



Brescia, 4 ottobre 2022

Spett.le
Ministero della Transizione Ecologica
DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE
AMBIENTALE
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
e-mail PEC: CRESS@PEC.minambiente.it

Spett.le
Regione Lombardia - Giunta
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA
VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
Piazza Città di Lombardia n.1
20124 Milano
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Spett.le
Rete Ferroviaria Italiana
Vice Direzione Generale Network Management
Infrastrutture – Direzione investimenti.
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 – Roma
rfi-din-dipav.pc@pec.rfi.it

Oggetto: [ID: 8380] Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 152/2006 e ss.mm.ii.. Progetto definitivo della linea AV/AC Milano-Verona: Nodo di Brescia. Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia. Trasmissione del parere del Comune di Brescia.

Con comunicazione del 4 agosto 2022 n. prot. RFI-NEMI.DIN.DIPAV.PC\PEC\P\2022\0000021, *Rete Ferroviaria Italiana* ha comunicato la trasmissione della *documentazione integrativa* rispondente ai contenuti delle richieste formulate dai soggetti a diverso titolo competenti.

Nella stessa nota viene comunicato che, ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006, *dalla data di pubblicazione decorrerà il termine di 15 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare alla scrivente le proprie osservazioni concernenti la documentazione integrativa fornita. Entro il medesimo termine dovranno essere trasmessi per via telematica i pareri delle*

**AREA TUTELA AMBIENTALE, VERDE, SOSTENIBILITA' E PROTEZIONE CIVILE
AREA PIANIFICAZIONE URBANA, EDILIZIA E MOBILITA'**

Via G. Marconi, 12- 25128 Brescia

COMUNE DI BRESCIA
Comune di Brescia - PG
Protocollo N.0309658/2022 del 04/10/2022
Firmatario: DARIA ROSSI, ANGELANTONIO CAPRETTI, GIANPIERO RIBOLLA



*Amministrazioni e degli **Enti pubblici** in indirizzo.*

Con nota del **12/08/2022 N.prot. 0253759/2022** il Comune di Brescia ha richiesto ai soggetti competenti *“di accordare una proroga, fino a fine settembre p.v., per l’invio delle valutazioni, in quanto l’attività richiesta cade proprio nel periodo di ferie estive con personale tecnico competente in molti casi assente. Il tema è certamente complesso, articolato e di carattere multidisciplinare e non può non essere affrontato in modo collegiale dalla scrivente amministrazione comunale.”*

Sul sito web del MiTE alla pagina *Progetto definitivo della linea AV/AC Milano-Verona: Nodo di Brescia. Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia* è stata comunicata la data di scadenza della presentazione delle Osservazioni per il giorno **04/10/2022**.

Con la presente, quindi, si trasmette in allegato, il parere in oggetto, rimanendo a disposizione per ogni necessità di confronto e approfondimento.

Distinti saluti

Il Responsabile dell’Area Tutela
ambientale, Verde, Sostenibilità e
Protezione civile.
Dott.ssa Daria Rossi
(firmato digitalmente)

Il Responsabile dell’Area Pianificazione
urbana, Edilizia e Mobilità
Arch. Gianpiero Ribolla
(firmato digitalmente)

Il Responsabile del Settore Sostenibilità
Ambientale
Ing. Angelantonio Capretti
(firmato digitalmente)

Allegato come sopra



PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

ai sensi dell'art. 23 del d.lgs 152/2006

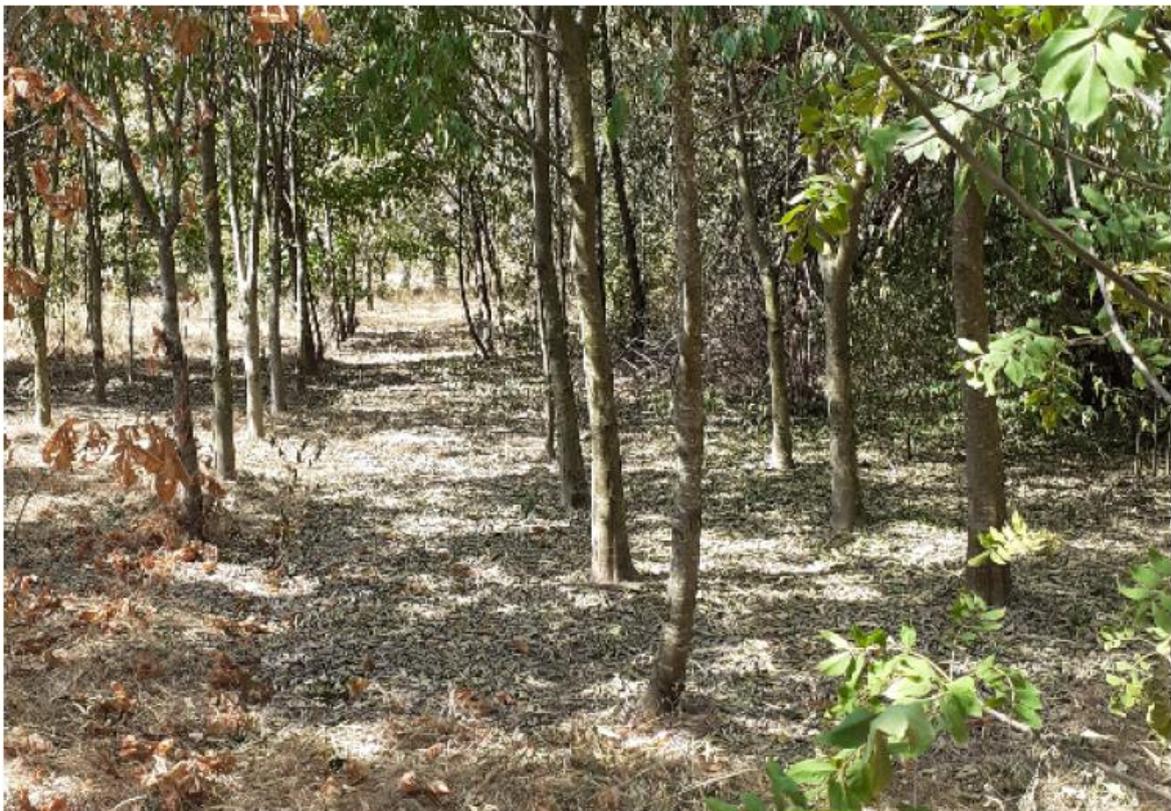
PROGETTO DEFINITIVO

**LINEA A.V./A.C. MILANO-VERONA, NODO DI BRESCIA, POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE
DELLO SCALO DI BRESCIA**

CUP: J84C19000370009

PARERE DEL COMUNE DI BRESCIA

ALLA DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE COME INTEGRATA IN DATA 05/08/2022 PROT. 246302 IN
RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI OSSERVAZIONI DA PARTE DEGLI ENTI



