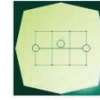


CONCEDENTE



CONCESSIONARIA



SOCIETÀ DI PROGETTO
BREBEMI SPA

CUP E3 1 B05000390007

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DI CONNESSIONE TRA LE CITTÀ' DI
BRESCIA E MILANO

PROCEDURA AUTORIZZATIVA D. LGS 163/2006
DELIBERA G.I.P.E. DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO N° 42/2009

INTERCONNESSIONE A35-A4
PROGETTO DEFINITIVO

INTERCONNESSIONE A35-A4
AMBIENTE

00001 - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
INTRODUZIONE GENERALE

PROGETTAZIONE:



CONSORZIO B.B.M.

VERIFICA:

PER IL CONSORZIO
IL PROGETTISTA RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
IMPRESA PIZZAROTTI E C. S.P.A.
DOTT. ING. PIETRO MAZZOLI
ORDINE DEGLI INGEGNERI DI PARMA N. 821

PER IL CONSORZIO
IL DIRETTORE TECNICO
IMPRESA PIZZAROTTI E C. S.P.A.
DOTT. ING. SABINO DEL BALZO
ORDINE DEGLI INGEGNERI DI POTENZA N. 631

APPROVATO SDR

I.D.	IDENTIFICAZIONE ELABORATO													PROBR.		DATA:	
	EMITT.	TIPD	FASE	M.A.	LOTTO	OPERA	PROG. OPERA	TRATTO	PARTI	PROGR.	PARTI DOC.	STATO	REV.	MARZO	2015		
60414	04	RG	D	I	I1	00	001	00	00	003	00	A	01				

ELABORAZIONE PROGETTUALE

IL PROGETTISTA
IMPRESA PIZZAROTTI E C. S. P.A.
DOTT. ING. PIETRO MAZZOLI
ORDINE DEGLI INGEGNERI DI PARMA N. 821

REVISIONE

N.	REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	DATA	CONTROLLATO	DATA	APPROVATO
A	00	EMISSIONE	04/03/2015	PIACENTINI	04/03/2015	MAZZOLI	04/03/2015	MAZZOLI
A	01	RECEPIMENTO ISTRUTTORIA BREBEMI	25/03/2015	PIACENTINI	25/03/2015	MAZZOLI	25/03/2015	MAZZOLI

IL CONCEDENTE




IL CONCESSIONARIO



SOCIETÀ DI PROGETTO
BREBEMI SPA

Società di Progetto
Brebemi Spa

	Doc. N. 60414-00001-A01.docx	CODIFICA DOCUMENTO 04RGDII100001000000300A01	REV. 00	FOGLIO 2 di 8
---	---------------------------------	---	------------	------------------

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	SINTESI GRAFICO DESCRITTIVA DEL PROGETTO	5
3	PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL PROGETTO.....	6
4	CARATTERISTICHE DELL'AMBIENTE INTERESSATO	7
5	CRITERI DI REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE.....	7
6	METODOLOGIA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	8

APPROVATO SDP

Società di Progetto
Brebemi SpA





1 PREMESSA

Il presente Studio di Impatto Ambientale riguarda il progetto di interconnessione con l'Autostrada A4 del Collegamento Autostradale Diretto Brescia Bergamo Milano, in breve BREBEMI, e l'ampliamento a 4 corsie della viabilità esistente.

L'infrastruttura stradale in progetto è uno dei rami fondamentali della rete di viabilità bresciana poiché costituisce il collegamento fra due importanti arterie della rete stradale regionale. Il caposaldo iniziale della nuova arteria coincide con lo svincolo di interconnessione fra la BREBEMI e la S.P. 19 mentre il caposaldo finale permette l'interconnessione con la Tangenziale Sud di Brescia e l'autostrada A4.

La nuova viabilità si sovrappone all'attuale bretella di collegamento dell'autostrada A35 BREBEMI con la Tangenziale Sud di Brescia. Questa bretella è stata realizzata contestualmente alla BREBEMI e ne costituisce lo sbocco verso Est. Essa prima di raggiungere la Tangenziale Sud di Brescia sottopassa l'autostrada A4 Milano - Venezia ma non si connette con questa. Il collegamento della A35 BREBEMI al reticolo autostradale nazionale avviene quindi solamente attraverso le arterie della viabilità locale e provinciale come la Tangenziale Sud di Brescia o la S.P.19.



