



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO: [ID 5682] Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia.
Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006.
Nota Tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 245 del 20/11/2020, acquisita al prot. MATTM-97676 del 25/11/2020, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto “Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia”.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, oggetto dell'istanza presentata sono gli interventi di potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia che prevedono, in particolare:

- La realizzazione di un'asta di manovra di lunghezza pari a 750 m lato Milano, rispetto allo scalo esistente;
- L'allungamento di due aste esistenti presenti sul sedime in affiancamento alla linea AV nella parte terminale lato Milano.

Gli interventi sono localizzati all'interno del Comune di Brescia. Il nuovo PRG dello scalo di Brescia interessa completamente l'area ferroviaria dello scalo Merci/Fascio Merci, che è parte dell'impianto di Brescia Est, mentre la realizzazione dell'asta di manovra, posta nella parte occidentale rispetto allo scalo, si trova al confine con il Comune di Roncadelle, in affiancamento al fiume Mella.

Secondo quanto riportato dal proponente, gli interventi in progetto interessano un'opera appartenente alla tipologia elencata nell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto 2 “Progetti di infrastrutture”, lettera h) “*Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi*”.

ID Utente: 6887

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6887_2021-0008

Data stesura: 11/01/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.
Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 11/01/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225074 – 5070 – e-mail: CRESS-5@minambiente.it

e-mail PEC: CRESS@PEC.minambiente.it



Figura 1: Localizzazione degli interventi su foto aerea (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Nella situazione esistente, il nodo di Brescia è costituito da:

- Stazione viaggiatori di Brescia (in bianco nella figura n. 2 sotto riportata);
- Impianto di Brescia Est, costituito da:
 - Scalo merci denominato Brescia Est – Fascio di Mercì (al cui interno sono localizzati gli interventi oggetto della presente istanza di valutazione preliminare, in rosso nella figura n. 2);
 - Stazione viaggiatori di Brescia Est – Piazzale Sud (in arancione nella figura n. 2).



Figura 2: Inquadramento territoriale del nodo di Brescia (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Le linee afferenti sono:

- La linea storica e la linea AV/AC lato Milano;
- La linea storica lato Verona e la linea per Cremona che si dirama dal Piazzale Sud.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo “[...] l’attivazione della tratta AV/AC Milano – Brescia del 2016 ha consentito di liberare la capacità sulla linea storica Milano-Venezia anche per traffici merci da/per Milano. L’incremento di traffico futuro sull’asse ferroviario Torino-Venezia, richiede, tra gli altri, l’intervento di potenziamento dello Scalo di Brescia [...]” Secondo quanto indicato dal proponente, la finalità degli interventi di potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia è quella di “[...] soddisfare le esigenze del nuovo terminal intermodale a servizio di TerAlp (non oggetto della presente progettazione) [...]”.

Analisi e valutazioni

Secondo quanto riportato dal proponente negli allegati alla Lista di controllo, l’attivazione della tratta AV/AC Milano – Brescia del 2016 ha permesso di liberare la capacità sulla linea storica Milano – Venezia anche per traffici merci da/per Milano. L’incremento di traffico futuro sull’asse ferroviario Torino – Venezia richiede, tra l’altro, il potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia, oggetto dell’istanza di valutazione preliminare in esame, suddiviso in due interventi:

- la realizzazione dell’asta di manovra, di lunghezza pari a 750 m, lato Milano al confine con il comune di Roncadelle, che si sviluppa in aree non di proprietà delle ferrovie;
- il nuovo PRG dello Scalo di Brescia, in ambito ferroviario, che interessa completamente l’area ferroviaria dello scalo Merci/Fascio. Questo intervento prevede l’allungamento di due aste esistenti presenti sul sedime in affiancamento alla linea AV nella parte terminale lato Milano, da realizzare in aree ferroviarie.