OTTOBRE 2022

Sommario

1. PREMESSA.....	3
2. SCENARIO FUTURO INFRASTRUTTURALE.....	5
2.1. NUOVO TERMINAL INTERMODALE "LA PICCOLA" IN COMUNE DI BRESCIA	5
2.1.1. Descrizione delle opere in progetto	6
2.1.2. Quadro programmatico relativo al tema dell'intermodalità	6
2.1.3. Pianificazione a livello comunale.....	7
3. VALUTAZIONI DELLE INTEGRAZIONI AL PROGETTO PUBBLICATE SUL PORTALE DEL MITE (MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA) IN DATA 04/08/2022 IN RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI DEL MITE, MIC (SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA) E REGIONE LOMBARDIA	10
CARATTERISTICHE E SOSTENIBILITA' DEL PROGETTO	10
Rif. oss. MITE 1.1 / oss. – Caratteristiche e sostenibilità' del progetto.....	10
ASPETTI PROGETTUALI ED ALTERNATIVE	10
Rif. oss. MITE 2.1 / oss. Reg 1.1 - Alternative progettuali motivazione ambientale	10
Rif. oss. MITE 2.3 Ottimizzazione del consumo di suolo	10
ARIA E CLIMA.....	12
Rif. oss. REG 2.2 effetti sulla qualità dell'aria dell'attività dello scalo	12
GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA	13
Rif. oss.MITE 5.2 interferenze bonifica "La Piccola" /oss. REG 8.1	13
BIODIVERSITA'	13
Rif. Oss. MITE 6.1/oss. REG 5.3 /oss. REG 5.4/ oss. REG 6.2/ oss. REG 6.5/ oss. REG 6.6 oss. MIC 3 - COMPENSAZIONI	13
Rif. Oss. MITE 6.2 / Oss. REG 6.6 Varchi per la fauna.....	15
Rif. oss.REG 6.3 rinaturalizzazione boschi esistenti	16
Rif. oss.REG 6.4 roggia Fiumicella	16
OPERE A VERDE	16
Rif. Oss. MITE 7.1 opere a verde compensative.....	16
Rif. Oss. MITE 7.2 verifica specie previste.....	16
RUMORE	16
Rif. oss. REG 3.5 Fasi di cantiere	16
VIBRAZIONI	16
Rif. oss. REG 4.2 Fasi di cantiere	16
PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	17
Rif. oss. REG 9.23 integrazione monitoraggio varchi	17
PAESAGGIO E DETTAGLI	17
Rif. Oss. MIC 1 / Oss. REG 7.1 - fotosimulazioni	17
Rif. Oss. MIC 2 rilievo del verde esistente.....	18
4. CONCLUSIONI.....	19

1. PREMESSA

Il Progetto prevede il potenziamento dello scalo di Brescia quale opera connessa al più ampio processo di attivazione della linea AV/AC Torino – Venezia, ed in particolare della tratta Milano – Brescia, per dare risposta all’incremento di traffico merci atteso nello scenario futuro sulla stessa linea.

Il progetto della *nuova asta di manovra* di 750 m prevede la realizzazione di un singolo binario che si diparte dalla linea AV/AC , prosegue in direzione sud-ovest e termina a ridosso di via Orzinuovi in corrispondenza di alcune unità abitative prefabbricate che dovranno essere ricollocate su altre aree.

In particolare quest’ultima nuova asta di manovra *nuova asta di manovra* impatta decisamente sul territorio che attraversa principalmente per gli aspetti che di seguito vengono illustrati e precisamente:

- l’area attraversata dalla *nuova asta di manovra* è inserita nella **Rete ecologica Regionale** come “**Corridoi ecologici primari ad alta antropizzazione**”, e rappresenta tra l’altro l’unico corridoio ecologico primario regionale che insiste sul comune di Brescia.
- tale tutela è stata ripresa poi anche dalla **Rete ecologica Provinciale** che punta ad una **ricostruzione ecologica diffusa**
- la **Rete ecologica Comunale** considera questo contesto territoriale comunale quale elemento di punta per la costruzione di una rete di cui l’**asta del Fiume Mella** rappresenta l’asse portante.
- Il PGT, in particolare la rete ecologica comunale (V-REC 01.3), individuano inoltre l’area come:
 - ✓ Nodo primario delle rete ecologica
 - ✓ Green way dei Parchi
 - ✓ PLIS delle Colline
 - ✓ Corridoi ecologici metropolitani zona buffer
 - ✓ Zone di rinaturalizzazione

In generale, il potenziamento dello scalo merci, in linea con gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Brescia in quanto mira ad una riduzione del traffico pesante su gomma, con il trasferimento delle merci su ferro, a livello locale genera un incremento notevole del traffico pesante, stimato in circa 150.000 mezzi pesanti/anno (554 mezzi pesanti/giorno, considerando un funzionamento a regime di 265 giorni equivalenti/anno). L’incremento di traffico con la configurazione viaria attuale andrà interamente a gravare su via Orzinuovi, interferendo con la nuova tranvia in fase di progettazione prevista su via Orzinuovi con capolinea in prossimità del vicino polo fieristico.

Tutti gli elementi sopra riportati evidenziano l’importanza non solo di salvaguardare, ma anche di potenziare tale corridoio ecologico.

Si evidenzia con forza come il percorso che da decenni è stato avviato per la **ricostruzione del corridoio ecologico del Mella**, ha previsto anche l’utilizzo dei fondi pubblici per la realizzazione dello stesso. In tale logica le aree in fregio al fiume Mella, sono costituite da formazioni antropogene, ovvero sono rimboschimenti con latifoglie realizzati decenni or sono proprio per ricostituire **una fascia di mitigazione ambientale lungo il fiume Mella**.

In particolare l’**Azienda Regionale della Foreste** ha effettuato interventi di rimboschimento dalla seconda metà degli anni novanta su una superficie di circa **32 ettari** tra cui le aree in oggetto.

Le opere scaturite da una intesa tra Comune, Provincia e Azienda Regionale delle Foreste (ora ERSAF) hanno rappresentato il più significativo ed organico intervento di forestazione in ambiente urbano eseguito nel Bresciano con migliaia di piante autoctone messe a dimora.

In tal senso proprio il potenziamento della valenza ambientale del corridoio ecologico attraverso la riqualificazione dei ecosistemi che lo compongono (rive fluviali, spazi agricoli, aree boscate, sistema dei filari e siepi e delle rogge), è stato posto come obiettivo di partenza dell'idea di rete ecologica.

Queste aree sono sempre state mantenute dal Comune di Brescia, e a distanza di oltre 25 anni si presenta una copertura forestale omogenea e ampie radure decisamente significative in termini ecologici. Inoltre proprio su quest'area era stato realizzato un piccolo bacino idrico, tutt'ora alimentato da rogge, al fine di ricreare un'area umida di vitale importanza per l'incremento della biodiversità.

Nel **2008** con l'approvazione del **Piano di Indirizzo forestale della Provincia**, le aree in oggetto di circa 6 ettari sono state classificate come bosco d'alto fusto (rimboschimenti di pianura) e soprattutto "**boschi non trasformabili**", ovvero aree con divieto assoluto di trasformazione del bosco in quanto formazioni boschive ricadenti in ambiti territoriali sottoposti al vincolo *ambientale-paesaggistico* (art. 142, DLgs 42/2004), oltreché imboschimenti finanziati con fondi pubblici.

E' opportuno evidenziare inoltre che l'area è tutelata anche dal punto di vista paesaggistico D.lgs 42/2004 sotto due aspetti: sia per la presenza del bosco, che per la prossimità al fiume.

Ancora, nel **2015 ERSAf**, nell'ambito degli interventi di messa in sicurezza delle aree agricole della zona **Sito Nazionale Brescia-Caffaro** ha realizzato lungo il fiume appena a nord dell'area in tema, alcune fasce boscate, anche su aree private, proprio per dare continuità agli interventi già eseguiti sempre nella logica di completamento del corridoio ecologico.

