



All. 2 – Modalità di recepimento dei pareri Enti

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.) |



A - PARERE DI COMPATIBILITA' CON IL PTCP - PG 149758 del 30.4.2025

Contributo del parere di Provincia di Brescia

A seguito dell'adozione del piano attuativo in oggetto con delibera del consiglio comunale n. 80 del 20/12/2024, in merito alla compatibilità con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, la Provincia di Brescia, con atto dirigenziale n. 1442/2025 del 29/04/2025 (trasmesso con PG 149758 del 30.4.2025) ha espresso valutazione di compatibilità con il PTCP e della coerenza con i criteri ed indirizzi del P.T.R., condizionata al rispetto dei seguenti punti.

Punto 1) *Recepimento del parere del Settore Strade e dei Trasporti avente tenore prescrittivo ed integralmente riportate al punto 7 della relazione istruttoria allegata al parere stesso*

Recepimento del parere del Settore Strade e dei Trasporti avente tenore prescrittivo ed integralmente riportate al punto 7 della relazione istruttoria allegata al parere stesso e così riepilogate:

a) attuare la "prima fase" dell'adeguamento dello svincolo della "Tangenziale Sud" con via Serenissima, ovvero la riorganizzazione delle intersezioni tra le rampe della SPBS11V1 e la via Serenissima mediante circolazioni rotatorie;

b) anticipare la progettazione, limitatamente alla fase del dimensionamento funzionale, delle opere di adeguamento delle corsie di accelerazione e decelerazione del medesimo svincolo in corrispondenza della piattaforma stradale della "Tangenziale Sud", dimensionamento che dovrà tenere conto dell'ipotesi di ampliamento della piattaforma della "Tangenziale Sud" di Brescia (terza corsia e corsia di emergenza).

Le due progettazioni dovranno essere sottoposte al parere della Provincia di Brescia prima dell'inizio dell'attività edificatoria.

Per quanto attiene allo studio di cui alla precedente lettera b), si chiede che sia inserito tra gli adempimenti previsti dalla Convenzione Urbanistica qualora non terminato entro la data di approvazione della presente variante urbanistica.

Per quanto riguarda altre criticità che possono insorgere nel caso in cui quote significative del traffico attratto dal nuovo polo logistico si sovrappongano al flusso veicolare in transito sulla Tangenziale Sud nelle ore di maggior traffico, si ritiene corretto quanto previsto dalla Convenzione Urbanistica laddove prevede che l'attività produttiva logistica sia organizzata in modo che la mobilità del traffico merci generata dall'insediamento rispetti scansioni orarie che non risultino in sovrapposizione con le ore di maggior traffico della SPBS11V1 "Tangenziale Sud" di Brescia. A tal fine si chiede che la Convenzione Urbanistica precisi le fasce orarie di maggior traffico della Tangenziale Sud: dalle 7.00 alle 10.00; dalle 13.00 alle 15.00; dalle 16.00 alle 19.00

Ulteriori prescrizioni riguardano l'edificazione nella fascia di rispetto stradale della SPB"11V1:

1) l'edificio, nelle sue parti entro e fuori terra, dovrà risultare ad una distanza minima dal confine della proprietà stradale, che include la fascia espropriata ai fini del futuro ampliamento della sede stradale (si veda anche il geoportale provinciale per l'individuazione catastale delle aree) pari a 40 metri (art. 26 del DPR 495/1992);

2) il nuovo traliccio dell'energia elettrica, previsto nelle vicinanze della sede della SPBS11 V1 "Tangenziale sud", dovrà essere collocato ad una distanza compatibile con l'ipotesi di potenziamento della Tangenziale Sud (realizzazione della terza corsia e corsia di emergenza) e anche nel rispetto delle distanze minime dal confine prescritte dal Codice della Strada. Per entrambe le tematiche sopra indicate, si prescrive alla Società di prendere contatto con il Settore delle Strade e dei Trasporti della Provincia di Brescia per la corretta verifica della posizione del traliccio dell'energia elettrica".



Modalità di recepimento Punto 1)

