



Area: Pianificazione Urbana, Edilizia e Mobilità

Area: Tutela Ambientale, verde, sostenibilità
e protezione civile

PIANO ATTUATIVO CONFORME AL PGT VIGENTE
RELATIVO AL COMPENDIO DI PROPRIETÀ DELLO STATO
DENOMINATO “EX CASERMA PAPA”
VIA FRANCHI/VIA OBERDAN
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

Il Responsabile del Settore Sostenibilità Ambientale

Ing. Angelantonio Capretti

Autorità Procedente per la VAS:

Il Responsabile del Settore Pianificazione Urbanistica

Arch. Gianpiero Ribolla

Luglio 2019

Sommario

1	Introduzione	3
2	Pareri trasmessi dagli Enti competenti in materia ambientale e dagli Enti territorialmente interessati.....	4
2.1	Parere della Provincia di Brescia	4
2.2	Parere ARPA di Brescia	7
2.3	Parere della ATS di Brescia	9
2.4	Parere della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Bergamo e Brescia	10
2.5	Parere della Regione Lombardia - U.O. Polizia Idraulica e Ambiente.....	12
3	Osservazioni di carattere complessivo relative alla VAS in tema, trasmesse dai portatori di interesse in campo ambientale.....	13
3.1	Osservazioni di: LEGAMBIENTE CIRCOLO DI BRESCIA.....	13
3.2	Osservazioni di consigliere del Consiglio di Quartiere Fiumicello.....	16
4	Approfondimento del tema della mobilità.....	17
5	Conclusioni.....	18

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 conforme al PGT vigente relativo al compendio di proprietà dello Stato denominato “ex Caserma Papa”, sito in Brescia, Via Franchi-Via Oberdan***, nonché i pareri trasmessi dagli Enti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati e le 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 **7 gennaio 2019**;
- 2) **verbale** della Conferenza di Valutazione del **24 gennaio 2019**, con gli enti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati;
- 3) **verbale** della Riunione del **24 gennaio 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 31 gennaio 2019 n. prot. 15154, di seguito si riportano alcuni aspetti di interesse.

"[...] Si premette che le valutazioni sono espresse in merito al Rapporto Preliminare, depositato sul sito SIVAS a partire dal 07.01.2019, relativo alla proposta di Piano Attuativo "EX CASERMA PAPA" conforme al PGT del Comune di Brescia, sito in Via Oberdan Angolo Via Franchi, presentata dall'Agenzia del Demanio per la riallocazione di funzioni delle Amministrazioni dello Stato, tenuto conto del PTCP vigente.

Il Comune di Brescia è dotato di PGT approvato con DCC n. 17 del 09.02.2016 (Seconda Variante), per il quale è stato espresso il parere nell'ambito della relativa procedura di VAS al quale si rimanda per gli aspetti generali e le relative valutazioni.

La presente valutazione del Rapporto Preliminare si limita a quegli aspetti per i quali deve essere verificata l'opportunità di assoggettare la proposta ad una specifica Valutazione Ambientale Strategica.

Come si riporta dalle premesse "il presente rapporto preliminare di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica riguarda il progetto di trasformazione edilizia ed urbanistica del compendio di proprietà del Demanio dello Stato sito in Brescia, Via Oberdan 77 al fine di riallocarvi Amministrazioni dello Stato già presenti sul territorio in armonia con gli indirizzi di pianificazione e sviluppo territoriale del Comune di Brescia e segnatamente:

- *Guardia di Finanza (Comando Provinciale, Nucleo di Polizia Tributaria e Gruppo di Brescia);*
- *Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato;*
- *Motorizzazione Civile".*

L'intervento prevede il restauro e ristrutturazione di parte degli edifici esistenti, la demolizione di altri e la costruzione di nuovi edifici, funzionali alle necessità delle Amministrazioni di cui sopra.

*Il comparto interessato dal progetto corrisponde all'Ambito della Rigenerazione Urbana **AT-C.1.2 CASERMA PAPA**, già sottoposto a valutazione nell'ambito della VAS del PGT, al quale è conforme. Il progetto viene sottoposto a verifica di assoggettabilità alla VAS, in quanto prescritto dalla **Scheda normativa relativa all'Ambito**.*

Considerato che l'Ambito interessato e le relative norme attuative sono già stati valutati in sede di VAS del PGT, il Rapporto Preliminare verifica l'eventuale esistenza di effetti significativi sull'ambiente che non siano già stati individuati e valutati nella procedura di cui sopra, rispetto agli strumenti di pianificazione sovraordinata e la sostenibilità della proposta riguardo alle componenti ambientali, senza rilevare particolari interferenze o effetti significativi non individuati, per i quali sia necessario procedere con ulteriori verifiche.

*Analizzato il Rapporto Preliminare, i relativi approfondimenti e rilevata la portata della proposta, che interessa peraltro la rigenerazione di un contesto da tempo dismesso con funzioni pubbliche di primaria importanza, considerato che la proposta è coerente con le disposizioni del PGT, che le possibili criticità si ritengono individuate come le relative mitigazioni, fatte salve le espressioni degli Enti e degli Uffici competenti per le specifiche componenti ambientali e autorizzazioni, **non si ritiene necessario approfondire ulteriormente con una specifica VAS**.*

*Fra le misure di mitigazione vegetale previste dal progetto si rilevano la formazione dell'aiuola a conservazione dell'alberatura esistente su Via Oberdan e le aiuole alberate interne al comparto funzionali al verde profondo che in sede di studio di maggior dettaglio si intende conformare a siepe arborea per garantire una miglior protezione ambientale. **Si suggerisce in merito di valutare la possibilità di inserire una siepe continua anche sull'aiuola prevista su Via Oberdan, la quale potrebbe costituire una barriera verde efficace in quanto direttamente collegata alla fonte di disturbo costituita dal traffico dell'arteria e nel contempo offrire riparo alla pista ciclo pedonale che si intende realizzare.***

Per quanto riguarda la Rete Ecologica, si riportano le indicazioni dell'Ufficio Rete Ecologica ed Aree Protette.

