

OSSERVAZIONI AL “PIANO ATTUATIVO IN VARIANTE AL P.G.T. RELATIVO ALLE AREE SITE TRA VIA VOLTURNO – VIA CARDUCCI – AT-D.2.1 TRIVELLINI OVEST” – COMUNE DI BRESCIA

Redattore dell’osservazione: Luca Gervasoni, Via Carducci 74, 25126 Brescia.

INDICE

PREMESSA	2
1.0 Significativa presenza umana e RISCHIO DI INCOLUMITA' PER LE PERSONE all'incrocio tra via Carducci e via Pascoli e aggravio del traffico nel quartiere	3
1.1 Osservazione del quartiere, con riferimento all'area di progetto e relative ricadute pratiche.	3
1.2 Commento alle relazioni di progetto	8
2.0 Impatto sui ricettori circostanti l'area di progetto	15
2.1 Osservazione del quartiere, con riferimento all'area di progetto e relative ricadute pratiche.	15
2.2 Commento alle relazioni di progetto	20
3.0 Impatto acustico	22
3.1 Osservazione del quartiere, con riferimento all'area di progetto e relative ricadute pratiche	22
3.2 Commento alle relazioni di progetto	24
4.0 Osservazione informativa	31
5.0 Proposte migliorative al progetto	32
5.1 Interruzione del collegamento veicolare tra via Carducci e via Volturno (e viceversa)	33
5.2 Spostamento della zona di carico/scarico sul lato Ovest dell'immobile.	36
5.3 Creazione di un tavolo di confronto sul progetto	39
6.0 Richieste	40

PREMESSA

Quella che segue è una raccolta di osservazioni al piano in oggetto redatta dal firmatario sulla base di un articolato confronto con alcuni residenti del quartiere Fiumicello e più in particolare con coloro che, essendo residenti in prossimità dell'incrocio tra via Carducci e via Pascoli, subirebbero un pesante impatto negativo in relazione ad alcune soluzioni previste dal progetto. L'analisi si basa sulla documentazione di progetto resa disponibile al sito istituzionale del Comune di Brescia all'indirizzo <https://www.comune.brescia.it/aree-tematiche/urbanistica/pianificazione-attuativa/piani-attuativi-adottati-0/piano-attuativo-variante-al-pgt-relativo-alle-aree-0>.

I residenti ed il Consiglio di Quartiere Fiumicello hanno fornito allo scrivente numerosi spunti e contributi che sono stati integrati nella presente relazione.

Innanzitutto, ritengo opportuno ricordare come il progetto "Trivellini Ovest", inerente alla creazione di uno spazio commerciale con superficie di vendita prossima ai 1.000 mq. sia stato fortemente criticato dal citato Consiglio di Quartiere nella seduta del 18 Settembre 2024 che, all'unanimità, ha votato negativamente in merito al progetto di creazione del supermercato.

In questo contesto di rifiuto di un progetto recepito come inutile e dannoso per il quartiere e per le piccole attività commerciali di vicinato che rendono ancora vivo lo stesso, che a poca distanza dall'area di progetto, ha già cinque supermercati, si è fatta strada una linea di collaborazione con le proposte del Comune intesa, quanto meno, a limitare gli impatti del progetto sulla popolazione residente, nel rispetto delle decisioni prese dall'amministrazione comunale.

Dall'approfondito esame della documentazione di progetto, sono state rilevate alcune omissioni ed errori sostanziali che ci hanno imposto una presa di posizione per ristabilire la chiarezza e la correttezza delle informazioni fornite dai proponenti il progetto che, se assimilate in maniera acritica, potrebbero fornire un quadro sfalsato, se non addirittura completamente errato delle condizioni dell'area di progetto e di questa porzione del Quartiere Fiumicello.

La presente relazione intende perciò:

- a) Fornire all'amministrazione comunale lo stato di fatto reale delle condizioni del quartiere e delle criticità, condivisa tra alcuni residenti;
- b) Evidenziare gli errori ed omissioni presenti nella documentazione di progetto;
- c) Formulare alcune proposte migliorative.

SVILUPPO DELLE OSSERVAZIONI

1.0 Significativa presenza umana e **RISCHIO DI INCOLUMITA' PER LE PERSONE** all'incrocio tra via Carducci e via Pascoli e aggravio del traffico nel quartiere

1.1 Osservazione del quartiere, con riferimento all'area di progetto e relative ricadute pratiche.

L'estratto della tavola di progetto (fig. 1) evidenzia, con scritte in colore rosso da noi apposte, le posizioni sensibili che verranno descritte



Fig.1

La vista presa da Google Maps (fig.2), che segue, con note aggiunte dal redattore, fornisce una visuale satellitare completa dell'area in questione.



Fig.2

In fig. 2, il triangolo rosso in corrispondenza dell'incrocio tra via Carducci e via Pascoli, della zona di carico scarico prevista del nuovo supermercato e del marciapiede di via Carducci indica **un'area di pericolo creata dalla sovrapposizione e concentrazione di attività ad alta intensità di traffico veicolare e umano in un singolo nodo, determinando degli oggettivi rischi per l'incolumità degli utenti deboli della viabilità.**

L'apertura, prevista nel progetto, del collegamento stradale tra via Carducci e via Voltorno, che realizzerebbe un prolungamento di via Pascoli che si collegherebbe a via Voltorno, incanalerebbe inevitabilmente elevati volumi di traffico, anche di mezzi pesanti, non soltanto legati all'accesso al supermercato, ma anche al transito da/per il centro e via Milano, non compatibili con la destinazione residenziale della zona e con la ridotta larghezza della carreggiata di via Carducci, via Pascoli, via Giovane Italia, via Pindemonte e delle altre vie del quartiere verso le quali il traffico sarebbe indirizzato.

In particolare, si vuole evidenziare come la nuova via costituirebbe un **agevole e comodo bypass** per gli automobilisti che, in particolare, da via Voltorno intendono dirigersi verso via Trivellini, via Milano ed il centro città. Lungo questo percorso la nuova via verrebbe utilizzata per bypassare il semaforo con svolta a sinistra (con obbligo di dare precedenza) che attualmente filtra con un discreto successo gli automobilisti che vogliano utilizzare via Carducci per dirigersi alle citate destinazioni.

Si rammenta che la stessa amministrazione comunale aveva previsto come eventuale nuova via di collegamento tra Via Voltorno e via Milano/centro città il più ovvio e agevole tracciato con sbocco alla rotonda di via Trivellini-via Carducci, indicato nell'Ambito di Trasformazione denominato Trivellini Est.

La fig. 3, elaborata sulla base dei documenti di progetto, evidenzia con linea tratteggiata in rosso l'attuale tracciato che interessa via Manara, il semaforo all'incrocio di via Manara con via Carducci ed il percorso relativamente disincentivante che collega oggi via Voltorno alla zona di via Carducci sulla quale insiste il progetto.

La linea gialla continua traccia invece il percorso che si verrebbe a creare con il nuovo collegamento che, per ovvii motivi, rappresenterebbe una comoda via d'accesso verso il centro città (via Carducci, via Pascoli, via Trivellini, via Milano, via Industriale, ecc.) per i veicoli provenienti da via Volturno e dall'uscita della tangenziale Ovest.



Fig. 3

In senso inverso (Carducci > Volturno), il collegamento costituirebbe una comoda scorciatoia per i veicoli che, percorrendo via Carducci in direzione Ovest, volessero bypassare il percorso obbligato via Carducci > via Pascoli > via Stoppani > via Bevilacqua > via Manara e infine via Volturno.

Inoltre, la prevista collocazione della zona di carico/scarico nell'angolo Sud-Est del supermercato, che si evince dalle tavole di progetto, determina un ulteriore aggravamento del carico viabilistico in corrispondenza dell'incrocio tra via Carducci e via Pascoli. Questo perché lo scarico delle merci ed il recupero dei contenitori vuoti e dei rifiuti verrà, per ovvie ragioni, effettuato con mezzi pesanti (che potrebbero provenire da via Carducci o da via Volturno).

La commistione di traffico di automobili e autocarri o autoarticolati, impegnati nelle manovre in corrispondenza della zona carico/scarico contigua all'incrocio Carducci/Pascoli, determinerebbe **l'intasamento dell'incrocio e delle vie, con frequenti blocchi della circolazione e pericoli per le persone circostanti e per i residenti che già oggi utilizzando regolarmente il parcheggio esistente che, anche nel progetto, resterà ad uso pubblico.**

La fig. 4 sotto riportata, estratta dai documenti di progetto e integrata dal redattore, illustra la criticità della zona in questione evidenziando, grazie a misure che non hanno la pretesa di essere di precisione assoluta (ma comunque rilevate con misuratore laser di precisione), la vicinanza di numerose abitazioni plurifamiliari alla zona destinata, nel progetto, al carico/scarico.

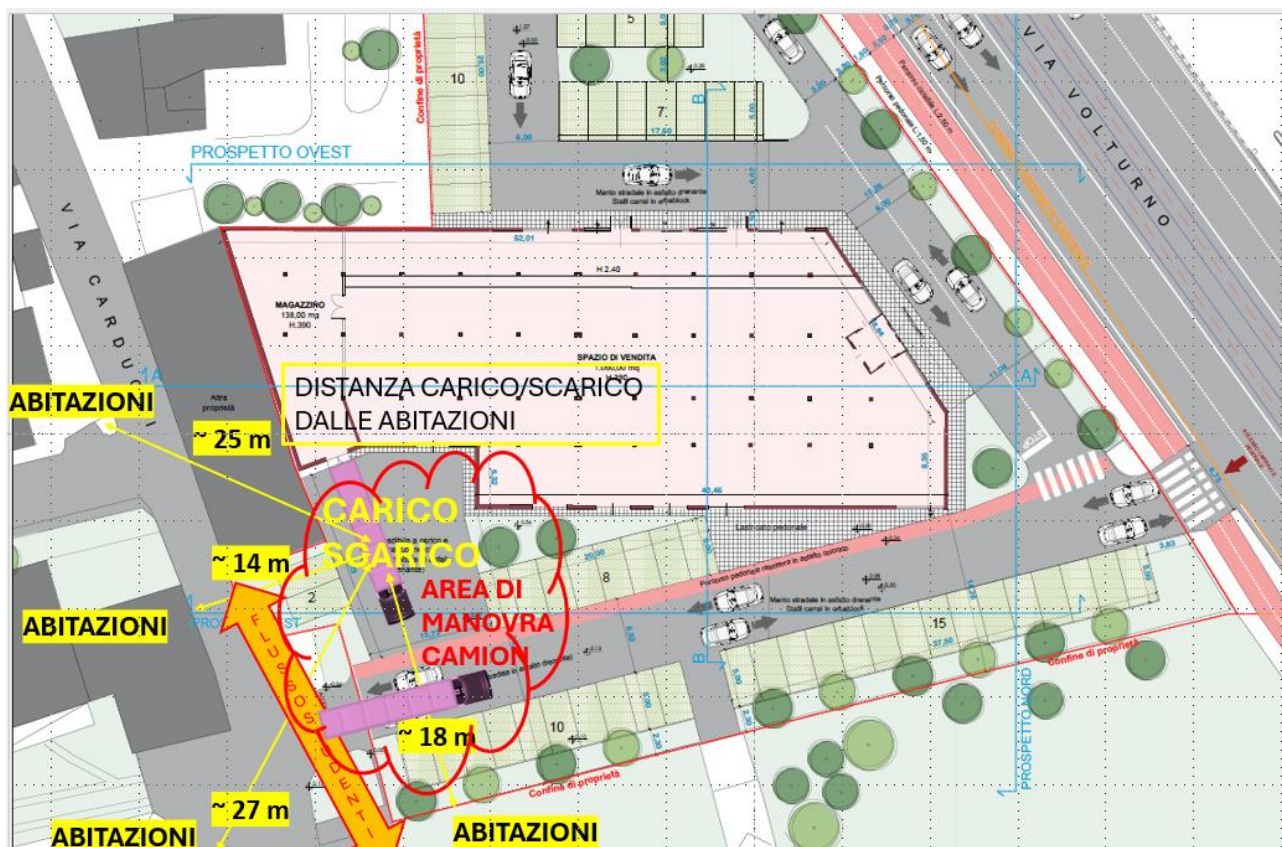


Fig. 4

RISCHIO SICUREZZA

In fig. 4, la traccia arancione con scritta in rosso evidenzia un'ulteriore grave criticità, rappresentata dal **traffico pedonale degli studenti e relativi accompagnatori**, come pure di tutti i pedoni, che regolarmente percorrono il marciapiede di via Carducci, lato Nord (unico marciapiede disponibile in questo tratto di via Carducci) **lungo l'asse Quartiere - scuole Romanino, Volta, Fortuny, Bottega Artigiani, Asilo Panigada** che si troverebbero a transitare in interferenza con le manovre dei mezzi pesanti che impegnano l'area di carico/scarico e con gli autoveicoli all'incrocio.

