



### COMUNE DI BRESCIA

Assessorato alle Politiche della Mobilità e ai Servizi Istituzionali  
Area Pianificazione Urbana e Mobilità  
Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico

SINDACO  
ASSESSORE  
DIRIGENTE  
COORDINATORE

Dott. Emilio Del Bono  
Avv. Federico Manzoni  
Ing. Stefano Sbardella  
Ing. Andrea Debernardi



### **ELENCO OSSERVAZIONI al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, adottato con Deliberazione di Giunta N. 761 del 12 dicembre 2017.**

DATA

Febbraio 2018



---

**1 OSSERVAZIONE DI ANDREA GALLINA (P.G. 6705/2018)**

---

P.G. 6705 dell'11.01.2018  
U. 6.7 - Fanci. n. 1.8.2013

Lonato del Garda, 10 gennaio 2018

Sono uno studente di Comunicazione all'Università IULM di Milano, ma nel tempo libero sono un grande appassionato di mobilità e trasporto pubblico.

Mi capita molto spesso di venire a Brescia e di usufruire delle autolinee urbane e della metropolitana gestite da Brescia Mobilità. Trovo che il servizio sia molto buono, specialmente se confrontato con altre città italiane di medie dimensioni, tuttavia vorrei proporre alcune migliorie.

## I BUS

Per la mia esperienza, una delle difficoltà maggiori alla fruizione del servizio di autolinee di Brescia è la presenza di moltissimi sensi unici: il fatto che l'autobus percorra una via all'andata e un'altra via al ritorno permette sicuramente di servire due strade anziché una, ma fa sì che i percorsi siano più difficilmente memorizzabili e meno intuitivi per l'utenza.

Nel mio "progetto" ho quindi cercato di *ridurre al minimo i sensi unici* e di *rettificare le linee*, in modo da ridurre le svolte e velocizzare quindi i percorsi.

Questa operazione non è sempre stata possibile sfruttando le strade esistenti. Ho cercato di ridurre al minimo le modifiche alla viabilità per contenere i costi del progetto, tuttavia alcuni interventi si sono resi necessari:

*Via Solferino*: trasformare la via in strada a doppio senso lungo tutta la sua lunghezza, almeno per gli autobus.

*Via Floriano Ferramola*: trasformazione a doppio senso fino a Via San Martino della Battaglia (compresa intersezione col ring), almeno per gli autobus

*Via Trieste*: inversione del senso di marcia tra Via Mazzini e Piazzale Arnaldo

*Traversa I Via Angelo Canossi*: inversione del senso di marcia di fronte a Piazza Mercato, nel Villaggio Prealpino.

*Incrocio Via Rocca d'Anfo-Via Monte Suello*: realizzazione di un nuovo incrocio per permettere agli autobus diretti verso nord di svoltare direttamente in Via Rocca d'Anfo da Via Monte Suello senza dover utilizzare l'incrocio con Via Achille Papa.

*Via Fratelli Cairoli/Via Dante*: trasformazione a doppio senso (compreso l'incrocio col ring), almeno per gli autobus.

Ho sviluppato le linee più importanti, tralasciando le linee 14 e 17, per le quali non avevo modifiche sostanziali da proporre.

La frequenza dei passaggi andrebbe aumentata, anche nelle ore di morbida, per migliorare l'attrattività verso l'utenza (allo stato attuale linee importanti come la 2 la sera dopo le 21.00 effettuano un solo passaggio ogni ora, mentre sarebbe utile avere frequenze più elevate, magari con una sperimentazione il sabato sera).

Il cadenzamento andrebbe migliorato (ad esempio la linea 7 presenta una distribuzione dei passaggi abbastanza irregolare).

11/2/2018  
6.7 - 1.8/2013

## IL TRAM

Le modifiche alla viabilità ipotizzate per gli autobus potranno tornare utili per instradare il tram nelle vie cittadine. In particolare il PUMS ipotizza la conversione delle linee 2 e 3 in linee tramviarie. Per il passaggio nel quartiere Chiesanuova si è però ipotizzata anche un'estensione della metropolitana.

Una soluzione mediana, alternativa allo scenario P proposto nel PUMS, potrebbe consistere nel realizzare in primis due linee tramviarie: Pendolina-Bornata e Via Valcamonica-Centro-Bornata e mantenere un servizio di LAM sull'asse Chiesanuova-Via Corsica-Stazione.

In seguito si potrà valutare, se ci saranno i fondi, di realizzare l'estensione della metropolitana.

## LA METROPOLITANA

Nello scenario P è stata individuata come prioritaria l'estensione della metropolitana fino a *San Vigilio*. Tra le tratte individuate nello scenario M, è sicuramente questa quella che potrà attrarre i maggiori volumi di passeggeri.

Tuttavia trovo molto importante anche la sua estensione fino a *Rezzato*, con interscambio presso la stazione ferroviaria e il futuro SFM bresciano, per creare un effetto rete. Ma aggiungerei anche che sarebbe importante estenderla fino a servire il centro di Rezzato fino alla costruzione di una stazione con parcheggio scambiatore nei pressi della gardesana occidentale per intercettare il traffico automobilistico e sgravare quindi la rete stradale.

Per quanto riguarda il terzo prolungamento, quello diretto a *Chiesanuova*, suggerirei di prolungarlo fino a servire Roncadelle e anche qui un parcheggio scambiatore appena fuori dal centro abitato per intercettare il traffico proveniente dalla SP235. Questo prolungamento si configurerà come linea indipendente con interscambio presso la Stazione di Lamarmora. (dal momento che, a meno di interventi invasivi, da Roncadelle i treni potranno andare solo in direzione S. Eufemia). I treni potranno essere instradati sulla nuova linea tramite l'interconnessione già predisposta in galleria nei pressi della Stazione di Lamarmora.

Naturalmente gli interventi di prolungamento della metropolitana sono molto onerosi, ed andranno distribuiti negli anni, ma uno scenario più ampio ci consente di avere uno sguardo più completo sul futuro della mobilità bresciana.

Di seguito un'analisi delle modifiche da me proposte alle linee di autobus, attuabili nel breve periodo con gli interventi urbanistici sopracitati.

Le mappe sono visualizzabili anche in forma interattiva al seguente link:

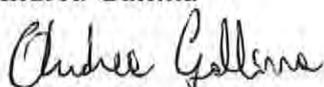
<https://goo.gl/9vemyP>

(<https://drive.google.com/open?id=117SJOYJvt-IsA0zVBn48nOPQQmE&usp=sharing>)

Ribadisco di non essere un tecnico, ed ammetto che molto spesso nel leggere il PUMS ho avuto difficoltà a comprenderne i contenuti, tuttavia spero che questo mio contributo possa essere utile.

Distinti Saluti,

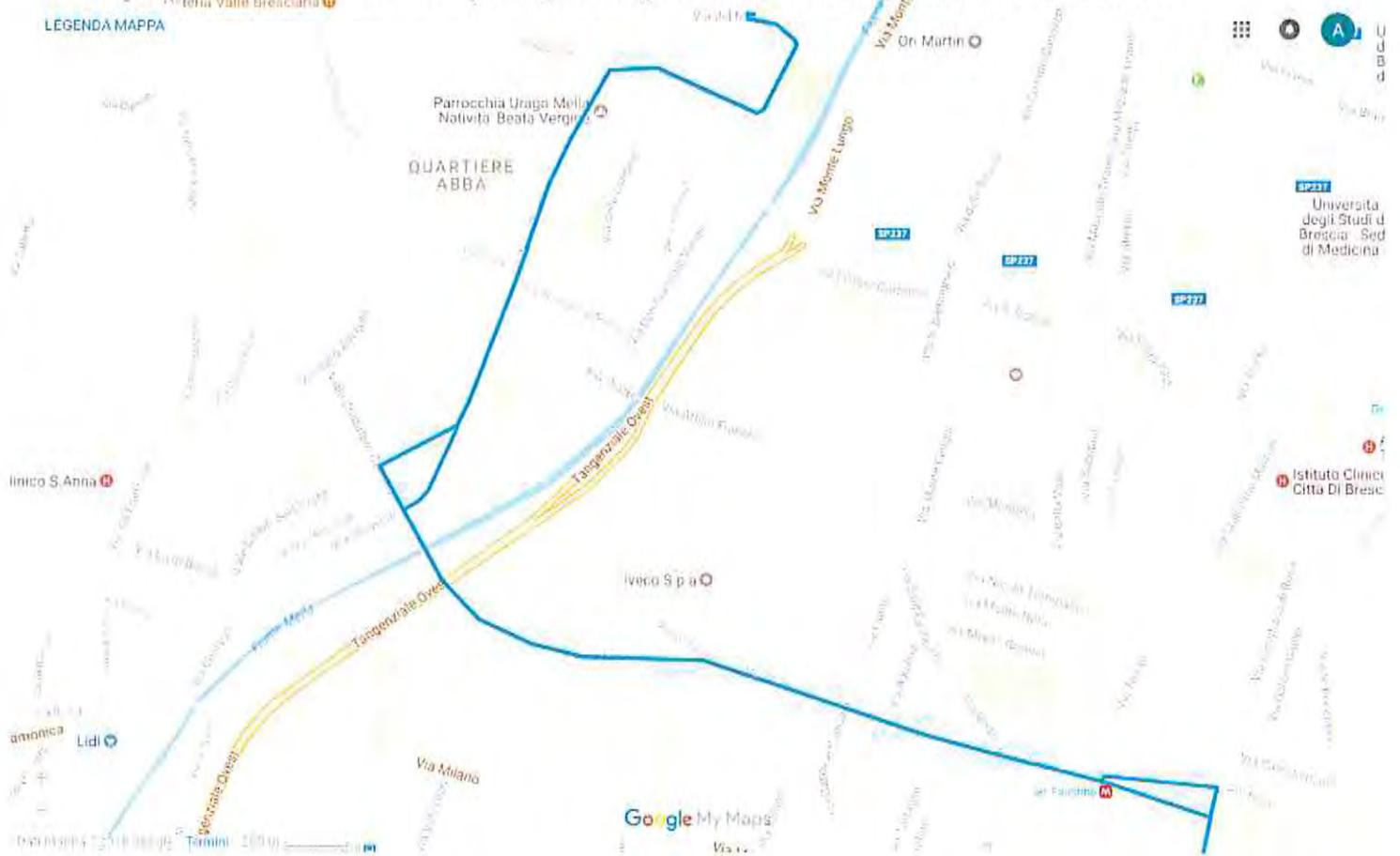
Andrea Gallina



e-MAIL: AANDREJS@ICLOUD.COM

**Linea Pendolina-Sanpolino (2):** rettifica di percorso senza sensi unici nell'Oltremella, utilizzando come asse principale Via della Chiesa e Via Chiusure. Senso unico lungo l'ultimo tratto di Via Chiusure. La linea prosegue lungo Via Volturno fino alla M S. Faustino.

LEGENDA MAPPA



In seguito si percorre la preferenziale Fossa Bagni (Via Pusterla nel senso opposto), Galleria Tito Speri, Via S. Martino della Battaglia, Via Solferino rinnovata, Via Cremona.

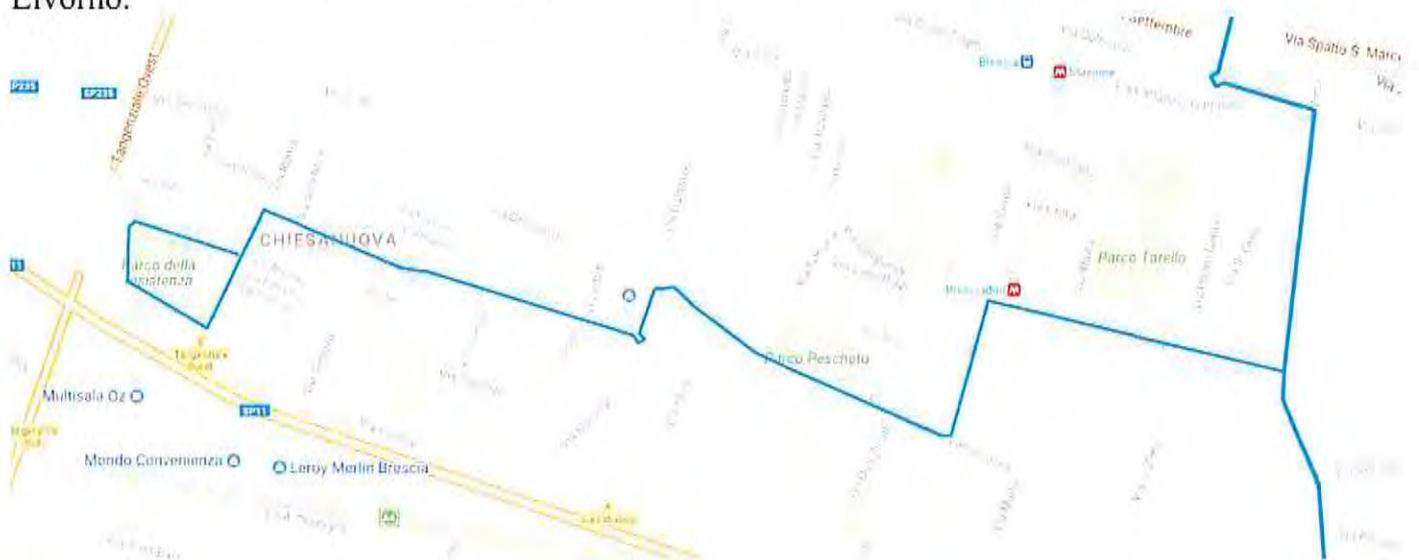
LEGENDA MAPPA



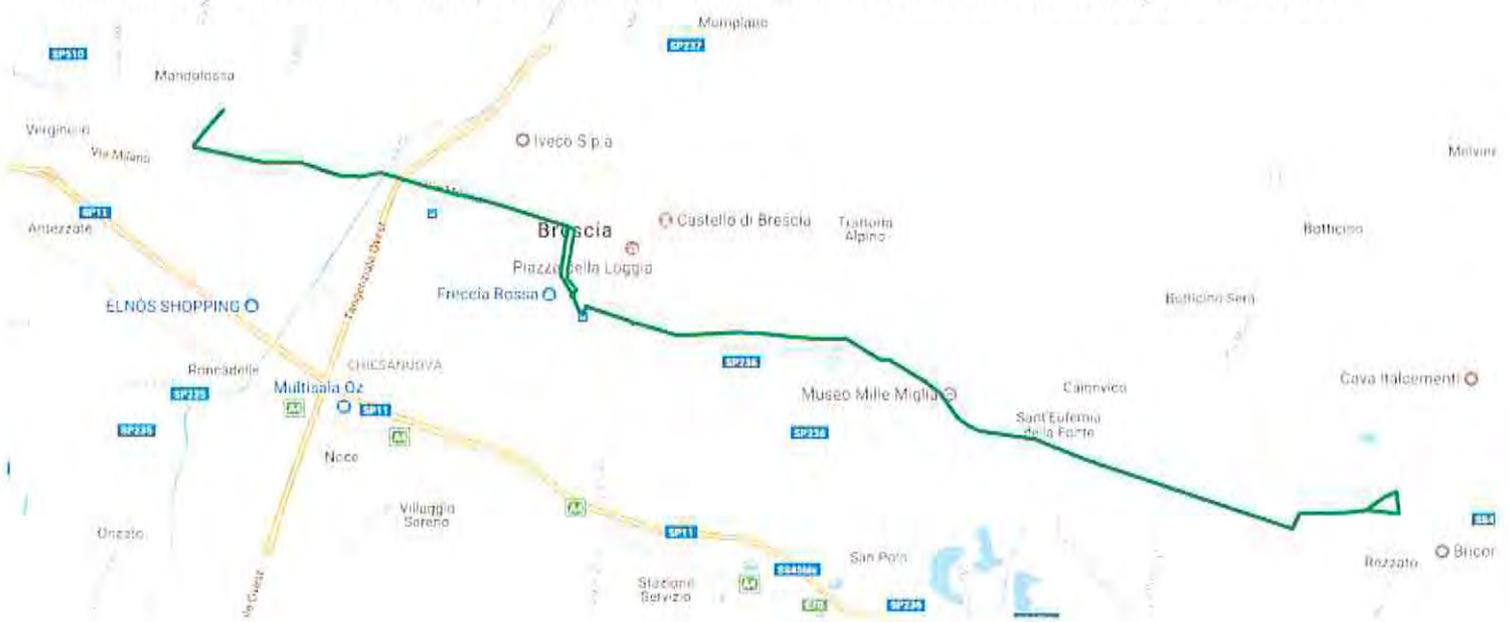
Dopo Via Cremona ho considerato un percorso alternativo fino a M Sanpolino.



