



Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile



**FERROVIENORD**  
FNMGROUP



**NORD\_ING**  
FNMGROUP

CODICE  
COMMESSA

K14A

LIVELLO  
PROGETTAZIONE

D

D.P.R.  
207/10

e

PROGRESSIVO  
ELABORATO

017

CATEGORIA  
OPERA

IA

NUMERO  
OPERA

02

REVISIONE

R0

SCALA

=

INTERVENTI PER LA SICUREZZA FERROVIE ISOLATE  
LINEA BRESCIA-ISEO-EDOLO SOSTITUZIONE SISTEMA DI SICUREZZA ATTUALE CON ACC\_M  
*Progetto Definitivo*

OPERE DI ADEGUAMENTO FABBRICATI VIAGGIATORI  
RELAZIONE PAESAGGISTICA  
MARONE

Revisioni		Data	Descrizione	Redatto	Controllato
	3		-		
	2		-		
	1		-		
	0	Giu. '23	PRIMA EMISSIONE		

NORD\_ING **NORD\_ING Srl**  
IL DIRETTORE TECNICO  
*Ing. Luca Erba*

FERROVIENORD **FERROVIENORD S.p.A.**  
DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURA  
IL DIRETTORE  
*Ing. Andrea Lucia Passarelli*

Progettista



Collaborazione

**ARCADIA PROGETTI S.r.l.**  
SOCIETÀ D'INGEGNERIA E ARCHITETTURA  
Via Pieve, 55 - 25040 CAMBATE CAMUNO (BS)  
P. IVA 03784410981  
IL DIRETTORE TECNICO  
*Arch. Ruggero Bontempi*

REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	DATA
CODICE ARCHIVIO COLLABORATORE			AGG.

## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE AREA DI INTERVENTO .....</b>	<b>3</b>
	2.1 COMPONENTI DEL PAESAGGIO STORICO CULTURALE.....	3
	2.2 COLLOCAZIONE EDIFICIO DI INTERVENTO .....	4
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO URBANISTICO .....</b>	<b>5</b>
	3.1 CLASSIFICAZIONE .....	5
	3.2 VINCOLI .....	6
<b>4</b>	<b>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO IN PROGETTO .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA .....</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>DETERMINAZIONE DELL'IMPATTO PAESISTICO DEL PROGETTO .....</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE .....</b>	<b>16</b>

## **1 PREMESSA**

La presente Relazione Paesaggistica è redatta ai sensi del DPCM 12.12.2005, (accordo tra Ministero per i Beni Culturali e Paesaggistici e Regione Lombardia del 4 agosto 2006) e della D.G.R. n. IX/2727 del 22/12/2011 e s.m.i.

I contenuti della relazione paesaggistica riportati di seguito, costituiscono per l'amministrazione competente la base di riferimento essenziale per la verifica della compatibilità paesaggistica dell'interventi ai sensi dell'art. 146, comma 5 del D. L. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio". La relazione contiene tutti gli elementi necessari alla verifica di compatibilità dell'intervento, con riferimento specifico alle motivazioni del vincolo paesaggistico gravante sull'area. La relazione, mediante opportuna documentazione, tiene conto dello stato di fatto dei luoghi, in particolare del contesto paesaggistico di riferimento e della morfologia dell'ambito, nonché delle caratteristiche progettuali dell'intervento. Si illustra inoltre, nel modo più chiaro ed esaustivo possibile, l'effetto paesaggistico conseguente la realizzazione dell'intervento proposto.

## **2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE AREA DI INTERVENTO**

### **2.1 COMPONENTI DEL PAESAGGIO STORICO CULTURALE**

La ferrovia Brescia-Iseo-Edolo è una linea ferroviaria isolata che collega la città di Brescia al Lago d'Iseo e alla Valle Camonica. È di proprietà della Regione Lombardia, a scartamento ordinario e priva di elettrificazione. La stazione di Marone entrò in servizio l'8 luglio 1907, all'apertura al pubblico del tronco ferroviario da Iseo a Pisogne. Oggi la linea ferroviaria Brescia/Iseo/Edolo è gestita da Ferrovienord che le ha distinte in tre categorie: stazioni principali, stazioni secondarie e fermate. La vecchia stazione di Iseo-Porto è ricompresa nell'area del deposito locomotive iseano, mentre il fabbricato viene utilizzato da CRAL.

