



**DIREZIONE SANITARIA**  
**DIPARTIMENTO IGIENE E PREVENZIONE SANITARIA**  
**Servizio Igiene Sanità Pubblica, Medicina Ambientale e**  
**Igiene degli Alimenti e della Nutrizione**

Viale Duca degli Abruzzi, 15 – 25124 Brescia

Tel. 030/3838200

e-mail: [ServiziSP@ats-brescia.it](mailto:ServiziSP@ats-brescia.it)

Spett.le

Comune di Brescia

Area Pianificazione Urbana, Edilizia e Mobilità

Settore Pianificazione Urbanistica

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

cl.:2.3.05

Trasmissione via pec

Oggetto: Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per la variante al Piano delle Regole e al Piano dei Servizi del vigente PGT, localizzazione servizio mobilità "elisuperfici/eliporti (M9)" - base Hems nell'area via Ghislandi comune di Brescia, presentato da Agenzia Regionale Emergenza Urgenza su area di proprietà della società Siab srl.  
Contributo Sanitario

Con riferimento alla Vs richiesta in oggetto, Vs prot.0331783 del 25/10 us, pervenuta alla scrivente Agenzia in pari data con prot.ric.111871/22, preso atto di quanto già verbalizzato in sede di conferenza del 18/07/22, per gli aspetti sanitari di competenza, si è proceduto a valutare il "Rapporto Preliminare sui Possibili Impatti Ambientali Significativi" del 10/05/22 e pubblicato sul sito SIVAS.

Il procedimento esaminato, sinteticamente, è riferito alla necessità di realizzare una nuova base permanente aeromobile, equipaggiata per missioni ed addetti all'assistenza antincendio, dotata delle relative strutture di ricovero/manutenzione degli aeromobili. La struttura sarà adeguata per il ricovero di un aeromobile dalla maggiore potenzialità, rispetto all'attuale in uso presso il nosocomio degli Spedali Civili di Brescia, che sarà dotato di un vano sanitario atto a garantire una migliore operatività ed in condizioni più complesse di quelle attualmente svolte.

L'area di via Ghislandi è classificata come agricola ed inserita in un contesto di salvaguardia e mitigazione ambientale, interclusa a Nord dall'autostrada A4 a Sud dalla zona industriale, ad Est dalla omonima tangenziale ed ad Ovest confinate dal corridoio ecologico afferente al Fiume Mella ricadente nelle aree interessate dall' "Estensione del PLIS delle colline al Mella e a Caionvico".

Come emerge dalla lettura dello studio, l'estensore ha approfondito ed affrontato le principali tematiche di interesse ambientale e sanitario, quest'ultima attraverso l'analisi dello stato di salute della popolazione (rif.cap 9.11.1) del Comune di Brescia, secondo un condivisibile percorso metodologico, che non evidenzia elementi di particolare criticità ma sui quali sono suggeriti approfondimenti per una maggiore definizione e valutazione dei potenziali effetti, così riassumibili:



- analisi e predisposizione di un documento che analizzi con maggiore dettaglio gli elementi agronomici dell'area interessata;
- indagini geologiche per la definizione della compatibilità dell'opera;
- caratterizzazione della componente acustica;
- stesura di uno studio di approfondimento del potenziale impatto sul paesaggio;
- verifica del rispetto dei requisiti di invarianza idraulica ai sensi del R.R 7/2017;
- valutazione degli impatti sulla componente atmosferica rispetto ai principali ricettori.

Visto quanto sopra relazionato, preso atto che non emergono elementi di incompatibilità o di interferenza con gli strumenti territoriali sovraordinati, richiamati i contenuti della Dgr 25 luglio 2012 n.3836, recante disposizioni in merito a "*Determinazioni della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi VAS (art 4 Lr 12/05 e Dcrn 351/2007)*", per gli aspetti sanitari di competenza, non riscontrando potenziali impatti che possano interferire direttamente ed in modo significativo sulla salute pubblica e considerato che l'area di intervento è ricompresa nella "perimetrazione de sito di interesse nazionale di Brescia Caffaro", si esprime contributo favorevole nel rispetto delle seguenti indicazioni:

- durante tutte le attività, antecedenti la predisposizione dell'area di cantiere, i lavoratori sono da considerarsi potenzialmente esposti ad agenti chimici pertanto, ai sensi del D.Lgs. 81/2008, nel caso vengano svolte operazioni che comportino la presenza di sostanze chimiche, la valutazione dei rischi ad esse connesse e l'attuazione delle misure di prevenzione, dovranno essere predisposte preventivamente all'avvio delle attività medesime (ex art.223 c.6^ D.lgs 81/08 ). In tutte le fasi operative, alle eventuali incertezze di conoscenza dei rischi potenzialmente presenti nell'area d'intervento, dovrà necessariamente corrispondere un alto livello di protezione della salute e sicurezza di tutti i lavoratori che abbiano accesso e presenti a qualsiasi titolo;
- prima dell'avvio di qualsiasi operazione di movimentazione nell'area di cantiere, dovrà essere svolta la perimetrazione dell'area stessa, con rete fitta antiventto e d'altezza non inferiore ai 2 mt;
- dovranno essere individuati i percorsi e/o predisposte piste per evitare situazioni di "*cross-contamination*" e conseguentemente adottato il sistema di pulizia e lavaggio dei mezzi che percorrano l'area di cantiere;
- dovrà essere predisposta, per i lavoratori, apposita area servizi igienici, spogliatoi e l'eventuale cabina di decontaminazione;
- qualora l'organizzazione del lavoro lo richiedesse, dovrà essere definito uno spazio ristoro per le maestranze con accesso da percorso pulito;
- nell'eventualità che, nelle fasi operative del cantiere, venga riconosciuta la presenza di inquinanti classificati come agenti chimici pericolosi/cancerogeni, in conformità alla norma UNI EN 689 e s.m.i., al fine di poter valutare l'esposizione dei lavoratori addetti alle operazioni di cantiere e quindi l'efficacia delle azioni di contenimento adottate, dovrà essere previsto un monitoraggio ambientale biologico;
- sulla base della valutazione dei rischi sarà necessaria l'adozione di specifici DPI;



- i DPI idonei per gli addetti dovranno essere indossati correttamente ed il personale preventivamente informato sulle loro caratteristiche, sulle modalità d'uso e di sostituzione;
- in ordine alla componente atmosfera, il potenziale impatto è da ricondursi alle emissioni degli scarichi dell'eliporto ed al flusso dei automezzi afferenti all'area che tuttavia risulterà marginale e di scarso apporto rispetto agli impatti degli scarichi prodotti dal volume di autovetture transitanti sulla confinata arteria autostradale. Si ricorda sin da ora che per quanto riguarda la fase di cantierizzazione ed agli impatti dovuti alla movimentazione dei mezzi d'opera, dovrà essere previsto: un sistema di lavaggio pneumatici all'uscita dal cantiere, un presidio di bagnatura con autobotti delle vie impegnate dai mezzi d'opera, copertura dei carichi in uscita di materiale di scavo, riduzione della velocità dei mezzi di cantiere a 30 km/h;
- per le fasi di cantierizzazione, trattandosi di attività "temporanee", ai sensi ai sensi dell'art.6 c.1<sup>^</sup> let.h) Legge 26 ottobre 1995 n.447, art.8 Lr 10 agosto 2001 n.13, l'A.C. dovranno essere preventivamente autorizzate in deroga ai limiti massimi di rumore previsti dalla zonizzazione acustica comunale, con cui impartire le necessarie prescrizione tecniche atte a ridurre l'impatto generato. A tal fine, si suggerisce, laddove non previsto, che gli impianti tecnologici, quali compressori o macchine da cantiere di dimensioni ridotte, siano agonizzate in box fonoisolanti e per quanto possibile, evitato l'impiego di organi meccanici ed il transito dei mezzi, nelle vie prospicienti recettori sensibili/aree residenziali, durante i periodi dedicati prettamente al riposo che, comunque, dovrà avvenire a ridotte velocità (max 30 km/h);
- data la finalità emergenziale dell'eliporto, è presumibile prevedere in termini generali un contenuto numero di voli, pertanto si ritiene che l'impatto acustico indotto dall'eliporto sia compatibile con i limiti di zona previsti, tuttavia si prescrive che le direttrici dei tratti terminali non prevedano il sorvolo diretto dei centri abitati e per quanto compatibile delle strutture residenziali isolate;
- l'eventuale illuminazione esterna, fatta salva l'illuminazione posta a delimitazione della superficie TLOF e la superficie attorno alla intera area di atterraggio (FATO), dovrà essere conforme alla vigente Lr 31/2015, recante disposizioni in "*Misure di efficientamento dei sistemi di illuminazione esterna con finalità di risparmio energetico e di riduzione dell'inquinamento luminoso*".

Distinti saluti.

Firmato digitalmente  
IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
Dott. Fulgenzio Ferri

Struttura competente: U.O. Medicina Ambientale  
Il Responsabile del procedimento: Dott. Fulgenzio Ferri  
Il Referente della pratica: TdP Roberto Duni.