- Lotto 0A
- Tangenziale Sud di Brescia


Figura 1 - Stato di Progetto

L'opera in oggetto si inserisce in un quadro più ampio di riqualificazione e completamento della rete infrastrutturale esistente dell'area Brescia - Milano con marcata attenzione al collegamento dei due poli principali.

Le azioni di rete riguardano:

- Completamento della TEEM;
- Riqualificazione della SP103 Cassanese da Pioltello alla Tangenziale di Milano;

Società di Progetto
Brebemi SpA

	Doc. N. 60414-00001-A01.docx	CODIFICA DOCUMENTO 04RGDII100001000000300A01	REV. 01	FOGLIO 4 di 8
---	---------------------------------	---	------------	------------------

- Riqualificazione della SP14 Rivoltana;
- Riqualificazione della Tangenziale Sud di Brescia nella tratta tra il casello di Brescia Ovest e il raccordo con la A35 BREBEMI;
- Completamento della Corda Molle (Raccordo Autostradale Ospitaletto – Montichiari);
- Interventi sulla viabilità locale alternativa al percorso autostradale: azioni volte al recupero del traffico che attualmente bypassa la barriera di Chiari Est.

Il progetto prevede la realizzazione del completamento a livello autostradale del tratto di connessione della A35 e l'interconnessione diretta tra la A35 BREBEMI e la A4.

Questa realizzazione risolve il problema dello sbocco verso Est della autostrada A35, la sua corretta connessione con la rete autostradale nazionale e nel contempo sgrava efficacemente la viabilità locale in quanto si eliminano da essa i flussi di lunga percorrenza che dall'autostrada A4 vanno verso la autostrada A35 e viceversa.

L'ampliamento della sede stradale in progetto è quindi un intervento già pianificato e realizzato per buona parte, che trova il suo naturale completamento.

Si può sicuramente affermare che nella situazione in cui si trova l'opera, è praticamente imprescindibile il suo completamento, al fine di non vanificare l'impegno economico e di impatto sul territorio e sui vari elementi sensibili profusi sino ad ora.

Al fine di evidenziare l'avanzato grado di realizzazione dell'opera si riporta nei prospetti seguenti il dettaglio delle parti dell'opera già realizzate e di quelle da realizzare per il completamento dell'infrastruttura a livello autostradale, con i relativi impegni economici.

Questi valori danno netta evidenza dell'avanzato stato di realizzazione delle opere.

Per quanto già realizzato e quanto ancora da realizzare si indicano le relative percentuali:

- opere già eseguite: 80 %, costituito da gallerie artificiali, 60 %;
- opere di completamento da realizzare: 30 %, costituite principalmente da corpo stradale e completamento della rete di smaltimento delle acque.

Da quanto sopra riportato si evince che le nuove realizzazioni rappresentano solo una minima parte del totale e che la maggior parte delle opere (costituita in gran parte da gallerie artificiali) risulta già realizzata e deve essere solo completata e collegata.


Questa realizzazione risolve il problema dello sbocco verso Est della autostrada A35, la sua corretta connessione con la rete autostradale nazionale e nel contempo sgrava efficacemente la viabilità locale in quanto si eliminano da essa i flussi di lunga percorrenza che dall'autostrada A4 vanno verso la autostrada A35 e viceversa.

E' evidente come, l'intervento in oggetto che prevede l'ampliamento del raccordo A35 BREBEMI - Tangenziale Sud di Brescia con caratteristiche autostradali e interconnessione diretta con la A4 Milano - Venezia a Ovest del casello di Brescia Ovest, risulti di fondamentale importanza per il completamento del quadro infrastrutturale e per il miglioramento della viabilità locale.

