

Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche



CODICE
COMMESSA

LIVELLO
PROGETTAZIONE

D.P.R.
36/23

PROGRESSIVO
ELABORATO

CATEGORIA
OPERA

NUMERO
OPERA

REVISIONE

SCALA

B 2 5

D

e

0 0 1

I A

- -

R 2

===

LINEA FERROVIARIA BRESCIA - ISEO - EDOLO - AREA DI
INTERSCAMBIO E ADEGUAMENTO VIABILISTICO LOCALITA' PASSIRANO
Progetto Definitivo

STUDIO DI FATTIBILITA' AMBIENTALE

| Revisióni | Data | Descrizione | Redatto | Controllato |
|-----------|-----------|--|---------|-------------|
| 3 | | - | | |
| 2 | Mag. 2023 | Revisione a seguito integrazione progettuale | | |
| 1 | Ago. 2022 | Revisione a seguito RTV FERROVIENORD | | |
| 0 | Mar. 2022 | 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



Settori:
a) civile e ambientale
b) industriale
c) dell'informazione
n° A 639

Collaborazione

| REDATTO | CONTROLLATO | APPROVATO | DATA |
|-------------------------------|-------------|-----------|------|
| CODICE ARCHIVIO COLLABORATORE | | | AGG. |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

SOMMARIO

| | |
|---|-----------|
| 1. PREMESSA | 2 |
| 2. INQUADRAMENTO NORMATIVO | 2 |
| 2.1. IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE | 3 |
| 2.2. IL PIANO DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI BRESCIA | 4 |
| 3. STATO DI FATTO | 6 |
| 3.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE..... | 6 |
| 3.2. INQUADRAMENTO URBANISTICO | 8 |
| 4. OPERE IN PROGETTO | 12 |
| 5. ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI | 12 |
| 5.1 PREVISIONE DEGLI IMPATTI SUL PAESAGGIO | 12 |
| 6. PROBLEMATICHE AMBIENTALI ED INTERVENTI DI SALVAGUARDIA E MITIGAZIONE IN FASE DI COSTRUZIONE | 14 |
| 6.1. MISURE PER LA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO DOVUTO AI CANTIERI | 14 |
| 6.2. MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE A FINE LAVORI | 14 |
| 7. CONCLUSIONI | 14 |

1. PREMESSA

La presente relazione, mediante opportuna documentazione, dà conto sia dello stato dei luoghi (contesto paesaggistico e area di intervento) prima dell'esecuzione delle opere previste, sia delle caratteristiche progettuali dell'intervento, nonché rappresenta nel modo più chiaro ed esaustivo possibile lo stato dei luoghi dopo l'intervento.

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

Nell'attuale scenario legislativo, la tutela del paesaggio trova i suoi riferimenti fondamentali in ambito europeo nella Convenzione del Paesaggio, sottoscritta dallo Stato italiano a Firenze il 20 ottobre 2000, e in ambito nazionale nel Decreto Legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

Secondo quanto disposto dall'art. 146 comma 2 del D. Lgs. 42/2004 è previsto che i proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili ed aree di interesse paesaggistico, tutelati dalla legge, hanno l'obbligo di presentare alle Amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, e di astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l'autorizzazione. La norma al comma 3 del medesimo articolo prevede che la documentazione a corredo di un progetto sia preordinata alla verifica della compatibilità fra interesse paesaggistico tutelato ed intervento progettato.

A sua volta, il D.P.C.M. del 12 Dicembre 2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42" definisce le finalità, i criteri di redazione, i contenuti della relazione paesaggistica, congiuntamente al progetto dell'intervento che si intende realizzare ed alla relazione di progetto, dell'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi degli articoli 159, comma 1 e 146, comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

A tal fine, ai sensi dell'art. 146 commi 4 e 5 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, la documentazione che dovrà essere contenuta nella domanda di autorizzazione paesaggistica dovrà indicare:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice;
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

Dovrà inoltre contenere tutti gli elementi utili all'Ente competente per effettuare la verifica di conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali ed accertare:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

In tale decreto è altresì previsto che le Regioni, nell'esercizio delle attività di propria competenza, specificino e integrino i contenuti della relazione di cui sopra, in riferimento alle peculiarità territoriali ed alle tipologie di intervento.

In Regione Lombardia le disposizioni di cui al D. Lgs. 42/2004 sono state recepite con Legge Regionale 11 marzo 2005 n.12 "Legge per il governo del territorio" (pubblicata sul B.U.R.L. n.11 del 16 marzo 2005, 1° s.o.). Nello specifico, per la redazione della presente relazione si è fatto

riferimento alla D.G.R. della Regione Lombardia n. 9/2727 del 22/12/2011 “Criteri e procedure per l’esercizio delle funzioni amministrative in materia di tutela dei beni paesaggistici in attuazione della legge regionale 11 marzo 2005, n.12” (pubblicata sul BURL del 31 marzo 2006, 3° supplemento straordinario al n. 1 BURL n.2 del 13 gennaio 2012), che definisce i contenuti minimi della relazione paesaggistica, come già elencati all’art. 146, commi 4 e 5 del “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e si allega il documento “Esame dell’impatto paesistico dei progetti” approvato ai sensi dell’art. 30 delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale e secondo le “Linee guida” approvate con D.G.R. 8 novembre 2002 n. 7/II045.

2.1. IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il Piano Territoriale Regionale è stato approvato dal Consiglio Regionale della Lombardia il 19 gennaio 2010, ed ha acquisito efficacia dal 17 febbraio 2010 (aggiornato con d.c.r. n. 2578 del 29 novembre 2022).

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia è strumento di supporto all’attività di governo territoriale della Regione e definisce molti obiettivi territoriali tra cui:

- promuovere l’integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati.
- realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l’agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio.