Pare opportuno evidenziare come questa problematica rivesta carattere di assoluta attenzione anche con riguardo alle possibili ricadute in termini di responsabilità per mancata valutazione dei rischi delle parti interessate alla progettazione, alla regolamentazione, alla realizzazione ed all'utilizzo dell'immobile.

Si vogliono ricordare i tristi eventi accaduti negli anni recenti, balzati all'onore della cronaca, che hanno avuto come incolpevoli protagonisti pedoni o ciclisti investiti da mezzi pesanti impegnati in manovre in città.

Cogliamo l'occasione per ricordare che un autoarticolato è caratterizzato da una lunghezza fino a 16,50 metri, mentre un autocarro senza rimorchio fino a circa 10 metri. Tali mezzi, durante la manovra, impegnano aree importanti, incompatibili con l'area angusta e ristretta prevista, in corrispondenza dell'incrocio Carducci/Pascoli, deputata al carico scarico, che obbligherà inevitabilmente i mezzi in manovra ad invadere la sede stradale, comprese le strisce pedonali utilizzate dagli utenti deboli.

La fig.5 sottostante vuole essere una documentazione concreta e recente dell'utilizzo del corridoio sopra menzionato (marciapiede lato Nord di via Carducci, con rampa per diversamente abili) per il

percorso casa-scuola e ritorno e della prossimità dello stesso con la zona di carico/scarico attualmente prevista dal progetto.



Fig. 5

1.2 Commento alle relazioni di progetto

Le relazioni su traffico, rumori, inquinamento ambientale, ecc. commissionate dal proponente del progetto contengono errori ed omissioni che possono renderle fuorvianti, soprattutto per un lettore che non fosse a conoscenza delle specificità della zona su cui insiste il progetto, che si colloca nella parte Est del Quartiere Fiumicello.

Sarà nostra cura elencare gli errori ed omissioni più vistosi, proprio nell'intento di ripristinare una realtà dei fatti che, per rispetto nei confronti delle famiglie residenti e dell'Amministrazione Comunale, non possiamo permettere che sia travisata.

Infatti, la documentazione di progetto fornisce una visione semplicistica dell'impatto che il progetto avrà in particolare nella zona intorno all'incrocio tra via Carducci e via Pascoli, trascurando numerosi fatti che, se integrati nelle relazioni, fornirebbero una visione reale ben diversa.

In particolare, nei documenti di progetto che seguono:

- Documento 27 – Analisi dell'impatto viabilistico R.00 11/11/2023
- Documento 37 – Valutazione Previsionale Clima Acustico R.00 12/02/2024
- Documento 21 – Relazione di sostenibilità paesistica R.01 14/02/2024
- Documento 22 – Relazione tecnico illustrativa R.01 14/02/2024
- Documento 23 – Rapporto preliminare VAS R.00 02/2024
- Documento 38 – Relazione ecologico paesistica R. 05/2024

Viene sempre dichiarato quanto segue (estratto dai documenti di progetto):

Il lotto confina:

- A SUD con due edifici dai quali verrà mantenuta la distanza regolamentare di 10m;
- A NORD con Via Volturno dalla quale è separato dalla presenza di una pista ciclabile a doppia corsia e un marciapiede;
- A EST con un'area attigua destinata ad ambito di trasformazione AT D 2.2.

L'ultimo capoverso, relativo al confine Est del lotto, è errato.

Infatti, il lotto confina a Est, oltre che con "area attigua destinata ad ambito di trasformazione AT D 2.2." anche, per il 40-50% della lunghezza di confine, come si evince dall'immagine in calce, ripresa dal documento 22 – Relazione tecnico illustrativa R.01 14/02/2024 (fig. 6) con il Condominio "Gervasoni", costituito da N. 9 abitazioni. In tale immagine ho provveduto a indicare con una linea gialla il confine tra il Condominio trascurato dai progettisti e il lotto di progetto, cerchiando in giallo il Condominio stesso. **Sorprendentemente, il condominio, con nove abitazioni, viene sistematicamente ignorato dalle relazioni tecniche di progetto.**

AREA OGGETTO DEL PIANO ATTUATIVO:



Fig. 6

Come sopra esposto la “dimenticanza” del condominio al confine si ripete in almeno sei diversi documenti, redatti da tecnici diversi. Si vuole quindi potare a conoscenza dell’Amministrazione della situazione reale del sito e che l’esistenza del condominio non può essere assolutamente dimenticata e trascurata.

Lo scrivente ritiene che la trascuratezza testé evidenziata abbia ripercussioni rilevanti sulla validità delle relazioni da essa condizionate con una sorta di *effetto domino*, intaccando nelle fondamenta la costruzione argomentativa delle relazioni stesse; infatti, i presupposti errati o incompleti di partenza portano ad un risultato apparentemente logico che tuttavia, basandosi su presupposti errati, è esso stesso errato configurando un “*peccato originale*” che non può essere trascurato.

Nel caso specifico, l’aver trascurato un’immobile confinante con l’area di progetto (si badi bene, con una volumetria di circa 4.000 mc. fuori terra, abitato da 9 famiglie) porta ad ignorare l’impatto del progetto sui residenti dell’immobile stesso.

A questa mancanza, si aggiungono altre gravi disattenzioni relative allo stato di fatto dell’area intorno all’incrocio tra via Carducci e via Pascoli, che riteniamo estremamente rilevanti.

Gli estensori del progetto, enfatizzando che il lotto confina “a SUD con due edifici dai quali verrà mantenuta la distanza regolamentare di 10 m.” non indicano come un segmento del menzionato confine Sud corrisponda anche all’unico marciapiede, posizionato sul lato Nord di via Carducci. Come precedentemente indicato, tale marciapiede è percorso quotidianamente dagli studenti che si recano e ritornano alle/dalle scuole del quartiere: Romanino, Volta, Fortuny, Bottega Artigiani, Asilo Panigada.

Alla luce di quanto sopra esposto, per quanto riguarda la circolazione interna del parcheggio, pare poco credibile l’affermazione sotto riportata, estratta dal documento 27 – Analisi dell’impatto viabilistico Rev.00 11/11/2023:

La circolazione interna del parcheggio è stata studiata per consentire le attività di carico/scarico senza creare commistione tra gli utenti e le attività di approvvigionamento: sul lato sud (da via Carducci) è prevista l'area che verrà utilizzata per l'approvvigionamento giornaliero delle merci. I mezzi commerciali utilizzeranno l'accesso posto su via Voltunro, per poi raggiungere la zona di sosta per il carico/scarico, separata dai parcheggi dei clienti.

La commistione tra le attività di approvvigionamento e gli utenti, per giunta utenti deboli, sarà inevitabile e pericolosa.

Inoltre, dal punto di vista lessicale, l'affermazione sopra riportata appare non chiara e ambigua: l'attività di approvvigionamento avverrà sul lato Sud (**da** via Carducci) oppure **da** via Voltunro? La frase, che viene riportata in più relazioni, non chiarisce in maniera esplicita quale sarebbe la via d'ingresso dei mezzi pesanti.

Propendiamo per la seconda ipotesi (ingresso da via Voltunro), in quanto pare impossibile che l'approvvigionamento del supermercato con mezzi pesanti, possa avvenire da Sud, lungo la via Carducci. Infatti, la via raggiunge l'intersezione con via Pascoli da Ovest mediante una sola corsia a senso unico con una larghezza di carreggiata di circa 3 metri e con un modesto marciapiede in lato Nord, precedentemente citato, leggermente sopraelevato, largo appena 1 metro, come ben visibile nella fig. 7 a seguire.



Fig. 7

L'area di progetto sarebbe raggiungibile anche da Ovest, percorrendo Via Carducci, lungo la strada a doppio senso di marcia, senza striscia centrale, con una larghezza di carreggiata di 4,6-4,8 metri (v. fig. 8). Questa sede stradale non è certamente adatta ad un traffico di mezzi pesanti o furgoni in quanto, anche nel tratto a doppio senso di circolazione, due automobili che provengono in senso contrario faticano a passare, soprattutto quando capita (spesso) che i mezzi parcheggiati ai bordi della via fuoriescano dagli spazi di parcheggio invadendo, anche di poco, la sede stradale.



Fig. 8

Di seguito un'immagine (fig. 9) di ciò che si verrebbe a creare quotidianamente se l'accesso alla zona di carico-scarico fosse DA Via Carducci, con mezzi pesanti che provengono da ovest (incrocio Carducci-Manara).



Fig. 9

Già oggi, capita saltuariamente che mezzi pesanti entrino in via Carducci fino all'incrocio menzionato e, quando ciò accade, gli stessi mezzi, per manovrare, salgano su marciapiedi e aiuole donneggiandoli o abbattendo i paletti delimitatori, come più volte accaduto.

Vorremmo inoltre ricordare che la zona a Sud e a Sud-Est dell'area di progetto è stata recentemente Interessata dalla creazione di zone 30 km/h con dossi e spartitraffico per rallentare il traffico veicolare e ci parrebbe illogico indirizzare verso il quartiere veicoli e autocarri, con la nuova strada di collegamento con via Volturmo prevista nel progetto.

Non può ritenersi sufficiente, sul punto, una mera “manifestazione di volontà” esternata dalla committenza, essendo semmai necessaria una rivisitazione del progetto che assicuri – nel caso – il non utilizzo del tratto di via Carducci per l'accesso alla zona carico scarico da parte di mezzi pesanti e furgoni.

Per quanto riguarda la parte più specificamente dedicata alla stima viabilistica, il documento 27 – Analisi dell'impatto viabilistico R.00 11/11/2023 indica una previsione di incremento di traffico quantificato in 140 veicoli/ora. Premesso che tale impatto a noi residenti pare essere non trascurabile, l'analisi non menziona in alcun modo il già citato traffico di attraversamento, provocato dall'apertura di una nuova via di collegamento tra via Volturmo e via Carducci. Non c'è alcuna traccia sui documenti di progetto sul come si intenda disincentivare il transito tra via Volturmo e via Carducci (e viceversa) che bypasserà il semaforo posizionato all'incrocio Carducci/Manara, con svolta a sinistra (con obbligo di dare precedenza) e il senso unico di via Carducci.

Nella relazione, il traffico di attraversamento e cioè quello non provocato dal supermercato, ma piuttosto da coloro che si vogliono recare da via Volturmo a via Carducci e viceversa, pare completamente trascurato, tant'è che in fig. 36 della relazione e successive il grafico che raffigura la strada di collegamento via Volturmo-via Carducci appare interrotto a metà, con sfondo bianco, in corrispondenza del futuro supermercato, come evidenziato con il punto interrogativo da noi aggiunto in fig. 10. Dal tipo di raffigurazione proposta e relativa legenda, si comprende che la parte con sfondo bianco non sia stata oggetto di indagine. **Ciò appare come ulteriore conferma di come l'indagine abbia considerato soltanto il traffico afferente al nuovo supermercato, trascurando completamente il traffico di attraversamento (via Volturmo/via Carducci e viceversa) che sarà, ragionevolmente, preponderante rispetto al traffico generato esclusivamente dal supermercato.**

Senza voler essere polemici, pare sommamente a chi scrive che tale anomalia grafica rispecchi in modo plastico il non approfondimento tecnico della problematica e costituisca una cartina al tornasole del livello di approfondimento complessivo del progetto.

