1 Le modifiche agli Indirizzi Normativi	16
3.2 Le modifiche cartografiche.....	20
3.3 Verifica di coerenza con i caratteri insediativi presenti	28
FIGURA 2.2 ORTOFOTO 1954	7
FIGURA 2.3 FOTO STORICA, TRIPLA DI AUTOMOTRICI ANSALDO ALLA SCARPINA DI SALIONZE, ANNI CINQUANTA	7
FIGURA 2.4: ORTOFOTO 1975 DA CUI SI EVINCE ANCORA LA PRESENZA DEI SEGNI DELLA FERROVIA DISMESSA	8
FIGURA 2.1 TAVOLETTA IGM 1935	17
FIGURA 3.3 INDIVIDUAZIONE DEL TRACCIATO SU CIRCONDARI DA PTCP	20
FIGURA 3.19 SOVRAPPOSIZIONE DEL TRACCIATO SULLE UNITÀ DI PAESAGGIO (PTCP)	21
FIGURA 3.4 INDICAZIONE PRIMO TRATTO TRA PORTO MANTOVANO E MARMIROLO	22
FIGURA 3.5 INDICAZIONE DEL TRACCIATO IN ADIACENZA AL TESSUTO URBANO DI MARMIROLO	23
FIGURA 3.6 INDICAZIONE DEL TRATTO TRA STAZIONE DI MARMIROLO E STAZIONE DI ROVERBELLA	24
FIGURA 3.7 INDICAZIONE DEL TRATTO TRA ROVERBELLA E LA FERMATA DI POZZOLO	25
FIGURA 3.8 STAZIONE DI VALEGGIO - BORGHETTO, LATO BINARI.....	25
FIGURA 3.9 INDICAZIONE DEL TRATTO TRA LA FERMATA DI POZZOLO E LA STAZIONE DI BORGHETTO	26
FIGURA 3.10 INDICAZIONE DEL TRATTO TRA BORGHETTO E SALIONZE	27
FIGURA 3.11 INDICAZIONE DEL TRATTO TRA SALIONZE E PESCHIERA	28

PREMESSA

Il vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), in qualità di atto di indirizzo della programmazione socioeconomica della Provincia, individua lo schema di assetto della rete stradale e del trasporto su ferro nel sistema della mobilità e trasporti, così come rappresentato nella Tavola 2 "*Indicazioni insediative, infrastrutturali ed agricole*", e come declinato negli Indirizzi Normativi al Titolo IV, ma ancor prima analizza e tutela il paesaggio come testimonianza e documento del processo storico-evolutivo mediante azioni di salvaguardia di singoli ambiti, sistemi ed elementi, cartografati alla Tavola 1 "*Indicazioni paesaggistiche e ambientali*" in quanto di rilevante valore naturale, storico – culturale e percettivo.

Così come previsto all'art. 9 degli Indirizzi Normativi, il PTCP può essere soggetto a varianti parziali che riguardino *modifiche e integrazioni sostanziali alla struttura normativa, specie con riferimento alle indicazioni con valore prescrittivo (che incidono direttamente sul regime giuridico delle aree, incluse quelle di salvaguardia)*.

Il presente Allegato alla Relazione Illustrativa del PTCP intende illustrare la variante parziale al Piano che interessa il sistema paesaggistico e della mobilità, resasi necessaria in seguito alla definizione del **Protocollo di Intesa** tra Provincia di Mantova, Provincia di Verona, Parco del Mincio, Comuni di Mantova, Porto Mantovano, Marmirolo, Roverbella, Valeggio sul Mincio, Monzambano, Peschiera del Garda per il recupero e la rifunzionalizzazione della ferrovia "Freccia dei due Laghi" tra Mantova e Peschiera del Garda **approvato con Decreto del Presidente della Provincia di Mantova n. 38 del 18/04/2024**.

Il protocollo, sottoscritto da tutti i comuni mantovani su cui insiste il tracciato storico della ferrovia, dalla Provincia di Mantova, dal Parco del Mincio e dal Comune di Valeggio sul Mincio, prevede specifici obiettivi:

- *condividere una strategia concreta e operativa per affrontare in modo coerente e sostenibile il recupero e la rifunzionalizzazione della linea ferroviaria Mantova – Peschiera;*
- *consentire la realizzazione di studi e approfondimenti progettuali, finalizzati alla verifica della reale possibilità di realizzazione dell'opera;*
- *mantenere la proprietà pubblica delle aree di sedime del tracciato storico e dei fabbricati almeno fino al 30/06/2025;*
- *impegnare i soggetti sottoscrittori al raggiungimento dell'obiettivo comune di realizzazione del progetto.*

oltre ad una prima analisi di fattibilità svolta dal Servizio pianificazione territoriale della Provincia di Mantova, che evidenziava le attuali condizioni del tracciato storico dal punto di vista urbanistico/territoriale, in particolare:

- *ad oggi, circa il 30% delle aree appartenenti al sedime demaniale è stato venduto ai privati in forza del federalismo demaniale del 2010, mentre il restante 70% è ancora nella disponibilità degli enti locali (Comuni o Province), regionali (Regione veneto) o del demanio dello Stato;*
- *le stazioni poste sul tracciato storico, Sant'Antonio Mantovano (stazione), Marmirolo (stazione), San Brizio (fermata), Rotta (fermata), Roverbella (stazione), Pozzolo-Volta Mantovana (fermata), Valeggio sul Mincio (stazione), Monzambano (stazione), Salionze (fermata), Peschiera del Garda (stazione), sono ancora in gran parte esistenti e riconoscibili anche se in stato di abbandono e degrado;*
- *il tracciato storico è ancora in larga parte percorribile, perché si colloca prevalentemente in area agricola e le interferenze con la viabilità o le proprietà private sono risolvibili, con l'eccezione del tratto tra Salionze e Peschiera del Garda dove la costruzione del casello autostradale costringe ad una alternativa di percorso per mantenere l'arrivo alla stessa stazione di Peschiera;*
- *la riattivazione della linea costituirebbe un forte elemento di valorizzazione del territorio per le sue peculiarità storico-ambientali e paesaggistiche oltreché un volano per l'economia legata al turismo attraverso il collegamento diretto tra la realtà turistica gardesana e la città storica di Mantova.*

Tale accordo prevede, inoltre, precisi impegni degli enti sottoscrittori e nello specifico per la Provincia di Mantova quello di *inserire il progetto nella propria pianificazione territoriale con adeguati livelli di salvaguardia*. Quanto detto anche al fine di mantenere nella disponibilità pubblica le aree del tracciato storico non ancora cedute a privati, per un tempo utile al proseguimento degli approfondimenti necessari alla verifica della reale possibilità di realizzazione di un recupero di tale linea.

Come dettagliato nel seguito, la Variante al PTCP della Provincia di Mantova consiste principalmente nel **recepimento, all'interno del sistema dei valori storico-culturali di rilevanza provinciale nonché nel quadro infrastrutturale del Piano, del tracciato storico della ferrovia tra Mantova-Peschiera del Garda (FMP)**, dismessa nel 1967, **attribuendo ad esso adeguati livelli di salvaguardia**.

La variante viene redatta in quanto alla linea ferroviaria - FMP viene riconosciuta un'importanza storico-culturale tale da giustificare la conservazione ai fini di un successivo recupero e rifunzionalizzazione in chiave sostenibile. L'eventuale riattivazione della linea contribuirebbe infatti alla valorizzazione del territorio per le sue peculiarità storico-ambientali e paesaggistiche; inoltre, il

collegamento diretto tra la realtà turistica gardesana e la città storica di Mantova, incentiverebbe una modalità di fruizione turistica più sostenibile.

