



Area: Pianificazione Urbana, Edilizia e Mobilità

Area: Tutela Ambientale, Verde, Sostenibilità
e Protezione Civile

PIANO ATTUATIVO
IN VARIANTE AL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO
“PGT - AT B.3, VIA DELLA VOLTA – S.ZENO”,
FRANCHINI LAMIERE
NEL COMUNE DI BRESCIA

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Allegato:
Relazione Propedeutica
all’Espressione del Provvedimento di Verifica

Autorità Competente per la VAS
Ing. Angelantonio Capretti
Settore Sostenibilità Ambientale

Autorità Precedente per la VAS
Arch. Alessandro Abeni
Settore Pianificazione Urbanistica

Gennaio 2020

Sommario

1	Introduzione	3
2	Pareri trasmessi dagli Enti competenti in materia ambientale e dagli Enti territorialmente interessati.....	3
2.1	Parere della Provincia di Brescia	3
2.2	Parere ARPA di Brescia	5
2.3	Parere della ATS di Brescia	5
2.4	Parere della Regione Lombardia	6
3	Osservazioni di carattere complessivo relative alla VAS in tema, trasmesse dai portatori di interesse in campo ambientale.....	7
3.1	Osservazioni di Rete Ferroviaria Italiana (RFI)	7
4	Conclusioni.....	9

1 Introduzione

La presente relazione è stata predisposta considerando la documentazione agli atti del procedimento di **verifica di assoggettabilità alla VAS** per il **Piano attuativo in variante al Piano di Governo del territorio "AT B.3, via della Volta – San Zeno", Franchini Lamiere nel comune di Brescia**, nonché i pareri trasmessi dagli Enti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati e le eventuali Osservazioni trasmesse dai portatori di interesse in campo ambientale.

Documentazione considerata:

- 1) documento **Rapporto Preliminare** che è stato messo a disposizione dei soggetti a diverso titolo coinvolti nel procedimento di **verifica di assoggettabilità alla VAS** tramite pubblicazione sul sito del Comune di Brescia e sul sito SIVAS della Regione Lombardia a partire dal **12 novembre 2019**;
- 2) **verbale** della Conferenza di Valutazione del **28 novembre 2019**, con gli enti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati;
- 3) **verbale** della Riunione del **28 novembre 2019** con i cittadini e portatori di interesse;
- 4) **pareri e osservazioni** trasmessi dai soggetti a diverso titolo considerati nella procedura in tema.

2 Pareri trasmessi dagli Enti competenti in materia ambientale e dagli Enti territorialmente interessati.

Nei capitoli che seguono si riporta un estratto, in corsivo, del **parere** trasmesso dagli **Enti** con le relative **Considerazioni** predisposte dall’Autorità Procedente e Autorità Competente.

2.1 Parere della Provincia di Brescia

Il parere è stato trasmesso con nota del 10 dicembre 2019 n. prot. 164890, di seguito si riportano alcuni aspetti di interesse.

“[...]”

Per quanto attiene, in via generale, alla documentazione tecnica posta a corredo della proposta di PA, i contenuti degli obiettivi della variante, sono stati messi a confronto con quelli della pianificazione sovraordinata Regionale e Provinciale;

La descrizione dell'area interessata dalla variante è stata condotta fornendo una fotografia dello stato dell'ambiente, e analizzando gli obiettivi di trasformazione e le ripercussioni sulle principali

componenti ambientali, determinando che in via generale la variante proposta non determina effetti negativi a livello comunale o sovra comunale.

Si ritiene infine di evidenziare che il progetto non sviluppa i seguenti temi:

- la sostenibilità energetica dell'intervento proposto; in particolare, in considerazione anche della Norma di riferimento (Dlgs 28/2011), il ricorso all'utilizzo di energie da fonti rinnovabili (fotovoltaico, geotermico, ecc).*
- la gestione e smaltimento delle acque meteoriche delle nuove superfici impermeabilizzate scolanti e quello dell'invarianza idraulica (lr 12/2005 e lr 4/2016); dalla proposta progettuale emerge il solo utilizzo di sistema drenante per quanto attiene le zone a parcheggio.*

Alla documentazione afferente la variante proposta non risulta inoltre allegata altresì la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà (art. 47 D.P.R. 28 Dicembre 2000, n. 445), in cui sia asseverata la congruità tra le previsioni urbanistiche della variante in esame con i contenuti dello studio geologico del PGT (allegato 6 alla d.g.r. Lombardia 19/06/2017 n. X/6738 - ex allegato 15 d.g.r.L. IX/2616/2011) e del PGRA .