- la prima fase “dell’adeguamento dello svincolo della “Tangenziale Sud” con via Serenissima quale riorganizzazione delle intersezioni tra le rampe della SPBS11V1 e via Serenissima mediante circolazioni rotatorie è già disciplinata dallo schema di convenzione, allegato parte integrante al Piano attuativo in oggetto, prevedendo all’art. 3 l’impegno a carico del soggetto attuatore alla conclusione della realizzazione delle rotatorie prima dell’ultimazione degli interventi edilizi e comunque entro tre anni dalla stipula della convenzione urbanistica, o comunque dalla piena disponibilità delle aree comunali o dei soggetti terzi; in convenzione verrà aggiunta la precisazione che la progettazione delle rotatorie dovrà essere sottoposta al parere della Provincia di Brescia.
- con nota P.G. n. 189555 del 30/5/2025 è stata presentata dal soggetto attuatore la progettazione, limitatamente alla fase del dimensionamento funzionale, delle opere di adeguamento delle corsie di accelerazione e decelerazione del medesimo svincolo in corrispondenza della piattaforma stradale della “Tangenziale Sud”, tenendo conto dell’ipotesi di ampliamento della piattaforma della “Tangenziale Sud” di Brescia (terza corsia e corsia di emergenza), già condivisa favorevolmente in via informale con il Settore Strade di Provincia di Brescia e trasmessa a Provincia con pec P.G. n. 192835 del 4/6/2025.
- nello schema di convenzione allegato alla delibera di approvazione del Piano Attuativo è indicata la prescrizione relativa all’impegno da parte del soggetto attuatore ad organizzare l’attività produttiva logistica in modo che la mobilità generata dall’insediamento rispetti scansioni orarie, per quanto possibile, non in sovrapposizione con le ore di maggior traffico della Tangenziale Sud di Brescia SPBS11V1: dalle 7.00 alle 10.00, dalle 13.00 alle 15.00, dalle 16.00 alle 19.00.
- in riferimento alle prescrizioni relative alla fascia di rispetto stradale della SPBS11V1 si precisa quanto segue:
 - a) la “Tavola n. 20 LOTTO 2 – AREA PAV-SUAP – ATE 25 Progetto: Planimetria generale” parte integrante del piano in oggetto, riporta la verifica con esito favorevole della fascia di rispetto stradale;
 - b) nello schema di convenzione allegato alla delibera di approvazione del Piano Attuativo è indicata la prescrizione particolare di condividere con il Settore delle Strade e dei Trasporti della Provincia di Brescia la posizione del traliccio dell’energia elettrica, a distanza compatibile con l’ipotesi di potenziamento della Tangenziale Sud (realizzazione della terza corsia e corsia di emergenza) oltre che nel rispetto delle distanze minime dal confine prescritte dal Codice della Strada, già garantite dal progetto.



Punto 2) *Recepimento delle prescrizioni riportate con carattere in grassetto sottolineato nelle conclusioni del parere dell'Ufficio Rete Ecologica e Aree Protette riportate al punto 7 della relazione istruttoria allegata al parere stesso:*

- *I progetti di mitigazione e di compensazione ecologica, siano realizzati secondo gli elaborati predisposti e valutati dal Comune di Brescia come idonei a rispondere a quanto previsto dalla REC, ricordando che, per la adeguata realizzazione del preverdissement, è necessario inserire specie arboree ed arbustive a pronto effetto, pena la forte riduzione della sua reale efficacia;*
- *che i suddetti progetti, una volta aggiornati con le raccomandazioni sotto riportate, siano integrati nell'atto di Convezione urbanistica, realizzati secondo gli elaborati predisposti, siano assicurati il pieno attecchimento delle specie da mettere a dimora e la sostituzione di eventuali fallanze che dovessero verificarsi entro 3-5 anni;*
- *per l'impianto fotovoltaico posto a margine di un bacino rinaturalizzato (il quale costituisce un ecosistema attrattivo dell'avifauna sia stanziale che di passaggio) vengano studiati e considerati i possibili effetti di abbagliamento e confusione biologica che impianti fotovoltaici estesi possono esercitare sull'avifauna. È necessario, pertanto, completare le indagini e specificare le mitigazioni da porre in atto per evitare danni ai comportamenti delle popolazioni di avifauna presenti o in transito, in fase di procedura d VIA/ Verifica di assoggettabilità a VIA.*

Si raccomanda che:

- *in coerenza con gli obiettivi che si pone il Comune di Brescia attraverso le azioni diffuse sul proprio territorio previste da "Un filo naturale"-, al fine di impermeabilizzare meno area possibile e contribuire a mitigare l'effetto isola di calore, si prevedano ovunque sia tecnicamente attuabile pavimentazioni verdi drenanti (in erbablock, grigliati plastici ad alta resistenza inerbiti, o altre soluzioni ora disponibili) ed alberature ombreggianti per i parcheggi auto previsti nei progetti di mitigazione e di compensazione ecologica; nel merito, si fa presente che per la realizzazione del parcheggio in Via Buffalora è stato previsto l'utilizzo di asfalto anche per la pavimentazione degli stalli per le auto. Sebbene si tratti di asfalto drenante, il materiale bituminoso concorre all'innalzamento delle temperature delle aree urbanizzate, ossia all'isola di calore;*
- *per una più efficace valorizzazione ecologica delle aree, la messa a dimora dei filari di alberi e arbusti a margine delle aree agricole sia prevista al di fuori della recinzione, in modo da consentire una effettiva continuità con la matrice agricola di contesto;*
- *nel caso in cui il Comune di Brescia intendesse ampliare il PLIS annettendo l'area AT.B.4 (ATE24), la procedura di riferimento da attivare è quella prevista dalla DGR 6148/07."*

Modalità di recepimento Punto 2)

- *nello schema di convenzione allegato al piano adottato era già riportato l'impegno dei proponenti a garantire il pieno attecchimento del materiale vegetazionale realizzato sia sulle aree pubbliche che sulle aree private, provvedendo alla sostituzione delle fallanze che dovessero verificarsi entro il periodo di 3 (tre) anni dalla messa a dimora;*
- *nello schema di convenzione allegato alla delibera di approvazione del Piano Attuativo è stata aggiunta la prescrizione di completare le indagini e specificare le mitigazioni da porre in atto per evitare danni ai comportamenti delle popolazioni di avifauna presenti o in transito, in fase di procedura di VIA/ Verifica di assoggettabilità a VIA.*
- *nello schema di convenzione allegato alla delibera di approvazione del Piano Attuativo è aggiunta la raccomandazione relativa ai progetti delle Opere di urbanizzazione affinché prima dell'approvazione del PFTE, ove tecnicamente attuabile, siano privilegiate pavimentazioni verdi drenanti in erbablock, grigliati plastici ad alta resistenza inerbiti ed*



alberature ombreggianti per i parcheggi auto previsti nei progetti di mitigazione e di compensazione ecologica;

- con nota PG 189555 del 30.5.2025 è stata trasmessa integrazione documentale con la quale sono state recepite le indicazioni relative alla *messa a dimora dei filari di alberi e arbusti a margine delle aree agricole al di fuori della recinzione, in modo da consentire una effettiva continuità con la matrice agricola di contesto*;
- in caso di futuro inserimento nel PLIS verrà attivata la procedura prevista dalla DGR 6148/07.