Costituiscono elaborati della Variante al PTCP vigente:

- 1) il presente ALLEGATO alla Relazione Illustrativa (Allegato 6), completo della cartografia di rilievo degli elementi storici della linea ferroviaria
- 2) la CARTOGRAFIA DI PIANO aggiornata e integrata
Tav. 1 Circondario D Nord, Tav. 1 Circondario a Nord
Tav. 2 Circondario D Nord, Tav. 2 Circondario A Nord;
- 3) gli INDIRIZZI NORMATIVI, con le modifiche e integrazioni riferite al tema oggetto di variante
- 4) ALLEGATO C6 "Repertorio dei luoghi della percezione e della memoria" aggiornato e integrato.

1 CENNI STORICI

I primi studi sulla possibilità di un collegamento ferroviario tra Mantova e il Lago di Garda risalgono agli anni successivi alla proclamazione del Regno d'Italia.

"Si era allora negli anni più felici per le ferrovie mantovane: la linea che sin dal 1851 collegava Verona Porta Nuova con S. Antonio Mantovano, borgo a quattro chilometri dal centro urbano, fu prolungata sino a Mantova città e Modena; contemporaneamente si aprì all'esercizio la ferrovia per Cremona. L'avvenuta unione di Mantova al Regno d'Italia, nel 1866, abbattendo le ultime frontiere, facilitò enormemente il fiorire di nuovi progetti e costruzioni: si prospettò allora l'idea di un collegamento tra Mantova e Peschiera, collegamento che certamente non sarebbe stato neppure ipotizzato se il confine tra il nuovo regno e la parte restante del Lombardo – veneto fosse rimasto così vicino alla valle del Mincio, come lo fu tra il 1859 e il 1866"

Nel 1878 il colonnello roverbellese Benati sostenne per primo la realizzazione di un vero e proprio progetto di ferrovia tra Roverbella e Peschiera avviando il confronto tra le amministrazioni di Mantova e Verona; nel 1903 l'onorevole Rocca invitò la provincia ad occuparsi della questione e successivamente i comuni interessati sollecitarono la realizzazione della ferrovia. Si costituì un comitato promotore che includeva la provincia di Verona e nel 1911 alcuni imprenditori francesi iniziarono le trattative per la costruzione e l'esercizio della linea. Furono reperite le risorse economiche necessarie e con atto del 7 gennaio 1913 le società francesi ottennero dallo Stato italiano la concessione per realizzare e gestire l'opera per 50 anni. Tuttavia, nonostante l'avvio dei lavori avvenuto a metà del 1913, lo scoppio della Prima Guerra Mondiale fermò l'opera dopo che erano stati realizzati solo i primi 4 chilometri a partire da Peschiera: i lavori ripresero parzialmente nel 1916 e nel 1919 ma poi si fermarono definitivamente.

*Tra alterne vicende (cambi di gestione, interruzioni dovute alla Prima guerra mondiale, modifiche successive al progetto), **la linea viene inaugurata a ridosso dell'estate del 1934.***



Figura 1.1 ortofoto 1954

Da quel momento la «littorina», tipico convoglio degli anni Trenta che prende il nome dalla sua automotrice, scivola parallela al corso del fiume Mincio, interseca le vite di chi ne fa un mezzo per recarsi a scuola o al lavoro, oppure per ingannare il tempo in una gita fuori porta; scivola lungo la sponda sinistra, si intreccia con la bellezza di questo paesaggio e con le vicende storiche di cui è scena.

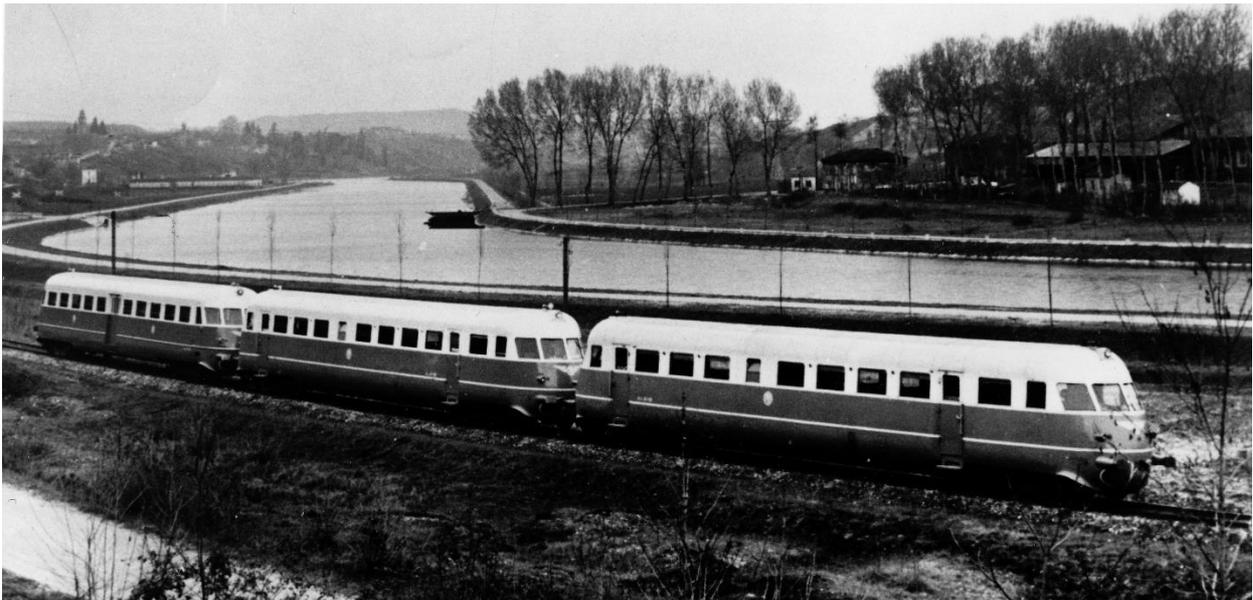


Figura 1.2 Foto storica, tripla di automotrici Ansaldo alla scarpina di Salionze, anni Cinquanta

La ferrovia diventa **motore per lo sviluppo dell'economia locale** spostando, negli anni di funzionamento, merci e passeggeri; anticipa i tempi, mettendo in atto un concetto di trasporto integrato ante litteram con i servizi di navigazione del lago di Garda. I raccordi permettono di ampliare le destinazioni raggiungibili fino al bresciano, oltre a svolgere una **funzione militare con la connessione nei pressi di Monzambano con una linea verso i depositi bellici di Montevento e Monte Mamaor (Valeggio s/M).**

Il Ministero dei Trasporti decreta la progressiva **dismissione della linea nel 1967**, sostituendo il servizio su rotaia con quello su gomma.



Figura 1.3: ortofoto 1975 da cui si evince ancora la presenza dei segni della ferrovia dismessa

Dall'ultima corsa, i tratti della strada ferrata vengono rimossi, lasciando spazio a una involontaria trasformazione che si innesca nel territorio, che vede mutare l'uso di questo tracciato prevalentemente da ferrovia ad area agricola o percorso ciclabile. Inaugurata nel 2000, la ciclabile del Mincio diviene parte della pista EuroVelo 7, accogliendo ogni anno visitatori da tutto il mondo, mostrando una sensibile crescita verso un turismo culturale ed ecosostenibile.

[I cenni storici sono tratti da A. Muratori, *La Ferrovia Mantova-Peschiera*, GRAF, 1975]

Il tracciato storico viene quindi ideato nella seconda metà dell'Ottocento quando si pongono le basi della ferrovia che doveva unire la città di Mantova a Peschiera del Garda. La ferrovia oggetto di

concessione da parte del Ministero dei Trasporti è rimasta in esercizio per 33 anni prima della definitiva chiusura, alla fine del mese di aprile del 1967.

Si trattava di una linea di interesse locale in servizio principalmente tra Mantova e Peschiera del Garda (FMP), utilizzando nel tratto Mantova - S. Antonio Mantovano il binario FS della linea Verona - Modena. Un breve raccordo giungeva anche alla stazione di Peschiera Lago, posta sulle rive del lago di Garda, dove si attestavano alcune corse in coincidenza con i servizi di navigazione. La percorrenza complessiva è di 34 km.