L'indagine conoscitiva effettuata nel Rapporto Preliminare in relazione al PTR, alla Rete Ecologica Sovralocale e Comunale, oltre che alla Rete Verde ed agli aspetti paesistici e di fruizione, è stata sviluppata in modo completo ed esaustivo.

In particolare si ritiene che i Capitoli del Rapporto Preliminare dedicati al Valore ecologico, alla Rete verde paesaggistica ed al Piano di Governo del Territorio, abbiano condotto ad una proposta progettuale adeguata.

La proposta di riqualificazione di un'area dismessa già urbanizzata, infatti, è stata indagata tenendo conto degli obiettivi che gli strumenti succitati si sono prefissi sia a livello sovraordinato,

sia quale concreta attuazione della rete ecologica e della rete verde della pianificazione urbanistica locale.

Quanto sopra si evince dalle proposte progettuali che sono state allegare al Rapporto preliminare ed alla Relazione generale e che vedono la creazione e la organizzazione di aree verdi e di connessione (non solo ecologica e paesistica ma anche fruitiva, attraverso le piste ciclabili previste).

Al fine di rendere maggiormente efficace la cortina di filtro verde che potrebbe essere creata tra i filari arborei lungo la strada ad ovest ed a completamento della protezione della pista ciclabile, si suggerisce che: sia prevista una siepe continua, plurispecifica, avente funzione di filtro anche per il rumore stradale, e con la messa a dimora — tra gli esemplari arborei esistenti - di specie autoctone aventi anche frutti eduli per la piccola fauna; le aree destinate a parcheggio interno di auto siano semipermeabili (come parrebbe evincersi dalla vista aerea), attraverso l'utilizzo di pavimentazione drenante (erbablock, ghiaino, terre stabilizzate ecc....).

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: dal parere della Provincia si ricavano, in sintesi, le seguenti principali considerazioni:

- **non si ritiene necessario approfondire ulteriormente con una specifica VAS.**
- Si suggerisce in merito di valutare la possibilità di inserire una siepe continua anche sull'aiuola prevista su Via Oberdan, la quale potrebbe costituire una barriera verde efficace in quanto direttamente collegata alla fonte di disturbo costituita dal traffico dell'arteria e nel contempo offrire riparo alla pista ciclo pedonale che si intende realizzare.
- l'indagine conoscitiva effettuata nel Rapporto Preliminare in relazione al PTR, alla Rete Ecologica Sovralocale e Comunale, oltre che alla Rete Verde ed agli aspetti paesistici e di fruizione, è stata sviluppata in modo completo ed esaustivo.
- al fine di rendere maggiormente efficace la cortina di filtro verde che potrebbe essere creata tra i filari arborei lungo la strada ad ovest ed a completamento della protezione della pista ciclabile, si suggerisce che: sia prevista una siepe continua, plurispecifica, avente funzione di filtro anche per il rumore stradale, e con la messa a dimora — tra gli esemplari arborei esistenti - di specie autoctone aventi anche frutti eduli per la piccola fauna; le aree destinate a parcheggio interno di auto siano semipermeabili (come parrebbe evincersi dalla vista aerea), attraverso l'utilizzo di pavimentazione drenante (erbablock, ghiaino, terre stabilizzate ecc....).

2.2 Parere ARPA di Brescia

Nel parere di ARPA trasmesso con nota del 30.01.2019 n. prot. 14593 è riportato quanto segue:

"[...] Il processo di VAS dedicato al PGT, relativamente alla scheda delle NTA, AT.C.1.2. "Caserma Papa", si concludeva favorevolmente, ad eccezione del parere negativo circa la proposta di destinazione d'uso residenziale in quanto l'ambito di trasformazione è prossimo ad impianti industriali di particolare importanza e impatto ambientale, e alla viabilità cittadina a grande traffico, e con parere favorevole per le destinazioni diverse da quella residenziale.

L'area della "ex Caserma Papa" si trova quasi completamente all'interno della fascia dei 150 m dalla sponda del fiume Mella ed è dunque assoggettata a vincolo paesaggistico ai sensi dell'articolo 142, comma 1, lettera c del titolo III del d.lgs 22 gennaio 2004, n. 42.

L'area oggetto di intervento si trova altresì in classe di fattibilità geologica 2C ("Aree con modeste limitazioni"). Lo studio geologico redatto a supporto dello strumento urbanistico "Adeguamento della componente sismica alla d.g.r. DU2616 del 30/11/2011 con aggiornamento della carta della fattibilità geologica per le azioni di piano e delle relative norme" redatto nel 2016 descrive la classe 2C come "Area stabile, coincidente con zone di pianura caratterizzata da un substrato in genere contraddistinto da buone caratteristiche geotecniche, ma caratterizzate da bassa soggiacenza della falda freatica (profondità della falda inferiore ai 5 m dal piano campagna)"; si prende atto che la falda non è stata riscontrata nel sondaggio effettuato e anche le indagini geologiche e idrogeologiche vicine riportano la falda a quote superiori, tuttavia nel corso delle indagini di caratterizzazione in contraddittorio con questa Agenzia verranno verificate anche le condizioni idrogeologiche del sottosuolo.

