



Il Ministro dell' Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'ampliamento in sede dell'attuale tracciato della SS 11 Tangenziale Sud di Brescia con la costruzione della terza corsia e della corsia di emergenza, l'adeguamento della piattaforma alle norme CNR per il tipo II, da realizzarsi nei Comuni di Brescia, Roncadelle e Rezzato (BS), presentata dall'ANAS Compartimento Lombardia, con sede in piazza A. Straffa n. 11, 20136 Milano, in data 3 dicembre 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS, Compartimento Lombardia, in data marzo 1999, il 3 novembre 1999, e il 20 aprile 2000;

VISTA la nota n. 45073 della Regione Lombardia del 29 settembre 1999, pervenuta il 21 ottobre 1999 con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni;

VISTA la nota n. ST/407/11897/00 del Ministero per i beni e le attività culturali del 29 maggio 2000, pervenuta in data 5 giugno 2000, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 364 formulato in data 1 giugno 2000, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento Lombardia;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante: l'ampliamento in sede dell'attuale tracciato della S.S. 11 Tangenziale Sud di Brescia con la costruzione della terza corsia e della corsia di emergenza, l'adeguamento della piattaforma alle norme CNR per il tipo II, il mantenimento

dell'attuale profilo longitudinale (ad eccezione di lievi modifiche), il rifacimento di alcune intersezioni e di rampe di collegamento;

osservato che:

- la motivazione dell'opera è data dalla necessità: di riqualificare la attuale SS.11 migliorandone i livelli di servizio in funzione della domanda di traffico; di ridurre gli impatti, acustico e atmosferico, derivanti dall'attuale concentrazione del traffico; diminuire il tempo di percorrenza del collegamento, aumentando l'accessibilità e il grado di sicurezza del tratto in questione;
- il progetto si inserisce funzionalmente in un sistema viario più ampio, poiché la Tangenziale Sud di Brescia, è parte integrante della S.S. 11 che assolve ad una funzione di drenaggio e smaltimento del traffico dal Piemonte verso le regioni orientali del Nord Italia. Lungo la tangenziale si sovrappone, oltre al traffico interregionale, anche quello locale, poiché essa esplicita funzioni tra varie direttrici stradali: la S.S. 11 Padana Superiore, la S.S. 235 di Orzinuovi, la S.S. 45 bis Gardesana occidentale, la S.S. 236 Goitese, la S.S. 510 Sebina Orientale, la S.P. 19, la S.S. 345 Delle Tre Valli, l'autostrada A 21 TO-PC-Brescia e l'autostrada A 4 TO-VE. In particolare l'autostrada A 4, che scorre adiacente al tracciato, e la elevata antropizzazione, costituiscono i limiti oggettivi entro i quali definire gli interventi;
- quali soluzioni alternative sono state considerate le seguenti alternative :
 - un nuovo tratto in variante, soluzione che è stata esclusa per gli ostacoli derivanti dal grado di urbanizzazione e dall'orografia (a monte) e dalla presenza di altre infrastrutture (autostrada a valle);
 - il dirottamento del traffico pesante sull'autostrada A 14, soluzione ritenuta non praticabile poiché il traffico connesso alle attività produttive è di carattere locale (origine e destinazione interne al comprensorio) e la distanza tra i punti di ingresso e uscita dall'autostrada non è rispondente con le esigenze dei trasportatori che continuerebbero a usare la statale per non allungare di molto i percorsi. L'autostrada in questione "risulta la più trafficata dell'intera rete stradale"(risulta la prima sia come numero di veicoli totali che di veicoli pesanti per chilometro), poiché essa collega le maggiori aree industrializzate del paese (il "Nord-Ovest" con il Nord-Est"). Inoltre l'ipotesi di smistare il traffico pesante dalla tangenziale all'autostrada sarebbe inopportuna sotto il profilo della sicurezza visto anche il preoccupante grado di incidentalità che interessa l'autostrada A 4 .
 - l'opzione zero: è stato valutato che nel caso di mancato intervento, le condizioni di funzionalità risulterebbero estremamente precarie e il livello di servizio passerebbe dal livello "E" per i primi anni al livello "F", caratterizzato da condizioni di circolazione instabili fino alla paralisi;

valutato che:

per quanto riguarda il quadro programmatico:

