



All. 1 – Proposta di CONTRODEDUZIONI alle OSSERVAZIONI

PIANO ATTUATIVO Italmark S.r.l.

In variante al PGT

Localizzazione:	via Buffalora 54 Località Cascina Castella
Committenti:	Italmark Srl S.p.a.
Progettisti :	Arch. Fausto Baresi (b+ma Associati S.r.l.)

OSSERVAZIONE 1 – EREDI BERTOCCHI PIETRO (P.G. 0081009/2025 del 05/03/2025)

Contenuto Osservazione 1:

“Con riferimento all’area di proprietà sita in via Buffalora e interessata dalle opere di urbanizzazione extra comparto previste dal Piano attuativo in oggetto viene richiesto quanto segue:

Punto 1) *perimetrazione della porzione oggetto dell’esproprio secondo la linea tracciata in colore blu nell’allegato grafico sotto riportato, allo scopo di conservare una porzione di area verde a servizio esclusivo della proprietà Bertocchi senza che ciò pregiudichi in alcun modo quantità e qualità degli stalli previsti nel parcheggio in progetto;*

Punto 2) *Realizzazione di marciapiede in fregio al nuovo confine per il collegamento pedonale in sicurezza tra le residenze interessate e via Buffalora come indicato in colore rosso nella planimetria sotto riportata;*

Punto 3) *realizzazione di nuova recinzione, ove mancante, nella porzione del nuovo confine tra proprietà residua e parcheggio in progetto”.*

ESTRATTO TAVOLA DI PROGETTO: “PARCHEGGIO E AREE VERDI VIA BUFFALORA - PLANIMETRIA GENERALE”

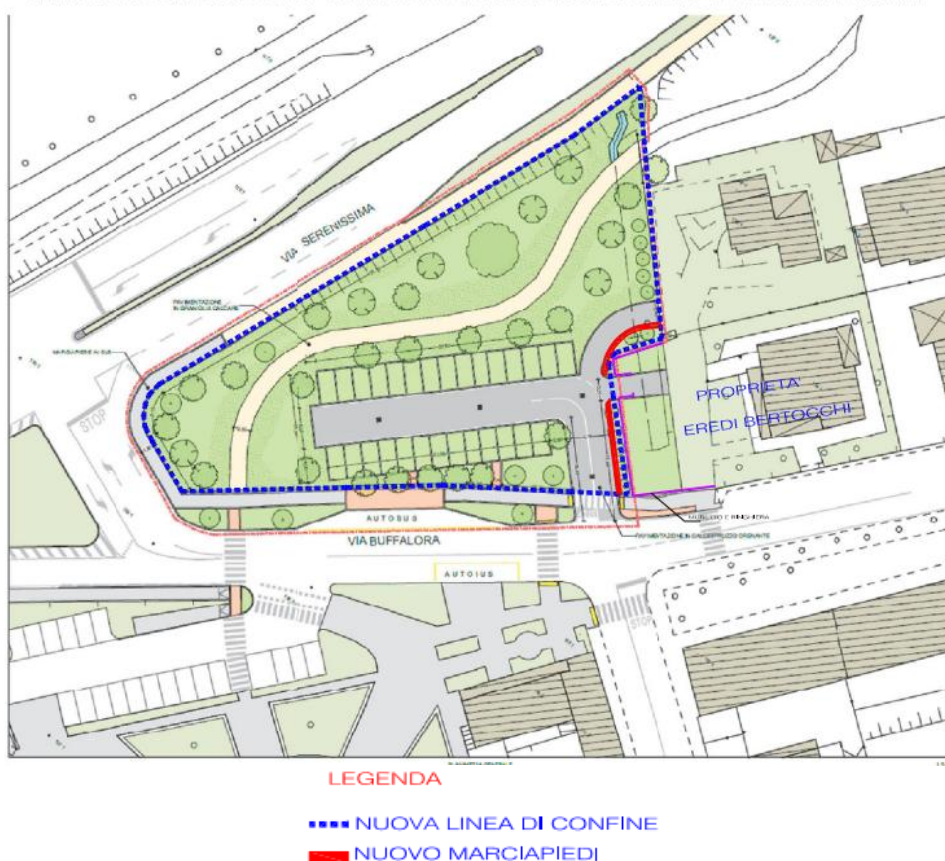


Fig. 1 - ESTRATTO ALLEGATO GRAFICO OSSERVAZIONE 1

Proposta di Controdeduzione a Osservazione 1: Accolta parzialmente

Punto 1) Non Accolto

L'osservazione è relativa ad un'area che il vigente PGT classifica come servizio pubblico ("M2 – Parcheggi a raso" e "V - Spazi aperti") su cui è apposto il vincolo preordinato all'esproprio. Tale area sarà interessata dalle opere di urbanizzazione per la realizzazione di un servizio pubblico che prevede parcheggio e aree a verde, che sarà meglio dettagliato nel successivo sviluppo progettuale.

Non si ritiene di recepire la modifica del perimetro dell'area di intervento, in quanto il piano attuativo adottato non ha comportato tra gli aspetti di variante al PGT la modifica dell'area destinata a servizi, ritenendo valida la previsione del piano dei servizi vigente.

Punto 2) Accolto

L'osservazione è stata accolta con revisione del layout di progetto (integrazione PG 189555 del 30.5.2025) prevedendo la realizzazione di marciapiede a servizio del parcheggio pubblico, come da fig. 2 sotto riportata. Il layout sarà meglio dettagliato nel successivo sviluppo progettuale

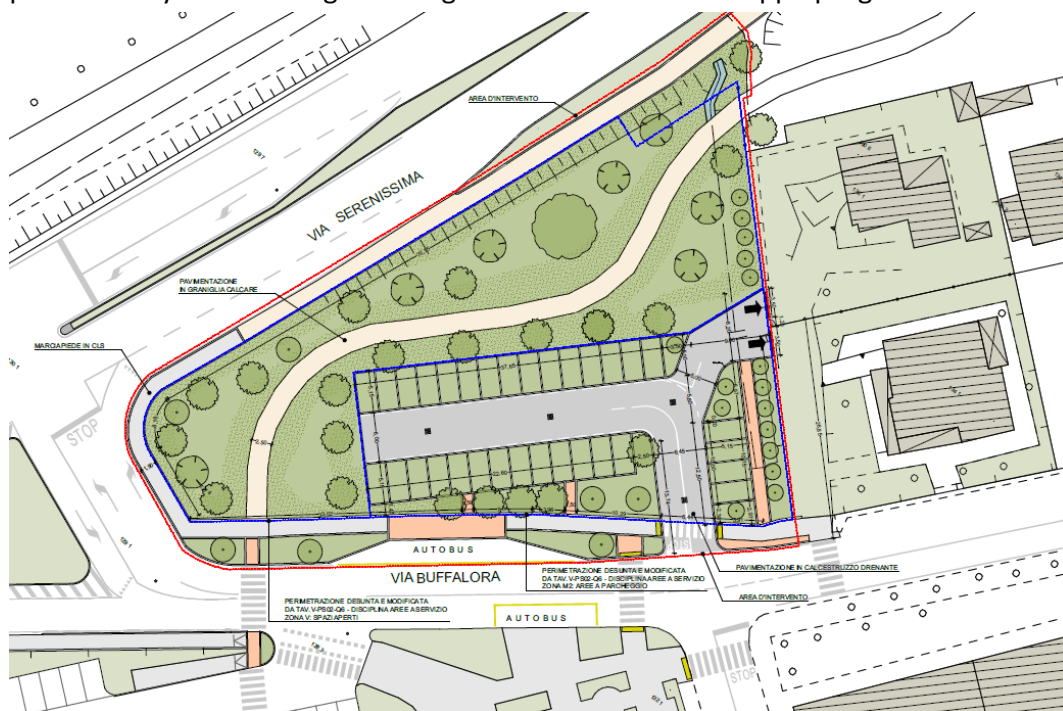


Fig. 2 - ESTRATTO ALLEGATO GRAFICO PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE A OSSERVAZIONE 1

Punto 3): Accolto

L'osservazione è accolta, prevedendo la realizzazione della recinzione a confine tra l'area a parcheggio e l'area di proprietà privata.



OSSERVAZIONE 2 –FONDAZIONE CASA DI DIO ONLUS (P.G. 0081567/2025 del 06/03/2025)

Contenuto osservazione 2:

“Con riferimento all’area identificata al Foglio 243 Mappale 30, parzialmente interessata da procedura espropriativa per le opere di sistemazione di via Agostino Chiappa viene rilevato che sono presenti due accessi idonei ai mezzi agricoli e viene chiesto che gli stessi siano mantenuti.

Viene inoltre precisato che l’azienda agricola conduttrice del fondo si riserverà di valutare il danno alle colture arrecato durante i lavori”.

