



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI
E PAESAGGIO
Servizio V

Class 34.43.01/22.5.1/2019

Roma. (vedi intestazione digitale)

M

Ministero della transizione ecologica
Direzione generale per la crescita
sostenibile e la qualità dello sviluppo
Divisione V – Sistemi di valutazione
ambientale
cress@pec.minambiente.it

Oggetto: **[ID: 5842] Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D. lgs. 152/2006.**
"Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia".
Proponente: RFI Rete ferroviaria italiana S.p.A.
Osservazioni.

p.c.

M

Ministero della transizione ecologica
della tutela del territorio e del mare
Commissione Tecnica di verifica
dell'impatto ambientale - VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

Alla

Soprintendenza Archeologia,
belle arti e paesaggio
per le province di Bergamo e Brescia
mbac-sabap-bs@mailcert.beniculturali.it

M

Servizio II – Scavi e tutela
del patrimonio archeologico DG ABAP
mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it

PREMESSO che con nota prot. 23 del 10/02/2021 RFI-Rete ferroviaria italiana S.p.A. ha presentato presso il MATTM istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., comprensiva della Valutazione di incidenza di cui al D.P.R. 357/1997, per il "Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia" sita nel comune di Brescia, le cui opere principali prevedono: la realizzazione del nuovo PRG di scalo per adeguarlo alle nuove esigenze di traffico merci e un'asta di manovra da 750 m lato Milano, che permetterà l'instradamento dei treni verso Verona.



*

VISTO che con nota prot. n. 16787 del 17/02/2021 la **Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo** del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha comunicato agli Enti interessati la procedibilità dell'istanza presentata da RFI S.p.A. ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs 152/2006, per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA dell'intervento in oggetto, la cui documentazione è stata pubblicata all' indirizzo:

<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7766/11288>.

CONSIDERATO che questa Direzione generale-Servizio V con nota prot. n. 5993 del 23/02/2021, ha richiesto alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Bergamo e Brescia ed al Servizio II di formulare le proprie osservazioni in merito, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006;

VISTA la nota prot. n. 10259 del 08/06/2021, con cui la Soprintendenza medesima ha formulato il proprio parere di competenza, che di seguito si riporta:

SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO D'INTERVENTO

1.1. Beni paesaggistici

1.1.a. *Nell'area oggetto di intervento non sussistono decreti di dichiarazione di notevole interesse pubblico.*

1.1.b. *Aree vincolate ope legis ai sensi dell'art. 142 del Codice.*

Nell'area oggetto di intervento è presente un'area tutelata ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c (Fascia di rispetto di 150 m del fiume Mella) del D.Lgs 42/04), che lambisce l'area di intervento e un'area boscata vincolata ai sensi dell'art. 142, lett. g del D.Lgs 42/04.

Le opere sono previste in prossimità della fascia di rispetto del fiume e nell'area boscata retrostante ed interferiscono in maniera diretta con entrambe, in modo meno rilevante per la fascia fluviale in quanto l'andamento della nuova asta di 750 m. è parallelo ma a una certa distanza dal corso d'acqua e va a modificare spazi già alterati da attività artigianali e commerciali; l'area ora a bosco viene completamente trasformata ed urbanizzata dall'inserimento dell'asta e dalle strutture ad essa connesse. L'inserimento del nuovo tratto di binari costituirà una barriera fisica e percettiva che comporterà la variazione dei rapporti di interrelazione tra le due aree sottoposte a tutela.

1.1.c *Indicazione degli strumenti di pianificazione paesaggistica vigenti (con individuazione dei relativi riferimenti legislativi di adozione o approvazione)*

Vedi Progetto Fattibilità Tecnica Economica di 2° Fase - Analisi vincoli e pianificazione urbanistica (elaborato IN0Y.10.F.22.RG.IM0000.001.A)

Piano Territoriale Regionale (PTR - strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Lombardia). L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con d.c.r. n. 766 del 26 novembre 2019 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 50 del 14 dicembre 2019), in allegato al Documento di Economia e Finanza regionale 2019.