Le strutture dei fabbricati viaggiatori si presentano in cinque diverse forme stilistiche, che rispecchiano le esigenze di traffico che esse avrebbero dovuto soddisfare originariamente. Non vi è quindi corrispondenza fra la capacità ricettiva dell'edificio e l'attuale classificazione.

## **2.2 COLLOCAZIONE EDIFICIO DI INTERVENTO**

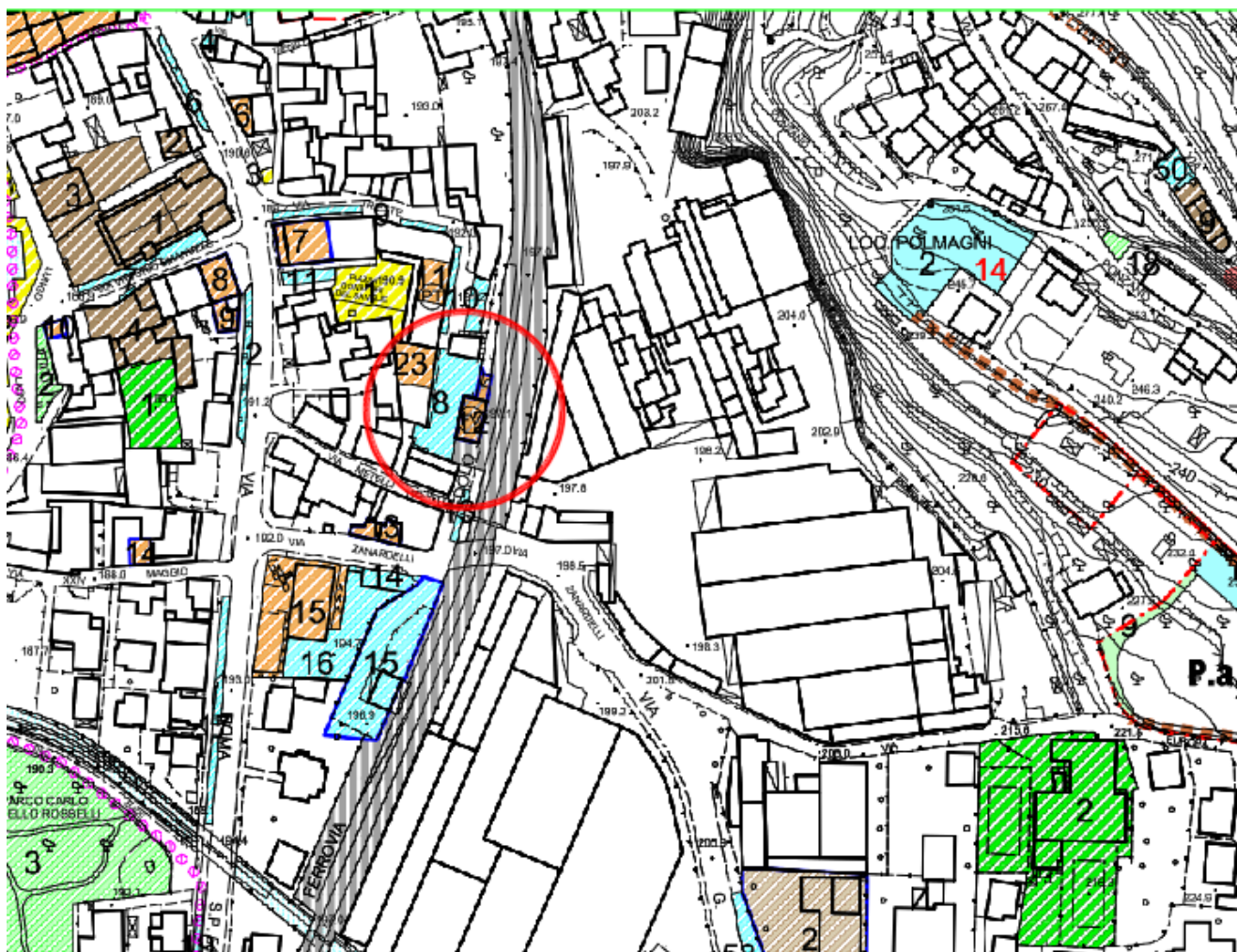
L'edificio oggetto di intervento si colloca lungo via Metelli 15, il corpo edilizio si trova in una zona laterale dell'abitato con un affaccio sul lato ovest verso il lago di Iseo. Il fabbricato Viaggiatori di Marone fa parte della tratta Iseo-Edolo.

