*Data la vicinanza con il fiume Mella, l'"ex Caserma Papa" rientra nelle aree **a rischio significativo di alluvione**. Si rimanda alle verifiche della competente Autorità di bacino.*

Lo studio sul traffico, redatto nel corso della predisposizione del PGT, registra un flusso di 3.000 veicoli per ora di punta lungo la via Oberdan in ciascuna direzione, un flusso di 1.000 veicoli per ora di punta in uscita dal centro di Brescia lungo la via Franchi e di 1.000 veicoli in entrata. Relativamente alle aree di trasformazione oggetto di verifica viene stimato che la trasformazione non produrrà un incremento di traffico significativo rispetto allo stato di fatto.

La zonizzazione acustica comunale, approvata con delibera 29 settembre 2006, n. 194, individua le aree afferenti la caserma, le aree a nord della stessa e quelle a ovest a cavallo del fiume Mella in classe IV ("Aree di intensa attività umana") mentre le aree poste a sud est sono in classe V ("Aree prevalentemente industriali"). La tematica del rumore è stata approfondita in sede di progettazione

del Piano Attuativo ed è stato redatto lo studio del Clima Acustico che evidenzia che i dati, ad eccezione di quelli relativi all'ambito in fregio alle vie Attilio Franchi ed Oberdan, rispettano i valori di immissione previsti.

L'intervento proposto dal Piano Attuativo non determina consumo di suolo in quanto occupa un'area già urbanizzata, edificata ed impermeabilizzata in linea con le previsioni di P.G.T. e nel rispetto delle indicazioni della normativa regionale sul consumo di suolo.

Le prescrizioni impartite per la fase attuativa dell'ambito prevedono la necessità di procedere alla verifica qualitativa del suolo e del sottosuolo ante-operam al fine accertare eventuali compromissioni determinate dall'attività precedente. In data 13 marzo 2018 l'Agenzia del Demanio ha trasmesso a questa Agenzia con nota acquisita agli atti con protocollo n. 39863, la "**Relazione ambientale preliminare con proposta di piano di indagine finalizzato alla definizione dello stato ambientale del sottosuolo**". Con propria nota protocollo n. 0071078 del 7 maggio 2018, questa stessa Agenzia ha formulato le proprie valutazioni tecniche con prescrizioni rispetto alla proposta di piano d'indagine, cui è seguita la nota di recepimento delle prescrizioni redatta dal geologo dottor Rosanna Lentini il 22 maggio 2018. **Le attività di indagine preliminare in contraddittorio non sono state al momento eseguite.**

Si prende atto delle mitigazioni previste e rese necessarie dalla presenza dei corpi idrici e si suggerisce di prevedere una fascia di mitigazione che suddivida i fabbricati e le relative aree di pertinenza dalla Via Oberdan.

Si richiede infine di verificare la presenza di elettrodotti ad alta e/o media tensione, ricordando che la presenza di elettrodotti di Media e Alta Tensione pone dei vincoli sull'uso del territorio sottostante, poiché implica la necessità di definire le fasce di rispetto previste nella Legge 36/2001 e nel DPCM 8 luglio 2003, nelle quali è preclusa l'edificabilità di alcune tipologie di edifici (quelle che prevedono la presenza di persone per più di 4 ore giornaliere), l'ampiezza di queste fasce di rispetto deve essere calcolata per ogni tratta degli elettrodotti in questione.

Considerazioni

Dal parere dell'ARPA si ricavano, in sintesi, le seguenti principali considerazioni:

- data la vicinanza con il fiume Mella, l'"ex Caserma Papa" rientra nelle aree a rischio significativo di alluvione. In riferimento al tema il PGT ha recepito le aree allagabili del PGRA con variante pubblicata sul BURL n. 26 del 26/06/2019. Per l'ambito in esame sono state confermate le aree allagabili del PAI e in particolare la presenza della fascia C dello stesso. Per tali aree la normativa della componente geologica del PGT non individua particolari cautele per l'attuazione degli interventi edilizi.

- Le prescrizioni impartite per la fase attuativa dell'ambito prevedono la necessità di procedere alla verifica qualitativa del suolo e del sottosuolo ante-operam al fine accertare eventuali compromissioni determinate dall'attività precedente. Le attività di indagine preliminare in contraddittorio non sono state al momento eseguite.
- Si prende atto delle mitigazioni previste e rese necessarie dalla presenza dei corpi idrici e si suggerisce di prevedere una fascia di mitigazione che suddivida i fabbricati e le relative aree di pertinenza dalla Via Oberdan.
- Si richiede infine di verificare la presenza di elettrodotti ad alta e/o media tensione, ricordando che la presenza di elettrodotti di Media e Alta Tensione pone dei vincoli sull'uso del territorio circostante.

Su quest'ultimo punto, le scriventi Autorità procedente e competente richiamano il capitolo 7.2.5. M_Qual_Amb3 del Rapporto Preliminare nel quale viene affrontato l'argomento.

Il proponente dovrà quindi valutare con ARPA, nelle fasi successive del procedimento autorizzativo, la necessità di effettuare ulteriori approfondimenti sul tema dell'esposizione ai campi elettromagnetici.