Proposta di Controdeduzione ad osservazione 2: Non accolta

L’osservazione non è formalmente accoglibile in quanto il progetto prevede già il mantenimento dei due accessi lungo via Chiappa. Si precisa che, ai sensi della normativa vigente, le ditte incaricate dell’esecuzione dei lavori dovranno essere in possesso di polizze di responsabilità civile verso terzi, che copriranno eventuali danni.



OSSERVAZIONE 3 –COMUNE DI REZZATO (P.G. 0081567/2025 del 06/03/2025)

Osservazione ritirata con nota PG 185539 del 27/5/2025

OSSERVAZIONE 4 – ITALMARK (P.G. 90175/2025 del 12/03/2025)

Contenuto osservazione 4:

L'osservazione è relativa alla modifica del regime delle aree del lotto 1 con riferimento al mappale 171 del foglio 272 in quanto nel piano attuativo l'area in cessione esclude un piccolo triangolo appartenente al mappale 171. L'esclusione di detto mappale crea di fatto una discontinuità nel disegno dell'innesto tra percorso nord con pavimentazione in ghiaia e Via Buffalora come illustrato nell'immagine seguente (Fig.1).

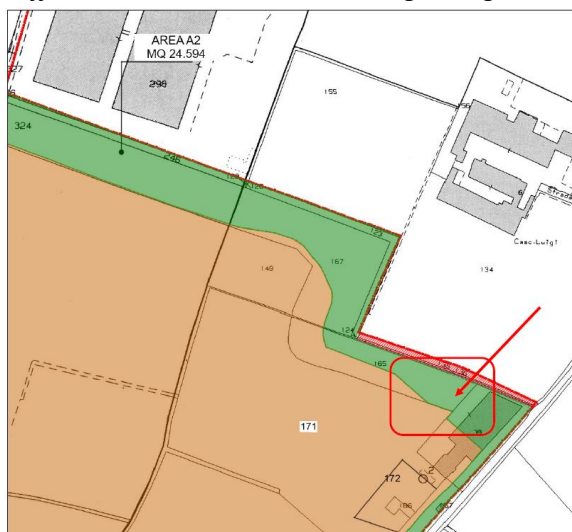


Fig. 1 - Stralcio tavola di congruità catastale allegata al piano attuativo adottato

Viene proposta la rettifica della porzione di area in cessione che comprende aree verdi e percorso ciclo pedonale con fondo in ghiaia e che costituisce collegamento trasversale tra via Buffalora e Via Serenissima come illustrato nell'immagine seguente (Fig.2):

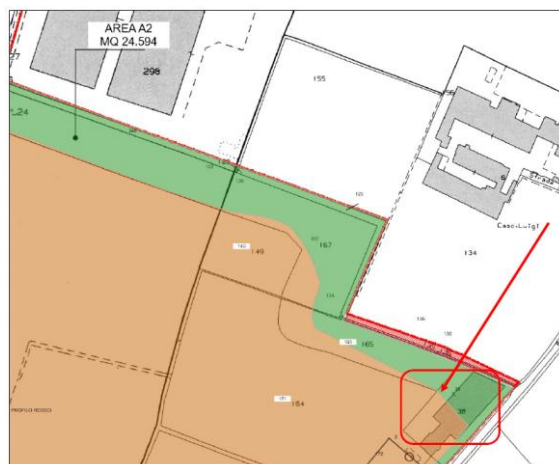


Fig. 2 -Stralcio tavola di congruità catastale con nuovo disegno dell'area in cessione.

Si prevede l'eliminazione del "cuneo" determinato dall'inserimento del mappale 171 e il contestuale ridisegno dell'ultimo tratto di area.

Le nuove inclinazioni che determinano l'ultimo tratto della zona in cessione in oggetto, garantiscono il mantenimento dei 24.594 mq previsti in cessione.

Nell'immagine seguente (Fig.3) è illustrato la modifica al regime delle aree consistente nello spostamento di 179mq di area in cessione: in rosso è indicata l'area in cessione aggiunta e in viola è indicata l'area non prevista in cessione.

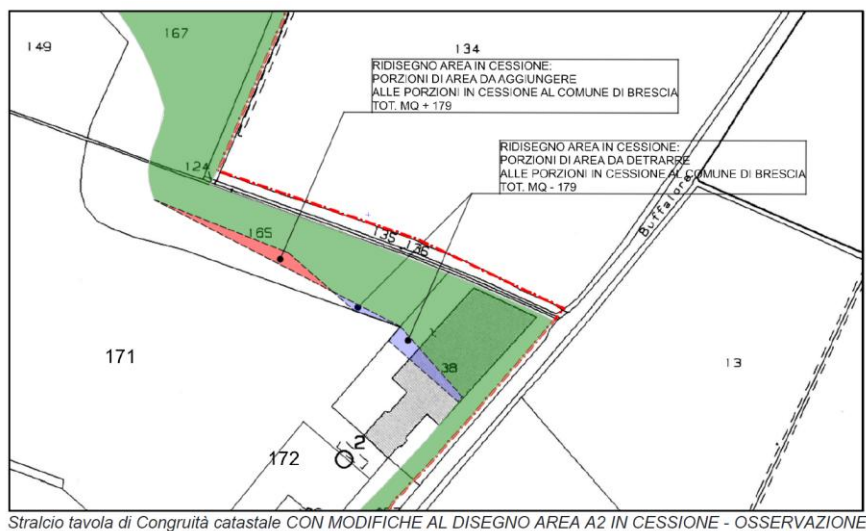


Fig.3

Proposta di Controdeduzione 4: Accolta parzialmente

L'osservazione è accolta parzialmente in quanto l'esclusione nel regime aree allegato alla convenzione del piano attuativo adottato di una porzione del mappale 171 Fig. 272 tra le aree oggetto di cessione è refuso, non presente nelle tavole del progetto delle opere di urbanizzazione del percorso ciclabile previsto in cessione e nelle tavole regime opere allegato alla convenzione. Si ritiene di modificare la tavola per eliminare la discontinuità riscontrata, ripristinando la continuità nel perimetro del percorso ciclabile ed aggiungendo alle aree in cessione anche l'area triangolare del mappale 171 del foglio 272 evidenziata in viola nell'immagine seguente.

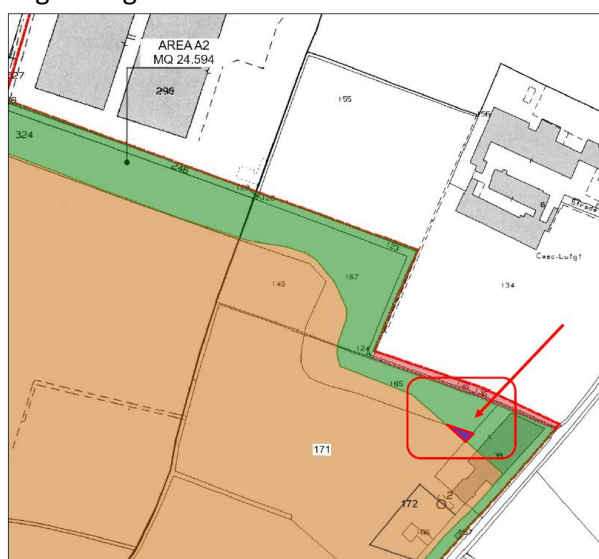


Fig.4 -Stralcio tavola di Congruità catastale CON MODIFICHE AL DISEGNO AREA IN CESSIONE CON ACCOGLIMENTO DELL'OSSERVAZIONE

OSSERVAZIONE 5 – CDQ BETTOLE BUFFALORA –
Presidente Gianluigi Plebani (P.G. 92578/2025 del 13/03/2025)

Contenuto osservazione 5:

