

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA "INTERVENTI DI POTENZIAMENTO LINEA BRESCIA-ISEO-EDOLO NEGLI IMPIANTI DI CASTEGNATO, BORGONATO E BORNATO. IMPIANTO DI CASTEGNATO".**

**VALUTAZIONI RIGUARDO ALLE DETERMINAZIONI DELLE AMMINISTRAZIONI E DEGLI ENTI GESTORI DI BENI E SERVIZI PUBBLICI**

**WINDTRE**

**Determinazione:** Si comunica che la scrivente società non ha proprie infrastrutture interrrate contenenti cavi a fibra ottica con collegamenti attivi, nella zona indicata in planimetria.

**Valutazione:** si prende atto.

**SNAM**

**Determinazione:** le opere in oggetto non interferiscono metanodotti di propria competenza.

**Valutazione:** si prende atto.

**Comune di Castegnato**

**Determinazione:** esprime parere favorevole con le seguenti motivazioni:

1. Il progetto sembra ridurre la dotazione esistente di parcheggi (8 su 17). Vista l'attuale collocazione della stazione e la conseguente distanza dai parcheggi pubblici esistenti, si ritiene necessario ripristinare una quota di parcheggi pari alla precedente. La revisione potrebbe anche meglio individuare-riqualificare-infrastrutture -illuminare gli stalli delle biciclette, quest'ultime da sempre soggette a furti;
2. In vista di una futura attrazione di flussi maggiori, i parcheggi esistenti potrebbero non essere sufficienti e si causerebbe un aumento di traffico in centro storico, in località piazzetta, dove da anni sono state attuate progressive modifiche volte alla riduzione del traffico ed alla pedonalizzazione delle vie.

In quest'ottica si ritiene di sostanziale importanza modificare il progetto per consentire lo sbocco del tunnel a nord, oltre il terzo binario, verso un terreno attualmente agricolo per il quale il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (TAV 1.1: STRUTTURA E MOBILITA') prevede la realizzazione di "Interscambi tra rete della viabilità e sistemi di trasporto pubblico" e che lo stesso Piano dei Servizi del P.G.T. Comunale (P.2.8- S.2.1 Il sistema della mobilità) individua quale "Previsione centro interscambio ferrogomma".

Il tunnel dovrebbe consentire, un domani, la realizzazione di una terza rampa e, fino ad allora, rimanere chiuso.

Tale modifica sembrerebbe realizzabile traslando ad ovest di pochi metri la rampa di accesso al secondo binario e aumentando congiuntamente di poco l'esproprio di terreno agricolo.

Pare ineludibile che realizzare l'allungamento del tunnel ex-post agli attuali interventi diventerà un'operazione molto più complessa e onerosa;

3. Il sistema di coperture previste (rampe-pensiline) lascia scoperto in due punti il transito dei pedoni verso la seconda banchina. Si ritiene opportuno verificare la possibilità di dare piena copertura al transito dei pedoni;
4. Vista la crescente elettrificazione del parco automobilistico, sarebbe auspicabile la sola predisposizione (tombino con allacciamento) per un futuro punto di ricarica per automobili elettriche. Secondo le attuali esigenze normative, quest'ultima dovrebbe essere in grado di sopportare un carico pari a 44 kW in corrente alternata, quantificazione derivante dall'ipotesi di prevedere due prese di ricarica da 22 kW l'una.

**Valutazione:**

1. si dà mandato a FERROVIENORD, nell'ambito di sviluppo del progetto definitivo, di fare approfondimenti degli aspetti trasportistici legati all'incremento della capacità di parcheggio dell'area antistante la Stazione di Castegnato e della necessità di realizzare le sole predisposizioni per l'installazione di torrette di ricarica per le auto elettriche. Qualora le valutazioni trasportistiche dovessero far emergere la necessità di ampliare la capacità di parcheggio, si dà mandato a FERROVIENORD di procedere con le valutazioni economiche di incidenza di tali realizzazioni e di indicare se, con il finanziamento disponibile, è possibile procedere;
2. si dispone che il progetto definitivo preveda la predisposizione per un futuro allungamento del sottopasso di stazione.
3. riguardo alle pensiline a servizio delle banchine di stazione, si precisa che le dimensioni delle stesse rispondono a un criterio standard di realizzazione individuato per la linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo.

**LD RETE**

**Determinazione:** esprime le seguenti osservazioni:

L'impianto di distribuzione gas collocato in prossimità dell'impianto ferroviario di Castegnato non interferisce con le opere di progetto da Voi previste.