L'area di progetto ricade nel sistema Pedemontano e Metropolitan.

Piano Territoriale Paesaggistico: Il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della l.r. 12/2005, ha natura ed effetti di Piano Territoriale Paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (D. Lgs. n. 42/2004).

L'area di progetto ricade nell'ambito geografico 14 Bresciano e Colline del Mella nella fascia della bassa pianura.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brescia - approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 31 del 13/06/2014;

Il progetto in oggetto interessa il sistema geomorfologico e dell'idrografia naturale, andando a coinvolgere la fascia di rispetto del Fiume Mella ed il relativo terrazzo fluviale. Inoltre, ricade anche una porzione di rilevanza ambientale caratterizzata dalla presenza del bosco.

Piano del Governo del Territorio (PGT) del Comune di Brescia - approvato con Delibera n.17/44571 P.G. del 09.02.2016 e con deliberazione di C.C n. 35 del 16.4.2018 è stata approvata la terza variante.

L'asta di manovra, oggetto di analisi, ricade in un'area ad ambito di salvaguardia e mitigazione ambientale (NTA art.85 c) e nell'estensione del PLIS delle Colline (NTA art.86).

1.1.d. *Norme di attuazione del piano paesaggistico gravanti nell'area d'intervento*

Vedi Progetto Fattibilità Tecnica Economica di 2° Fase - Analisi vincoli e pianificazione urbanistica (elaborato IN0Y.10.R.22.RG.IM0001.001.A)

1.1.e. *Indicazione della presenza nell'area di intervento di altri beni tutelati dai piani paesaggistici.*

Lo studio preliminare ambientale IN0Y.10.F.22.RG.IM0000.001.A nell'ambito del contesto territoriale all'interno del quale è previsto l'intervento in progetto, individua esclusivamente Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) ai sensi della LR n. 86/83.

Per quanto riguarda il PLIS "Parco delle Colline di Brescia", e nello specifico la sua porzione che si estende lungo il corso del Mella, risulta ubicato in adiacenza dell'area di intervento, risultando interessato dalle opere in progetto afferenti all'Asta 750, Asta 350 e opere viarie connesse.

Per gli ambiti appartenenti a tale PLIS valgono le indicazioni riportate all'art. 86 delle NTA del PGT di Brescia riportate al paragrafo 3.1.3 dello studio preliminare ambientale.

Si segnala quanto indicato nel parere della Provincia Prot. 63918/2021 del 19.04.2021 allegato agli atti, "la Provincia di Brescia, con decreto del Presidente n. 323 del 2016, ha riconosciuto l'estendimento del Plis delle Colline alle aree del Mella nei comuni di Brescia e Collebeato attribuendo ad esse un valore sovracomunale (...) Il PGT di Brescia ha qualificato le aree che si rapportano con il Mella fra le 'Aree di salvaguardia e mitigazione ambientale', comprendendo in esse anche gli insediamenti marginali ritenuti incongrui con il contesto ambientale e paesaggistico del fiume, ciò al fine di salvaguardare e potenziare i valori naturali esistenti, favorendone la fruizione. In particolare, il disegno della Rete Verde del PGT, che partecipa alla costruzione della rete verde provinciale, classifica l'attuale percorso ciclopedonale in fregio al Mella come 'Greenway dei Parchi' con funzione di connessione fra il Parco delle Colline e la Valle Trompia a nord della Città ed il Parco Regionale del Monte Netto a sud, e fra il Parco del Mella ad ovest ed il Parco delle Cave ad est".

Inoltre, il PLIS più prossimo all'opera in progetto è il "Parco delle Cave di Buffalora e San Polo", riconosciuto con DPP n. 97 del 8 maggio 2018; esso si estende ad est dell'area di intervento non risultando interferito direttamente dalle opere in progetto; la distanza minima intercorrente tra le opere in progetto ed il PLIS risulta essere di oltre 3,5 km.

1.2. Beni architettonici

1.2.a. Nell'ambito dell'area di intervento non si rilevano beni oggetto di dichiarazione di interesse culturale ai sensi della Parte II del Codice (art. 10 e 45).