- il progetto di riqualificazione della tangenziale sud di Brescia risulta coerente con gli interventi previsti dal Piano regionale della viabilità del marzo 1985, che sottolinea la necessità di consolidare il sistema metropolitano di Brescia;
- la realizzazione dell'intervento è prevista nel Documento di programmazione economico-finanziaria regionale per gli anni 1999-2001, nonché nel "Protocollo di intesa tra Regione Lombardia, Provincia di Brescia, ANAS, Società Autostrada Brescia Padova e Società Autostrade Centro Padane per la realizzazione della grande viabilità riguardante l'area metropolitana bresciana per l'interconnessione funzionale tra i sistemi tangenziale ed autostradale di Brescia", del 4 dicembre 1998;

MMW
CB R



Il Ministro dell' Ambiente

- non si ravvisano particolari incongruenze fra il nuovo tracciato e gli strumenti di pianificazione territoriale sovracomunale;
- nel Comune di Brescia, benché il PRG adottato presenti incongruenze fra il tracciato in esame e quello riportato nelle tavole di zonizzazione, non si evidenziano particolari contrasti tra il progetto e le destinazioni d'uso dei suoli. In particolare il PRG adottato sottolinea che "il completamento della costruzione della strada provinciale 19 potrebbe infatti rendere minore la pressione del traffico pesante sulla tangenziale sud". Il progetto risulta, invece, coerente con il Piano generale del trasporto urbano (PGTU) che tuttavia necessita di opportuni aggiornamenti che tengano conto degli obiettivi di riconversione della mobilità urbana già definiti e assunti dalla stessa Amministrazione e dell'evoluzione delle offerte trasportistiche (nuova metropolitana, realizzazione della S.P. 19, ecc.). Per quanto riguarda la zonizzazione acustica comunale, essa non è stata ancora adottata dal comune di Brescia;
- in Comune di Rezzato il tracciato, interessa aree esclusivamente destinate all'attività agricola e i tratti in ampliamento della sede sono destinati a fasce di rispetto stradale. Tuttavia il progetto in esame risponde adeguatamente alla necessità di mantenere un soddisfacente livello di funzionalità e di sicurezza dell'arteria e il problema del riassetto della viabilità locale viene correttamente affrontato;
- per quanto concerne il fabbisogno di inerti, si intende reperire il quantitativo di materiale necessario in un polo estrattivo individuato dal nuovo Piano cave della Provincia di Brescia non ancora adottato;

per quanto riguarda il quadro progettuale:

- l'analisi della situazione attuale dei flussi di traffico prossimi alla congestione, dei livelli di servizio e dell'alto livello di incidentalità, caratterizzanti la tangenziale sud di Brescia, evidenzia la necessità di un intervento di riqualificazione dell'infrastruttura. Tale intervento risulta, inoltre, necessario anche per ragioni di sicurezza a causa dell'inadeguatezza dell'attuale sede stradale ai flussi di traffico che riguardano l'arteria e gli svincoli, della mancanza di corsie di emergenza, dell'insufficienza delle caratteristiche planimetriche delle rampe di collegamento che servono le attuali intersezioni, e dei ridotti raggi di curvatura;
- anche tenuto conto degli altri interventi strutturali della viabilità locale e in particolare il previsto completamento della S.P. 19, (che secondo le stime dovrebbe portare a una diminuzione dei flussi del 24 % rispetto a quelli attuali) l'intervento risulta necessario poiché anche dopo l'entrata in funzione della S.P. 19 i livelli di servizio sono caratterizzati da condizioni di flusso forzato (pari a E);
- le soluzioni specifiche proposte per i vari svincoli sono sostanzialmente condivisibili, tenuto conto delle verifiche funzionali sulle intersezioni effettuate e i limiti posti dalla normativa CNR per pendenze e raggi di curvatura. Le richieste di modifica avanzate dai Comuni interessati dall'ampliamento dell'infrastruttura non modificano in maniera rilevante le scelte progettuali;

per quanto riguarda il quadro ambientale:

- relativamente *all'inquinamento atmosferico*, le carenze contenute nello studio di impatto ambientale che non consentivano di conoscere adeguatamente la situazione di impatto determinato dalla attuale condizione viaria né di quello che si determinerà con l'intervento, sono state essenzialmente colmate negli studi integrativi questi hanno evidenziato come i risultati forniti dalle simulazioni denotano un quadro ambientale connesso alla qualità dell'aria nei termini previsti dalla normativa. Risultano, tuttavia, necessarie, visti gli alti valori rilevati in particolare per l'ozono (O₃), gli ossidi di azoto (NO₂) e il particolato, e vista l'assenza di rilevazioni per il benzene, IPA e

- PM10, campagne periodiche di monitoraggio della qualità dell'aria in corrispondenza delle aree sensibili poste in prossimità del tracciato stradale;
- per quanto riguarda *l'impatto acustico* lo studio di impatto ambientale è risultato essere carente sia nella determinazione degli impatti che nella definizione delle misure di mitigazione dell'inquinamento acustico. Maggiori chiarimenti sono pervenuti con gli studi integrativi trasmessi nell'aprile 2000. Tuttavia, è necessaria una maggiore definizione degli interventi di mitigazione acustica, per consentire il rispetto dei limiti di legge in accordo con la zonizzazione acustica comunale. È necessario prevedere una specifica campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico post-operam in corrispondenza dei ricettori individuati, finalizzata a verificare il clima acustico simulato nelle previsioni modellistiche;
 - l'analisi dell'impatto relativo alle *vibrazioni* meccaniche evidenzia come le vibrazioni siano al di sotto della soglia di percezione, grazie anche alla tipologia di infrastruttura stradale ipotizzata che, poggiando su rilevato, assorbe le accelerazioni prodotte dal transito degli autoveicoli sulla superficie stradale;
 - per quanto riguarda gli aspetti *idrogeologici* i terreni attraversati dall'intervento presentano in genere un'alta permeabilità, in un contesto territoriale caratterizzato da una vulnerabilità molto elevata che raggiunge i massimi valori in corrispondenza delle cave in falda. Il progetto in esame prevede che il rischio di contaminazione delle acque, per sversamenti accidentali o percolazione di acque di dilavamento della piattaforma, venga controllato, in fase di esercizio, mediante vasche di raccolta, sedimentazione e disoleatura delle acque di prima pioggia. Inoltre il rischio idrologico, viene escluso dal proponente qualora siano mantenute "condizioni idrauliche ottimali e sia effettuata un'oculata gestione dei fossi, dei canali artificiali, nonché dei fiume Mella";
 - per quanto riguarda il *suolo e il sottosuolo* l'ampliamento della infrastruttura determinerà un impatto dovuto alla sottrazione di suolo (800 m² di suolo occupato) e alla formazione di aree intercluse soprattutto in prossimità degli svincoli. I movimenti di terra comprendono: sbancamenti per 750.000 m³, riporti di 1.800.000 m³ e un prelievo di inerti di cava di 1.500.000 m³;
 - relativamente alla *vegetazione e agli ecosistemi* il valore complessivo dell'area può essere considerato limitato a causa della scarsità di situazioni ad elevato grado di naturalità;
 - relativamente al *paesaggio*, le iniziali carenze sono state in parte colmate dal progetto di inserimento paesaggistico della nuova infrastruttura, allegato agli elaborati di integrazione allo studio, che prevede la realizzazione di una pista ciclabile e di una risistemazione a verde lungo il lato Nord della sede stradale. Per le aree intercluse tra la tangenziale e l'autostrada A 4 è prevista una rivegetazione con specie a bassa manutenzione.