Per quanto attiene alla VIC ed alla Rete Ecologica, si riportano le indicazioni dell'Ufficio Rete Ecologica e aree protette. Visti i contenuti della documentazione di interesse per le competenze dello scrivente ufficio, si ritiene di indicare quanto segue:

“La zona interessata dal PA in argomento, in relazione alla rete ecologica sovraordinata è caratterizzata come segue:

- per la Rete Ecologica Regionale (RER) non è interessata direttamente dalla presenza o prossimità di Elementi di Primo o Secondo Livello;*
- per la REP, appartiene agli “Ambiti urbani e periurbani preferenziali per la ricostruzione ecologica diffusa” (Rif. art. 51 Normativa PTCP);*
- alla Rete Verde, appartiene agli Ambiti rurali di frangia urbana, ed a “Parchi e giardini” per i quali sono richiesti la ricomposizione del paesaggio rurale ed il contenimento del consumo di suolo.*

Il quadro conoscitivo è stato completato anche in relazione alla REC del Comune di Brescia, ed il relativo rimando alle modalità di bilanciamento ecologico è riferito al metodo STRAIN semplificato.

Il Progetto del Verde Tav. I/03 scaturito dallo studio del Bilancio ecologico per il Piano attuativo in argomento prevede la messa a dimora di specie arboree ed arbustive sull'area ad ovest, quale “fascia boscata verde di mitigazione”.

Considerando le caratteristiche dell'area in relazione al contesto, si concorda in generale con la proposta in termini di distribuzione delle piante per creare la zona boscata, tuttavia si chiede che:

- il progetto di mitigazione ecologica sia aggiornato in quanto alcune specie scelte ed indicate in legenda non sono autoctone (cedro, magnolia, lagerstroemia, robinia ecc.);
- sia reso disponibile a scala adeguata ed accompagnato da una relazione descrittiva che renda ragione della consistenza e della qualità vegetazionale delle scelte botaniche effettuate ed il numero verosimile delle specie arboree ed arbustive previste, oltre al loro sesto d'impianto.

Inoltre, per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi, si raccomanda la previsione di pavimentazione drenante (definendo se realizzarla con erbablock, terre stabilizzate, ghiaio ecc.), per diminuire l'impermeabilizzazione del territorio”.

VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Viste le risultanze istruttorie si ritiene che, ai fini della verifica di assoggettabilità in oggetto, debbano essere adeguatamente considerate le indicazioni sopra formulate.

Considerazioni:

Nel capitolo **Conclusioni** del presente documento verranno presi in considerazione alcuni aspetti evidenziati dalla Provincia.

2.2 Parere ARPA di Brescia

ARPA non ha trasmesso parere.

2.3 Parere della ATS di Brescia

Con nota del 5 dicembre 2019 n. prot. 261906 ha comunicato quanto segue:

“[...]

L'area interessata dall'intervento confina zone industriali/produttive dei comuni di Brescia e San Zeno Naviglio e con la linea ferroviaria Brescia-Cremona. L'area non è interessata da vincoli di interesse sanitario e ricade in classe IV di zonizzazione acustica. Il PGT vigente prevede nuove edificazioni dell'AT ponendo vincoli all'uso dei suoli, in particolare prevede l'interessamento della porzione Est dell'area denominata B.3a.

Il progetto in variante prevede la modifica di localizzazione volumetrica all'interno dell'ambito di trasformazione in oggetto, con l'ampliamento del deposito di lamiere in coils senza reparto produttivo a sud in aderenza all'edificio esistente posto a confine sul suolo del comune di San Zeno

Naviglio e il prolungamento dello scalo ferroviario di proprietà interno. Il proponente dichiara che la variante comporterà una riduzione dell'impatto edificatorio sull'intera area e, con lo sfruttamento dello scalo interno, la riduzione in termini di passaggi del traffico pesante di interscambio.

Fatta salva la richiesta di deroga per l'edificazione in fascia di rispetto alla linea ferroviaria, non si rilevano criticità.