### 3 INQUADRAMENTO URBANISTICO

#### 3.1 CLASSIFICAZIONE

L'edificio oggetto di intervento si trova in una zona limitrofa dell'abitato con un affaccio sul lato ovest verso il lago di Iseo. Come indicato all'interno della tavola rappresentazione cartografica tavola dei servizi pubblici e di interesse pubblico o generale esistenti Tav. ps. 2a.





	attrezzature di interesse comune
	attrezzature per l'istruzione
	spazio libero collettivo
	verde pubblico e attrezzato
	sport e tempo libero
	edifici di culto e attrezzature per servizi religiosi
	attrezzature tecnologiche, distributive ed isola ecologica
	parcheggi pubblici
	ritrovamenti archeologici-villa romana
aree e attrezzature turistiche	
	fermate autobus
	fermata traghetto
	percorso storico devozionale
	percorsi ciclo-pedonali
	percorsi pedonali

### 3.2 VINCOLI

Secondo il *Piano delle regole del P.G.T. – Tavola dei Vincoli amministrativi e ambientali (TAV dp6)* l'area oggetto di intervento presenta:

- Vincolo di tutela dei beni paesaggistici – Zone dichiarate di notevole interesse pubblico ex legge 1497/39 Decreto Ministeriale del 29/04/1960
- Vincolo per le bellezze di insieme notevole interesse pubblico della sponda Bresciana del Lago di Iseo (art.142 comma 1 lettera b)

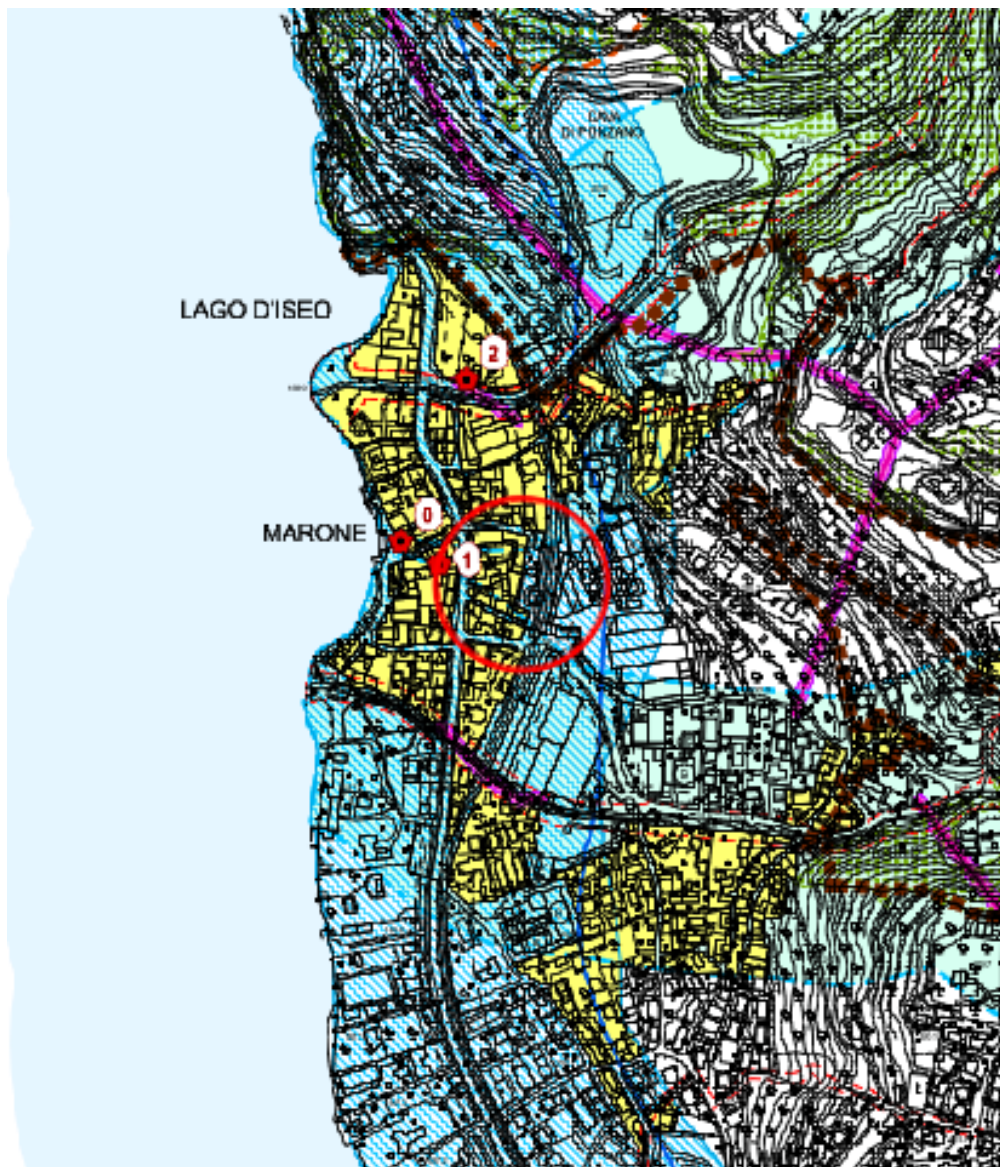
In detta zona sono ammessi impianti ed attrezzature al servizio della Ferrovia secondo le norme di legge vigenti.