Oppure un percorso più simile a quello già esistente: Via Cefalonia, interscambio M Brescia2, Via Cipro, Via Lamarmora, Via Salgari, via Fura, Via Roma e un anello di ritorno in Via Livorno.



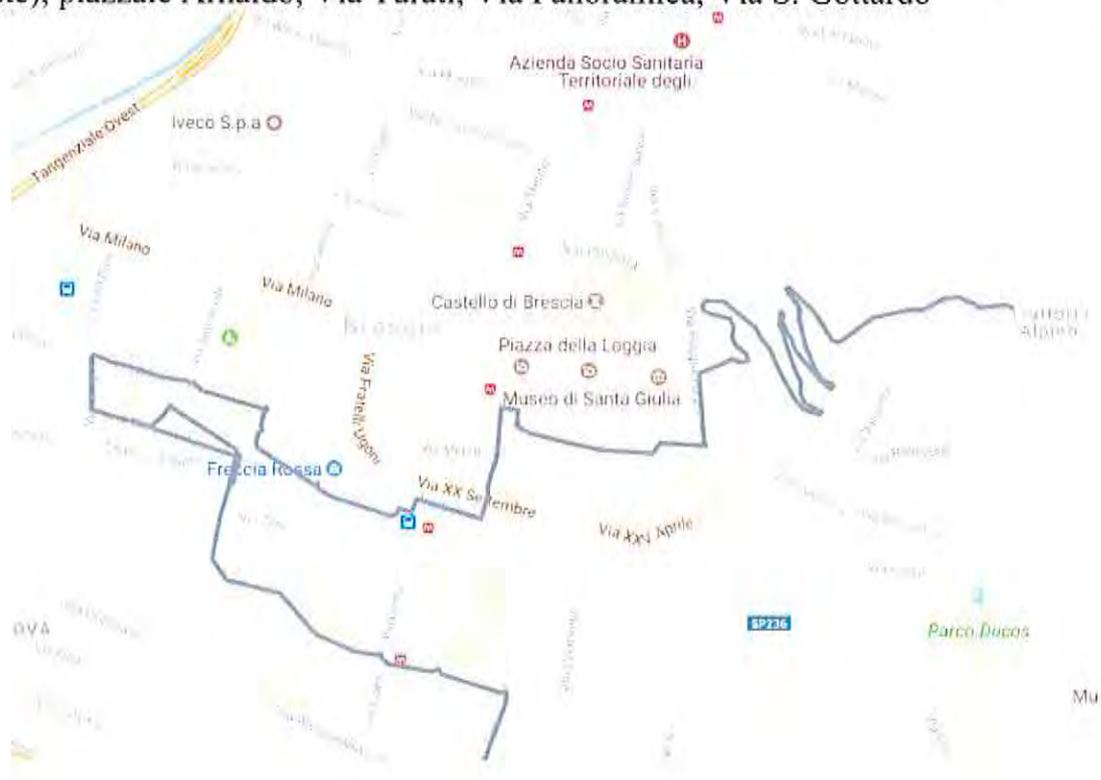
**Linea Badia-Rezzato (3):** praticamente uguale all'attuale linea 3, salvo il percorso su Via Badia anziché Via Valcamonica e il percorso sulla rinnovata Via Solferino subito dopo la stazione.



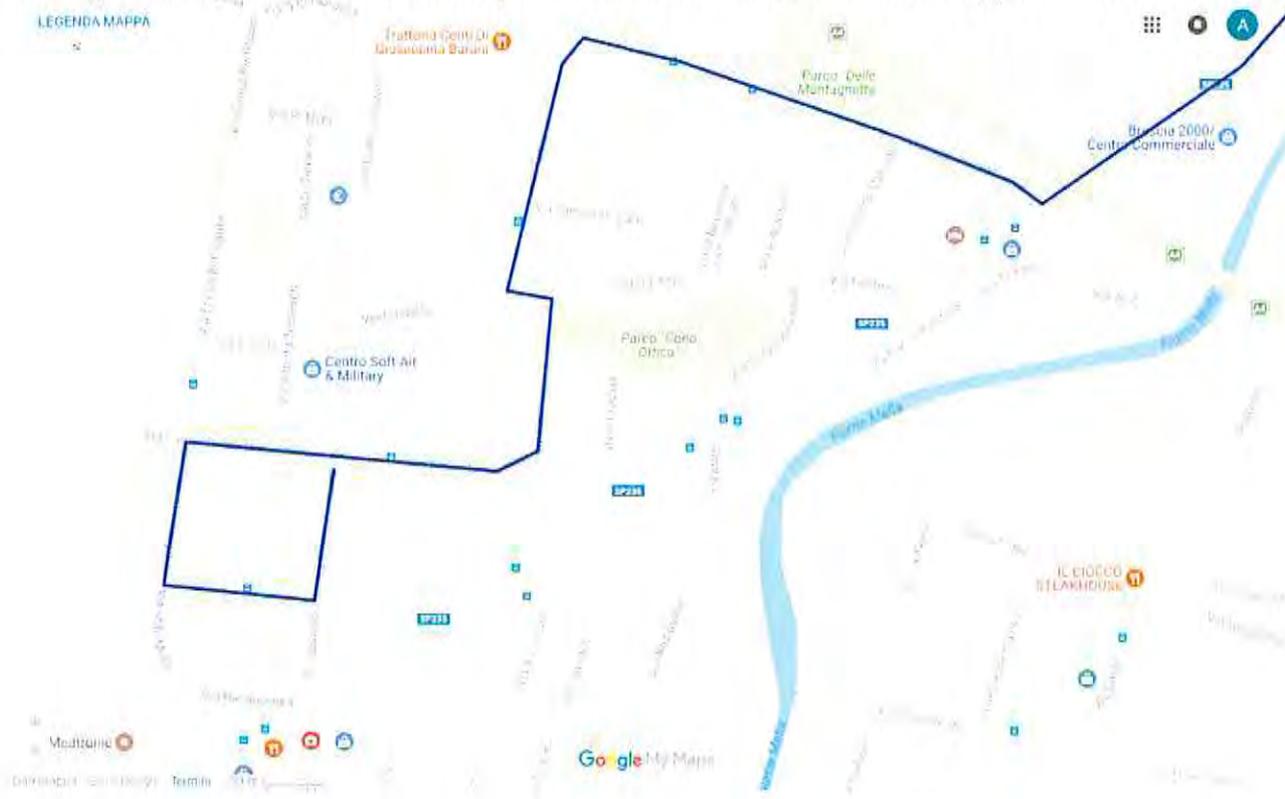
**Linea San Zeno-San Gottardo (4,6):** anello a San Zeno, prosegue su Via San Zeno fino a Via Cefalonia, continua verso ovest, interscambio M Brescia2 e svolta verso nord su Via Dalmazia.



Passa attraverso il Quartiere I Maggio, Via Lunga, Via Rose, Via Togni, Stazione FS, Via Solferino rinnovata, Via Gramsci, interscambio M Vittoria, Corso Magenta (al ritorno rinnovata via Trieste), piazzale Arnaldo, Via Turati, Via Panoramica, Via S. Gottardo



**Linea Caino-Roncadelle (7):** Praticamente uguale all'attuale, salvo il percorso a Roncadelle, che ho ripulito dai sensi unici, tranne per l'anello di ritorno in Via Giuseppe di Vittorio.



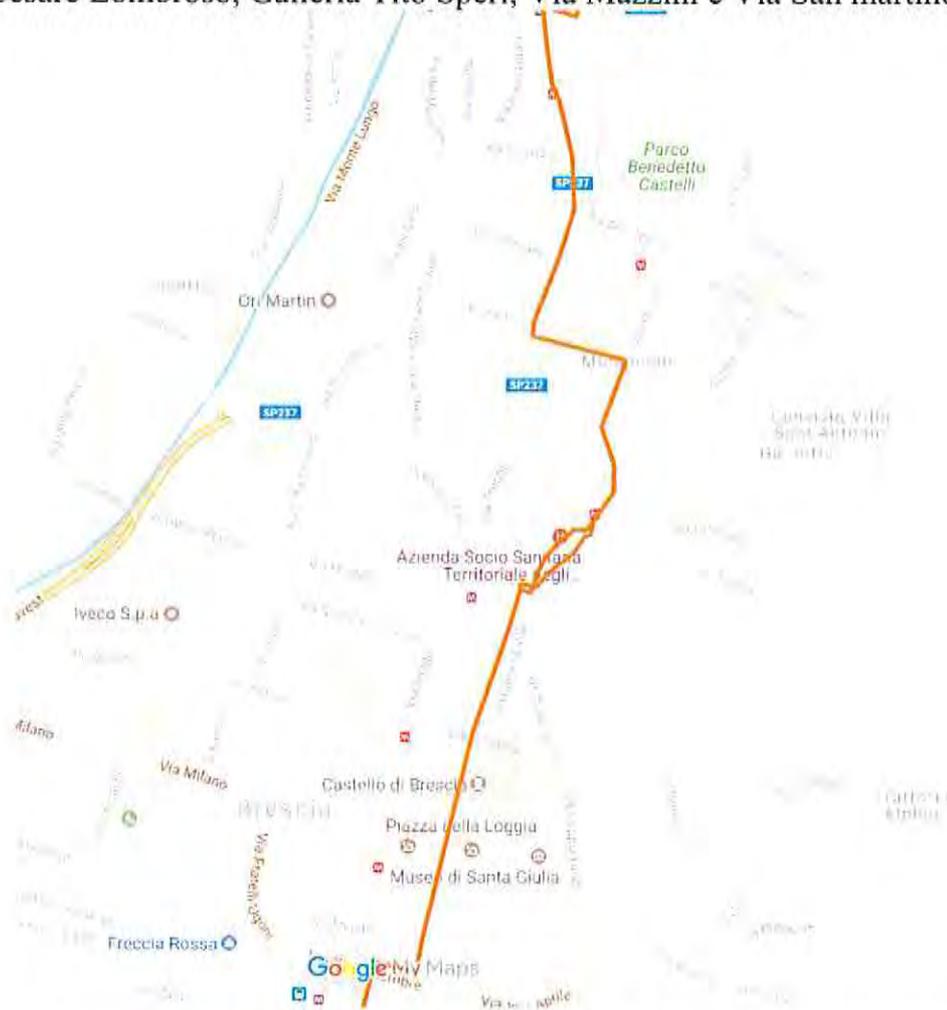
**Linea Concesio-Poncarale (10):** ho rettificato il percorso tra Concesio e Bovezzo, sfruttando l'asse Via Mattei-Via Kennedy-Via Battisti-Via Sabbioncelli.



In seguito la linea percorre Via Paolo VI e in senso unico Via Canossi, Traversa Ventiduesima e Traversa Ottava (Via Canossi, Via del Brolo, Via Terza al ritorno). I due sensi di marcia si ricongiungono su Via Pietro Tamburini, poi la linea svolta a destra e intercambia con M Prealpino.



La linea prosegue lungo Via Triumplina e svolta a sinistra in Via Branze, interscambio con M Europa, M Ospedale. Poi Via Marcantonio Ducco (Via S. Rocchino al ritorno), Via Crocifissa di Rosa, Via Cesare Lombroso, Galleria Tito Speri, Via Mazzini e Via San martino della Battaglia.



Il percorso rimane uguale a quello attuale fino al Villaggio Sereno, dove ho eliminato i sensi unici sfruttando l'asse della Traversa Dodicesima. A Flero la linea percorre Via XXV Aprile e continua fino a Poncarale seguendo il percorso attuale.



**Linea Collebeato-Botticino (11):** percorso identico fino a Via Casazza, da dove l'autobus prosegue su Via Miliziade Tirandi e via Fausto Gamba.



Dopo Via Vittorio Veneto, la linea svolta in Via Monte Nero, Via Rocca d'Anfo per poi dirigersi verso sud su Via Trento (al ritorno sfruttando il nuovo incrocio Via Rocca d'Anfo-Via Monte Suello). La linea interscambia con la M S. Faustino, poi si dirige verso il centro attraverso la Galleria Tito Speri. Corso Magenta verso est, la rinnovata Via Trieste verso nord. Prosegue in Piazzale Arnaldo, su Viale Venezia e fino a Botticino seguendo il percorso attuale.