Tuttavia si segnala quanto segue.

Per la realizzazione degli interventi in progetto si indica come necessaria la demolizione di due torri piezometriche individuate planimetricamente nella figura 29 della Relazione generale - elaborato IN0Y10F05RGMD0000002A con i numeri 1 e 2 (vedi anche elaborato n. IN0Y10F10L6IF0001001A - Piano-profilo di progetto su cartografia - asta L=350m).

La torre n.2 è rientrata nella procedura di verifica di interesse culturale richiesta da Mercitalia Logistics s.p.a. in data 9.09.2018 ma, insieme ad altri manufatti minori presenti nell'area presa in esame, è stata dichiarata "non sottoponibile" per mancanza di requisiti temporali > 70 anni (vedi Allegato n.1). La data della sua edificazione non è certa ma si ipotizza tra il 1961 e il 1973 (in quanto non è presente negli elaborati grafici del P.R.G. del 1961 mentre compare nel P.R.G. del 1973).

La torre n.1 ha le medesime caratteristiche della torre n.2 per dimensioni, materiali e linguaggio architettonico ma non ha fatto parte della procedura di V.I.C. sopra indicata in quanto posizionata all'esterno dell'area analizzata.

In generale per entrambi i manufatti dovrà essere effettuato un approfondimento storico per valutare con certezza la data di realizzazione e conseguentemente se debba eventualmente essere attivata specifica procedura di V.I.C. essendo trascorsi alcuni anni dalle valutazioni effettuate in precedenza.

Così come indicato anche nell'elaborato IN0Y10F22RGIM0000001A - Analisi vincoli e pianificazione urbanistica, nelle immediate vicinanze dall'asta di manovra sono presenti, n. 2 beni culturali, Villa Apollonio con parco ad una distanza di circa 400 m, e a circa 800 m Villa Togni detta Il Torricino con giardino, chiesetta e zona di rispetto - via Fura 131 di cui si allegano i decreti:

(Allegato n. 2) - D.M. 31.01.1970 Villa Apollonio e parco

(Allegati n. 3a,3b,3c,3d) - D.M. 16.07.1966 Villa Togni - Torricino

Negli elaborati di progetto non viene citato il bene culturale denominato "Depositi merci in scalo ferroviario 'Piccola velocità'" sito in via Dalmazia 50 di proprietà Mercitalia Logistics s.p.a, dichiarato di interesse culturale con D.S.R. 20.08.2019 a seguito di procedura di V.I.C. con decreto che qui si allega:

(Allegato n. 4) - D.S.R. 20.08.2019 con allegata planimetria

1.2.b. Non si rilevano beni tutelati Ope legis ai sensi dell'articolo 10, comma 1, nell'area oggetto di intervento.

*

1.2.c. Non si rilevano, per l'area di intervento, vincoli o previsioni vincolanti derivanti da norme di piano paesaggistico, piano regolatore ovvero di altri strumenti di pianificazione relativi alla individuazione e tutela di beni architettonici.

ESPLICITAZIONE DEGLI IMPATTI VERIFICATI O POTENZIALI E VALUTAZIONI CIRCA LA QUALITÀ DELL'INTERVENTO

2.1. Beni paesaggistici

2.1.a Il progetto riguarda la realizzazione del nuovo PRG di scalo per adeguarlo alle nuove esigenze di traffico merci e di un'asta di manovra da 750 m lato Milano, che permetterà l'instradamento dei treni verso Verona.

L'intervento è suddiviso in tre fasi:

In Prima fase sono previste opere di riorganizzazione dello scalo esistente con interventi di demolizione e ricostruzione binari e dei piazzali esistenti e allungamento delle due Aste esistenti lato Milano fino a 350m. In Seconda Fase sono previste opere di completamento della demolizione del piazzale, la realizzazione di ulteriori nuovi binari, la realizzazione in assetto definitivo della radice lato Milano nella parte non interferente con l'esercizio ferroviario, la realizzazione dell'assetto definitivo radice lato Brescia e l'allaccio al terminal Teralp.