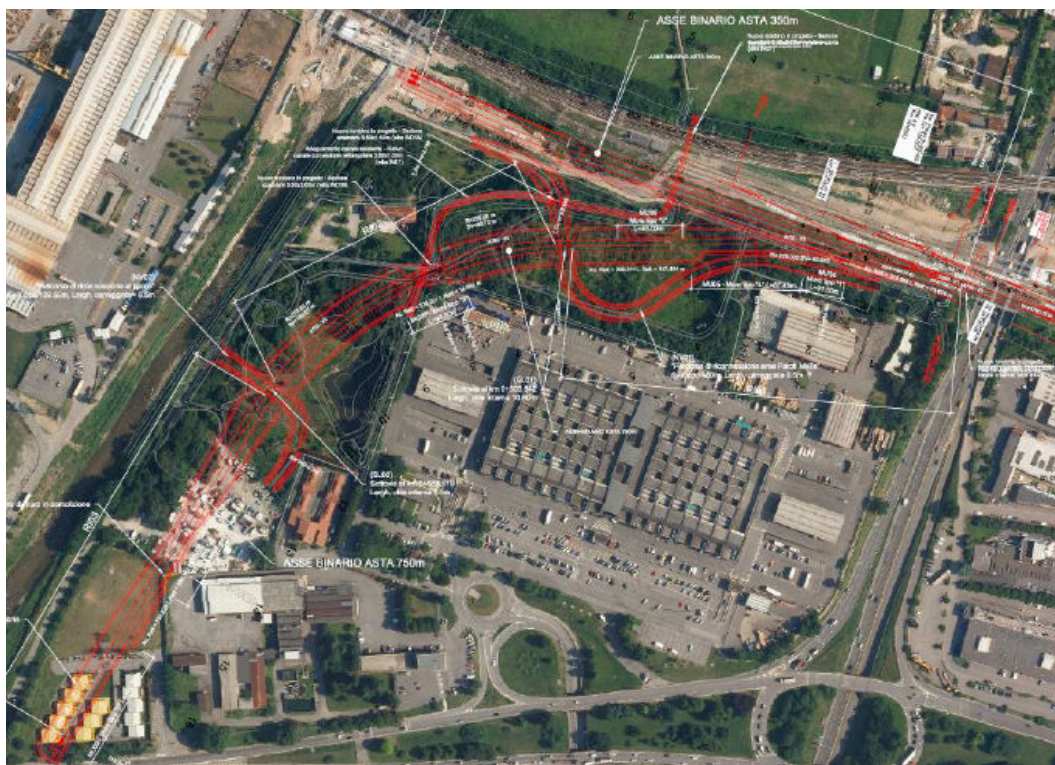


Figura 3: Asta di manovra L=750 m, lato Milano (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento al primo intervento, con il termine asta L=750 m il proponente indica l’intervento dell’asta di manovra che permetterà l’instradamento dei treni verso Verona. L’asta di manovra da 750 m a singolo binario si dirama dallo scalo merci di Brescia lato Milano in direzione

sud-ovest in affiancamento al fiume Mella. Per garantire l'accesso alle aree intercluse dal rilevato dell'asta di manovra, gli interventi prevedono la realizzazione di due sottovia per attraversare il rilevato, che si connettono alla viabilità pedonale e carrabile esistente:

- SL01, al Km 0+3030,542 del tracciato dell'asta; la tipologia di opera è un sottovia scatolare di larghezza interna pari a 10,80 m, e altezza 5,20 m;
- SL02, al Km 0+558,119 del tracciato dell'asta; la tipologia di opera è un sottovia scatolare di larghezza interna pari a 9,50 m, e altezza 5,70 m.

La Lista di controllo riporta, inoltre, che l'asta di manovra interferisce con un sentiero privato non asfaltato e, per consentire la riconnessione con le aree altrimenti intercluse, all'altezza del km 0+303,542, è previsto un nuovo percorso viario (NV01). Infine, al km 0+560 del tracciato dell'asta, per garantire il collegamento tra le due aree, che diversamente rimarrebbero intercluse, è prevista la risoluzione dell'interferenza con un sentiero esistente (NV02).

Con riferimento agli interventi relativi al nuovo PRG, secondo quanto indicato nella Lista di controllo, questi prevedono:

- Asta di 350 m;
- Riconfigurazione dell'esistente fascio merci dello scalo di Brescia con configurazione finale di 17 binari di circolazione;
- Intervento di rettifica linea AV/AC.