Come evidenziato dallo stralcio della tavola 2 del Documento di Piano del PTR, l’area in esame non risulta ricompresa in alcuna “Zona di preservazione e salvaguardia ambientale”.

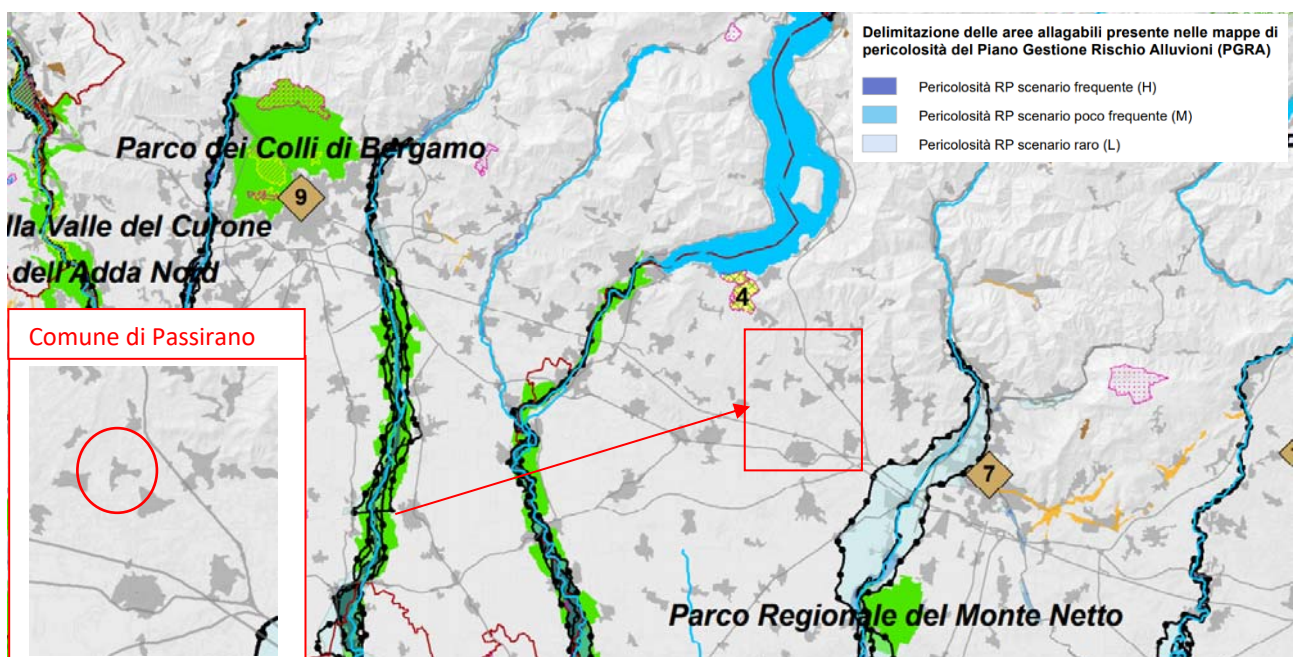


Figura 1: Tav 2 - Zona di preservazione e salvaguardia ambientale. (PTR- documento di piano).

2.2. IL PIANO DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI BRESCIA

Il PTCP definisce gli obiettivi generali di pianificazione territoriale di livello provinciale attraverso l'indicazione delle principali infrastrutture di mobilità, delle funzioni di interesse sovracomunale, di assetto idrogeologico e difesa del suolo, delle aree protette e della rete ecologica, dei criteri di sostenibilità ambientale dei sistemi insediativi locali. Con l'entrata in vigore del PTCP, i Piani di Governo del Territorio (PGT) sono approvati direttamente dai comuni previa verifica, da parte della Provincia, della compatibilità tra PGT, PTCP e integrazione al PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR) con la LR 31/2014 sulle politiche di riduzione di consumo di suolo.

Nel caso specifico, la zona interessata dall'intervento in progetto ricade all'interno degli "Ambiti di criticità" come riportato nello stralcio della Tav. 2.7 "Ricognizione delle tutele e dei beni paesaggistici e culturali".