Si intendono qui integralmente trascritte la Legge 17.05.1985, n. 210 "Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato" e il D.P.R. 11.07.1980, n. 753 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".

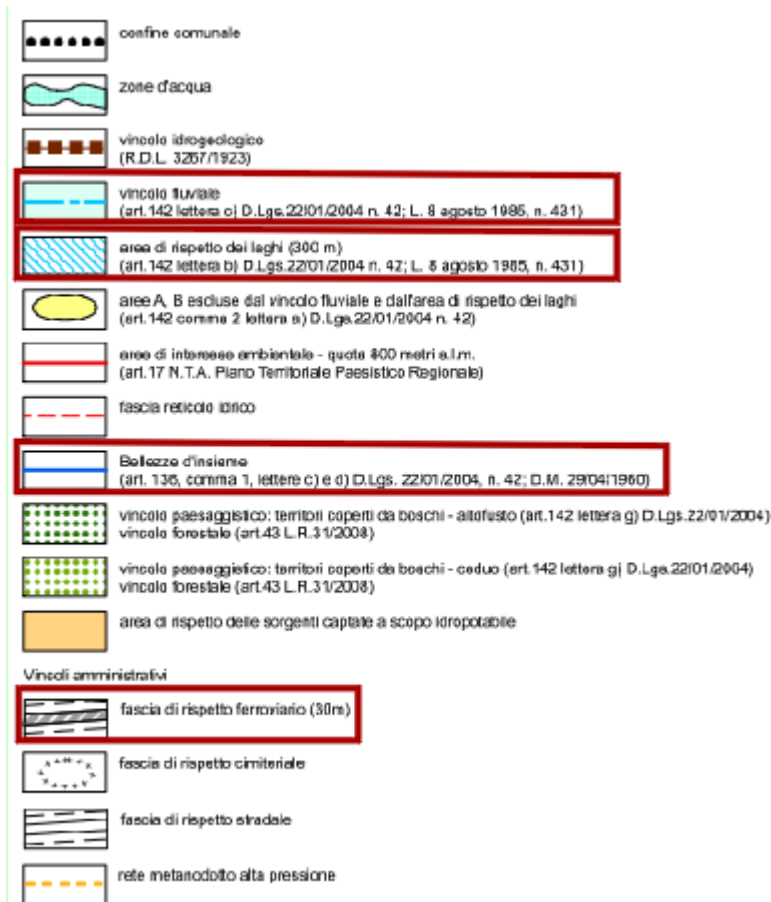
In particolare:

14

- a norma dell'art. 15 della legge 17.05.1985, n. 210 i beni ferroviari destinati a pubblico servizio non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso dell'Ente Ferrovie dello Stato;
- le fasce di rispetto saranno di mt. 30 dalla più vicina rotaia, come previsto dall'art. 49 del D.P.R. 11.07.1980 n. 753;
- le procedure per gli accertamenti o per le intese riguardanti l'inserimento nel tessuto urbanistico delle opere ferroviarie saranno fissate a norme dell'art. 25 della Legge 17.05.1985, n. 210;
- si intende qui richiamata la Circolare n. 1918 del 16.11.1977 del Ministero dei Lavori Pubblici, recante norme in materia di ordinaria manutenzione degli impianti industriali;
- per la disciplina delle distanze di costruzioni, manufatti, ecc. da linee ferroviarie si fa riferimento agli artt. dal 49 al 56 del citato D.P.R. n. 210;
- sono ammesse le deroghe previste dall'art. 60 del citato D.P.R







## 4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO IN PROGETTO

La presente relazione descrive il progetto di adeguamento del Fabbricato Viaggiatori di Marone per l'adozione di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato con implementazione in logica di apparato multistazione (ACCM) che verrà realizzata sulla linea ISEO-EDOLO in sostituzione del sistema di sicurezza attuale, comprensivo del sistema di alimentazione.