Società di Progetto
Brebemi SpA



APPROVATO SDR

	Doc. N. 60414-00001-A01.docx	CODIFICA DOCUMENTO 04RGDII100001000000300A01	REV. 01	FOGLIO 5 di 8
---	---------------------------------	---	------------	------------------

A fronte di questi significativi risultati la realizzazione è di scarso impegno e presenta ridotti impatti, in quanto:

- L'infrastruttura è già esistente in buona parte
- L'infrastruttura è già realizzata prevedendo l'allargamento: sono già state impegnate significative risorse economiche, sono già state costruite le opere d'arte che è meglio sfruttare che non lasciarle parzialmente inutilizzate ed è già occupata una buona parte del suolo.
- Il territorio è già segnato e tagliato dalla stessa infrastruttura.

In effetti la configurazione planimetrica degli svincoli e tutte le importanti opere d'arte presenti lungo il tracciato sono già state costruite di larghezza tale da essere compatibili con la sede autostradale a doppia carreggiata di categoria A con due corsie per senso di marcia.

Il proponente del progetto è la Società Brebemi, società costituita allo scopo di promuovere, progettare, costruire e gestire il raccordo autostradale Brescia-Bergamo-Milano, le sue varianti e altre autostrade o tratti di esse contigue, complementari o comunque tra loro connesse.

Questa Introduzione Generale contiene una presentazione del progetto e dello studio di impatto ambientale attraverso:

- la sintesi grafico descrittiva del progetto, in cui sono sinteticamente presentate le caratteristiche territoriali degli ambiti interessati e le soluzioni progettuali adottate;
- i criteri di redazione dello Studio di Impatto Ambientale;
- la metodologia adottata per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale.

Le aree del presente studio sono coincidenti con il tratto finale del progetto BREBEMI nella parte più a Est, ricadente in Provincia di Brescia.

APPROVATO SDP

2 SINTESI GRAFICO DESCRITTIVA DEL PROGETTO


L'infrastruttura stradale in progetto è uno dei rami fondamentali della rete di viabilità bresciana poiché costituisce il collegamento fra due importanti arterie della rete stradale regionale. Il caposaldo iniziale della nuova arteria coincide con lo svincolo di interconnessione fra la BREBEMI e la S.P. 19 mentre il caposaldo finale permette l'interconnessione con la Tangenziale Sud di Brescia.

Il progetto parte dall'estremo orientale dell'area interessata dal tracciato autostradale BREBEMI, interessa anche tutte le opere di connessione con la Tangenziale Sud di Brescia e la rete stradale locale.

Allo stato attuale detta bretella di collegamento appena prima di raggiungere la Tangenziale Sud di Brescia sottopassa l'autostrada A4 Milano-Venezia ma non si connette con questa mediante alcuno svincolo. Pertanto il collegamento all'estremo est della A35 BREBEMI al reticolo autostradale nazionale avviene esclusivamente tramite il transito in strade locali che possono essere la Tangenziale Sud di Brescia o la SP19.

Società di Progetto
Brebemi SpA



	Doc. N. 60414-00001-A01.docx	CODIFICA DOCUMENTO 04RGDII100001000000300A01	REV. 01	FOGLIO 6 di 8
---	---------------------------------	---	------------	------------------

Al fine di connettere in modo più efficace la A35 alla rete autostradale e quindi per meglio sfruttarla come collegamento verso Milano si prevede con il presente progetto di potenziare il tratto che consiste nell'attuale bretella di collegamento, dando ad esso caratteristiche autostradali cioè trasformandolo da strada di categoria C a strada di categoria A e di connetterlo in B' direttamente all'autostrada A4 attraverso uno svincolo con barriera di esazione.

L'intervento consiste nella trasformazione della bretella in autostrada a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia di categoria A.

3 PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Il tracciato autostradale si sviluppa per circa 6 Km attraverso la pianura lombarda, interessando i territori della provincia di Brescia e in particolare i comuni di Roncadelle, Castegnato, Ospitaletto, Travagliato, Cazzago San Martino.

Il Progetto è relativo all'interconnessione tra A35 Milano-Bergamo-Brescia e l'A4 Milano-Venezia e della conseguente conversione della esistente strada di categoria C ad autostrada di categoria A.