2.3 Parere della ATS di Brescia

Con nota del 23/01/2019 n. prot. 7745 ATS ha comunicato quanto segue:

"[...] Si configura quindi il recupero di un'area dismessa finalizzato all'organizzazione di servizi pubblici e della loro accessibilità con contestuale riqualificazione ecologica ed ambientale di un'area già urbanizzata. Nel rapporto preliminare ambientale è indicato che l'intervento non determina consumo di suolo globale, non risultano rischi di esposizione ad inquinamento elettromagnetico, è prevista (già valutata da ARPA) una verifica preliminare della matrice suolo. Per quanto di interesse, non si rilevano particolari criticità a condizione del rispetto dei criteri insediativi e delle prescrizioni per la progettazione indicati nelle NTA nonché di quanto indicato nel parere motivato relativo alla scheda di documento del piano AT-C.1.2 "Caserma Papa". Nello specifico, relativamente agli accasamenti e agli alloggi di servizio, dovranno essere garantite le mitigazioni previste per il contenimento dell'esposizione alle emissioni in atmosfera e per il contenimento dell'inquinamento acustico con l'eventuale realizzazione di barriere antirumore (le misure riportate nella valutazione previsionale di clima acustico sono state effettuate considerando la permanenza di barriere fisiche quali l'attuale muro di cinta di cui è prevista la demolizione). Si ricorda inoltre che il canile previsto nell'area della Guardia di Finanza dovrà rispettare le norme sul benessere animale."

Considerazioni:

Dal parere di ATS si ricavano, in sintesi, le seguenti principali considerazioni:

- non si rilevano particolari criticità a condizione del rispetto dei criteri insediativi e delle prescrizioni per la progettazione indicati nelle NTA nonché di quanto indicato nel parere motivato relativo alla scheda di documento del piano AT-C.1.2 "Caserma Papa";
- dovranno essere garantite le mitigazioni previste per il contenimento dell'esposizione alle emissioni in atmosfera e per il contenimento dell'inquinamento acustico con l'eventuale realizzazione di barriere antirumore (le misure riportate nella valutazione previsionale di clima acustico sono state effettuate considerando la permanenza di barriere fisiche quali l'attuale muro di cinta di cui è prevista la demolizione);
- il canile previsto nell'area della Guardia di Finanza dovrà rispettare le norme sul benessere animale."

2.4 Parere della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Bergamo e Brescia

Con nota del 06/02/2019 n. prot. 1885 la *Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Bergamo e Brescia* ha comunicato quanto segue:

"[...] Con riferimento alla richiesta acquisita a protocollo in data 08-01-19 al n.0000207, inoltrata da parte dell'Amministrazione in indirizzo al fine di conseguire un parere nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità alla VAS per il piano attuativo relativo al compendio in oggetto, che comprende l'immobile denominato "Palazzina Comando", assoggettato alle vigenti disposizioni di tutela ai sensi dell'art. 10 D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m. e i., per effetto di provvedimento dichiarativo emanato ai sensi della legge 1° giugno 1939, D.D.R. 19/09/2011;

Atteso che il profilo di competenza di questo Ufficio attiene alla tutela dell'immobile denominato "Palazzina Comando" e della sua area di pertinenza e sarà oggetto di autorizzazione sui progetti di intervento ai sensi dell'art.21 del D.Lgs.42/2004;

Ciò premesso, questa Soprintendenza ritiene comunque importante sottolineare il valore del compendio che rappresenta un interessante esempio di architettura militare realizzato nella prima metà del XX secolo all'interno del quale nel tempo, in relazione ad esigenze funzionali, si sono aggiunti capannoni la cui tecnica realizzativa meriterebbe maggiore attenzione in quanto portatrice di valori testimoniali della propria epoca.

Nell'apprezzare la volontà di riutilizzare un complesso da tempo abbandonato all'incuria e vista la volontà della Pubblica Amministrazione di riunire in questo ambito le sedi della Guardia di Finanza, dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato ed infine della Motorizzazione Civile, tuttavia,

dal punto di vista del mantenimento della qualità del paesaggio urbano storico, non si comprende la necessità delle tante demolizioni dei fabbricati esistenti per poi ricostruire nuove volumetrie. Una progettazione più oculata e maggiormente conservativa dei valori di cui molti degli immobili presenti sono portatori permetterebbe, pur ammettendo trasformazioni, il riutilizzo di alcuni di questi per le nuove necessità, con inserimenti di volumetrie più limitati.

Non si può non considerare che la trasformazione della struttura edificatoria del compendio modifica il rapporto della "Palazzina Comando" con il suo contesto: il suo valore monumentale e il senso della sua conservazione è strettamente legato al rapporto con il contesto, motivo per cui le trasformazioni sugli altri immobili presenti nell'ambito mutano negativamente le condizioni dell'ambiente dello stesso. La progettazione di nuovi volumi che per dimensioni, linguaggio ed impianto mancano di dialogare con l'ambito storico in cui sono inseriti, rappresentano un sostanziale impoverimento del valore del complesso.

Analogamente la cortina muraria che cinge tutta l'area è un elemento di forte riconoscimento della sua identità oltre che rappresentarne la naturale delimitazione con un linguaggio architettonico e uso di materiali analoghi a quelli degli edifici maggiormente rappresentativi della Palazzina Comando. E dell'edificio Refettorio. La volontà dell'Amministrazione di aprire questo ambito alla città può trovare una soluzione con una progettazione che conservi il bene nei suoi tratti più significativi, evitando così la riprogettazione di una nuova recinzione che, così come proposta, oltre ad essere dequalificante dell'area, non trova alcun riferimento nel costruito esistente.

Si segnala inoltre che il cortile delle armi posto sul retro della Palazzina Comando conserva ancora lo spazio dell'alzabandiera e alcuni elementi legati alla cerimonia, la cui demolizione per inserirvi un parcheggio, sarebbe una perdita sostanziale per la memoria dei luoghi. Quegli stessi elementi andranno documentati con maggiore attenzione nella fase esecutiva del progetto (si ricorda la tutela ai sensi degli art.11 e 50 del D.Lgs.42/2004) e se ne raccomanda la loro conservazione.