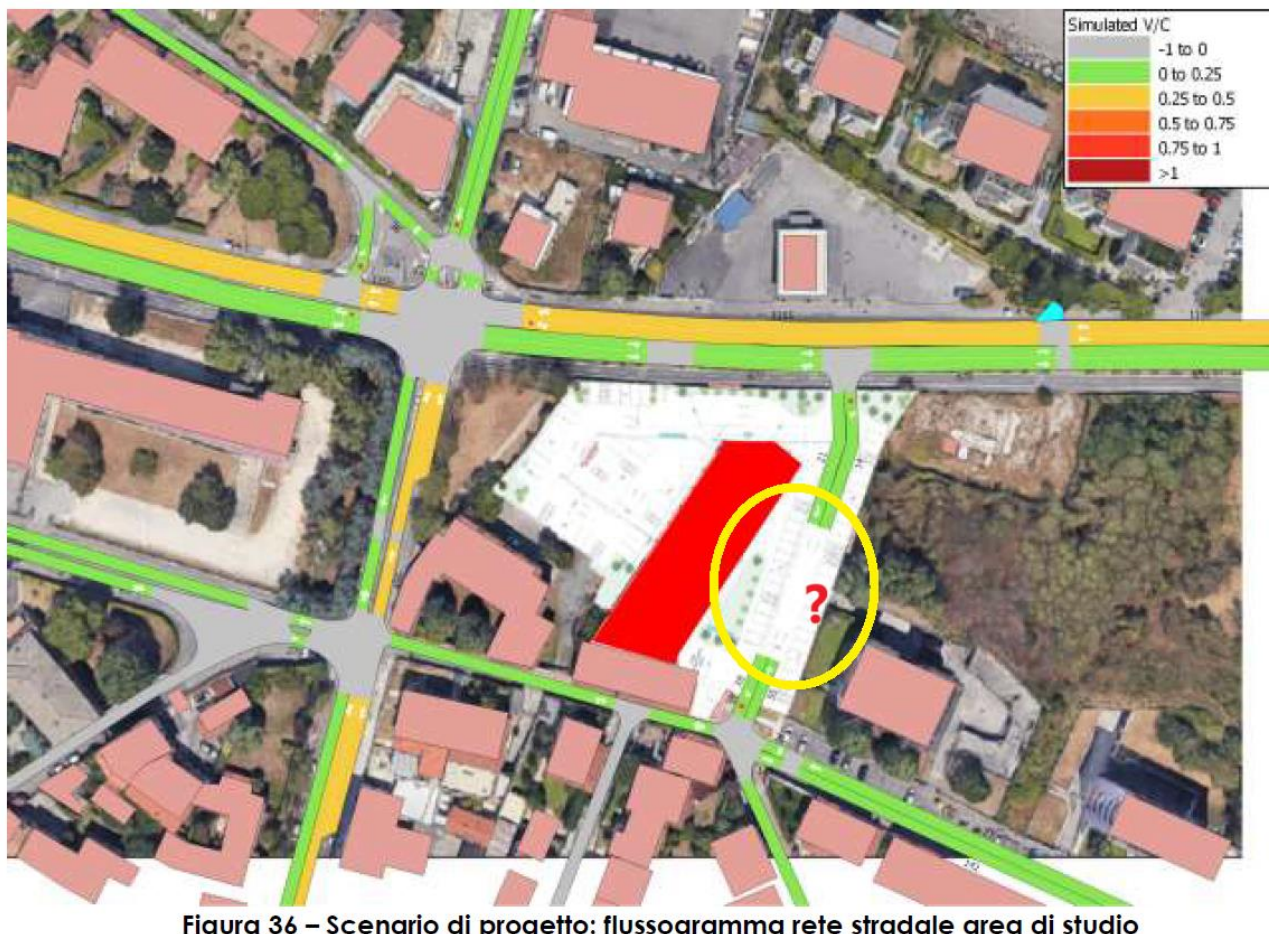


Fig. 10

Nel documento 23 – Rapporto preliminare VAS R.00 **02/2024** si dichiara “la compatibilità dell’intervento in esame con l’assetto viabilistico analizzato con limitati impatti sul traffico.”

L’incremento dei flussi veicolari generati ed attratti dalla presente proposta progettuale non altera, dunque, in maniera significativa l’attuale regime di circolazione osservato sulle sezioni indagate.

Si può affermare pertanto che le variazioni indotte all’attuale regime di circolazione, determinate dall’attivazione delle funzioni urbanistiche previste all’interno della presente proposta progettuale, saranno estremamente contenute e, comunque, supportate dalla capacità della rete stradale conterminare l’ambito di intervento.

Conclusivamente, si può affermare, sulla base delle analisi, delle verifiche e delle considerazioni esposte nei paragrafi precedenti, la compatibilità dell’intervento in esame con l’assetto viabilistico analizzato con limitati impatti sul traffico.”

Il documento citato non fa alcun riferimento al bypass del semaforo all’incrocio di via Manara e via Carducci che si verrà a creare con la nuova strada di collegamento tra via Volturmo e via Carducci e non indica come il traffico di transito tra le due vie possa eventualmente essere gestito. Evidentemente il citato documento si basa sui presupposti incompleti e/o errati del documento 27 “Analisi dell’impatto viabilistico” che non considerano il traffico di attraversamento generato dal collegamento tra via Volturmo e via Carducci.

Tuttavia, la conclusione sovra esposta entra in contraddizione con il documento 37 – Valutazione Previsionale Clima Acustico R.00 12/02/2024 che, nelle premesse, spiega come

il progetto rappresenterà una soluzione di continuità urbanistica di ricucitura e connessione tra via Carducci, il quartiere di via Milano e via Volturmo, sarà l'anello di congiungimento per le infrastrutture esistenti a sud e nord della città ed eliminerà un punto di discontinuità infrastrutturale evidente.

E' evidente che "l'anello di congiungimento per le infrastrutture esistenti a sud e a nord della città" sopra descritto sia rappresentato dal "collegamento stradale" di passaggio tra via Volturmo e via Milano, che, in aggiunta al traffico riferibile al nuovo supermercato, collegherà la trafficata via Volturmo con via Milano, passando da via Carducci, creando un sensibile incremento del traffico nel quartiere, associato ad un parallelo peggioramento della qualità dell'aria e delle emissioni acustiche.

Si evidenzia che la zona oggetto di attraversamento, facendo parte del quartiere di Fiumicello, progettata per il traffico dei primi del Novecento, non può assorbire ulteriori volumi di traffico.

La considerazione sopra espressa è peraltro rimarcata anche dalla Provincia che, con nota del 27/09/2024 prot. gen. n. 317343/2024, ripresa nella Relazione Propedeutica all'espressione del Parere Motivato – assoggettabilità alla VAS – Trivellini Ovest – Ottobre 2024, recita:

"Per quanto attiene invece la nuova viabilità di comparto proposta, si rileva come la modifica della stessa, rispetto alla pianificazione vigente, creerà un aggravio del flusso di circolazione da via Volturmo a via Carducci. Attualmente l'ingresso e uscita dal quartiere è regolato da incrocio semaforico su via Manara che, per convenienza di percorso, verrà sicuramente bypassato con incremento della circolazione sulla nuova strada prevista tra le vie sopra citate, che potrà determinare a sua volta problematiche relative all'ingresso e all'uscita dalla più trafficata via Volturmo." ...omissis... si ritiene che sia necessaria una valutazione complessiva di tutti e tre gli areali che gravitano su via Volturmo (Trivellini Est, parte soggetta a variante e non, e Trivellini Ovest)."

Sul tema prende posizione anche **l'ARPA Lombardia** che, con nota del 16/09/2024 prot. gen. n. 300531/2024, ARPA, pure richiamata nella Relazione Propedeutica all'espressione del Parere Motivato – assoggettabilità alla VAS – Trivellini Ovest – Ottobre 2024, spiega che: *"Le aree in esame risultano servite dalla viabilità locale. Il progetto prevede due accessi carrai e pedonali, uno su via Volturmo e uno su via Carducci. La modifica della destinazione d'uso con la previsione di un comparto commerciale potrebbe contribuire ad un peggioramento della qualità dell'aria e aumento dei flussi di traffico. [...]"*

L'aspetto relativo all'inquinamento dell'aria, evidenziato da ARPA Lombardia è evidentemente legato alla precedente osservazione della Provincia che enfatizza l'aggravio di traffico già ampiamente motivato dallo scrivente e completamente trascurato dalle relazioni di progetto.

Ci preme infine rammentare il contenuto della **Delibera del Consiglio Comunale n. 7 del 24/01/2025** ADOZIONE DEL PIANO ATTUATIVO IN VARIANTE AL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO RELATIVO ALLE AREE SITE IN VIA VOLTURNO E VIA CARDUCCI – AT-D.2.1. TRIVELLINI OVEST dove viene scritto che il Presidente del Consiglio comunale pone in votazione la sotto riportata Raccomandazione, presentata dai consiglieri Capra, Tomasini, Curcio, Patitucci:

"Richiamato il parere espresso dal Responsabile del Settore Mobilità, richiamato in atti Impegna la Giunta a favorire un confronto tra il proponente e i competenti Settori Sportello Unico Edilizia Sportello

Unico Attività Produttive, Mobilità per definire le modalità di regolazione del traffico veicolare privato, con l'obiettivo di assicurare la sicurezza di tutti gli utenti rispetto al contesto e di fluidificare i flussi in ingresso e in uscita (fornitori, dipendenti, utenti), con particolare riguardo alla mobilità interna al quartiere che non dovrà essere gravata dalla circolazione di mezzi pesanti.”

Tale raccomandazione è stata APPROVATA ALL’UNANIMITA’ dal Consiglio Comunale. Gli scriventi si augurano che lo stesso Consiglio Comunale non disattenda le sue stesse decisioni.

2.0 Impatto sui ricettori circostanti l'area di progetto

2.1 Osservazione del quartiere, con riferimento all'area di progetto e relative ricadute pratiche.

Alla luce di quanto illustrato nei paragrafi precedenti, con particolare riguardo al **rischio per la sicurezza e incolumità delle persone** nella zona in prossimità dell'incrocio via Carducci/via Pascoli, il posizionamento della zona di carico/scarico nell'angolo sud-est dell'edificio è:

- pericoloso
- dannoso
- insano

La pericolosità, legata alla commistione tra utenti deboli e veicoli, e tra questi i veicoli pesanti dedicati al carico/scarico è stata dimostrata al capitolo precedente.

Oltre a ciò, ai residenti di questa parte del Quartiere Fiumicello appare incomprensibile che la zona di carico/scarico sia posizionata in corrispondenza dell'incrocio via Carducci/via Pascoli, in prossimità di numerose abitazioni, i residenti delle quali, ne verrebbero gravemente danneggiati.

I residenti vivono infatti in una zona che, pur essendo prossima alle grandi vie di comunicazione cittadine, gode di una relativa tranquillità e di un clima acustico accettabile.

Per renderci conto di cosa possa significare avere la zona di carico/scarico di un supermercato in prossimità delle abitazioni abbiamo effettuato un sopralluogo presso i supermercati circostanti, documentandone le condizioni.

Come si evince dalle fotografie che seguono, scattate in giornate casuali durante le scorse settimane, pur prescindendo dalle già citate problematiche di traffico pesante, la zona di carico/scarico appare come area naturalmente dedicata allo stoccaggio del materiale da imballo e di scarti e rifiuti.

Le foto che seguono (fig. 11, 12, 13, 14) rappresentano la zona di carico/scarico dei quattro principali supermercati della zona e documentano quanto qui asserito.



Fig. 11



VIA NICOLINI



Fig. 12



VIA PANIGADA



Fig. 13



Fig. 14

Come ben evidenziato dalle fotografie, nelle aree carico/scarico si notano, oltre ad un chiaro esempio del più volte menzionato mezzo pesante per carico/scarico, pallet e cartoni accatastati, bidoni e cassoni per la raccolta dei rifiuti, a volte traboccanti, cassoni coibentanti verosimilmente dedicati alla raccolta di scarti alimentari, cassoni per rifiuti organici e, in un caso, gli scambiatori per le pompe di calore per il riscaldamento/raffreddamento dei locali.

Ci pare opportuno notare come questo tipo di area di servizio al supermercato non possa, per ovvii motivi di decoro e di sanità, essere posta in corrispondenza delle numerose abitazioni che la circonderebbero. Riteniamo che la fig. 4 precedentemente proposta, come pure la fig. 16 più avanti possano rendere bene l'idea della prossimità delle abitazioni (plurifamiliari) che ne verrebbero danneggiate.

Oltre a questioni di decoro, il posizionamento proposto per la zona di carico/scarico, creerà problematiche di odori molesti, di circolazione di roditori e parassiti e fastidi legati ad un eventuale posizionamento degli impianti di climatizzazione.

Inoltre, non è da trascurare l'aspetto dell'impatto acustico sul vicinato da parte dei mezzi pesanti dedicati al carico/scarico. Infatti, le operazioni di scarico presso i supermercati si svolgono la mattina presto (v. fig. 15), prima dell'apertura del supermercato, in orari normalmente dedicati al riposo per i residenti, con manovre dei mezzi pesanti caratterizzate dal rumore del mezzo in sé e dell'allarme di retromarcia, emesso da un cicalino che, per ovvii motivi, deve essere ad alta intensità (generalmente compreso tra i 100 e 110 dB(A) e "fastidioso" proprio per farsi udire e scoraggiare comportamenti a rischio. Queste attività, che si svolgerebbero nella primissima mattinata, creerebbero un grave disturbo ai residenti, che oggi godono invece della relativa tranquillità confermata anche dalla zona acustica III (mista) in cui sono collocate le abitazioni a ridosso dell'incrocio via Carducci/via Pascoli/via Stoppani, contiguo alla zona di carico/scarico.



Fig. 15

Giova inoltre ricordare che i camion che trasportano generi alimentari, avendo un cassone sottoposto a refrigerazione costante, per garantire la refrigerazione, mantengono i motori accesi e quindi emettono rumori ed emissioni nocive anche durante la sosta, quando, ad esempio, arrivassero in anticipo rispetto all'orario di apertura del carico/scarico.

Quanto sopra descritto determinerà un ulteriore peggioramento della qualità dell'aria presso i ricettori prossimi alla zona di carico e scarico che, oltre al maggior inquinamento dell'aria dovuto al traffico veicolare di attraversamento (Volturmo/Carducci), saranno costretti a respirare i miasmi *diesel* degli autocarri-frigorifero in manovra e in sosta nell'area di carico/scarico.

