

Brescia, 25 agosto 2014

Spett.le Comune di Brescia (BS)
Settore Urbanistica, Via Marconi n 12

E.P.C.
Responsabile del Procedimento
Arch. Ribolla Gianpiero

Oggetto: Osservazioni al PA Paterlini Milesi adottato con D.G.C. n. 373 del 1 luglio 2014 - 87298 P.G.

La sottoscritta avv. Laura Gamba, capogruppo del Gruppo Consigliare MoVimento 5 Stelle con la presente

presenta osservazioni

al Piano Attuativo Paterlini Milesi - via Stretta adottato con Delibera di Giunta Comunale di Brescia n. 373 del 1 luglio 2014 e pubblicato in data 24 luglio 2014 con l'indicazione che la scadenza del termine per la presentazione ed il deposito delle osservazioni è stabilito per il giorno lunedì 25 agosto 2014.

Con le osservazioni che seguono, si evidenziano forti perplessità sulla possibilità ed opportunità di collocare la nuova attività produttiva così come è specificata nel Piano Attuativo adottato, nella zona interessata, sia per i motivi tecnici che sono di seguito puntualmente riassunti, sia, e soprattutto, perché non si ritiene opportuno insediare nuove attività produttive, peraltro di forte impatto sotto vari profili (inquinamento acustico, traffico) in un contesto che è prevalentemente, se non esclusivamente, residenziale.

Si sottolinea infatti che, anche se l'area in oggetto ed altre aree circostanti sono effettivamente già individuate come produttive dallo strumento urbanistico generale, nel corso degli ultimi anni è emersa la vocazione residenziale dell'area, sia per le sue caratteristiche che per l'ampliamento dell'urbanizzato a destinazione residenziale che è arrivato fino alle zone confinanti, come è il caso del quartiere di Casazza.

Tale area pertanto **ha perso in tutto le prerogative e le caratteristiche di area produttiva**, tanto è vero che il Piano attuativo adottato, per consentire l'insediamento della nuova attività è costretto a prevedere degli importanti interventi sulle infrastrutture viarie, di cui, tra l'altro il quartiere residenziale non ha alcuna necessità o bisogno.

L'Amministrazione Comunale, avendone avuto il tempo necessario, avrebbe dovuto tempestivamente promuovere una variante per classificare tale zona in residenziale/commerciale/direzionale in luogo di quella produttiva, o comunque dovrebbe, oggi, prendere atto della situazione di fatto di cui sopra e dare prevalenza alla medesima anziché alla previsione urbanistica vetusta ed anacronistica del PGT.

Anche dal punto di vista tecnico si evidenziano alcune perplessità che sono riassunte di seguito.

1. TRAFFICO

- a) Dal punto di vista del traffico, pur prendendo atto dei miglioramenti infrastrutturali previsti dal Piano Attuativo adottato, rispetto al progetto presentato precedentemente, si sottolinea come permangano ancora forti preoccupazioni per l'insediamento della nuova attività produttiva.

In particolare rimane la preoccupazione di generare commistioni di traffico dalle diverse caratteristiche; è sempre necessario, infatti, evitare di mescolare il traffico di tipo strettamente residenziale di quartiere, qual è quello di via Stretta, Via dell'Arsenale e Via Mainetti, con quello legato alle attività produttive.

A questo scopo è di fondamentale importanza evitare il passaggio dei mezzi pesanti su via Arsenale, via Mainetti e via Stretta, soprattutto in corrispondenza del quartiere Casazza.

Il PA propone di risolvere tale problematica con la realizzazione di una bretella denominata "Bretella nord" che consenta anche ai veicoli uscenti dall'attività produttiva diretti verso sud di entrare direttamente in tangenziale tramite un sottopassaggio.

Questa soluzione, seppur migliorativa, presenta però un'altra problematica, e cioè quella di poter essere così appetibile da attrarre non solo il traffico generato dall'attività produttiva, ma anche parte di quello che allo stato attuale percorre la via Triumplina. Molti veicoli potrebbero imboccare via dell'Arsenale e via Stretta e anche Via Mainetti trasformandole in strade urbane di scorrimento, facendo perdere loro le caratteristiche di strade urbane di quartiere e aumentando esponenzialmente la velocità media e la pericolosità per gli abitanti del quartiere di Casazza.