Negli allegati alla Lista di controllo, il termine asta L=350 m indica gli interventi di allungamento di due aste esistenti sul sedime in affiancamento alla linea AV nella parte terminale dello scalo lato Milano. Al fine di realizzare l'allungamento di entrambe le aste fino alla lunghezza di 350 m, gli interventi prevedono la completa sostituzione delle due aste che avranno una nuova geometria plano-altimetrica e verranno poste ad una distanza di 4,80 m dalla linea AV/AC per consentirne la realizzazione senza interferire con l'esercizio ferroviario. Le due aste si sviluppano parallelamente alla linea AV/AC Milano-Brescia.



Figura 4: Planimetria del PRG di scalo (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

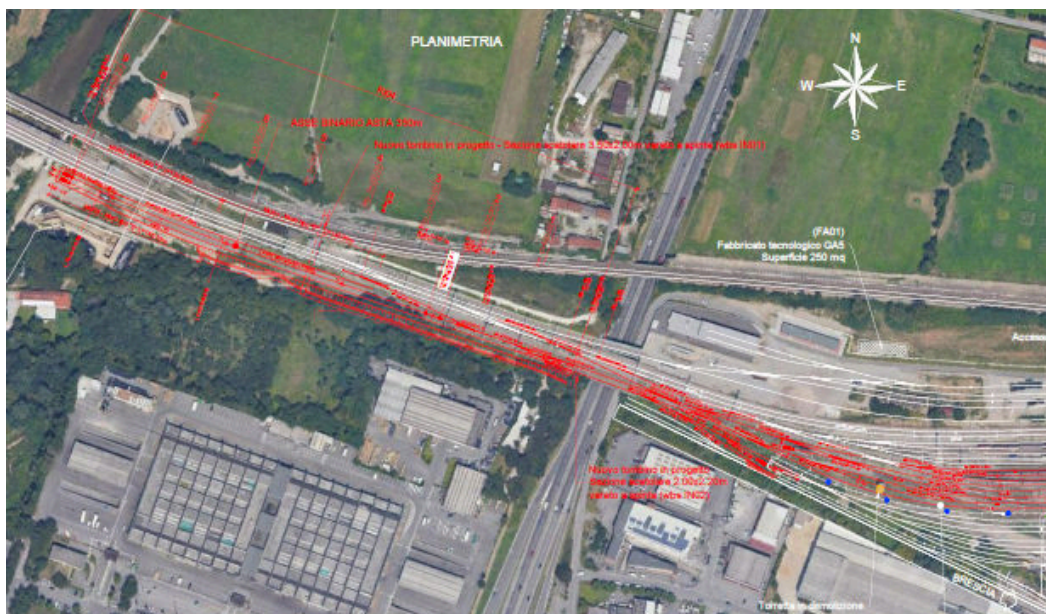


Figura 5: Plano-profilo di progetto su ortofoto - asta L=350m (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alla cantierizzazione, negli allegati alla Lista di controllo viene riportato che la durata complessiva delle lavorazioni è pari a 49 mesi.

Gli allegati alla Lista di controllo riportano inoltre le superfici delle aree di cantiere previste (n. 3 aree di stoccaggio, n. 2 aree tecniche, n. 1 cantiere operativo, n. 1 cantiere armamento, n. 1 campo base).

Denominazione cantiere	Sigla	Superficie
Campo Operativo	CO.01	2.600 m ²
Campo Base	CB.01	2.300 m ²
Area di Stoccaggio	AS.01	1.700 m ²
Area di Stoccaggio	AS.02	1.300 m ²
Area di Stoccaggio	AS.03	600 m ²
Cantiere Armamento	CA.01	1.700 m ²

Negli allegati alla Lista di controllo sono riportati i quantitativi del materiale di risulta proveniente dalle lavorazioni per la realizzazione delle opere previste:

- **30.623 mc** di terre e rocce provenienti da scavo, bonifica e scotico del terreno;
- **34.300 mc** di pietrisco da ballast ferroviario e 19.100 traverse da attività di dismissione e di 1.200 mc di materiali provenienti dalla demolizione di due torrette di deposito acqua interferenti con il nuovo PRG dello scalo a seguito degli interventi di potenziamento.