B - PARERE DI COMPATIBILITA' CON IL PTR - PG 157187 del 7/5/2025

A seguito dell'adozione del piano attuativo in oggetto con delibera del consiglio comunale n. 80 del 20/12/2024, in merito alla compatibilità con il Piano Territoriale Regionale, con deliberazione n°XII/4305 del 30/04/2025, trasmesso con PG 157187 del 7/5/2025, la Giunta Regionale ha espresso il proprio parere ai sensi dell'art. 13, comma 8 della L.R. n. 12/2005, fornendo alcune prescrizioni indirizzate a perfezionare i contenuti della variante stessa, per un più adeguato conseguimento degli obiettivi prioritari di interesse regionale e delle previsioni del PTR, nonché per un puntuale rispetto della normativa di settore.

Sono riportati di seguito i contributi più significativi contenuti nel parere fornito da Regione Lombardia con indicazione puntuale della modalità di recepimento.

Contributo di Regione Lombardia - U.O. Urbanistica e VAS

La U.O. Urbanistica e VAS non ha evidenziato, per quanto di competenza, elementi di criticità rispetto agli indirizzi generali espressi nel PTR.

Modalità di recepimento Parere U.O. Urbanistica e VAS: Nulla da recepire.

Contributo di Regione Lombardia - U.O. Difesa del Suolo e Gestione Attività commissariali – DG Territorio e Sistemi Verdi

La U.O. Difesa del Suolo e Gestione Attività commissariali – DG Territorio e Sistemi Verdi con riferimento alla Verifica relativa alla completezza della componente geologica, idrogeologica, idraulica e sismica del PGT ai fini della prevenzione dei rischi nella pianificazione territoriale (artt. 8 comma 1 lettera b, 10 comma 1 lettera d, 13 comma 11 lettera b e 57 della l.r. 12/2005 e relativi criteri attuativi) rilevano che la Variante non apporta modifiche alla componente geologica del Piano di Governo del Territorio redatta nell'anno 2018 e aggiornata nell'ottobre 2020 a seguito di studio parziale di approfondimento ai sensi dell'allegato 4 della d.g.r. 2616/2011 e evidenziano che l'ambito di trasformazione relativo al lotto 2 (PAV SUAP ambito ATE25) è interessato dalla fascia di rispetto di corsi d'acqua appartenenti al reticolo minore di competenza comunale, soggetto alle norme di polizia idraulica (R.D. 523/1904) e fa presente che entro tale fascia, ai sensi dell'art. 96 lettera f) del R.D. 523/1904 sono vietate "Le piantagioni di alberi e siepi, le fabbriche, gli scavi e lo smovimento del terreno.

Rileva inoltre che:

Nella documentazione di variante urbanistica sono presenti le Relazioni di fattibilità geologica per entrambi i suddetti lotti, mentre non sono presenti analisi di fattibilità geologica per le aree interessate dalle opere di urbanizzazione extra comparto. Si rimanda, pertanto, alla fase di progettazione degli interventi lo svolgimento sia delle analisi di fattibilità mancanti sia delle indagini geologiche, geotecniche e idrogeologiche per tutte le aree interessate dalla presente variante e si rinvia al Comune la valutazione di tali indagini di dettaglio, al fine di garantire l'idoneità geotecnica dei terreni per la realizzazione delle opere in argomento.



Modalità di recepimento Parere U.O. Difesa del Suolo e Gestione Attività commissariali – DG Territorio e Sistemi Verdi

Relativamente alla presenza di vincoli di polizia idraulica per l'area lotto 2 si è provveduto a aggiornare le tavole di progetto con la rappresentazione delle fasce di rispetto (come da integrazione P.G. 189555 del 30/5/2025) delle rogge presenti. In fase di rilascio dei titoli abilitativi verranno richieste le eventuali autorizzazioni al Consorzio di bonifica gestore del reticolo idrico.

Ove previsto dalla normativa vigente, saranno integrate in fase di approvazione del progetto delle opere di urbanizzazione le indagini geologiche, geotecniche ed idrogeologiche relative alle aree interessate dalle opere di urbanizzazione extra comparto.

Contributo di Regione Lombardia - UO Programmazione Territoriale e Paesaggistica - Struttura Paesaggio - DG Territorio e Sistemi verdi

La UO Programmazione Territoriale e Paesaggistica - Struttura Paesaggio - DG Territorio e Sistemi verdi

Con riferimento all'ex Ambito di cava ATE g24, ha valutato positivamente l'attuazione degli interventi di riconversione ambientale, quale importante valorizzazione della connessione verde est-ovest dei territori ricadenti nel PLIS "Parco delle cave Buffalora e San Paolo".