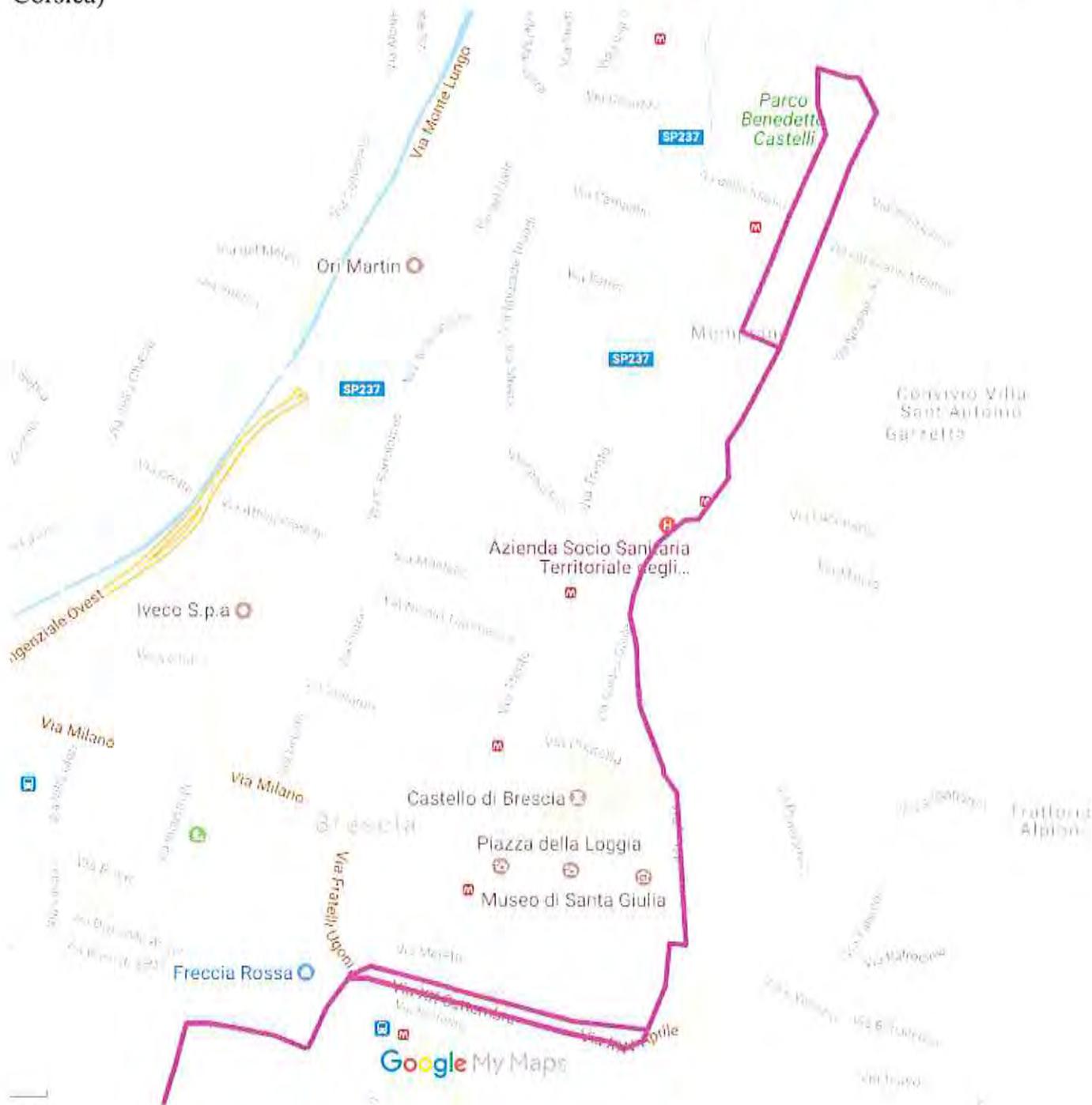
**Linea Gussago-Poliambulanza (13):** prosegue come da percorso attuale fino alla fine di Via Attilio Franchi, da qui continua su Via Montello e svolta in Vittorio Veneto, Via Leonardo da Vinci, interscambio con M S. Faustino, Via Pusterla, Via Turati, Via Fratelli Lechi (al ritorno Via Mantova).



Via Luigi Cadorna, Viale Duca degli Abruzzi, Via Federico Balestrieri, Via Don Pinzoni e termina alla stazione M Poliambulanza.



**Linea Mompiano-Noce (15):** Anello di ritorno sfruttando Via Ambaraga, Via Fontane, Via Montedenno, Via Sorelle Agazzi, Viale Europa. Procede in Via Branze (interscambio M Europa), Via Schivardi, Via Marcantonio Ducco (al ritorno Via S. Rocchino), Via S. Rocchino, Via Turati, Piazzale Arnaldo, Via Spalto S. Marco, Via Vittorio Emanuele II (al ritorno Via XX Settembre), Via Corsica, Via Zara, Via Dalmazia (in alternativa potrebbe procedere lungo Via Corsica)



In seguito procede come da percorso attuale, con capolinea nella zona industriale.

**Linea Violino-Buffalora (9-12):** ho eliminato i sensi unici nel Villaggio Violino, sfruttando Via Violino di Sotto e Via Re Rotari. Purtroppo il sottopasso della linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo in Via Violino di Sotto non consente il passaggio degli autobus per la sua altezza limitata, ma lo si potrebbe adeguare in futuro. Il bus prosegue su Via Valcamonica, Via Chiusure, Via Volturno e il percorso prosegue invariato fino a Via Fratelli Ugoni.



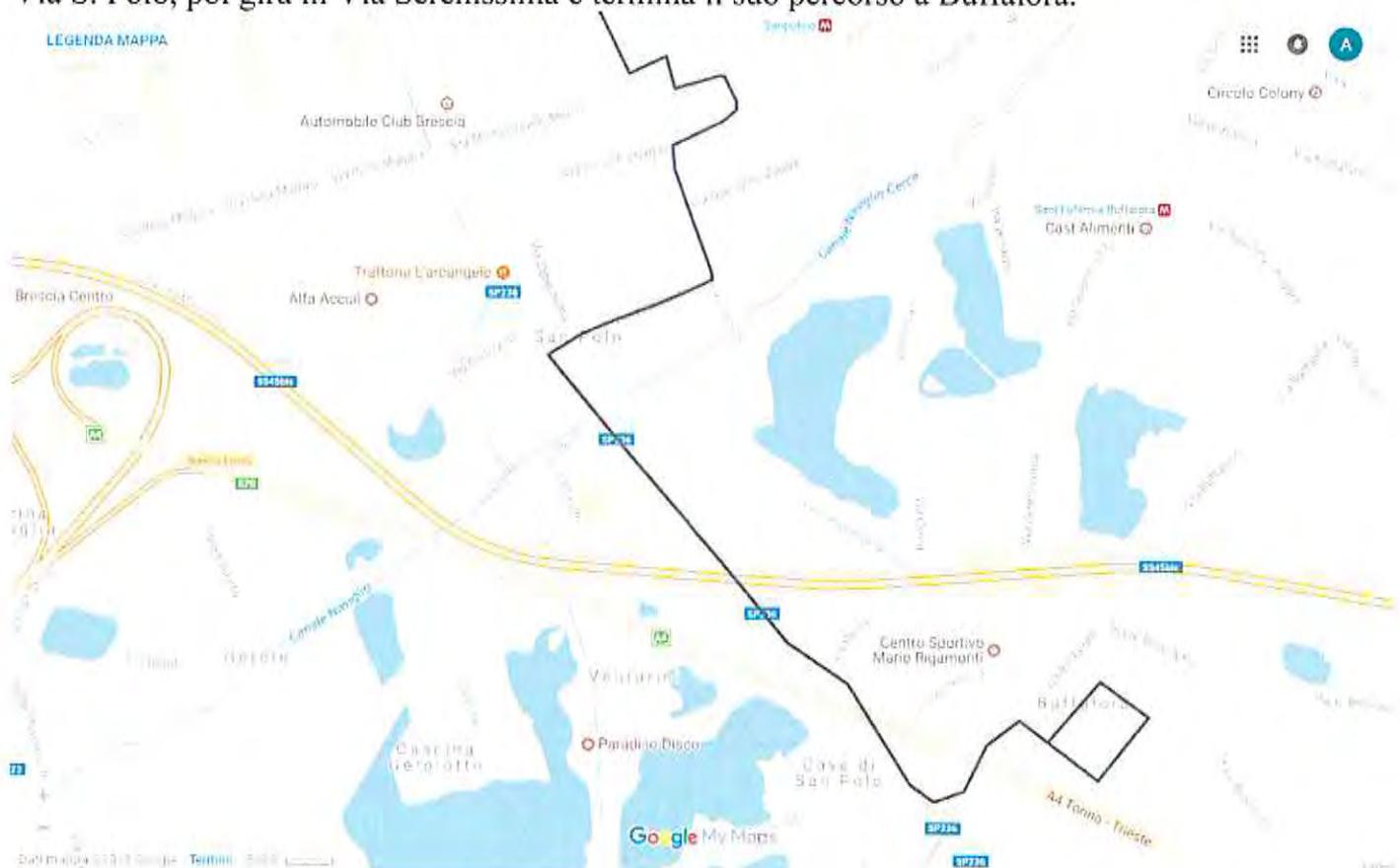
L'autobus prosegue sulla rinnovata Via Fratelli Cairoli/Via Dante, interscambia con M Vittoria, Corso Zanardelli, Via S. Martino della Battaglia, Via XXV Aprile (al ritorno Via Spalto S. Marco)



In seguito prosegue su Via Luigi Cadorna, Via Foro Boario, Via S. Polo. Svolta su Via Tiepolo, poi Via Donatello, Via Bramante, Via Verrocchio e intercambio con la M S. Polo. Via Cimabue, Via Pietro Vannucci, Via Lucio Fiorentini, Via Vittorio Arici.



Via S. Polo, poi gira in Via Serenissima e termina il suo percorso a Buffalora.



**Linea Castelmella Nord-Montini (16):** come da linea attuale fino al Villaggio Violino, dove ho eliminato i sensi unici sfruttando Via Re Rotari. Poi prosegue su Via Valcamonica, Via Albertano da Brescia, Via del Franzone, Via Giovanbattista da Farfengo, Viale Caduti del Lavoro, Viale Cristoforo Colombo, Via dei Cominazzi, Via della Chiesa, Via del Risorgimento.



Prosegue poi su Via Oberdan, Via Fabio Filzi, Via Zadei, Via Antonio Schivardi, Via Nikolajewka, Via Montini e capolinea in Via Egidio Dabbeni.





---

**2 OSSERVAZIONE DI CONFESERCENTI (P.G. 11356/2018)**

---

Spett.le Comune di Brescia  
Settore Mobilità Eliminazione Barriere  
Architettoniche e Trasporto Pubblico  
Via Marconi, 12 - Brescia

[mobilitaetraffico@pec.comune.brescia.it](mailto:mobilitaetraffico@pec.comune.brescia.it)

**OGGETTO: PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE DELIBERAZIONE G.C.  
N. 761 DEL 12.12.2017 - PRESENTAZIONE OSSERVAZIONI**

Il sottoscritto Alessio Merigo nato a Brescia 03/03/953 e residente a Cellatica (BS) in Via Caporalino n.46, Direttore generale della Confesercenti della Lombardia Orientale con sede in Brescia Via E. Salgari n.2/6, in relazione al Piano Urbano Mobilità Sostenibile adottato con deliberazione G.C. n. 761 del 12.12.2017, inoltra le seguenti osservazioni.

**PREMESSA**

Il PUMS rappresenta un'occasione importante per orientare le politiche future di un ampio territorio partendo dalla rilevazione dello stato di fatto e dalle prospettive di sviluppo e mobilità della comunità.

Il Piano adottato dalla Giunta Comunale segue i principi europei recepiti con le Linee Guida approvate dall'ordinamento italiano nel 2017 e si colloca nell'alveo degli obiettivi programmatici dell'Amministrazione Comunale di Brescia per il mandato 2013 -2018, volti a promuovere la **mobilità sostenibile** perseguendo una cultura dell'**intermodalità**, favorendo la mobilità non motorizzata, sostenendo il trasporto pubblico e riorientando la mobilità automobilistica privata.

Abbiamo assistito negli ultimi 15 anni a notevoli trasformazioni nell'offerta di trasporto, con alcune realizzazioni, la metropolitana e i potenziamento del sistema tangenziale su tutti, che hanno significativamente condizionato la domanda di mobilità.

Brescia, 17 gennaio 2018  
Prot. N. 31/18/AM/sb

In questo contesto Brescia continua ad avere una forte capacità di attrazione, anche per effetto di una tendenziale crescita demografica della provincia con particolare riferimento ai comuni della prima corona urbana e della seconda corona metropolitana.

Con particolare riferimento al traffico automobilistico nel periodo 2004 – 2014, la figura 2.3 dell'allegato F del PUMS indica un traffico uguale o in aumento nella zona a sud della ferrovia (zona tangenziale sud), traffico costante a ovest del fiume Mella (zona tangenziale ovest) e traffico uguale o in diminuzione a nord della ferrovia e a est del fiume Mella (area identificabile in buona parte con il centro storico cittadino). Nello specifico il traffico sugli assi viari più centrali si è ridotto in misura consistente (ad esempio oltre il 20% sul ring) a fronte di una crescita imponente di alcuni assi periferici (ad esempio +25% tangenziale sud), peraltro caratterizzati da un significativo potenziamento infrastrutturale.

Il minore traffico automobilistico nelle zone centrali è riconducibile al cosiddetto “effetto metropolitana”, a un rafforzamento delle zone ZTL e alle politiche della sosta adottate.

**Registriamo tuttavia che tali azioni (ztl e sosta in particolare) non sempre sono state orientate a valutare l'impatto sulla sostenibilità del provvedimento per la rete commerciale coinvolta.**

Il PUMS conferma le misure di governo della mobilità oggi consolidate, sviluppando le seguenti ulteriori azioni:

- Valorizzazione dei servizi ferroviari
- Implementazione di nuove linee urbane
- Riordino delle autolinee extraurbane
- Rafforzamento delle politiche di domanda per modificare le abitudini dei cittadini verso ciclopeditività e trasporto pubblico.

Vengono quindi delineati tre scenari di riferimento:

- Scenario B: volto a potenziare il sistema di trasporto pubblico di area urbana mediante busvie complementari alla metropolitana
- Scenario T: che introduce tramvie in sostituzione di busvie
- Scenario M: con estensione della metropolitana.

Ne consegue uno scenario di sintesi “**Scenario di Piano P**” basato su 4 linee di forza:

- Linea metropolitana M1 estesa a Nord
- Linea tramviaria T2 Oltremella (Pendolina) – Centro – Stazione FS – Fiera
- Linea tramviaria T3 Oltremella (Vallecamonica) – Centro – Bornata
- Linea bus B4 Ospedale – Veneto – Stazione FS - Foro Boario – S.Polo.

“Lo scenario è completato dal potenziamento della rete ciclabile, **dall'estensione del perimetro della sosta tariffata**, e dall'implementazione di **politiche di domanda**, volte a fidelizzare l'utenza del trasporto pubblico e ad ampliare la platea degli utenti che prendono in considerazione scelte modali diverse dalla mobilità motorizzata individuale”.

La complessità delle tematiche da affrontare è notevole e la nostra attenzione sarà prevalentemente dedicata agli aspetti commerciali e turistici.

## COMMERCIO E TURISMO A BRESCIA

Abbiamo assistito nel decennio 2007 – 2017 a un significativo impoverimento del commercio tradizionale, a fronte di una crescita rilevante di ristorazione e turismo. La grande recessione ha trasformato profondamente il volto delle città, modificando la composizione delle attività urbane e scambiando le vetrine dei negozi con pub, bar, ristoranti e attività turistiche. In provincia di Brescia dal 2007 a oggi sono scomparse oltre 2000 imprese del commercio in sede fissa, il 13,5% del totale. Attività che sono state parzialmente ‘sostituite’ da pubblici esercizi e attività ricettive (+692, per un incremento del 8,0%).

Il comune di Brescia non è estraneo a queste dinamiche. Anzi, in molte aree del comune capoluogo assistiamo ancora a veri e propri fenomeni di desertificazione commerciale con conseguente crescita di situazioni di degrado e insicurezza per residenti, visitatori e titolari di imprese.

