



## ***Tracciato Bre.be.Mi in provincia di Brescia***

### **Alcune osservazioni sull'inserimento ambientale e paesistico dell'infrastruttura**

*Documento a disposizione dei Comuni interessati*

Rovato, 9 marzo 2009

#### **1. Natura del documento**

La Fondazione Cogeme Onlus, nell'ambito delle attività di *governance* del territorio, ha realizzato nei mesi scorsi "**Pianura sostenibile**", un percorso finalizzato a declinare la sostenibilità ambientale nelle comunità locali, diffondendo la conoscenza delle procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS) e costruendo un quadro di riferimento di priorità in campo ambientale da recepire negli indirizzi ambientali per la redazione degli strumenti di pianificazione territoriale.

Al percorso hanno aderito **36 Comuni della Bassa Pianura e gli Assessorati al Territorio della Regione Lombardia e della Provincia di Brescia.**

Tra i temi posti in agenda dagli amministratori comunali della Bassa Pianura, vi è stata una richiesta esplicita di approfondire **alcuni aspetti legati all'inserimento ambientale e paesistico di Bre.Be.Mi e AV/AC nel territorio bresciano.** Pertanto, la Fondazione Cogeme Onlus, dopo aver recepito direttamente dai sindaci le tematiche ambientali e paesistiche di maggiore rilievo relative a questa infrastruttura, ha

incaricato alcuni consulenti di analizzare il progetto e offrire ai sindaci interessati alcune riflessioni.

Esse evidentemente non si pongono assolutamente sullo stesso livello di dettaglio di un progetto particolarmente complesso e laborioso, ma si soffermano sui punti di più difficile soluzione e sulle ricadute ambientali.

La natura di questo contributo, quindi, è da individuare nel valore aggiunto che può essere fornito al progetto di questa infrastruttura da **una visione condivisa e ampia di esso a livello territoriale, da parte delle comunità locali.**

## **2. Metodologia di lavoro**

Le indicazioni, che vengono di seguito descritte, sono scaturite dall'analisi delle tavole e delle relazioni contenute nel progetto definitivo "Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano", sotto forma di 7 DVD messi a disposizione delle Amministrazioni Comunali e datati dicembre 2008.

Nell'analisi del tracciato stradale dal km 0+000 al km 15+700, ossia nel solo tratto bresciano, sono stati rilevati alcuni importanti temi comuni all'intero tracciato che meritano un approfondimento locale, basato soprattutto sulle caratteristiche del territorio agricolo "tagliato" da Bre.Be.Mi. I Comuni poi, con le loro singole delibere, andranno a meglio declinare le osservazioni fatte o ad evidenziarne di nuove di carattere locale.

Per approfondire i temi ambientali, sono stati sovrapposti tematismi diversi, riguardanti perlopiù gli aspetti legati sia al *comparto agricolo*, sia alle *componenti ecologiche e naturalistiche*.

Verranno singolarmente affrontati temi legati al territorio naturale, quali la rete ecologica e la sua ricostruzione, con particolare evidenza ai punti di intersezione con l'autostrada e le opere di mitigazione ambientale.

Per quanto concerne il comparto agricolo, si affronterà in modo prioritario il tema del consumo di suolo e della ricomposizione fondiaria.

### **3. Osservazioni**

#### **3.1 Il territorio attraversato**

Il progetto Bre.Be.Mi. ed il progetto AV/AC attraversano un territorio complesso ed interrelato nella Pianura lombarda, interessando anche alcuni importanti fiumi.

Il cosiddetto "continuum padano" è una realtà e già la localizzazione di infrastrutture di trasporto in esso pone rilevanti problemi di identificazione di un tracciato che sia compatibile con gli usi del suolo in essere.

In particolare Bre.Be.Mi. dovrà costituire un collegamento veloce Brescia-Milano, ma svolgerà inevitabilmente anche un servizio agli spostamenti di medio raggio.

La linea AV/AC invece è un sistema di lunga percorrenza, con poche interconnessioni, che taglia il territorio interessato servendolo solo attraverso le poche stazioni.

Si tratta, quindi, di due strutture previste in affiancamento, ma che presentano caratteristiche molto diverse.

Il territorio interessato è caratterizzato anche da aree tutelate, si pensi ai parchi regionali e presenta alcune criticità ambientali di fondo già esistenti.

Non va dimenticato che in questi mesi sono in corso di definizione anche i Piani territoriali di coordinamento delle province interessate ed i Piani di governo del territorio di molti (in prospettiva tutti) i Comuni attraversati, con le relative previsioni strategiche.

Tali piani dovranno integrare le due infrastrutture, ormai non più per quanto riguarda il tracciato, ma considerando gli sviluppi territoriali e gli utilizzi futuri delle aree a cantiere previste dal progetto della linea.

Inoltre, i Piani sono o saranno sottoposti a Valutazione ambientale strategica e al relativo progetto di monitoraggio.