Ha fornito le seguenti indicazioni paesaggistiche:

- 1. relativamente all'ambito AT B.4 - ex ATE g24, al fine di un efficace recupero dell'ambito di cava, in coerenza con gli indirizzi di tutela del PPR citati e in continuità con il sistema dei "Recapiti urbani della rete verde" comunale, si suggerisce di inserire le aree di rinaturalizzazione attorno allo specchio d'acqua tra le "aree verdi urbane per l'ambientazione e la fruizione della rete verde" individuate nella Tav. V-DGOR1 - Rete verde del Documento di Piano;*
- 2. relativamente alla previsione dell'insediamento logistico, considerato che l'intervento di nuova edificazione si colloca in un paesaggio rurale connotato dalla presenza di filari alberati e arbustivi che contribuiscono a definire un'effettiva e ben percepibile unitarietà di paesaggio a cui deve essere prestata la massima attenzione progettuale, si ritiene opportuno valutare che la realizzazione della vasca di laminazione e delle opere di mitigazione avvenga nel rispetto della tessitura storica e dell'orientamento esistente dei filari, anche in rapporto al sistema irriguo;*
- 3. in riferimento al lotto attualmente agricolo a nord della tangenziale, si suggerisce di valutare il mantenimento della destinazione ad "area agricola di cintura" in continuità ai limitrofi appezzamenti, destinando la piantumazione ivi prevista all'incremento delle mitigazioni in prossimità del nuovo edificio e attorno alla vasca di laminazione;*
- 4. si suggerisce, altresì, di implementare la dotazione vegetazionale in corrispondenza di via San Benedetto - riconosciuta come viabilità di particolare rilevanza paesistica - con una sufficiente profondità utile a creare un effettivo schermo visivo dalla campagna posta a sud dell'edificio;*



5. *a fronte della consistente estensione della superficie impermeabile generata dall'intervento di nuova edificazione, si suggerisce di adottare soluzioni di coperture verdi, eventualmente alternate alla possibilità dello sfruttamento della copertura stessa per l'installazione di pannelli fotovoltaici, a beneficio della sostenibilità dell'intervento. A tal proposito, si segnalano a titolo collaborativo le "Linee guida per l'integrazione del fotovoltaico in contesti di pregio storico e paesaggistico" predisposte da Regione Lombardia, quale utile strumento per indirizzare le scelte progettuali nella realizzazione di impianti fotovoltaici su coperture in contesti di valore paesaggio.*

**Modalità di recepimento Parere UO Programmazione Territoriale e Paesaggistica - Struttura Paesaggio -
DG Territorio e Sistemi verdi**

1. Per le aree di rinaturalizzazione attorno allo specchio d'acqua tra le "aree verdi urbane per l'ambientazione e la fruizione della rete verde" individuate nella Tav. V-DG0R1 - Rete verde del Documento di Piano è garantita la sola fruizione visiva, ottimizzata dalla presenza di un percorso ciclopeditonale che si sviluppa lungo tutto il perimetro, per garantire la compatibilità della destinazione d'uso ai valori di concentrazione soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo come da D. Lgs. n. 152 del 2006.

2. La motivazione principale per la scelta di formazioni boschive naturaliformi e sinuose, in contrapposizione a quelle geometriche che richiamerebbero frutteti industriali e pioppeti, risiede nella volontà di evitare un effetto artificiale e decontestualizzato, estraneo al paesaggio tipico dell'alta pianura bresciana. Essendo rilevata la scomparsa della pregressa trama poderale agricola, erosa e cancellata dalle successive alterazioni del territorio e si è optato per una scelta di forme naturalistiche basata sull'osservazione delle forme tipiche delle aree prossime, caratterizzate anche dalla presenza di bacini d'acqua e da una morfologia più "libera" rispetto alla rigida geometria agraria, scelta che mira ad evitare un effetto artificiale e decontestualizzato, integrando il nuovo intervento nel paesaggio circostante in modo più armonico.

3. Con riferimento al lotto attualmente agricolo a nord della tangenziale, con integrazione P.G. n. 189555 del 30/5/2025 sono state aggiornate le tavole di progetto, recependo il suggerimento di mantenere la destinazione ad "area agricola di cintura" in continuità ai limitrofi appezzamenti, potenziando i sistemi lineari arborei ed arbustivi esistenti in alternativa alla creazione di una nuova area boscata, scelta che risponde ad una logica di conservazione e valorizzazione degli elementi presenti ed integrazione con il paesaggio aperto circostante.



4. Nello schema di convenzione allegato alla delibera di approvazione del Piano Attuativo è stato inserito l'impegno da parte del soggetto attuatore a recepire per quanto possibile l'indicazione di potenziare le mitigazioni lungo via San Benedetto.

5. Nello sviluppo progettuale si è privilegiato il contenimento dell'altezza del fabbricato al fine di ridurre il più possibile l'impatto paesaggistico e ambientale. L'applicazione di soluzioni progettuali quali tetti verdi comporterebbe l'aumento dell'altezze del fabbricato. L'eventuale installazione di pannelli fotovoltaici in copertura sarà valutata in fase di redazione del titolo abilitativo.

Contributo di Regione Lombardia - UO Valutazioni Ambientali e Bonifiche - DG Ambiente e Clima

La UO Valutazioni Ambientali e Bonifiche - DG Ambiente e Clima rileva che:

Il "LOTTO 1: Area AT-B.4 - VIA BUFFALORA – ITALGROS" è normato del PGT vigente, come indicato nella scheda dell'Ambito di Trasformazione "AT-B.4 VIA BUFFALORA - ITALGROS". La scheda non menziona la possibile contaminazione del sito e non indica prescrizioni specifiche in merito.