I fabbisogni delle opere in progetto sono quantificati in circa 89.600 mc di materiale di riempimento, 34.300 mc di pietrisco ferroviario e di 18.200 traverse.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che i materiali sopra indicati saranno gestiti nel regime dei rifiuti ai sensi della normativa vigente (parte IV D.Lgs 152/06 e smi) , privilegiando, ove possibile, il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e, in secondo ordine, prevedendo lo smaltimento finale in discarica. In considerazione della vicinanza con il SIN Brescia Caffaro, il proponente stima che il 5% delle terre e rocce da scavo venga conferito in discarica per rifiuti non pericolosi con codice CER 19 (rifiuti solidi prodotti da operazioni di bonifica dei terreni).

Con riferimento a “Zone umide, riparie, foci dei fiumi” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che l’asta di manovra L = 750 m e parte dell’asta di manovra di 350 m del nuovo PRG ricadono parzialmente nella fascia di rispetto di 150 m del Fiume Mella, tutelato ai sensi dell’art. 142, lett. c), D. lgs. 42/2004.



Figura 6: Localizzazione dell’intervento con riferimento alle zone di rispetto dei corsi d’acqua tutelati ai sensi dell’art. 142, lett c), D.lgs. 42/2004 (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento a “Zone montuose e forestali” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che l’asta di manovra L = 750 m lato Milano ricade parzialmente in un’area boscata vincolata ai sensi dell’art. 142 lett. g), D. Lgs 42/2004, mentre non si rilevano interferenze per gli interventi che riguardano il nuovo PRG dello scalo di Brescia in aree ferroviarie.

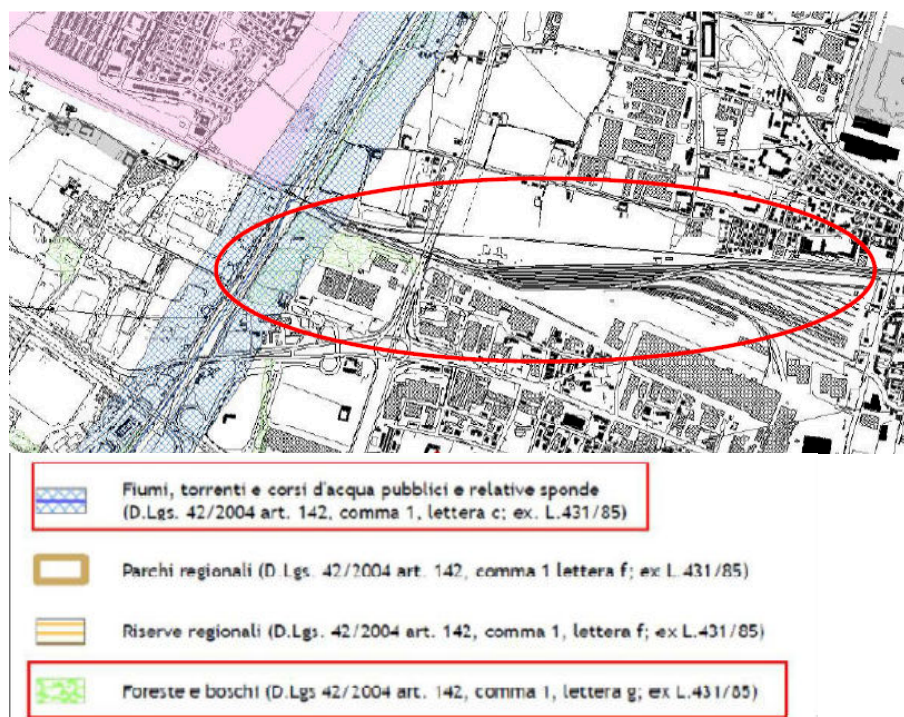


Figura 7: Localizzazione dell'intervento con riferimento alle zone montuose e forestali (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento a “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)”, e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l'area di intervento è localizzata ad una distanza di circa 13 km dalla zona ZCS IT2070018 Altopiano di Cariadeghe.



Figura 8: Localizzazione dell'intervento con riferimento ai siti della Rete Natura 2000 (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento a “Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti

dalla legislazione comunitaria” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area di intervento ha un’interferenza diretta con il SIN Brescia Caffaro (per la sola matrice acque sotterranee), che interessa in parte il Comune di Brescia.