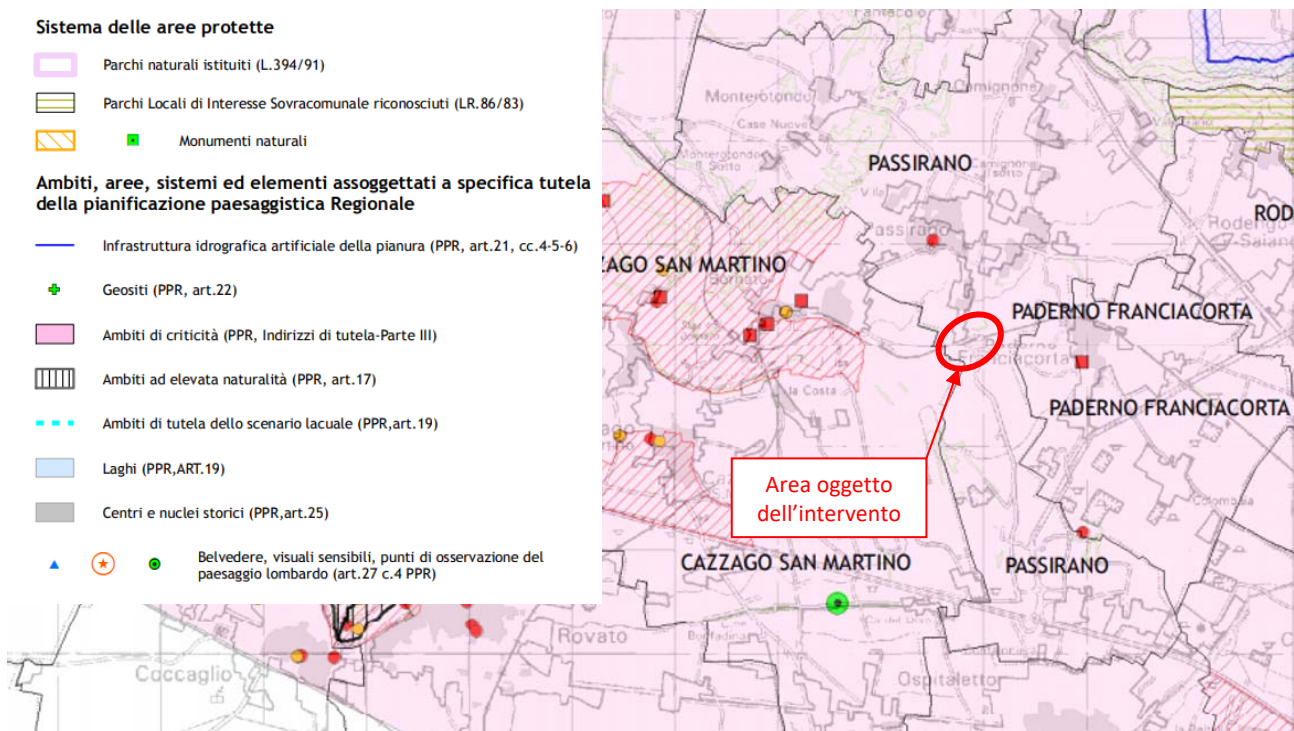


Figura 2: Stralcio della TAV. 2.7 del PTCP "Ricognizione delle tutele e dei beni paesaggistici e culturali"

Inoltre, come visibile nella tavola 3.3 del PTCP "Pressioni e sensibilità ambientali", mostrata di seguito, il principale elemento di pressione e sensibilità ambientale è dato dalla linea ferroviaria esistente.

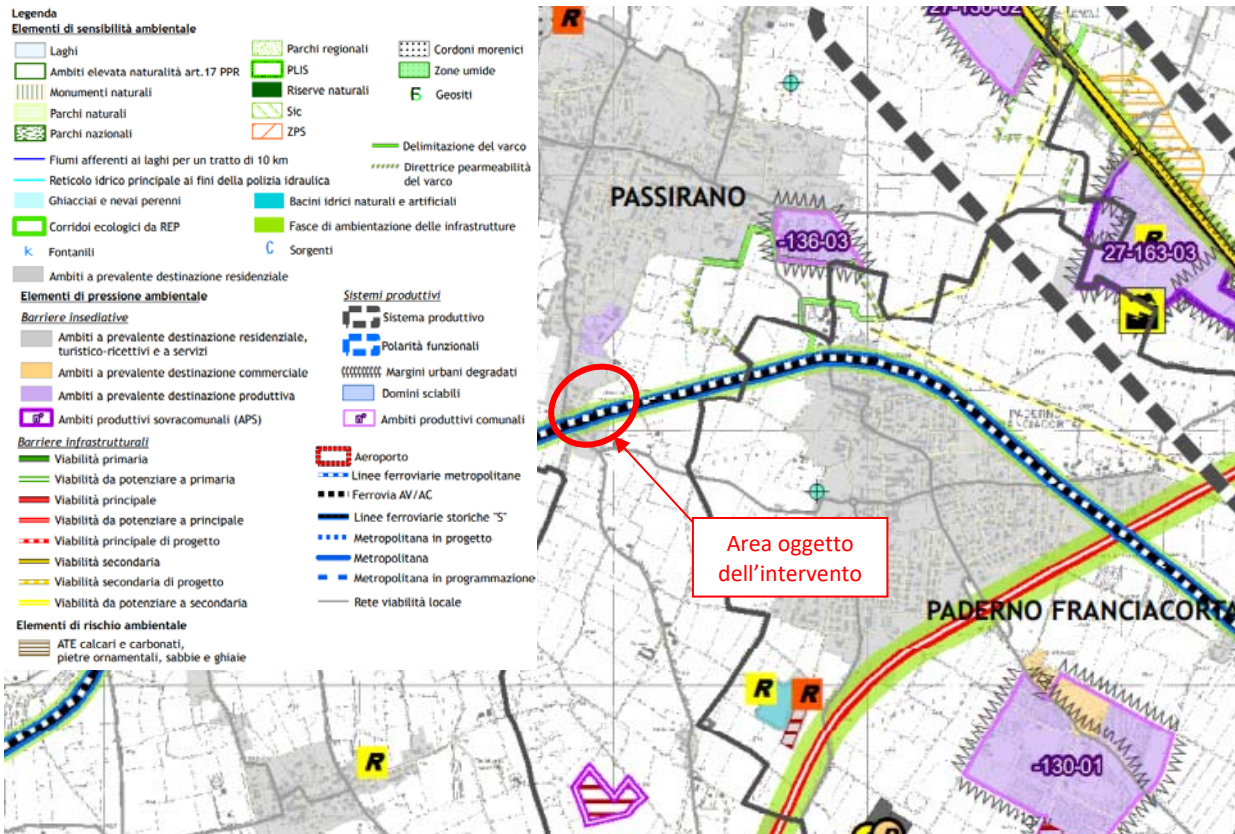


Figura 3: Stralcio della TAV. 3.3 del PTCP "Pressioni e sensibilità ambientali"

L'area oggetto dell'intervento inoltre non ricade in nessun ambito destinato all'attività agricola di interesse strategico o di valore paesistico ambientale come indicato nella figura seguente che riporta uno stralcio della TAV. 5 del PTCP "Ambiti Agricoli Strategici"