Si sottolinea, però, che secondo l'anagrafe regionale AGISCO (Anagrafe e Gestione Integrata dei Siti Contaminati, Regione Lombardia/ARPA Lombardia), l'ambito è interessato dell'individuazione dei seguenti 3 siti:

- 1. BS029.0272 - GABURRI, VIA BUFFALORA 54 - MAPP.166-172 FG.272, che risulta bonificato: Bonifica conclusa con procedura semplificata ex art.242 bis;*
- 2. BS029.0312 - GABURRI, VIA BUFFALORA 54 - AREA S12 MAPP.162 FG.272 che risulta potenzialmente contaminato: Caratterizzazione in corso;*
- 3. BS029.0326 - GABURRI, VIA BUFFALORA 54 - MAPP.163-171 FG.272 che risulta da accertare: Indagine preliminare in corso.*

Lo stato dei luoghi non è riportato nell'elaborato "R1 – Relazione geologica ai sensi del D.M. 17.01.2018 NTC/R3 – Relazione geologica ai sensi della DGR IX/2616/2011 - LOTTO 1", allegato all' "Istanza di approvazione piano attuativo n.5/2022 (AT-B.4 via Buffalora Italgros) in variante al PGT sito in via Buffalora prot. 375672 del 02/12/2022 – Richiesta documentazione integrativa".

D'altro canto, il secondo ambito "LOTTO 2: Area PAV-SUAP - Loc. Cascina Casella e Aree limitrofe" non risulta interessato da alcun sito presente nell'anagrafe regionale AGISCO.

Alla luce di quanto sopra esposto, si chiede:

- di procedere con le opportune verifiche d'ufficio per la fattibilità degli interventi previsti;*
- ai sensi del D.lgs. 152/2006, di individuare tutte le aree da bonificare e bonificate nella Tavola dei Vincoli del PGT, al fine di indicare lo stato qualitativo delle matrici ambientali ovvero il grado di rischio dell'area e rendere noti i vincoli esistenti sulla stessa, per una sua futura fruizione o modifica dello stato dei suoli.*

Inoltre, in riferimento al tema della bonifica, si ritiene fondamentale la scelta delle opportune tecnologie di bonifica secondo i criteri che mirano a raggiungere il miglior rapporto costi-benefici (abbattere i costi e contenere i tempi per la bonifica e per la rigenerazione), facendo anche ricorso a misure di eco-sostenibilità (es. applicazione di tecnologie innovative di bonifica).



Modalità di recepimento Parere - Contributo UO Valutazioni Ambientali e Bonifiche:

Nello schema di convenzione allegato all'adozione del piano attuativo è già indicato l'impegno del proponente ad ultimare i procedimenti ambientali in corso nei siti individuati dall'anagrafe regionale AGISCO per il lotto 1.

Contributo di Regione Lombardia - DG Infrastrutture e opere pubbliche

La DG Infrastrutture e opere pubbliche rileva che, in tema di infrastrutture strategiche per la mobilità, il Comune di Brescia è interessato dalle seguenti previsioni di cui al punto 3.2 del Documento di Piano del PTR:

- prolungamento linea metropolitana di Brescia
- Raccordo autostradale della Val Trompia (Brescia – Lumezzane)
- Liena AV/AC Treviglio - Brescia – Verona – Quadruplicamento in uscita est da Brescia
- Potenziamento Brescia – San Zeno – Ghedi (Montichiari)

Da atto che per localizzazione e caratteristiche dimensionali, la trasformazione in argomento non prefigura alcuna interferenza fisica o funzionale con le opere suddette

Rileva pertanto, come tema centrale delle presenti valutazioni, la verifica dell'impatto del progetto urbanistico sulla funzionalità della rete stradale esistente di accesso al sito, e, nella fattispecie, sugli elementi del sistema viario che soddisfano – in tutto o in parte - esigenze di mobilità di transito o di media/lunga percorrenza.

In tal senso costituiscono elementi qualificanti in positivo della variante:

- a) la presenza, tra gli atti adottati, di uno specifico studio viabilistico redatto dal soggetto attuatore proponente in ottemperanza a quanto richiesto da questo Ufficio nel 2012 nell'ambito del predetto parere di compatibilità con il PTR dello strumento generale;
- b) la previsione di realizzazione, tra le opere di urbanizzazione primaria extracomparto in carico al soggetto attuatore proponente e da eseguire prima dell'ultimazione dell'intervento insediativo, di n. 2 rotatorie su Via Serenissima in corrispondenza delle attuali rampe di raccordo con la Tangenziale Sud.

Osserva, per contro, che dalla verifica dei contenuti dello Studio viabilistico di cui al punto a) emergono – pur nell'ambito di una complessiva rispondenza ai criteri metodologici indicati dalla corrente disciplina Regionale di settore – alcune lacune di analisi che risultano precludere una validazione compiuta degli esiti di 'piena compatibilità' trasportistica della trasformazione riferiti dal proponente rispetto al sistema di offerta stradale e alle attuali condizioni di deflusso.