La viabilità del tratto in progetto presenta tre diverse tipologie:

- viabilità in trincea dalla progressiva 0+ 000 km alla progressiva 2+922 km;
- viabilità in rilevato dalla progressiva 2+922 km alla progressive 3+942 km;
- interconnessione con barriera di esazione dalla progressiva 3+942 km a fine intervento.

L'intervento consiste nell'ampliamento della trincea esistente in tratti limitati per la realizzazione della pavimentazione e delle finiture della carreggiata nord in direzione A4>>A35.


La carreggiata sud in direzione A35>>A4 è invece già esistente in quanto si sovrappone esattamente alla strada di categoria C, la quale costituisce, allo stato di fatto, il raccordo tra l'autostrada A35 e la Tangenziale Sud di Brescia. Tale raccordo è stato realizzato contestualmente all'autostrada A35 ed è quindi già predisposto all'ampliamento della propria sede stradale.

Tale intervento consente la trasformazione da strada di categoria C ad autostrada a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia di categoria A. Così come la sede stradale anche tutte le opere d'arte principali presenti sul tracciato sono già predisposte per permettere l'allargamento della carreggiata attuale. Analogamente al tratto in trincea, anche il tratto in rilevato presenta le stesse caratteristiche. Viene quindi allargato il rilevato attuale in modo tale da permettere la realizzazione della carreggiata nord in direzione A4>>A35. L'ultima tratta stradale oggetto del progetto è l'interconnessione con barriera di esazione tra l'A35 Milano-Bergamo-Brescia e l'A4 Milano-Venezia. La piattaforma stradale viene ampliata per accogliere la barriera di esazione e la realizzazione delle rampe che costituiscono lo svincolo e che vanno a collegare la viabilità esistente con la viabilità in progetto.

Il collegamento con l'autostrada A4 e la Tangenziale Sud di Brescia presenta due sole funzioni, cioè i rami da Verona sulla A4 verso Milano sulla A35 e da Milano sulla A35 verso Verona sulla A4, perché sono queste le uniche funzioni utili in relazione ai flussi di traffico che si possono generare sulla connessione. Al termine di questi due rami, lato A35, è prevista la realizzazione di una barriera di esazione.

Società di Progetto
Brebemi SpA




	Doc. N. 60414-00001-A01.docx	CODIFICA DOCUMENTO 04RGDII100001000000300A01	REV. 01	FOGLIO 7 di 8
---	---------------------------------	---	------------	------------------

Viene mantenuta la connessione tra l'autostrada A35 con la Tangenziale Sud di Brescia mediante la realizzazione di rampe monodirezionali apposite per questa funzione. Tali rampe di svincolo si staccano dal nuovo asse autostradale appena prima del piazzale in cui è presente la barriera di esazione.

La rampa che dall'autostrada A35 porta verso la tangenziale di Brescia corre a sud del piazzale di stazione e a seguire sottopassa, mediante un sottovia a struttura scatolare in conglomerato cementizio armato, il piazzale stesso per poi spostarsi a nord fino ad affiancare il ramo che corre in senso opposto cioè che dalla tangenziale di Brescia si connette all'autostrada A35.

Una volta affiancati, i due rami sottopassano l'autostrada A4 sfruttando una delle canne della galleria artificiale già predisposta a tal fine nell'ambito delle costruzioni di A35.

Dai due rami appena descritti si staccano due rampe che permettono il raccordo con la viabilità esistente innestandosi sulla rotonda dello svincolo Travagliato Est.

4 CARATTERISTICHE DELL'AMBIENTE INTERESSATO

L'area in esame si colloca nella fascia di alta pianura bresciana, dove emergono modesti rilievi isolati.

L'area si presenta come un'estesa pianura urbanizzata la cui vocazione agricola sta lasciando spazio ad una fitta rete infrastrutturale e urbana in continua espansione.