Le condotte gas più prossime alla Stazione Ferroviaria sono collocate a sud ovest dell'edificio della Stazione, lato Via Roma. In Via Roma, strada di accesso alla stazione, è collocata la condotta gas di rete 7° specie dalla quale si deriva l'allacciamento d'utenza interrato nell'area pertinente la Stazione, fino alla facciata dell'edificio fronte Via Roma. Si trasmette in allegato stralcio di corografia con l'indicazione delle condotte gas interrate.

Per quanto di ns. competenza si informa di aver nulla in contrario all'attuazione delle opere in oggetto di potenziamento della linea Ferroviaria dell'impianto di Castegnato.

**Valutazione:** si prende atto.

**DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E PAESISTICA, PAESAGGIO**

**Determinazione:** esprime le seguenti osservazioni:

Le opere in esame, che interessano il comune di Castegnato in provincia di Brescia, ricadono in ambito assoggettato a tutela ai sensi del D.Lgs.42/2004 , art. 136, comma 1, lett. b). Infatti, l'area di progetto è ricompresa nella zona dichiarata di notevole interesse pubblico con DM 06/10/1968, per la presenza della Villa Calini con il suo Parco, in quanto l'insieme costituisce un'attraente zona di verde di non comune bellezza.

In riferimento al PTR-PPR, il territorio comunale di Castegnato appartiene all'ambito geografico di paesaggio del Sebino - Franciacorta e alla Unità Tipologica di Paesaggio della fascia dell'alta pianura asciutta, per la quale gli indirizzi di tutela del PPR sono orientati al rispetto delle trame territoriali storicamente determinatesi a partire dal centro urbano e, in sottordine, delle polarità periurbane. In tali ambiti la tutela va esercitata inoltre partendo dagli spazi verdi interclusi nelle aree di urbanizzazione e sulle permanenze del passato, quali testimonianze storiche degli sviluppi propri dell'area. Le sistemazioni e i miglioramenti, l'arredo urbano e gli impianti stradali dovranno essere compatibili con la valorizzazione dei caratteri peculiari dei tracciati e della loro immagine. Particolare attenzione dovrà essere posta al mantenimento dei campi visivi e della percezione degli elementi più significativi del paesaggio.

La Stazione di Castegnato, attiva fin dal 21 giugno 1885, è posta sulla linea ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo, riconosciuta dal PPR come tracciato di interesse storico culturale, normato dall'art. 26 delle NTA.

Inoltre, nel PTR Franchiacorta, la linea ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo è considerata una infrastruttura da potenziare prioritariamente quale elemento fondamentale sia di mobilità pendolare che di fruizione turistico-ricreativa del territorio (Obiettivo operativo 3.1 Proposte di rivitalizzazione e riutilizzo delle linee ferroviarie).

Il PTR dedica un'attenzione particolare alla rete delle stazioni "minori" (quali quelle della linea in questione), che essendo diffuse sul territorio possono supportare al meglio le esigenze di mobilità dolce di carattere locale, attraverso l'inserimento di postazioni di bike-sharing, accompagnate dalla predisposizione di un'ideale segnaletica volta ad evidenziare gli itinerari connessi alla presenza delle rilevanti storico-architettoniche.

Il PTR promuove interventi volti a riqualificare gli spazi esterni delle stazioni individuando, secondo modalità coordinate per l'intero territorio, un preciso arredo funzionale e prevedendo elementi di arredo urbano di qualità (quali ad esempio: spazi per la sosta temporanea, pensiline, spazi a verde, ecc.) di facile riconoscimento.

L'intervento in oggetto si inquadra nei lavori di potenziamento e ammodernamento della linea Brescia-Iseo-Edolo, al fine di eliminare gli attraversamenti a raso e adeguare ai nuovi standard l'altezza delle banchine e gli impianti tecnologici.

Le opere architettoniche in progetto riguardano nello specifico: il rifacimento delle banchine passeggeri, la realizzazione di un sottopasso ciclopeditone, la realizzazione di pensiline di copertura delle banchine, la realizzazione di due rampe di accesso di collegamento tra il piazzale e la banchina e la realizzazione di muri di sostegno della nuova banchina.

L'accesso al sottopasso è garantito dalla costruzione di un corpo scala (sulla banchina lato fabbricato) e di due rampe ciclopeditone, una per ogni banchina. Entrambi sono provvisti di una copertura con struttura in acciaio.

L'ampliamento delle banchine sia in lunghezza che in larghezza, comporta l'occupazione di una striscia di terreno agricolo, all'interno dell'ambito tutelato con DM 06/10/1968.