L'insediamento produttivo del tipo di quello progettato è in **variante rispetto al PGT vigente**, poiché si presuppongono una serie di modifiche sia della perimetrazione del Centro abitato, sia di tipo viabilistico, posto che le attività classificate insalubri di prima classe, ai sensi della normativa vigente, non possono essere realizzate all'interno del Centro Abitato (Regolamento locale di igiene-tipo (ex art. 53 della L. R. 26 ottobre 1981, n° 64). Titolo II - Igiene del territorio, Capitolo 7 - Insediamenti produttivi e ai sensi dell'art. 2.7.3.3 lavorazioni insalubri di prima classe. Deliberazione della Giunta Regionale n° 3/49784 del 28/3/1985.)

- b) Vi è da segnalare, inoltre come l'art. 14 comma 1 L.R. 12/05, stabilisca che i Piani attuativi, possono essere adottati dalla Giunta Comunale per i comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti (come Brescia), ma solamente in caso di conformità con le previsioni del PGT.

Infatti al comma 5 dello stesso articolo si prescrive che "qualora il piano attuativo introduca varianti agli atti del PGT dopo l'adozione da parte del Consiglio comunale si applica quanto previsto dall'articolo 13, commi da 4 a 12".

Da tale comma si evince chiaramente che la competenza per l'adozione/approvazione del Piano Attuativo è esclusivamente del Consiglio Comunale e non della Giunta Comunale sia per la classificazione della attività

produttiva come insalubre di prima classe sia per le consistenti modifiche viabilistiche che vengono apportate, che costituiscono variante al PGT vigente.

E' lecito, pertanto, affermare che anche se il Piano Attuativo inizialmente previsto (nel primo progetto consegnato) poteva risultare conforme agli atti del Piano di Governo del Territorio vigente, lo stesso non si può dire per quanto riguarda il Piano Attuativo effettivamente adottato oggi che, invece, risulta essere chiaramente in variante rispetto a quanto previsto all'interno degli atti del PGT.

In particolare si evidenzia che la realizzazione della "Bretella nord" non viene menzionata, né cartografata all'interno del Piano delle Regole, né, tantomeno, viene individuata all'interno del Piano dei Servizi.

Pertanto, non risultando in nessuno degli atti del PGT, si tratta di una nuova previsione viabilistica che, come tale, introduce variante agli atti del PGT (vedi comma 5 art. 14). Tale variante dovrà essere poi recepita dagli atti del PGT che, infatti, dovranno essere aggiornati in seguito all'eventuale approvazione del Piano Attuativo in questione.

Inoltre, vista l'importanza e l'entità delle nuove previsioni infrastrutturali, si evidenzia che la realizzazione della nuova bretella non può essere considerata funzionale al solo PA, ma va a stravolgere la rete viabilistica dell'area circostante l'ambito in oggetto, come si può osservare anche dalle numerose tabelle contenute nella "Relazione sul Traffico" allegata al PA.

- c) Si osserva anche che, nella "Relazione sul traffico" allegata al Piano Attuativo, non si riscontra il calcolo del Livello di Servizio (LOS) della rete stradale interessata dalla variazione di traffico generato/indotto dall'insediamento della nuova attività produttiva (via Triumplina, via Stretta, via Tirandi, via Mainetti, via dell'Arsenale). Tale calcolo è necessario ai sensi della normativa vigente in materia di accessibilità alla rete viaria (art. 97 NTA PTCP_2004 e art. 27 delle NTA del PTCP_2014) per la "verifica dei relativi livelli di servizio delle strade e verifica della capacità delle principali intersezioni".

Tale normativa afferma anche che: - "Sono da evitare le condizioni di congestione, ovvero i livelli di servizio inferiori al livello "C" così come definito dall'Allegato 4 alla DGR 8/3219 del 27 settembre 2006", - "E' altresì da tenere in conto l'evoluzione probabile dei flussi di traffico nel tempo sia in modo generalizzato, sia in relazione alla generazione di traffico degli insediamenti programmati;" e che si deve "garantire il mantenimento del livello di servizio delle infrastrutture, offrendo contestualmente soluzioni per il miglioramento delle esistenti condizioni di criticità del traffico (livelli di servizio D,E,F) anche non direttamente afferenti agli insediamenti stessi, con priorità alla sicurezza stradale e secondo criteri di compensazione e perequazione territoriale e urbanistica".