Per quanto concerne il profilo archeologico, considerato che la Caserma è situata nei pressi di un transito storico sul fiume Mella, già ben documentato dal Basso medioevo, considerato altresì il rinvenimento di sepolture di età romana in via Attilio Franchi, si richiede che ovunque siano previsti interventi di scavo, sbancamento e demolizione di pavimentazioni e fondazioni esistenti siano eseguiti accertamenti archeologici preventivi a cura di ditta specializzata in ricerche archeologiche e sotto la direzione di questo Ufficio ai sensi dell'art. 88 del D.Lgs. 42 del 2004 (funzionari archeologi dott.ssa Solano e dott. Breda).

Si rimane a disposizione per ogni possibile chiarimento nonché per l'esame preliminare congiunto di ulteriori proposte progettuali che recepiscono le osservazioni proposte."

Considerazioni:

il parere in tema introduce elementi di riflessione complessivi che andranno valutati attentamente nella fasi del procedimento di autorizzazione dell'iniziativa urbanistica.

2.5 Parere della Regione Lombardia - U.O. Polizia Idraulica e Ambiente.

Con nota del 01/02/2019 n. prot. 2172 la Regione Lombardia ufficio territoriale di Brescia ha comunicato quanto segue:

“In riferimento alla nota del Comune di Brescia protocollata al n. AE03.2019.0000338 data 09.01.2019, l'Ufficio scrivente esprime, per quanto di competenza, parere favorevole alla non assoggettabilità alla procedura VAS dell'intervento 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, per competenza, dall'Ufficio Territoriale Regionale o dal Comune, come prescritto dalle DGR n° 7581 del 18.12.2017 e 698 del 24.10.2018.”

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: LEGAMBIENTE CIRCOLO DI BRESCIA

Con nota del 05/02/2019 n. prot. del comune di Brescia 26190 Legambiente ha comunicato quanto segue:

"[...] il progetto nasce dall'opportunità dell'Autorità del Demanio di utilizzare beni propri invece che spendere ingenti somme pubbliche per gli affitti, e sulla base di questo presupposto il progetto è già interamente finanziato. Vi verrebbero trasferite attività attualmente dislocate in vari punti della città quali:

- 1. Caserma della Guardia di Finanza,*
- 2. Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato,*
- 3. Motorizzazione Civile.*

Se da un lato riattivare un'ex-caserma a funzioni del tutto compatibili appare coerente, si devono tuttavia segnalare importanti controindicazioni all'intervento nel suo complesso, soprattutto nella parte a nord dell'area di progetto, cui vengono attribuite funzioni diverse e di sicuro grave impatto viabilistico.

La Caserma Guardia di Finanza prevede la presenza di circa 350 addetti con 200 posti auto interni (140 interrati e 60 in superficie).

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato prevede la presenza di circa 60 addetti, oltre a un imprecisato numero di mezzi pesanti al giorno (dato non disponibile con certezza).

La Motorizzazione Civile prevede la presenza di circa 60 addetti, oltre a un imprecisato numero di mezzi al giorno (dato non fornito), che quotidianamente accedono, dal lunedì al venerdì ogni mattina — e anche alcuni pomeriggi — ai vari uffici: albo autotrasportatori, albo autotrasporto persone e cose, incidenti, revisione patenti, conducenti, nuove patenti, nuove immatricolazioni, collaudi e revisione veicoli pesanti/commerciali.

Tutti gli accessi sono previsti unicamente dalla nuova strada interna a est del comparto, con ingresso da via Franchi e collegamento su via Oberdan.

Data l'importanza e l'attrattiva delle funzioni previste, appare evidente che la Valutazione Ambientale Strategica del Piano Attuativo debba essere centrata principalmente sui problemi derivanti dalla viabilità.

Il tema è esplicitato alle pagine 52-53-54, ma rimanda l'attuabilità di un sistema "corretto" a tempi incerti e non derivabili dall'intervento in esame.

Lo studio prevede due ingressi al nuovo comparto:

- uno dalla Tangenziale Ovest (carreggiata est) a circa m 350 a nord della intersezione semaforizzata con via Franchi e Crotte, proprio sul confine nord del comparto, dove è previsto il "piazzale prove veicoli" della MC;*
- un altro, con sole manovre in mano destra, sia in entrata sia in uscita, sulla via Franchi (si può entrare solamente se si proviene da est, da via San Bartolomeo; si esce solamente in direzione ovest, verso la Tangenziale).*

I due ingressi sono tra loro collegati da una viabilità interna di servizio, lungo la quale sono ubicati tutti gli ingressi al comparto.

La nuova viabilità non è oggetto del progetto, ma la sua realizzazione viene demandata all'attuazione del comparto limitrofo.

Poiché la fase transitoria (vedi punto 7.3.4) non è definibile, e con ogni probabilità il raddoppio di ponte Crotte e la rotatoria Crotte/Franchi/tangenziale non saranno mai realizzati, si ritiene credibile considerare la transitorietà come definitiva.

In tal senso, nemmeno i competenti uffici comunali in sede di conferenza hanno saputo fornire indicazioni tecniche e temporali più sicure.

Tuttavia, anche qualora si giungesse alla situazione finale, non è dato sapere quale modalità sia prevista per l'accesso dei mezzi provenienti da sud, una volta immessi in via Franchi in direzione est.