- 1) *“LAMINAZIONE - Non si vede l'utilità di "laminare" terreno agricolo per raccogliere acqua piovana, considerato che esiste a confine l'ex cava Pasotti che ben può svolgere la medesima funzione. Questa, sebbene non rientrante nell'Area PAV-SUAP, è di proprietà dell'ex ATE 25 — Brescia — come da convenzione con il COMUNE (SUAP 27/4/2010 Rif. Gaburri SpA) che ha imposto il non riempimento. In alternativa, si chiede comunque che i richiedenti il PIANO ATTUATIVO si facciano carico del recupero e valorizzazione dell'ex cava con l'obiettivo di allargamento del Parco delle Cave.*
- 2) *VIA CHIAPPA — La Convenzione ne prevede l'allargamento con pista ciclabile per favorire il transito dei mezzi di Rezzato SOLO nel tratto da Via Buffalora alla stazione della metropolitana. Si chiede che la ciclabile venga estesa fino alla rotonda di Rezzato. La sezione stradale di questo tratto, molto ampia, lo consente facilmente senza particolari oneri.*
- 3) *STRADA BIANCA VIA SAN BENEDETTO — Non è chiaro e definito il suo utilizzo. Si chiede che resti ciclopeditone fino all'attuale cancello di uscita dall'Area PAV-SUAP. Si chiede che non sia asfaltata, ma recuperata e valorizzata nei due tratti, fino alle intersezioni con Via della Seriola Vescovada e Via delle Bettole, perché oggi sono malridotti per il passaggio di mezzi pesanti della cava attiva ATE 25 in Comune di Rezzato.*
- 4) *FOTOVOLTAICO — Si chiede che sia realizzato sui tetti dei capannoni da costruire su Area PAV-SUAP e non su area vegetale AT B4 ex ATE 24, da adibire invece a mitigazione dei capannoni CEMBRE.*
- 5) *Si chiede sia prescritto il divieto di scavare ulteriore ghiaia dell'Area PAV-SUAP e di mantenere le collinette di cintura. Si chiede che le stesse siano fin da subito alberate per la formazione di una barriera di mitigazione a protezione del contesto ambientale di Buffalora.*
- 6) *La Convenzione non esplicita il termine di conclusione dei lavori di recupero dell'ex cava Gaburri di Via Buffalora — AT B4, i quali sono in corso da ben quattro anni con considerevole apporto di materiale di riempimento. Si chiede di fissare data certa fine lavori, che proponiamo nel 31.12.2025. A tale proposito non si capisce perché questi lavori di riempimento con terre e rocce da scavo non generino oneri, ma solo guadagno economico per i richiedenti. Si chiede quindi di esporli perché vengano utilizzati per le ulteriori compensazioni proposte”.*

Proposta di Controdeduzione a Osservazione 5: Accolta parzialmente

1): Non accolta

Si rileva che l'area agricola a confine nord ovest del PAV SUAP e l'area dell'ex Cava Pasotti, siano già urbanisticamente ricomprese all'interno del Parco delle Cave di Buffalora e San Polo.

L'utilizzo dell'area agricola a confine nord ovest del PAV SUAP come aree di mitigazione, utilizzata anche come area di laminazione, garantisce una notevole valenza paesaggistica in quanto le piantumazioni previste garantiranno parziale schermatura del nuovo polo logistico.

2) Non accolta

La scelta delle opere pubbliche derivanti dall'attuazione del piano attuativo è stata oggetto di valutazione condivisa tra vari Enti (Comune di Brescia, Provincia di Brescia, Comune di Rezzato). In particolare, tra le opere di urbanizzazione connesse al piano attuativo è prevista la riqualificazione stradale del tratto di via Chiappa tra via Buffalora e lo svincolo della Tangenziale sud in Comune di



Rezzato con allargamento della sezione stradale per renderla idonea al transito dei mezzi nei due sensi di marcia. L'attuale sezione stradale di via Chiappa tra via Buffalora e il comune di Rezzato, anche se più larga del tratto tra via Buffalora e la fermata della metropolitana, ad eccezione di alcuni brevi tratti, non è di larghezza sufficiente a garantire il corretto transito nei due sensi di marcia.

Si evidenzia che nell'iter procedurale tra adozione e approvazione del piano attuativo, nell'ambito dell'intesa tra Comune di Brescia, Provincia di Brescia e Comune di Rezzato ai sensi dell'art. 16 del PTCP, sono state definite opere aggiuntive da realizzare con contributo a carico dei proponenti tra cui la realizzazione di un percorso ciclabile su via Paolo VI dalle rotatorie presso la tangenziale Sud al sottopasso della linea ferroviaria, che costituirà un'alternativa ciclabile di collegamento con il comune di Rezzato, inserito nel più ampio piano di sviluppo della mobilità ciclabile di collegamento tra Brescia e Rezzato.

3) Accolta parzialmente

Si ritiene l'osservazione parzialmente accoglibile in quanto nell'iter procedurale tra adozione e approvazione del piano attuativo, nell'ambito dell'intesa tra Comune di Brescia, Provincia di Brescia e Comune di Rezzato ai sensi dell'art. 16 del PTCP è stata prevista, come opera a carico del soggetto attuatore, la riqualificazione del tratto di via San Benedetto tra la rotatoria a sud della tangenziale e il futuro l'ingresso al polo logistico, con previsione di realizzazione di un percorso ciclabile in calcestre per garantire il transito dei ciclisti fino all'attuale strada bianca di via San Benedetto, su cui al momento non sono previsti interventi di ripristino della strada bianca.

4) Non accolta

Per quanto riguarda la previsione di installazione di pannelli fotovoltaici a terra nell'area del lotto 1 ATE 24, si precisa che l'area risulta idonea a tale utilizzo ai sensi dell'art. 20 comma 8 punto cter del D.Lgs 199/2021.

La realizzazione di impianto fotovoltaico in copertura del polo logistico, sarà oggetto di successiva valutazione in fase di rilascio del permesso di costruire.

Il piano attuativo prevede comunque di vincolare a verde l'area di 1.400mq sita tra il parcheggio lungo via Serenissima e il lotto in cui si prevede l'installazione dei pannelli fotovoltaici a terra.

5) Non accolta

L'osservazione si ritiene formalmente non accoglibile in quanto l'attuazione del Piano Attuativo non prevede ulteriori scavi nell'area PAV-SUAP, ma il solo riempimento fino alla quota del piano campagna circostante.

Il progetto di mitigazione ambientale connesso all'intervento già prevede il mantenimento delle collinette di cintura con potenziamento delle piantumazioni e delle alberature previste.



6) Non accolta

L'osservazione si ritiene formalmente non accoglibile in quanto i tempi di completamento delle opere di ripristino ambientale della ex Cava Gaburri di via Buffalora sono delineati dalle tempistiche normative delle pratiche edilizie in corso.

Lo schema di convenzione urbanistica del piano attuativo disciplina le tempistiche per la realizzazione delle opere di urbanizzazione secondaria comprensive della mitigazione ambientale sulle aree dell'ATE 24 previste in cessione, prevedendo il termine di 3 anni dalla stipula della convenzione, entro il termine di ultimazione degli interventi edilizi.

In riferimento all'eventuale beneficio economico per il proponente a seguito dei riempimenti, come già riportato anche in risposta ai precedenti punti 2) e 3), si fa presente che nell'iter procedurale tra adozione ed approvazione del piano attuativo, nell'ambito dell'intesa ai sensi dell'art. 16 del PTCP tra Provincia di Brescia, Comune di Brescia e Comune di Rezzato, sono state definite opere aggiuntive e compensative da realizzare con contributo a carico dei proponenti.

OSSERVAZIONE 6 – LEGAMBIENTE BRESCIA (P.G. 95340/2025 del 17/03/2025)

Contenuto osservazione 6

- 1) Nella Relazione Tecnica si afferma che *“Per la porzione di area coincidente con la ex cava (area SUAP) con estensione pari a 94.570 mq di sup. territoriale, si prevede un primo intervento di riempimento della cava fino al ripristino della morfologia ambientale originaria, ovvero alla ricostruzione del piano di campagna esistente”*. Non è precisato in alcun modo con quale materiale verrà effettuato il riempimento, la provenienza del materiale e la durata presunta dell’attività di riempimento né le conseguenze sulla viabilità ordinaria per l’attività di acquisizione del materiale necessario. A questo riguardo si chiede che venga verificata la eventuale necessità o prescrizione normativa di ulteriori procedimenti di valutazione ambientale trattandosi di intervento che prevede movimenti di carichi sicuramente superiori alle 400.00 tonnellate/anno quale limite fissato dall’allegato A comma am) alla LR n.5 del 02/02/2010.
- 2) Non convincono le valutazioni effettuate in merito al traffico indotto, sia in fase di realizzazione dell’intervento per l’enorme mole dei movimenti terra previsti la cui durata si protrarrà per anni, sia per il traffico indotto per la futura attività del polo logistico. Si esprimono dubbi circa la corretta valutazione anche delle viabilità alternative già oggi notevolmente trafficate. Anche in questo caso si chiede che venga verificata la eventuale necessità o prescrizione normativa di ulteriori procedimenti di valutazione ambientale trattandosi di attività che prevede movimenti di carichi probabilmente superiori alle 400.00 tonnellate/anno. Si chiede inoltre che vengano assunte e verificate le valutazioni e gli studi viabilistici che risultano essere stati commissionati dal Comune di Rezzato che sembrano contraddire quanto valutato in sede progettuale.
- 3) La Relazione Tecnica afferma che *“Il nuovo edificio produttivo verrà posizionato ad una quota altimetrica circa uguale a quella dell’accesso esistente, compatibile con il collegamento con Via San Benedetto”*. Il progetto prevede inoltre un’altezza del fabbricato di 13,50 metri fuori terra a fronte di un’altezza dei fabbricati artigianali nella zona di 10 m costituendo un maggior aggravio visivo della nuova realizzazione. Poco giovani a questo riguardo le mitigazioni previste principalmente verso la tangenziale, dove minore è l’effetto di tale impatto visivo. Per queste ragioni si ritiene che debba essere adeguatamente ridotta l’altezza del fabbricato e contemporaneamente stabilita una quota d’imposta ribassata rispetto alla quota della strada d’accesso.
- 4) Si chiede che venga stralciata dal piano la prevista realizzazione di un impianto fotovoltaico nell’ambito ATE24. Dalla relazione si evince trattarsi di *“impianto fotovoltaico a terra ad inseguimento monoassiale ... La struttura ha un’altezza di circa 140 cm, mentre l’apertura massima dovuta alla rotazione del pannello può raggiungere un’altezza di 260 cm. La superficie prevista per un impianto di 1.752,50 kWp di potenza complessiva occupa circa 13.740 mq.”* Sempre dalla relazione si legge: *“La copertura sarà a tegoli piani con leggera inclinazione per permettere la raccolta delle acque meteoriche”* Nessun accenno alla realizzazione di impianti fotovoltaici in copertura. Riteniamo si debba verificare ed imporre la realizzazione di impianto fotovoltaico in copertura del nuovo edificio anziché a terra come previsto in progetto. Questa scelta consentirebbe la completa rinaturalizzazione dell’ex cava nell’ATE24 con effetti positivi sul microclima della zona.
- 5) Per quanto riguarda le opere di urbanizzazione previste dal Piano, si esprimono forti dubbi circa la scelta di intervento per la risagomatura della via Chiappa. La via è attualmente interessata unicamente da un limitato traffico di interesse locale. L’intervento verrebbe di fatto a generare una viabilità alternativa ad un tratto della tangenziale su i cui effetti sono tutti da valutare. Si chiede pertanto lo stralcio di tale intervento o, in alternativa, la valutazione viabilistica degli effetti indotti dall’intervento.
- 6) Sempre riguardo alle opere di urbanizzazione si ritiene che debba essere stralciata la sistemazione del sagrato della chiesa di S. Eufemia in quanto del tutto estranea alla realizzazione del previsto polo logistico, riallocando le risorse per una più corretta mitigazione dell’intervento”.