Se poco si può operare per la verifica di coerenza di tutte le valutazioni ambientali e delle relative mitigazioni e compensazioni (anche oltre quelle previste dal progetto), un

lavoro importante resta da fare per il monitoraggio comune dei Piani dei Comuni attraversati dalle linee, in relazione al monitoraggio stesso delle opere.

### 3.1 Comparto agricolo e consumo di suolo

- In primo luogo, si riconosce il grande sforzo già fatto per ridurre il consumo di suolo, soprattutto diminuendo lo spazio tra le due infrastrutture, che vengono a delimitare terreni difficilmente coltivabili e quindi, non da un punto di vista ambientale, ma nei confronti del comparto agricolo, un terreno "perso".
- A tale proposito, si ritiene che ancora molto possa essere fatto, soprattutto in relazione al consumo di suolo "temporaneo". Si pensi, per esempio, alle **aree di cantiere** a servizio di Bre.Be.Mi e di TAV, molto prossime tra loro (*tavole cantierizzazione ID 4197-4198-4199-4200*), che raddoppiano il "degrado" del suolo.
- Si richiede che, una volta terminate le operazioni di costruzione della infrastruttura, **questi suoli vengano bonificati** e resi al loro uso originario o, se non più possibile, vengano ad essere punti sui quali inserire opere di compensazione ambientale (impianto di boschi, aree umide, ecc).
- Sempre relativamente al risparmio della risorsa-suolo, si aggiunge la possibilità di **recuperare suoli permeabili** grazie alla dismissione dei sedimenti stradali che vengono abbandonati.
- Un ulteriore importante aspetto legato al consumo di suolo, riguarda le aperture di **cave di prestito**. Il progetto relativo alla cava di Castrezzato (*relazioni ID 6095-6096*) lascia non poche perplessità circa la possibilità di recupero dell'area e la sua restituzione all'uso agricolo. Inoltre, si ritiene opportuno cercare di risolvere le difficoltà nel reperimento del materiale senza aprire nuove ferite nel territorio, vista anche la non elevata quantità di materiale necessario per portare a termine il lavoro.

### **3.2 Ricomposizione fondiaria ed espropri**

(tavole ID 4374,-4377-5260-5261-4380-4383-5937-5938-5939-5940-5941-5942-4386-5313-4389)

- Alcune aziende agricole, a seguito della costruzione dell'infrastruttura, si troveranno divise in corpi distinti e, il più delle volte, queste situazioni portano a una grande difficoltà di coltivazione delle due porzioni disgiunte: i mezzi agricoli si muovono con difficoltà sulla rete viaria tradizionale, allungano i tempi di lavorazione dei terreni e recano non poco disturbo con il loro passaggio. Ecco che porzioni di azienda vengono dismesse e aumentano i terreni reliquati non più coltivati. Quindi, oltre al problema legato all'esproprio delle particelle, che vengono in parte sottratte e che, nelle porzioni rimanenti, sono sotto soglia minima di coltivazione, si ritiene che debba venire affrontato l'annoso tema della **ricomposizione fondiaria di un tessuto agricolo funzionante**. Questo problema, molto complesso, può venire affrontato cercando di agevolare fra i diversi proprietari la permuta dei terreni e la ricucitura del sistema irriguo e viario. Illustri esempi vengono di solito citati in questi casi dove, per esempio, sono state introdotte misure facilitative per i proprietari dei terreni, per esempio ricucendo i costi per gli atti notarili o favorendo le operazioni di compravendita. Un processo di questo tipo, certamente virtuoso, raggiungerebbe il duplice obiettivo di ridurre in parte gli espropri e di non perdere un valido gestore del territorio quale è l'agricoltore.

### **3.3 Aspetti paesistici e opere di mitigazione**

- Come già indicato, è importante recuperare i segni del paesaggio agrario come valenza culturale, storica e paesaggistica del territorio. Per questo si ritiene che molti dovrebbero essere gli interventi di mitigazione ambientale lungo i campi, proprio per dare eco ad un proposito riportato nella relazione "Corpo autostradale, interventi di inserimento ambientale, opere a verde, relazione tecnica", ID 2700, in cui si afferma che *"Nel contempo e secondariamente al principale obiettivo di tutela e salvaguardia del territorio limitrofo, è stata valorizzata l'infrastruttura stessa, che mediamente si eleva di circa 2-4 metri dal piano campagna, considerandola quale*

*punto privilegiato di osservazione verso il territorio circostante. In tal modo, gli utenti autostradali avranno anche la possibilità, in alcuni tratti, di godere e ammirare il paesaggio circostante a partire da una posizione privilegiata; grazie all'apertura di coni visuali o disegnando in modo particolare alcuni punti del paesaggio, lo sguardo del viaggiatore sarà portato a volte a spaziare nel territorio circostante e a volte sarà attirato a guardare dei punti particolari o a seguire delle linee appositamente disegnate per rompere la monotonia del paesaggio agricolo.” (tavole ID 2704-2705). Per questo le opere di mitigazione proposte è opportuno che vengano a **delineare le linee della trama dei campi**, non scordando però che la infrastruttura reca un forte impatto anche a chi sul territorio vive. Per questo **non sono da privilegiare operazioni di impianti lineari lungo il tracciato**, che sottolineano ancora di più la presenza della strada, ma piuttosto una serie di tratti intervallati fra loro e posizionati in modo da ridurre le visuali continue dai recettori maggiormente sensibili.*