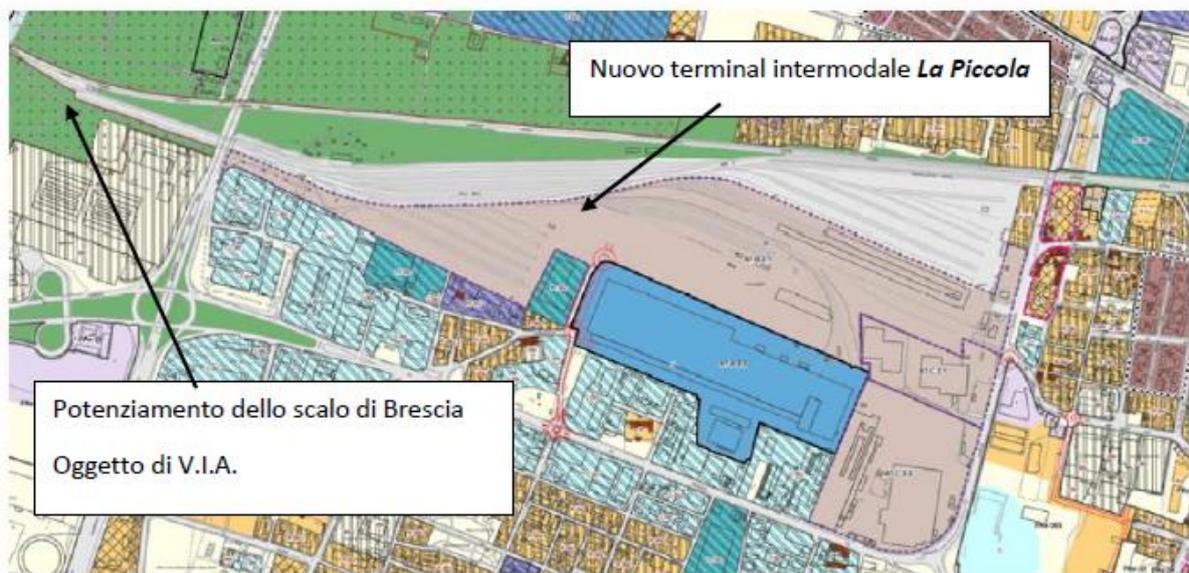
Nel **2016** per sottolineare l'importanza di tale corridoio ecologico e degli interventi di ripristino attivati è stato ampliato il PLIS Parco delle Colline all'intera asta del fiume Mella con riconoscimento della Provincia (Decreto del Presidente n. 323/2016) entro il cui perimetro ricade l'area in tema, al fine di tutelare ancora di più tale corridoio ecologico che ***rappresenta la struttura portante della cintura verde della città e l'asse di connessione tra gli ecosistemi della collina e della pianura.***

2. SCENARIO FUTURO INFRASTRUTTURALE

Il Progetto in esame prevede il potenziamento dello scalo di Brescia quale opera connessa al più ampio processo di attivazione della linea AV/AC Torino – Venezia, ed in particolare della tratta Milano – Brescia, per dare risposta all'incremento di traffico merci atteso nello scenario futuro sulla stessa linea. Sul tema dei collegamenti ferroviari dello scalo di Brescia si presenta di seguito l'iniziativa **Nuovo terminal intermodale "La Piccola" in Comune di Brescia** che ha aspetti di particolare interesse.

2.1. NUOVO TERMINAL INTERMODALE "LA PICCOLA" IN COMUNE DI BRESCIA

L'iniziativa del **Nuovo terminal intermodale "La Piccola" in Comune di Brescia** consiste nella realizzazione di un **Terminale Intermodale** a Brescia, su un'area posta all'interno dell'esistente scalo ferroviario.



2.1.1. Descrizione delle opere in progetto

Il progetto ha come finalità la realizzazione di un **Terminale Intermodale**, su un'area all'interno dell'esistente scalo ferroviario. Il Terminale Intermodale è una piattaforma d'interscambio specializzata che permette il trasbordo di unità di carico "U.T.I." (Unità di Trasporto Intermodale) quali container, casse mobili e semirimorchi (chiusi) dalla modalità ferroviaria a quella stradale e viceversa, ma può avvenire anche il trasbordo intermedio treno – treno detto "Gateway". All'interno del terminale non è previsto alcun caso di carico o scarico di sostanze in forma sfusa e neanche lo stoccaggio delle unità se non per il tempo tecnico necessario ad organizzare i convogli ferroviari o il trasbordo su gomma. Il Terminale in progetto occuperà una superficie di circa 110.000 mq, con una capacità a regime di circa 198.000 UTI/anno. Le differenti tipologie di U.T.I., si ipotizzano ripartite a regime percentualmente come segue: 30% Containers (CT), 25% Casse Mobili (CM) e 45% Semirimorchi (SM). (Tali quantitativi e suddivisione percentuale potranno subire variazioni nel corso degli anni in funzione agli sviluppi commerciali e tipologie merceologiche trasportate).

2.1.2. Quadro programmatico relativo al tema dell'intermodalità

Nel Piano Territoriale Regionale l'area di studio è collocata all'interno del "**Sistema territoriale Metropolitano Lombardo**", che interessa l'asse est-ovest compreso tra la fascia pedemontana e la parte più settentrionale della Pianura Irrigua, coinvolgendo, per la quasi totalità, la pianura asciutta. Esso fa parte del **più esteso Sistema Metropolitano del nord Italia** che attraversa **Piemonte, Lombardia e Veneto** e caratterizza fortemente i rapporti tra le tre realtà regionali, ma si "**irradia**" verso un areale ben più ampio, che comprende **l'intero nord Italia e i vicini Cantoni Svizzeri, e intrattiene relazioni forti in un contesto internazionale.**

Brescia, insieme a Bergamo, è uno dei poli su cui è impostata l'area est del Sistema Metropolitano.

La Regione Lombardia con il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) del 2016 ha tra gli obiettivi specifici quello di "Realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile". L'obiettivo si concentra sul fondamentale ruolo della logistica e della mobilità delle merci nello sviluppo industriale ed economico della regione, favorendo, in particolare, il trasferimento delle merci verso forme più **efficienti e sostenibili** di mobilità, anche attraverso nuovi assetti infrastrutturali e gestionali a livello regionale o macroregionale (intermodalità) e urbano (city logistics), oltre che con una efficace integrazione del trasporto sulle medie/lunghe distanze, via ferro o acqua, con quello di distribuzione, via gomma.

Per raggiungere l'obiettivo il Programma promuove, quale aspetto di rilevante importanza, il rafforzamento del sistema delle **infrastrutture e degli interscambi.**

Ruolo fondamentale è rappresentato dal **Corridoio Reno-Alpi** e dalle prospettive di sviluppo dei traffici verso il Gottardo e il Sempione.

Importante considerare, in questo contesto, **AlpTransit**, il progetto svizzero di una nuova trasversale ferroviaria lungo l'asse del San Gottardo. A seguito e in coerenza con gli Accordi maturati tra Italia e Svizzera nel 2012, e dei Protocolli sottoscritti con Regione Piemonte, Regione Liguria e il conseguente accordo interregionale con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono previsti interventi per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei terminal intermodali italiani volti a incrementare i traffici internazionali e a rafforzare le relazioni con i porti del Mar Ligure. Con il completamento del progetto Alptransit e delle opere ad esso connesse, si prevede uno sviluppo fino a 30 milioni tonnellate/anno e circa 100 treni al giorno aggiuntivi, rispetto a un traffico attuale che interessa i tre valichi di Domodossola, Luino e Chiasso di 24,5 milioni di tonnellate e 209 treni al giorno.