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota n. 45073 della Regione Lombardia del 29 settembre 1999, pervenuta il 21 ottobre 1999, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

in considerazione delle carenze rilevate nello studio di impatto ambientale in merito ad alcune componenti ambientali ed aspetti progettuali, ritenuti significativi ai fini di contenere e mitigare gli impatti derivanti dall'intervento di riqualificazione dell'infrastruttura, si ritiene debbano essere effettuati i seguenti studi ulteriori ed adottate le seguenti prescrizioni:

WU
GR/R



Il Ministro dell' Ambiente

studio di qualità dell'aria:

- obiettivo dello studio è la valutazione della variazione delle concentrazioni in immissione degli inquinanti al suolo. Tale valutazione deve essere effettuata applicando un modello matematico di dispersione degli inquinanti nelle due situazioni "ante et post operam", nelle peggiori condizioni emissive.

Mediante lo stesso modello si dovrà valutare anche lo stato dell'aria calcolando la concentrazione degli inquinanti a diverse distanze dell'asse della sorgente emissiva (es. 10, 20, ...m). I valori stessi dovranno essere poi rapportati agli standard di qualità dell'aria, al fine di trarne elementi di valutazione oggettiva.

Dovrà inoltre essere giustificata adeguatamente l'ipotesi di non aumento di traffico in base alla quale è stata svolta l'analisi degli impatti della riqualificazione dell'infrastruttura.

Dovranno inoltre essere adottate tutte le forme previste nello studio di impatto ambientale per quanto attiene la minimizzazione e la mitigazione degli effetti dovuti alla realizzazione dell'opera;

studio per la difesa dal rumore e dalle vibrazioni:

- obiettivo dello studio è quello di definire, fornendo dati puntuali e accurati, l'impatto dell'opera di riqualificazione della struttura, con particolare riferimento a:

- standards di qualità e valori limite indicati nella normativa vigente;
- caratterizzazione della qualità dell'ambiente, ante e post operam, corredata dagli opportuni dati sperimentali circa lo stato di fatto in relazione a rumorosità e vibrazioni;
- caratteristiche progettuali e di esercizio;
- mitigazioni del rumore ed impatto residuo a partire dalle considerazioni basate sugli allineamenti precedenti;
- necessario approfondimento, basato su dati sperimentali, dell'impatto da vibrazioni.

L'esigenza di studi ulteriori è inoltre connessa all'individuazione delle condizioni ambientali che si avranno in fase di esercizio, in termini di rumore e vibrazioni, per definire la compatibilità tra le destinazioni d'uso del territorio e le attività esistenti, oltre che con le infrastrutture e gli effetti sugli edifici esistenti.

Lo studio dovrà contenere una stima analitica dei costi delle opere proposte;

indagini idrogeologiche e geotecniche:

- a fronte della mancanza di tali studi nella documentazione presentata, si ritiene debbano essere prodotte le seguenti indagini:

- indagine geognostica e geotecnica sul terreno, al fine di garantire la più completa osservanza delle norme tecniche di cui al Decreto 11 marzo 1988 e successive integrazioni;
- indagine idrogeologica in corrispondenza delle aree interessate da sottopassi, sulla base dei valori raggiunti dalle massime escursioni stagionali della falda freatica nell'ultimo decennio, unitamente ad uno studio relativo alle condizioni di vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero esteso invece a tutto il tracciato;

raccolta, depurazione e scarico delle acque di prima pioggia:

- si raccomanda che gli scarichi delle vasche di raccolta e depurazione delle acque di prima pioggia siano recapitate in fognatura nelle zone individuate come servite in conformità alla l.r. 62/85. Nel caso la zona non sia servita da pubblica fognatura, ipotizzando che detti scarichi rientrino in quelli individuati alla let. a), comma 1, art. della Legge 319/76, siano recapitati in acque superficiali, previa autorizzazione provinciale, nel rispetto dei limiti di accettabilità di cui alla tab. A allegata alla legge 319/76 e successive modificazioni e integrazioni.

Per gli scarichi derivanti dalle fasi di cantiere si raccomanda in particolare che le acque derivanti dalle "lavorazioni di lavaggio degli inerti" siano smaltite tenendo conto delle disposizioni previste dalla legge regionale 10 maggio 1990, n. 52;

progettazione degli attraversamenti e verifiche idrauliche:

- in corrispondenza degli attraversamenti di corsi d'acqua, rogge, canali e fossi irrigui dovranno essere specificate le caratteristiche costruttive e dimensionali dei manufatti, rapportate alle opportune verifiche idrauliche.