Tale calcolo risulta di particolare importanza per cui se ne chiede l'esecuzione per verificare la compatibilità dell'intervento su via Triumplina che risulta essere già congestionata, e per verificare che via Stretta e via dell'Arsenale non perdano la prerogativa di essere strade urbane di quartiere.

- d) Inoltre, proprio in considerazione della vocazione prettamente residenziale dell'area e della vicinanza del quartiere Casazza, e per evitare il più possibile rischi per la sicurezza dei cittadini, si propone di modificare la bozza di convenzione (all. PA 5A) subordinando la possibilità di iniziare i lavori per la realizzazione

delle strutture della nuova attività in seguito al collaudo ed alla cessione alla Amministrazione Comunale delle opere infrastrutturali previste nella convenzione. Tale soluzione consentirebbe di poter smaltire il traffico del cantiere della ditta Milesi in maggiore sicurezza, grazie alla possibilità di utilizzare la nuova bretella stradale, evitando così al traffico pesante di passare per via Stretta e via dell'Arsenale.

Per tutto quanto sopra espresso si osserva che dal punto di vista del traffico l'area oggetto del Piano Attuativo Adottato non appare compatibile con l'insediamento dell'attività produttiva prevista.

2. RUMORE

- a) Anche dal punto di vista dell'inquinamento acustico è necessario evidenziare alcune problematiche.

In prima istanza si osserva che la Zonizzazione Acustica vigente del Comune di Brescia classifica l'area in oggetto in *Classe IV-aree di intensa attività umana* mentre i ricettori più vicini all'insediamento si trovano sia in classe IV che in *Classe III-aree di tipo misto*.

Ai sensi della Legge quadro sull'inquinamento acustico - legge 26 ottobre 1995 n.447 rientrano in **Classe III** "le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici".

Rientrano invece in **Classe IV** "le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie."

Dalle definizioni di legge si evince chiaramente che anche in classe IV siano consentite al massimo attività artigianali e una limitata presenza di piccole industrie, mentre sicuramente non dovrebbe essere consentita un'attività lavorativa così significativa come quella del taglio di bobine che si configura addirittura come attività compresa tra "Industrie insalubri di prima classe" ai sensi della lettera B - punto 82 (Metalli - fucine, forge, laminatoi a caldo e a freddo, estrusione, stampaggio, tranciatura, altri trattamenti termici; fonderie di rottami di recupero, smaltatura) del Decreto Ministeriale 5 settembre 1994 (Elenco delle industrie insalubri di cui all'art. 216 del testo unico delle leggi sanitarie).

Ad eccezione delle aree esclusivamente industriali classificate in classe VI, i valori limiti differenziali di immissione sono da rispettare indipendentemente dai limiti di emissione/immissione, per cui durante il periodo diurno tali valori non potranno superare i 5db mentre nel periodo notturno non potranno superare i 3 db.

Pertanto l'insediamento risulterebbe ipse jure incompatibile con il territorio.

B) Per dimostrare la compatibilità dal punto di vista acustico è stata allegata al PA una dettagliata "Relazione Acustica" che analizza il clima acustico della zona sia in riferimento ai valori limite di emissione e di immissione che dal punto di vista del differenziale acustico. Tale relazione sembra o si sforza di dimostrare la compatibilità acustica dell'intervento richiedendo il c.d. "differenziale zero".

Stante la necessità di aumentare le garanzie e le tutele a favore della popolazione residente a pochi metri di distanza dall'insediamento si rende opportuno modificare la bozza della convenzione proposta (elaborato PA5A) per quanto riguarda i termini della fidejussione che sono specificati all'art.15.