Le problematiche sono anche maggiori per le provenienze da nord, che scontano la necessità dell'inversione di marcia, che potrebbe avvenire tramite il cavalcavia Volturmo, previa installazione delle due rotatorie previste dal PGT e i cui tempi di attuazione non sono nemmeno ipotizzati. È opportuno sottolineare che, considerato che nel Rapporto Preliminare si elude il problema, nelle ore di punta del mattino (che coincidono proprio con gli orari di apertura degli sportelli degli UMC), il tratto di tangenziale Ovest, compreso tra l'intersezione semaforizzata con le vie Crotte/Franchi e la rotatoria semaforizzata con le vie Oberdan/Risorgimento/Montelungo, è completamente congestionato: i veicoli marcano sulle tre corsie a passo d'uomo e, lungo la corsia esterna, la coda prosegue oltre la nuova rotatoria posta all'intersezione tra via Oberdan e le vie delle Scuole/San Bartolomeo.

L'ubicazione della Motorizzazione Civile nell'ex Caserma Papa sembra fuori da ogni logica e risponde unicamente a motivazioni economiche dell'ente gestore.

Gli Uffici della M.C. sono attualmente ubicati in una zona ottimamente servita dalla rete viaria, nella zona industriale sud di Brescia, in via Achille Grandi angolo via Guglielmo Ghislandi.

La sede è limitrofa al casello autostradale Brescia Ovest - alla Tangenziale Sud - alla Tangenziale Ovest. Inoltre, da tempo si parla di realizzare una bretella che colleghi direttamente la Tangenziale Ovest a via Ghislandi.

La Motorizzazione Civile ha diverse competenze, tra le quali:

- *per i conducenti, l'esame e il rilascio della patente di guida e delle varie certificazioni professionali alla guida;*
- *per i veicoli, i collaudi e le revisioni, nonché le immatricolazioni;*
- *per l'autotrasporto di cose e di persone, il rilascio delle diverse autorizzazioni;*
- *per la navigazione, l'esame e rilascio della patente nautica da diporto e il collaudo delle imbarcazioni che effettuano la navigazione nelle acque dei laghi;*
- *varie attività di controllo autoscuole, delle officine di riparazione e/o che effettuano la revisione degli autoveicoli, ecc...*

Si sottolinea che questa attività riguarda l'intera Provincia, non soltanto i cittadini bresciani, quindi non ha molto senso spostare verso il centro cittadino questi uffici, con le ovvie conseguenze di traffico che ne deriverebbero.

In particolare:

- *per quanto attiene i Collaudi e le Revisioni bisogna considerare che, mentre per gli autoveicoli ci si rivolge alle officine autorizzate dislocate sull'intero territorio provinciale/regionale, i mezzi commerciali (autotreni, autoarticolati, autosnodati, mezzi d'opera, ecc.) devono accedere direttamente agli UMC. Quindi vengono verificati da questi uffici;*
- *tutte le scuole guida della Provincia di Brescia, non solo per l'esame Teorico (test), ma anche per l'esame Pratico di guida DEVONO rivolgersi e accedere agli UMC;*
- *tutte le agenzie della Provincia di Brescia che si occupano di pratiche per i veicoli: immatricolazioni, passaggi di proprietà, cancellazioni, demolizioni, ecc. devono rivolgersi a questi uffici.*

È completamente fuori luogo ritenere che via Franchi o San Bartolomeo/via Bainsizza possano sopportare un ulteriore carico di traffico generato da tutti questi nuovi utenti che quotidianamente si rivolgono alla MC.

Certamente l'attuale conformazione delle intersezioni semaforizzate tra la Tangenziale Ovest/via Franchi/via Crotte, nonché via San Bartolomeo/via Franchi/via Montello non possono soddisfare questi nuovi flussi (si pensi solamente agli utenti che provengono da nord lungo la Tangenziale).

Se anche l'attuale sede della MC fosse insufficiente a soddisfare tutte queste attività, è comunque certo che nella zona industriale sud di Brescia si possono facilmente reperire altri immobili o superfici (vi sono decine di capannoni e immobili inutilizzati) per poter eventualmente distaccare alcune funzioni, mantenendo comunque l'ubicazione in una zona della città decentrata e adeguatamente servita da importanti arterie di comunicazione.

Si esprime perplessità circa l'abbattimento del muro di recinzione sul fronte tangenziale per realizzare una barriera metallica più arretrata e dar corpo a un tratto di pista ciclabile esistente sul ciglio opposto, lungo la sponda orografica sinistra del fiume Mella.

Tali opere sono ritenute inutilmente dispendiose quando tali risorse sarebbero utili, per esempio, alla sistemazione di via Franchi, per quanto detto sopra.

Si deve inoltre intendere che cosa succederà della Caserma di via Milano e risulterebbe a carico del Comune di Brescia, se abbiamo letto bene, un carico di € 1.000.000,00."

Considerazioni:

Legambiente pone l'attenzione principalmente a:

- al tema della mobilità ed ai nuovi impatti che vengono a crearsi su una situazione di traffico già congestionata;
- La nuova viabilità non è oggetto del progetto ma viene demandata all'attuazione del comparto limitrofo;
- Alla scelta di spostare la motorizzazione civile dall'attuale posizione in zona industriale ben servita dalla rete viaria, alla nuova area in tema che presenta principalmente criticità dovute al traffico auto veicolare congestionato;
- Evidenza perplessità in merito all'abbattimento del muro di recinzione ed alle soluzioni previste per le piste ciclabili.