Rispetto a queste strategie il potenziamento del terminal di Brescia è ritenuto dal Programma particolarmente importante per lo sviluppo dei traffici intermodali a livello regionale e per un'azione decisa nella direzione di una mobilità sempre più sostenibile che privilegia il trasporto su ferro rispetto al trasporto su gomma.

2.1.3. Pianificazione a livello comunale

Scendendo a scala locale la pianificazione comunale prevede già al suo interno la destinazione a terminale intermodale di parte dello scalo ferroviario.

Quest'ultimo, insieme ad altre aree limitrofe, è infatti parte di piani e programmi volti a

- riqualificazione di una porzione di città caratterizzata dalla presenza di numerosi spazi, prevalentemente industriali, dismessi e degradati.
- Riassetto della viabilità della zona.

Le due iniziative sopra descritte e precisamente il **Terminale Intermodale la Piccola** e il **Potenziamento dello scalo di Brescia** oggetto di VIA, fanno parte di una programmazione complessiva dell'attività futura della rete ferroviaria di RFI.

Entrambe queste iniziative vanno ad incidere significativamente **sull'attuale sistema viario comunale, per effetto del previsto transito dei veicoli pesanti**, che nella fase operativa potrebbero anche aumentare rispetto alle previsioni progettuali.

Questo aspetto è stato in sintesi richiamato da RFI nella documentazione prodotta e precisamente:

- Al capitolo **6.5.3.1 Modifica dei livelli di gas climalteranti** del documento **Studio di impatto ambientale relazione generale del marzo 2022** viene comunicato che *“L'aver espressamente rivolto l'indagine al traffico stradale ha conseguentemente comportato la scelta di individuare, quale ambito spaziale di analisi, la scala locale, ossia quella all'interno della quale rientrano soltanto le emissioni determinate dal traffico veicolare e non quelle dovute alla produzione di energia elettrica, riferibili alla scala quanto meno nazionale.”* Risulta evidente quindi come il proponente valuti un impatto significativo in **sede locale** anche per quanto concerne la **viabilità**.

Sull'argomento chiarisce inoltre che: *“Considerando che il modello di esercizio prevede in fase di progetto un aumento giornaliero di 30 treni merci, divisi equamente tra treni merce con limite di carico di 8 t/metro (categoria D4) e 5 t/metro (categoria A), è stata determinato il carico medio giornaliero trasportato da ciascun treno merce, pari a 2145 t. Ciò ha permesso, quindi, di stimare l'aumento del carico totale giornaliero in fase di progetto, che nello specifico è pari a 64350 t/giorno, per poi calcolare il numero di autocarri equivalenti che verrà sottratto alla strada con l'esercizio del progetto in esame. Tale valore risulta eguale a circa 1950 autocarri/giorno.”*

La trattazione svolta da RFI nella documentazione agli atti non consente di valutare il numero di veicoli che transiteranno sulle vie comunali per effetto dell'iniziativa in tema e per effetto anche del nuovo **Terminale Intermodale la Piccola**, ma certamente mette in evidenza come l'attività futura dello scalo di RFI determinerà un aumento **notevole** del traffico sulle vie comunali.

Questo aspetto andrà considerato nella definizione delle **opere compensative** relative al progetto in discussione.

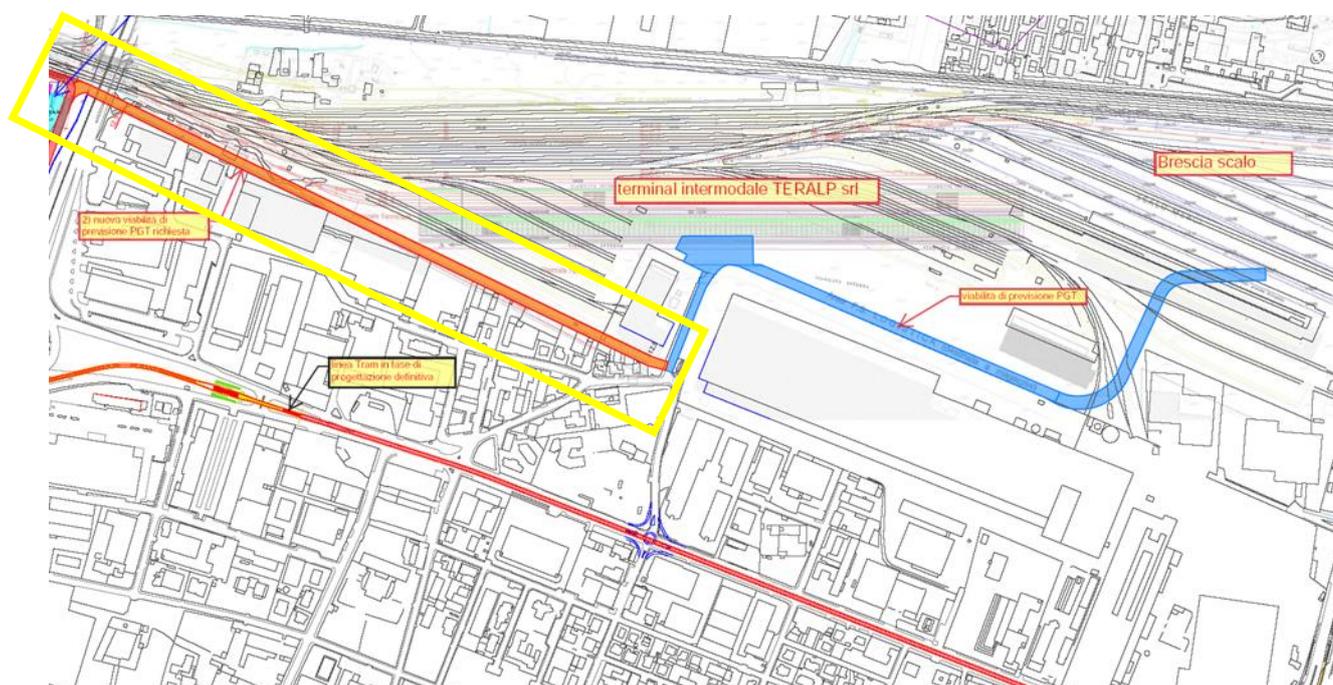
- nella **Rif. oss. REG 2.2** RFI in merito agli effetti sulla qualità dell'aria dell'attività dello scalo fa presente: *“Inoltre gli interventi di cui trattasi non sono correlati ad un incremento della funzionalità per quanto attiene le attività svolte nello scalo da RFI, ma rappresentano una predisposizione per eventuali potenziamenti nell'ambito del **futuro Scalo Intermodale**, oggetto di progetti specifici che esulano da quello in analisi.”* Questo aspetto conferma le valutazioni espresse al punto precedente.

Il progetto di potenziamento dello scalo merci si inserisce in un contesto urbano con elevati flussi di traffico su una rete congestionata nelle fasce orarie di punta del mattino e della sera.

Come già richiamato in precedenza, il potenziamento dello scalo merci è indubbiamente in linea con gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Brescia in quanto mira ad una riduzione del traffico pesante su gomma con il trasferimento delle merci su ferro. Questo avviene a scala sovracomunale ma a livello locale il potenziamento genererà un incremento notevole del traffico pesante, stimato in circa 150.000 mezzi pesanti/anno (554 mezzi pesanti/giorno, considerando un funzionamento a regime di 265 giorni equivalenti/anno)¹ solo per la componente generata dal terminal intermodale Teralp.