Si propone che, successivamente all'esito positivo della verifica di cui alla lettera H) del punto 6 della bozza di convenzione (all. PA 5A), venga previsto un controllo annuale per verificare il rispetto del differenziale 0 sull'impatto acustico garantito dal proponente, che si farà carico di provvedere ad ogni intervento si dovesse rendere necessario in seguito a variazioni dello stato iniziale siano esse dovute a cause endogene (ad es. aumento della produzione) od esogene (ad es. calamità naturali).

C)Inoltre, poiché il clima acustico è influenzato dalla vicinanza della Tangenziale Ovest e poiché si intende verificare che i limiti non superino già allo stato di fatto quelli ammessi dalla Zonizzazione Acustica vigente, si osserva che i rilievi fonometrici devono essere eseguiti nelle ore di punta mattutine e serali, quando il traffico risulta essere più intenso. Nella Relazione Acustica allegata agli atti, invece, tali rilievi sono stati eseguiti a metà mattinata quando il livello del traffico sulla tangenziale ovest è molto inferiore. Tale Relazione va quindi integrata con nuove rilevazioni eseguite nelle ore di punta come detto sopra.

3. CONVENZIONE

a) Con la presente osservazione si propongono alcune modifiche da apportare alla Bozza di convenzione (all. PA 5A) oltre a quelle già suggerite per quanto riguarda la verifica annuale del differenziale 0 e per quanto riguarda il collaudo delle opere infrastrutturali da eseguire prima dell'inizio della fase di cantiere della nuova attività produttiva.

I punti 2 e 3 della bozza di convenzione, alla voce "modalità finanziarie" prevedono che le spese sostenute dalla proprietà per le opere di urbanizzazione primaria e secondaria saranno interamente scomputate completamente dall'ammontare degli oneri di urbanizzazione applicabili in sede di rilascio dei permessi di costruire.

Considerando che buona parte di tali opere si rendono necessarie esclusivamente in funzione dell'insediamento della nuova attività produttiva, al fine di ridurre al massimo l'impatto sul tessuto urbano esistente e quindi sulla popolazione residente (ad es. l'allargamento della sede stradale e la costruzione di un nuovo raccordo), si ritiene corretto e si propone quindi di scomputare dall'ammontare degli oneri di urbanizzazione dovuti solo una parte delle spese sostenute, da quantificare in sede di commissione edilizia o a cura di una commissione paritetica ad hoc.

Si ribadisce infatti che l'amministrazione comunale non aveva motivo di programmare la realizzazione di tali opere e pertanto non aveva previsto alcuna spesa al riguardo e che solo una parte di esse si configura come intervento di miglioramento del tessuto urbano, a prescindere dal nuovo insediamento produttivo (ad es. la realizzazione della nuova pista ciclabile).

Si sottolinea nuovamente che il quartiere di Casazza non sentiva la necessità della realizzazione di opere infrastrutturali di tali dimensione, e che tra l'altro, essendo cedute all'Amministrazione Comunale, comporteranno nel corso degli anni consistenti spese di manutenzione.

Avv. Laura Gamba Laura Gamba

Sig. Nicola Gussago C.I. N. AS 0042769 rilasciata dal Comune di Brescia in data 21.11.2011
scadenza 20.11.2021 Nicola Gussago

Allegati: carta identità sig. Gussago.

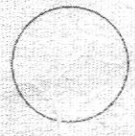
Cognome **GUSSAGO**
Nome **NICOLA**
nato il **16/10/1984**
(atto n. **1558** p. **1** s. **A 1984**)
a **BRESCIA BS**
Cittadinanza **ITALIANA**
Residenza **BRESCIA**
Via **VICOLO S. AGOSTINO N. 9**
Stato civile **=====**
Professione **ASSISTENTE SOCIALE**
CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI
Statura **1.80**
Capelli **CASTANI**
Occhi **VERDI**
Segni particolari **NESSUNO**



Firma del titolare *Nicola Gussago*
BRESCIA il 21/11/2011

Impronta del dito
indice sinistro

IL SINDACO
Stefano Castelli



SCADENZA 20/11/2021

DIRITTI: 10,58

AS 0042769

REPUBBLICA ITALIANA



COMUNE DI
BRESCIA

CARTA D'IDENTITA'

N° AS 0042769

DI
GUSSAGO
NICOLA