(IN0Y10F10L6IF0001004 – Plano-profilo di progetto su cartografia - adeguamento linea AV)

Gli interventi delle prime due fasi si sviluppano all'interno di aree RFI già completamente urbanizzate per cui non si rilevano criticità.

In Terza Fase è prevista la realizzazione degli allacci lato Milano alla linea AC/AV, la realizzazione del riallineamento binari della linea AC/Ave la realizzazione dell'asta di manovra da 750 metri lato Milano.

L'asta di manovra si sviluppa nell'area comunale compresa tra la tangenziale di Brescia e il fiume Mella: sarà costituita da un singolo binario che si diparte dalla linea AV/AC subito ad ovest del sovrappasso alla Tangenziale ovest di Brescia, prosegue in direzione sud-ovest su aree prossime all'Ortomercato e termina a ridosso di via Orzinuovi in corrispondenza di alcune unità abitative prefabbricate che dovranno essere ricollocate su altre aree. Al fine di garantire l'accesso alle aree intercluse che il rilevato dell'asta di manovra realizza, sono previsti due sottovia che permettono di realizzare l'attraversamento del rilevato attraverso la ricucitura alla viabilità pedonale e carrabile esistente.

La rappresentazione dell'intervento sul binario in esame è riportata nell'elaborato: IN0Y10F10L6IF0001002 – Plano-profilo di progetto su cartografia - asta di fase 2 - L=750m

Il procedimento di valutazione ambientale dovrà riservare particolare attenzione alla definizione delle opportune opere mitigative e compensative connesse al progetto al fine di attuare politiche complessive di risanamento del sistema paesistico ambientale e progetti di riqualificazione e valorizzazione paesaggistica. Lo Studio preliminare ambientale ha valutato i possibili impatti ambientali generati dall'intervento, senza tuttavia analizzare con elaborati e fotosimulazioni adeguate gli aspetti percettivi intercorrenti tra gli interventi previsti dal potenziamento dello scalo e i valori paesaggistici espressi dal contesto territoriale, demandando ulteriori valutazioni alle successive fasi progettuali (nell'ambito della procedura di autorizzazione paesaggistica).

Per quanto riguarda l'asta di manovra da 750 metri, l'analisi mette in evidenza un paesaggio di intorno già fortemente alterato dalla presenza di un tessuto parzialmente urbanizzato prevedendo la riconfigurazione di spazi ora occupati da manufatti privi di alcun valore, tali da non considerare i nuovi inserimenti come elementi di ulteriore alterazione percettiva.

Pur ritenendo l'analisi correttamente impostata manca un'analisi chiara dell'impatto generato dalla nuova struttura. Tali approfondimenti sono fondamentali per la valutazione di un corretto progetto di mitigazione e valorizzazione delle aree in relazione al contesto paesaggistico.

2.1.b Relativamente agli interventi collaterali programmati tali da avere rilevanza insieme al progetto in esame, si segnala il progetto di realizzazione del nuovo terminal intermodale di TerAlp.

Al cap. 24.5 della Relazione Generale si evidenzia che "la realizzazione dell'ACC di Teralp non è oggetto del progetto in oggetto ma che viene assunto che tale ACC sia stato già realizzato e pronto per la sua attivazione contestualmente alla fase 2 del presente progetto".

Si ritiene importante segnalare che tale progetto comprende fra le aree di intervento l'immobile denominato "Scalo merci la Piccola" sottoposto a tutela a seguito di verifica di interesse culturale con esito favorevole (D.S.R. 20.08.2019).



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

In data 14.02.2020 Mercitalia Logistics S.p.A. ha notificato ricorso per l'annullamento di tale provvedimento oltre che del D.D.G. rep. 1844 del 19.12.2019 di rigetto del precedente ricorso amministrativo avverso il medesimo provvedimento e gli atti connessi.

Il progetto di Teralp, discusso durante numerosi incontri presso la sede di questa Soprintendenza, prevedeva la demolizione di una porzione considerevole del fabbricato in questione per esigenze funzionali e non ha mai trovato accoglimento da parte di questo ufficio in quanto non compatibile con le esigenze di tutela.