La semplificazione colturale, con assetti sempre meno caratterizzati nel loro disegno distributivo e sempre più rivolti ad un'organizzazione di tipo estensivo e monoculturale, ha sostituito l'originario assetto floristico e strutturale delle coperture vegetali che residuano come frange arboree relitte o siepi in corrispondenza dei compluvi, ai bordi dei campi coltivati o lungo il reticolo idrografico superficiale, costituendo di fatto l'unico elemento verticale naturale che interrompe la monotonia fisionomica data dalle colture seminatrici ed eleva i valori di paesaggio.

APPROVATO SDR

5 CRITERI DI REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente Studio di Impatto Ambientale ha lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia fase di costruzione che di esercizio.

Lo studio, conformemente alla normativa vigente per quanto riguarda le opere rientranti nell'Allegato I della direttiva CEE n. 85/337, come recepita con la legge 349/86, art. 6 e quindi con i D.P.C.M. n. 377/88 e 27 dicembre 1998 e con il DPR dell'11 febbraio 1998, è articolato in tre "quadri", rispettivamente di riferimento programmatico, progettuale e ambientale.


Per comodità di consultazione, ad ognuno di essi è stato dedicato un apposito volume.

Il particolare il presente Studio di Impatto Ambientale ha considerato la seguente normativa applicabile:

- *D. Lgs. 152/06 "Testo unico ambientale"*.
- *Norma UNI 10742 "Impatto Ambientale: finalità e requisiti di uno studio di impatto ambientale"*.
- *Norma UNI 10745 "Studi di Impatto Ambientale: Terminologia"*.

Società di Progetto
Brebemi SpA



	Doc. N. 60414-00001-A01.docx	CODIFICA DOCUMENTO 04RGDII100001000000300A01	REV. 01	FOGLIO 8 di 8
---	---------------------------------	---	------------	------------------

- *D. Lgs. 190/2002* “Attuazione della Legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale”.
- *Legge 349/86* “Istituzione del Ministero dell’Ambiente e norme in materia di danno ambientale”.
- *DPCM 377/88* “Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all’art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell’ambiente e norme in materia di danno ambientale”.
- *DPR 11 febbraio 1998* “Disposizioni integrative al D.P.C.M. 377, in materia di disciplina delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui alla L. 8 luglio 1986, n. 349, art. 6”.
- *DPCM 27/12/88* “Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all’art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell’art. 3 del DPCM 10 agosto 1988, n. 377”.
- *Circolare 7/10/96 n.GAB/96/15208* del Ministero dell’Ambiente relativa alle procedure di VIA con riferimento alle terze corsie.
- *Circolare 8/10/96 n.GAB/96/15326* del Ministero dell’Ambiente recante principi e criteri di massima della VIA.
- *Circolari 11/08/89 e 23/02/90* del Ministero dell’Ambiente.

6 METODOLOGIA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente Studio di Impatto Ambientale ha esteso l’analisi dello stato attuale delle varie componenti ambientali ad un’Area Vasta di circa 5 km per lato della sede autostradale e per Sito le aree direttamente interessate dalla realizzazione del progetto (2 km a cavallo dell’asse stradale).

Oltre alla presente Introduzione Generale, lo Studio di Impatto Ambientale è articolato nei seguenti volumi:

- *Quadro di Riferimento Programmatico*, dove sono analizzati i rapporti del progetto con i piani e le leggi vigenti e riportati i tempi di attuazione del progetto;
- *Quadro di Riferimento Progettuale*;
- *Quadro di Riferimento Ambientale*, articolato in: individuazione delle componenti ambientali e delle aree di studio; descrizione dello stato attuale delle componenti ambientali interessate dalla realizzazione del progetto; analisi degli impatti sulle componenti ambientali considerate per effetto delle azioni di progetto, in cui, utilizzando metodologie quali-quantitative, gli impatti significativi sono descritti e valutati anche utilizzando modelli matematici di previsione. Quando necessario, sono descritte le metodologie di indagine e di valutazione degli impatti sulle componenti ambientali;
- *Allegati Cartografici ai Quadri di Riferimento*;
- *Sintesi non Tecnica*, per l’informazione al pubblico, che riporta la descrizione sintetica del progetto e le principali risultanze dell’analisi degli impatti.

APPROVATO SDR

Società di Progetto
Brebemi SpA