La costruzione e gestione della linea era stata effettuata prevalentemente dal Consorzio interprovinciale per la Ferrovia Mantova-Peschiera, composto dalle Province di Mantova e Verona e dai Comuni interessati; nel 1963 la gestione della linea passa all'Azienda Interprovinciale Autoservizi di Mantova (APAM) che nell'estate di quell'anno interrompe i collegamenti diretti con la darsena di Peschiera e la navigazione lacuale del Garda. Successivamente il Ministero dei trasporti, con decreto 23 agosto 1966, n. 2974, decide di sostituire la linea con un autoservizio. I treni, sia passeggeri che merci, percorsero per l'ultima volta la linea il 30 aprile 1967.

Nel 2010 l'area di sedime del tracciato è stata individuata come bene dello Stato trasferibile in attuazione del cosiddetto Federalismo Demaniale, ai sensi del D.Lgs. 28 maggio 2010, n.85 relativo all'attribuzione a Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni di un proprio patrimonio, in attuazione dell'art. 19 della legge 5 maggio 2009, n. 42 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale l'11 giugno 2010 e successive modificazioni intervenute con la legge 12 luglio 2011, n. 106 e il d. l. 6 dicembre 2011, n.201.

La linea è chiaramente individuata nella cartografia storica IGM del 1935 e può essere considerata ferrovia storica a tutti gli effetti poiché si tratta di una infrastruttura pubblica costruita più di 70 anni fa, che presenta caratteristiche architettoniche o ingegneristiche particolari, come la piccola galleria sotto il Ponte Visconteo di Valeggio sul Mincio e le stazioni originali, che meritano un adeguato intervento di recupero e valorizzazione. Ma è anche testimonianza di un periodo particolare di sviluppo locale della rete ferroviaria, poi abbandonato a favore del trasporto su gomma. Infine, ha avuto un ruolo particolare durante la Seconda guerra mondiale come collegamento militare tra Mantova e la zona di Peschiera del Garda.



1950: LITTORINA IN ARRIVO A BORGHETTO

2 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS

Ritenuto che l'inserimento dell'asse ferroviario storico e le relative fasce di salvaguardia dedicate all'interno degli elaborati di Piano consista in una modifica minore al Piano vigente, ovvero sia nel riconoscimento di una infrastruttura di valore storico lungo la quale si può rilevare la presenza di beni pubblici con più di 70 anni (stazioni, fermate, caselli ferroviari, manufatti per l'attraversamento di strade e canali), per cui è applicabile anche l'eventuale verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 42/2004, è stata effettuata una verifica di assoggettabilità a VAS.

La procedura di verifica di assoggettabilità a VAS della Variante parziale al PTCP è stata ufficialmente attivata mediante **Decreto Presidenziale n. 14 del 06/02/2025**. Con il medesimo provvedimento sono stati individuati:

- in qualità di **Autorità Procedente**: l'incaricata di E.Q. del Servizio Pianificazione territoriale provinciale di coordinamento, Attività estrattive;
- in qualità di **Autorità Competente**: il Dirigente dell'Area 3 - Pianificazione Territoriale e della Navigazione – Edilizia – Ambiente;
- **Soggetti competenti** in materia ambientale ed **Enti territorialmente interessati**: Enti gestori delle aree protette (Parco del Mincio), Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova, Segretariato regionale del Ministero per i beni e le attività culturali per la Lombardia, ARPA Lombardia, ATS Val Padana, Regione Lombardia (D.G. Territorio e Protezione civile D.G Infrastrutture, Trasporti e mobilità sostenibile; D.G. Agricoltura, Alimentazione e Sistemi Verdi; D.G. Ambiente e Clima; UTR Val Padana), Comuni, Province e Regioni interessati, Consorzi di Bonifica e Irrigazione, Regioni/Province e Comuni confinanti, Autorità di Bacino del fiume Po, Agenzia Interregionale per il Po, ATO;
- Soggetti del territorio, rappresentanti i settori del pubblico, interessati all'iter decisionale: Associazioni di categoria, Associazioni ambientaliste riconosciute, Ordini professionali, CCIAA, Università ed Enti di ricerca, Società di gestione infrastrutture e servizi.

Il giorno 28/04/2025 si è svolta la prima **Conferenza di verifica per la assoggettabilità alla VAS**, durante la quale è stato meglio illustrato il Rapporto Preliminare, messo a disposizione mediante pubblicazione sul sito web provinciale e regionale.

L'analisi del Rapporto Preliminare, con il quale sono stati indagati e valutati i possibili effetti significativi generati dalla proposta di Variante al PTCP su ambiente e territorio circostante, ha evidenziato sostanzialmente che l'inserimento del tracciato storico della ferrovia Mantova-Peschiera e relativa fascia di salvaguardia all'interno degli elaborati di Piano:

- non modifica l'ambito di influenza del PTCP vigente;

- ✚ interessa aree di limitate dimensioni rispetto all'ambito di interesse provinciale;
- ✚ non presenta elementi di incompatibilità e contrasto con gli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato;
- ✚ determina effetti positivi sulla qualità dell'aria e sul clima acustico;
- ✚ non interferisce con elementi della Rete Natura 2000, non intercetta nessuna Area Naturale Protetta.

Preservare l'inedificabilità lungo il tracciato storico della FMP è ritenuta un'azione necessaria e strategica dal momento che l'ipotetica riattivazione di questa linea di trasporto pubblico rappresenterebbe un'importante opportunità per lo sviluppo economico e sociale del territorio. Collegando il bacino del Garda al Mantovano, infatti, si contribuirebbe a migliorare l'accessibilità, a ridurre la congestione stradale e a favorire la mobilità sostenibile, stimolando l'interazione con il territorio. Essa rappresenterebbe dunque un investimento strategico per rafforzare l'attrattività turistica e migliorare la qualità della vita dei cittadini stessi che con questo nuovo mezzo potrebbero riscoprire i propri luoghi e godere di maggiori opportunità lavorative.

Infine, **il vincolo determinato dal corridoio di salvaguardia non modifica sostanzialmente le attuali condizioni delle aree interessate dal sedime ferroviario, poiché si tratta in gran parte di aree a destinazione agricola già inedificabili, parte di viabilità rurale o in fascia di rispetto stradale.**

2.1 Verifica di coerenza della variante con gli obiettivi generali e strategici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Così come definito all'art. 1 degli Indirizzi Normativi del Piano *il PTCP determina, in coerenza con la LR 12/05 e la LR 31/14, con il Piano Territoriale Regionale (PTR) e con gli altri atti di programmazione e pianificazione regionale, gli indirizzi per i processi di trasformazione territoriale e di sviluppo economico e sociale in modo da garantirne la compatibilità con gli obiettivi e i limiti di sostenibilità ambientale, di equità nell'uso delle risorse, di contenimento del consumo suolo e di tutela dei caratteri paesaggistico – ambientali del territorio.*

Il Piano fissa dunque obiettivi relativi all'assetto e alla tutela del territorio provinciale, con una prospettiva di rango provinciale e sovralocale dividendoli in obiettivi strategici, rispondenti alla visione generale di sviluppo che il piano formula per l'intero territorio provinciale ed esplicitati all'art. 3 degli Indirizzi Normativi del Piano stesso, e obiettivi generali riferiti ai singoli sistemi tematici, i quali definiscono criticità, potenzialità e priorità di ciascuno dei sistemi tematici che articolano i contenuti del PTCP.