Lo testimonia anche una recente rilevazione door to door condotta dalla nostra associazione in oltre 50 vie commerciali del centro storico di Brescia. Abbiamo censito complessivamente 1368 immobili commerciali. Di questi il 79% (1.082) risultava “aperto” al momento della rilevazione, ed era a tutti gli effetti sede di un’attività imprenditoriale, mentre risultavano chiusi al pubblico ben il 21% dei locali (286).

Nel contempo, le indagini condotte da Confesercenti tramite il noto Istituto di ricerca SWG, sulle abitudini di acquisto nel centro storico di Brescia, forniscono una dettagliata fotografia delle modalità di fruizione del centro cittadino da parte dei consumatori bresciani.

Dall’indagine emerge che il centro storico del capoluogo rappresenta ancora per i residenti a Brescia e nei comuni limitrofi un discreto polo di attrazione, punto di riferimento soprattutto per gli acquisti nei settori abbigliamento, libri, articoli di profumeria, ottica, l’intimo e la gioielleria.

Emergono tuttavia preoccupanti segnali da parte dei residenti nei comuni dell’hinterland, per cui il centro storico di Brescia non è più il principale luogo d’elezione per gli acquisti, sostituito di fatto dai numerosi centri commerciali che lo circondano, divenuti sempre più riferimento per gli acquisti alimentari, di casalinghi, TV e computer, articoli sportivi, telefonia e giocattoli.

Il tema dell’accessibilità si conferma di fondamentale importanza. Gli intervistati non evidenziano da questo punto di vista gravi problemi: quasi i nove decimi ritengono, infatti, che il centro storico di Brescia sia facilmente raggiungibile, eppure al primo posto tra gli aspetti che convincerebbero a frequentare maggiormente il centro di Brescia per fare i suoi acquisti viene indicato proprio l’aumento del numero dei parcheggi. Allo stesso tempo l’ampia disponibilità di parcheggi rappresenta uno dei principali driver di scelta dei luoghi di shopping alternativi al centro storico.

Da notare inoltre che coloro che raggiungono il centro storico in auto, oltre a richiedere maggiori parcheggi, richiamano fortemente il potenziamento del trasporto pubblico, evidentemente non ritenuto attualmente una valida alternativa al mezzo proprio.

Rileviamo che la fortuna dei centri commerciali posizionati a ridosso della città deriva proprio dalla disponibilità di parcheggi e dalla facile accessibilità. Pertanto possiamo ritenere che esista a tutti gli effetti nella fruizione dei centri commerciali il binomio mezzo privato – shopping.

Alla luce di questi elementi e mantenendo viva l'opinione che per i consumatori la possibilità di accesso nelle immediate vicinanze del centro storico sia fondamentale, rileviamo come sia necessario, per completare il PUMS, analizzare nel dettaglio l'impatto che esso determina sulle attività imprenditoriali dell'artigianato, del commercio, del turismo e dei servizi presenti.

Pur nella consapevolezza che il PUMS contenga ancora numerosi elementi d'incertezza, riteniamo positivo il fatto che il trasporto pubblico, oggi fortemente caratterizzato dalla metropolitana sull'asse nord sud est, venga integrato con previsioni di collegamento est ovest e complementari all'offerta attuale.

Per quanto riguarda l'accessibilità con i mezzi privati e la sosta, riteniamo fondamentale mantenere da un lato il principio della rotazione nella sosta, accompagnato da politiche tariffarie più elastiche e meno penalizzanti per il fruitori.

In questo ambito rilanciamo la nostra proposta di incentivazione della sosta veloce e della rotazione dei posti auto introducendo la possibilità di sosta gratuita per i primi 30 minuti e rimodulando le tariffe con una minore incidenza nella prima ora di sosta, soprattutto per quanto riguarda il parcheggio di Piazza Vittoria (es. Tariffa primi 30 minuti: gratuita/€ 0,50; Totale 1<sup>a</sup> ora € 1,20 ; 2<sup>a</sup> ora 2,40 ; totale 2 ore € 3,60).

In considerazione del fatto che l'Amministrazione Comunale sta sviluppando importanti politiche di attrattività turistica, riteniamo che possa essere considerata interessante la scelta di rafforzare i parcheggi scambiatori lungo la direttrice est ovest a maggiore rilevanza turistica , con contestuali facilitazioni all'accesso alla zona monumentale. Da questo punto di vista non va sottovalutato il fatto di poter favorire l'accesso al centro storico con mezzi privati dei turisti, così come avviene nella maggior parte delle destinazioni turistiche internazionali.

Confidando in un positivo accoglimento, è gradita l'occasione per porgere distinti i saluti.

IL DIRETTORE GENERALE

Alessio Merigo



---

### **3 OSSERVAZIONE DELL'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI BRESCIA (P.G. 11366/2018)**

---



PROT. N. UNBSCLE  
Brescia, 17/01/2018

7377 / 2018

**Comune di Brescia**  
**Settore Mobilità, Eliminazione Barriere**  
**Architettoniche e Trasporto Pubblico**  
**Via Marconi 12 – BRESCIA**  
e-mail (PEC): [mobilitaetraffico@pec.comune.brescia.it](mailto:mobilitaetraffico@pec.comune.brescia.it)

**Oggetto: Osservazione al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) riguardante il tronco di via Branze, tra le intersezioni con via Triumplina e viale Europa** (deliberazione della Giunta Comunale n. 761 in data 12.12.2017 è stato adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ai sensi dell'art 3 del D.M. 4 agosto 2017)

L'Università degli Studi di Brescia, come è noto, ha il suo Campus universitario più significativo a nord della città, con le Macroaree di Medicina ed Ingegneria. Nel programma triennale delle opere pubbliche dell'Università è previsto un suo ampliamento con la realizzazione di nuovi edifici adibiti alla didattica. Tale Campus si rileva compatto, ad eccezione di una sola strada che lo attraversa, Via Branze, dividendo l'area di Ingegneria: in particolare l'area a nord accoglie due Dipartimenti di Ingegneria, il Laboratorio di prove materiali e le strutture che garantiscono i servizi di ristorazione e residenza a studenti e docenti, mentre a sud sono localizzati il Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di Matematica (DICATAM) e quelli della Macroarea di Medicina.

Di conseguenza tale strada si presenta come "barriera" tra le due aree universitarie ed è interessata da rilevanti flussi pedonali di attraversamento. Questo ha causato, anche recentemente, un grave incidente ad una docente che stava attraversando la strada in corrispondenza di un attraversamento pedonale. Per ovviare in parte a questa criticità, il Comune di Brescia ha avviato dei lavori di riqualificazione della strada, inserendo sul lato sud una pista ciclabile in sede propria ed elevando la pavimentazione stradale all'ingresso degli edifici d'Ingegneria.

E

Protocollo N.0011366/2018 del 17/01/2018

COMUNE DI BRESCIA  
Comune di Brescia - PG

Eccetto le attività universitarie, Via Branze, nel tronco tra l'intersezione con Via Triumplina e Viale Europa, presenta solo una residenza privata sul lato sud della strada, in quanto il centro Ca' Nòa presenta un suo accesso da Via Triumplina.

Nel PUMS, alla tav. 04c *"Mappa degli interventi invariati di piano - Sistema della mobilità dolce e moderazione del traffico -Isole ambientali, Zone 30, Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU)"* il tronco di Via Branze viene inserito solo all'interno di una ZPRU, che "pur queste aree non facciano parte di un insieme di interventi sistematici, come è il caso delle isole ambientali, qualora si intervenisse sulla viabilità anche in maniera puntuale si dovrà avere un'attenzione particolare alla mobilità dolce e alla qualità dell'ambiente urbano". Pertanto la Tav. 06.a *"Tavola di sintesi delle azioni di piano"* conferma che Via Branze non viene interessata da nessuno degli interventi previsti dal PUMS.

Nelle Tav. 05.0 e 05.h *"Flussogrammi di Traffico"* si rilevano i flussogrammi simulati di traffico, per l'ora di punta del mattino, e si leggono i seguenti valori per il tronco di via Branze:

- al 2016 (anno di riferimento) il flusso di traffico orario sulla corsia nord è compreso nel range 0÷1.000 veic/h, mentre sulla corsia sud il range è da 1.000÷2.000 veic/h;

- al 2026 (anno dello scenario di progetto) il traffico nei due sensi di marcia non cambia rispetto al 2016 e solo con la realizzazione delle nuove linee tranviarie e del prolungamento della metropolitana a sud del Comune di Brescia il valore della corsia nord scende nel range 0÷1.000 veic./h.

Pertanto il traffico che interessa Via Branze, simulato nell'ora di punta del mattino, risulta nel range più basso (0÷1.000 vic./h) o poco più per la corsia nord e si presume che il traffico con origine/destinazione la sede universitaria sia di gran lunga maggiore del traffico in transito, cioè con origine/destinazione diversa dal campus universitario. Quest'ultimo flusso di traffico potrebbe utilizzare via Dello Stadio, che per ampiezza della strada e presenze urbanistiche si presterebbe molto meglio rispetto a via Branze.

Di conseguenza si chiede che il tronco di Via Branze, tra l'intersezione con Via Triumplina e quella con Viale Europa, sia solo di accesso al Campus universitario, quindi con la chiusura di detta via all'altezza dell'accesso ai parcheggi di proprietà dell'Università. Tale richiesta è finalizzata proprio a conseguire gli obiettivi che il PUMS indica per le zone ZPRU, cioè avere un'attenzione

particolare alla mobilità dolce e alla qualità dell'ambiente urbano, cioè verso un sistema di mobilità sostenibile.

Ovviamente verrà fatto salvo, con apposita regolamentazione, l'accesso alla residenza privata in lato sud.

Cordiali saluti

IL RETTORE  
(Prof. Maurizio Tira)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Maurizio Tira', written over the typed name of the Rector.

All.: copia documento di identità



---

**4 OSSERVAZIONE DI F.I.A.B. BRESCIA (P.G. 11433/2018)**

---



# FIAB BRESCIA - AMICI DELLA BICI

Associazione ciclo-ambientalista intitolata a «Corrado Ponzanelli»  
aderente alla FIAB- Federazione Italiana Amici della Bici  
affiliata alla UISP - Unione Italiana Sport per tutti

Brescia, 16 Gennaio 2018

## Osservazioni sul PUMS del Comune di Brescia (Deliberazione del 12.12.17)

### 1. Note generali

Si condividono le linee generali e l'impostazione data al PUMS. Le finalità (par. 1.4 pag. 11) corrispondono ai nostri obiettivi associativi. Il documento mostra che l'argomento è stato affrontato con metodo professionale. Gli obiettivi indicati richiedono un rilevante impegno sia finanziario sia di volontà politica e continuità amministrativa, ma non sembrano irraggiungibili.

La ripartizione modale dello scenario di piano (par. 4.7.3 pag. 82) prevede una suddivisione Bici+pedoni 17%, TPL 34%, mezzi privati 47%. Esso è differente dall'obiettivo classico 20-20-20, a sfavore degli spostamenti non-motorizzati, che rappresentano il 17% anziché il 20+20= 40%. Questo è conseguenza dell'impostazione del progetto, che si concentra sul TPL, le sue soluzioni alternative ed i suoi costi, e riserva alla mobilità attiva una funzione un po' di complemento. In questo senso sarebbe meglio che gli investimenti e le soluzioni a favore della mobilità attiva venissero dettagliate anche nei vari scenari di piano, ne siano parte integrante fondamentale, e non siano richiamate solo nella stima dei costi finale (par. 6.3 pag. 119).

### 2. Rete ciclabile

Vengono indicati 14 itinerari principali (par. 5.2.4 pag. 93). Sarebbe opportuno indicare con precisione le caratteristiche di questi itinerari. Si scrive, e condividiamo, che devono essere "percorsi ciclabili continui, sicuri, prestanti"; sarebbe importante che un piano definisca anche dei parametri di progetto. Ad esempio, che essi sono progettati per garantire una velocità di crociera di 20 km/ora; che hanno la precedenza alle intersezioni ecc.

Notiamo alcune differenze rispetto al piano del Comune del 2011, alla cui stesura aveva partecipato anche la FIAB di Brescia. In particolare sono state aggiunti gli itinerari:

11: Periferica Nord. Esso ingloba i vecchi itinerari M (Urago- Spedali) e P (Centro-Prealpino). Dalla cartina sembra che il percorso passi parallelo a via Oberdan, in Via S Donino, ove già esistono alcuni tratti; sarebbe decisamente meglio puntare ad utilizzare Via Oberdan, anche con lo scopo di collegarsi alle scuole ivi presenti.

12: Periferica Sud.

13: Bresciadue.

Nessuna obiezione a queste aggiunte.



## FIAB BRESCIA - AMICI DELLA BICI

Associazione ciclo-ambientalista intitolata a «Corrado Ponzanelli»  
aderente alla FIAB- Federazione Italiana Amici della Bici  
affiliata alla UISP - Unione Italiana Sport per tutti

Ci sembra di capire che l'itinerario 1 prosegua sino ad intersecare la ciclovia del Mella: è un utile completamento.

A Est manca il collegamento con la ciclovia Regionale verso il Lago di Garda.

### 3. Auto elettriche

(Par. 5.4.7, pag. 108). Condividiamo l'impostazione, enunciata in modo molto sfumato, di non prevedere particolari investimenti a favore di questi veicoli privati. La posizione di FIAB è che l'auto elettrica, pur rappresentando un utile miglioramento relativamente all'inquinamento atmosferico ed acustico a livello locale (la riduzione di produzione di CO2 a livello generale è tutta da dimostrare), non porta nessun beneficio sui temi fondamentali del traffico, del congestionamento, dell'occupazione privata del suolo pubblico, dell'incidentalità. Perciò le risorse pubbliche non vanno drenate a favore di spese di privati per l'acquisto di auto elettriche o ibride.

### 4. Zone 30 e centro storico

Le zone 30 (par. 5.4.3 pag. 105), realizzate con i criteri progettuali corretti, sono un aspetto essenziale per la mobilità sostenibile. Nelle zone 30 devono e possono convivere auto, bici e pedoni. In esse normalmente non vengono costruite piste ciclabili separate, sia per mancanza di spazio che perché la promiscuità è una parte costitutiva delle zone 30. Richiediamo che venga previsto, già in ambito di PUMS, l'istituzione di sensi unici eccetto bici nelle zone 30, entro i limiti stabiliti dal Ministero dei Trasporti.

Relativamente al centro storico, all'interno delle mura venete, la pedonalizzazione delle piazze e di alcune vie e l'introduzione delle ZTL hanno già ridimensionato fortemente il traffico veicolare privato. Condividiamo le indicazioni del PUMS per migliorare la fruibilità pedonale in alcune vie (par. 5.2.2 pag. 91). E' importante che il limite 30 venga fatto rispettare, anche con l'aiuto di sistemi di moderazione. Nel centro storico è indispensabile introdurre il senso unico eccetto bici. Non riteniamo invece che sia necessario chiudere completamente il centro al traffico veicolare, giacché questo non risolverebbe nessuno dei temi di livello cittadino (per capirlo basta guardare il flussogramma del traffico privato di pag. 31, ove il centro storico quasi non c'è) e rischierebbe di facilitare la desertificazione del centro.