Proposta di Controdeduzione 6: Accolta parzialmente

1) Accolta

Durante il procedimento VAS è stata approfondita la tematica sulle tempistiche e sul materiale impiegato per il riempimento dell'ambito PAV SUAP. In dettaglio, come da nota del 22 maggio 2025 dei proponenti, i tempi di riempimento sono stimati in circa 3 anni (760 giorni lavorativi) per la quantità presunta di 500mila metri cubi necessaria a realizzare ripristino e massicciata, pari a 650/660 mc /giorno per circa 40 viaggi/giorno ipotizzati autocarri con trasporto medio di 16-17 mc/cad.

In relazione alla tipologia di materiale di riempimento, che dovrà avere caratteristiche idonee alla destinazione urbanistica prevista per il sito, si rimanda alla relazione a firma del geologo Claudio Leoncini, già presentata in sede di VAS e ritrasmessa con P.G. n. 189555 del 30.5.2025.

2) Non accolta

In relazione al traffico generato durante il periodo di riempimento dell'area PAV SUAP (lotto 2 ATE 25) si rileva che nell'ambito del procedimento VAS sono state approfondite tempistica e materiale di riempimento dell'ambito. In dettaglio, come da nota del 22 maggio 2025 dei proponenti, i tempi di riempimento sono stimati in circa 3 anni (760 giorni lavorativi) per la quantità presunta di 500.000 mc necessari a realizzare ripristino e massicciata, pari a 650-660 mc/giorno per circa 40 viaggi/giorno, ipotizzando autocarri con trasporto medio di 16-17 mc/cad. Il traffico derivante risulta inferiore a quello generato dall'attività di logistica in esercizio, come verificato nello studio di traffico allegato al Piano attuativo, redatto dalla società TRM Group.

In risposta all'osservazione relativa alla valutazione viabilistica commissionata dal Comune di Rezzato e redatta dallo studio ATraKI Srl (documento 'Progetto per la realizzazione di uno stabilimento produttivo destinato ad uso logistico', novembre 2024), si riportano ulteriori precisazioni fornite dalla società TRM Group, anche con confronto con lo studio redatto da TRM Group per la procedura di VAS (documento 'Aggiornamento Studio Viabilistico – Area PAV-SUAP – Ambito Estrattivo ATE g25', aprile 2024):

In via preliminare si osserva che l'area di studio presa in considerazione da ATraKI coincide con quella analizzata nello studio del traffico redatto da TRM Group all'interno dell'iter procedurale di VAS finalizzato all'Adozione del Piano Attuativo in variante al Piano di Governo del territorio relativo all'ambito AT-B.4 e all'area PAV-SUAP ambito ATE25 in via Buffalora'. In particolare, l'area di studio comprende una porzione della Tangenziale Sud in corrispondenza del sistema a doppia rotatoria tra le vie Paolo VI, via Chiappa e via San Benedetto, include le stesse due rotatorie e le corrispondenti rampe di entrata/uscita per la Tangenziale Sud.

I rilievi di traffico, propedeutici alla caratterizzazione dello stato di fatto osservato, sono stati intrapresi, tuttavia, in archi temporali diversi: TRM Group: giugno 2023; ATraKI: novembre 2024.

Dall'analisi dei rilievi del traffico, sia per TRM che per ATraKI, sono state individuate le medesime ore di punta della mattina, del pomeriggio e della sera all'interno delle quali si è proceduto, con differenti metodologie, come spiegato nel seguito, all'analisi delle condizioni di deflusso veicolare.

Si fa notare, relativamente all'arco temporale di ottenimento dei dati di traffico, che i due set sono stati eseguiti a distanza di 17 mesi l'uno dall'altro e per quanto entrambi i periodi (giugno e novembre) possano ritenersi idonei e rappresentativi di condizioni di deflusso 'neutrali' e caratterizzati da condizioni 'tipiche' di deflusso veicolare, l'area di studio sembra soggetta a fenomeni di stagionalità, come suggerisce il confronto fra i dati rilevati con differenze più marcate di quelle attese.



La stima del traffico indotto progettuale confluito nello studio del traffico di ATraKI è lo stesso, al netto di qualche aggiustamento, di quello utilizzato dallo studio del traffico della TRM Group. Il profilo giornaliero di traffico indotto, per i veicoli leggeri e i veicoli pesanti, è stato fornito da Italmark sulla base dell'esperienza operativa di siti analoghi di proprietà dello stesso operatore e sui dati dei cambi turni previsti per gli addetti. Si nota, inoltre, che anche la distribuzione del traffico indotto progettuale utilizzata da ATraKI è stata recepita dallo studio del traffico della TRM Group dove, nello specifico, tutti i mezzi pesanti sono distribuiti lungo la Tangenziale Sud (direzione est o direzione ovest) e non sulla via Paolo VI da/verso il comune di Rezzato.

Il fatto che lo studio del traffico di ATraKI si avvalga delle informazioni del traffico indotto riportate nello studio della TRM Group, in particolar modo con riguardo ai veicoli pesanti (pari a 434 giornalieri, 217 in entrata e 217 in uscita dal comparto logistico) e alla loro distribuzione sulla rete stradale, non trova riscontro con quanto affermato, in particolare non è chiara la fonte sul numero di 2000 mezzi pesanti in ingresso al giorno menzionato dal comune di Rezzato.

La stima degli impatti sulle condizioni di deflusso veicolare dovuto al traffico circolante, sia nello Scenario Attuale (stato di fatto osservato) che nello Scenario di Intervento (introduzione del comparto logistico Italmark) è stata effettuata secondo metodologie diverse per le ore di punta della mattina, del pomeriggio e della sera:

- TRM Group: utilizzo di un modello di simulazione microscopico dinamico del sistema a doppia rotatoria tra la via Paolo VI e la Tangenziale Sud;*
- ATraKI: metodologia HCM per i segmenti della Tangenziale Sud (rampe e tronchi) e modelli empirici statici (SETRA e Bovy) per la verifica dell'operatività delle rotatorie tra la via Paolo VI e la Tangenziale Sud.*

Si segnalano differenze tra i modelli statici e dinamici per la verifica dell'operatività delle intersezioni regolate, in questo caso, a regime di rotatoria, indicando che i modelli statici dovrebbero essere utilizzati per analisi preliminari e di fattibilità, visti i limiti dei metodi empirici.

L'analisi con i due metodi porta, inevitabilmente, a risultati diversi già nello Scenario Attuale, in particolare nell'ora di punta della mattina per il ramo nord di via Paolo VI in entrata/uscita da Rezzato: l'analisi col microsimulatore dinamico mostra un ottimo funzionamento con Livelli di Servizio pari ad 'A', mentre l'analisi col metodo statico mostra criticità e il superamento della capacità del ramo.