2. 1.c La documentazione non comprende la relazione paesaggistica.

2.2. Beni architettonici

2.2.a. Non si rileva incompatibilità dell'intervento con il contesto architettonico e in particolare con i beni architettonici tutelati nelle immediate vicinanze, non entrando in relazione fisica con gli stessi e con le relative pertinenze.

Relativamente all'incompatibilità del progetto del nuovo terminal intermodale di TerAlp con l'immobile denominato "Scalo merci la Piccola", opera strettamente connessa alla riorganizzazione dello scalo di Brescia in oggetto, si rimanda a quanto già osservato nel par. 2.1.b.

VALUTAZIONE ISTRUTTORIA

Esaminati gli elaborati progettuali, il progetto di fattibilità tecnica ed economica, verificata la situazione vincolistica delle aree interessate dall'intervento in argomento, si osserva quanto segue.

Sotto il profilo della tutela del patrimonio architettonico non si rilevano criticità in quanto gli interventi non entrano in relazione fisica con i beni architettonici tutelati nelle immediate vicinanze, fatte salve le considerazioni relative al progetto del nuovo terminal intermodale di Teralp, tenendo presente che le opere in oggetto vengono proposte proprio per dare risposta all'incremento di traffico merci atteso nello scenario futuro sulla stessa linea.

Sotto l'aspetto della tutela paesaggistica, considerato che il progetto in esame interessa in larga misura aree interne al Parco del Mella in un contesto fortemente urbanizzato che lambisce il parco in una stretta fascia di territorio compresa fra l'alveo del fiume ed aree periurbane della città caratterizzate da insediamenti artigianali/commerciali, al fine di un miglior inserimento nel contesto e per una corretta valorizzazione degli spazi residuali, si ritiene che nelle fasi successive di progetto debbano essere approfonditi i seguenti temi: mitigazione della nuova infrastruttura ferroviaria che rappresenta un elemento di sbarramento nei confronti di tutte le aree poste ad est e delle opere connesse, compresi i muri di contenimento (in alcuni casi a tutta altezza in c.a. da rivestire opportunamente laddove a vista) e recinzioni. Le mitigazioni dovranno essere pensate in relazione a tutti i punti di vista di perceibilità pubblica e in particolare dalla ciclopedonale che si sviluppa lungo il Mella e dagli spazi residuali che rimarranno a bosco dopo l'intervento.

Il progetto di mitigazione presentato è insufficiente rispetto all'effetto intrusivo provocato dall'opera in progetto. Per le fasce di mitigazione arborea, siano tenute in considerazioni le caratteristiche proprie del brano di paesaggio interessato dall'intervento, prevenendo specie congruenti con lo stesso.

Pur essendo le aree boscate/prative intercluse fra fabbricati artigianali, commerciali e il tratto di binari già esistente, la maggiore criticità è rappresentata dalla trasformazione di uno spazio ora completamente naturale. Dovrà essere previsto un approfondito progetto di ricomposizione ambientale e di valorizzazione dello stesso che verrebbe frammentato dalla nuova asta e dalle opere connesse.

Viste le criticità legate alla realizzazione della nuova viabilità finalizzata a riconnettere via Orzinuovi con le aree altrimenti intercluse del Parco Mella(NV01) che, così come proposto, oltre a non trovare alcuna rispondenza con l'impianto insediativo degli ambiti limitrofi, frammenta ulteriormente gli spazi verdi residuali, si ritiene debba essere previsto un andamento differente. A questo proposito si condivide la soluzione alternativa proposta dalla Provincia di Brescia nel proprio parere di competenza, Prot. 63918/2021 del 19.04.2021, allegato agli atti (vedi Tavola F – PROPOSTA ALTERNATIVA DI RIORDINO DELL'ACCESSIBILITÀ VIARIA DA VIA ORZINUOVI – La nuova viabilità di accesso da via Orzinuovi (SL01) viene traslata a sud del ramo ferroviario eliminando il sottovia (N01). Viene realizzato un nuovo accesso dall'Ortomercato dismettendo contestualmente quello da via Girelli che viene riconvertita in ciclopedonale).