La mitigazione degli effetti negativi sul traffico locale sarà solo in parte compensata dagli interventi previsti sulla viabilità nell'ambito dell'intervento di realizzazione del nuovo terminal intermodale Teralp. Questo è dovuto anche al fatto che tali interventi, concordati nel 2019 e oggetto di prossima convenzione tra Comune e Terminal Alptransit S.r.l. nell'ambito del permesso di costruire convenzionato per la realizzazione del terminal, non considerano la realizzazione di una nuova linea tranviaria su via Orzinuovi decisa solo a fine del 2021 a seguito dell'attribuzione al Comune di Brescia di un contributo di 360 milioni di euro da parte Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili² per la realizzazione di una tramvia di 11,65km, con capolinea nell'area fiera, che transiterà in via Orzinuovi.

Il traffico generato dal potenziamento dello scalo in aggiunta a quello del terminal Teralp richiede i dovuti e necessari interventi di mitigazione che l'amministrazione identifica con la realizzazione della nuova viabilità di accesso alla zona dello scalo merci identificata in colore arancione nella planimetria master (intervento 2)..



estratto planimetria master

¹ Paragrafo 6.4.2. Stima traffico indotto – anno 2030 – Terminal Intermodale Brescia - Studio di impatto ambientale volume 3 – allegato 1 – Componente traffico e viabilità

² Decreto Ministeriale n. 464 del 22 novembre 2021 – Piano di riparto delle risorse di cui all'Avviso n. 2 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la presentazione di istanze per l'accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa - a valere sul fondo istituito dall'art. 1, comma 95, della legge 30.12.2018 n. 145 - pubblicato il 16 maggio 2019.

Questa viabilità consente di evitare interferenze tra la nuova linea tranviaria di via OrzINUOVI ed il consistente traffico pesante indotto dal potenziamento dello scalo merci che può utilizzare una viabilità dedicata.

La nuova viabilità di mitigazione comporta la realizzazione di un ponte per il superamento della Tangenziale ovest e di via Vergnano oltre che la realizzazione della strada di collegamento fino a via Varese/Chiesanuova.

La nuova viabilità richiesta è conforme agli strumenti urbanistici e schematizzati nella scheda AT-B.2.1 F.S. Logistica. Le aree necessarie alla realizzazione dell'opera sono in parte nella disponibilità del Comune ed in parte lo potranno essere a seguito di cessione da parte di Mercitalia Logistics S.p.A. secondo modalità già concordate nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto nel mese di Settembre 2022



Interferenza tra flussi veicolari indotti dallo scalo merci di Brescia e la nuova linea tramviaria secondo il progetto definitivo



Separazione tra flussi veicolari indotti dallo scalo merci e la nuova linea tramviaria con l'opera di mitigazione richiesta

3. VALUTAZIONI DELLE INTEGRAZIONI AL PROGETTO PUBBLICATE SUL PORTALE DEL MITE (MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA) IN DATA 04/08/2022 IN RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI DEL MITE, MIC (SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA) E REGIONE LOMBARDIA

CARATTERISTICHE E SOSTENIBILITA' DEL PROGETTO

Rif. oss. MITE 1.1 / oss. – Caratteristiche e sostenibilità' del progetto

Si prende atto delle superficie e delle destinazioni delle aree interessate dal progetto ante e post opera ma di cui si chiede l'adeguamento a seguito di quanto descritto nei punti successivi.

ASPETTI PROGETTUALI ED ALTERNATIVE

Rif. oss. MITE 2.1 / oss. Reg 1.1 - Alternative progettuali motivazione ambientale

Si prende atto delle alternative progettuali oggetto dell'analisi **Multicriteria** e del risultato che vede l'assegnazione alla soluzione scelta "B" del punteggio di 74,47 ed alla soluzione dell'asta in linea parallela all'attuale linea, "A" il punteggio di 25,53 e si comunica quanto segue.

Se da un lato l'analisi matematica del **Multicriteria** determina queste conclusioni che vengono però in via complessiva condivise, non vanno dimenticate alcune valutazioni generali comunque di interesse per l'analisi del progetto e precisamente:

- L'analisi Multicriteria assegna alla categoria sostenibilità ambientale (peso pari al 45% sul totale) un punteggio alla soluzione scelta "B" molto maggiore rispetto alla soluzione "A". Esempiativo è come è stato considerato un tema rilevante quale consumo di suolo: sull'incidenza è considerato pari a poco più del 5% sul totale. Non vengono valutati indicatori mirati a valutare la stabilità dell'ecosistema, il mantenimento dei processi ecologici all'interno di esso, ed il rispetto della biodiversità, che con il Consumo di suolo, si ritengono i pesi rilevanti per valutare correttamente l'impatto di un progetto in questa categoria.
- Altrettanto significativa è la considerazione della categoria Sostenibilità Sociale (peso pari al 6% sul totale), ha un unico indicatore, impatti sull'attività dell'azienda interferita e pertanto considerata solo la soluzione "A" quando la soluzione "B" comporta la delocalizzazione di una attività in essere di importante valore sociale e la delocalizzazione senza alcuna proposta del campo Sinti esistente.

Questi aspetti introducono elementi sostanziali di riflessione per l'aggiornamento delle **compensazioni e mitigazioni** proposte che al momento non bilanciano il sacrificio richiesto al territorio del Comune di Brescia, come sopra richiesto.

Rif. oss. MITE 2.3 Ottimizzazione del consumo di suolo

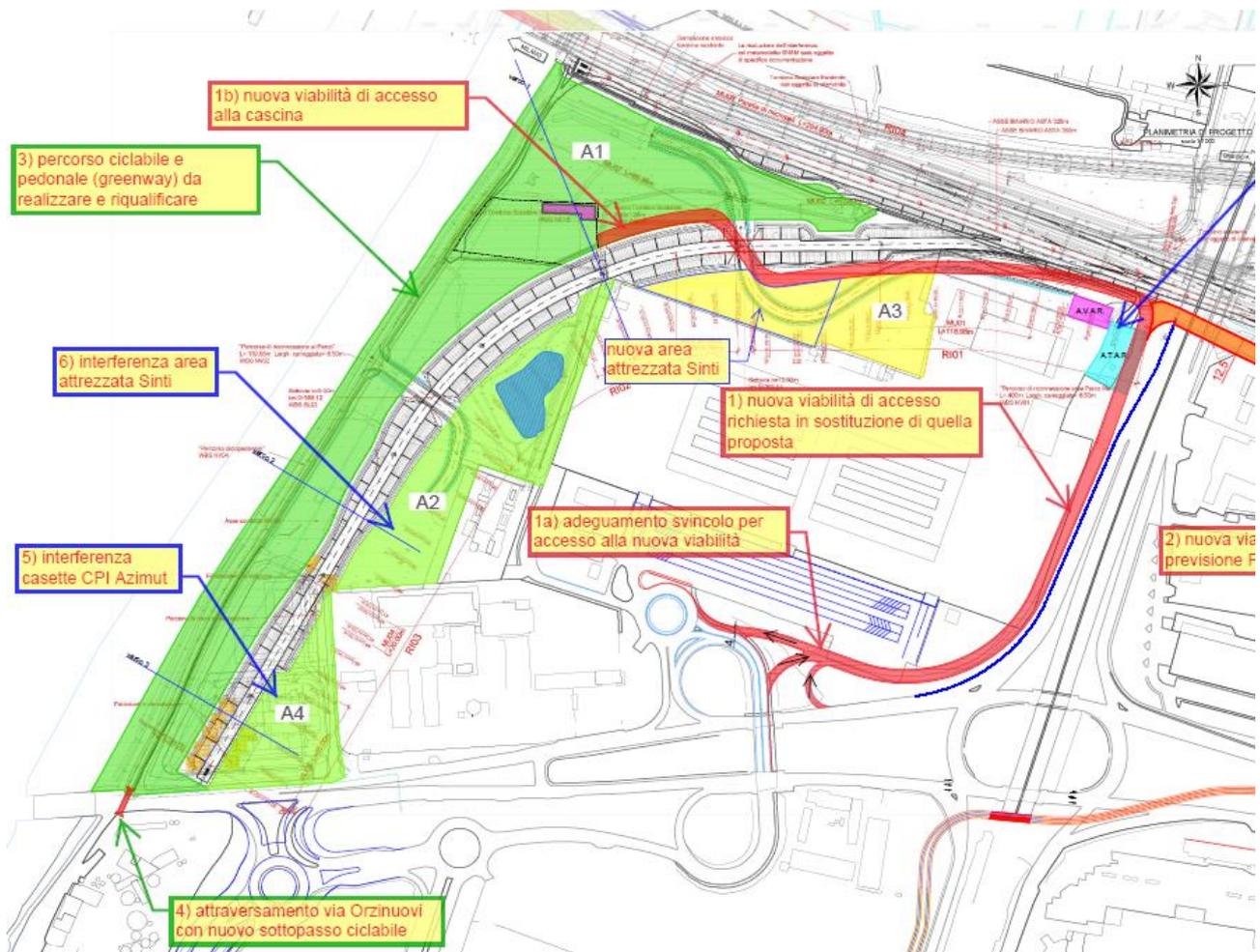
Al quesito posto dal MITE si risponde demandando all'analisi Multicriteria senza apportare alcuna modifica al tracciato dell'asta ed alla viabilità di raccordo.