Fermo restando la diversa metodologia utilizzata per l'analisi della funzionalità del nodo, queste differenze potrebbero, inoltre, essere dovute ai diversi dati di input utilizzati nei modelli, dal momento che le campagne di rilievo del traffico sono state effettuate in momenti diversi (giugno 2023 e novembre 2024) ed è verosimile, inoltre, che nell'area di studio considerata la stagionalità porti a differenze più marcate di quelle attese nei dati di traffico rilevati, come sembrano indicare i flussi in entrata ai nodi (sistema a doppia rotatoria tra la via Paolo VI e la Tangenziale Sud) riportati nello studio del traffico di ATraKI quando confrontati con quelli della TRM Group.

Le differenze nei risultati ottenute dall'applicazione della diversa metodologia e dai diversi input di partenza riferiti allo Scenario Attuale, si ripercuotono anche nello Scenario di Intervento (in particolare nell'ora di punta della mattina), sebbene gli incrementi di traffico indotto progettuale siano di lieve entità su tutta la rete stradale analizzata, incluso il ramo nord di Paolo VI che riporta criticità nello studio di ATraKI.

Dai dati ricevuti/riportati nello studio di ATraKI non è possibile effettuare un confronto diretto (giugno 2023 vs novembre 2024) delle manovre di svolta in corrispondenza del sistema a doppia rotatoria tra la via Paolo VI e la Tangenziale Sud, in quanto il dato inoltrato non è utilizzabile ma, come accennato, i flussi in entrata (al netto dell'arco temporale diverso) sembrano suggerire una stagionalità più marcata di quella attesa.



Le verifiche prestazionali con il metodo CETUR/SETRA della rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via Chiappa e la rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via San Benedetto verranno prese in considerazione nella successiva procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA provinciale, in aggiunta alle verifiche con il modello di microsimulazione dinamico.

Inoltre, le capacità prestazionali della Tangenziale Sud verranno, anch'esse, prese in considerazione nella successiva procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA provinciale, anche tramite l'ausilio di un modello di traffico che si estenderà in direzione ovest verso via Serenissima."

3) Non accolta

L'osservazione non risulta accoglibile in quanto la riduzione dell'impatto del polo logistico in termini di altezza del fabbricato è già stata oggetto di approfondita valutazione in fase di definizione del Piano attuativo, ottenendo una riduzione di 1,7m dell'altezza assoluta dell'estradosso - tramite modifica dell'orditura strutturale in funzione dello stoccaggio connesso alla logistica - rispetto alla proposta progettuale valutata in sede di VAS, che prevedeva 15m di altezza.

4) Non accolta

Relativamente alla previsione di installazione di pannelli fotovoltaici a terra nell'area del lotto 1 ATE 24, si precisa che l'area risulta idonea a tale utilizzo ai sensi dell'art. 20 comma 8 punto c ter del D.Lgs 199/2021.

La realizzazione di impianto fotovoltaico in copertura del polo logistico sarà oggetto di successiva valutazione in fase di rilascio del permesso di costruire.

Il piano attuativo prevede comunque di vincolare a verde l'area di 1.400 mq collocata tra il parcheggio lungo via Serenissima e il lotto in cui si prevede l'installazione dei pannelli fotovoltaici a terra.

5) Non accolta

L'osservazione non risulta accoglibile in quanto la previsione di riqualificazione di via Chiappa tra le opere di urbanizzazione è stata oggetto di condivisione con i competenti uffici del Comune di Brescia e della Provincia di Brescia, ritenendo di procedere alla riqualificazione ai fini di sicurezza in quanto in diversi tratti presenta una sezione stradale non idonea al transito veicolare a doppio senso di marcia. Inoltre tale arteria, seppur secondaria, risulta un importante collegamento tra la Tangenziale sud e la città di Brescia, in particolare con la stazione capolinea della metropolitana.

6) Non accolta

L'osservazione non risulta accoglibile in quanto la sistemazione del sagrato della chiesa di San Eufemia è stata valutata nel più ampio contesto di riqualificazione degli spazi pubblici. La chiesa, adiacente al museo delle Mille Miglia, costituisce con il museo stesso uno dei poli significativi lungo la viabilità (via S. Eufemia/via Serenissima) che collega l'abitato di Brescia all'AT B4 oggetto di recupero nell'ambito del piano attuativo.

OSSERVAZIONE 7 – CO.DI.SA. (P.G. 95562/2025 del 17/03/2025)

Contenuto osservazione 7 – parte 1

“Come già dichiarato nelle nostre precedenti osservazioni (che alleghiamo), ribadiamo il nostro parere negativo al progetto perché lo riteniamo estremamente sovradimensionato rispetto alle reali necessità del proponente. Tale sovradimensionamento, rispetto all’attuale polo logistico situato a Castenedolo, andrebbe ad alterare un contesto territoriale già gravemente pregiudicato a livello ambientale, come dichiarato nella sentenza del Consiglio di Stato n. 4893/2020 e nelle osservazioni che il Comune di Brescia ha inviato con protocollo 43404 in merito al procedimento autorizzativo della discarica Castella, confinante con il progetto in oggetto.

Citiamo la Sentenza del Consiglio di Stato n. 4893/2020 pubblicata il 03-08-2020 relativa al ricorso vinto dal Comune di Rezzato contro il progetto della discarica Castella:

“ 12.1. In primo luogo, con riferimento al primo motivo di appello, sono fondati i dubbi manifestati dal Comune appellante e dagli altri soggetti intervenuti nel giudizio ad adiuvandum, circa la mancata effettiva ponderazione degli effetti derivanti dalla localizzazione della discarica di rifiuti non pericolosi rispetto ad un contesto territoriale già gravemente pregiudicato a livello ambientale e so!oposto a fattori di rischio e di pressione fortemente impattanti. Sul punto, si rinvia alle osservazioni illustrate dagli organismi tecnici preposti all’effettuazione degli accertamenti e delle rilevazioni, come risultanti dagli atti processuali e dai relativi allegati. Più in particolare, l’Arpa ha esaminato partitamente gli elementi di criticità che gravano sul comparto ambientale, delineando un quadro ambientale estremamente vulnerabile. Il giudizio positivo di compatibilità ambientale, sotto questo profilo, appare lacunoso e non adeguatamente rispettoso delle cautele che il principio generale di precauzione esige quando si tratta di realizzare impianti in aree già degradate e ‘stressate’ da fattori di pressione che, combinati insieme, moltiplicano l’effetto di rischio di ciascuno singolarmente considerato.”

Citiamo inoltre le osservazioni che il Comune di Brescia ha inviato con protocollo 43404 del 08-03-2020 relative al procedimento per il rilascio del Provvedimento autorizzatorio unico (PAUR) per la discarica Castella 3:

“.... Per quanto riguarda l’aspetto degli impatti conseguenti alla realizzazione dell’impianto, si conferma l’insostenibilità del progetto rispetto a tutte le matrici ambientali come già ampiamente argomentato dagli Enti nell’ambito del procedimento amministrativo. Non sono infatti in alcun modo mutati gli elementi di complessiva criticità ambientale, che delineano un quadro estremamente vulnerabile: si tratta infatti di un contesto in cui gravano aree già degradate e ‘stressate’ da fattori di pressione che, combinati insieme, moltiplicano l’effetto di rischio di ciascuno singolarmente considerato,”

Invitiamo quindi il Comune di Brescia ad essere coerente con quanto detto e fatto in merito alla vicenda “discarica Castella” ed a fare tutto il possibile per ridimensionare e vincolare il progetto in esame”.

Proposta di controdeduzione a Osservazione 7 - Parte 1: Non accolta

L’osservazione si ritiene non accoglibile in quanto l’oggetto del Piano attuativo in variante è lo spostamento del polo logistico, già previsto nell’AT B4 (ATE 24 ex Cava Gaburri), nell’area lotto 2 PAV SUAP e non un nuovo insediamento.

Il PGT vigente prevede finalità produttive per entrambi i lotti (lotto 1 ATE 24 e lotto 2 ATE 25), con la possibilità di realizzare un polo logistico di 56.000mq di SLP nell’area nell’AT B4 (ATE 24 ex Cava Gaburri) di un bitumificio di oltre 3.000mq oltre a tutte le attrezzature produttive necessarie per la messa in esercizio dell’impianto nell’ambito PAV SUAP.

Inoltre, la proposta del Piano attuativo in variante garantisce la possibilità di utilizzo a fini produttivi del solo lotto 2, recuperando il lotto 1 dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

La contrarietà al progetto della discarica Castella è stata motivata dal fatto che lo stesso costituisce una nuova previsione, ancorchè non sul territorio del comune di Brescia, e il cui iter non è ancora concluso.