In tale ambito sono previste inoltre modifiche alla Roggia Fiumicella: le trasformazioni legate al rispetto delle verifiche idrauliche con la previsione dell'inserimento di un manufatto scatolare andranno verificate sotto il profilo dell'impatto paesaggistico.

In generale dovranno inoltre essere previste adeguate forme di compensazione.

Profilo archeologico

Per quanto concerne il profilo archeologico, si conferma quanto già comunicato con nota prot. 5616 del 31.03.2021 a RFI; esaminata la documentazione di Valutazione Archeologica preventiva redatta ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50 del 2016 e s.m.i. assunta agli atti di questo Ufficio con prot. 0017824 del 26.11.2020 e facendo seguito all'incontro tecnico tenutosi in data 18.03.2021 si comunica quanto segue.

La documentazione prodotta, comprensiva di Relazione Archeologica Generale, Relazione dell'attività di Survey, Schede delle presenze archeologiche e dei vincoli, Carte delle presenze e dei vincoli, Carte del rischio archeologico relativo, Carte della ricognizione e della visibilità dei suoli, risulta esaustiva e dettagliata.

Considerata la valutazione di rischio relativo, valutato che numerose zone sono a rischio medio-alto e alto per la prossimità a ritrovamenti archeologici già noti, considerato tuttavia che in molti tratti dell'opera sono previste lavorazioni che non prevedono scavi in profondità e che nessun intervento previsto ha fondazioni che superano il 1,50 di profondità, valutato altresì che l'area interessata dagli interventi risulta già in buona parte manomessa da precedenti lavorazioni e che risulta difficile in questa fase effettuare sondaggi di verifica preliminare, si esprime, per quanto di competenza e relativamente al profilo archeologico, parere di massima favorevole alla realizzazione delle opere in progetto a condizione che siano ottemperate le seguenti prescrizioni:

tutti gli interventi di scavo e movimento terra dovranno essere effettuati con assistenza archeologica in corso d'opera da parte di ditta o professionista specializzato in ricerche archeologiche che opererà sotto la direzione di questo Ufficio ai sensi dell'art. 88 del D.Lgs. 42 del 2004.

Si raccomanda di comunicare con adeguato preavviso la data di inizio lavori e il nominativo della ditta archeologica incaricata del controllo.

Sulla base delle suddette osservazioni non si ritiene di dover richiedere al MATTM l'assoggettamento del progetto alla procedura di VIA: si valuta che possano essere rimandati alle fasi progettuali successive gli approfondimenti ritenuti necessari e sopra individuati sia sotto l'aspetto paesaggistico (nell'ambito del procedimento di autorizzazione paesaggistica), che di verifica dell'eventuale necessità di sottoposizione a Verifica di interesse culturale delle due torri piezometriche di cui si prevede la demolizione.

Si tenga presente, infine, quanto osservato al par. 2.1.b relativamente agli interventi collaterali programmati tali da avere rilevanza insieme al progetto in esame, ovvero le possibili interferenze del nuovo terminal intermodale di TerAlp con un bene sottoposto a tutela monumentale.

ACQUISITO il parere del Servizio II di questa Direzione generale prot. 20146 del 11/06/2021, che così si esprime:

Per quanto concerne la tutela archeologica, confermando quanto già comunicato con nota prot. 5616 del 31.03.2021 a RFI, l'Ufficio territoriale:

- esaminati gli elaborati progettuali e la documentazione di Valutazione Archeologica preventiva redatta ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, e facendo seguito all'incontro tecnico tenutosi in data 18.03.2021;

- considerato che la citata documentazione archeologica risulta esaustiva e dettagliata;

- considerata la tipologia degli interventi previsti, ricadenti in un'area già in buona parte manomessa da precedenti lavorazioni e che in molti tratti dell'opera non prevedono scavi in profondità nè fondazioni che superano 1,50 m. di profondità;