Si riportano qui di seguito gli **obiettivi strategici**, che devono perseguire gli atti e le azioni della Provincia, sottolineando come l'inserimento di elementi di tutela su un segno distintivo di valore storico culturale del territorio, così come la prospettiva di recupero e rifunzionalizzazione del tracciato storico della Ferrovia Mantova-Peschiera del Garda, si ripercuotano in modo significativo nell'effettivo conseguimento di molti di essi:

- Promuovere e rafforzare il sistema territoriale come sistema reticolare e di relazioni.
- Garantire la qualità dell'abitare e governare il processo di diffusione.
- Promuovere una mobilità efficiente e sostenibile e garantire un sistema infrastrutturale intermodale, sicuro e adeguato.
- Promuovere la difesa e la valorizzazione degli spazi rurali e delle attività agricole.
- Attivare politiche per un territorio più vivibile e sicuro e per il contenimento dei rischi da inquinamento ambientale.
- Perseguire la valorizzazione del paesaggio e la costruzione delle reti ecologiche.
- Valorizzare il sistema turistico e integrare i valori plurali del territorio.
- Promuovere il sistema economico, valorizzando il legame tra territori e produzioni.
- Incrementare le occasioni e le capacità di cooperazione, programmazione e progettazione tra gli enti locali e i cittadini nella attuazione delle politiche territoriali.
- Garantire l'uso razionale e l'efficienza distributiva delle risorse energetiche e non rinnovabili.

I sistemi tematici in cui si articolano i contenuti del PTCP e su cui insiste la variante sono i seguenti:

- il sistema paesaggistico e ambientale;
- il sistema della mobilità e dei trasporti;

Per ciascuno di essi vengono definiti **obiettivi generali** aventi carattere più articolato e di maggior dettaglio rispetto agli obiettivi strategici, rispetto ai quali risultano comunque coerenti.

Si riportano sinteticamente di seguito gli obiettivi di maggiore interesse in relazione alla variante analizzata.

Sistema Tematico della Mobilità e dei Trasporti

- ✚ **CONNESSIONE** - *Migliorare la connettività del territorio mantovano a corridoi e poli regionali, nazionali ed europei per potenziare competitività e sviluppo;*
 - attuare le opere per il completamento dei collegamenti viari principali per integrare Mantova col sistema degli itinerari di lunga percorrenza, prevedendo o rafforzando il collegamento con poli urbani e nodi di accesso regionali ed extraregionali in modo da ancorare il territorio alle relazioni est-ovest e nord-sud;
- ✚ **ACCESSIBILITA'** - *Garantire l'accessibilità al territorio - ai poli principali, tra poli secondari e tra aree periferiche – per assicurare le relazioni di persone e merci, incentivando la creazione di un sistema policentrico:*
 - implementare azioni e iniziative mirate a valorizzare e potenziare la rete ferroviaria per i servizi di trasporto persone e merci;
 - potenziare i servizi di trasporto pubblico locale, provinciale e interprovinciale sulla rete ferroviaria e di integrazione tra i centri abitati, a partire dall'area interurbana mantovana, secondo la gerarchia della rete e dei nodi, garantendo un servizio efficace, sicuro e veloce;
 - perseguire la capillarità della rete e del servizio, per permettere l'utilizzo del mezzo pubblico da parte di quote sempre maggiori di popolazione
- ✚ **SOSTENIBILITA'** – *Promuovere la sostenibilità ambientale e sociale del sistema dei trasporti:*
 - favorire le azioni e le iniziative per lo sviluppo della mobilità sostenibile e convertire quote sempre maggiori di trasporto su strada in trasporto ferroviario
- ✚ **INNOVAZIONE** - *Promuovere politiche innovative per la programmazione e la condivisione delle azioni, in particolare:*
 - incentivare modalità di progettazione infrastrutturale e mitigazione/compensazione degli impatti che coinvolgano attivamente il ruolo dell'agricoltura, della forestazione e del paesaggio come elemento di rinaturalizzazione e di valorizzazione.

Sistema Tematico Paesaggistico Ambientale

- ✚ **Salvaguardare** *gli aspetti caratteristici e significativi dei paesaggi riconosciuti, attraverso:*
 - la salvaguardia di singoli ambiti, sistemi ed elementi, ancorché non cartografati, cui il PTCP, in attuazione del PTR e della d.g.r. 8/6421 del 27/12/2007, riconosce rilevante valore naturale, storico – culturale e percettivo.
- ✚ **Pianificare** *il paesaggio mantovano, attraverso:*
 - la valorizzazione dei paesaggi riconosciuti, costituenti il paesaggio mantovano, attraverso forme di fruizione sia per la popolazione locale che turistica, purché compatibili e sostenibili;
- ✚ **Incentivare forme di cooperazione interistituzionale per la salvaguardia, la gestione e la pianificazione condivisa del paesaggio mantovano.**

Si specifica inoltre che l’inserimento di elementi di tutela per la linea ferroviaria storica all’interno della pianificazione provinciale risulta coerente con i principali obiettivi regionali in tema di mobilità e trasporti (Piano regionale Mobilità e Trasporti), quali ad esempio:

- migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socioeconomico (verrebbe infatti ripristinato un importante collegamento tra Lombardia e Veneto)
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l’accessibilità del territorio
- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti (verrebbero migliorate le condizioni di accessibilità dei territori attraversati, con un sistema più sicuro e integrato con le altre tipologie di mobilità, e più sostenibile dal punto di vista ambientale rispetto alla gomma).

3 DESCRIZIONE DELLA VARIANTE

La variante si compone di modifiche alle cartografie e agli Indirizzi Normativi del PTCP di seguito specificati.

3.1 Le modifiche agli Indirizzi Normativi

La variante comporta leggere modifiche a quattro articoli e a un allegato degli Indirizzi Normativi vigenti, relativi al sistema paesaggistico e ambientale e al sistema della mobilità e trasporti.

All'interno del Titolo I – SISTEMA TEMATICO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE, CAPO IV – AMBITI SISTEMI ED ELEMENTI DI RILEVANZA PROVINCIALE – VALORE STORICO E CULTURALE

Art. 26 - definisce e tutela il Sistema della **mobilità di matrice storica di rilevanza paesaggistica** provinciale, ovvero, la viabilità storica, le **ferrovie storiche e le stazioni ferroviarie**, i ponti storici. Gli indirizzi da assumere come riferimento per il recepimento del sistema della Mobilità di matrice storica negli strumenti pianificatori provinciali e comunali sono:

a) la promozione della permanenza, della continuità e della leggibilità del tracciato antico che, anche in presenza di modifiche e varianti, sono da considerare valori meritevoli di tutela;

b) **il riconoscimento di tali elementi sulla cartografia aggiornata permetterà, non soltanto di evitare interventi che materialmente li cancellino e interrompano, ma anche di conservare, per quanto possibile, la loro struttura** (pavimentazioni, muri in pietra, ponti, ecc.) e mantenere leggibili i segni storicamente legati alla loro presenza, quali allineamenti di edifici, alberature, muri di contenimento, edicole sacre, recinzioni e cancelli, opere di presidio e simili;

c) la tutela delle opere puntuali di supporto alla mobilità, come ad esempio i ponti e le stazioni minori, quali elementi rilevanti del sistema dei valori territoriali, appartenenti al sistema infrastrutturale storico ed elementi caratteristici di un sistema di mobilità e di comunicazione a volte non più riconoscibile.