Sono già state evidenziate le criticità dell'analisi di Multicriteria in merito al Consumo di suolo e pertanto la risposta a questa osservazione si ritiene non sufficiente. L'unica integrazione rispetto al progetto depositato consiste nella delocalizzazione del campo Sinti autorizzato e dell'attività sociale della cooperativa AZIMUT,

di fatto entrambi incompatibili con il progetto e con il cantiere, senza alcuna mediazione con il Comune di Brescia e prevedendo la rinaturalizzazione di tali aree quali interventi compensativi conteggiati nel metodo STRAIN.

La delocalizzazione del Campo Sinti non può essere decisa senza il consenso e la collaborazione del Comune per le evidenti problematiche politiche e sociali conseguenti e si comunica che tale insediamento non può trovare, ad oggi, collocazione esterna a questo contesto.

Premesso quanto sopra, confermando il tracciato dell'asta, si richiedono le scelte progettuali rappresentate nell'allegata planimetria master che rispondono all'osservazione posta riducendo il consumo di suolo del progetto depositato e migliorando il contesto ambientale residuo realizzabili con un limitato impegno economico, che di seguito si descrivono:



estratto planimetria master

- Unitarietà di gestione del reliquato A1 con interventi di forestazione e riqualificazione delle aree vegetate esistenti.
Tale area non necessita di accesso carraio ma solo pedonale e ciclopedonale e si conferma la realizzazione della sola pista ciclopedonale.

Questa proposta consente il mantenimento, in quest'area residua, delle caratteristiche di naturalità attuali per quanto ridotta di dimensione, diversamente da quanto proposto con il progetto, ed una riduzione del consumo di suolo.

- Unitarietà di gestione dei reliquati A4 ed A2 con interventi di forestazione e riqualificazione delle aree vegetate esistenti e di rinaturalizzazione.

In tali aree non si prevede accesso pubblico ma solo a regime interventi manutentivi con accesso da ovest e da sud.

I Varchi per la fauna in progetto assicurano il passaggio e la continuità faunistica tra i reliquati e l'ecosistema del fiume Mella da potenziare con un passaggio di mt. 2 tra il reliquato A4 ed A2.

Il contesto umido per quanto confinato risulta protetto e tutelato, diversamente dal progetto depositato.

Non è necessaria nessuna viabilità di servizio e pertanto la strada di progetto non viene realizzata con conseguentemente riduzione di costi e di consumo di suolo ed a beneficio della naturalità del contesto.

Il campo Sinti può trovare una idonea collocazione nel reliquato A3 come di seguito descritto e pertanto l'area di sedime oggetto di un intervento di rinaturalizzazione ma non comporta riduzione di consumo di suolo complessivo.

- Ottimizzazione del reliquato A3.

Il progetto così come depositato prevede la realizzazione di una strada di raccordo il cui tracciato impedisce qualsiasi utilizzo funzionale e naturalistico del reliquato risultante. Tale strada è stata ritenuta necessaria per assicurare l'accesso da via Girelli al Gattile e Canile AVAR e ATAR. Come già anticipato al primo punto si propone la dismissione di quel tratto di via Girelli in quanto l'accesso al Gattile e Canile può essere assicurato sistemando la strada bianca già esistente ad ovest dell'area di intervento, parallela alla tangenziale ovest con accesso dal parcheggio dell'ortomercato. Pertanto si propone quale viabilità di raccolto la sistemazione di questa strada bianca senza ulteriore consumo di suolo, e la sua estensione fino all'osteria 100 con un tracciato il più possibile parallelo all'asta in progetto come da tracciato in linea rossa mantenendo il viadotto in progetto. Il reliquato A3 a sud dell'asta in progetto può accogliere il campo Sinti ridotto nelle dimensioni attuali oltre che un intervento di riqualificazione delle aree vegetali residue.

Si evidenzia che le proposte di cui sopra sono dovute alla minuta conoscenza del territorio e dagli obiettivi perseguiti dal Comune di Brescia dal punto di vista ambientale ed urbanistico negli ultimi 15 anni e che certamente avrebbero potuto per tempo essere condivisi con i progettisti se avessero condiviso in modo costruttivo preventivamente con il Comune il progetto, e come ribadito nella nota inviata in 23 giugno 2022 n.prot. 198728 a cui non è stato dato seguito.

Tali proposte sono anche state espresse dall'Amministrazione Provinciale con le note inviate nei pareri di competenza, in data 25/03/2021 prot. 49272 nel merito del procedimento verifica di assoggettabilità a VIA del progetto e in data 08/06/2022 prot. 104916, e 02/09/2022 prot. 161354 nel procedimento attuale ma inesplicitamente non sono state tenute in considerazione nonostante i benefici complessivi.