Contenuto osservazione 7 – parte 2

“Solo ridimensionando il progetto (come da nostre precedenti osservazioni) ed inserendo i seguenti punti in modo vincolante, potremmo dare il nostro parere positivo all’opera:

- 1) Revoca dell’attuale permesso di accesso alla zona vietata al traffico pesante nel quartiere delle Bettole in entrata e uscita dal polo logistico di Castenedolo all’apertura del nuovo polo logistico.*
- 2) Qualora il progetto non venisse ridimensionato, chiediamo che venga imposto il divieto di affitto o vendita di una o più porzioni del nuovo polo logistico a società non facente parte il gruppo Italmark; questo per non aumentare il già elevato traffico indotto ad oggi stimato. Siamo coscienti che questo potrebbe sembrare una restrizione al libero mercato, ma siamo fermamente convinti che non aumentare ulteriormente la già critica situazione ambientale abbia la priorità.*
- 3) In alternativa al punto 2, chiediamo che qualora la società Italmark volesse in futuro affittare o vendere parte del polo logistico ad altre società, visto la già grave situazione ambientale del territorio, venga preventivamente imposta ad Italmark la richiesta di avviamento del procedimento di verifica di assoggettabilità del Piano Attuativo alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), chiarendo da subito che sarà di difficile approvazione*
- 4) Chiediamo che l’impianto fotovoltaico previsto nell’ambito Ate24 venga trasferito sui tetti dell’edificio in progetto, che peraltro avrebbe una superficie disponibile 4 volte superiore, evitando di consumare altro suolo e che l’area liberata venga piantumata a bosco.*
- 5) Per quanto riguarda i mezzi pesanti chiediamo che vengano accettati unicamente veicoli con motorizzazioni meno inquinanti, a partire da Euro 6, GNG o elettriche e che carico/scarico merci e sosta mezzi avvengano sempre a motore spento”.*

Proposta di controdeduzione a Osservazione 7 - Parte 2: Accolta parzialmente

- 1) l’autorizzazione al transito dei mezzi pesanti nell’abitato delle Bettole non è di competenza di questo procedimento urbanistico, ma potrà essere oggetto di valutazioni successive anche in funzione del futuro utilizzo dell’attuale insediamento Italmark già localizzato nel comune di Castenedolo;
- 2) la nota non è accoglibile in quanto non è possibile giuridicamente imporre limitazioni in merito a locazione/vendita di un’attività privata, comportando limitazione al principio del libero mercato;
- 3) la nota non è accoglibile in quanto le trasformazioni urbanistiche da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VAS sono normate giuridicamente, con l’impossibilità di imporre una prescrizione preventiva in caso di futura locazione o vendita, anche parziale del polo logistico; nuove attività future saranno soggette a tutti gli adempimenti autorizzativi previsti dalla norma, anche in materia VAS e VIA;
- 4) relativamente alla previsione di installazione di pannelli fotovoltaici a terra nell’area del lotto 1 ATE 24, si precisa che l’area risulta idonea a tale utilizzo ai sensi dell’art. 20 comma 8 punto cter del D.Lgs 199/2021. La realizzazione di impianto fotovoltaico in copertura del polo logistico sarà oggetto di successiva valutazione in fase di rilascio del permesso di costruire. Il piano attuativo prevede comunque di vincolare a verde l’area di 1.400mq sita tra il parcheggio lungo via Serenissima e il lotto in cui si prevede l’installazione dei pannelli fotovoltaici a terra.
- 5) con nota P.G. 189555 del 30.5.2025 il soggetto attuatore ha trasmesso una “RELAZIONE SULLA SOSTENIBILITÀ DEL TRASPORTO MERCI DI ITALMARK” dalla quale si evince l’attenzione del proponente alla sostenibilità del trasporto merci.

Contenuto osservazione 7 – parte 3

A. Intervento N° 2 Rotatorie via Serenissima.

“Come detto in premessa chiediamo l'utilizzo dei fondi per la costruzione del nuovo svincolo della tangenziale su via Serenissima, anche a favore dei 2 progetti di piste ciclabili nel quartiere di Bettole-Buffalora proposti da noi nel Marzo 2017 e Marzo 2018. Tali progetti permetterebbero l'accesso diretto al Parco delle Cave evitando l'attraversamento a raso di due arterie a traffico sostenuto come la via Serenissima e la SP 236 Brescia-Mantova. Rammentiamo al Comune di Brescia che il quartiere di Bettole-Buffalora, che ha sopportato per decenni il peso delle escavazioni nei laghi che ora compongono il Parco delle Cave, non ha ancora un accesso diretto e sicuro al Parco”.

B. Intervento N° 3: Via Chiappa stralcio T1.

“Bene la pista ciclabile ma crediamo sia fondamentale allungarla ed unirla, passando su via Buffalora (costeggiando la cinta del deposito della metro), al tratto di pista ciclabile prevista all'interno dell'Ate24 (vedi tavola 1) per poterla sfruttare al meglio”.



tavola1

C. Intervento N° 3 e 4: Via Chiappa stralcio T1 e T2.

“Crediamo sia opportuno istituire un senso unico su via Chiappa partendo dalla Metro fino all'isola ecologica con direzione Sud-Est, per alleviarne il traffico e limitare o evitare l'allargamento della sede stradale. Chi proviene da Rezzato o da Castenedolo per andare alla Metro salirebbe sulla tangenziale allo svincolo 11 per scendere allo svincolo 10B immettendosi sulla via Serenissima (vedi Tavola 2)”.



tavola2

D. Intervento N° 4: Via Chiappa stralcio T2.

“Proponiamo infine l’idea di una nuova pista ciclabile che partendo dalla ciclabile in progetto su via Chiappa, proseguendo sempre su via Chiappa, passando per le strade interne alla ex discarica di RSU confinante con l’isola ecologica, con un sottopasso per evitare la tangenziale Sud e passando a fianco del polo logistico in progetto, confluisca nella via San Benedetto fino ad intercettare la ciclabile sulla SP 236 da e per Castenedolo (vedi Tavola 3)”.



tavola3

E. Modalità di riempimento

“Dal progetto non risultano le modalità di riempimento dell’Ate25, le caratteristiche del materiale che verrà conferito, nemmeno la stima sull’impatto ambientale derivante e quindi chiediamo che venga presentato un progetto che ne descriva le modalità e gli impatti ambientali.

Tale riempimento, economicamente molto vantaggioso per il proponente, dovrebbe essere oggetto di trattativa per ulteriori compensazioni, come dovrebbe esserlo anche quello che si sta ultimando nell’Ate24”.



Proposta di controdeduzione a Osservazione 7 - Parte 3: Non accolta

A) La scelta delle opere di urbanizzazione nell'ambito del piano attuativo in oggetto è stata largamente condivisa dall'Amministrazione comunale anche con gli Enti intervenuti nel procedimento, in particolare Provincia di Brescia, che aveva già dato indicazioni sulle tempistiche di realizzazione delle due nuove rotatorie in corrispondenza dello svincolo tra la tangenziale Sud e via Serenissima nell'ambito dell'espressione del parere di competenza in sede di VAS del PGT 2016. La previsione di realizzare due rotatorie in corrispondenza dello svincolo tra la Tangenziale sud e via Serenissima era già indicata anche nel PGT 2012. Tale intervento comporta un beneficio anche per gli abitanti di Buffalora, migliorando la viabilità dell'intersezione tangenziale Sud – via Serenissima anche per il transito da e verso il quartiere. Si segnala le opere di urbanizzazione connesse allo sviluppo del comparto (tra cui è inserita la sistemazione dello svincolo tangenziale SUD/via Serenissima) sono prevalenti rispetto alle opere di urbanizzazione extra comparto previste a beneficio di altri quartieri

B) e D) La scelta delle piste ciclabili di progetto ha privilegiato quelle già ricomprese nella rete ciclabile derivanti dalla pianificazione comunale e sovracomunale (Pums, Biciplan e PRMC "Piano regionale mobilità ciclistica" e rete ciclabile provinciale), tra cui il tratto di via Chiappa. La ciclabile su via Buffalora è stata prevista a completamento del percorso del periplo dell'ATE 24.

La ciclabile nel tratto di via Buffalora a sud dell'incrocio di via Chiappa non è stata prevista in quanto trattasi di strada locale, ai sensi della classificazione funzionale delle strade del vigente PGT, dove pertanto è ammessa la circolazione in sede stradale delle biciclette.

C) La progettualità di via Chiappa è stata oggetto di approfondita valutazione, considerando l'allargamento della sede stradale come funzionale alla messa in sicurezza, anche in considerazione della presenza del recapito capolinea metropolitana "San Eufemia – Buffalora" e del relativo parcheggio interscambio di via Buffalora, meglio raggiungibile con la duplice direttrice sia da via Serenissima che da via Chiappa.