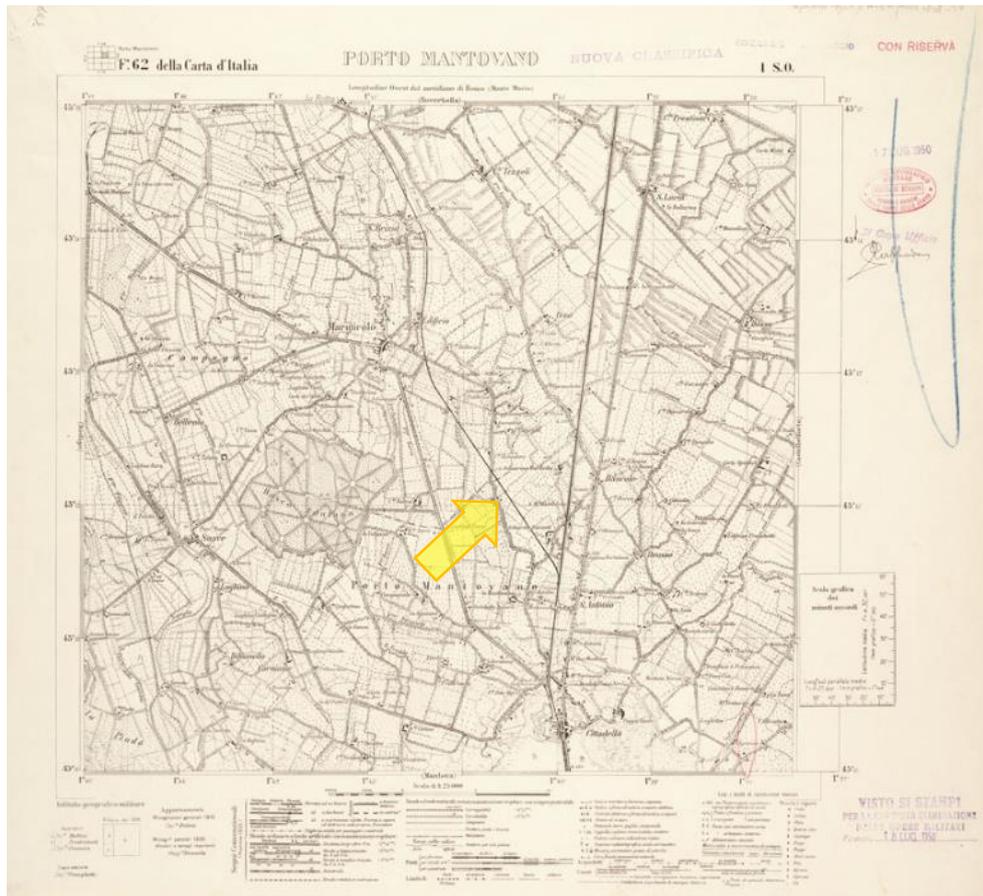


Figura 3.1 tavoletta IGM 1935

In ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 26 al punto 4, sopra citato, **l'art. 26.2 viene ampliato** mediante l'aggiornamento della definizione di ferrovia storica, e mediante l'inserimento di due ulteriori commi tramite i quali l'asse ferroviario viene puntualmente individuato e tutelato con indicazioni prescrittive, attraverso un corridoio di salvaguardia indiretta, ai sensi degli articoli 58.1.5 e 65.2.

L'art. 29 già prescrittivo e prevalente, definisce e tutela i *Luoghi della percezione e della memoria* di rilevanza paesaggistica provinciale, quali elementi identitari a cui affidare il compito di trasmettere la testimonianza di un passato da valorizzare, da riconsiderare attraverso iniziative di valorizzazione capaci di cogliere dimensioni percettive di luoghi e situazioni di forte significato culturale e di sorprendente unicità; è necessario promuovere progetti finalizzati al riconoscimento e alla valorizzazione di quegli ambiti definibili come *Luoghi della percezione e della memoria*, con la specifica finalità di evitare la perdita della memoria storica collettiva, in un'ottica di fruizione turistico – ricreativa. L'art. 29 rimane immutato ma **viene aggiornato** l'allegato ad esso associato **Allegato C6 – Repertorio dei Luoghi della percezione e della memoria**, inserendo all'interno di tale censimento tutti gli immobili destinati a funzione di stazione/fermata/casello della FMP.

Modifiche dell'art. 31 il quale individua i *Percorsi Paesaggistici* quali tracciati di interesse naturalistico e storico culturale di livello provinciale, riconoscendo questi elementi come appartenenti al sistema dei valori paesaggistici, a cui viene attribuito un prevalente valore fruitivo e visivo-percettivo con particolare riferimento ai modi contemporanei di fruire della dimensione paesaggistica. Gli indirizzi del PTCP da assumere come riferimento per il recepimento dei *Percorsi Paesaggistici* negli strumenti pianificatori provinciali e comunali sono:

a) il riconoscimento e la tutela della viabilità di fruizione panoramica e ambientale, complessivamente denominata di fruizione paesaggistica, attraverso la quale si entra in contatto con le risorse paesaggistiche provinciali;

b) l'attribuzione di una valenza fruitiva alla viabilità panoramica, ovvero quella che domina ampie prospettive e quella che attraversa, per tratti di significativa lunghezza, zone agricole, parchi e riserve naturali, o comunque territori ampiamente dotati di verde, o che costeggia corsi d'acqua e laghi o che collega mete di interesse turistico anche minore;

c) il mantenimento, conseguibile attraverso la definizione di fasce di rispetto di adeguata ampiezza, inedificabili o edificabili secondo opportuni criteri e limitazioni, di valori percettivi rilevanti anche attraverso la predisposizione di aree di sosta attrezzate.

All'art. 31.1 il PTCP, oltre a recepire i Tracciati guida paesaggistici contenuti nei Repertori del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio (PVP) del PTR, individua in aggiunta il tracciato storico della FMP.

Modifiche all'art. 58.1, comma 5 nel quale vengono meglio esplicitati i riferimenti alle salvaguardie da applicare:

per tutti i tratti delle linee ferroviarie individuati dal PTCP esistenti da consolidare o potenziare in sede, e per quelli da realizzare in nuova sede, **i Comuni interessati sono tenuti alla trasposizione delle fasce o dei corridoi di salvaguardia all'interno dei propri strumenti urbanistici** secondo i disposti del DPR 753/1980 e della tabella 2 presente allo stesso articolo, quale misura di carattere prescrittivo diretto o indiretto ai sensi degli artt. 2 e 65 delle norme, fatte salve diverse indicazioni fornite dagli Enti competenti.

Necessario è dunque ricordare quanto stabilito all'art. **65.2** *Salvaguardie per i tracciati della rete infrastrutturale di interesse del PTCP (p)* secondo cui:

1. Il PTCP, in base al grado di strategicità e/o fattibilità, definisce le seguenti salvaguardie per le previsioni localizzative delle infrastrutture di rilevanza provinciale:

a) **Salvaguardie dirette**, [...]

b) **Salvaguardie indirette**, riguardano previsioni localizzative che **rinviano la propria efficacia al momento in cui vengono recepite negli atti del PGT** (Documento di Piano): operano in modo differito ma **prevedono** ugualmente **misure di tutela delle condizioni di realizzabilità dell'opera**. Il loro accoglimento è oggetto di confronto con i Comuni; **fino al momento del recepimento nei PGT**, quando assumono efficacia di salvaguardie dirette, **è necessario garantire per le stesse un corridoio di inedificabilità**. In caso di non recepimento, i Comuni hanno l'obbligo di segnalare all'Ufficio di piano eventuali procedimenti in essere che possano pregiudicare la realizzazione dell'intervento, al fine di verificare eventuali avanzamenti progettuali.

I **corridoi di salvaguardia** infrastrutturale **hanno efficacia indiretta**. Tali corridoi vanno definiti in relazione ai vincoli fisici e ambientali e agli insediamenti preesistenti ma devono essere considerati nei PGT come porzioni di territorio la cui destinazione è quella dello strumento urbanistico comunale vigente all'atto dell'approvazione del PTCP, non interessabili da previsioni di nuovi insediamenti, nelle quali, in attesa della approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del tracciato infrastrutturale previsto, pur senza configurare vincoli di inedificabilità assoluta, devono essere prescritte particolari limitazioni o condizioni agli interventi edilizi ammissibili in modo da preservare i residui varchi di passaggio dell'infrastruttura. In particolare:

- per i corridoi ricadenti in ambiti agricoli, pur essendo consentiti interventi di potenziamento dei centri aziendali agricoli preesistenti, deve essere evitata la formazione di nuovi centri aziendali;
- per tutti i corridoi i nuovi edifici, pur essendo consentiti interventi di potenziamento di quelli esistenti, dovranno essere realizzati ad una distanza dall'asse del corridoio infrastrutturale non inferiore a quella degli edifici preesistenti.