I tombini tubolari dovranno presentare una sezione tale da consentire una loro periodica pulizia e manutenzione.

Dovranno inoltre essere specificati gli accorgimenti di protezione delle acque, messi in atto in fase di demolizione dei manufatti esistenti e ricostruzione degli stessi;

reperimento di inerti:

- a tal proposito, come indicato dai criteri approvati con d.g.r. n. VI/41714 del 26.02.99, si rammenta che dovrà essere evitato l'uso improprio di materiali di qualità, reperendo, per quanto possibile, i quantitativi previsti dal progetto in cave già inserite nel Piano provinciale, o utilizzando materiali alternativi idonei per i lavori in argomento, rientranti nelle categorie di rifiuti non pericolosi, ai sensi del D.M. 5.02.98, o con l'attivazione dell'art. 38 della legge regionale n. 14/98.

Nell'ipotesi di utilizzo di materiali alternativi, questi dovranno essere sottoposti a controlli chimici e fisici per escludere il rischio all'ambiente ed alla popolazione che potrebbe derivare da materiali contaminati.

Nell'ipotesi di prelievo mediante cave di prestito (art. 38 l.r. n. 14/98), si condivide la posizione del Comune di Rezzato che ha espresso parere negativo al reperimento del materiale inerte in aree a destinazione agricola. Le aree intercluse tra la Tangenziale e l'autostrada A4, fatta salva la verifica di disponibilità di materiale, risultano più idonee alla realizzazione di cave di prestito.

progetto di inserimento paesaggistico:

- il progetto di inserimento paesaggistico presentato deve essere sviluppato in dettaglio in fase esecutiva e devono essere indicati i costi degli interventi e la ripartizione tra Proponente e Amministrazioni interessate.

Il progetto deve prevedere interventi di mitigazione dell'impatto visivo in corrispondenza di Cascina Torre in Comune di Rezzato, dove la realizzazione del nuovo svincolo interesserà aree agricole di pregio.

In merito alla risistemazione a verde si forniscono alcuni suggerimenti per la progettazione esecutiva:

- 1) analizzare i terreni per identificare quali siano le piante più adatte in base alle seguenti caratteristiche: contenuto di azoto e carbonato di calcio-permeabilità (presenza di argilla) pH-grado di umidità. In funzione delle caratteristiche prevalenti si sceglieranno gli alberi da piantare. Ad esempio le leguminose migliorano le caratteristiche del terreno anche per la sopravvivenza di altre essenze perché sono azoto-fissatrici, le graminacee si adattano a condizioni pedologiche non ottimali ed hanno rapido accrescimento;*
- 2) prevedere vegetazione erbacea ed arbustiva tappezzante (altezza da 5 a 15 cm) sia sulle scarpate che sugli atterraggi degli svincoli che negli spartitraffico;*
- 3) mettere a dimora gli arbusti tra una albero e l'altro per infittire le fasce e alle periferia delle fasce per proteggere gruppi arborei;*

HW
AS/R



Il Ministro dell' Ambiente

4) nelle zone residenziali, ove le distanze tra il tracciato e le abitazioni lo consentano, realizzare l'obiettivo prioritario della protezione dall'inquinamento atmosferico e della creazione di barriere anti-rumore. Vanno quindi utilizzate specie in grado di trattenere le foglie secche d'inverno e con una chioma fitta; occorre perciò piantumare:

- la prima fascia adiacente alla pavimentazione stradale, è costituita da specie erbacee ed arbustive tappezzanti che limitano la manutenzione e migliorano la qualità del terreno.
- la seconda fascia è invece una barriera di essenze arbustive collocate su un doppio filare sfalsato con intervalli di 0,80 m. fra una pianta e l'altra e ha principalmente il compito di captare le polveri prodotte o mosse dal passaggio dei veicoli. Le specie più adatte a questo scopo sono il corniolo (*Cornus Sanguinea*), il pruno selvatico (*Prunus spinosa*), la rosa (*Rosa SPP*), la frangula (*Rhamnus frangula*) e la fusaggine (*Euonymus europaeus*).
- la terza fascia è costituita da specie arboree coltivate e ad alto fusto. Questo sistema ha la funzione di schermare visivamente e proteggere acusticamente le residenze nei confronti dei disturbi prodotti dal traffico.