A proposito di ricettori, la fotografia a seguito riportata (fig. 16), scattata dall'ipotetico centro della zona di carico/scarico proposta dai progettisti, mostra la vicinanza indicativa in metri dalle abitazioni più prossime (tra queste il condominio "fantasma"), oltre all'affaccio diretto della zona di carico/scarico verso le abitazioni vicine.



Fig. 16

2.2 Commento alle relazioni di progetto

Le stime di impatto del progetto di supermercato sono, come già dimostrato nel precedente paragrafo, intaccate nei loro presupposti e, conseguentemente, nelle loro conclusioni dalle numerose mancanze precedentemente evidenziate.

Appare evidente come il “*peccato originale*” dell’aver trascurato la presenza di un condominio abitato da 9 famiglie nelle seguenti relazioni:

- Documento 27 – Analisi dell’impatto viabilistico R.00 11/11/2023
- Documento 37 – Valutazione Previsionale Clima Acustico R.00 12/02/2024
- Documento 21 – Relazione di sostenibilità paesistica R.01 14/02/2024
- Documento 22 – Relazione tecnico illustrativa R.01 14/02/2024
- Documento 23 – Rapporto preliminare VAS R.00 02/2024
- Documento 38 – Relazione ecologico paesistica R. 05/2024,

porterebbe, come conseguenza logica, alla sottovalutazione dei ricettori e degli utenti la cui vita verrebbe condizionata dalle decisioni di progetto.

Sono perciò minate da questo “*peccato originale*” e quindi da respingere le conclusioni riportate nel Documento 23 – Rapporto preliminare VAS R.00 02/2024 che recitano:

Per quanto riguarda l’individuazione di possibili ricettori sensibili che potrebbero essere direttamente influenzati dall’attuazione della presente variante, non si rilevano particolari aree vulnerabili che potrebbero subire ripercussioni negative dal punto di vista ambientale vista la natura di quanto proposto, ossia il mantenimento di una destinazione d’uso commerciale. Infatti l’attuazione della variante si porrà in modo coerente con il contesto in cui si inserisce, adottando caratteristiche tipologiche e linguistiche in linea con gli edifici circostanti.

Alla luce di quanto sopra esposto e data l’assenza di particolari ricettori sensibili, gli effetti della realizzazione dei nuovi interventi edilizi nei confronti del contesto si ritengono trascurabili e non significativi.

In merito all’aumento dell’inquinamento dell’aria, nello stesso documento 23 – Rapporto preliminare VAS R.00 02/2024, si ammette che un eventuale aumento dei flussi di traffico contribuirebbe al peggioramento della qualità dell’aria, tuttavia si giunge ad una conclusione in contraddizione con le osservazioni di Provincia e ARPA precedentemente riportate e con le argomentazioni del redattore di queste osservazioni che evidenziano come, per effetto del collegamento stradale tra via Volturmo e via Carducci, il traffico nella zona aumenterà in maniera significativa.

La proposta di variante comporta l’insediamento di una nuova struttura commerciale al posto di un complesso residenziale, di conseguenza ciò che potrebbe contribuire ad un peggioramento della qualità dell’aria sarebbe un eventuale aumento dei flussi di traffico. Tuttavia si ritiene che tale variante non possa incidere particolarmente sull’aumento del traffico veicolare rispetto alla situazione attuale, poiché trattasi di zone già interessate da insediamenti di diversa tipologia e quindi molto frequentate. Per tale motivo si può confermare la sostenibilità dell’intervento in relazione allo stato della qualità dell’aria del territorio comunale dal punto di vista dell’emissione di inquinanti.

Sulla base di quanto spiegato in precedenza, l’affermazione della sostenibilità dell’intervento in relazione allo stato delle qualità dell’aria appare non coerente con la realtà.

Vari documenti di progetto, tra i quali il documento 37 – Valutazione Previsionale Clima Acustico R.00 12/02/2024, il documento 23 – Rapporto preliminare VAS R.00 02/2024, spiegano, in sintesi come *“L'area di cui si tratta è, ai sensi dell'art 49 delle NTA, “parte di città attualmente interessata da rilevanti fenomeni di dismissione e particolari situazioni di criticità ambientale o degrado sociale, in ambiti urbani caratterizzati da una significativa presenza abitativa”.*

Non si può che concordare con l'affermazione sopra esposta per la parte relativa al degrado dell'edificio dismesso, al quale fa riferimento il progetto e si apprezza l'intenzione di voler rimediare ad anni di incuria dell'edificio e delle sue pertinenze, che ha certamente danneggiato l'immagine ed il decoro di questa parte del quartiere. In effetti i residenti, e tra questi lo scrivente, in questi anni, hanno ripetutamente contattato le forze dell'ordine per chiedere interventi a seguito di episodi di criminalità, prostituzione, abuso delle aree di parcheggio e imbrattamento, che si sono verificati nel corso dei molti anni di abbandono dell'immobile. Gli stessi residenti solleciteranno l'attuale proprietà a prendersi cura dell'immobile e delle relative pertinenze.

Al tempo stesso, i residenti di quest'area del Quartiere Fiumicello desiderano enfatizzare come questa zona, al di fuori dell'edificio menzionato, non abbia fenomeni di degrado diversi da quelli “normali” di una città industriale. Anzi, l'area di via Carducci, Pascoli, Stoppani nei pressi dell'area di progetto, pur non essendo un'area di pregio, non è per nulla degradata poiché, insieme a edifici modesti ma dignitosi, accoglie splendide abitazioni in stile Liberty dei primi del Novecento ed è caratterizzata da una relativa tranquillità sia acustica, sia di traffico, che i residenti desiderano mantenere.

3.0 Impatto acustico

3.1 Osservazione del quartiere, con riferimento all'area di progetto e relative ricadute pratiche

L'aumento del traffico e delle attività di tipo para-industriale (carico e scarico veicoli pesanti e ritiro vuoti e rifiuti) già evidenziato nei paragrafi precedenti determinerebbe un inevitabile e non controllabile innalzamento dei livelli di rumore percepito dai ricettori circostanti, a partire, in particolare, dall'area all'incrocio tra via Carducci e via Pascoli verso il resto del quartiere. Certamente il percorso che, come affermato nelle relazioni di progetto *“chiuderà l'anello tra il sud e il nord della città”* e porterà verso il sud e il centro della città (prosecuzione di via Carducci, prosecuzione di via Pascoli, e via dicendo) ne condiziona negativamente la qualità della vista dei residenti.

Se è vero che il lato Nord del quartiere, che affaccia sulla via Volturno, è caratterizzato da un livello di rumore elevato a causa prevalentemente del traffico di via Volturno, coerentemente con una classificazione acustica in zona IV (aree di intensa attività umana) delle aree che affacciano su via Volturno, va rilevato come basti spostarsi a Sud di poco per trovarsi in un quartiere caratterizzato da un livello di rumore limitato, come menzionato a pag. 10 del documento 37 – Valutazione Previsionale Clima Acustico R.00 12/02/2024, che definisce l'area come *“piuttosto tranquilla”*, tanto da ritenere di non dover prolungare i campionamenti acustici effettuati per la stesura del progetto.

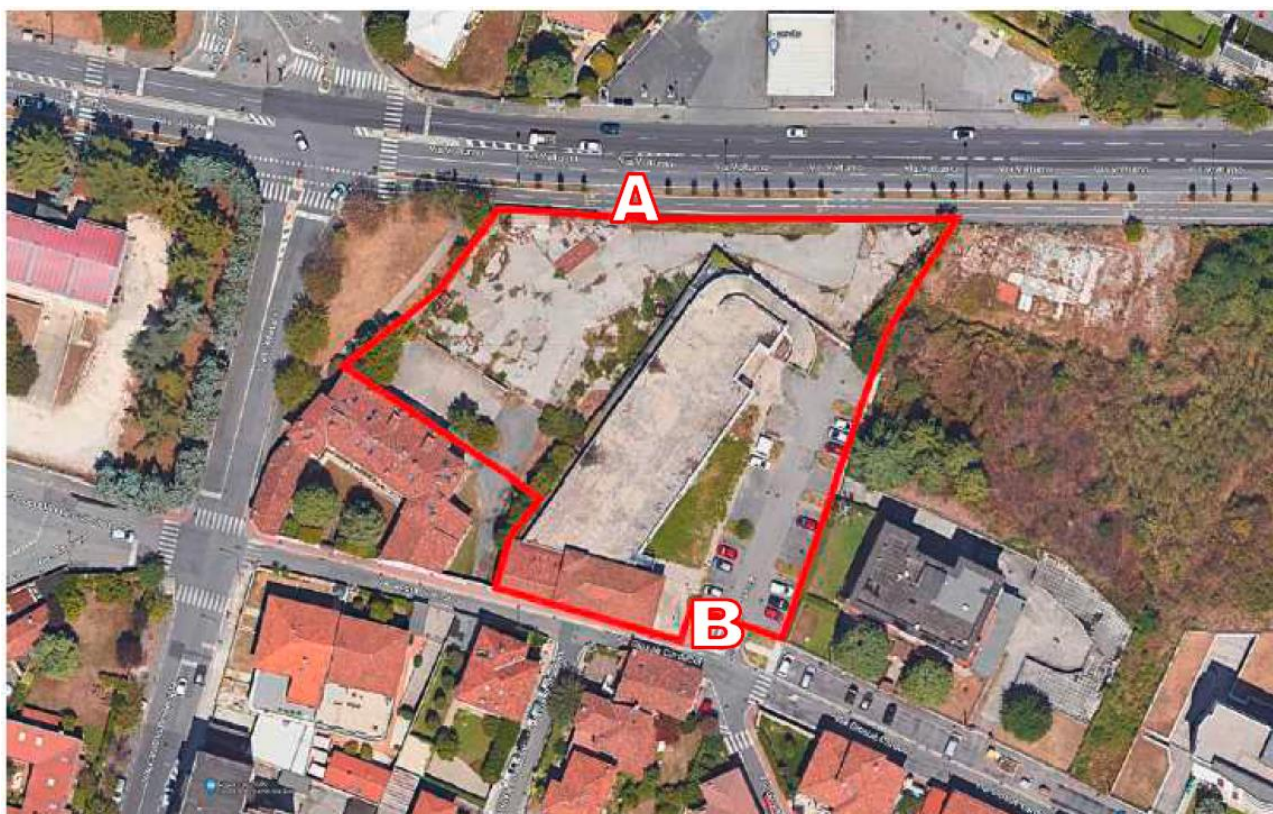


Immagine 5.1 – individuazione dell'area oggetto di intervento, situazione “ante operam”, con indicazione delle postazioni individuate per i rilievi fonometrici

Fig. 17

In particolare, le rilevazioni acustiche effettuate e riportate nella citata relazione, rilevano sistematicamente, sia in orario diurno, sia in orario notturno, presso la postazione B posizionata

all'incrocio tra via Carducci e via Pascoli, un LA_{eq} di circa 5 dB inferiore al valore rilevato dalla postazione A, posizionata su via Volturmo (vedasi fig. 17 tratta dal documento citato).

Pertanto, la zona di progetto, nella sua parte posizionata a Sud e ad Est è una zona che, pur essendo a ridosso delle grandi vie di comunicazione, gode di una relativa tranquillità che verrebbe stravolta dal progetto così come impostato.

3.2 Commento alle relazioni di progetto

E' sorprendente rilevare come la relazione del documento 37 – Valutazione Previsionale Clima Acustico R.00 12/02/2024 contenga omissioni ed errori gravi e fuorvianti.

Il lotto confina:

- A SUD con due edifici dai quali verrà mantenuta la distanza regolamentare di 10m;
- A NORD con Via Volturmo dalla quale è separato dalla presenza di una pista ciclabile a doppia corsia e un marciapiede;
- A EST con un'area attigua destinata ad ambito di trasformazione AT D 2.2.

Come sopra evidenziato, il **“peccato originale”** della mancata rilevazione della presenza del Condominio al confine Est ritorna anche nel presente documento, quasi fosse un *mantra*, assumendo, in questo caso un rilievo particolare, poiché ignora il condominio e le famiglie ivi residenti quale ricettore fronte strada (la nuova strada di collegamento via Carducci/via Volturmo) e fronte zona carico/scarico. In sostanza, il condominio affaccerebbe, confinandovi direttamente, alle principali zone di emissioni acustiche aggiuntive: la nuova strada di collegamento via Volturmo/via Carducci e la zona di carico/scarico.

Alla luce di quanto sopra ricordato, appare come non corretta e foriera di errate conclusioni l'affermazione sottostante, ricavata anch'essa dal documento 37 – Valutazione Previsionale Clima Acustico R.00 12/02/2024.