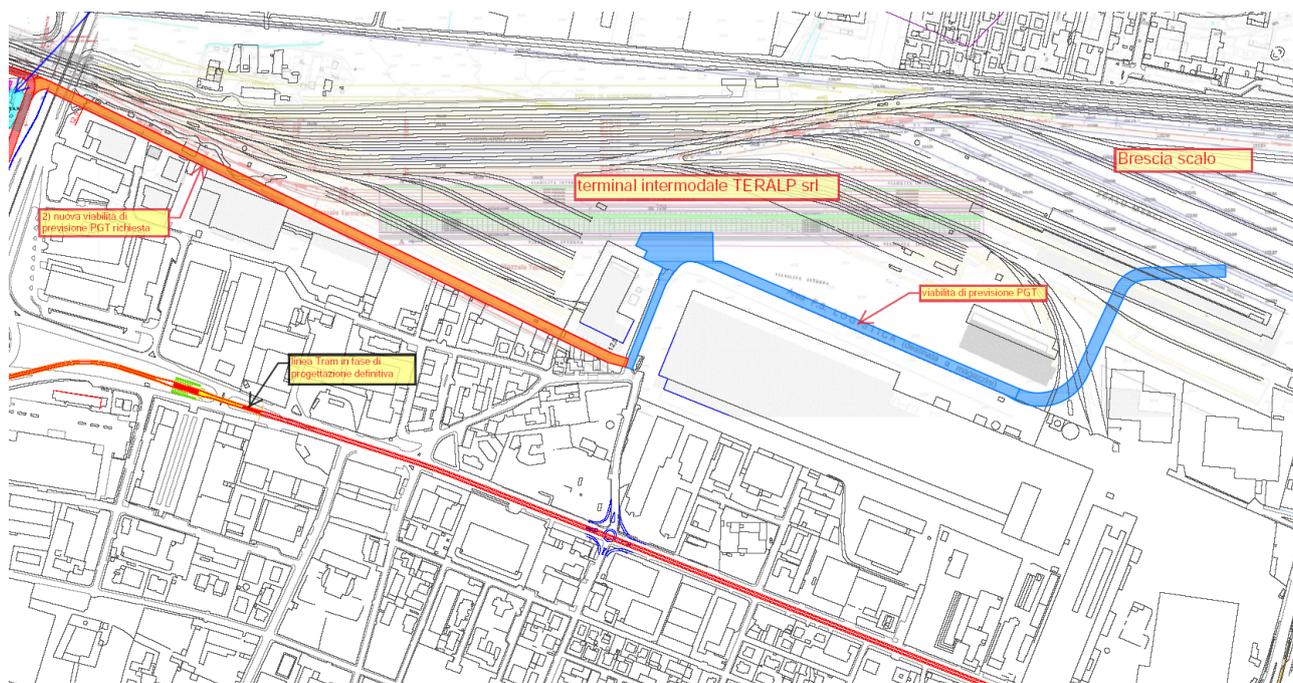
ARIA E CLIMA

Rif. oss. REG 2.2 effetti sulla qualità dell'aria dell'attività dello scalo

Non si condivide la risposta data che *“Inoltre gli interventi di cui trattasi non sono correlati ad un incremento della funzionalità per quanto attiene le attività svolte nello scalo da RFI, ma rappresentano una predisposizione per eventuali potenziamenti nell'ambito del futuro Scalo Intermodale, oggetto di progetti specifici che esulano da quello in analisi.”*

Nel precedente capitolo 2 stato ben illustrato il piano infrastrutturale complessivo che non può non essere considerato in questo contesto di VIA.

Il traffico generato dal potenziamento dello scalo in aggiunta a quello del terminal Teralp, descritto nei capitoli precedenti, richiede i dovuti e necessari interventi di mitigazione che l'amministrazione identifica con la realizzazione della nuova viabilità di accesso alla zona dello scalo 2) in colore arancione nella planimetria master.



estratto planimetria master

GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA

Rif. oss.MITE 5.2 interferenze bonifica "La Piccola" /oss. REG 8.1

Al capitolo 5.2.1.6 *Siti contaminati e potenzialmente contaminati* del documento *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE* del marzo 2022 viene precisato che "Sarà quindi necessario nel proseguimento progettuale, rispondere alle esigenze della risoluzione dell'interferenza per mezzo dell'art 242 ter D.Lgs. 152/06 facendo riferimento per le opere principali ed accessorie di progetto alla destinazione d'uso industriale propria dell'opera stessa (col.B tab.1 all.5 tit. V parte IV D.lgs. 152/06)." A tale proposito gli uffici comunali sono a disposizione per gli approfondimenti necessario.

BIODIVERSITA'

Rif. Oss. MITE 6.1/oss. REG 5.3 /oss. REG 5.4/ oss. REG 6.2/ oss. REG 6.5/ oss. REG 6.6 oss. MIC 3 - COMPENSAZIONI

Alla richiesta di prevedere opere compensative si risponde con due documenti, il **quaderno di territorializzazione** e la **valutazione del consumo di suolo** mediante il metodo **STRAIN**.

Nel quaderno di territorializzazione si prevedono i seguenti interventi:

- opere a verde di mitigazione;
- 3 varchi faunistici per mettere in collegamento i reliquati ad est con il biotopo del fiume Mella;

Gli interventi a verde compensativi distinti in:

- A1 Interventi di impermeabilizzazione e nuova forestazione
- A2 Interventi di forestazione
- B interventi di riqualificazione della compagine vegetale esistente

Si ribadisce che nessun intervento è stato concertato con questo Comune e per quanto riguarda gli interventi A1, sono previsti in corrispondenza della delocalizzazione delle due strutture esistenti, la cooperativa Azimut ed il Campo Sinti, per quanto difficoltosa ma fattibile la delocalizzazione della cooperativa Azimut, i cui dettagli devono essere definiti (individuazione nuova area, realizzazione della nuova struttura), alquanto più complessa per quanto riguarda gli aspetti sociali e logistici **la delocalizzazione del campo Sinti** che richiede un confronto diretto con questo Comune, già richiesto con la nota in data **23 giugno 2022 n.prot. 198728** ma fino ad oggi disatteso e pertanto allo stato attuale si ritiene che queste aree non possano essere considerate quali compensazione.

Si richiama quanto riportato in merito alla risposta di RFI alle osservazioni MITE 2.1/oss. REG 1.1Alternative progettuali – oss. MITE 2.3 Ottimizzazione del Consumo di suolo.

La scelta della soluzione “B” comporta un importante sacrificio al Comune di Brescia che deve trovare ristoro nelle compensazioni.

Non si comprende come l’applicazione del metodo **Strain**, porti alla conclusione che **nulla in più di quanto previsto è dovuto quale intervento compensativo**. In altri termini non si capisce come il VEC relativo al **post intervento** possa essere di valore superiore al VEC **Pre intervento** alla luce delle criticità evidenziate in merito all’impatto dell’iniziativa.

Alla luce dell’aggiornamento necessario del metodo STRAIN a fronte anche della esclusione degli interventi di rinaturalizzazione non concordati si propone di valutare oltre alla realizzazione della pista ciclo pedonale già descritta, parallela al fiume Mella ed in sede esclusiva, la sua estensione oltre via Orzinuovi mediante la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale.

La proposta di modifica della viabilità già illustrata consente di sfruttare l’ampia area A1, non accessibile a mezzi a motorizzati, con un mirato intervento di riqualificazione dell’area ed al potenziamento e riqualificazione del percorso ciclabile del Mella, anche al fine di assolvere il ruolo di Greenway attribuite dagli strumenti di pianificazione sovralocale e locale nel contesto del corridoio ecologico del Fiume Mella e del Plis delle Colline esteso al Mella

TAVOLA E - PROPOSTA DI RIASSETTO CICLOPEDONALE E VIARIO: FASE II – Rispetto alla fase I si prospetta la rigenerazione dell'area attualmente occupata dalla ditta Special Acque come nuova porta di accesso al parco del Mella



A completamento ed integrazione, al fine di garantire all'itinerario ciclabile e pedonale il ruolo di Greenway nel contesto del corridoio ecologico del Fiume Mella e del Plis delle Colline esteso al Mella, riveste particolare importanza il superamento della "barriera" costituita da via OrzINUOVI.