Nel complesso, si osserva che la realizzazione delle opere in progetto, per tipologia e scelta dei materiali, non costituisce una alterazione negativa dello stato dei luoghi, tuttavia, al fine di un migliore inserimento delle stesse, in sintonia con le indicazioni paesaggistiche sopra esposte, si esprime parere favorevole alle seguenti condizioni:

- venga prestata particolare attenzione nella realizzazione dei muretti di contenimento in corrispondenza dell'area agricola (lato opposto all'edificio della Stazione) in quanto elementi confinari che definiscono i rapporti tra spazi edificati e aree rurali, prevedendo la rete metallica in colore verde, scelta nella gamma dei RAL e rivestendo il muro di contenimento in materiale litoide locale, in conformità alle tipologie della zona, al fine di una maggiore integrazione nel più ampio contesto paesaggistico;
- venga favorita la predisposizione di un'ideale segnaletica territoriale della Franchiacorta, volta ad evidenziare gli itinerari connessi alla stazione in funzione della valorizzazione della fruizione turistica dei luoghi.

**Valutazione:** si dispone che il progetto definitivo preveda la realizzazione dei muretti di contenimento della tipologia indicata, prevedendo la rete metallica in colore verde e rivestendo il muro di contenimento in materiale litoide locale.

## **ACQUE BRESCIANE SRL**

**Determinazione:** visionata la documentazione progettuale, con la presente si comunica che i nostri sottoservizi non risultano interferenti con le future opere citate in oggetto. Infatti, come mostrato nello stralcio planimetrico, lungo Via Roma è posata la condotta della rete acquedotto, che termina proprio nel piazzale antistante la stazione ferroviaria di Castegnato, con l'allacciamento d'utenza al servizio dell'edificio stesso.

Pertanto, la scrivente, relativamente al progetto citato in oggetto, esprime parere favorevole per quanto di competenza e, ai fini della Conferenza dei Servizi, richiede che la presente comunicazione sia messa a verbale.

**Valutazione:** si prende atto.

## **SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA - BRESCIA**

### **Determinazione:**

con riferimento alle opere in oggetto questa Soprintendenza, per quanto di competenza, per gli aspetti paesaggistici e per l'ambito culturale architettonico, esprime parere favorevole al progetto in esame, rammentando che l'edificio della stazione è oggetto di tutela ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/2004 e s.m. e i. e pertanto massima attenzione dovrà essere data alla connessione della nuova pensilina con la muratura storica, nella quale sono vietati scassi e l'utilizzo di malte cementizie, che potranno essere esclusivamente di calce naturale. Qualsiasi intervento vada ad interesse l'edificio storico (anche le manutenzioni straordinarie) dovrà essere autorizzato ai sensi dell'art. 21 del citato decreto.

Per quanto concerne il profilo archeologico, considerato lo stato dei luoghi e valutata la tipologia delle lavorazioni previste non si ravvisano particolari criticità e nulla osta alla realizzazione delle opere in progetto. Si richiede di richiamare la Ditta appaltatrice dei lavori all'osservanza del disposto del D.Lgs. 42/22.1.4 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) art. 91: in caso si scoperte archeologiche queste andranno immediatamente segnalate a questo Ufficio per gli interventi conseguenti, pena le sanzioni contemplate dal medesimo.

**Valutazione:** tutte le indicazioni e le prescrizioni dovranno essere applicate nel successivo sviluppo del progetto definitivo.

## **PROVINCIA di BRESCIA**

Visti il progetto preliminare delle opere in oggetto, si rassegna quanto segue.

Si premette che gli interventi di potenziamento della linea Brescia-Iseo riguardano l'adeguamento delle stazioni di Castegnato, Bornato e Borgonato, mediante il rifacimento delle banchine ferroviarie, la realizzazione ex-novo delle pensiline e dei sottopassi e sovrappassi pedonali o ciclopeditoni e l'adeguamento degli impianti per la circolazione ferroviaria.

Per quanto riguarda il rapporto con la pianificazione territoriale, rappresentata dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), dal Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) Franciacorta e dal Piano Territoriale Regionale (PTR), si ravvisa una sostanziale coerenza con gli obiettivi e contenuti fissati da detti piani in materia di trasporto pubblico. In particolare, il PTRA Franciacorta prevede il potenziamento prioritario del servizio ferroviario sulla linea Brescia-Iseo-Edolo, ponendo attenzione anche alle stazioni minori, comprese quelle oggetto dei presenti interventi, che possono supportare al meglio le esigenze di mobilità dolce di carattere locale, mentre il PTCP promuove, tra l'altro, l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto dei passeggeri e la dotazione di idonee funzionalità dei punti di interscambio. Al proposito si evidenzia che la Stazione di Castegnato è compresa fra i Centri di interscambio passeggeri (I) del PTCP, per i quali l'art. 25 della Normativa di piano richiede un'adeguata dotazione di parcheggi scambiatori, ma lo stesso principio può essere ragionevolmente esteso a tutte le stazioni della tratta ferroviaria oggetto di riqualificazione.