Figura 9: Localizzazione degli interventi (in nero) in riferimento alle aree del SIN Brescia Caffaro (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



Anagrafe dei siti inquinati (DM 471/1998)

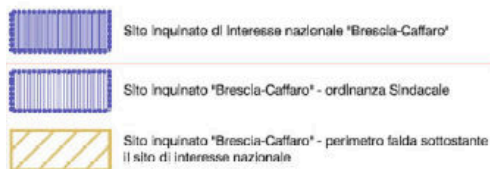


Figura 10: Localizzazione del sito inquinato Brescia Caffaro con indicazione del perimetro della falda sottostante (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che dall’asta di manovra sono presenti, ad una distanza di circa 400 m, Villa Apollonio con parco e, a circa 800 m una Villa con giardino e chiesetta (Casina Torricini), edifici vincolati ai sensi dell’art. 10, del D. lgs. 42/2004.

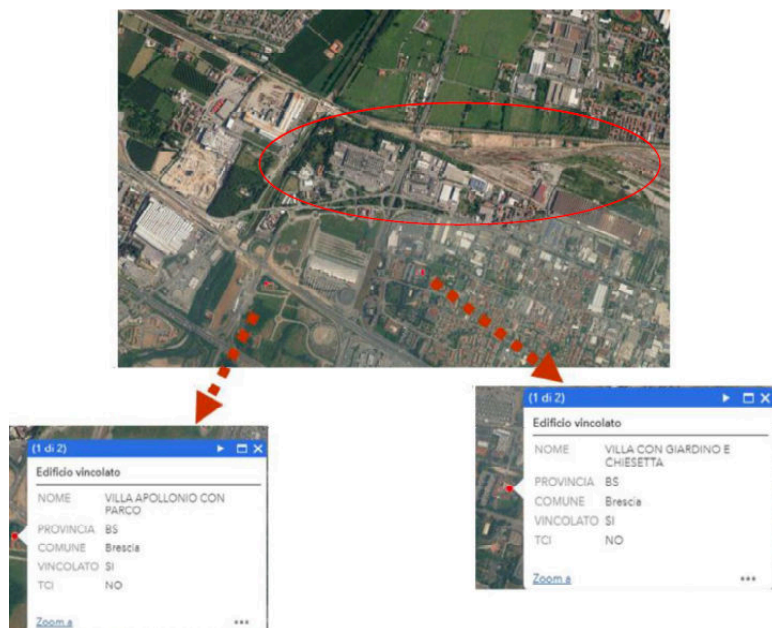


Figura 11: Localizzazione dell'intervento con riferimento ai beni culturali ai sensi dell'art. 10, D. lgs. 42/2004 (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento ai “Siti contaminati (Parte 4 titolo V del D. Lgs. 152/2006)” e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l'area di progetto interferisce parzialmente con la perimetrazione del sito contaminato di interesse nazionale SIN Brescia Caffaro per la sola matrice acque sotterranee. L'area Brescia Caffaro è stata inserita tra i siti inquinati di interesse nazionale con la Legge n. 179/2002 ed è stato perimetrato con Decreto del 24 febbraio 2003. Il decreto ha definito una triplice e distinta perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale che comprende:

- la matrice suolo che include, oltre allo stabilimento Caffaro S.p.A., aree produttive, agricole, residenziali, pubbliche e tre aree di discarica;
- il comparto acque sotterranee, delimitato sulla base delle evidenze analitiche già disponibili di contaminazione della falda;
- il sistema delle rogge ubicato a sud dell'area Caffaro S.p.A.

Nella Lista di controllo il proponente rileva inoltre la presenza del sito inquinato ITALFERR-RFI IBS04 - Scalo Merci Linea AV/AC. Secondo quanto indicato negli allegati alla Lista di controllo, dal raffronto tra la localizzazione delle aree di intervento del progetto e le maglie di collaudo del sito IBS04, gli interventi ricadono all'interno di aree già bonificate e collaudate.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l'area interessata dagli interventi si sviluppa in pianura e non si segnala la presenza di aree in frana. Le aree oggetto di intervento, per la maggior parte, rientrano nell'ambito territoriale RP tra le Aree potenzialmente interessate da alluvioni rare (P1/L)

Con riferimento alle “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”,

il proponente riporta che il sito interessato dagli interventi in progetto è caratterizzato da sismicità media.