E) Durante il procedimento VAS è stata approfondita la tematica sulle tempistiche e sul materiale impiegato per il riempimento dell'ambito PAV SUAP. In dettaglio, come da nota del 22 maggio 2025 dei proponenti, i tempi di riempimento sono stimati in circa 3 anni (760 giorni lavorativi) per la quantità presunta di 500mila metri cubi necessaria a realizzare ripristino e massicciata, pari a 650/660 mc /giorno per circa 40 viaggi/giorno ipotizzati autocarri con trasporto medio di 16-17 mc/cad.

In relazione alla tipologia di materiale di riempimento, che dovrà avere caratteristiche idonee alla destinazione urbanistica prevista per il sito, si rimanda alla relazione a firma del geologo Claudio Leoncini, già presentata in sede di VAS e ritrasmessa con P.G. n. 189555 del 30.5.2025.

In riferimento all'eventuale beneficio economico per il proponente a seguito dei riempimenti e delle modellazioni degli ambiti ATE24 e ATE 25 si fa presente che nell'iter procedurale tra adozione e approvazione del piano attuativo, nell'ambito dell'intesa ai sensi dell'art. 16 del PTCP tra Provincia di Brescia, Comune di Brescia e Comune di Rezzato, sono state definite opere aggiuntive da realizzare con contributo a carico dei proponenti.

OSSERVAZIONE 8 - ITALIA NOSTRA (P.G. 95802/2025 del 17/03/2025)

Contenuto osservazione 8

- 1) *"1) Nella Relazione Tecnica si afferma che "Per la porzione di area coincidente con la ex cava (area SUAP) con estensione pari a 94.570 mq di sup. territoriale, si prevede un primo intervento di riempimento della cava fino al ripristino della morfologia ambientale originaria, ovvero alla ricostruzione del piano di campagna esistente". Non è precisato in alcun modo con quale materiale verrà effettuato il riempimento, la provenienza del materiale e la durata presunta dell'attività di riempimento né le conseguenze sulla viabilità ordinaria per l'attività di acquisizione del materiale necessario. A questo riguardo si chiede che venga verificata la eventuale necessità o prescrizione normativa di ulteriori procedimenti di valutazione ambientale trattandosi di intervento che prevede movimenti di carichi sicuramente superiori alle 400.00 tonnellate/anno quale limite fissato dall'allegato A comma am) alla LR n.5 del 02/02/2010.*
- 2) *Non convincono le valutazioni effettuate in merito al traffico indotto, sia in fase di realizzazione dell'intervento per l'enorme mole dei movimenti terra previsti la cui durata si protrarrà per anni, sia per il traffico indotto per la futura attività del polo logistico. Si esprimono dubbi circa la corretta valutazione anche delle viabilità alternative già oggi notevolmente trafficate. Anche in questo caso si chiede che venga verificata la eventuale necessità o prescrizione normativa di ulteriori procedimenti di valutazione ambientale trattandosi di attività che prevede movimenti di carichi probabilmente superiori alle 400.00 tonnellate/anno. Si chiede inoltre che vengano assunte e verificate le valutazioni e gli studi viabilistici che risultano essere stati commissionati dal Comune di Rezzato che sembrano contraddire quanto valutato in sede progettuale.*
- 3) *La Relazione Tecnica afferma che "Il nuovo edificio produttivo verrà posizionato ad una quota altimetrica circa uguale a quella dell'accesso esistente, compatibile con il collegamento con Via San Benedetto". Il progetto prevede inoltre un'altezza del fabbricato di 13,50 metri fuori terra a fronte di un'altezza dei fabbricati artigianali nella zona di 10 m costituendo un maggior aggravio visivo della nuova realizzazione. Poco giovani a questo riguardo le mitigazioni previste principalmente verso la tangenziale, dove minore è l'effetto di tale impatto visivo. Per queste ragioni si ritiene che debba essere adeguatamente ridotta l'altezza del fabbricato e contemporaneamente stabilita una quota d'imposta ribassata rispetto alla quota della strada d'accesso.*
- 4) *Si chiede che venga stralciata dal piano la prevista realizzazione di un impianto fotovoltaico nell'ambito ATE24. Dalla relazione si evince trattarsi di "impianto fotovoltaico a terra ad inseguimento monoassiale ... La struttura ha un'altezza di circa 140 cm, mentre l'apertura massima dovuta alla rotazione del pannello può raggiungere un'altezza di 260 cm. La superficie prevista per un impianto di 1.752,50 kWp di potenza complessiva occupa circa 13.740 mq." Sempre dalla relazione si legge: "La copertura sarà a tegoli piani con leggera inclinazione per permettere la raccolta delle acque meteoriche" Nessun accenno alla realizzazione di impianti fotovoltaici in copertura. Riteniamo si debba verificare ed imporre la realizzazione di impianto fotovoltaico in copertura del nuovo edificio anziché a terra come previsto in progetto. Questa scelta consentirebbe la completa rinaturalizzazione dell'ex cava nell'ATE24 con effetti positivi sul microclima della zona.*
- 5) *Per quanto riguarda le opere di urbanizzazione previste dal Piano, si esprimono forti dubbi circa la scelta di intervento per la risagomatura della via Chiappa. La via è attualmente interessata unicamente da un limitato traffico di interesse locale. L'intervento verrebbe di fatto a generare una viabilità alternativa ad un tratto della tangenziale sud i cui effetti sono tutti da valutare. Si chiede pertanto lo stralcio di tale intervento o, in alternativa, la valutazione viabilistica degli effetti indotti dall'intervento.*
- 6) *Sempre riguardo alle opere di urbanizzazione si ritiene che debba essere stralciata la sistemazione del sagrato della chiesa di S. Eufemia in quanto del tutto estranea alla realizzazione del previsto polo logistico, riallocando le risorse per una più corretta mitigazione dell'intervento".*



Proposta di Controdeduzione 8: Accolta parzialmente

1) Accolta

Durante il procedimento VAS è stata approfondita la tematica sulle tempistiche e sul materiale impiegato per il riempimento dell'ambito PAV SUAP. In dettaglio, come da nota del 22 maggio 2025 dei proponenti, i tempi di riempimento sono stimati in circa 3 anni (760 giorni lavorativi) per la quantità presunta di 500mila metri cubi necessaria a realizzare ripristino e massicciata, pari a 650/660 mc /giorno per circa 40 viaggi/giorno ipotizzati autocarri con trasporto medio di 16-17 mc/cad.

In relazione alla tipologia di materiale di riempimento, che dovrà avere caratteristiche idonee alla destinazione urbanistica prevista per il sito, si rimanda alla relazione a firma del geologo Claudio Leoncini, già presentata in sede di VAS e ritrasmessa con P.G. n. 189555 del 30.5.2025.

2) Non accolta

In relazione al traffico generato durante il periodo di riempimento dell'area PAV SUAP (lotto 2 ATE 25) si rileva che nell'ambito del procedimento VAS sono state approfondite tempistica e materiale di riempimento dell'ambito. In dettaglio, come da nota del 22 maggio 2025 dei proponenti, i tempi di riempimento sono stimati in circa 3 anni (760 giorni lavorativi) per la quantità presunta di 500.000 mc necessari a realizzare ripristino e massicciata, pari a 650-660 mc/giorno per circa 40 viaggi/giorno, ipotizzando autocarri con trasporto medio di 16-17 mc/cad. Il traffico derivante risulta inferiore a quello generato dall'attività di logistica in esercizio, come verificato nello studio di traffico allegato al Piano attuativo, redatto dalla società TRM Group.

In risposta all'osservazione relativa alla valutazione viabilistica commissionata dal Comune di Rezzato e redatta dallo studio ATraKI Srl (documento 'Progetto per la realizzazione di uno stabilimento produttivo destinato ad uso logistico', novembre 2024), si riportano ulteriori precisazioni fornite dalla società TRM Group, anche con confronto con lo studio redatto da TRM Group per la procedura di VAS (documento 'Aggiornamento Studio Viabilistico – Area PAV-SUAP – Ambito Estrattivo ATE g25', aprile 2024):

In via preliminare si osserva che l'area di studio presa in considerazione da ATraKI coincide con quella analizzata nello studio del traffico redatto da TRM Group all'interno dell'iter procedurale di VAS finalizzato all'Adozione del Piano Attuativo in variante al Piano di Governo del territorio relativo all'ambito AT-B.4 e all'area PAV-SUAP ambito ATE25 in via Buffalora'. In particolare, l'area di studio comprende una porzione della Tangenziale Sud in corrispondenza del sistema a doppia rotatoria tra le vie Paolo VI, via Chiappa e via San Benedetto, include le stesse due rotatorie e le corrispondenti rampe di entrata/uscita per la Tangenziale Sud.

I rilievi di traffico, propedeutici alla caratterizzazione dello stato di fatto osservato, sono stati intrapresi, tuttavia, in archi temporali diversi: TRM Group: giugno 2023; ATraKI: novembre 2024.