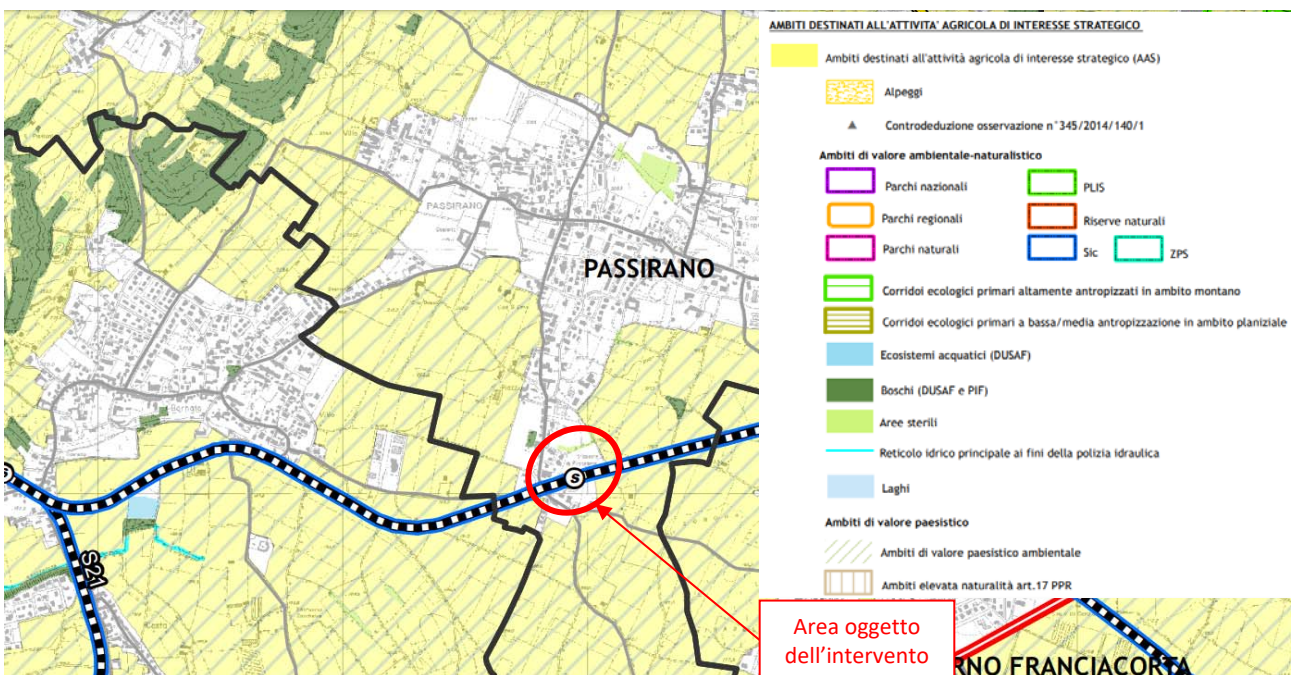


Figura 4: stralcio della TAV. 5 del PTCP "Ambiti Agricoli Strategici".

L'ambito di intervento è localizzato nel settore meridionale del territorio comunale di Passirano, a sud del centro abitato, lungo l'asse di via Roma – via Vallosa, in prossimità della frazione di Vallosa.



Figura 6: localizzazione area oggetto di intervento.

L'attuale stazione, situata sulla linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo, si trova all'interno del territorio comunale di Passirano, a sud dell'abitato. L'attuale La stazione ferroviaria, situata in via Stazione, angolo via Roma, serve principalmente i residenti, ma anche in parte da utenti provenienti dai vicini comuni di Paderno e Bornato, facilmente raggiungibili in pochi minuti di auto.



Figura 7: Piazzale della stazione di Passirano (fonte: Google Streetview).

L'area adiacente la stazione, come già evidenziato nello Studio trasportistico a supporto del progetto Definitivo, attualmente, è del tutto priva di qualsiasi attrezzatura o dotazione a servizio della stazione ferroviaria e presenta caratteristiche prestazionali e di accessibilità inadeguate.

3.2. INQUADRAMENTO URBANISTICO

Andando ad analizzare gli strumenti urbanistici vigenti a livello comunale (PGT) si riportano i seguenti estratti più rappresentativi.

- **Tav. 11.a – Carta dei Vincoli ambientali, architettonici e infrastrutturali (Documento di piano)**

Come è possibile osservare, l'area oggetto di interesse è soggetta a due vincoli di tipo infrastrutturale:

1. Fascia di rispetto ferroviario
2. Fascia di rispetto stradale

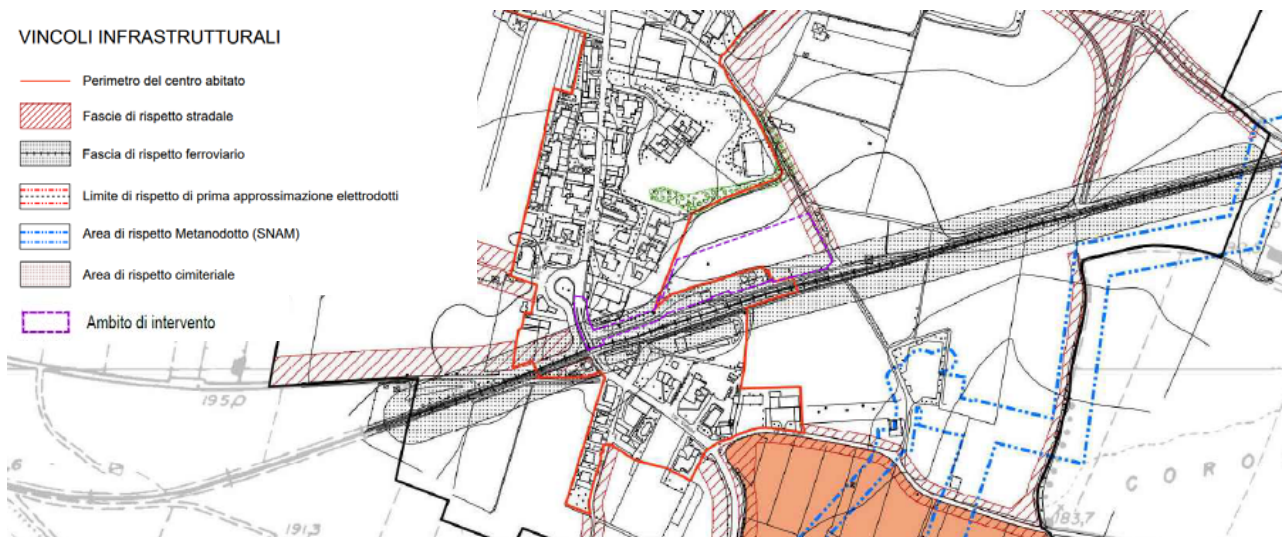


Figura 8: Tav. 11.a – Carta dei Vincoli ambientali, architettonici e infrastrutturali.