10. STIMA CARATTERISTICHE ACUSTICHE CORPI RICETTORI

I ricettori presenti in zona, sono rappresentati dalle residenze che si trovano a nord e a sud del lotto.

Di nuovo, la presenza del condominio al confine Est viene sistematicamente ignorata.

Viene altresì ignorato l'edificio storico posto a Ovest dell'area di progetto (classificato in zona IV).

Tuttavia, a nostro avviso, l'errore più grave, relativo alla valutazione acustica del progetto e delle zone circostanti, è contenuto già nelle prime pagine della relazione, che riporta quanto segue:

3. INDICAZIONE DELLE CLASSI ACUSTICHE DEL TERRITORIO

Il Comune di Brescia è dotato di zonizzazione acustica del territorio: l'intera area interessata dall'intervento, nel Piano vigente, è stata posta in classe IV, così come tutte aree residenziali circostanti.

Se corrisponde al vero che “l'area interessata dall'intervento, nel Piano vigente, è stata posta in classe IV” è invece totalmente errato e fuorviante il resto dell'assunto che recita “così come tutte aree residenziali circostanti”.

Infatti, contrariamente a quanto dichiarato nella relazione di progetto, una parte significativa delle “aree residenziali circostanti”, corrispondente alla maggior parte dell'area a Sud del futuro supermercato e il condominio a Est dello stesso, sono classificate in zona III (mista), come ben

evidenziato dall'estratto della tavola 078, scaricata dal sito web del Comune di Brescia (<https://www.comune.brescia.it/aree-tematiche/ambiente/salute-pubblica-ed-inquinamento/zonizzazione-acustica-del-territorio>), sotto riportata con sovrimpressi i commenti del redattore in colore azzurro (fig. 18) e dalla relativa legenda (fig. 19).

La legenda alle tavole di zonizzazione assegna infatti il tratteggio arancione verticale alla zona IV (aree di intensa attività umana) ed il tratteggio giallo orizzontale alle aree in zona III (miste).

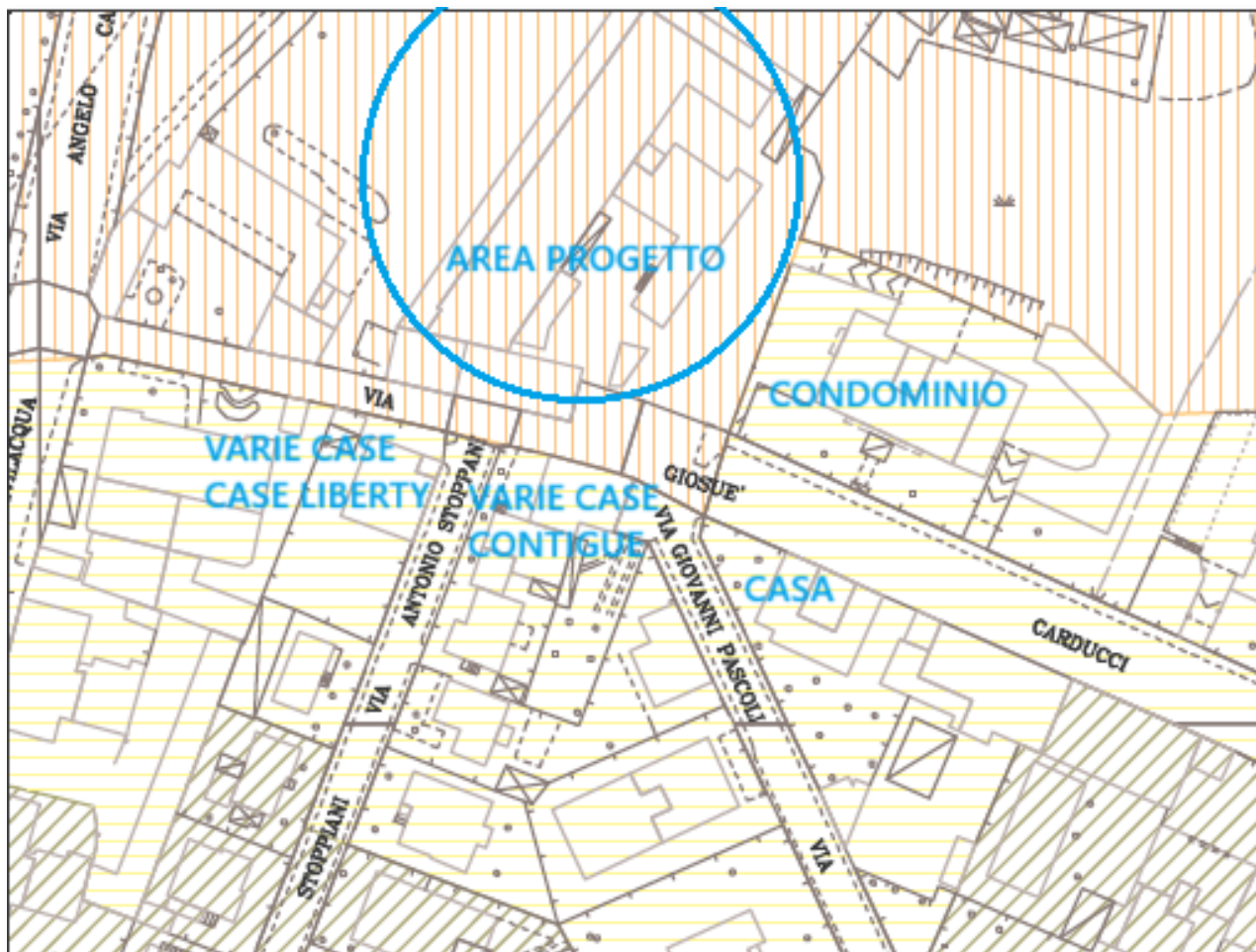


Fig. 18







CLASSE			VALORI LIMITE DI EMISSIONE dB(A)eq		VALORI LIMITE DI IMMISSIONE (ASSOLUTI) dB(A)eq		VALORI LIMITE DI IMMISSIONE (DIFFERENZIALE) dB(A)eq	
			DIURNO	NOTTURNO	DIURNO	NOTTURNO	DIURNO	NOTTURNO
I	AREE PARTICOLARMENTE PROTETTE		45	35	50	40	5	3
II	AREE DESTINATE AD USO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE		50	40	55	45	5	3
III	AREE DI TIPO MISTO		55	45	60	50	5	3
IV	AREE DI INTENSA ATTIVITA' UMANA		60	50	65	55	5	3
V	AREE PREVALENTEMENTE INDUSTRIALI		65	55	70	60	5	3
VI	AREE ESCLUSIVAMENTE INDUSTRIALI		65	65	70	70	n.a.	n.a.

Fig. 19

La zona acustica III, a cui appartengono il condominio a Est e varie abitazioni a Sud dell'area di progetto è classificata come "attività miste" e non "di intensa attività umana", come nel caso della zona acustica IV. La zona III ha un regime di emissioni acustiche che prevede soglie di 5 dB inferiori alla zona IV, come ben si evince dalla legenda alla zonizzazione acustica di Brescia (fig. 19).

L'errore sopra evidenziato si ripete e si rinnova con ulteriori, errate conclusioni nell'allegato 3 della stessa relazione. Infatti, onde giustificare la precedente affermazione errata che *"tutte aree residenziali circostanti [sono in zona acustica IV]"*, il relatore del documento è costretto ad affermare, commettendo un altro - a nostro avviso - ancor più grave errore che:

N.B.: l'area oggetto di intervento si trova al confine tra più quadranti e non ci sono indicazioni più precise

A dimostrazione dell'assunto (errato) precedente, la relazione di progetto fornisce un estratto della Tavola 064 della zonizzazione acustica, visibile in fig. 20 sottostante, che sfiora soltanto il lato Nord del futuro supermercato (v. riquadro in rosso in figura), coprendone solo una minima parte e scegliendo di non utilizzare invece la Tavola 078, disponibile al pubblico e visibile in fig. 21, che invece inquadra quasi per intero l'area di progetto.

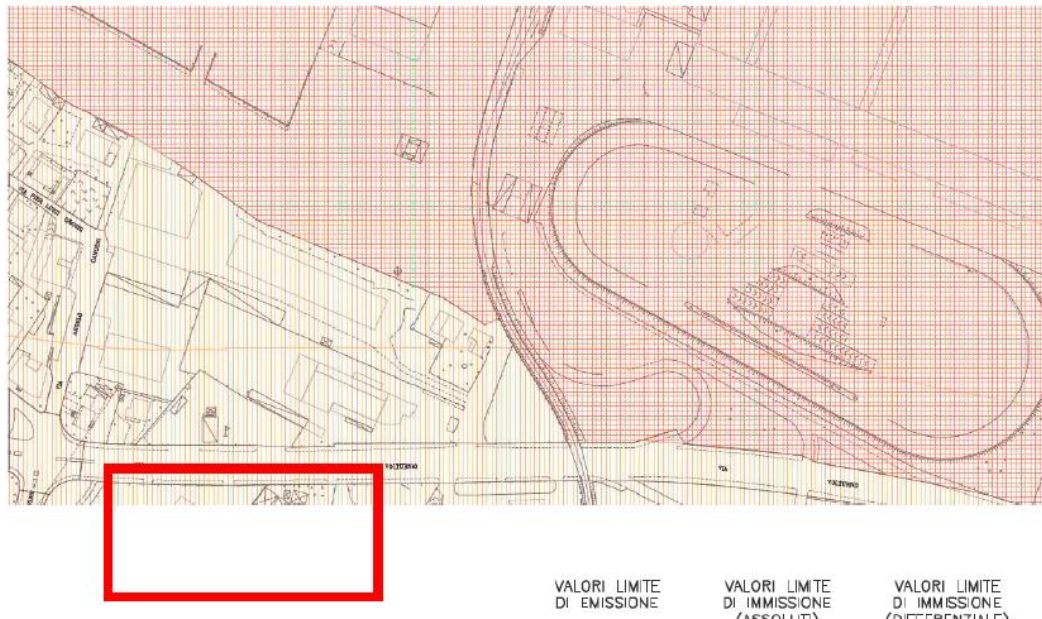


Fig. 20

E' sorprendente osservare come l'estensore del progetto abbia completamente trascurato l'esistenza della tavola 078, a sud della tavola 064 (fig. 21 sottostante), che invece copre la parte più consistente della superficie interessata dal progetto, riportando inoltre i ricettori circostanti.

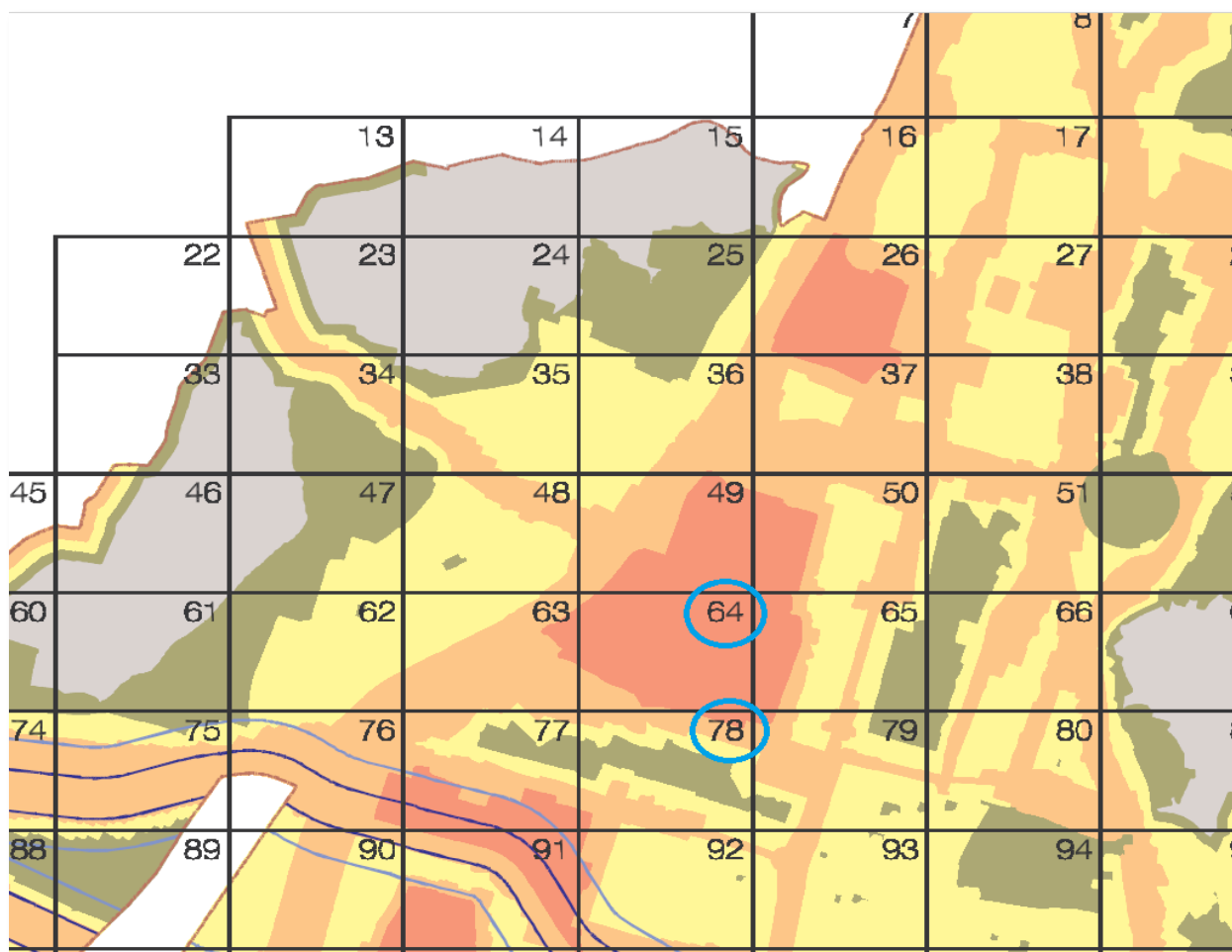


Fig. 21

La tavola 078, della quale si riporta nuovamente l'estratto in calce (fig. 22) indica condizioni acustiche completamente diverse da quelle della tavola 064, con una rilevante presenza di abitazioni inserite in zona acustica III (mista) e non in zona IV (aree di intensa attività umana). Si veda l'estratto che segue, scaricato dalla mappa generale della zonizzazione acustica disponibile sul sito del Comune di Brescia, con indicazione con cerchio azzurro inserita dallo scrivente, che evidenzia l'errore madornale compiuto.