In particolare:

1. la criticità maggiore va individuata nella mancata verifica dell'entità dei decadimenti prestazionali e/o di sicurezza della circolazione prefigurabili a carico della piattaforma principale della Tangenziale Sud, unica direttrice portante di accesso al sito, qualificata di interesse regionale di primo livello ('R1') nella classificazione della rete stradale della Lombardia approvata con d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004 e già oggi caratterizzata da regimi di traffico ai limiti della capacità specialmente nella tratta ad est dello svincolo di Brescia Centro, configurata con sezione a due corsie per senso di marcia senza banchine ed impegnata da un traffico giornaliero feriale medio di circa 70.000 veicoli/equivalenti.



- E' di tutta evidenza come, in condizioni di percorribilità già così compromesse, l'accertamento dell'incidenza di una trasformazione portatrice di un traffico aggiuntivo quantificabile - secondo le ipotesi metodologiche assunte nello Studio viabilistico - in 1.620 veicoli equivalenti/giorno nella giornata infrasettimanale tipo lunedì-venerdì (di cui 160 nella fascia oraria 7.30-8.30 e 188 nella fascia 13.00-14.00) costituisca un elemento conoscitivo imprescindibile per poter valutare, nelle more dell'eventuale realizzazione di interventi più strutturali e di lungo periodo di potenziamento della capacità dell'arteria, la necessità di implementare ulteriormente, o rendere più stringenti, le misure infrastrutturali o gestionali attualmente disciplinate nello Schema di convenzione urbanistica del Piano Attuativo e finalizzate ad assicurare la sostenibilità trasportistica del nuovo polo;
2. la ricostruzione dei regimi di circolazione ad insediamento attivato operata dal soggetto attuatore proponente non risulta comprendere l'elaborazione di scenari modellistici di impatto cumulato in cui, oltre all'indotto atteso dallo specifico polo logistico in argomento, siano computati gli incrementi di traffico generato/attratto dalle principali previsioni insediative o per servizi contenute nei vigenti strumenti di programmazione territoriale (generale e/o di settore) e urbanistica dell'intorno, con riferimento – quantomeno – a quelle di impatto significativo in termini di carico aggiuntivo sulla rete per le quali sia già stato avviato, a qualsiasi livello, l'iter di approvazione/autorizzazione;
 3. la valutazione delle condizioni di deflusso veicolare delle due intersezioni analizzate con modelli di microsimulazione (costituite, rispettivamente, dalla rotatoria S.P. 11/Via Paolo VI/Via Chiappa e dalla rotatoria S.P. 11/Via Paolo VI/Via San Benedetto) avrebbe dovuto essere comprovata, come previsto dalla citata d.g.r. n. VIII/3219/2006, anche con la metodologia statica Cetur/Setra, determinando in particolare, per ciascun nodo, la capacità residua.

In relazione alla loro rilevanza sul quadro valutativo complessivo, le predette lacune di analisi – qualora giudicate dal Comune non precludenti la conclusione del presente procedimento urbanistico – dovranno essere obbligatoriamente colmate nell'ambito della successiva procedura di verifica di assoggettabilità a VIA provinciale ex art. 19 D. Lgs. 152/2006 ed art. 6 l.r. 5/2010, alla quale la trasformazione dovrà essere sottoposta in ragione delle caratteristiche dimensionali di progetto.

S'intende pertanto rimessa alla valutazione - in tale sede procedimentale - del competente Settore delle strade e dei trasporti della Provincia l'esame dello studio viabilistico aggiornato e integrato nei termini suddetti e ogni determinazione conseguente circa le eventuali misure infrastrutturali o gestionali ulteriori cui subordinare la realizzabilità dell'insediamento ai fini della sua sostenibilità trasportistica.

Modalità di recepimento Contributo DG Infrastrutture e opere pubbliche

Nell'ambito della successiva procedura di verifica di assoggettabilità a VIA provinciale ex art. 19 D. Lgs. 152/2006 ed art. 6 L.R. 5/2010, alla quale la trasformazione dovrà essere sottoposta in ragione delle caratteristiche dimensionali di progetto, saranno integrate le analisi del traffico al fine di recepire le indicazioni fornite. Si indica che gli interventi di natura viabilistica sono stati condivisi con Provincia di Brescia ai sensi dell'art.16 NTA del PTCP nell'ambito dei tavoli tecnici finalizzati all'“Intesa con il Comune di Brescia in relazione alla localizzazione di un intervento insediativo con potenziali ricadute sovracomunali”.



Si precisano alcuni aspetti di dettaglio:

1. Le quantità di traffico indotto aggiuntivo totali sono riferite alle ore di punta 07:30-08:30 e 13:00-14:00 per una giornata infrasettimanale tipica. Il profilo giornaliero di traffico indotto, per i veicoli leggeri e pesanti è stato fornito dal soggetto attuatore sulla base dell'esperienza operativa di siti analoghi di proprietà dello stesso e sulla turnazione degli addetti.

Le analisi sulle condizioni di deflusso veicolare riportate nello Studio viabilistico sono riferite esclusivamente all'operatività del sistema a doppia rotatoria tra la via Paolo VI e la Tangenziale Sud, che, tramite l'ausilio di un modello di traffico di tipo microscopico, ne conferma la piena compatibilità nello Scenario Attuale e nello Scenario di Intervento che prevede il comparto logistico). Lo Studio viabilistico non ha preso esplicitamente in considerazione le capacità prestazionali della Tangenziale Sud.