### 5. Intermodalità

Come dice anche il PUMS, l'intermodalità bici+TPL è importante. La Metropolitana di Brescia permette di caricare le bici gratuitamente, ottima cosa. Invece il deposito della bici in corrispondenza delle stazioni metro è di fatto impedita dai furti, come ci hanno segnalato diversi nostri soci. Serve una videosorveglianza in corrispondenza delle rastrelliere delle stazioni del Metrobus.

## Il Consiglio Direttivo di FIAB Brescia



---

**5 OSSERVAZIONE DI ALESSIO BONETTI (P.G. 11649/2018)**

---

Dott. Alessio Bonetti  
Via Guido Puletti, 30  
25135 Brescia  
Cell. 3389084891  
e-mail: posta@alessio-bonetti.it



Comune di Brescia - Settore Mobilità  
Eliminazione Barriere Architettoniche e  
Trasporto Pubblico  
Via Marconi, 12 – BRESCIA

**OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS)**

Il sottoscritto Alessio Bonetti, nato a Brescia il 03.02.1971, residente a Brescia in Via Guido Puletti 30, c.f. BNTLSS71B03B157M, propone le seguenti osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Si premette che le seguenti osservazioni sono state previamente condivise con diversi attori sociali del territorio del Quartiere Sant'Eufemia (Consiglio di Quartiere, Circolo ACLI, residenti della zona), tutti sostanzialmente concordi nel rilevarne la piena condivisione.

**1) ISOLE AMBIENTALI**

Per quanto attiene alle aree a vocazione residenziale/svago soggette a particolare attenzione, per quanto riguarda il quartiere di Sant'Eufemia si rileva la mancata individuazione e perimetrazione di alcune zone che si ritiene debbano essere ricomprese nella rete delle isole ambientali per le caratteristiche di ampia residenzialità e sostanziale assenza di punti di svago per le famiglie e gli utenti deboli (bambini e anziani) in particolare. Si tratta dell'area a sud di Viale Sant'Eufemia (corrispondente grosso modo ai complessi residenziali insistenti sulle Vie Cerca, Chiappa, Ferretti Torricelli, Puletti). Oltre a chiedere una apposita perimetrazione, si chiede di ripensare il ruolo dell'intero Viale Sant'Eufemia, spartiacque fra le due porzioni del Quartiere, la cui classificazione deve essere opportunamente abbassata.

**2) RETE CICLABILE**

Si segnala che la previsione della ciclabile di attraversamento su Via Serenissima è già stata oggetto di una nota al Comune da parte del CdQ Sant'Eufemia, che ritiene più adeguata la proposta alternativa di realizzazione di una nuova ciclopedonale lungo la Via Puletti fino ad incrociare Via Chiappa (tramite nuovo sottopasso ferroviario) ed a sbucare a ridosso della circonvallazione della fermata Metro Sant'Eufemia/Bufalora. Questa variante presenta una serie di vantaggi rispetto al già previsto collegamento sul viadotto di Via Serenissima: è tutta in piano (salvo ovviamente il realizzando sottopasso); è più protetta dal traffico veicolare, soprattutto quello pesante; è contigua alla nuova ciclopedonale realizzata all'incrocio con Via Puletti; consente l'accesso alle strutture sportive a sud del Quartiere (campo sportivo, cavallerizza Bettoni e costruendo impianto sportivo di Sanpolino) e alla futura porta nord del Parco delle Cave.

Tale previsione è inoltre conforme al PGT vigente, che prevede sulla Via Puletti una delle "green way" e si può certamente ricollegare – anche al fine del reperimento delle risorse economiche necessarie – al cantiere TAV che presto interesserà la vicina linea ferroviaria Milano-Venezia.

Per quanto riguarda la ciclabilità di Via Sant'Orsola/Via Indipendenza, si segnala la necessità di approfondire gli aspetti legati alla ristretta sezione stradale e alla mole di traffico quotidiano, che consiglierebbero la valutazione del senso unico anche su Via Sant'Orsola.

COMUNE DI BRESCIA  
Comune di Brescia - PG  
Protocollo N.0011649/2018 del 18/01/2018

Dott. Alessio Bonetti  
Via Guido Puletti, 30  
25135 Brescia  
Cell. 3389084891  
e-mail: posta@alessio-bonetti.it

### **3) TRAM 3 VIOLINO-SANT'EUFEMIA**

Preso atto che nello scenario futuro non è previsto il prolungamento della Metro fino a Rezzato e valutato positivamente il progetto di realizzazione della linea tramviaria est/ovest fino a Sant'Eufemia, si suggerisce uno scenario più ambizioso ovvero la previsione del prolungamento della linea tranviaria ben oltre il capolinea ipotizzato (l'inizio di Sant'Eufemia) portandolo perlomeno fino al confine territoriale del Comune (ovvero poco prima del centro commerciale Continente), con possibile estensione fino al Comune di Rezzato in area certamente più accattivante per i passeggeri (rezzatesi e di Botticino) perchè a ridosso del centro del Comune di Rezzato. L'intero prolungamento, inoltre, servirebbe tutta una serie di attività ad oggi poco o male collegate con i mezzi pubblici. Le dimensioni della carreggiata lungo tutto Viale Sant'Eufemia (eccetto una piccola strozzatura, facilmente bypassabile) sono ragionevoli rispetto ad altri punti dell'ipotizzato percorso tanto da consentirne, a nostro parere, la realizzazione.

Rimane fermo l'indispensabile adeguato collegamento del Quartiere, con mezzi pubblici di superficie, con le due stazioni Metro limitrofe, ovvero Sanpolino e Sant'Eufemia/Bufalora.

### **4) DISINCENTIVO AL TRAFFICO VEICOLARE PRIVATO**

Si rileva l'assenza dal piano di una meglio definita politica di disincentivo diretto al traffico veicolare privato in ingresso verso la città dalla porta est. Per quanto riguarda il Quartiere di Sant'Eufemia, ad esempio, si potrebbe immaginare l'instradamento preferenziale del traffico a mezzo di revisione delle carreggiate in modo da costruire corsie fisiche in entrata dalla città e dirette alla stazione Metro Sant'Eufemia/Bufalora, orientate pertanto verso Via Serenissima e limitando l'accesso a Viale Sant'Eufemia con corsie più arretrate e di carreggiata più contenuta.

Ringraziando per l'attenzione, con distinti saluti.

Brescia, 18.01.2018

  
dott. Alessio Bonetti

*all.: copia documento di identità*



---

**6 OSSERVAZIONE DI TAVOLO BASTA VELENI (P.G. 11670/2018)**

---

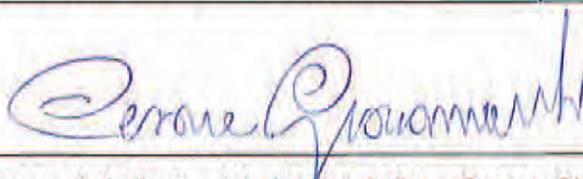
Brescia il 17 gennaio 2018

**OGGETTO:** OSSERVAZIONI, entro il termine del 18/01/2018 ore 12.00, in merito alla ADOZIONE del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) del Comune di Brescia pubblicata in data 19/12/2017 - **OSSERVAZIONE N.1**

I sottoscritti cittadini, anche a nome del **TAVOLO BASTA VELENI**, formalizzano le seguenti osservazioni al PUMS adottato:

N	Contenuto osservazione	Riferimento documentazione
1	<p><b>PREMESSA</b></p> <p>Dalla documentazione pubblica delle società comunali della mobilità e dalle dichiarazioni delle autorità responsabili si evince che:</p> <p>a) i passaggi degli utenti sulla Metropolitana di Brescia nel <b>2015</b> sono stati <b>16.091.402</b> con una media giornaliera annua di <b>44.086</b>;</p> <p>b) oltre <b>8 passaggi su 10</b> del TPL Trasporto pubblico locale sono effettuati da utenti abbonati, in grande parte studenti che usano il TPL giornalmente solo per 9 mesi l'anno;</p> <p>c) il mese di ottobre è il mese con maggiore utenza sia sul bus che sulla metro;</p> <p>d) le giornate scolastiche-lavorative "<i>lunedì/giovedì</i>" del mese di ottobre sono al <b>top/utenti</b> rispetto agli altri mesi.</p> <p>A pagina 10 dell' "<b>Allegato D Trasporto pubblico</b>" si conferma il dato 2015 di oltre 16 milioni di passaggi di utenti sulla Metropolitana cittadina.</p> <p>E nelle pagine successive si pubblicano i dati analitici di una giornata feriale tipo lavorativa/scolastica "<i>dal lunedì al giovedì</i>" del mese di ottobre 2015 dove i passaggi degli utenti sono stati <b>45.243</b>.</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p><b>Osserviamo che</b> nel mese di ottobre, come per tutti gli altri mesi, vi sono altre tipologie di giornate che hanno normalmente una utenza minore di quella considerata: il venerdì, il sabato, la domenica e le festività che, insieme, rappresentano oltre un terzo delle giornate dell'anno: <b>circa 150 giorni su 365</b>.</p> <p><b>Osserviamo che</b> è difficile pensare a <b>44.086</b> passaggi di utenti del TPL in Metropolitana nelle giornate dal 12 giugno 2015 al 12 settembre 2015.</p> <p>Per 3 mesi, durante le vacanze estive e natalizie, gli studenti, che sono la principale utenza del trasporto pubblico, non frequentano la scuola.</p> <p><b>Osserviamo che</b> la MEDIA GIORNALIERA ANNUA 2015 è un'altra.</p> <p>L'aumento dei passaggi degli utenti è il principale parametro utilizzato per misurare gli obiettivi del PUMS di Brescia e per giustificare gli ingenti investimenti previsti al Comune di Brescia per il trasporto pubblico locale: <b>circa 800 milioni di euro</b>.</p> <p>E' fondamentale la precisione per evitare la perdita di credibilità delle istituzioni pubbliche responsabili.</p> <p><b>Chiediamo pertanto di rendere pubbliche tutte le risultanze giornaliere dei passaggi degli utenti sui bus e sulla metropolitana nel 2015.</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>PUMS BRESCIA ADOTTATO</b></p> <p style="text-align: center;">con Delibera di Giunta n.761 del 12.12.2017 <b>Allegato D</b> Trasporto pubblico <b>1.2.La Metropolitana</b> pagine 10-17</p>

f.to da  
Marco Apostoli  
Pietro Garbarino  
Cesare Giovanardi



Inviato al Comune di Brescia, tramite PEC e mail dedicate, dal cittadino italiano Cesare Giovanardi, nato a Lenò il 30.04.1953 e residente a Brescia in Vicolo delle Vidazze n.3, cap 25122, con mail [cesaregiovanardi@libero.it](mailto:cesaregiovanardi@libero.it) e cellulare 3313459040: recapiti per comunicazioni da parte della Amministrazione comunale.

COMUNE DI BRESCIA  
Comune di Brescia - PG  
Protocollo N.0011670/2018 del 18/01/2018

Brescia li 17 gennaio 2018

**OGGETTO:** OSSERVAZIONI, entro il termine del 18/01/2018 ore 12.00, in merito alla ADOZIONE del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) del Comune di Brescia pubblicata in data 19/12/2017. **OSSERVAZIONE N. 2**

I sottoscritti cittadini, anche a nome del **TAVOLO BASTA VELENI**, formalizzano le seguenti osservazioni al PUMS adottato:

N	Contenuto osservazione	Riferimento documentazione
2	<p><b>Si osserva che</b> il riferimento relativo ai <b>COSTI di INVESTIMENTO</b> dello <b>SCENARIO P a pagina 46 dell'Allegato L</b></p> <p><b>E' PRIVO DI CONCRETEZZA</b> per il semplice fatto che contraddice la inderogabile linea guida europea sulla certezza dei fondi "<b>FASE 7 – Concordare una allocazione Chiara di Fondi e Responsabilità</b>".</p> <p>Si legge:</p> <p><i>"La stima dei costi sottesi allo scenario P, ottenuta per combinazione dei valori imputati agli scenari di prima generazione, assomma a circa 610 milioni di € che, aggiungendo gli oneri per la rete viaria, conducono ad un totale di circa 785 milioni di €. La quota direttamente imputabile all'Amministrazione comunale per la realizzazione delle linee forza, calcolata, ipotizzando che restino a suo carico il 10% degli oneri per il prolungamento della linea M1, il 40% di quelli per la realizzazione della rete tranviaria, ed il 90% di quelli per la realizzazione della busvia residua, risulta dell'ordine dei 190 milioni di €."</i></p> <p>Sul totale di € 785 milioni di investimenti, solo 190 milioni sarebbero direttamente a carico del Comune di Brescia che, comunque per farvi fronte, dovrebbe indebitarsi con ulteriori mutui o cedere al mercato un ulteriore 4 % delle proprie azioni A2A come previsto dal vigente patto di sindacato con il Comune di Milano.</p> <p><b>Per gli altri € 575 milioni BUIO PESTO.</b></p>	<p>P.U.M.S. Comune di Brescia ADOTTATO con Delibera di Giunta n.761 del 12.12.2017</p> <p><b>ALLEGATO L</b> Pagina 46 2.6.2. Stima dei Costi <b>COSTI</b> di <b>INVESTIMENTO</b></p>

f.to da  
Marco Apostoli  
Pietro Garbarino  
Cesare Giovanardi.....



Inviato al Comune di Brescia, tramite PEC e mail dedicate, dal cittadino italiano Cesare Giovanardi, nato a Leno il 30.04.1953 e residente a Brescia in Vicolo delle Vidazze n.3, cap 25122, con mail [cesaregiovanardi@libero.it](mailto:cesaregiovanardi@libero.it) e cellulare 3313459040: recapiti per comunicazioni da parte della Amministrazione comunale.