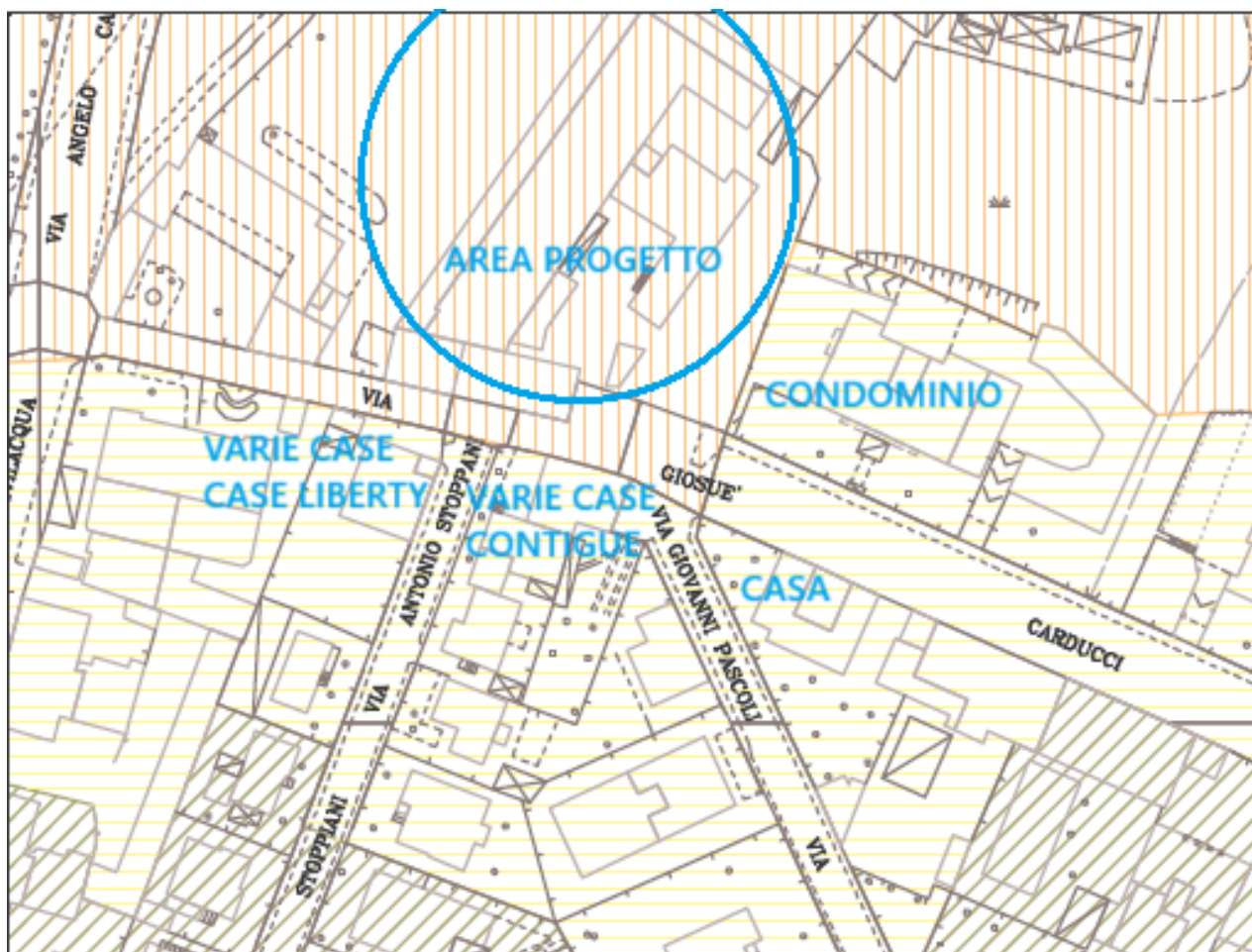
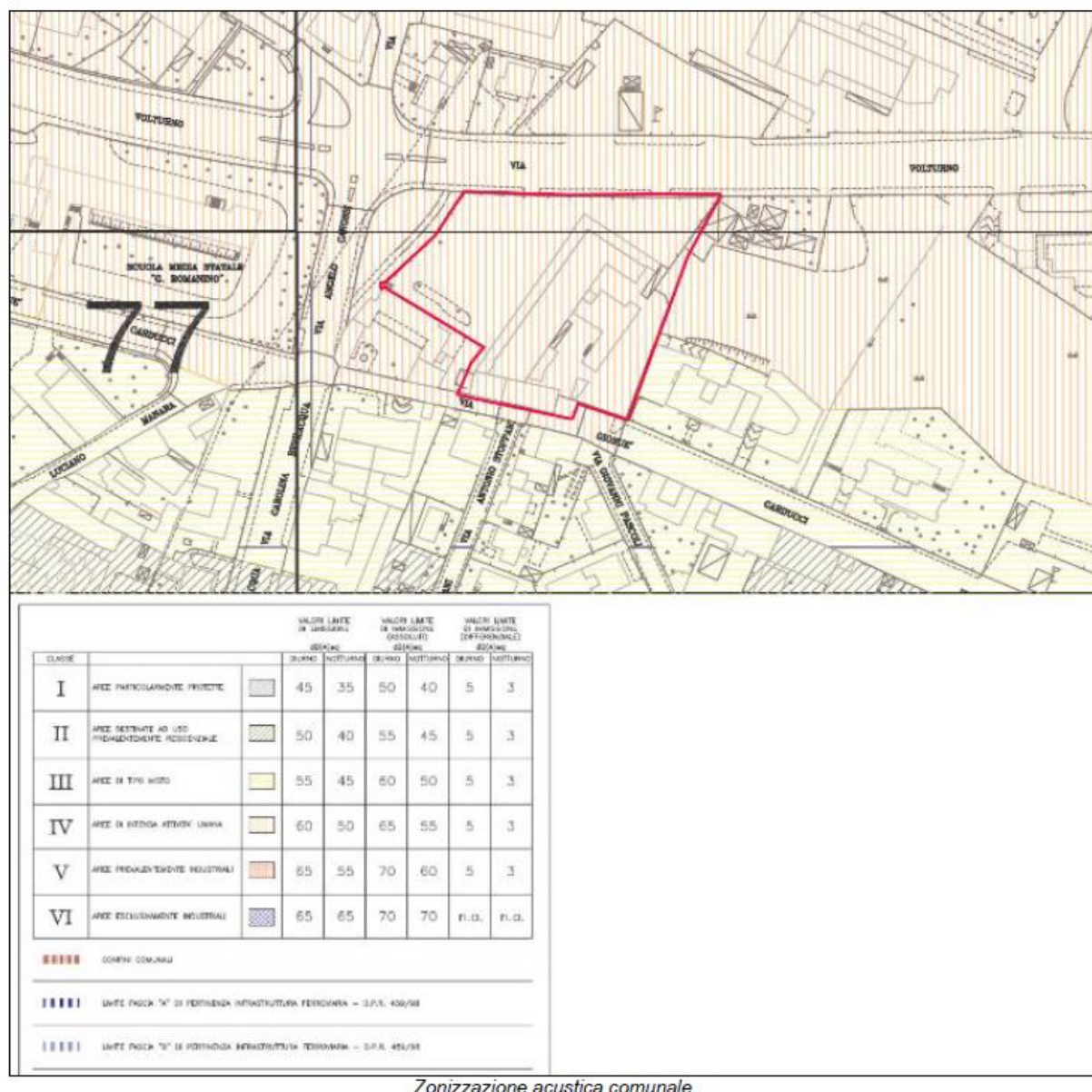


Fig. 22

L'estratto della tavola 078 in fig. 22 evidenzia, senza ombra di dubbio, come la zona acustica delle abitazioni a Sud e a Sud-Est dell'area di progetto ricada in classe III (mista) e non in classe IV (aree di intensa attività umana).

Gli errori presenti nel documento 37 – Valutazione Previsionale Clima Acustico R.00 12/02/2024 elencati, sommati ai precedenti, indirizzano il lettore verso un'interpretazione che induce a percepire un contesto di zona complessivamente degradata, con una presenza rilevante di attività produttive e di un rilevante inquinamento acustico. Tale conclusione è palesemente non coerente con la realtà dei fatti e va pertanto respinta.

Solo Il documento 23 – Rapporto preliminare VAS R.00 02/2024, in un passaggio di poche righe relativo alla zonizzazione acustica, riporta una tavola della zona acustica completa (fig. 23), identica (fatto salvo un diverso livello di ingrandimento) alla tavola da noi riportata.



Zonizzazione acustica comunale

Fig. 23

Alla luce delle precedenti osservazioni, appare paradossale l'affermazione contenuta nella già citata *Valutazione previsionale di clima acustico* che recita:

I ricettori presenti, acusticamente parlando, non risentiranno in alcun modo dell'oggetto dell'intervento: il traffico indotto sarà comunque compatibile con la situazione attuale in quanto attualmente il sistema viario è in grado di sostenere flussi di automezzi più che discreti di gran lunga superiori a quelli dovuti alla presenza delle nuove attività.

Ciò proprio alla luce del fatto che una parte significativa dei ricettori presenti (le 9 famiglie del condominio presente ad Est e le numerose famiglie residenti a Sud) è stata completamente ignorata da questa e dalle altre relazioni, mentre i ricettori considerati nello studio sono stati erroneamente dichiarati come posizionati in zona acustica IV.

Inoltre, si ribadisce l'assoluta non condivisione – per i motivi sopra esposti – della conclusione per cui “il traffico indotto sarà comunque compatibile con la situazione attuale”.

4.0 Osservazione informativa

Dalla lettura dei documenti e dall'esame delle mappe di progetto non troviamo traccia della servitù di passaggio inerente al piazzale oggi adibito a parcheggio e oggetto di creazione della nuova strada e di posti auto, confinante con il condominio Gervasoni. Non ne siamo sorpresi, visto che il condominio e le 9 famiglie ivi residenti sono stati sistematicamente ignorati nelle relazioni di progetto.

Tuttavia, con la presente, si vuole ricordare la presenza di tale servitù, con le relative caratteristiche come riportato in Atto Rep. 60248, Racc. 6716 Notaio Faraldo, in Chiari, data 25/04/1991 di cui si inserisce un estratto:

PATTI SPECIALI

La società "U.O.P. S.p.A.", come sopra rappresentata, costituisce a carico dell'area come sopra acquistata ed a favore dell'area ai mappali 241 e 503 del foglio 82 di proprietà dei venditori servitù di passaggio pedonale e carraio da esercitarsi tramite l'esistente cancello carraio posto nel citato cateto maggiore del triangolo lungo tutta la striscia di terreno della larghezza di circa m.4,5 (metri quattro virgola cinque) posta a confine con il mapp.241 fino a raggiungere la via Carducci.

Qualora la società acquirente dovesse recintare a propria cura e spese l'area sull'allineamento di via Carducci ai venditori dovrà essere consegnata la chiave del cancello.

Appare evidente come l'obbligo contrattuale sopra menzionato avrà delle ricadute pratiche sul progetto.

5.0 Proposte migliorative al progetto

I cittadini che hanno fornito le osservazioni, che il firmatario ha avuto l'onore e l'onere di raccogliere nel presente documento riassuntivo, non sono, di principio, contrari alla realizzazione del supermercato nell'immobile dismesso e in condizioni di degrado.