Tuttavia, si nota quanto segue:

- non tutto il traffico indotto progettuale transita per la Tangenziale Sud;
- come mostrato nelle figure 22, 23 e 24 (riferite allo Scenario Attuale) e nelle figure 50, 51 e 52 (riferite allo Scenario di Intervento) dello Studio viabilistico allegato al progetto, l'incremento di flusso equivalente bidirezionale sull'asse della Tangenziale Sud è molto modesto, pari all'1.3% nell'ora di punta della mattina 07:30-08:30 (4 veicoli leggeri e 52 veicoli pesanti), al 2.0% nell'ora di punta pomeridiana 13:00-14:00 (61 veicoli leggeri e 39 veicoli pesanti) e allo 0.2% nell'ora di punta della sera 17:00-18:00 (4 veicoli leggeri e 6 veicoli pesanti). Questi incrementi di traffico possono ritenersi trascurabili (o praticamente nulli come nel caso dell'ora di punta della sera) e all'interno della inevitabile variazione giornaliera/stagionale di traffico veicolare circolante sulla Tangenziale Sud, tanto che le condizioni di percorribilità dell'arteria, già compromesse alla data odierna, non potranno essere imputate all'aggiunta del traffico indotto progettuale. I Livelli di Servizio ad oggi riscontrabili sulla Tangenziale Sud verranno verosimilmente mantenuti e confermati anche nello Scenario di Intervento con l'introduzione del comparto logistico, a meno che non vengano attuati interventi infrastrutturali che prevedano l'aumento di capacità dell'asse, come per esempio la programmata introduzione della terza corsia di competenza Provinciale.

Si anticipa, tuttavia, che le verifiche prestazionali dell'asse della Tangenziale Sud verranno 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.



2. Lo 'Studio viabilistico' allegato al progetto presenta le sole risultanze dello Scenario Attuale (stato di fatto osservato) e dello Scenario di Intervento (introduzione del comparto logistico Italmark). Si condivide la volontà di considerare lo sviluppo insediativo e programmatico al contorno (Scenario di Riferimento) che possa avere un impatto significativo sulle condizioni di deflusso veicolare.

A livello qualitativo, tuttavia, si è considerata la discarica La Castella situata ad est in prossimità del comparto logistico proposto. Secondo la relazione tecnica della VIA Provinciale allegata all'istanza di PAUR (codice SILVIA VIA0135-BS) per la realizzazione di un impianto per la messa a dimora permanente (D1) di rifiuti non pericolosi sito nel comune di Rezzato (BS) si stimano, su base giornaliera, 72 transiti di mezzi pesanti (36 in entrata e 36 in uscita; includono i transiti di mezzi pesanti per il conferimento dei rifiuti, per lo smaltimento del percolato, per l'allestimento dei lotti e per l'apporto del materiale relativo all'approntamento dell'intera discarica) e 10 transiti di mezzi leggeri (5 in entrata e 5 in uscita).

Da un punto di vista trasportistico di impatto sul traffico, anche se si considerasse una movimentazione di mezzi pesanti (tralasciando i mezzi leggeri di modestissima entità su base giornaliera) per la discarica La Castella pari al 10% del traffico giornaliero concentrato nelle ore di punta della mattina, del pomeriggio e della sera, si otterrebbero nelle ore di picco circa 4 mezzi pesanti in ingresso e 4 mezzi pesanti in uscita dalla discarica. Questo traffico aggiuntivo, che si sommerebbe a quello delle ore di punta di mattina, pomeriggio e sera del Lotto 2 ATE g25 (comparto logistico Italmark), avrebbe un impatto trascurabile sulle condizioni di deflusso veicolare della rete stradale al contorno e non andrebbe a modificare l'operatività dell'asse della Tangenziale Sud né l'operatività dei nodi analizzati nello Studio viabilistico, che mostrano un'ottima capacità di assorbire eventuale traffico aggiuntivo (rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via Chiappa e rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via San Benedetto operanti con gli ottimi Livelli di Servizio pari ad 'A').

Si anticipa, tuttavia, che lo Scenario di Riferimento, che includerà gli interventi previsti al contorno dell'area di realizzazione del comparto logistico, verrà preso 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. Le condizioni di deflusso veicolare del sistema a doppia rotatoria (rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via Chiappa e rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via San Benedetto) sono state analizzate tramite un modello dinamico di microsimulazione implementato col software VISSIM. Le analisi effettuate con questi modelli risultano più robuste rispetto ai modelli di tipo statico come la metodologia CETUR/SETRA, in quanto permettono la simulazione del



comportamento di ogni singolo veicolo (autovetture e veicoli pesanti), tengono conto delle caratteristiche prestazionali dei veicoli (accelerazione/decelerazione, distribuzione delle velocità), sono dinamici e quindi considerano non solo le interazioni fra i veicoli circolanti ma anche la variabilità temporale di immissione in rete, caratteristica dei modelli stocastici e rappresentativa della variabilità giornaliera. In generale, i modelli dinamici permettono di ottenere un elevato dettaglio negli output e valutazioni più robuste e attendibili sulle reali condizioni di deflusso.

Le analisi condotte con il modello dinamico VISSIM presentate nello 'Studio viabilistico' hanno mostrato (per la rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via Chiappa e la rotatoria tra la SP11 / via Paolo VI / via San Benedetto) un'ottima capacità di assorbire eventuale traffico aggiuntivo, tanto che sono stati raggiunti i più alti Livelli di Servizio pari ad 'A' sia nello Scenario Attuale che in quello di Intervento.