La relazione descrive le opere civili e architettoniche da effettuare sull'edificio esistente necessarie all'adeguamento dei locali all'inserimento dei nuovi apparati necessari per l'installazione del nuovo sistema di sicurezza.

Il progetto di riuso prevede il cambio di destinazione d'uso di alcuni locali, con il conseguente adeguamento dei locali alle nuove funzioni. Gli interventi necessari sono:

- Portale in acciaio di rinforzo per apertura porta in setto interno;
- Realizzazione di nuovo pavimento in gres porcellanato nella nuova sala d'attesa;
- Realizzazione di pavimento galleggiante nel nuovo locale tecnologico;
- Nuova finitura con idropittura– superfici delle pareti e dei soffitti
- Nuovo controsoffitto nella sala d'attesa;
- Risanamento murature per mezzo di intonaco macroporoso deumidificante;

- Rivestimento in gres porcellanato delle pareti interne della sala d'attesa.

## 5 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico.



**Vista Fotografica 1**



**Vista Fotografica 2**



**Vista Fotografica 3**



**Vista Fotografica 4**

## 6 DETERMINAZIONE DELL'IMPATTO PAESISTICO DEL PROGETTO

Il fabbricato viaggiatori di Marone ricade all'interno dell'ambito del tessuto urbano consolidato classificato come sensibilità paesistica media – Tavola carta condivisa del paesaggio; sensibilità paesaggistiche dei luoghi – variante n.4/2000.

La classe di sensibilità viene espressa in forma numerica secondo la seguente associazione:

1 = Sensibilità paesistica molto bassa

2 = Sensibilità paesistica bassa

**3 = Sensibilità paesistica media**

4 = Sensibilità paesistica alta

5 = Sensibilità paesistica molto alta



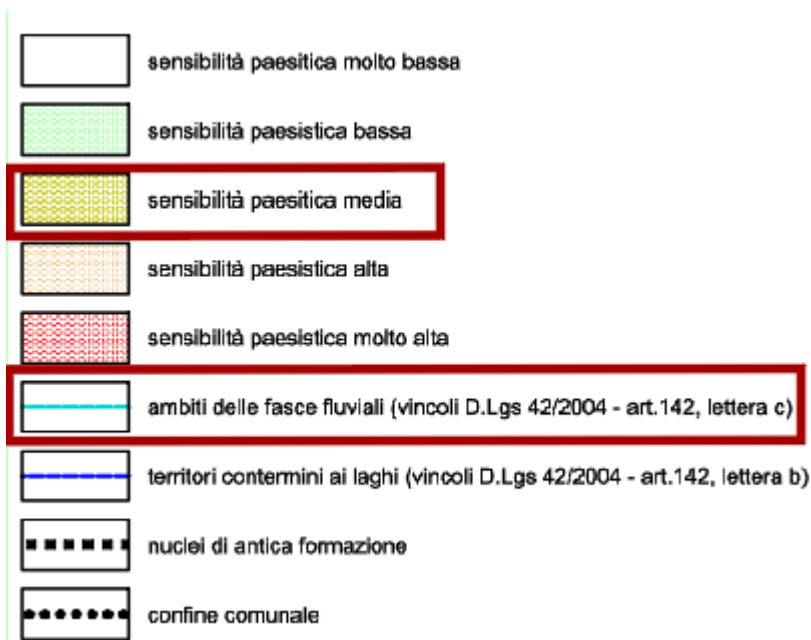


Tabella 1A. Criteri e parametri per determinare il grado di incidenza di un progetto

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto: parametri di valutazione	Incidenza:	
		SI	NO
<b>1. Incidenza tipologica e morfologica</b>	<b>Alterazione dei caratteri morfologici del luogo:</b>		
	- altezza e allineamento degli edifici	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	- andamento dei profili e dello skyline urbano	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	- profili di sezione urbana e rapporto con gli spazi aperti (strade, piazze, cortili)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	- prospetti pieni/vuoti: rapporto e/o allineamenti tra aperture (porte, finestre, vetrine) e superfici piene tenendo conto anche della presenza di logge, portici, bow-window e balconi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	- articolazione dei volumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