Nell'articolo art.65.2 viene riportata la definizione di corridoio di salvaguardia indiretta, già inserita negli articoli sulle strade di progetto, per una maggiore chiarezza applicativa.

Tutto quanto sopra detto relativamente alle modifiche degli indirizzi normativi, viene tradotto cartograficamente mediante **aggiornamento della Tavola 1 "Indicazioni paesaggistiche e ambientali"** e **Tavola 2 "Indicazioni insediative, infrastrutturali ed agricole"** (circondario D nord e circondario A nord)

3.2 Le modifiche cartografiche

Il piano territoriale di coordinamento vigente, individua:

- ✚ al Titolo I, Capo IV le componenti del sistema di rilevanza provinciale di valore storico e culturale e nello specifico per la variante di interesse individua il sistema della mobilità di matrice storica; allo stesso titolo, Capo V i sistemi ed elementi di rilevanza provinciale di valore simbolico e sociale, fruitivo e percettivo;
- ✚ al Titolo IV, Capo II le componenti del sistema della mobilità di rilevanza provinciale, nonché al successivo Capo III l'assetto strategico di ciascuna componente, individuato poi nelle tavole di Piano. Come definito all'art. 55 degli Indirizzi Normativi, tale assetto ha valore vincolante per quanto riguarda il rango funzionale e la classificazione di ciascuna infrastruttura, mentre ha valore indicativo per quanto riguarda il preciso posizionamento e sviluppo planimetrico dei tracciati e nodi di progetto e delle relative fasce e corridoi di Inquadramento territoriale

Come si evince dall'immagine seguente, il tracciato storico della ferrovia Mantova Peschiera (indicato con il tratto in rosso) attraversa il Circondario D, e più specificatamente l'Ambito Geografico della Grande Mantova, e il circondario A nell'Ambito Geografico dell'Alto Mantovano, sconfinando per alcuni tratti in Regione Veneto.

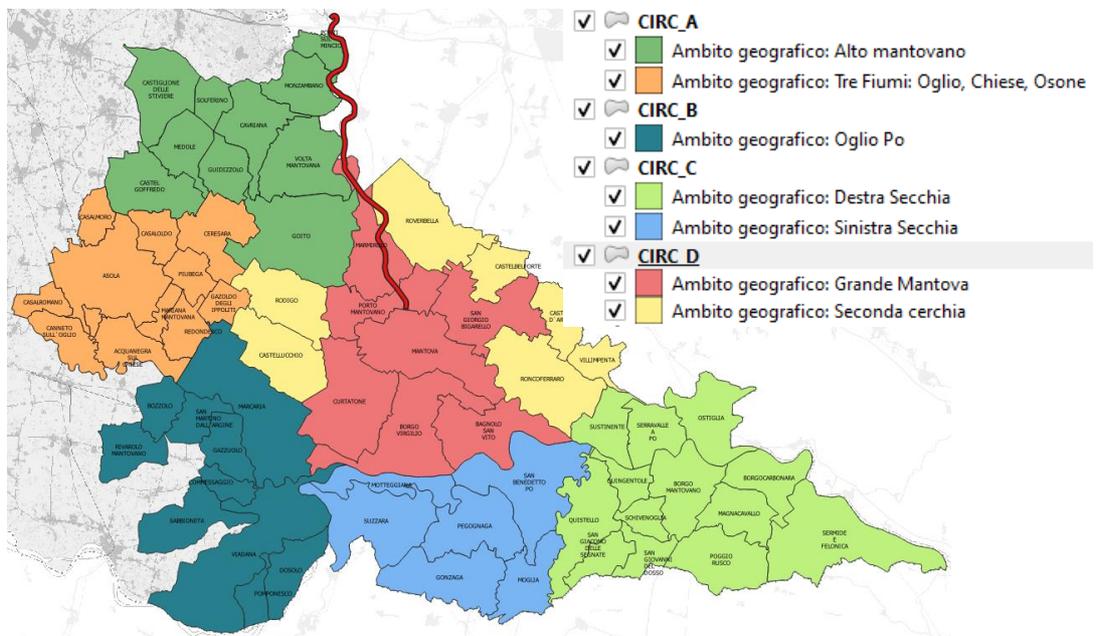


Figura 3.2 Individuazione del tracciato su Circondari da PTCP

Analizzando il tracciato nel dettaglio, è possibile notare come esso attraversi una molteplicità di paesaggi e prospettive.

Relativamente alle Unità di Paesaggio, meglio descritte nell' Allegato A2 al PTCP – *Caratteri delle unità tipologiche di paesaggio*, il tracciato della ferrovia Mantova Peschiera, da nord verso Sud, intercetta le seguenti UDP, come si evince dall'immagine sotto riportata:

- Bassa Pianura (**UDP4**)
- Valli del Mincio (**UDP6**)
- Alta pianura ghiaiosa (**UDP2**)
- Media pianura idromorfa (**UDP3**)
- Lambisce anche l'anfiteatro morenico del Garda (**UDP1**)

Si conferma quindi quanto detto in merito alla pluralità di paesaggi attraversati.

Per ciascuno di essi è possibile individuare

- *capisaldi di riferimento paesaggistico*, ovvero quei sistemi, ambiti ed elementi che costituiscono prevalenze paesaggistiche rispetto alle quali verranno messe in atto rigorose politiche di salvaguardia e valorizzazione;
- *elementi di attenzione*, rispetto ai quali verificare l'incidenza delle proposte di intervento e trasformazione in fase progettuale.