- considerato che la valutazione del rischio relativo mostra numerose zone a rischio medio-alto e alto per la prossimità a ritrovamenti archeologici già noti e che, altresì, risulta difficile, in questa fase, effettuare sondaggi di verifica preliminare per motivi di ordine pubblico;

ritiene che il progetto in oggetto non debba essere assoggettato alla procedura di VIA ed esprime parere favorevole alla realizzazione del progetto a condizione che siano ottemperate le seguenti prescrizioni:

- tutti gli interventi di scavo e movimento terra dovranno essere effettuati con assistenza archeologica in corso d'opera da parte di ditta o professionista specializzato in ricerche archeologiche che opererà sotto la direzione dell'Ufficio Territoriale ai sensi dell'art. 88 del D.Lgs. 42 del 2004;

- la data di inizio lavori e il nominativo della ditta archeologica incaricata del controllo dovranno essere comunicati con adeguato preavviso.

Tutto ciò considerato, lo scrivente Servizio condivide il parere espresso dalla Soprintendenza, secondo cui il progetto proposto non necessita di essere assoggettato alla procedura di VIA e, considerata l'impossibilità a svolgere sondaggi di verifica preliminare in questa fase e valutata la prossimità degli interventi previsti a

✍

ritrovamenti archeologici già noti che quindi non fanno escludere la possibilità di ritrovamenti inaspettati, ribadisce le prescrizioni impartite dall'Ufficio Territoriale. Si ribadisce altresì la facoltà della Soprintendenza di intervenire, in base agli esiti dell'assistenza prescritta nelle aree oggetto degli interventi, con eventuali ulteriori prescrizioni che potranno prevedere modifiche progettuali anche sostanziali. Si rammenta infine che tutte le verifiche archeologiche saranno eseguite con oneri non a carico della Soprintendenza e con essa concordate

ESAMINATI i contenuti dello Studio preliminare ambientale pubblicato sul sito web dell'Autorità competente.

PRESO ATTO che il progetto in esame consiste nella realizzazione del nuovo PRG di scalo per adeguarlo alle nuove esigenze di traffico merci e di un'asta di manovra da 750 m lato Milano, per consentire l'instradamento dei treni verso Verona.

CONSIDERATO che il quadro vincolistico di cui alla Parte III del D.Lgs 42/2004 evidenzia la presenza della fascia di rispetto del fiume Mella, tutelata ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera c) e di un'area coperta da bosco, tutelata ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera g).

VALUTATO che le opere di progetto sono collocate in ambito urbano ed interesserebbero in parte i suddetti beni paesaggistici e quindi dovranno essere sottoposte al procedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs medesimo.

VISTO che la Soprintendenza competente non ha segnalato la presenza di beni architettonici sottoposti alla Parte Seconda del D. Lgs n. 42 del 2004 nell'area d'incidenza degli interventi previsti.

VISTO che dal punto di vista archeologico la Soprintendenza competente ed il Servizio II di questa Direzione generale, in relazione alla natura degli interventi in oggetto, non hanno segnalato elementi di rischio.

CONSIDERATO quindi, in riferimento alla tutela del patrimonio culturale, che le modifiche determinate dalle opere in progetto nei confronti dei beni paesaggistici sopra evidenziati, non sono tali da richiedere un ulteriore esame in sede di Valutazione di impatto ambientale;

questa Direzione generale, in riferimento ai profili di propria competenza, non ravvisa motivi per l'assoggettabilità a VIA del progetto in esame, specificando le seguenti condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi, utili anche per i successivi adempimenti autorizzativi di competenza di questo Ministero:

Tutela archeologica

- tutti gli interventi di scavo e movimento terra dovranno essere effettuati con assistenza archeologica in corso d'opera da parte di ditta o professionista specializzato in ricerche archeologiche che opererà sotto la direzione della Soprintendenza competente ai sensi dell'art. 88 del D.Lgs. 42 del 2004.
- Si raccomanda di comunicare con adeguato preavviso la data di inizio lavori e il nominativo della ditta archeologica incaricata del controllo.