3.2 Osservazioni di consigliere del Consiglio di Quartiere Fiumicello

Con nota del 06/02/2019 n. prot. comune di Brescia 28688 un consigliere del CdQ Fiumicello ha comunicato quanto segue:

"[...] nel sito, di circa 4 ettari, prenderanno posto sia nella palazzina di ingresso che altri nuovi fabbricati costruiti ex novo: la guardia di finanza, il monopolio di stato, la dogana e la motorizzazione civile, pertanto si trasferiranno nel nuovo sito circa 500 addetti. I parcheggi previsti sono circa 120 posti coperti e 70 a raso. Al mio parere i punti critici sono:

1. *ingresso/uscita lato nord-ovest d via Oberdan*
2. *per l'ingresso da via Franchi manca rotatoria per le auto proveniente da sud*
3. *le auto provenienti da nord devono proseguire per la tangenziale ovest fino al ponte per invertire la marcia*
4. *mancanza di parcheggi sia per il personale che per gli utenti*
5. *mancanza di adeguati mezzi pubblici*

Per quanto detto sopra si propone:

1. *potenziamento mezzi pubblici*
2. *parcheggi*
3. *altro sito per la revisione delle auto/camion*
4. *spazio doganale in altro sito*
5. *installazione di barriere acustiche in prossimità delle abitazioni sulla tangenziale ovest.*

Considerazioni: dalle Osservazioni sopra riportate si ricava la richiesta di approfondire in particolare il tema della mobilità, dei parcheggi e dei collegamenti con mezzi pubblici.

4 Approfondimento del tema della mobilità

E' stato richiesto parere sul tema della viabilità per la zona in tema, al *Settore Mobilità Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico del Comune di Brescia* che ha risposto con nota del 10 luglio 2019 prot. 153563 (in allegato n.1). In detta nota, nelle conclusioni, si evidenzia quanto segue: *“Tutto ciò evidenziato si esprime parere favorevole per quanto di competenza condizionato al fatto che la funzione di revisione dei veicoli venga delocalizzata o, in subordine, che vengano previsti adeguati spazi di sosta dimensionati in funzione delle attuali necessità riscontrabili presso l'attuale sede della motorizzazione.”*

Alla luce di detta nota ed in considerazione di approfondimenti condotti, si ritiene che la funzione di revisione dei veicoli venga delocalizzata o, in subordine, vengano previsti adeguati spazi di sosta dimensionati in funzione delle attuali necessità riscontrabili presso l'attuale sede della motorizzazione. Inoltre tutti gli interventi sulla viabilità proposti e simulati, devono confluire nelle tavole di progetto del piano attuativo, a livello di fattibilità tecnico economica, avvalorata dal riparto dei costi progettati in assonanza e condivisione con l'operatore dell'ambito AT- C.1.1. MAF LOGISTICS, che concorrerà anch'esso alla realizzazione della complessiva disciplina della viabilità, a garanzia di adeguata organizzazione del sistema della mobilità, cui afferisce il più esteso contesto urbanizzato.

5 Conclusioni

I *pareri* ed *osservazioni* trasmessi dagli Enti e portatori di interesse sono stati tutti considerati e sono stati sintetizzati gli aspetti principali nelle relative **Considerazioni**.

Si è tenuto conto, nella predisposizione delle presenti **conclusioni**, anche di quanto riportato nel precedente capitolo 4.

In conclusione si può ritenere di considerare la proposta urbanistica in discussione **non assoggettabile a VAS** a condizione che nelle fasi autorizzative successive, vengano considerati e risolti in sede di progetto dell'ambito AT-C.1.2, eventualmente estesi all'ambito AT- C.1.1. MAF LOGISTICS, gli aspetti emersi nella presente procedura e precisamente:

- nelle misure di mitigazione vegetale previste dal progetto, come evidenziato dalla Provincia di Brescia, si richiede valutare la possibilità di inserire una siepe continua anche sull'aiuola prevista su Via Oberdan, la quale potrebbe costituire una barriera verde efficace in quanto direttamente collegata alla fonte di disturbo costituita dal traffico dell'arteria e nel contempo offrire riparo alla pista ciclo pedonale che si intende realizzare;
- al fine di rendere maggiormente efficace la cortina di filtro verde che potrebbe essere creata tra i filari arborei lungo la strada ad ovest ed a completamento della protezione della pista ciclabile, la Provincia di Brescia suggerisce che sia prevista una siepe continua, plurispecifica, avente funzione di filtro anche per il rumore stradale, e con la messa a dimora - tra gli esemplari arborei esistenti - di specie autoctone aventi anche frutti eduli per la piccola fauna; le aree destinate a parcheggio interno di auto siano semipermeabili (come parrebbe evincersi dalla vista aerea), attraverso l'utilizzo di pavimentazione drenante (erbablock, ghiaio, terre stabilizzate ecc....);
- le prescrizioni impartite per la fase attuativa dell'ambito prevedono la necessità di procedere alla verifica qualitativa del suolo e del sottosuolo ante-operam al fine accertare eventuali compromissioni determinate dall'attività precedente. Le attività di indagine preliminare in contraddittorio con ARPA ad oggi non sono state concluse. Questo aspetto andrà valutato attentamente nelle fasi autorizzative successive;
- il canile previsto nell'area della Guardia di Finanza dovrà rispettare le norme sul benessere animale sentita la competente ATS;
- valutare gli aspetti evidenziati in modo puntuale nel parere della *Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Bergamo e Brescia* e sopra riportati;
- eventuali interventi, spostamenti, nonché modifiche alle fasce di rispetto del Reticolo Idrico Principale e Minore, dovranno sempre essere autorizzati, previa idonea istruttoria, per

competenza, dall'Ufficio Territoriale Regionale o dal Comune, come prescritto dalle DGR n° 7581 del 18.12.2017 e 698 del 24.10.2018.