Tuttavia, gli stessi cittadini sono fermamente contrari alla realizzazione del supermercato così come progettato, alla luce degli errori, delle dimenticanze e delle leggerezze compiute da parte dei proponenti il progetto, che riteniamo di aver dimostrato con le spiegazioni fin qui fornite.

L'analisi della documentazione di progetto da noi compiuta ha infatti evidenziato errori e carenze che ne minano alle fondamenta la validità: poiché ogni relazione si intreccia con le altre, è apparso evidente come gli errori presenti su una relazione si ripercuotono inevitabilmente sulle altre, influenzandole e indirizzandole verso conclusioni erranee, determinando così un *effetto domino* che rende tutto il lavoro svolto, nella migliore delle ipotesi, non credibile.

Come residenti del quartiere, non possiamo accettare che la nostra qualità della vita (intesa come il decoro del quartiere, la sicurezza dei nostri ragazzi e degli anziani e, più in generale, degli utenti deboli della strada, l'assenza di odori molesti, il mantenimento di un livello del traffico e dei relativi rumori e disagi compatibile con la vocazione residenziale del quartiere, il miglioramento della qualità dell'aria che respiriamo, la qualità del riposo notturno e mattutino) venga messa in discussione da un progetto che si basa su fondamentali errati, concepito da progettisti che, a quanto pare, non hanno avuto la possibilità di conoscere e vivere il quartiere di Fiumicello.

Siamo disponibili ad un confronto costruttivo con i proponenti il progetto al fine di migliorarlo indirizzandolo, per quanto possibile, verso soluzioni che garantiscano un inserimento armonico del nuovo supermercato all'interno del quartiere. Crediamo che questo approccio possa essere di interesse anche dei gestori della nuova futura attività commerciale, onde ottimizzare le possibilità di successo dell'iniziativa.

E' con questo spirito collaborativo che esporremo di seguito alcune proposte che riteniamo possano ridurre sensibilmente l'impatto negativo del supermercato così come ora previsto nel progetto.

Pur senza la pretesa di fare proposte tecnicamente complete, nelle prossime pagine, vorremmo proporre preliminarmente delle soluzioni migliorative, restando a disposizione per ogni dubbio o domanda.

5.1 Interruzione del collegamento veicolare tra via Carducci e via Volturno (e viceversa)

Riteniamo di aver illustrato senza ombra di dubbio come il collegamento tra via Volturno e via Carducci rappresenterà una nuova arteria che, come da ammissione degli stessi proponenti il progetto, farà da anello di collegamento tra la zona Nord e la zona Centro-Sud della città. Tale anello incanalerà, come dimostrato, elevati flussi di traffico nel quartiere Fiumicello e nei quartieri ad esso adiacenti.

Questa constatazione è stata evidenziata anche da Provincia e ARPA.

Ciò che per noi è essenziale è che le due vie non siano messe in collegamento tra di loro, per quanto riguarda il transito di autoveicoli e autocarri, permettendo eventualmente il transito di pedoni e biciclette.

Come si evince dalla fig. 24 sottostante, la creazione di una barriera fissa, non rimovibile, posizionata a scelta dei progettisti indicativamente tra la posizione A e la posizione B interromperà il transito veicolare, pure permettendo a pedoni e ciclisti di transitare attraverso un filtro adeguatamente predisposto.

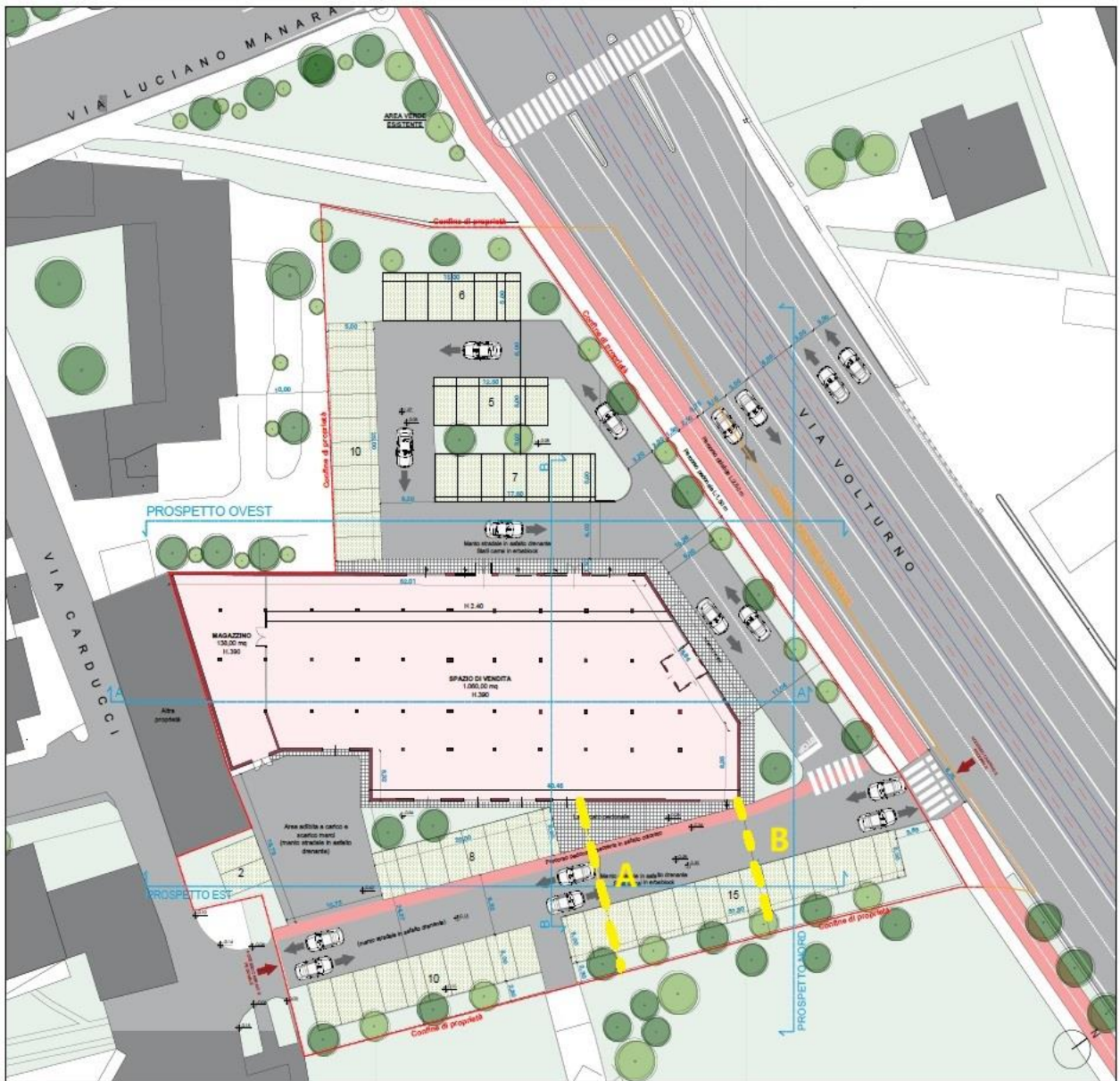


Fig. 24

La soluzione proposta permetterà ai clienti che si recano al supermercato in automobile di raggiungerlo sia da Nord, tramite via Volturmo, sia da Sud, tramite via Carducci, usufruendo dei parcheggi previsti dal progetto.

Naturalmente la distribuzione dei parcheggi e della viabilità interna al centro commerciale verrebbe rivista e ottimizzata.

Questa soluzione sarebbe, peraltro, in linea con quella prospettata nel Documento 27 – Analisi dell’impatto viabilistico R.00 11/11/2023, che mostra un’interruzione del flusso di traffico coerente con quanto da noi proposto (fig. 25)

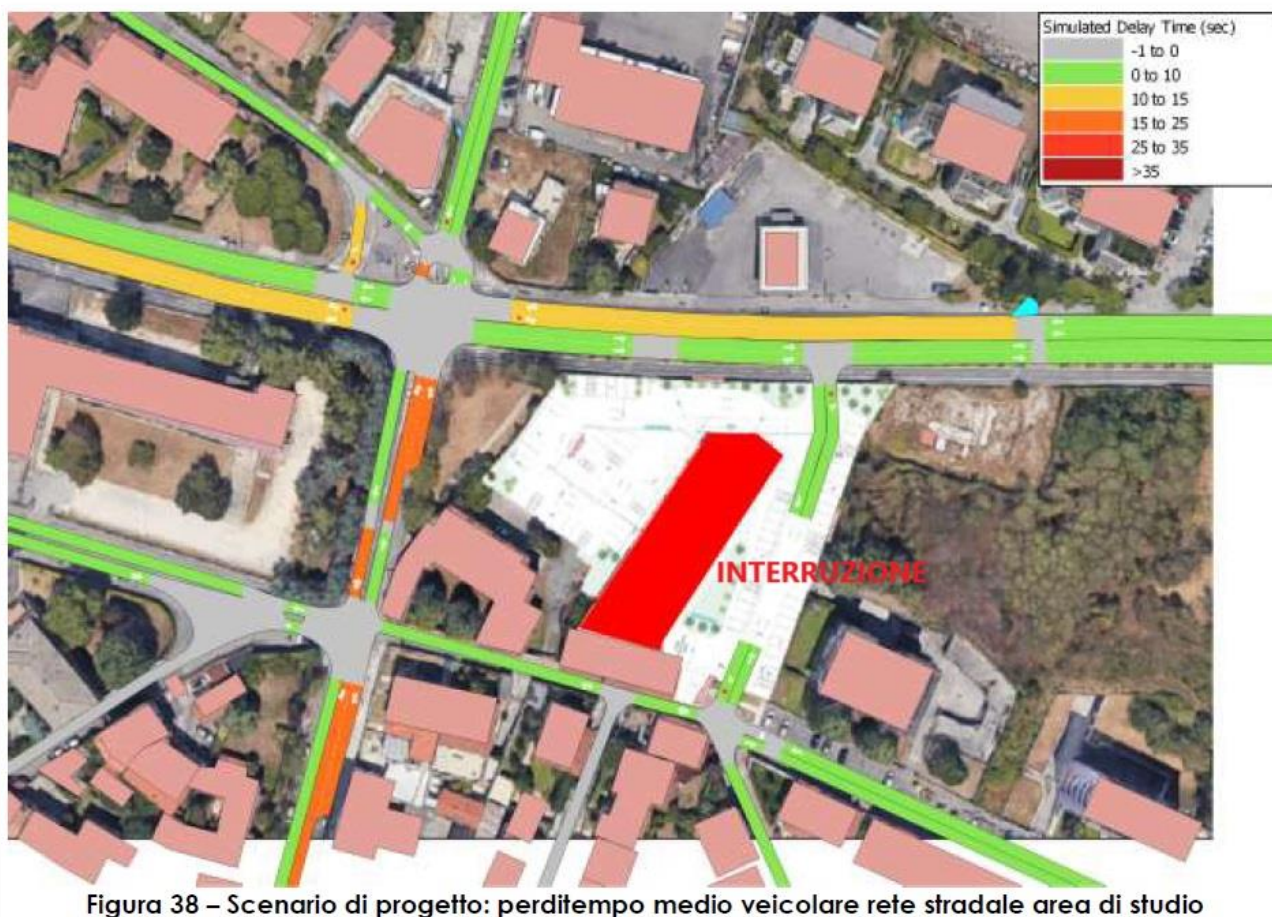


Fig. 25

5.2 Spostamento della zona di carico/scarico sul lato Ovest dell'immobile.

Per quanto riguarda la zona di carico e scarico, nei paragrafi precedenti, ci pare di aver illustrato con dovizia di particolari l'irrealizzabilità di una zona di carico/scarico nella zona proposta.

A nostro avviso, il posizionamento più semplice, logico e "naturale" per collocare la zona di carico/scarico è sul lato Ovest dell'immobile (fig. 26), all'interno dei confini dell'ambito stesso.