5) nelle zone agricole, in particolare in corrispondenza di C,na Torre, l'intervento può consistere nella semina di leguminose e graminacee in grado di ridurre gli interventi di manutenzione e di migliorare la qualità del terreno; nella messa a dimora di essenze arbustive dal profilo irregolare, in grado di captare le polveri prodotte o mosse dal passaggio dei veicoli; nell'impianto di essenze arboree coltivate a ceduo e ad alto fusto, posizionati in filari radi o in gruppi, che interrompano il paesaggio agricolo senza per questo escluderlo dalla vista e con il compito fondamentale di migliorare la qualità dell'aria. Le essenze arbustive utilizzabili sono il Sanguinello (*Cornus Sanguinea*), il pruno selvatico (*Prunus spinosa*) e il Biancospino (*Crataegus oxyacantha*);

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/11897/00 del 29 maggio 2000, pervenuto in data 5 giugno 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

al riguardo, la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Brescia, Cremona e Mantova con propria nota prot. N. 12987-2197-5088 del 26.05.1999 ha comunicato quanto segue:

“la tangenziale corre in zona pressoché pianeggiante senza apprezzabili dislivelli altimetrici lambendo: a Nord zone in parte abitate in parte attrezzate a parco con infrastrutture ospedaliere, industriali, e commerciali, a sud aree agricole o interstiziali con tipologia edilizia rurale, industriale, commerciale prive di particolari aspetti paesaggistici eccettuati i corsi d'acqua principali: fiume Mella e torrente Garza. Il primo è interessato da una fascia sulla sponda sinistra di circa 100-150 m intensamente piantumato, il secondo in zona s. Paolo Vecchio delimita con il tracciato stradale una conca caratterizzata da un piccolo bacino anch'esso in area intensamente piantumata ed attrezzata a parco.

Pertanto esaminata la documentazione progettuale pervenuta, si ritiene accettabile al riqualificazione dell'arteria viaria che consiste nella realizzazione della terza corsia di marcia, della corsia d'emergenza e dei vari svincoli eccettuato quello all'uscita del casello autostradale di BS-Ovest alla cui progettazione va posta particolare attenzione in quanto sembra interferire con l'area vincolata su cui insiste l'immobile Cascina Apollonio, tutelato con D.M. 31.01.1970 ai sensi della legge 1089/39.

A parere di questo Ufficio è necessario rivedere il progetto relativo a tale svincolo tradotto su elaborati in scala meno ridotta ed adeguamente correlati a mappe catastali raffrontabili con quelle del vincolo esistente”.

Successivamente, a seguito dei contatti intervenuti e della documentazione integrativa prodotta di cui alle note prot. n. 4741 del 19.04.2000 dell'Ente nazionale per le strade-Direzione Generale, e prot. n. PG0037893/00-PRG8006/99 del 30.03.2000 della provincia di Brescia, la Soprintendenza su citata ha comunicato quanto segue:

“(…) si esprime una valutazione definitiva positiva, tenuto conto delle modifiche proposte con nota che si allega e che permettono al nuovo tracciato di non interferire con la cinta della cascina Apollonio, monumento tutelato”.

La Soprintendenza Archeologica della Lombardia con nota prot. n. 3 del 28.01.1999, successivamente riconfermata con nota prot. n. 12465 del 25.11.1999, ha comunicato quanto segue:

“(…) il tratto in progetto, pur non comprendendo aree soggette a vincolo ai sensi della legge 1089/1939 tuttavia in vari settori è da considerarsi a rischio archeologico.

Si rilascia pertanto parere favorevole ai lavori in oggetto con prescrizione di assistenza costante, ad opera di ditta archeologica specializzata, nei tratti in cui sono previsti sbancamenti significativi (svincolo tangenziale Ovest e Rezzato) o anche scavi a modesta profondità.