- Si propone un modo nuovo di intendere le mitigazioni ambientali lungo la linea e sul territorio. La proposta riguarda **l'attivazione di una priorità per i territori agricoli intorno a Bre.be.mi e AV/AC nell'ottenimento dei finanziamenti aperti agli agricoltori sul PSR 2007-2013**. Infatti, viste le note difficoltà del sistema rurale a ridurre considerevolmente il suolo a sua disposizione, si propone la formulazione di un Progetto Concordato che preveda buona parte delle opere di mitigazione ambientale realizzate su terreni privati con vincolo di mantenimento anche a scadenza del finanziamento e finanziate dal PSR. Una sorta di ampio canovaccio di opere di mitigazione che copra almeno il 50% delle opere previste evitando in tal modo l'esproprio, e garantendo la gestione agricola dei terreni e la manutenzione delle opere. Le aziende agricole che desiderano aderire alle misure finanziate saranno così premiate e assicureranno una più sicura manutenzione nei primi 5 anni dopo la realizzazione. Un territorio bisognoso di opere agro-ambientali diffuse dovrebbe, anche in sede regionale, venire privilegiato nell'attribuzione di punteggi e finanziamenti. Tale iniziativa, riteniamo che possa instaurare un proficuo lavoro in comune.

### 3.4 Aspetti ecologici

- E' fondamentale una **progettazione attenta della rete ecologica da recuperare o da ridisegnare nel paesaggio agrario**. La trama dei campi agricoli con le sue siepi, i filari, le fasce boscate e i piccoli nuclei arborei, che costituiscono una funzionale rete ecologica, spesso disgregata dalle infrastrutture, deve invece venire recuperata per restituirle il significato ecologico che sottende. Infatti, quando le infrastrutture lineari dividono il territorio, è importante ridare valore alla riconnessione degli ecosistemi separati.
- Lungo il tracciato stradale sono previsti **3 sottopassi faunistici** (*Tavole ID 5229-5230-5231-5232-5233-5234-5235-5236*), tutti posizionati in corrispondenza di strade asfaltate e con costruzioni su uno dei due lati. Si ricorda che i sottopassi faunistici devono, per essere funzionali, venire adeguatamente equipaggiati sui due lati, trovarsi a distanza da fonti di rumore e presentare un fondo naturale gradito agli animali. Inoltre, ai sottopassi, vista la presenza della linea TAV/AC, devono corrispondere altri sottopassi, con le medesime caratteristiche, anche sotto la linea ferroviaria. Come ben descritto nella relazione ID 2731, si ritiene che il territorio possa prevedere, fin dalle prime fasi progettuali un maggior numero di sottopassi anche per piccoli animali, sfruttando i passaggi di rogge.

### 4. Il monitoraggio come grande opportunità di governance ambientale

Le Amministrazioni comunali hanno espresso una particolare enfasi verso il piano di monitoraggio, che viene proposto nel documento *ID 4362* e nelle tavole ad esso correlate.

Come noto, anche i Piani urbanistici (PTCP e PGT) dovranno essere sottoposti al monitoraggio delle azioni di piano.

In questo senso, una coerenza perlomeno degli indicatori ambientali scelti ed il coordinamento delle modalità (tempi, periodicità dei report ambientali, azioni di correzione, ecc.) sono una sfida importantissima per una efficace valutazione degli effetti sia delle opere, che dei piani e delle relative previsioni.

È in tal senso importante dare un seguito ai risultati del Piano di monitoraggio, anche attraverso momenti di divulgazione dei risultati.

La Fondazione Cogeme Onlus è promotrice di un progetto di monitoraggio condiviso e coordinato dei Comuni della Franciacorta (il progetto Franciacorta sostenibile 2) e nei mesi scorsi ha coinvolto 36 Comuni della Pianura in un percorso per l'individuazione di indicatori comuni da inserire nelle VAS dei PGT.

Ora, essa si candida ad agire con la stessa modalità e le medesime finalità anche per i Comuni della Pianura bresciana, e, in particolare, per quelli attraversati dalle infrastrutture.

In particolare, sarà utile dare evidenza ai rilevamenti ambientali, dell'aria e del suolo, operati dalle società costruttrici e di gestione, utili anche nei piani di monitoraggio dei PTCP e di tutti i PGT.

Il coordinamento con le ARPA e le ASL, in particolare, sarà garanzia di messa a disposizione di dati e di realizzazione di sinergie tra le autorità competenti in materia.

Particolare importanza dovrà essere data al monitoraggio sulle opere a verde, per una verifica della loro effettiva funzionalità ed efficacia.

Sono essenziali per questo fondi, sia per le campagne di monitoraggio più onerose, sia per i reintegri delle fallanze (cosa già in parte prevista dal progetto) e la disponibilità ad adottare misure correttive di mitigazione qualora si rendessero necessari in punti particolari del territorio.