	Adozione di tipologie costruttive non affini a quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali			
	- tipologie di coperture prevalenti (piane, a falde, etc.) e relativi materiali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	- tipologia di manufatti in copertura: abbaini, terrazzi, lucernari,			
	aperture a nastro con modifica di falda e relativi materiali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Alterazione della continuità delle relazioni tra elementi architettonici e/o tra elementi naturalistici	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Caratterizzazione del progetto quale elemento di riqualificazione del sito	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.	Incidenza linguistica: stile, materiali, colori	Conflitto del progetto rispetto ai caratteri linguistici prevalenti nel contesto, inteso come intorno immediato	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3.	Incidenza visiva	Ingombro visivo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		Occultamento di visuali rilevanti	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		Prospetto su spazi pubblici	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Giudizio complessivo		<input type="checkbox"/>	<b>1</b>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<b>2</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>3</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>4</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>5</b>



Il giudizio complessivo si esprime in forma numerica secondo la seguente associazione tenendo conto delle valutazioni effettuate in riferimento ai criteri di valutazione della tabella 1B e ai parametri di valutazione della tabella 1A:

1 = Incidenza paesistica molto bassa

**2 = Incidenza paesistica bassa**

3 = Incidenza paesistica media

4 = Incidenza paesistica alta

5 = Incidenza paesistica molto alta

N.B. Nella colonna centrale sono indicate sinteticamente le motivazioni che hanno portato alla determinazione della classe di incidenza.

Determinazione del livello di impatto paesistico del progetto

Sensibilità del sito determinata dall'analisi PGT vigente:

3

Incidenza del progetto determinata in calce alla precedente *tabella 1B*:

2

La determinazione dell'impatto paesistico dell'intervento sulla base della seguente tabella riportante i giudizi complessivi relativi al grado di incidenza del progetto così come determinati seguendo le indicazioni di cui alla D.G.R. 8 novembre 2002 n. 7/II045 le "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti".

La tabella che segue esprime il grado di impatto paesistico del progetto derivante dai "giudizi complessivi", relativi alla classe di sensibilità paesistica del sito e al grado di incidenza paesistica del progetto.

Il livello di impatto paesistico deriva dal prodotto dei due valori numerici.

Sensibilità del sito x incidenza del progetto = Impatto paesistico dei progetti					
	3	2		6	
	GRADO DI INCIDENZA DEL PROGETTO				
CLASSE DI SENSIBILITÀ DEL SITO	1	2	3	4	5
5	5	10	15	<u>20</u>	<u>25</u>
4	4	8	12	<u>26</u>	<u>20</u>

3	3	6	9	12	15
2	2	4	6	8	10
1	1	2	3	4	5

Soglia di rilevanza: 5

Soglia di tolleranza: 16

Da 1 a 4: impatto paesistico sotto la soglia di rilevanza;

**Da 5 a 15: impatto paesistico sopra la soglia di rilevanza ma sotto la soglia di tolleranza;**

Da 16 a 25: impatto paesistico sopra la soglia di tolleranza.

Il progetto alla luce della classe di sensibilità paesistica del sito (sensibilità media, valore attribuito 3) e del proprio grado d'incidenza come sopra determinati (valore attribuito 2) dà luogo ad **un impatto paesistico sintetico di grado 6**, pertanto con un impatto paesistico sopra la soglia di rilevanza (5) ma sotto la soglia di tolleranza (15).

## **7 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

Le considerazioni complessive fatte in precedenza consentono di sostenere che le trasformazioni paesaggistiche conseguenti alla realizzazione del progetto non si pongono in contrasto con l'esigenza di tutela del vincolo e rispettano il contesto, per cui si possono ritenere paesisticamente compatibili con gli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

Se ne conclude dunque che il progetto risulta secondo il progettista idoneo e assentibile dal punto di vista paesistico in quanto: dal punto di vista ambientale l'intervento non altera le condizioni paesaggistiche.

L'intervento inoltre, non costituisce ostacolo alla percezione del paesaggio di specifici punti panoramici. Poiché l'incidenza dell'intervento non evidenzia modifiche rilevanti alla vegetazione, alla funzionalità ecologica ed idraulica, oltre che all'assetto storico insediativo, non sono previsti interventi di mitigazione paesistica per compensare l'eventuale modesta perdita dei caratteri identificativi degli elementi paesistici interessati nel loro rapporto con la classe di sensibilità attribuita al sito.

Brescia, giugno 2023