Tutela beni architettonici

- Sarano necessari approfondimenti sull'eventuale necessità di sottoporre a Verifica di interesse culturale le due torri piezometriche di cui si prevede la demolizione.
- In merito alla realizzazione dell'ACC di Teralp, non oggetto del progetto in valutazione, ma che è stato assunto negli elaborati progettuali come già realizzato e pronto per la sua attivazione contestualmente alla fase 2 del progetto in esame, è necessario segnalare che tale progetto comprende fra le aree di intervento il Deposito merci all'interno dello "Scalo ferroviario Piccola Velocità", sottoposto a tutela a seguito di verifica di interesse culturale con esito favorevole (D.S.R. 20.08.2019). Il progetto di Teralp, che prevede la demolizione di una porzione considerevole di tale bene culturale, **non è da ritenersi compatibile con le esigenze di tutela del bene medesimo.**

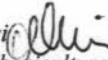


Tutela paesaggistica,

Considerato che il progetto in esame interessa in larga misura aree interne al Parco del Mella in un contesto fortemente urbanizzato che lambisce il parco in una stretta fascia di territorio compresa fra l'alveo del fiume ed aree periurbane della città caratterizzate da insediamenti artigianali/commerciali e visto che il progetto di mitigazione presentato è insufficiente rispetto all'effetto intrusivo provocato dall'opera prevista, al fine di un miglior inserimento nel contesto e per una corretta valorizzazione degli spazi residuali, si ritiene che nelle fasi successive di progetto debbano essere approfonditi i seguenti temi:

- mitigazione della nuova infrastruttura ferroviaria che rappresenta un elemento di sbarramento nei confronti di tutte le aree poste ad est e delle opere connesse, compresi i muri di contenimento (in alcuni casi a tutta altezza in c.a. da rivestire opportunamente laddove a vista) e recinzioni. Le mitigazioni dovranno essere pensate in relazione a tutti i punti di vista di percepibilità pubblica e in particolare dalla ciclopedonale che si sviluppa lungo il Mella e dagli spazi residuali che rimarranno a bosco dopo l'intervento. Per le fasce di mitigazione arborea, siano tenute in considerazione le caratteristiche proprie del brano di paesaggio interessato dall'intervento, prevenendo essenze vegetali compatibili con lo stesso;
- pur essendo le aree boscate/prative intercluse fra fabbricati artigianali, commerciali e il tratto di binari già esistente, la maggiore criticità del progetto è rappresentata dalla trasformazione di uno spazio intatto nella sua naturalità. Dovrà essere previsto un approfondito progetto di ricomposizione ambientale e di valorizzazione dello stesso che verrebbe frammentato dalla nuova asta e dalle opere connesse;
- la realizzazione della nuova viabilità finalizzata a riconnettere via Orzinuovi con le aree altrimenti intercluse del Parco Mella (NV01), così come proposto, oltre a non trovare alcuna rispondenza con l'impianto insediativo degli ambiti limitrofi, frammenterebbe ulteriormente gli spazi verdi residuali; pertanto si ritiene debba essere prevista una soluzione differente, condividendo la proposta alternativa della Provincia di Brescia contenuta nel proprio parere di competenza, prot. 63918/2021 del 19.04.2021, (vedi Tavola F – PROPOSTA ALTERNATIVA DI RIORDINO DELL'ACCESSIBILITÀ VIARIA DA VIA ORZINUOVI – La nuova viabilità di accesso da via Orzinuovi (SL01) viene traslata a sud del ramo ferroviario eliminando il sottovia (N01). Viene realizzato un nuovo accesso dall'Ortomercato dismettendo contestualmente quello da via Girelli che viene riconvertita in ciclopedonale).

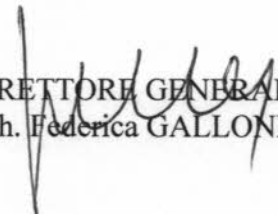
Il Responsabile del Procedimento

UOTT n. 7 - Arch. Francesco Eleuteri 
(tel. 06/6723.4831 – francesco.eleuteri@beniculturali.it)

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
(Arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA)



IL DIRETTORE GENERALE
(Arch. Federica GALLONI)



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it