Conclusioni

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella Lista di controllo e nei relativi allegati, si rappresenta quanto segue.

In primo luogo, si evidenzia l'elevata mole di documentazione progettuale in formato digitale allegata alla Lista di controllo trasmessa con la citata istanza del 25/11/2020.

Nell'istanza presentata con la richiamata nota prot. 245 del 25/11/2020 non viene specificato se gli interventi oggetto di valutazione preliminare si configurano come modifica, estensione o adeguamento tecnico dell'opera esistente appartenente alla tipologia di cui al punto 2 dell'Allegato IIbis alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto 2 "Progetti di infrastrutture", lettera h).

Si ricorda che l'art. 6, c. 9, del D.lgs. 152/2006 recita: "*[...] Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare [...]*".

Con riferimento alle finalità degli interventi oggetto dell'istanza di valutazione preliminare, nella Lista di controllo, riportando che "*[...] l'attivazione della tratta AV/AC Milano – Brescia del 2016 ha consentito di liberare la capacità sulla linea storica Milano-Venezia anche per traffici merci da/per Milano. L'incremento di traffico futuro sull'asse ferroviario Torino-Venezia, richiede, tra gli altri, l'intervento di potenziamento dello Scalo di Brescia [...]*", il proponente indica come finalità quella di "*[...] soddisfare le esigenze del nuovo terminal intermodale a servizio di TerAlp [...]*".

Con riferimento alla fase di cantierizzazione, negli allegati alla Lista di controllo, viene indicata una durata delle lavorazioni pari a 49 mesi.

Con riferimento a terre e materiali di scavo, nella Lista di controllo viene riportato il quantitativo di materiale di risulta derivante dalla realizzazione degli interventi:

- 30.623 mc di terre e rocce provenienti da scavo, bonifica e scotico del terreno;
- 34.300 mc di pietrisco da ballast ferroviario e 19.100 traverse da attività di dismissione.

Negli allegati alla Lista di controllo il proponente riporta i fabbisogni necessari per la realizzazione degli interventi, quantificati in circa 89.600 mc di materiale di riempimento, 34.300 mc di pietrisco ferroviario e di 18.200 traverse.

Si rilevano, a tale proposito, gli elevati volumi di terre e rocce da scavo per i quali è prevista la movimentazione per la realizzazione degli interventi.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, i materiali sopra indicati saranno gestiti nel regime dei rifiuti ai sensi della normativa vigente (parte IV D.Lgs 152/06 e smi) , privilegiando, ove possibile, il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e, in secondo ordine, prevedendo lo smaltimento finale in discarica. In considerazione della vicinanza con il SIN Brescia Caffaro, il

proponente stima che il 5% delle terre e rocce da scavo venga conferito in discarica per rifiuti non pericolosi con codice CER 19 (rifiuti solidi prodotti da operazioni di bonifica dei terreni).

Alla luce di quanto sopra illustrato, esaminata la Lista di controllo e la documentazione trasmessa, considerando altresì le finalità di “[...] migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV [...]”, come definite nel citato art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., si ritiene che per l’intervento proposto “*Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia*” non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi. Questo in relazione, in particolar modo, alla cantierizzazione che prevede lavorazioni per circa 49 mesi, insistenti in un contesto territoriale urbano, con potenziale congestionamento del traffico e conseguente innalzamento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, se non adeguatamente gestita. Come indicato nella Lista di controllo, si rappresenta, inoltre, che l’area interessata dalla realizzazione degli interventi interferisce parzialmente con il sito contaminato di interesse nazionale SIN Brescia Caffaro per la matrice acque sotterranee. L’area Brescia Caffaro è stata inserita tra i siti inquinati di interesse nazionale con la Legge n. 179/2002 ed è stato perimetrato con Decreto del 24 febbraio 2003.

In esito alle valutazioni svolte, si rende quindi necessario un approfondimento dell’analisi e per una adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione delle opere proposte attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006.

Per quanto sopra, il soggetto proponente dovrà provvedere a presentare allo scrivente Ministero l’istanza secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006, corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all’art. 33 del sopra citato decreto legislativo.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell’art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)