Rispetto agli Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (AAS) individuati dal PTCP, che risultano marginalmente interessati dagli interventi di adeguamento del tracciato ferroviario in corrispondenza di aree destinate all'agricoltura dai PGT comunali, si precisa che, ai sensi dell'art. 75, comma 3, della Normativa di Piano, non sono qualificate fra gli AAS, anche se rappresentate alla Tavola 5, le aree per infrastrutture a rete di livello sovracomunale.

Rispetto al tema del consumo di suolo, si precisa che l'adeguamento del tracciato ferroviario su aree attualmente destinate all'agricoltura dai PGT comunali, rientra fra gli interventi pubblici e di interesse pubblico o generale di rilevanza sovracomunale per i quali, ai sensi dell'art. 2, comma 4, della l.r. 31/2014 e della d.G.R. IX/1141/2019, non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo, non concorrendo pertanto al Bilancio ecologico del suolo (BES).

Rispetto agli impatti sulle matrici ambientali, lo 'Studio di prefattibilità ambientale' allegato al progetto, pur rilevando la sensibilità dei siti interessati dagli interventi sotto il profilo paesaggistico, non prevede azioni di mitigazione per questa componente, ritenendo sufficienti a tal fine gli accorgimenti progettuali adottati per la realizzazione delle nove opere, in particolare per le pensiline ed i sovrappassi.

Al proposito si rileva che gli interventi in oggetto, pur interessando solo marginalmente aree esterne all'attuale sedime ferroviario, ricadono nelle fasce di ambientazione delle infrastrutture di cui all'art. 24 della Normativa del PTCP, per le quali il Piano definisce i criteri generali di inserimento ambientale e paesaggistico delle opere nel territorio, riconoscendole quali ambiti deputati ad accogliere le misure di mitigazione e compensazione descritte all'art. 83 della Normativa.

Visto quanto sopra si chiede di integrare il progetto con le seguenti opere aggiuntive, con riserva di formulare eventuali precisazioni ed ulteriori richieste integrative nel prosieguo del procedimento:

- 1) Rispetto agli obiettivi ed azioni del PTRA Franciacorta e del PTCP, tesi al potenziamento del servizio ferroviario e dei centri di interscambio per l'intermodalità dei passeggeri, supportando al meglio anche le esigenze della mobilità dolce, si chiede:
  - a) di verificare l'adeguatezza della dotazione di parcheggi delle singole stazioni implementandola, ove necessario, in ragione dell'incremento atteso dei flussi di passeggeri;
  - b) di dotare il piazzale delle stazioni di aree coperte da pensiline, per il deposito delle biciclette e l'accesso diretto ai locali di servizio delle singole stazioni ed alle banchine.
- 2) Rispetto alle mitigazioni paesaggistiche, preso atto degli accorgimenti già assunti in fase di progettazione (in particolare per le pensiline ed il sovrappasso pedonale di Bornato), si chiede di completare l'inserimento paesaggistico degli interventi in progetto prevedendo la realizzazione di mitigazioni verdi al margine delle stazioni, quale interfaccia filtro con le aree agricole o naturali. Tali interventi, da collocare in particolare a nord e a sud della stazione di Castegnato e Bornato e ad est della stazione di Borgonato (anche oltre la via Ongaro che affianca la ferrovia) o in corrispondenza delle aree a parcheggio esistenti o di nuova previsione, possono assumere la consistenza di semplici filari arborei o arbustivi (come peraltro già in essere a nord della Stazione di Bornato, dove è presente un filare di cipressi) contribuendo all'armonioso inserimento del nuovo layout di stazione nel paesaggio circostante ed a migliorare la qualità paesaggistica dei margini urbani consolidati, in armonia con il contesto di pregio nel quale sono inseriti.

#### **Valutazione:**

- si dà mandato a FERROVIENORD, nell'ambito di sviluppo del progetto definitivo, di fare approfondimenti degli aspetti trasportistici legati all'incremento della capacità di parcheggio dell'area antistante la Stazione di Castegnato;
- si dispone che il progetto definitivo preveda la sistemazione delle aree di parcheggio per le biciclette, realizzando opportune pensiline di copertura e installando, ove non già presenti, appositi stalli per il posizionamento delle biciclette.
- si dispone che il progetto definitivo valuti e preveda la realizzazione di mitigazioni verdi.