Considerazioni:

Nel capitolo **Conclusioni** del presente documento verranno presi in considerazione alcuni aspetti evidenziati da ATS. Qui si sottolinea in particolare:

- Fatta salva la richiesta di deroga per l'edificazione in fascia di rispetto alla linea ferroviaria, non si rilevano criticità

2.4 Parere della Regione Lombardia

La Direzione generale enti locali, montagna e piccoli comuni rapporti con gli enti locali, i piccoli comuni e coordinamento degli uffici territoriali regionali ufficio territoriale regionale Brescia – U.O. Polizia Idraulica e Ambiente con nota del 10 dicembre 2019 n. prot. 266311 ha comunicato quanto segue:

“Con riferimento alla Vs. nota, acquisita agli atti di questo Ufficio con prot. n.AE03.2019.0028173 del 21.11.2019, lo scrivente, per quanto di competenza, esprime parere favorevole alla non assoggettabilità alla procedura VAS della variante in oggetto, ricordando che eventuali interventi, spostamenti nonché modifiche alle fasce di rispetto del Reticolo Idrico Principale e Minore dovranno sempre essere autorizzati, previa idonea istruttoria, dall'Ufficio Territoriale Regionale, o dal Comune, come prescritto dalle d.g.r. n. 7581 del 18.12.2017 e n. 698 del 24.10.2018 e dal d.d.g. n. 16869 del 22.11.2019.

Considerazioni:

Nel capitolo **Conclusioni** del presente documento verranno presi in considerazione gli aspetti sopra evidenziati.

3 Osservazioni di carattere complessivo relative alla VAS in tema, trasmesse dai portatori di interesse in campo ambientale

Nei capitoli che seguono si riporta un estratto, in corsivo, delle Osservazioni trasmesse, con le relative Considerazioni predisposte dall'Autorità Procedente e Autorità Competente.

3.1 Osservazioni di Rete Ferroviaria Italiana (RFI)

Con nota del 10 dicembre 2019 prot. 14784 la società ha comunicato quanto segue:

"[...]

OSSERVAZIONI

- *Risulta fondamentale tenere conto dei riferimenti sopra riportati per la prevenzione e contenimento dell'inquinamento da rumore, tanto da prevedere le opportune fasce nel piano di azionamento acustico.*
- *Risulta fondamentale inserire in cartografia le fasce di rispetto della linea ferroviaria previsti di m 30 (ambo i lati) dalla più vicina rotaia. Per queste zone si consiglia di ridurre al minimo gli standard urbanistici, soprattutto quelli legati agli ambiti residenziali e di ricettori sensibili.*
- *È importante valutare la scelta di considerare l'importanza dell'esercizio ferroviario, quale fondamentale elemento di mobilità dolce, utile a diminuire vettori di trasporto merci e persone poco sostenibili ed in grado quindi preservare l'ambiente. I caratteri storici e paesaggistici che connotano usualmente le Nostre Linee non dovrebbero appesantire i procedimenti di interventi di ammodernamento.*
- *È importante limitare la realizzazione di nuovi fabbricati e/o manufatti nelle aree limitrofe alla ferrovia quando non connessi all'esercizio ferroviario per quanto prevalgono funzioni che dalla presenza dell'infrastruttura attingono prevalentemente svantaggi. Si consiglia in particolar modo la riduzione dei tessuti consolidati od ambiti di trasformazione in fascia presenti in fascia di rispetto e con destinazione d'uso residenziale.*
- *È importante segnalare che la Deroga secondo Art.60 del DPR 753/80 è considerata come una eccezione e sempre più concessa raramente quando riguarda interventi che adducano a nuovi volumi; questo perché la situazione delle Linee Ferroviarie nel compartimento di Milano è già resa critica dalla inopportuna e numerosa presenza di fabbricati che non hanno funzioni compatibili con l'esercizio ferroviario. Si specifica che Questa Struttura per il compartimento di competenza è tenuta ad esprimersi anche per i cambi di destinazione d'uso interni e senza modifiche esterne.*
- *Risulta fondamentale tener conto dei riferimenti sopra indicati per quanto riguarda attraversamenti e parallelismi di condotte; nel caso specifico di condotte convoglianti gas e*

di depositi di carburante viene di norma prescritta una distanza non inferiore ai metri 20m (Ex DPR 753/80 — Ex DM 137/2014 allegato A).