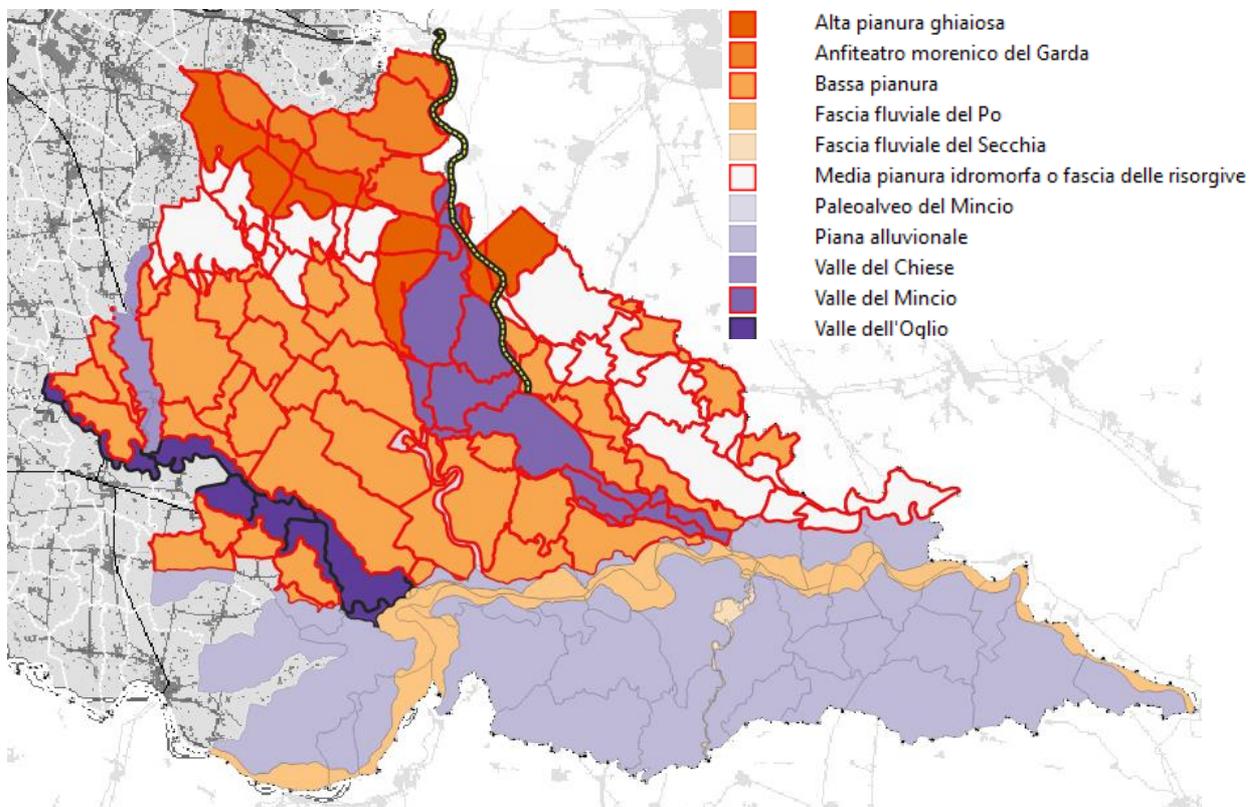


Figura 3.3 Sovrapposizione del tracciato sulle unità di paesaggio (PTCP)

A partire dalla stazione di Mantova e fino alla stazione di Porto Mantovano il tracciato storico coincide con la linea ferroviaria esistente per Verona ma, a Porto Mantovano, si stacca dalla linea

delle ferrovie dello stato in direzione nord-ovest fino a raggiungere un primo casello in Comune di Marmirolo, denominato "Tezze", adiacente alla Strada Belvedere; proseguendo il tracciato giunge ad un secondo casello poco distante dalla stazione storica ancora esistente di Marmirolo.



Figura 3.4 Indicazione primo tratto tra Porto Mantovano e Marmirolo

Questo primo tratto che va da Porto Mantovano alla **stazione di Marmirolo** risulta già indicato nella tav. 2 del PTCP vigente come raccordo merci da riqualificare, oltre che nelle tavole di Piano dei Comuni di Porto Mantovano e Marmirolo, in quanto riconosciuto da sempre come potenziale raccordo "merci" tra il polo produttivo di Marmirolo/Porto e la linea ferroviaria FS Mantova Verona.

Marmirolo è dunque il primo paese raggiunto dai binari che si avvicinano al tessuto urbano consolidato. Si noti come l'espansione residenziale ma anche l'espansione dell'area industriale fino ad ora sviluppata, sia giunta a pochi metri dai binari senza mai andare oltre questi ultimi.



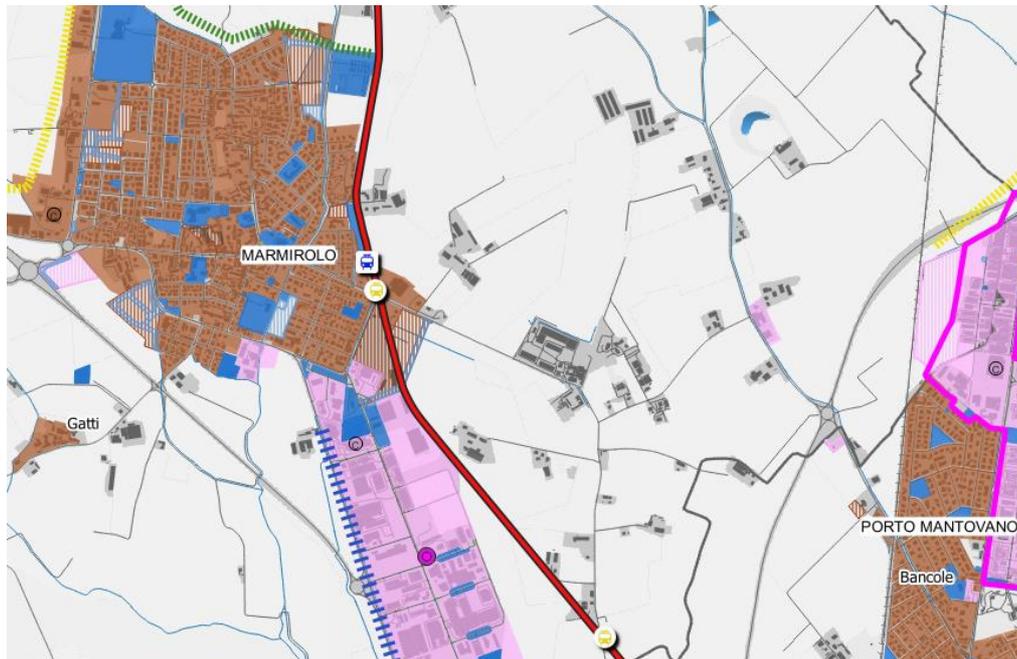


Figura 3.5 Indicazione del tracciato in adiacenza al tessuto urbano di Marmirolo

Dalla stazione di Marmirolo, il tracciato storico prosegue verso il Comune di Roverbella attraversando aree agricole e passando per la frazione di **San Brizio** dove era ubicata una **"fermata"** ed è ancora presente l'edificio per la sosta dei passeggeri, ed un casello in località Rotta lungo la strada Roverbella Bancole. A Roverbella la stazione storica mantiene la posizione originaria anche se l'edificio è stato rimaneggiato negli anni per adeguarlo ad altri usi "pubblici" (punto AVIS).

Qui si evince come la dinamica di espansione urbana sia differente, in quanto un quartiere residenziale sorge ad ovest dei binari che, ormai dismessi, correvano adiacenti al margine urbano.





Figura 3.6 Indicazione del tratto tra stazione di Marmirolo e stazione di Roverbella

Dalla stazione di Roverbella il tracciato prosegue in direzione nord-ovest affiancandosi per un breve tratto alla strada comunale di via Solferino e San Martino, rientrando in territorio di Marmirolo fino ad addentrarsi nelle zone un tempo destinate alle attività di estrazione di inerti, quali ghiaia e sabbia, attualmente destinate ad uso agricolo. Il tracciato sconfinava per un breve tratto in Comune di Valeggio sul Mincio per poi rientrare in Comune di Marmirolo, nella frazione di Pozzolo in cui incontra un'altra fermata storica denominata stazione di Pozzolo-Volta Mantovana, in quanto sita infatti in zona confinante con il Comune di Volta Mantovana. Anche qui si percepisce chiaramente come il tracciato storico si avvicini al margine urbano senza creare cesure al tessuto urbano stesso.





Figura 3.7 Indicazione del tratto tra Roverbella e la fermata di Pozzolo

Il tracciato prosegue fiancheggiando la SP 22, attraversando il confine tra Regione Lombardia e Veneto ed entra in Comune di Valeggio sul Mincio in località Buse Prevaldesca, fino ad arrivare alla frazione di Borghetto dove permangono importanti presenze della vecchia stazione composta da numerosi fabbricati destinati anche ad officine ferroviarie.



Figura 3.8 Stazione di Valeggio - Borghetto, lato binari



Figura 3.9 Indicazione del tratto tra la fermata di Pozzolo e la stazione di Borghetto

Si attraversa poi la piccola galleria sotto il ponte visconteo e si prosegue costeggiando il fiume Mincio in direzione Nord Ovest tornando in territorio lombardo, nel comune di Monzambano, fino alla stazione di Monzambano in prossimità della SP74 (strada Salionze), attraversando il Parco del Mincio. Si giunge quindi alla fermata di Salionze, in Comune di Valeggio sul Mincio.