- **Tav. 2A – Carta dei Vincoli (Componente geologica)**

Come è possibile osservare, l'area oggetto di interesse è priva da altri vincoli di carattere idrogeologico/territoriale.

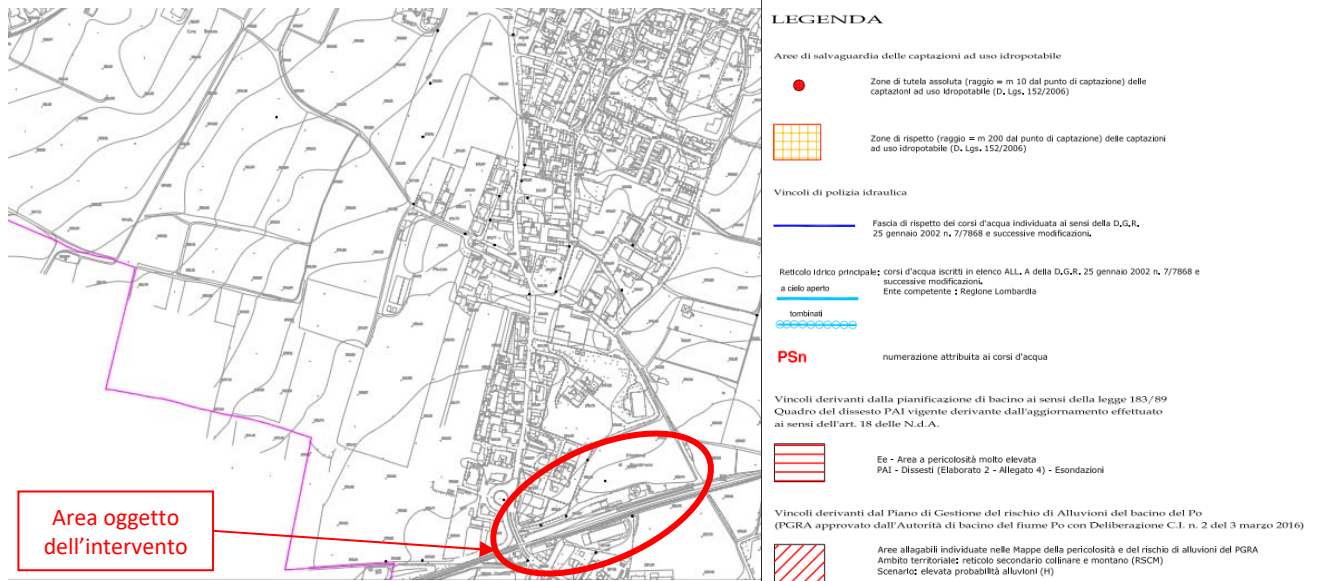


Figura 9: Tav. 11.a – Carta dei Vincoli.

• **Tav.6A - Carta della fattibilità geologica (Documento di piano)**

L'area oggetto di interesse ricade nella Classe 2 - Fattibilità senza particolari limitazioni, che include tutte le aree che non presentano particolari limitazioni all'utilizzo a scopi edificatori e/o alla modifica della destinazione d'uso. Tali aree, come indicato in legenda nella figura seguente sono aree pianeggianti caratterizzate da depositi prevalentemente ghiaioso-sabbiosi.

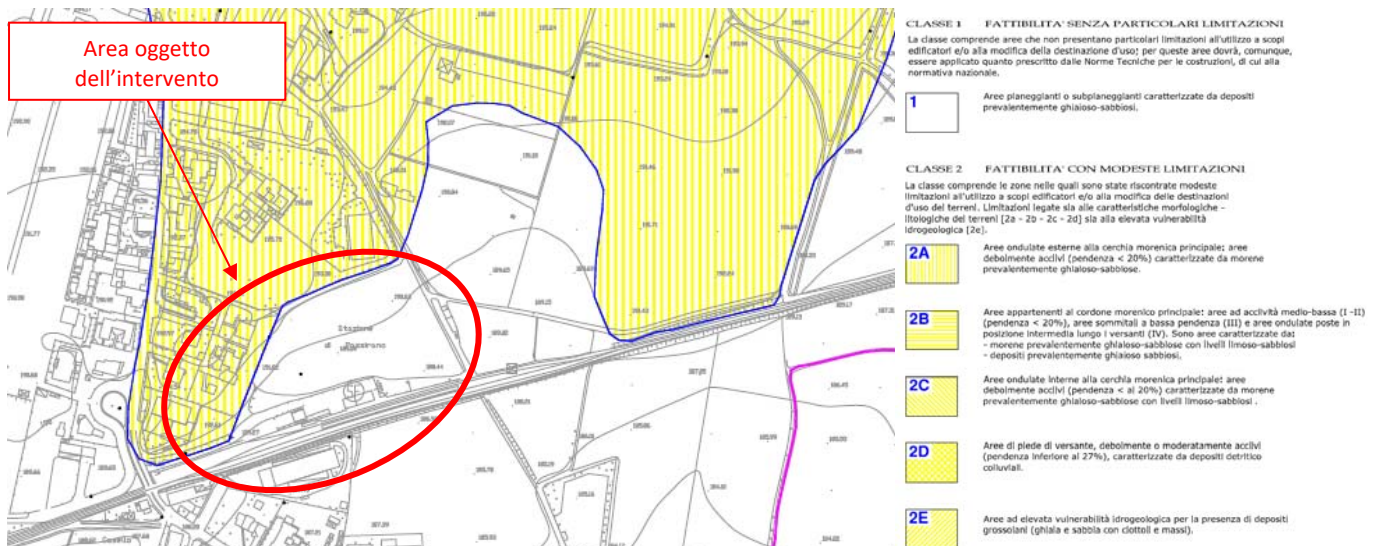


Figura 10: Tav.6A - Carta della fattibilità geologica.