Dall'analisi dei rilievi del traffico, sia per TRM che per ATraKI, sono state individuate le medesime ore di punta della mattina, del pomeriggio e della sera all'interno delle quali si è proceduto, con differenti metodologie, come spiegato nel seguito, all'analisi delle condizioni di deflusso veicolare.

Si fa notare, relativamente all'arco temporale di ottenimento dei dati di traffico, che i due set sono stati eseguiti a distanza di 17 mesi l'uno dall'altro e per quanto entrambi i periodi (giugno e novembre) possano ritenersi idonei e rappresentativi di condizioni di deflusso 'neutrali' e caratterizzati da condizioni 'tipiche' di deflusso veicolare, l'area di studio sembra soggetta a fenomeni di stagionalità, come suggerisce il confronto fra i dati rilevati con differenze più marcate di quelle attese.



La stima del traffico indotto progettuale confluito nello studio del traffico di ATraKI è lo stesso, al netto di qualche aggiustamento, di quello utilizzato dallo studio del traffico della TRM Group. Il profilo giornaliero di traffico indotto, per i veicoli leggeri e i veicoli pesanti, è stato fornito da Italmark sulla base dell'esperienza operativa di siti analoghi di proprietà dello stesso operatore e sui dati dei cambi turni previsti per gli addetti. Si nota, inoltre, che anche la distribuzione del traffico indotto progettuale utilizzata da ATraKI è stata recepita dallo studio del traffico della TRM Group dove, nello specifico, tutti i mezzi pesanti sono distribuiti lungo la Tangenziale Sud (direzione est o direzione ovest) e non sulla via Paolo VI da/verso il comune di Rezzato.

Il fatto che lo studio del traffico di ATraKI si avvalga delle informazioni del traffico indotto riportate nello studio della TRM Group, in particolar modo con riguardo ai veicoli pesanti (pari a 434 giornalieri, 217 in entrata e 217 in uscita dal comparto logistico) e alla loro distribuzione sulla rete stradale, non trova riscontro con quanto affermato, in particolare non è chiara la fonte sul numero di 2000 mezzi pesanti in ingresso al giorno menzionato dal comune di Rezzato.

La stima degli impatti sulle condizioni di deflusso veicolare dovuto al traffico circolante, sia nello Scenario Attuale (stato di fatto osservato) che nello Scenario di Intervento (introduzione del comparto logistico Italmark) è stata effettuata secondo metodologie diverse per le ore di punta della mattina, del pomeriggio e della sera:

- TRM Group: utilizzo di un modello di simulazione microscopico dinamico del sistema a doppia rotatoria tra la via Paolo VI e la Tangenziale Sud;*
- ATraKI: metodologia HCM per i segmenti della Tangenziale Sud (rampe e tronchi) e modelli empirici statici (SETRA e Bovy) per la verifica dell'operatività delle rotatorie tra la via Paolo VI e la Tangenziale Sud.*

Si segnalano differenze tra i modelli statici e dinamici per la verifica dell'operatività delle intersezioni regolate, in questo caso, a regime di rotatoria, indicando che i modelli statici dovrebbero essere utilizzati per analisi preliminari e di fattibilità, visti i limiti dei metodi empirici.

L'analisi con i due metodi porta, inevitabilmente, a risultati diversi già nello Scenario Attuale, in particolare nell'ora di punta della mattina per il ramo nord di via Paolo VI in entrata/uscita da Rezzato: l'analisi col microsimulatore dinamico mostra un ottimo funzionamento con Livelli di Servizio pari ad 'A', mentre l'analisi col metodo statico mostra criticità e il superamento della capacità del ramo.

Fermo restando la diversa metodologia utilizzata per l'analisi della funzionalità del nodo, queste differenze potrebbero, inoltre, essere dovute ai diversi dati di input utilizzati nei modelli, dal momento che le campagne di rilievo del traffico sono state effettuate in momenti diversi (giugno 2023 e novembre 2024) ed è verosimile, inoltre, che nell'area di studio considerata la stagionalità porti a differenze più marcate di quelle attese nei dati di traffico rilevati, come sembrano indicare i flussi in entrata ai nodi (sistema a doppia rotatoria tra la via Paolo VI e la Tangenziale Sud) riportati nello studio del traffico di ATraKI quando confrontati con quelli della TRM Group.

Le differenze nei risultati ottenute dall'applicazione della diversa metodologia e dai diversi input di partenza riferiti allo Scenario Attuale, si ripercuotono anche nello Scenario di Intervento (in particolare nell'ora di punta della mattina), sebbene gli incrementi di traffico indotto progettuale siano di lieve entità su tutta la rete stradale analizzata, incluso il ramo nord di Paolo VI che riporta criticità nello studio di ATraKI.

Dai dati ricevuti/riportati nello studio di ATraKI non è possibile effettuare un confronto diretto (giugno 2023 vs novembre 2024) delle manovre di svolta in corrispondenza del sistema a doppia rotatoria tra la via Paolo VI e la Tangenziale Sud, in quanto il dato inoltrato non è utilizzabile ma, come accennato, i flussi in entrata (al netto dell'arco temporale diverso) sembrano suggerire una stagionalità più marcata di quella attesa.



Le verifiche prestazionali con il metodo CETUR/SETRA della rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via Chiappa e la rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via San Benedetto verranno prese in considerazione nella successiva procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA provinciale, in aggiunta alle verifiche con il modello di microsimulazione dinamico.

Inoltre, le capacità prestazionali della Tangenziale Sud verranno, anch'esse, prese in considerazione nella successiva procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA provinciale, anche tramite l'ausilio di un modello di traffico che si estenderà in direzione ovest verso via Serenissima."

3) Non accolta

L'osservazione non risulta accoglibile in quanto la riduzione dell'impatto del polo logistico in termini di altezza del fabbricato è già stata oggetto di approfondita valutazione in fase di definizione del Piano attuativo, ottenendo una riduzione di 1,7m dell'altezza assoluta dell'estradosso - tramite modifica dell'orditura strutturale in funzione dello stoccaggio connesso alla logistica - rispetto alla proposta progettuale valutata in sede di VAS, che prevedeva 15m di altezza.

4) Non accolta

Relativamente alla previsione di installazione di pannelli fotovoltaici a terra nell'area del lotto 1 ATE 24, si precisa che l'area risulta idonea a tale utilizzo ai sensi dell'art. 20 comma 8 punto c ter del D.Lgs 199/2021.

La realizzazione di impianto fotovoltaico in copertura del polo logistico sarà oggetto di successiva valutazione in fase di rilascio del permesso di costruire.

Il piano attuativo prevede comunque di vincolare a verde l'area di 1.400 mq collocata tra il parcheggio lungo via Serenissima e il lotto in cui si prevede l'installazione dei pannelli fotovoltaici a terra.

5) Non accolta

L'osservazione non risulta accoglibile in quanto la previsione di riqualificazione di via Chiappa tra le opere di urbanizzazione è stata oggetto di condivisione con i competenti uffici del Comune di Brescia e della Provincia di Brescia, ritenendo di procedere alla riqualificazione ai fini di sicurezza in quanto in diversi tratti presenta una sezione stradale non idonea al transito veicolare a doppio senso di marcia. Inoltre tale arteria, seppur secondaria, risulta un importante collegamento tra la Tangenziale sud e la città di Brescia, in particolare con la stazione capolinea della metropolitana.

6) Non accolta

L'osservazione non risulta accoglibile in quanto la sistemazione del sagrato della chiesa di San Eufemia è stata valutata nel più ampio contesto di riqualificazione degli spazi pubblici. La chiesa, adiacente al museo delle Mille Miglia, costituisce con il museo stesso uno dei poli significativi lungo la viabilità (via S. Eufemia/via Serenissima) che collega l'abitato di Brescia all'AT B4 oggetto di recupero nell'ambito del piano attuativo.



<u>Rif. OSSERVAZIONE</u>	<u>NOMINATIVO</u>	<u>STATO</u>
N. 1	EREDI BERTOCCHI PIETRO (P.G. 0081009/2025 del 05/03/2025)	Accolta parzialmente
N.2	FONDAZIONE CASA DI DIO ONLUS (P.G. 0081567/2025 del 06/03/2025)	Non Accolta
N. 3	COMUNE DI REZZATO (P.G. 0081567/2025 del 06/03/2025)	Ritirata
N.4	ITALMARK (P.G. 90175/2025 del 12/03/2025)	Accolta parzialmente
N. 5	CDQ BETTOLE BUFFALORA - Presidente (P.G. 92578/2025 del 13/03/2025)	Accolta parzialmente
N. 6	LEGAMBIENTE BRESCIA (P.G. 95340/2025 del 17/03/2025)	Accolta parzialmente
N 7	CO.DI.SA. (P.G. 95562/2025 del 17/03/2025)	Accolta parzialmente
N. 8	ITALIA NOSTRA (P.G. 95802/2025 del 17/03/2025)	Accolta parzialmente