I modelli statici, come la metodologia CETUR/SETRA, per quanto abbiano il vantaggio di calcolo rapido e di input geometrici facilmente disponibili, sono metodi che si basano su formule calibrate empiricamente (oltretutto in Francia), essendo statici non sono in grado di rappresentare l'evoluzione temporale del traffico all'interno del periodo analizzato, non permettono di rappresentare la dinamica delle code né elementi stocastici. Date queste limitazioni i modelli statici sono adatti per studi / analisi preliminari e di fattibilità per valutare la capacità di ogni singolo ramo di una rotatoria, ma non forniscono la solidità e l'affidabilità nei risultati come, invece, i modelli di tipo dinamico.

Si anticipa, tuttavia, che 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.

Nella successiva procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA provinciale verrà valutata da parte della Committenza la fattibilità di trasportare le merci tramite ferrovia e di ottimizzare gli scambi intermodali in ottica di sostenibilità del trasporto merci e saranno fornite, per quanto possibile e se disponibili, le origini – destinazioni del traffico merci previsto, così da localizzarlo geograficamente.

Si indica che la convenzione prevede l'obbligo da parte del soggetto attuatore di valutare l'organizzazione dell'attività produttiva logistica, limitando la movimentazione delle merci in modo da non risultare in sovrapposizione con le ore di maggior carico della Tangenziale Sud



(fasce orarie 07:00-10:00, 13:00-15:00 e 16:00-19:00). Inoltre si precisa che il profilo giornaliero dei movimenti dei mezzi pesanti fornito dall'operatore Italmark (indicato nello 'Studio viabilistico'), indica che la fascia 16:00-19:00 risulta già caratterizzata da movimentazioni modeste, in particolar modo dalle 17:00 alle 19:00 (n.3 mezzi pesanti in entrata e n.3 mezzi pesanti in uscita).



C - PARERE ARPA LOMBARDIA – P.G. 0094157/2025 del 14/03/2025

A seguito dell'adozione del piano attuativo in oggetto con delibera del consiglio comunale n. 80 del 20/12/2024, ARPA LOMBARDIA, con nota P.G. 0094157/2025 del 14/03/2025, ha trasmesso il parere di competenza sotto riportato, che si recepisce.

- *In merito alla prevista utilizzazione del suolo si ribadisce all'amministrazione comunale, sulla base delle conoscenze storiche circa le attività pregresse che hanno interessato il sedime di trasformazione, la necessità di prescrivere una caratterizzazione ambientale volta ad escludere il superamento dei livelli di concentrazione soglia di contaminazione (CSC) in relazione alla specifica destinazione d'uso del sito (Tab. 1) All. 5 al Titolo V, Parte IV, D.Lgs. 152/2006), soprattutto in riferimento alla matrice suolo nei confronti di materiale da riporto (art. 3, c. 1, decreto-legge 25 gennaio 2012, n. 2) eventualmente individuato.*
- *In ordine alla localizzazione degli insediamenti produttivi, si rimanda a quanto espresso in sede di Verifica assoggettabilità alla VAS per quanto concerne le migliori soluzioni da adottare al fine di garantire il corretto inserimento ecologico e paesaggistico dell'intervento nello specifico contesto attraverso misure di mitigazione ecologica (con funzione di barriera visiva, antirumore, assorbimento di polveri e aerosol) e di compensazione ecologica che garantiscano il continuum della rete verde e della rete ecologica nel comparto. Ai fini della corretta esecuzione delle opere a verde, il progetto dovrà essere redatto a scala adeguata da un professionista competente in materia, accompagnato da relazione descrittiva delle specie arboree ed arbustive autoctone scelte, indicando numero e sesto d'impianto. Si raccomanda che il progetto e la realizzazione delle azioni ivi previste siano allegati alla Convenzione con il Comune.*

Modalità di recepimento PARERE ARPA LOMBARDIA

Si recepisce.



D - PARERE ATS - P.G. 0094405/2025 del 14/03/2025

A seguito dell'adozione del piano attuativo in oggetto con delibera del consiglio comunale n. 80 del 20/12/2024, ATS, con nota P.G. 0094405/2025 del 14/03/2025, ha trasmesso il parere di competenza richiamando le osservazioni fatte in sede di procedimenti di Verifica assoggettabilità alla VAS e di VAS relative al rispetto di normative in materia di illuminazione esterna, scarichi fognari, risparmio energetico, Requisiti acustici passivi degli edifici, terre rocce da scavo, oltre che al fatto che le mitigazioni a verde dovranno essere oggetto di corretta progettazione in relazione al contesto agricolo circostante e le essenze impiegate conformi al PTCP vigente della Provincia di Brescia.

Modalità di recepimento PARERE ATS

Nelle successive fasi di richiesta dei permessi di costruire dovranno essere rispettate tutte le vigenti normative in materia di illuminazione esterna, scarichi fognari, risparmio energetico, Requisiti acustici passivi degli edifici, terre rocce da scavo.



SINTESI All. 1 Modalità di recepimento dei pareri Enti

Elenco

| | |
|---|---|
| A - PARERE DI COMPATIBILITA' CON IL PTCP | (PG 149758 del 30.4.2025) |
| B- PARERE DI COMPATIBILITA' CON IL PTR | (PG 157187 del 7.5.2025) |
| C- PARERE Arpa | (P.G. 94157/2025 del 14.03.2025) |
| D- PARERE ATS | (PG 94405/2025 del 14.03.2025) |