Brescia li 17 gennaio 2018

**OGGETTO:** OSSERVAZIONI, entro il termine del 18/01/2018 ore 12.00, in merito alla ADOZIONE del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) del Comune di Brescia pubblicata in data 19/12/2017. **OSSERVAZIONE N. 3**

I sottoscritti cittadini, anche a nome del **TAVOLO BASTA VELENI**, formalizzano le seguenti osservazioni al PUMS adottato:

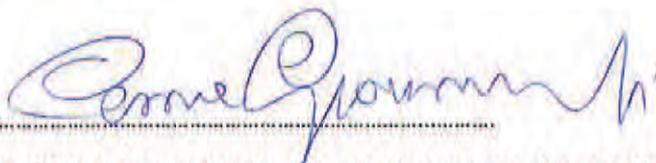
N	Contenuto osservazione	Riferimento documentazione
3	<p><b>Si osserva che il riferimento relativo ai COSTI di ESERCIZIO dello SCENARIO P a pagina 46 dell'Allegato L "A tale importo occorre sommare i costi di esercizio, che assumendo condizioni costanti rispetto all'attuale gestione della rete risultano pari, conducono ad un totale superiore a 1,3 miliardi di € su 40 anni" NON E' REALISTICO</b> perché rappresenta un costo annuo di esercizio di € 32,5 milioni di euro, quando la sola spesa comunale corrente per il contratto di servizio 2016 per il noleggio TPL (bus+metro) è stata di € 53 milioni.</p> <p>Per contribuire alla definizione di costi certi si precisa che:</p> <p>a) <b>I COSTI DI ESERCIZIO dei BUS</b> (fonte bilancio economico 2016 di Brescia Trasporti Spa) sono € 45 milioni annui coperti da € 15 milioni di abbonamenti e biglietti e da € 30 milioni annui di soldi pubblici principalmente nella forma di contributi statali, regionali, provinciali e comunali.</p> <p>b) <b>I COSTI DI ESERCIZIO della METRO</b> (bilancio economico 2016 di Metro Brescia Srl e di Brescia Mobilità Spa) sono almeno € 38 milioni annui coperti da € 5 milioni di abbonamenti e biglietti, e da € 33 milioni di contributo comunale.</p> <p>Quindi:</p> <p>a) Costi di esercizio del TPL esistente sono circa € 83 milioni annui b) Incassi da abbonamenti e biglietti sono circa € 20 milioni annui c) Contributi comunali al TPL esistente per circa € 53 milioni annui d) Altri Contributi da enti vari al TPL esistente per circa € 10 milioni annui e) La copertura incassi da utenza sui costi di esercizio (20 su 83) è del 24%</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p><b>IL COSTO STIMATO DI ESERCIZIO AGGIUNTIVO dello SCENARIO P</b> su cui si base il piano scelto dalla Amministrazione comunale è di altri € 20 milioni annui a cui dare copertura con un atteso incremento del 22% dell'utenza ( da 53 milioni a 65 milioni di passaggi annui) e quindi del 22% degli incassi attuali del TPL pari a € 5 milioni annui.</p> <p>Si passerebbe da € 83 a € 103 milioni di costi di esercizio annui e da € 20 milioni a € 25 milioni di incassi annui dalla utenza.</p> <p>E la copertura con i nuovi incassi dalla utenza sui nuovi costi di esercizio (25 su 103) arriverà al 24,50%.</p> <p><b>MAGRE PREVISIONI PER 785 MILIONI DI INVESTIMENTO</b></p>	<p>P.U.M.S. Comune di Brescia ADOTTATO con Delibera di Giunta n.761 del 12.12.2017</p> <p><b>ALLEGATO L</b> Pagina 46 2.6.2. Stima dei Costi Costi di Esercizio</p>

f.to da

Marco Apostoli

Pietro Garbarino

Cesare Giovanardi.....



Inviato al Comune di Brescia, tramite PEC e mail dedicate, dal cittadino italiano Cesare Giovanardi, nato a Leno il 30.04.1953 e residente a Brescia in Vicolo delle Vidazze n.3, cap 25122, con mail [cesaregiovanardi@libero.it](mailto:cesaregiovanardi@libero.it) e cellulare 3313459040: recapiti per comunicazioni da parte della Amministrazione comunale.

Brescia il 17 gennaio 2018

**OGGETTO:** OSSERVAZIONI, entro il termine del 18/01/2018 ore 12.00, in merito alla ADOZIONE del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) del Comune di Brescia pubblicata in data 19/12/2017. **OSSERVAZIONE N. 4**

I sottoscritti cittadini, anche a nome del **TAVOLO BASTA VELENI**, formalizzano le seguenti osservazioni al PUMS adottato:

N	Contenuto osservazione	Riferimento documentazione
4	<p>Le seguenti osservazioni sono riferite all'allegato E del PUMS, che si occupa di mobilità ciclopedonale. Si tratta di brevi osservazioni che puntualizzano alcune considerazioni contenute nel PUMS e riferite a quel particolare tipo di mobilità, le cui finalità sono condivise, ma le cui modalità attuative lasciano perplessi.</p> <p>1) <u>Pedonalizzazione</u>:          I luoghi che si intende pedonalizzare (a pag. 5 dell'all. E) oggi sono allo studio e sono già stati oggetto in passato di limitazione del traffico, poi revocate dalla Giunta Paroli, più per motivi ideologici che per effettivi problemi di natura tecnica o normativa. Si tratta di aree già molto interne al perimetro urbano (escluso forse P.le Arnaldo) e già poco percorse. Sono obiettivi di facile realizzazione e che non incidono significativamente sui flussi veicolari nel CENTRO STORICO, per cui, alla fine, appaiono poco significativi.</p> <p>2) <u>Pedibus e bici bus</u>: ( pag. 6 dell'all. E).          Sono lodevoli iniziative previste, ancora però di scarsa incidenza anche se di buon livello simbolico. I contributi economici per il loro sviluppo, e per farli progredire, dovrebbero essere più sostanziosi e sistematici, ma dovrebbero accompagnarsi anche a provvedimenti sulla viabilità cittadina, in particolare intorno alle scuole, ed in particolare quelle dell'obbligo, pubbliche e private.</p> <p>3) <u>Mobilità ciclistica</u>: ( pag. 7-8 dell'all. E)          Il limite, peraltro ammesso anche dalla relazione è quello del difetto di una rete ciclabile che copra il territorio cittadino. Per impostare un sistema di mobilità alternativo all'auto, come si ha una rete stradale, occorre realizzare una rete di percorsi ciclabili protetti, che permetta di raggiungere un luogo della città da un altro luogo, in condizioni di continuità di percorso e sicurezza.          Proseguire nella pratica di realizzare piste ciclabili quando ci sono i fondi (fare piste costa anche abbastanza poco); quando c'è lo spazio e quando ciò entra nella prospettiva del progettista vuole dire creare una serie di spezzoni senza senso e poco utilizzati.          Quando si riavvierà l'utilità di tale mezzo per risparmiare tempo, soldi e chilometri percorsi, si sarà fatto il salto di qualità per un sistema di mobilità alternativo.          Nella situazione di attuale congestione del traffico si tratta di obiettivi realizzabili, anche in concorrenza al costo del mezzo pubblico.          La rete dovrà essere dotata di punti di riferimento, mappe fisse e facilmente consultabili, indicazioni di direzione, orarie, e chilometriche.          Tutti dati di cui l'autista già dispone in forza dell'abitudine di circolare in auto.          Se molti cittadini avessero quei dati e servizi, l'utenza ciclistica sarebbe fortissima.          Dunque bisognerà cercare di fare piste dove si può; e ciò lo si deve, per dotare la città di un altro servizio, assai economico.          Abbinare il sistema - rete ciclabile e il sistema di informazioni al servizio " bici - mia" è una alternativa che collegherebbe un servizio individuale con il trasporto pubblico. Ma per fare ciò non ci sono ancora indicazioni chiare, piani di realizzazione e risorse disponibili sufficienti.</p>	<p><b>PUMS</b>          Comune di Brescia  <b>ADOTTATO</b>          con          Delibera di Giunta          n.761 del 12.12.2017</p> <p><b>Allegato E</b>          Mobilità          Ciclopedonale</p>

f.to da  
 Marco Apostoli  
 Pietro Garbarino  
 Cesare Giovanardi.....



Inviato al Comune di Brescia, tramite PEC e mail dedicate, dal cittadino italiano Cesare Giovanardi, nato a Leno il 30.04.1953 e residente a Brescia in Vicolo delle Vidazze n.3, cap 25122, con mail [cesaregiovanardi@libero.it](mailto:cesaregiovanardi@libero.it) e cellulare 3313459040: recapiti per comunicazioni da parte della Amministrazione comunale.



---

**7 OSSERVAZIONE DEL C.D.O. S.EUFEMIA (P.G. 11746/2018)**

---

Il Consiglio di Quartiere Sant'Eufemia, dopo approfondito studio del documento di piano nella propria Commissione "Ambiente e Territorio", intende sottoporre le seguenti quattro osservazioni:

#### 1) ISOLE AMBIENTALI

Si concorda con la particolare attenzione cui sottoporre le aree a vocazione residenziale/svago. Per quanto riguarda Sant'Eufemia, peraltro, si rileva la mancata individuazione di alcune aree del quartiere che si ritiene debbano essere ricomprese nella rete delle isole ambientali, ovvero l'area a sud di Viale Sant'Eufemia (Via Cerca, Via Chiappa, Via Ferretti Torricelli, Via Puletti). E' giocoforza indispensabile ripensare il ruolo dell'intero Viale Sant'Eufemia, spartiacque fra le due porzioni del Quartiere, la cui classificazione deve essere opportunamente abbassata.

#### 2) RETE CICLABILE

Positiva è la previsione del completamento della rete ciclabile su Viale Sant'Eufemia e su Via Sant'Orsola in direzione di Via Indipendenza.

Si deve peraltro segnalare che la previsione della ciclabile di attraversamento su Via Serenissima è già stata oggetto di una nota al Comune da parte di questo CdQ, che ritiene più adeguata la proposta alternativa di ciclopedonale lungo la Via Puletti a incrociare Via Chiappa (tramite sottopasso ferroviario) ed a sbucare a ridosso della circonvallazione della fermata Metro Sant'Eufemia/Bufalora. Questa variante ha una serie di vantaggi rispetto al collegamento sul viadotto di Via Serenissima: è tutta in piano (salvo il sottopasso); è più protetta dal traffico veicolare, soprattutto quello pesante; è contigua alla nuova ciclopedonale realizzata all'incrocio con Via Puletti; consente l'accesso alle strutture sportive a sud del Quartiere (campo sportivo, cavallerizza Bettoni e costruendo impianto sportivo di Sanpolino) e alla futura porta nord del Parco delle Cave.

Per quanto riguarda la ciclabilità di Via Sant'Orsola/Via Indipendenza, si segnala la necessità di approfondire gli aspetti legati alla ristretta sezione stradale e alla mole di traffico quotidiano, che consiglierebbero la valutazione del senso unico anche su Via Sant'Orsola.

#### 3) TRAM 3 VIOLINO-SANT'EUFEMIA

Preso atto che nello scenario futuro non è previsto il prolungamento della Metro fino a Rezzato e valutato positivamente il progetto di realizzazione della linea tramviaria est/ovest fino a Sant'Eufemia, si suggerisce uno scenario più ambizioso ovvero la previsione del prolungamento della linea ben oltre il capolinea ipotizzato (l'inizio di Sant'Eufemia) portandolo perlomeno fino al confine territoriale del Comune (ovvero poco prima del centro commerciale Continente), con possibile estensione fino al Comune di Rezzato in area certamente più accattivante per i passeggeri perchè a ridosso del centro del Comune di Rezzato. L'intero prolungamento, inoltre, servirebbe tutta una serie di attività ad oggi poco o male collegate con i mezzi pubblici. Rimane indispensabile un adeguato collegamento del Quartiere, con mezzi pubblici di superficie, con le due stazioni Metro limitrofe, ovvero Sanpolino e Sant'Eufemia/Bufalora.

#### 4) DISINCENTIVO AL TRAFFICO VEICOLARE PRIVATO

Si rileva l'assenza dal piano di una meglio definita politica di disincentivo diretto al traffico veicolare privato in ingresso verso la città. Per quanto riguarda il Quartiere di Sant'Eufemia, ad esempio, si immagina la realizzazione di corsie fisiche preferenziali in entrata dalla città e dirette alla stazione Metro Sant'Eufemia/Bufalora, orientate

verso Via Serenissima, limitando pertanto l'accesso a Viale Sant'Eufemia con corsie più arretrate e di carreggiata più contenuta.

Le osservazioni sono redatte e condivise dai cittadini che partecipano alle attività della Commissione Ambiente e Territorio del CdQ Sant'Eufemia. Tale documento è stato condiviso e approvato all'unanimità dai consiglieri Emanuele Frugoni, Piero Garzetti, William Geroldi, Antonietta Benedetti e dalla scrivente Presidente Giuditta Serra.



---

**8 OSSERVAZIONE DI GIANMARIO FOLETTI (P.G. 11918/2018)**

---



**P – FLORARICI**

**LABIRINTO**

**DALMAZIA**

**SOVRAPPASSO TRENO**

**STAZIONE**

--

**P- METRO PREALPINO**

**PREALPINO**

**MOMPIANO**

**OSP. CIVILE**

**CROCEFISSA DI ROSA**

**GALLERIA**

--

**P – EX CONTINENTE**

**VIALE S.EUFEMIA**

**VIALE VENEZIA**

**P. ARNALDO**

**P – MANDOLOSSA**

**VALLE CAMONICA**

**VIA CHIUSURE**

**VIA VOLTURNO**

**F.LLI UGONI**

**P. GARIBALDI**

--

**P – BUFFALORA**

**S.POLO VECCHIO**

**VIA MAGGIA**

**POLIAMBULANZA**

**DUCA ABRUZZI**

**CANTO MOMBELLO**

--

**RING**

*Giannario Foletti*

La mia idea di **AUTOSTRADA PER LE BICI** deriva dalle immagini che abbiamo delle piste ciclabili delle città nordiche.

Sarebbe bello avere ciclabili a 2 corsie dove la gente e le famiglie possano circolare in sicurezza arrivando dai 5 punti esterni della città con un parcheggio attrezzato col servizio **BICIMIA** corredato di un parcheggio per l'auto. Rendere un servizio completo e fruibile a tutti.

Intersecate da ciclabili più piccole a raggiera che collegano le 5 principali.

Passeggiate estive o primaverili di famiglie con bambini annessi che si godono delle pedalate in relax è un sogno. Ma se non sogniamo non possiamo ambire a vivere una città più a misura di uomo/donna e non a misura di auto.



## **1-9**

Navette(a metano o elettriche) che collegano quartieri periferici e che arrivano al RING.

3 che vanno in un senso e 3 che tornano.

Passaggio ogni 8 minuti circa.

--

## **RING**

5 navette elettriche che vanno avanti e indietro dai 5 PUNTI DI RIFERIMENTO sul RING

5 PUNTI DI RIFERIMENTO:

- STAZIONE
- P.GARIBALDI
- CANTON MOMBELLO
- GALLERIA
- P.ARNALDO

1 navetta elettrica che gira il RING

--

## **COMUNI LIMITROFI**

I comuni limitrofi sono collegati ai 5 PUNTI DI RIFERIMENTO sul RING con BUS a metano con fermate “lunghe” in zona della città.

Passaggio ogni 10 minuti

Questa idea nasce dal fatto che non è efficiente un autobus che attraversi la città con un lasso di tempo esagerato. Sarebbe preferibile un bus che percorra tratti più brevi e veloci, con passaggi più frequenti e con cambi di bus.

Il cittadino “medio” (quello che vogliamo convincere ad usare i mezzi pubblici) aspetta al massimo 8/10 minuti, ma al momento i tempi di attesa passano dal quarto d’ora anche ai venti minuti (quando non saltano le corse).

Non ho dei dati statistici come quelli forniti dai vari studi fatti dagli “esperti”. Ho usato solo la mia esperienza di metro+bus+bici degli ultimi 4 anni (che ho usato per andare al lavoro) e del ragionamento.

L’allungamento della METRO a Concesio può essere positiva (dipende da quanta gente in Val Trompia va a lavorare in città) a patto che il flusso del traffico cali drasticamente. Idem per un uso della linea ferroviaria da Castegnato alla stazione, proseguendo verso sud fino a San Zeno (sud del paese zona uscita BRESCIA SUD).