Prima dell'avvio dei lavori l'Ente Nazionale Strade contatterà la Soprintendenza scrivente per concordare modalità, tempi e criteri dell'intervento in questione”.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità di quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Brescia, Cremona e Mantova e della Soprintendenza Archeologica della Lombardia, esprime parere favorevole alla predetta richiesta di valutazione di impatto ambientale nella più scrupolosa osservanza delle condizioni sopraindicate e dell'ulteriore seguente prescrizione:

che in corrispondenza degli attraversamenti sul fiume Mella e sul torrente Garza vengano effettuate opere di consolidamento, sistemazione idraulica e ripristino dei versanti con l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al progetto dell'ampliamento in sede dell'attuale tracciato della SS 11 Tangenziale Sud di Brescia con la costruzione della terza corsia e della corsia di emergenza, l'adeguamento della piattaforma alle norme CNR per il tipo II, da realizzarsi nei Comuni di Brescia, Roncadelle e Rezzato (BS) presentato dall'ANAS Compartimento Lombardia **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) dovranno essere realizzate le modifiche progettuali richieste dai Comuni interessati, in particolare si dovrà prevedere:



Il Ministro dell' Ambiente

- per l'incrocio Casello Autostradale Brescia Ovest: deve essere mantenuto l'innesto esistente sulla tangenziale sud in direzione Milano, in località Cascina Lombardi;
 - per l'incrocio di Roncadelle: deve prevedersi l'allungamento della barriera che divide l'asta principale della corsia di accelerazione, verso est, onde impedire l'immissione diretta sull'arteria principale dei veicoli provenienti da Roncadelle;
 - per il ponte sulla roggia Mandotossa: deve essere previsto l'ampliamento e l'adeguamento finalizzato al complessivo completamento del raccordo stradale in uscita da Iseo per Roncadelle fino all'ingresso della via Antezzate;
 - per l'incrocio di Rezzato: il nuovo svincolo al km 13+850, progettato in prossimità della "Cascina Fienile Torre", deve essere posizionato ad una distanza non inferiore a m 80 da tale immobile ed il tratto Sud del medesimo svincolo deve seguire il più possibile il tracciato dell'esistente "strada vicinale per Castanedoio";
 - per le rampe dello svincolo esistente al km 14+900: devono essere completamente rimosse le rampe ed il terreno, opportunamente livellato, deve essere recuperato ai fini agricoli;
- b) nel reperimento di inerti dovrà essere evitato l'uso di materiali di qualità, reperendo, per quanto possibile i quantitativi previsti dal progetto in cave già inserite nel Piano provinciale. Nell'ipotesi di prelievo mediante cave di prestito, si condivide la posizione del Comune di Rezzato che ha espresso parere negativo al reperimento del materiale inerte in aree a destinazione agricola;
- c) il Proponente, avvalendosi di strutture accreditate e subito dopo la fine dei lavori di ampliamento della nuova infrastruttura, dovrà impegnarsi ad effettuare campagne periodiche di monitoraggio della qualità dell'aria in corrispondenza di aree sensibili poste in prossimità del tracciato stradale. In particolare sono da prevedere campagne di misura delle concentrazioni di ossidi di azoto, benzene, idrocarburi policiclici aromatici, PM₁₀, ozono. Tali campagne, da condurre secondo le metodologie definite in accordo con l'ARPA della Regione Lombardia, dovranno essere effettuate prima e dopo la realizzazione dell'opera, e dovranno essere finalizzate all'individuazione di provvedimenti di regolazione o limitazione del traffico finalizzati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico in accordo con quanto previsto dal DM 21/4/1999 n. 163. I risultati delle campagne di misura sopra elencate, e le eventuali misure di limitazione o regolazione del traffico urbano ad esse conseguenti, dovranno essere riportate nelle relazioni annuali della qualità dell'aria, redatte in base al DM 21/4/1999 n. 163, che, unitamente alla relazione preliminare sulla qualità dell'aria prevista dallo stesso DM, dovranno essere inviate alle competenti autorità regionali e locali, che potranno, se del caso, prescrivere eventuali ulteriori interventi di mitigazione;
- d) il progetto dovrà garantire, mediante opportuni interventi di mitigazione acustica, il conseguimento dei limiti di legge in accordo con la zonizzazione acustica comunale. In fase di progettazione esecutiva dovranno essere progettati nel dettaglio gli interventi di mitigazione acustica negli ambiti critici, e se necessario dovranno essere adottati – in accordo con le competenti autorità locali e i diretti interessati – eventuali ulteriori interventi di bonifica acustica e/o misure di tipo gestionale, privilegiando gli interventi realizzati a livello di sorgente e in secondo luogo quelli lungo la linea di propagazione;
- e) all'entrata in esercizio della nuova infrastruttura il proponente, avvalendosi di strutture accreditate, dovrà prevedere una specifica campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico post-operam in corrispondenza dei ricettori individuati, da concordare con l'ARPA competente, e da eseguire secondo le modalità indicate nel D.M. 16/03/1998 "Tecniche di rilevamento e misurazione dell'inquinamento acustico", finalizzata a verificare il clima acustico simulato nelle