• **Tav. PR02.e - Ambiti del tessuto urbano consolidato (Piano delle Regole)**

Tale carta mostra gli ambiti in cui ricade l'area oggetto dell'intervento, che sono regolamentati sulla base delle Norme Tecniche di attuazione nel Piano delle Regole. In tale tavola sono visibili anche i servizi in previsione (che fanno riferimento alle Norme di attuazione del Piano dei Servizi 07).

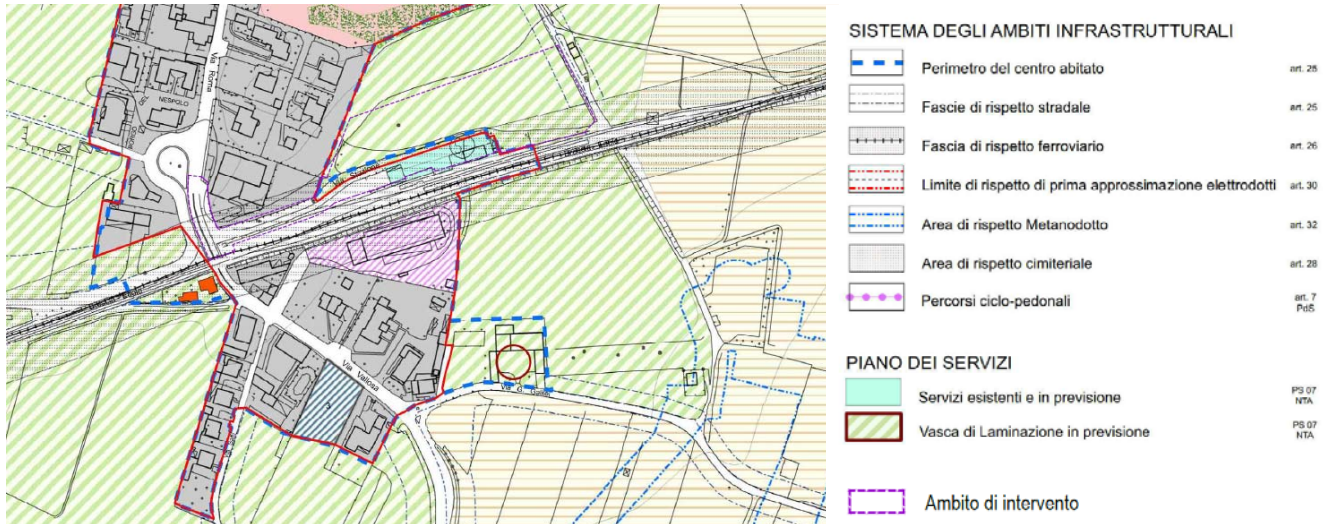


Figura 11: Tav.PR02.e - Ambiti del tessuto urbano consolidato

Di seguito si richiamano gli articoli 25 e 26 all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano delle Regole relativi alle aree soggette ai vincoli delle fasce di rispetto stradale e ferroviaria:

“Art. 25 Aree di rispetto stradale

Il PGT prevede ed indica, nella cartografia, la rete delle vie di comunicazione stradale. I tracciati stradali di progetto riportati in cartografia hanno valore indicativo e saranno definiti in sede di progettazione esecutiva. La loro definizione è demandata a specifici strumenti attuativi di settore, se relativi all'intera opera o alla progettazione esecutiva, se si riferiscono a riqualificazioni stradali di modesta rilevanza. Negli ambiti agricoli è consentita inoltre la costruzione di strade interpoderali di larghezza non superiore a 4 m d'iniziativa pubblica o consortile, anche se non previste dallo strumento urbanistico generale. Le dimensioni delle fasce di rispetto stradale sono indicate negli elaborati di Pr 01 e 02 la cui ampiezza è misurata dal confine stradale così come definito dall'art. 3 comma 1 punto 10 del D.Lgs 285/1992. Nelle fasce di rispetto stradale non è ammessa alcuna opera edilizia fuori e dentro terra. È tuttavia ammessa, previa approvazione degli enti competenti, la costruzione di: - cabine di distribuzione dell'energia elettrica e del gas; - parcheggi a raso; - impianti per la distribuzione dei carburanti nel rispetto della normativa di cui al successivo art. 27 - sostegni di linee telematiche, passaggio di reti in tubazioni sotterranee; - reti idriche e di fognatura, metanodotti e gasdotti. - Sono consentiti gli interventi volti alla realizzazione di autorimesse interrato assoggettate a vincolo di pertinenzialità da registrare e trascrivere a favore delle unità immobiliari già esistenti, nel limite prefissato dalla L 122/89 di 1 mq ogni 10 mc. Le realizzazioni delle autorimesse dovrà essere subordinata alla sottoscrizione di un atto unilaterale d'obbligo registrato e trascritto da parte del soggetto interessato di rinuncia all'indennizzo del valore del manufatto nel caso l'ente proprietario della strada intendesse adeguare la larghezza della strada stessa. Dovrà in ogni caso essere rispettata la normativa dell'Art.16 del D.Lgs. 285/92 e del relativo regolamento di attuazione relativa agli atti vietati nelle fasce di rispetto stradale ed ai triangoli di visibilità in corrispondenza di intersezioni stradali a raso. Le distanze da rispettare dal confine