- la funzione di revisione dei veicoli venga delocalizzata o, in subordine, vengano previsti adeguati spazi di sosta dimensionati in funzione delle attuali necessità riscontrabili presso l'attuale sede della motorizzazione. Inoltre tutti gli interventi sulla viabilità proposti e simulati, devono confluire nelle tavole di progetto del piano attuativo, a livello di fattibilità tecnico economica, avvalorata dal riparto dei costi progettati in assonanza e condivisione con l'operatore dell'ambito AT- C.1.1. MAF LOGISTICS, che concorrerà anch'esso alla realizzazione della complessiva disciplina della viabilità, a garanzia di adeguata organizzazione del sistema della mobilità, cui afferisce il più esteso contesto urbanizzato.

Allegato n. 1



COMUNE DI BRESCIA

10

Brescia, 5 luglio 2019

Al Settore Sportello Unico dell'Edilizia e Attività Produttive

N. P.G.: 147614/2019 DEL: 03/07/2019	DATA RICEVIMENTO: 04/07/2019	PRECEDENTE PARERE: ---
RICHIEDENTE:	MAFF Logistics	
OGGETTO:	Ambito di trasformazione MAF Logistics srl Proposta di Piano di Rigenerazione Urbana STUDIO DI IMPATTO DEL TRAFFICO GENERATO Integrato con valutazioni sull'Ambito AT-C.1.2 - "Caserma A. Papa"	
PROGETTISTA:	Materplan Studio	
LOCALITA':		

COMUNE DI BRESCIA
Comune di Brescia - PG
Protocollo N.0153563/2019 del 10/07/2019

Analizzato lo studio trasportistico si rileva quanto segue.

Lo studio analizza in maniera esaustiva lo stato di fatto evidenziando criticità già note in alcune fasce orarie. La stima del traffico indotto è cautelativa ed ipotizza un incremento dei flussi veicolari nelle ore di punta del mattino e della sera di 800-900 veicoli/ora, certo elevati ma che vanno rapportati ai flussi esistenti che nell'intersezione Oberdan-Franchi-Crotte sono di circa 8.000 veicoli/ora.

Dalle simulazioni fatte con modelli di traffico dinamici non si evidenziano particolari criticità sulla rete esistente in quanto le soluzioni progettuali proposte per migliorare gli accessi e le uscite dal comparto (Caserma Papa e Piano Attuativo Maf Logistics) compensano gli incrementi di domanda di mobilità indotti dall'insediamento urbanistico.

Poco convincente pare la soluzione "U-turn" proposta sulla tangenziale ovest al fine di consentire l'accesso a via Franchi dei veicoli provenienti da nord. Tale manovra, regolata precedenza, non da sufficienti garanzie di sicurezza dovendo i veicoli effettuare 4 cambi di corsia in un tratto molto breve (200m c.a.) e con un flusso di oltre 3.000 veicoli disposto su tre corsie. Per questa manovra, non indispensabile, dovranno essere condotti opportuni approfondimenti in sede di progettazione delle opere di urbanizzazione.

In generale tutti gli interventi proposti e simulati con modello dovranno essere approfonditi nelle fasi progettuali del Piano Attuativo della Caserma Papa oltre che all'interno della variante della PA Maf Logistics.

Un aspetto che va valutato molto attentamente riguarda la gestione degli importanti flussi di mezzi pesanti indotti dalla futura Motorizzazione per la revisione annuale dei veicoli superiori alle 3,5 tonnellate. Lo studio cautelativamente ipotizza che tale attività rimanga di competenza esclusiva della Motorizzazione valutandone l'impatto dinamico (flussi in ingresso ed uscita) ma non

Settore Mobilità Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico
Via Marconi, 12 - 25128 Brescia
tel.030.297.8641- fax 030.297.8740
mobilita@comune.brescia.it - mobilita@trafficoz.psv.comune.brescia.it
C.F. e P. IVA 00761890177

verificandone l'impatto sulla sosta con un adeguato dimensionamento della capacità di stazionamento dell'area dedicata a tale funzione.

È noto che nella collocazione odierna della Motorizzazione in zona industriale si registrino evidenti fenomeni di congestione della sosta in molte ore della giornata; nella proposta di PA non è prevista un'adeguata sosta all'interno del lotto dedicato alla futura Motorizzazione.

Dai colloqui intercorsi con l'Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Lombardia – si prospetta che, come previsto dalla Legge di Bilancio 2019 (L. 145/2018 – art.1 comma 1049) l'attività di collaudo dei veicoli adibiti al trasporto di cose di massa complessiva superiore alle 3,5 ton. venga demandata a soggetti privati delocalizzando così tale funzione. A tale proposito si prospetta una sperimentazione a Brescia volta a verificare sul campo le nuove procedure che tale spostamento di competenze comporterebbe.

Tutto ciò evidenziato si esprime **parere favorevole** per quanto di competenza condizionato al fatto che la funzione di revisione dei veicoli venga delocalizzata o, in subordine, che vengano previsti adeguati spazi di sosta dimensionati in funzione delle attuali necessità riscontrabili presso l'attuale sede della motorizzazione.

Cordiali saluti.

Il responsabile del Settore
Ing. Stefano Sbardella



Settore Mobilità Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico
Via Marconi, 12 - 25128 Brescia
tel. 030297.8641 – fax 030297.8740
mobilita@comune.brescia.it – mobilitaetraffico@pec.comune.brescia.it
C.F. e P.IVA 00761890177