- *Risulta fondamentale tener conto delle distanze delle relative distanze da imporsi per piante, siepi, boschi e muri di cinta.*
- *Risulta fondamentale ribadire che ai sensi della Legge 210/1985 sopra richiamata questa Società non può essere soggetta ad Espropri senza che la stessa ne dia espresso consenso.*
- *Risulta fondamentale destinare le aree ferroviarie con azzonamento: "impianti ferroviari"; classificazione che sarà possibile mutare solo con l'alienazione della proprietà o cessione del possesso.*
- *Per evitare errate applicazioni della legislazione vigente per quanto riguarda interventi su opere di infrastruttura in gestione REI S.p.A. è opportuno tenere in considerazione l'art. 25 della Legge n. 210/1985 sopra citata, che fissa le procedure per gli accertamenti urbanistici e per le intese riguardanti l'inserimento nel tessuto urbanistico delle opere stesse.*
- *In riferimento a quelle proprietà che usufruiscono od intendono usufruire di un impianto di raccordo con le linee ferroviarie gestite da REI S.p.A. sarà necessario procedere a speciali accordi e convenzioni che esulano dal procedimento amministrativo ai sensi dell'Art. 1-bis Ex L.241 /90 ss.mm.ii.*
- *In riferimento ai contenuti per le valutazioni riguardanti la gestione del traffico: Si intima di non modificare in maniera peggiorativa i carichi derivanti dalle diverse categorie di mezzi attraversanti opere d'arte soprastanti o sottostanti la ferrovia senza nostro coinvolgimento.*
- *Si ricorda che ogni modifica da effettuarsi su attraversamenti o parallelismi che abbiano da trovarsi in prossimità della ferrovia e che verso la stessa possano creare soggezioni o limitazioni, ricadendo tra le more dell'Art. 58 ex DPR 753/80 sopracitato dovranno pertanto essere da Questa Struttura valutati ed eventualmente autorizzati.*
- *Si consiglia di non aggravare il carico stradale attraversante la ferrovia in corrispondenza di passaggi a livello.*
- *Si consiglia di valutare ogni possibile soluzione per procedere alla soppressione degli stessi con o senza opere sostitutive.*
- *Si prega di tener conto delle indicazioni sopra riportate e di dispacciare la presente anche ai vari settori tecnici preposti al rilascio di titoli abilitativi in campo edilizio-civile, per quanto le informazioni contenute in questa lettera, sono fondamentali per trattare progetti e piani in fregio alle linee ferroviarie. Questa Struttura si pone quindi in un'ottica di collaborazione ed è disponibile per ogni ulteriore chiarimento necessario”.*

Considerazioni:

Nel capitolo **Conclusioni** del presente documento verranno prese in considerazione le **Osservazioni** sopra riportate.

4 Conclusioni

I *pareri* ed *osservazioni* trasmessi dagli Enti e portatori di interesse sono stati tutti considerati e valutati.

In considerazione degli aspetti riportati nel presente documento, si ritiene che la proposta urbanistica in discussione **non debba essere assoggettata a VAS**, a condizione che nelle fasi autorizzative successive, vengano considerati gli aspetti emersi nella presente procedura e precisamente:

a) dal Parere della Provincia di Brescia:

- il progetto non sviluppa il tema della sostenibilità energetica dell'intervento proposto; in particolare, in considerazione anche della Norma di riferimento (Dlgs 28/2011), il ricorso all'utilizzo di energie da fonti rinnovabili (fotovoltaico, geotermico, ecc);
- il progetto non sviluppa il tema della gestione e smaltimento delle acque meteoriche delle nuove superfici impermeabilizzate scolanti e quello dell'invarianza idraulica (lr 12/2005 e lr 4/2016); dalla proposta progettuale emerge il solo utilizzo di sistema drenante per quanto attiene le zone a parcheggio;
- il progetto di mitigazione ecologica va aggiornato in quanto alcune specie scelte ed indicate in legenda non sono autoctone (cedro, magnolia, lagerstroemia, robinia ecc.);
- sia reso disponibile a scala adeguata ed accompagnato da una relazione descrittiva che renda ragione della consistenza e della qualità vegetazionale delle scelte botaniche effettuate ed il numero verosimile delle specie arboree ed arbustive previste, oltre al loro sesto d'impianto;
- per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi, si raccomanda la previsione di pavimentazione drenante (definendo se realizzarla con erbablock, terre stabilizzate, ghiaio ecc.), per diminuire l'impermeabilizzazione del territorio”.

b) dal parere di ATS Brescia: va richiesta deroga per l'edificazione in fascia di rispetto alla linea ferroviaria.

c) Dal documento di RFI: vanno valutate e risolte con la società medesima le Osservazioni proposte e riportate nel precedente capitolo 3.1, in modo tale che confluiscono nell'autorizzazione alla deroga di cui al punto b) che precede l'adozione del P.A.