A mio avviso con una spesa inferiore a TRAM o a soluzioni simili si potrebbe portare a casa un buon trasporto pubblico.

*Giannario Faletti*



---

**9 OSSERVAZIONE DEL C.D.O. SERENO (P.G. 12450/2018)**

---

## Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

### Osservazioni del CdQ Sereno

Con la prima presentazione del PUMS, avvenuta nel giugno 2016, tra le tante proposte vi è stata anche la richiesta di collaborazione ai Consigli di Quartiere, affinché pensassero e proponessero idee e progetti per rendere più sostenibile la mobilità all'interno dei loro territori.

Fin da subito il Consiglio di quartiere del Villaggio Sereno ha raccolto la proposta e ha messo in moto un meccanismo di partecipazione dal basso per costruire, partendo dalle criticità, un disegno di come potrebbe essere migliorata la viabilità e la mobilità all'interno del Villaggio.

Il progetto che ne è emerso, "Un villaggio su due piedi", presentato la scorsa primavera, è al momento allo studio degli uffici tecnici comunali; le opere e le azioni proposte, che saranno definite di comune accordo, saranno realizzate probabilmente entro la fine del 2019.

Proprio partendo da questa esperienza il Consiglio ha fatto alcune riflessioni che sono state utili alla lettura del PUMS, alla sua comprensione soprattutto in termini di reali capacità di realizzazione concreta delle varie proposte.

Abbiamo quindi esaminato, sia all'interno del CdQ che all'interno del Gruppo tematico dedicato ad ambiente e viabilità, i vari documenti e formuliamo le seguenti osservazioni

#### **1) PROGETTAZIONE PARTECIPATA, FATTIBILITA', TEMPISTICHE**

All'interno del PUMS sono dettagliati in modo molto puntuale alcuni interventi (visto il loro notevole impatto economico), sia dal punto di vista economico che temporale. Altri interventi invece, come le zone 30 e i piccoli interventi sui singoli quartieri/zone, sono citati ma in modo più generico. Data l'esperienza recente, che ha visto un notevole impegno per realizzare gli interventi nei primi 7 quartieri che hanno presentato progetti in tal senso, riteniamo importante che nel PUMS:

- sia chiarito in modo più dettagliato e preciso come e con che tempistiche verranno realizzati tali interventi
- sia data maggiore enfasi a tali progetti, anche dal punto di vista del reperimento dei finanziamenti, per far sì che la spinta che viene dal basso di una vera "voglia" di maggiore mobilità dolce non si trovi frustrata da lunghe attese e dubbi sulla fattibilità degli interventi: la componente "partecipativa" del PUMS è a nostro avviso da non sottovalutare al fine del raggiungimento degli obiettivi del piano. Una cittadinanza sensibile sul tema e che partecipa attivamente a pensare e progettare una città dove ci si possa muovere meglio e in modo più sostenibile è sicuramente un ottimo appoggio per diffondere nei cittadini la nuova cultura della mobilità

#### **2) CICLABILITA'**

Nel PUMS si dà molta enfasi ai punti di forza che richiedono, secondo lo scenario, investimenti notevoli e che potranno essere realizzati a lungo termine. Pur comprendendo la necessità che, a fianco del MetroBus, sia implementata (con bus o tram) una rete di trasporto pubblico quanto più efficace e moderna, riteniamo che altrettanta importanza (che non abbiamo visto adeguatamente evidenziata) debba essere data alle infrastrutture per la ciclabilità. Nel piano vengono evidenziati i "km" di ciclabili attualmente presenti, quelli che devono essere rinnovati e quelli che invece dovranno essere realizzati ex novo: riteniamo che la costruzione/completamento di una rete integrata di piste ciclabili sia essa stessa un punto di forza (con importanza pari a quelli individuati nel piano), e che quindi meriti adeguati investimenti e sottolineature.

In particolare:

- l'obiettivo di un aumento del 50% evidenziato a pag. 121 è a nostro avviso troppo basso: ad oggi Brescia è una città nella quale, seppur in aumento, ancora pochi cittadini si muovono in bicicletta per fare il tratto completo casa-lavoro o casa-studio
- è prioritario a nostro avviso, prima di realizzare nuove piste ciclabili, completare i tratti mancanti delle ciclabili esistenti: ad oggi infatti vi sono ampi tratti interrotti, e a causa di questo anche le

piste ciclabili esistenti, alcune delle quali nuove e molto efficienti, vengono usate solo in minima parte

- considerato che la nostra città non è tutta pianeggiante, e per incentivare anche chi è restio a fare un piccolo sforzo fisico ad utilizzare BiciMia, si chiede di valutare l'inserimento di alcune biciclette con pedalata assistita così come avviene a Milano con il servizio BikeMi

### **3) MOBILITA' ZONA SUD (Osservazione condivisa e sottoscritta anche dal CdQ di Fornaci)**

Le interessanti analisi statistiche degli allegati al piano ci hanno fatto riflettere sui reali fabbisogni dei nostri quartieri e delle zone limitrofe. Tuttavia, mentre per altre zone della città, a fronte di flussi in entrata elevati e di popolazione consistente, sono stati pensati ingenti investimenti (ad ovest ad esempio, con l'implementazione della ferrovia e due linee di tram, seppur in zone diverse), non altrettanto risulta per la zona sud ovest.

E' chiaro che la popolazione residenti nei quartieri di Fornaci e Villaggio Sereno non è paragonabile con quella di altre zone: tuttavia, lungo le vie di accesso da Sud alla città (via Flero e soprattutto via Labirinto), transitano numerose auto di persone che non vivono in città ma nei paesi limitrofi. Nell'allegato B si precisa infatti che la cintura a sud si estende per 20-25 km.

Poiché uno dei cardini del Piano è quello di disincentivare l'afflusso di auto dall'esterno, riteniamo importante che

- si faccia una valutazione più puntuale relativamente ai livelli di traffico in entrata: le "spire" utilizzate per i calcoli indicati all'allegato F sono a nostro avviso posizionate in modo non corretto. Ad esempio quella posizionata su via Fornaci si trova all'interno del quartiere in una zona "30", mentre il traffico proveniente dalla quinzanese transita o sulla tangenziale sud, oppure su via labirinto (dopo aver svoltato su via del Serpente).

- riteniamo che una soluzione positiva e non complessa da realizzare potrebbe essere la realizzazione di un parcheggio scambiatore a sud di Fornaci: da lì potrebbe essere prevista una navetta veloce che, intercettando sul suo percorso anche gli abitanti di Fornaci e Sereno, porta celermente i passeggeri in centro o sul ring o alla fermata del MetroBus: questo consentirebbe di ridurre il traffico in entrata

- se lo scenario della realizzazione dei tram dovesse realizzarsi, chiediamo di considerare con più attenzione l'eventualità di un'estensione dello stesso fino alla zona sud, che diversamente si troverebbe senza la copertura di nessuno dei "Punti di forza" evidenziati nel piano, che invece coprono adeguatamente tutte le zone della città. In alternativa al tram, si potrebbe pensare ad una busvia che transita su via Labirinto, considerato che la sede stradale è ampia e ci sarebbe spazio per una corsia riservata

CONSIGLIO DI QUARTIERE  
VILLAGGIO SERENO



---

**10 OSSERVAZIONE DI MASSIMO ROSSETTI (P.G. 12464/2018)**

---

Brescia, 18 gennaio 2018

Spett.le Comune di Brescia (Bs)  
c.a. Sig. Sindaco Emilio Del Bono  
c.a. Dirigente Responsabile del Settore Mobilità,  
Eliminazione Barriere Architettoniche e  
Trasporto Pubblico - Ing. Stefano Sbardella.

**Oggetto: osservazione al Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Brescia, adottato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 761 in data 12.12.2017**

Il sottoscritto MASSIMO ROSSETTI, nato a Brescia (Bs) il 01.05.1971 e residente a Nave (Bs) in via Brolo n.11, C.F. RSSMSM71E01B157U, in qualità di Legale Rappresentante delle Società:

- Impar s.r.l. con sede a Flero in via Quinzano n. 14/D, P.I. 03558110171, titolare della proprietà esclusiva degli immobili situati nel Comune censuario e amministrativo di Castel Mella (Provincia di Brescia), individuati ai mappali 209, 252, 256, 260, 302, 330, 332, 341 del foglio 9 N.C.T.R.

e

- Soross s.r.l. con sede a Nave (Bs) in via Maddalena n. 83, P.I. 02537640985, titolare della proprietà esclusiva degli immobili situati nel Comune censuario e amministrativo di Castel Mella (Provincia di Brescia), individuati ai mappali 79 e 214 del foglio 9 N.C.T.R.

#### **Premessa**

In riferimento al **Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)** del Comune di Brescia, adottato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 761 in data 12.12.2017, si ripercorre di seguito l'iter cronologico di cui la viabilità intercomunale fra tra la SP74 "Torbole Casaglia - Castel Mella - SP IX" e la "Tangenziale Ovest" di Brescia è stata oggetto:

- in data **12/07/2010** è stato sottoscritto un **Accordo di Programma** tra la Provincia di Brescia, il Comune di Brescia ed il Comune di Castel Mella per la realizzazione della viabilità sovracomunale di collegamento tra la SP74 "Torbole Casaglia - Castel Mella - SP IX" e la "Tangenziale Ovest" di Brescia, con ipotesi di viabilità di raccordo con la zona industriale di via del Mella a Brescia come meglio esplicitato nel testo stesso:
  - ai sensi dell'art.3 del citato Accordo di Programma **"il Comune di Castel Mella si impegna a progettare, finanziare e realizzare la tratta di viabilità sovracomunale compresa tra la rotatoria sulla SP74, oggetto dell'accordo sottoscritto in data 26/11/2006, e la rotatoria da realizzarsi lungo la "Tangenziale Ovest" a sud della**



**zona industriale, rotatoria compresa.** Il tratto di strada tra la rotatoria lungo la "Tangenziale Ovest" ricadente nel territorio del Comune di Brescia sarà di proprietà del Comune di Castel Mella. Il Comune di Brescia si riserva la possibilità di collegare la propria zona industriale alla viabilità prevista dal presente accordo. **I Comuni si impegnano, inoltre, a mettere reciprocamente gratuitamente a disposizione le aree di loro proprietà necessarie alla realizzazione delle suddette opere.**

La viabilità in oggetto consiste in una nuova rotatoria a raso sulla tangenziale Ovest, una nuova viabilità di collegamento sovracomunale, e un tratto di connessione alla zona industriale di via del Mella a Brescia, attualmente non adeguatamente servita, come descritto di seguito. Detta viabilità consente, oltre al collegamento sovracomunale, l'accessibilità diretta al comparto edificatorio PA 09 previsto dal P.G.T. del Comune di Castel Mella, posto lungo la Tangenziale Ovest e al confine del Comune di Brescia.

- ai sensi dell'art. 8 dell'Accordo di Programma alla Provincia di Brescia spetta il compito di vigilare e controllare l'attuazione dell'Accordo stesso: *"la vigilanza ed il controllo dell'attuazione del presente Accordo sono svolti da un collegio presieduto dal Presidente della Provincia di Brescia, o suo delegato, e composto da un rappresentante della Provincia e da un rappresentante dei Comuni sottoscrittori del presente Accordo."*
  - ai sensi dell'art. 9 dell'Accordo di Programma la Provincia di Brescia ha il ruolo di garantire il rispetto degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori: *"in caso di inadempienza dei soggetti sottoscrittori, deliberata dal collegio di cui all'articolo precedente, il Presidente della Provincia avrà facoltà di attivare le parti al fine di trovare una soluzione che permetta di rispettare gli impegni assunti, attraverso interventi surrogatori di cui all'art.34, comma 2, del D.Lgs n.267 del 18/08/2000."*
- l'Accordo di Programma ha generato una pianificazione condivisa fra i Comuni di Brescia ed il Comune di Castelmella e nello specifico:
- il P.G.T. del Comune di Brescia, approvato con Delibera di Consiglio Comunale 57/19378 del 19/03/2012,
  - il P.G.T. del Comune di Castelmella, approvato con Delibera di Consiglio Comunale 2 del 8/1/2010,
- hanno recepito congiuntamente negli atti di P.G.T. il tracciato della viabilità prevista dall'Accordo di Programma.



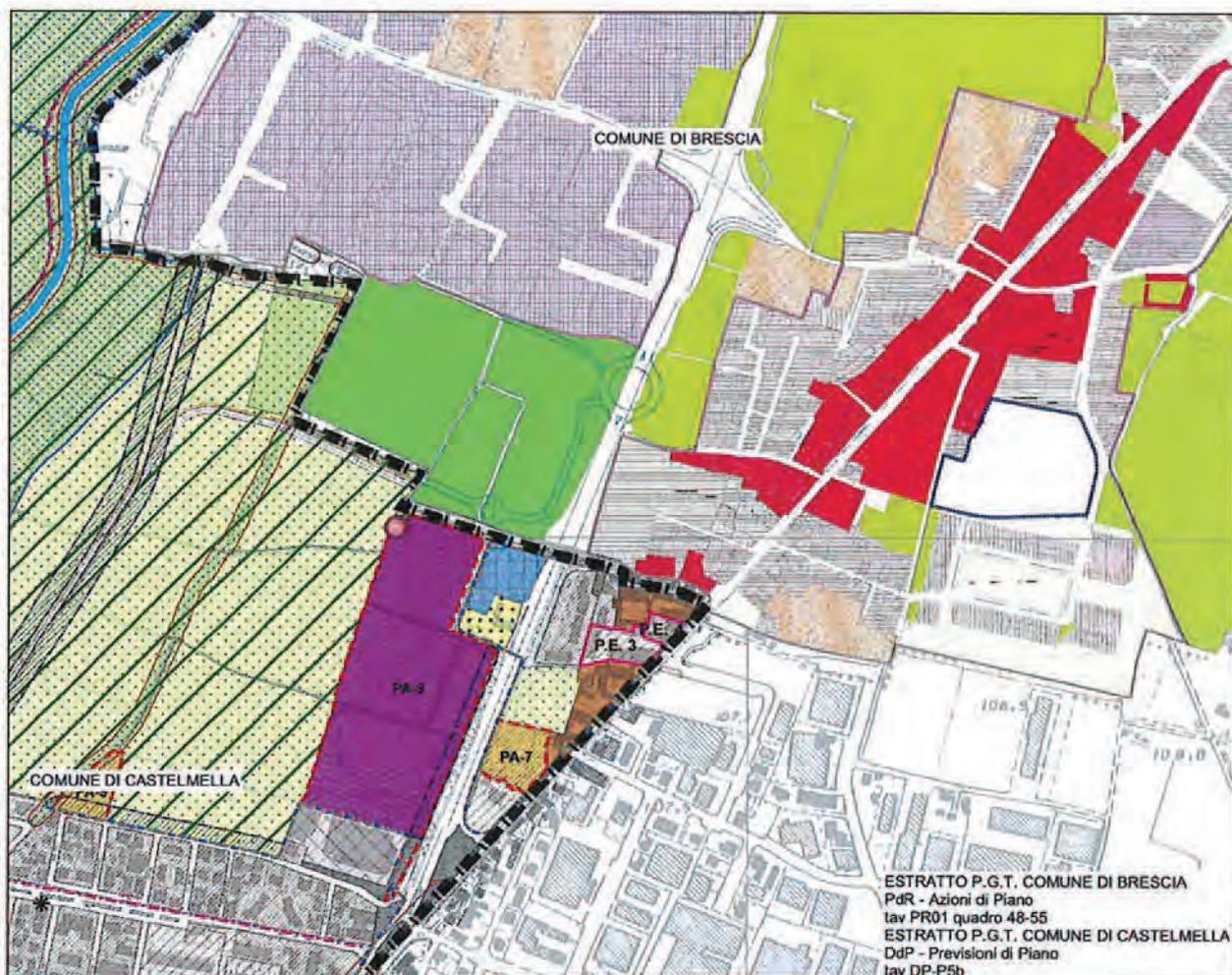


Figura 1: estratti tavole PGT vigente di Castelmella e PGT 2012 di Brescia

- la successiva Variante Generale di P.G.T. del comune di Brescia, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale 17/44571 P.G. del **9/2/2016**, ha stralciato le previsioni oggetto dell'Accordo di Programma prevedendo un'intersezione a rotatoria in corrispondenza dell'intersezione esistente fra via del Mella e la tangenziale Ovest ed interrompendo, di fatto, la copianificazione fra i Comuni.
  