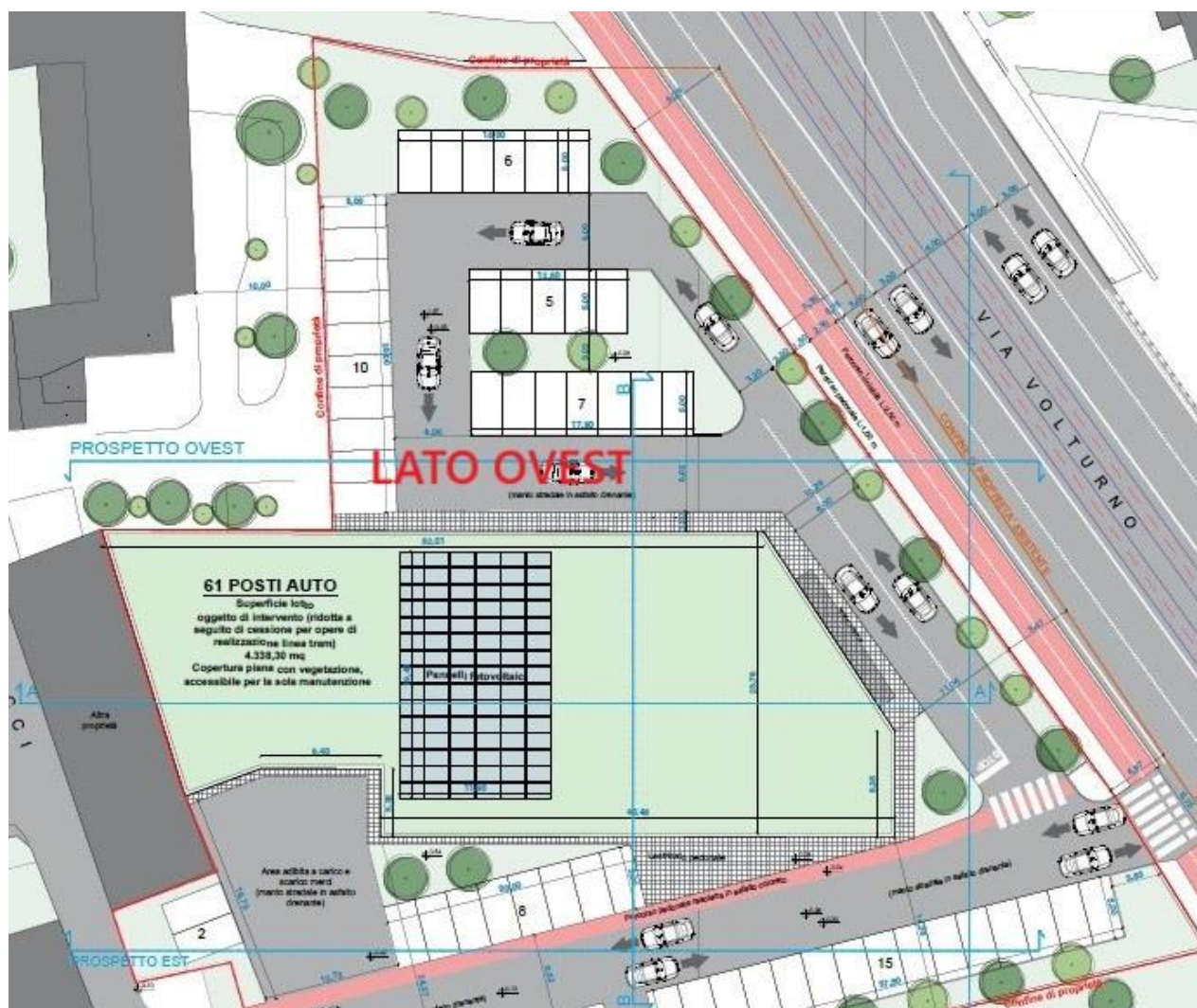


Fig. 26

Con il posizionamento della zona di carico/scarico sul lato Ovest dell'edificio, i parcheggi (che ovviamente andrebbero ridisegnati) sarebbero garantiti, così come la viabilità interna al lotto e l'ingresso da via Volturmo, come schematizzato nella successiva immagine (fig. 27).

La fig. 27 successiva, peraltro elaborata con lo spirito divulgativo e che non pretende di rappresentare una soluzione definitiva, costituisce una proposta da sviluppare da parte degli specialisti sulla base di una chiara indicazione politica.

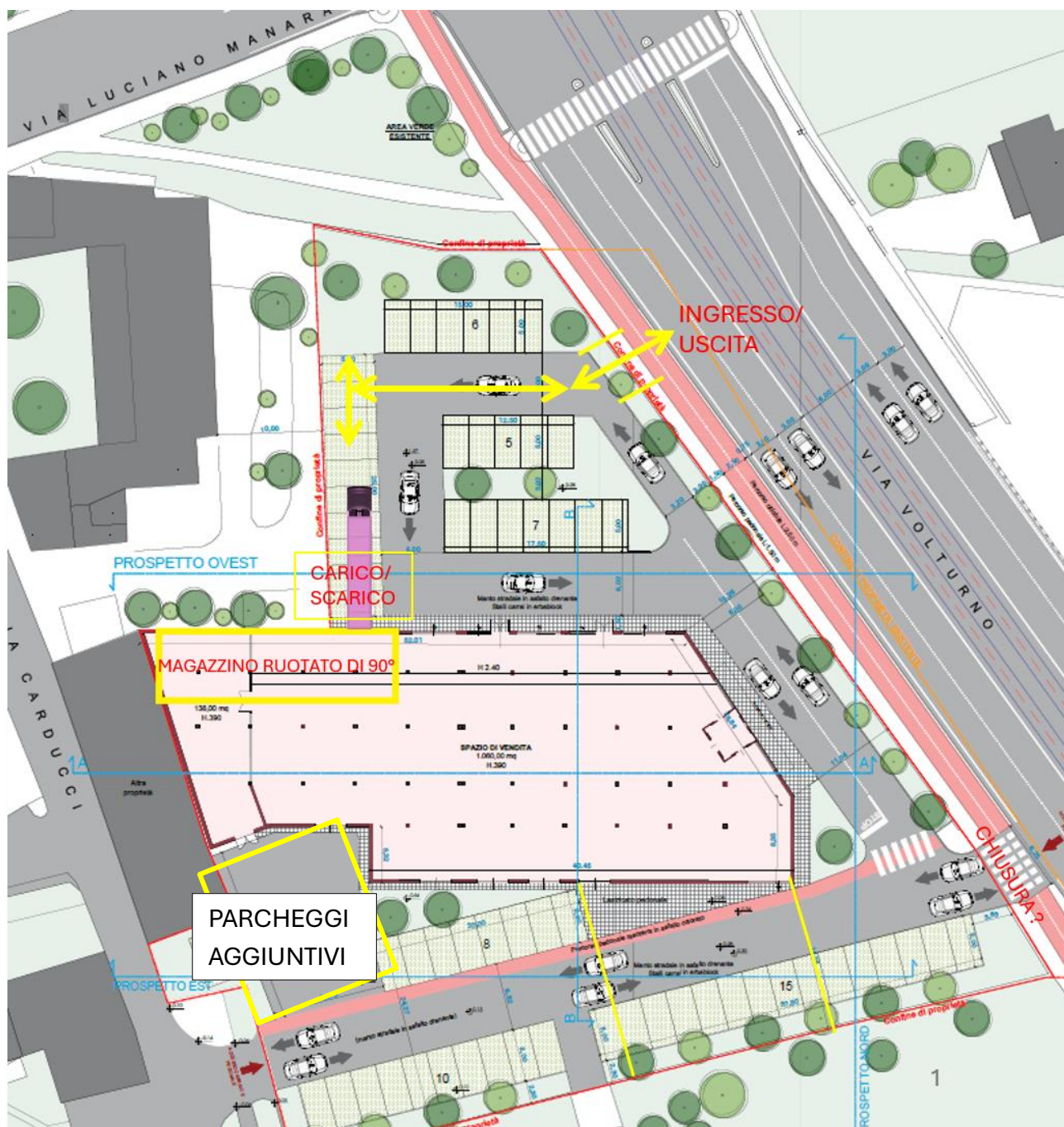


Fig. 27

La bozza proposta dimostra come sia possibile ottenere delle significative ottimizzazioni rispetto a quella proposta dai progettisti quali, ad esempio:

- Accesso facilitato e diretto al carico/scarico da via Volturmo, con svolta in entrata a destra e in uscita a destra, verso l'inversione di marcia allo svincolo presso l'IVECO.
- Possibilità di indirizzare il carico/scarico dei mezzi pesanti che terrebbero, entrando la mano destra e dei veicoli clienti che, entrando terrebbero la mano sinistra (in funzione di dove verrà posizionato l'accesso da via Volturmo).
- Effettuazione delle operazioni di carico/scarico dentro l'area del supermercato, in zona controllata e separata, al riparo da accessi indesiderati e dal via-vai di via Carducci/via Pascoli, con un'area di manovra più congeniale ai mezzi pesanti e **priva di rischi per le persone**.

- Salvaguardia dell'incrocio Carducci/Pascoli/Stoppani, già carico (studenti, pedoni, parcheggio residenti, traffico quartiere, ecc.).
- Salvaguardia del decoro del quartiere e della qualità della vita dei numerosi residenti nei pressi dell'incrocio Carducci/Pascoli/Stoppani, peraltro posizionate in zona acustica III.

Le evidenti miglierie sopra esposte possono essere ottenute con interventi non invasivi da parte dei promotori del progetto, mediante:

- Valutazione sull'opportunità di utilizzare, rispetto ai due accessi carrabili su via Volturmo già esistenti, quello posto più a Ovest per ottimizzare l'accesso dei mezzi pesanti alla zona di carico/scarico ed eventualmente diversificare mediante apposita segnaletica il percorso merci (entrando nel parcheggio, a destra) da quello dei clienti (entrando nel parcheggio, a sinistra);
- Possibile chiusura del passo carraio posto più a Est;
- Ovvìa necessità/opportunità di redistribuzione dei parcheggi, con possibilità di creare parcheggi aggiuntivi al posto del precedente carico/scarico.

Con la soluzione proposta, l'area di carico/scarico si troverà in zona acustica IV e a ridosso di una zona IV (diversamente dalla soluzione originariamente proposta che prevedeva il carico/scarico con due lati a pochi metri da una zona acustica III).

L'unica abitazione (peraltro posizionata in classe IV) nei pressi della nuova zona di carico/scarico potrà essere salvaguardata con adeguata barriera e/o con la piantumazione di sempreverdi ad alto fusto, per schermare adeguatamente l'area visivamente e acusticamente.

La soluzione testé proposta non si discosta significativamente da quella visionabile presso il supermercato Lidl di via Vallecamonica visibile in fig. 28, nella quale il carico-scarico dei mezzi pesanti avviene in una zona ben circoscritta e controllabile, all'interno dei confini della proprietà, con un lato protetto dal muro perimetrale.



Fig. 28

5.3 Creazione di un tavolo di confronto sul progetto

Le fasi precedenti di progetto hanno visto un confronto tra le varie istituzioni che hanno apportato il loro contributo.

Con dispiacere abbiamo preso atto che la visione del Consiglio di Quartiere, che ha espresso - all'unanimità – parere contrario al progetto non è stata presa in considerazione.

Da quanto appreso da un recente confronto con l'amministrazione comunale, che ringraziamo per l'apertura dimostrata, la fase di confronto formale tra le istituzioni, di fatto, si concluderà con la valutazione delle osservazioni in corso di presentazione.

Gli scriventi, vista le criticità in termini di impatto sulla qualità della vita della zona Est del Quartiere Fiumicello, chiedono l'apertura di un tavolo di confronto con i promotori dell'iniziativa commerciale, eventualmente con la partecipazione del contributo del Consiglio di Quartiere, se disponibile. A nostro avviso, soltanto un confronto aperto e collaborativo tra le parti potrà ottimizzare l'inserimento del nuovo supermercato nel contesto del quartiere tenendo conto anche, come più volte evidenziato, della qualità della vita all'interno del quartiere stesso e, al tempo stesso, migliorare la percezione e l'accoglimento del nuovo progetto da parte della popolazione.

6.0 RICHIESTE

Per i motivi sopra esposti, lo scrivente chiede che vengano accolte le osservazioni qui proposte e disposto quanto segue:

- a) Che viste le molteplici criticità evidenziate, innanzitutto a livello viabilistico e di rischi per l'incolumità della circolazione pedonale visti i diversi luoghi sensibili in zona, la proposta attuale venga archiviata e la progettazione venga completamente rivista nell'ottica di un inserimento urbanistico e viabilistico adeguato e sostenibile.

In via di mero subordine:

- b) Che l'eventuale strada di collegamento che verrebbe realizzata tra via Carducci e via Volturmo sia interrotta con una barriera fissa, non rimovibile, in maniera da evitare il transito di mezzi a motore tra le due vie in questione, come indicato al paragrafo 5.1 della presente relazione.
- c) Che venga garantito il non utilizzo del tratto di via Carducci per l'accesso alla zona carico scarico da parte di mezzi pesanti e furgoni.
- d) Che la zona di carico/scarico, attualmente prevista in prossimità dell'incrocio tra via Carducci e via Pascoli sia posizionata sul lato opposto, ad Ovest dell'edificio, come indicato al paragrafo 5.2 della presente relazione.
- e) Che venga istituito un tavolo di confronto tra il Consiglio di Quartiere e i promotori del progetto, come proposto al paragrafo 5.3 della presente relazione.

Brescia, 19/04/2025

Luca Gervasoni

Via Carducci 74
25126 Brescia
Tel. 345 – 4151163
Pec: luca.gervasoni@legalmail.it