Si richiede di realizzare un sottopasso ciclo-pedonale di via OrzINUOVI sfruttando anche le depressioni del terreno naturale poste a nord e sud della via.

La proposta che si rinnova consiste nella dismissione di via GIRELLI, la realizzazione della pista ciclopedonale fino alla esistente a nord, in corrispondenza del ponte della ferrovia, e a sud fino oltre via OrzINUOVI mediante la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale, una nuova viabilità di raccordo ad ovest e la nuova collocazione del campo Sinti ; solo così si realizza ad est dell'asta il "cuore verde fruibile", un percorso ciclopedonale esclusivo con interventi di riqualificazione delle aree vegetate esistenti ed un miglioramento ambientale ed ecosistemico rispetto alla situazione attuale, ed ad ovest dell'asta il "cuore verde naturalistico" ambito non accessibile forestato e ricco di biodiversità, ben diverso dalla situazione AO ma compensato dagli interventi richiesti.

Rif. Oss. MITE 6.2 / Oss. REG 6.6 Varchi per la fauna

Si prende atto positivamente delle 3 proposte e si demanda al dettaglio esecutivo l'esatta posizione privilegiando il collegamento al laghetto esistente. Con riferimento alla proposta progettuale **oss. MITE 2.3 Ottimizzazione del consumo di suolo** che vede precluse alla fruizione pubblica le aree poste ad est dell'asta si chiede di prevedere strutture che impediscano l'accesso di persone in corrispondenza dei varchi Da

valutare l'introduzione di un passaggio di sezione pari a mt 2.00 tra i reliquati A4 ed A2, individuati nella planimetria allegata, al fine di consentire il passaggio della fauna nei reliquati a ovest dell'asta.

Rif. oss.REG 6.3 rinaturalizzazione boschi esistenti

Gli interventi di rinaturalizzazione e compensazioni sono da adeguare in relazione a quanto indicato nella planimetria allegata.

Rif. oss.REG 6.4 roggia Fiumicella

Si prende di quanto risposto e si concorda con l'affermazione che il laghetto presente nel parco costituisce la maggiore naturalità e valenza ecologica del contesto, ma non si concorda con l'affermazione che non è interessato dal progetto. Il laghetto, ora il "cuore verde" di tutta l'area, verrà confinato dall'asta in progetto e per quanto mitigata non avrà lo stesso valore naturalistico e percettivo considerato la riduzione della superficie e la non fruizione pubblica.

OPERE A VERDE

Rif. Oss. MITE 7.1 opere a verde compensative

La proposta si considera insufficiente ed inadeguata per le motivazioni già espresse in riferimento alla Oss. MITE 6.1

Rif. Oss. MITE 7.2 verifica specie previste

Si prende atto delle integrazioni del progetto delle opere a verde condividendone l'impostazione. Considerate le integrazioni progettuali riportate in risposta all'**oss. MITE 2.3 Ottimizzazione del consumo di suolo**, si evidenzia che il corridoio ecologico lungo il fiume Mella e comprendente la pista ciclopedonale dovrà essere oggetto di interventi di rinverdimento, in primis che mantengano quanto più possibile elementi arborei già maturi presenti, mentre le nuove piantumazioni dovranno essere realizzate con piante in zolla a pronto effetto (circonferenza 16-18). Per quanto attiene le aree a est del tracciato, che avranno più una valenza naturalistica, si raccomanda il mantenimento ed il potenziamento della fascia ripariale al laghetto. La piantumazione delle fasce e delle macchie potrà essere realizzata anche con l'impiego di postime forestale (alberi/arbusti). Tali aspetti dovranno essere concordati con la progettazione esecutiva.

RUMORE

Rif. oss. REG 3.5 Fasi di cantiere

Si prende di quanto risposto. L'acquisizione della struttura AZIMT deve essere concordata con il Comune.

VIBRAZIONI

Rif. oss. REG 4.2 Fasi di cantiere

Si prende atto di quanto risposto. L'acquisizione della struttura AZIMT deve essere concordata con il Comune

PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Rif. oss. REG 9.23 integrazione monitoraggio varchi

Con riferimento alla richiesta di valutare l'efficacia dei passaggi per la fauna selvatica, e la risposta di inserire nel monitoraggio uno dei tre passaggi, si propone di inserire nel monitoraggio tutti e tre i varchi in progetto.

PAESAGGIO E DETTAGLI

Rif. Oss. MIC 1 / Oss. REG 7.1 - fotosimulazioni

Alla richiesta di integrazione si risponde con 2 fotosimulazioni che si ritengono insufficienti e non rappresentative.

L'unica rilevante è la fotosimulazione da via Girelli che consente di offrire una visuale ampia dell'asta in progetto, ma la rappresentazione consiste nella sola asta senza alcun treno in stazioneamento.

Si ritiene che sia necessaria anche una fotosimulazione da via Orzinuovi, lato est ed ovest dell'asta



Ed anche delle fotosimulazioni dalle attività esistenti ad est dell'asta, IAB INDUSTRIA ALIMENTARE BRESCIANA, dal parcheggio del CANILE SANITARIO, dal GATTILE oltreché dall'OSTERIA 100 e dal sottopasso della ferrovia TAV (vista dal percorso ciclabile) in direzione ovest sud-ovest.

Dalla rappresentazione corretta delle fotosimulazioni si potranno indentificare con precisione gli interventi di mitigazione.

Rif. Oss. MIC 2 rilievo del verde esistente

Si prende di quanto risposto e non si concorda con le conclusioni. La relazione specialistica citata per approfondimenti consiste solo in una raccolta fotografica.

4. CONCLUSIONI

Richiamate le valutazioni dettagliatamente sopra esposte **si esprime parere favorevole al progetto dell'asta condizionato dal recepimento delle misure mitigative e compensative di seguito riassunte e rappresentate nella planimetria master allegata:**

- reliquato A1:
 - realizzazione interventi di forestazione e riqualificazione delle aree vegetate esistenti;
 - Dismissione via Girelli;
 - Realizzazione pista ciclopedonale;
 - Nessuna viabilità carrabile;
 - Non realizzazione delle strade di raccordo previste.
- reliquati A4 e A2:
 - realizzazione interventi di forestazione e riqualificazione delle aree vegetate esistenti;
 - realizzazione di 3 varchi per la fauna ed un passaggio tra il reliquato A4 ed A2;
 - dismissione campo Sintì e rinaturalizzazione dell'area di sedime;
 - dismissione della sede della cooperativa AZIMUT, ricollocazione con oneri a carico della RFI in sito da concordare con il Comune e rinaturalizzazione dell'area di sedime;
 - non realizzazione delle strade di raccordo previste
 - Nessuna viabilità carrabile.
- Reliquato A3:
 - realizzazione interventi di forestazione e riqualificazione delle aree vegetate esistenti;
 - Realizzazione viabilità di raccordo proposta nel presente documento e sopra descritta nel dettaglio.
- Intervento di collegamento:
 - Sottopasso ciclopedonale in corrispondenza di via Orzinuovi;
- Intervento di mitigazione degli effetti negativi indotti localmente dal potenziamento dello scalo merci:
 - Realizzazione di nuova viabilità di accesso allo scalo merci, mediante ponte sulla tangenziale ovest in prosecuzione a quello esistente per la TAV, finalizzata alla mitigazione degli effetti negativi indotti sul traffico di via Orzinuovi, anche in relazione della futura linea tramviaria.

Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia - Osservazioni e richieste di prescrizione

PLANIMETRIA MASTER OSSERVAZIONI