- in data **13/11/2015** in seguito alle modifiche introdotte dalla Variante Generale di PGT, la proprietà, con Osservazione (prot. 159105/2015), ha chiesto e proposto i seguenti punti:
  - ripristinare la previsione viabilistica del PGT 2012 nella sua integrale conformazione (rotatoria e relative bretelle) rendendosi disponibile a:
    - mettere a disposizione le aree per la viabilità di previsione. Ad eccezione delle aree di proprietà del Comune di Brescia, la proprietà ha la disponibilità delle rimanenti aree necessarie alla realizzazione di tale viabilità sia ad est sia ad ovest;
      - contribuire economicamente alla realizzazione delle opere.
  - che il Comune di Brescia mettesse a disposizione le aree di proprietà;

*[Handwritten signature]*

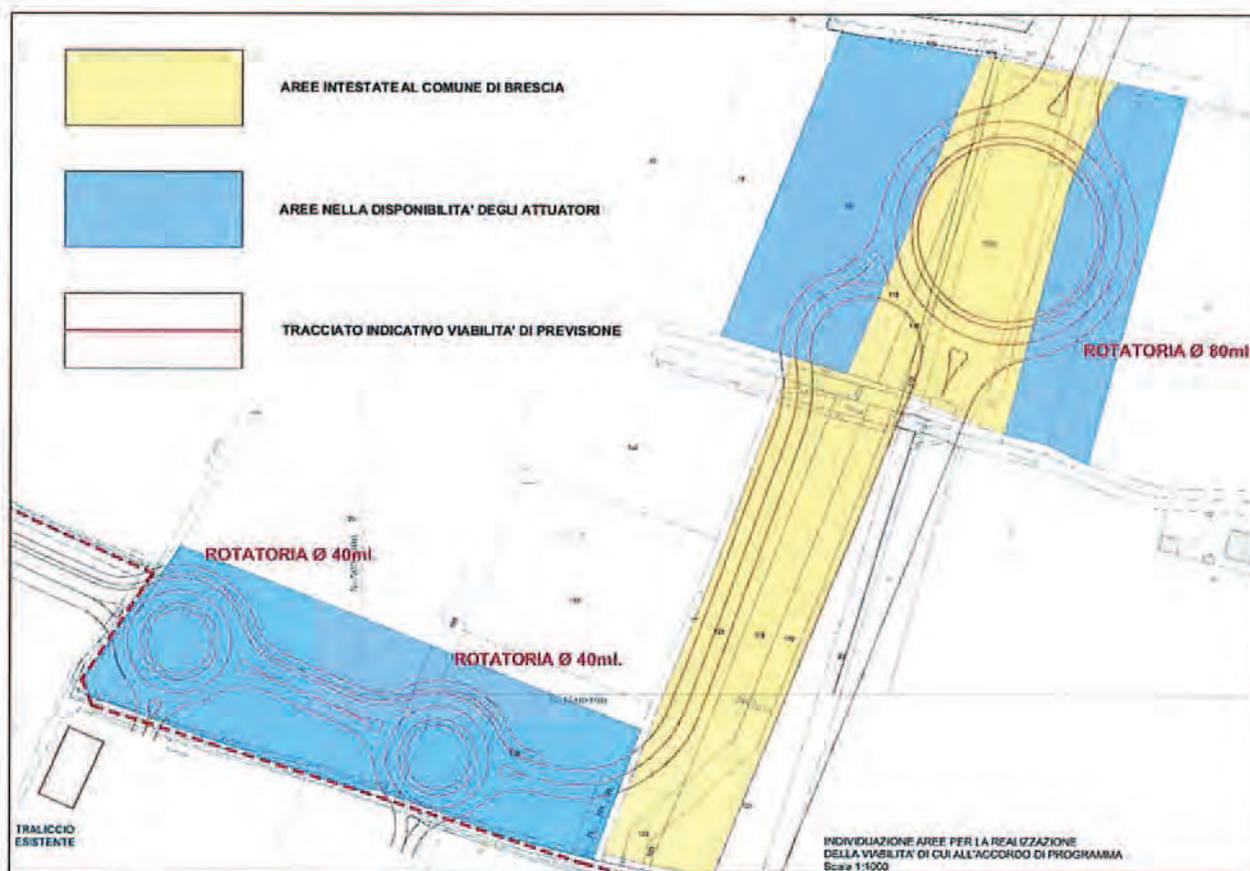


Figura 2: sovrapposizione del tracciato su base catastale

- il Comune di Brescia ha valutato l'osservazione come "non accoglibile". Si riporta la controdeduzione: *"Il PGT persegue l'obiettivo di ridurre il consumo di suolo agricolo anche con riferimento alle previsioni infrastrutturali viarie. L'eventuale previsione di nuovi tracciati dovrà essere valutata sulla base di uno studio adeguato ai contenuti della presente variante, dando conto degli impatti generati anche in termini di consumo di suolo e di bilancio di valore ecologico e seguendo le necessarie procedure di valutazione ambientale. Per quanto sopra esposto la richiesta non è accoglibile."*
- in data **13/09/2016**, a seguito del non accoglimento dell'osservazione, è stato presentato ricorso al TAR per la Lombardia – sezione staccata di Brescia per l'annullamento della Seconda Variante Generale al PGT di Brescia.
- in data **31/5/2017** lo Scrivente ha depositato la documentazione del PA 09 chiedendo l'avvio dell'iter di approvazione del Piano Attuativo presso il Comune di Castelmella. Il Piano Attuativo propone diverse fasi di intervento: la Fase 1 e 2b rientrano nelle competenze del Comune di Castelmella, compatibili con il PGT vigente, mentre la Fase 2a dovrebbe essere oggetto di

*MR*

riplanificazione da parte del Comune di Brescia. All'interno della Fase 2a è prevista la realizzazione della viabilità sul Comune di Brescia con prolungamento sul territorio di Castelmella fino a viale dei Caduti.



Figura 3: estratto della tavola di inquadramento del PA9

Fra la documentazione costituente il PA rientra l' "Analisi dell'Impatto viabilistico" a cura della Società TRM Group che ha analizzato differenti scenari: scenario di riferimento (stato di fatto), scenario di breve termine, scenario di medio termine e scenario di lungo termine. **Tale studio ha evidenziato una forte criticità della situazione esistente sul nodo di viale dei Caduti: nella sola ora di punta (venerdì ore 17:00-18:00) transitano in tale asse circa 1535 veicoli equivalenti (coefficiente di omogeneizzazione pari a 2). Tale situazione genera in un contesto urbano, prevalentemente residenziale, un forte disagio in termini di traffico, emissioni in atmosfera e inquinamento acustico particolarmente sentiti.**

IDENTIFICAZIONE ORA DI PUNTA			
Veicoli equivalenti			
VENERDI			
Sezione	17:00 - 18:00	17:30 - 18:30	18:00 - 19:00
Sezione 2A	492	428	375
Sezione 2C	798	793	748
Sezione 2D	509	535	483
Sezione 2E	394	374	325
Sezione 3A	388	416	398
Passante dir. NORD	1.003	956	815
Passante dir. SUD	936	864	805
Totale	2.581	2.546	2.329



Figura 4: sezioni di ingresso nell'ora di punta (fonte: Analisi Impatto viabilistico allegato al PA9)

- il PUMS del Comune di Brescia, adottato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 761 in data 12/12/2017, ha recepito dal PGT la previsione di nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione esistente fra via del Mella e la tangenziale Ovest come "viabilità di progetto PGT 2016";

*[Handwritten signature]*

si segnala in merito a quanto sopra esposto

- lo **svincolo esistente** con sottopasso sull'intersezione tra via del Mella e la tangenziale Ovest non consente ai mezzi commerciali (mezzi pesanti e furgoni) provenienti dall'ambito produttivo manovre in uscita in mano sinistra, poiché il sottopasso alla tangenziale sud non permette il transito di mezzi di altezza superiore ai 3,00 m. I **mezzi pesanti**, a causa dell'impossibilità di passaggio nel sottopasso per la ridotta altezza dello stesso, **sono costretti a percorrere la tangenziale in direzione sud fino alla rotatoria in Comune di Castel Mella per poter poi effettuare inversione in direzione nord verso l'autostrada, caricando ulteriormente il nodo indicato con manovre non idonee alla sua funzione** (porta di accesso al territorio residenziale del comune di Castel Mella). Si riportano i flussi di traffico esistenti nell'ora di punta (venerdì ore 17:00-18:00).



Figura 5: veicoli equivalenti nell'ora di punta (fonte: Analisi Impatto viabilistico allegato al PA9)

- la soluzione inserita nel PGT 2016 e recepita dal PUMS di **nuova intersezione a rotatoria fra via del Mella e la tangenziale Ovest** risulterebbe economicamente difficilmente sostenibile,

*Am*

per le necessarie opere di tombamento integrale dell'intersezione esistente. Il tombamento dovrà prevedere la demolizione del manufatto monolitico in calcestruzzo, che attualmente sostiene la sede stradale della tangenziale Ovest, e di seguito il riempimento integrale, con materiale stabilizzato e rullato, delle rampe di accesso al sottopasso (previsione di realizzazione nell'arco di 10 anni). Al contrario la rotatoria proposta nell'Accordo di Programma più a sud presenta una maggiore facilità di realizzazione con conseguenti minor costi di realizzazione, che non risulterebbero a carico del Comune di Brescia, portando immediati vantaggi alla viabilità pubblica;

- l'intersezione a raso tra la bretella in uscita dalla Tangenziale Ovest stessa, la SP74 e la SPIX denominata "Quinzanese" presenta alcune criticità di circolazione che causano, nell'ora di punta, frequenti fenomeni di incidentalità e congestione del traffico.



Figura 6: ortofoto e vista dal cavalcavia della tangenziale Ovest in direzione sud

*MR*

▪ gli **interventi previsti dall'Accordo di Programma** e recepiti nel PGT 2012 vigente risolverebbero le gravi problematiche presenti sulla tangenziale Ovest:

- la nuova rotonda permetterebbe l'inversione dei mezzi pesanti senza dover arrivare all'intersezione fra Tangenziale Ovest stessa, la SP74 e la SPIX;
- la nuova viabilità esterna, che partendo dalla nuova rotonda sulla tangenziale Ovest si collega con la rotonda esistente di viale dei Caduti/via Papa Giovanni XXIII/SP74 nel territorio di Castel Mella, rappresenta un nuovo itinerario alternativo in grado di deviare i flussi di traffico transitanti in viale Caduti del Lavoro stimati in 750 veicoli equivalenti bidirezionali nella sola ora di punta della sera. **La riduzione del traffico veicolare sull'intero quartiere di viale dei Caduti determinerebbe una diminuzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico.**

La nuova bretella, costituendo un **itinerario esterno al nucleo residenziale** di Viale dei Caduti, ridurrebbe notevolmente i transiti veicolari che hanno origine / destinazione differente (flussi con itinerari di più lunga percorrenza), **riducendo di conseguenza le emissioni in atmosfera ed il rumore in una zona ricca di recettori sensibili.**



Figura 7: deviazione percorsi (fonte: Analisi Impatto viabilistico allegato al PA9)

*MR*

- trattandosi di viabilità intercomunale già oggetto di copianificazione la "nuova opera" rientra nei "Criteri di individuazione degli interventi di interesse pubblico e di rilevanza sovracomunale per i quali non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo (art.2 c.4 L.R. 31/2014), ai sensi della Deliberazione X/5741 del 24./10/2016. Tali criteri, entrati in vigore a seguito dell'approvazione del PGT 2016, rendono di fatto superata la controdeduzione all'osservazione allo stesso PGT 2016 presentata dalle Scriventi in data 13/11/2015.

**tutto quanto premesso le Scriventi chiedono**

di valutare la sostenibilità, in termini ambientali, sociali ed economici dell'intervento proposto nell'Accordo di Programma e di inserire le opere viarie proposte nell'Accordo di Programma, recepite nel P.G.T di Castelmella e sviluppate nel PA09 negli elaborati del PUMS in considerazione delle problematiche che l'opera proposta risolve e dei vantaggi generali:

- con la nuova rotatoria sarà possibile l'inversione di marcia sulla tangenziale ovest dei mezzi pesanti (in entrambi i sensi di marcia), riducendo i mezzi transitanti all'intersezione fra Tangenziale Ovest stessa, la SP74 e la SPIX, compresi quelli in uscita dall'area produttivo-artigianale di via del Mella a Brescia che non possono compiere la manovra in mano sinistra;
- la nuova viabilità alternativa a viale dei Caduti ridurrà il traffico di transito (stimati in 750 veicoli equivalenti bidirezionali nella sola ora di punta della sera) in ambito urbano con effetti positivi sulla qualità ambientale del contesto in termini di forti riduzioni delle emissioni e dell'inquinamento acustico;
- l'intervento dal punto di vista economico è a carico delle Scriventi per l'intero tratto d'interesse del territorio comunale; il Comune di Brescia dovrà, coerentemente con l'Accordo di Programma, solo mettere a disposizione le aree di proprietà in fregio alla tangenziale Ovest;
- sempre con la nuova rotatoria il Comune di Brescia potrà collocare altrove le importanti risorse economiche da stanziare per la rotatoria fra via del Mella e tangenziale Ovest prevista sia dal PGT 2016 sia dal PUMS in quanto non più necessaria. Si ricorda che tale intervento, come meglio descritto in premessa, comporterebbe importanti opere di tombamento, demolizione e contenimento controterra.

Distinti saluti

Impar Srl

Soross Srl

**IMPAR SRL**  
Sede Legale:  
Via Quinzano, 14/D - FLERO (BS)  
Sede Amministrativa:  
Via Maddalena, 83 - 25075 NAVE (BS)  
Partita IVA n.: 03558110171

**SOROSS s.r.l.**  
Via Maddalena, 83  
25075 NAVE (Brescia)  
C. F. e P. IVA: 02537640985