previsioni modellistiche. Andranno privilegiate le indagini in grado di separare i contributi della tangenziale rispetto a quelli delle altre sorgenti. Nel caso di superamento dei valori limite di immissione, dovranno essere apportate opportune varianti agli interventi di mitigazione. In particolare andranno eseguite opportune misure atte a quantificare specificamente l'effetto della inserzione delle barriere e a verificarne la rispondenza alle previsioni progettuali; dovranno, se del caso, essere apportate opportune varianti per garantire il rispetto dei valori di immissione previsti. I risultati delle elaborazioni di cui ai punti 4 e 5, dovranno essere trasmessi alla Regione Lombardia e al Ministero dell'Ambiente;

- f) dovranno essere previsti, ove lo spazio disponibile e la distanza fra la sorgente sonora e recettori lo consentano, interventi di mitigazione acustica con valenza paesaggistica (terrapieni doppi arbustati, terrapieni compressi e barriere vegetative);
 - g) per le tipologie a verde previste nel progetto e per la sistemazione degli argini e degli attraversamenti sul fiume Mella e sul torrente Garza, si dovrà fare riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee guida per i capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del settembre 1997;
 - h) il proponente dovrà realizzare le opere di mitigazione e compensazione degli effetti dovuti alla realizzazione dell'opera descritte negli elaborati progettuali dello studio di impatto ambientale e nei relativi approfondimenti e studi integrativi;
 - i) per quanto riguarda i presidi idraulici delle acque di piattaforma vanno adottate le ubicazioni e i dimensionamenti previsti. Va invece modificato il sistema di impianto proposto dal progetto realizzando un sistema costituito in serie da: una vasca di sedimentazione e disoleazione in cls; un successivo bacino in terra di filtrazione o infiltrazione. Venga valutato, in base alle condizioni locali di permeabilità dei suoli, vicinanza della falda e presenza di acquiferi vulnerabili, se adottare bacini di infiltrazione, o bacini di filtrazione con fondo stagno e successivo recapito ai circuiti superficiali delle acque in uscita. Per almeno due punti, selezionati in base alla morfologia e geopedologia, vengano realizzati degli habitat umidi con funzione di ecosistemi filtro che sfruttino le acque in uscita dai bacini;
 - l) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Lombardia e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;
- si raccomanda l'Amministrazione comunale di Brescia di verificare la coerenza dell'intervento in oggetto rispetto agli obiettivi di riconversione della mobilità urbana già definiti nel Piano Regolatore Generale adottato, prevedendo un opportuno aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti (PGTU) rispetto agli obiettivi di riconversione della mobilità urbana già definiti e assunti dalla Amministrazione Comunale;

HW

GBAR



Il Ministro dell' Ambiente

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Lombardia, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Lombardia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 16 NOV. 2000

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica composta di N. ...6..... fogli è conforme al suo originale

Roma, li 16.11.2000. *GU*