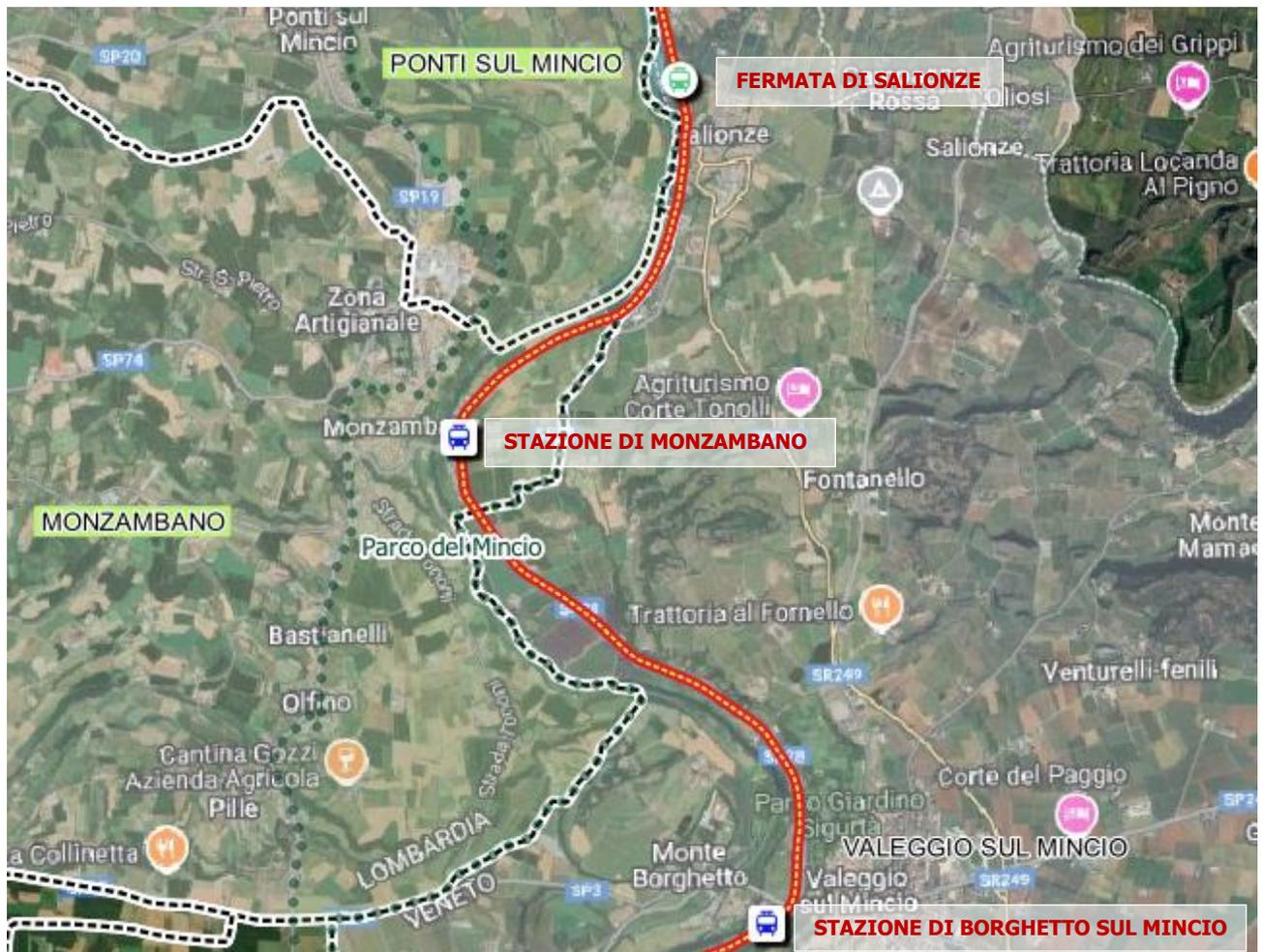


Figura 3.10 Indicazione del tratto tra Borghetto e Salionze

Sempre costeggiando il Mincio si prosegue fino a Peschiera del Garda.

Si evidenzia dunque come lungo il suo tracciato, 34 km circa, il tracciato storico attraversi una molteplicità di paesaggi, a partire da quello agricolo pianeggiante tra Porto Mantovano e Marmirolo, passando per il paesaggio di cava, fino a salire lentamente inserendosi nel territorio delle colline moreniche caratterizzato da campagne di vigne e ulivi. Lungo quasi tutto il percorso si rimane a poca distanza dal fiume Mincio, e i centri abitati vengono lambiti senza mai essere attraversati, dunque senza cesure dei tessuti urbani.



Figura 3.11 Indicazione del tratto tra Salionze e Peschiera

Dalla descrizione di come il tracciato della storica ferrovia si articola nel territorio si può immaginare l'influenza che essa ha avuto nell'espansione degli agglomerati urbani raggiunti, in quanto principale via di comunicazione negli anni in cui era in esercizio.

3.3 Verifica di coerenza con i caratteri insediativi presenti

La sovrapposizione del tracciato storico della FMP con gli elementi del PTCP vigente della Provincia di Mantova ha evidenziato una sostanziale coerenza con i caratteri insediativi già presenti all'atto della dismissione della ferrovia, ovvero non sono stati realizzati interventi successivi che interferiscono con il tracciato storico: il sedime ferroviario si è trasformato perlopiù in strade di campagna, percorsi ciclabili o in aree agricole coltivate.

Nello specifico si osserva quanto segue:

-  tra la stazione di Porto Mantovano e Marmirolo il tracciato ferroviario è già individuato come ferrovia esistente e relative fasce di rispetto;

✚ tra la stazione di Marmirolo e la fermata di San Brizio il tracciato storico si sovrappone a un percorso ciclabile di interesse comunale e a strade di campagna comprese in aree agricole interessate da un corridoio verde secondario della rete ecopaesistica, mantenendo tale "interferenza" fino al confine con il Comune di Roverbella, dove il corridoio verde diventa di terzo livello;

✚ prima della stazione di Roverbella il tracciato storico interferisce con la viabilità provinciale esistente e di progetto (circonvallazione di Roverbella) ma, subito dopo, si posiziona a fianco della strada comunale esistente, restando in area agricola vincolata a fascia di rispetto stradale;

✚ poco più a nord si sovrappone a una strada di campagna, recuperata a pista ciclabile dal Comune di Roverbella, fino al passaggio nelle aree del vecchio ambito territoriale estrattivo di Marmirolo, in cui permane in quota solo una parte del vecchio sedime ferroviario, il contesto descritto nel PTCP è quindi agricolo per le aree di cava già recuperate;

✚ il successivo tratto, nel territorio mantovano, interessa la frazione di Pozzolo in Comune di Marmirolo, dove il sedime ferroviario è interessato da una viabilità di campagna già oggetto di salvaguardia indiretta per la ipotesi di realizzazione del progetto di "variante all'abitato di Pozzolo"; mentre più a nord il tracciato corre a fianco della SP22 in fascia di rispetto stradale, fino al confine con il Veneto;

✚ l'ultimo tratto mantovano è in Comune di Monzambano a fianco della strada provinciale n.28 e poi lungo una strada di campagna fino al confine con il Comune di Valeggio sul Mincio e, anche in questo caso il tracciato si colloca in gran parte nella fascia di rispetto stradale.

Si può pertanto concludere che la variante al PTCP in esame non comporti effetti di incompatibilità rispetto agli indirizzi provinciali vigenti: al contrario, come già sottolineato, l'inserimento di una fascia di salvaguardia ai fini di una futura rifunzionalizzazione della FMP potrà contribuire al raggiungimento dei target strategici e generali del PTCP. Si ritiene che, mediante il recupero di un collegamento su ferro tra Lombardia e Veneto, verrebbero migliorate le condizioni di accessibilità dei territori attraversati, con un sistema più sicuro e integrato con le altre tipologie di mobilità, e più sostenibile dal punto di vista ambientale rispetto alla gomma.