stradale per la realizzazione di recinzione, per le piantumazioni, e per l'apertura dei canali dovranno rispettare quanto previsto dall'art. 26 D.P.R. 495/1992. Le cabine contenenti impianti tecnologici dovranno rispettare dal confine stradale, all'esterno del centro abitato, la distanza minima di 3 m così come previsto dall'art. 29 del D.P.R. 495/1992. Il limite delle fasce di rispetto equivale al limite di edificabilità, salvo diverse prescrizioni riportate specificatamente negli elaborati di Piano. In tal caso, le aree di rispetto, pur rimanendo comunque inedificate, fanno parte della superficie di intervento fondiario o territoriale ai fini dell'applicazione degli indici di fabbricabilità. Le aree di rispetto possono essere computate ai fini del calcolo dell'edificabilità consentita nelle zone agricole.

Art. 26 Aree di rispetto ferroviario

Il PGT individua la fascia di rispetto a protezione della rete ferroviaria, destinata esclusivamente ad impianti ed infrastrutture connesse alla funzione di trasporto pubblico. Ai sensi dell'art. 49 e seguenti del DPR 753/80 non è consentito costruire o ampliare edifici ad una distanza minore di 30 m dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia. 70 PIANO DELLE REGOLE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE Le aree ricadenti all'interno della fascia di rispetto sono computabili, ai fini edificatori, con i parametri urbanistici ed edilizi dell'ambito funzionale corrispondente."

• **Tav. DP 6 – Mobilità e classificazione funzionale delle strade**

Tale Carta riveste particolare importanza principalmente per quanto riguarda le opere stradali in progetto. Come è possibile osservare via Roma (il cui tratto finale è interessato dagli interventi) risulta essere una strada extra-urbana locale; mentre via Stazione viene classificata come strada urbana locale.

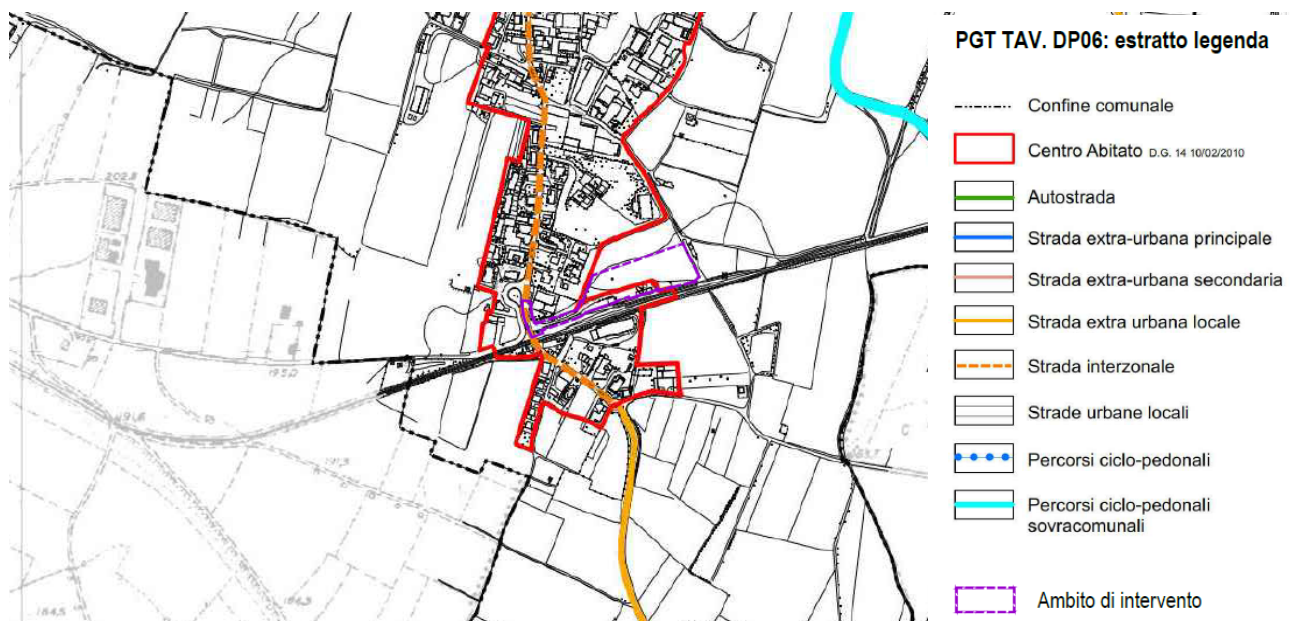


Figura 12: Tav.DP.6 - Mobilità e classificazione funzionale delle strade.

4. OPERE IN PROGETTO

Le opere prevedono in generale il rifacimento del punto di accesso alla stazione ferroviaria, compreso il rifacimento di via Stazione e del tratto terminale di via Roma.

È prevista inoltre la realizzazione di una nuova rotatoria ed un nuovo parcheggio a Nord di via Stazione, con relativi impianti:

- rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche ricadenti sulle aree impermeabili in progetto;
- rete elettrica di illuminazione.

Tutte queste opere saranno accompagnate da opere di pavimentazione esterna (realizzata mediante la posa di masselli autobloccanti per marciapiedi e area di ingresso all'edificio esistente della stazione ferroviaria), opere a verde (aiuole interne all'area oggetto dell'intervento) ed infine da opere accessorie quali la realizzazione di n° 2 pensiline per i nuovi stalli per biciclette e di una velostazione, posti nelle vicinanze dell'edificio della stazione ferroviaria esistente.

5. ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI

5.1 PREVISIONE DEGLI IMPATTI SUL PAESAGGIO

Le modificazioni nella percezione visiva del paesaggio si possono ricondurre a due tipologie:

- modificazioni dovute ad intrusione visiva;
- modificazione dovute ad ostruzione visiva.

“L'intrusione” è un indicatore di impatto qualitativo, con lo scopo di valutare se la morfologia dell'opera è in armonia con il contesto esistente e quindi compatibile con gli elementi più sensibili del paesaggio. Tale termine viene quindi utilizzato per indicare gli effetti sulla qualità della visuale che una generica struttura provoca sul paesaggio. Elemento importante della struttura è la tecnologia dei materiali impiegati e le tecniche costruttive. I materiali e la forma esteriore sono infatti “l'aspetto”, “l'immagine” della struttura, poiché attraverso di essi l'opera comunica con l'ambiente: l'aspetto dell'opera ha infatti la facoltà di distruggere o di esaltare il contesto stesso nel quale interagisce ed esso pertanto esige, sia nella scelta dei materiali che nella realizzazione, una particolare cura ed attenzione. L'intrusione visiva di un manufatto dipende, inoltre, dalle persone che la percepiscono e quindi presenta elementi di soggettività, a volte difficilmente misurabili.

Dal punto di vista quantitativo, l'intrusione visiva può essere valutata nella dipendenza della quantità di spazio occlusa dal campo visivo, per la sovrapposizione di un elemento estraneo.

Per “ostruzione” si intende invece una copertura dell'angolo visivo da parte delle opere progettate quantificabile in termini oggettivi, valutando cioè la dimensione dei nuovi manufatti in rapporto alla loro distanza dall'osservatore e le dimensioni di ciò che viene effettivamente schermato dall'ingombro dell'opera. Si tratta quindi di un fenomeno misurabile in termini ragionevolmente obiettivi.

Il progetto prevede nello specifico:

- **opere stradali e di pavimentazione esterna:** realizzazione di strade e parcheggi e di marciapiedi e percorsi pedonali (in masselli autobloccanti), con conseguente modifica della destinazione d'uso di parte di un terreno attualmente agricolo;
- **opere di fognatura:** realizzazione di nuovi tratti fognari e relativi pozzetti di ispezione in c.a., nonché la realizzazione di n° 3 sistemi di smaltimento delle acque mediante pozzi perdenti posti al di sotto delle aree verdi in progetto. Tali opere non saranno visibili dall'esterno in

quanto completamente interrati (al di sotto della strada o dell'area a verde) e saranno quindi visibili solamente i chiusini per l'accessibilità ai manufatti;

- **opere elettriche:** realizzazione di nuovi collegamenti elettrici anche in questo caso con relativi manufatti in c.a. per l'illuminazione esterna e della velostazione. Tali opere non saranno visibili dall'esterno, ad eccezione degli apparecchi illuminanti che saranno del tipo a LED;
- **opere accessorie:** pensiline per stalli biciclette, velostazione. Tali opere sono le uniche che rimarranno visibili a lavori ultimati e che quindi generano un impatto sul paesaggio, rispetto allo stato di fatto.

Nella fase di progettazione delle opere sarà importante valutare con attenzione le fasi di cantierizzazione per i possibili impatti sul comparto ambientale ed il paesaggio, pur essendo di durata limitata nel tempo.

6. PROBLEMATICHE AMBIENTALI ED INTERVENTI DI SALVAGUARDIA E MITIGAZIONE IN FASE DI COSTRUZIONE

6.1. MISURE PER LA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO DOVUTO AI CANTIERI

La definizione delle misure da adottare per la mitigazione degli impatti generati dalle polveri sui ricettori circostanti le aree di lavoro è basata sul criterio di impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle stesse aree e, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento.

Le principali azioni consistono nella riduzione delle emissioni, privilegiando processi di lavorazione ad umido, nella predisposizione di barriere fisiche alla dispersione e nella implementazione di buone pratiche di cantiere (suddivise in approcci primari ed approcci secondari) che riducano al minimo la produzione di polveri e la conseguente dispersione. Gli interventi da adottare per bloccare le polveri consisteranno in:

- pavimentazione bituminosa nelle aree carrabili interne ai cantieri.
- bagnatura delle piste, dei piazzali e delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere, finalizzata ad impedire il sollevamento delle particelle di polvere da parte delle ruote dei mezzi e a legare le stesse particelle fini al suolo. Tale operazione sarà eseguita tramite autobotti.
- l'abbattimento della polverosità con sistemi ad umido in aree particolarmente critiche e/o mediante aspirazione localizzata tramite sistemi di captazione.

Gli altri interventi di mitigazione che agiscono direttamente sulle sorgenti di polverosità e che dovranno essere adottati comprendono:

- la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto;
- particolare attenzione dovrà inoltre essere posta alla modalità ed ai tempi di carico e scarico, alla disposizione razionale dei cumuli di scarico e all'alternanza delle operazioni di stesa;
- nelle zone di lavorazione dovrà essere imposta e fatta rispettare una velocità dei mezzi modesta e comunque adeguata alla situazione reale dei piani di transito;
- i mezzi di trasporto dovranno essere di standard emissivo Euro 5 o successivo e sottoposti a continua manutenzione.
- Infine, le attività di scavo e di movimentazione terre dovranno essere interrotte in caso di velocità del vento superiore a 6 m/s.

6.2. MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE A FINE LAVORI

Premesso il contesto urbanistico, i suoli occupati temporaneamente per le operazioni di cantiere saranno restituiti agli usi preesistenti.

7. CONCLUSIONI

Sulla base delle considerazioni espone nei capitoli precedenti e, dal momento che la quasi totalità delle opere in progetto risulta posta a piano campagna, trattandosi di un parcheggio d'interscambio senza particolari strutture con quote di elevazione superiori rispetto alle zone edificate limitrofe ed agli stessi edifici di stazione, si ritiene che tali opere non costituiranno elemento di disturbo in considerazione della valenza paesaggistica dell'area in cui le opere stesse andranno ad inserirsi.