



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

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 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia da realizzarsi in Comune di Brescia, Collebeato, Concesio, Gussago, Lumezzane, Paterno Franciacorta, Passirano, Rodendo Saiano, Sarezzo e Villa Carcina (BS), presentata dalla Società Autostrada S.p.A. Brescia - Verona - Vicenza - Padova con sede in via Flavio Gioia 71, 37135 Verona, in data 2 febbraio 2001;

CONSIDERATO che nel corso dell'istruttoria sono pervenute delle diffide da parte della comunità locali della Valtrompia che richiedevano la sospensione della procedura sia con motivazioni di natura tecnico - giuridica relativamente alla tipologia del progetto "raccordo autostradale" che invece presenta caratteristiche di autostrada, sia con motivazioni di natura amministrativa a causa della procedura di infrazione aperta nei confronti della Stato Italiano dalla Commissione U.E. per il rilascio della concessione autostradale alla Società Autostrada S.p.A. Brescia - Verona - Vicenza - Padova;

VISTO il quesito della Commissione VIA, in data 30 gennaio 2002, e il quesito del Servizio V.I.A., in data 21 marzo 2002, posto all'Ufficio Legislativo del Ministero in merito alla validità della concessione e alla legittimità di una gestione a pedaggio di un raccordo autostradale;

CONSIDERATO che con nota del 16 aprile 2002 l'Ufficio Legislativo di questo Ministero ha riscontrato che non sussistevano le condizioni per la sospensione della procedura, evidenziando "*...tenuto conto che il proponente è in possesso di una valida concessione per la costruzione dell'opera, non si ravvisano i motivi per discostarsi dal parere positivo espresso dalla Commissione V.I.A. circa la compatibilità ambientale del progetto;*

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostrada S.p.A. Brescia - Verona - Vicenza - Padova, in data 9 e 28 novembre 2001;

VISTA la nota n. Z120020006947 della Regione Lombardia del 14 febbraio 2002, pervenuta il 26 febbraio 2002, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/26685 del Ministero per i beni e le attività culturali del 12 luglio 2002, pervenuta in data 15 luglio 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 464 positivo con prescrizioni formulato in data 31 gennaio 2002, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrada S.p.A. Brescia Verona Vicenza Padova;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il progetto riguarda la realizzazione di un raccordo autostradale fra l'autostrada A4 (Milano-Brescia-Verona-Venezia) e la Val Trompia in località Lumezzane. Il progetto si configura quale articolato insieme di interventi, che comprendono sia la realizzazione di tratti autostradali su nuova sede, sia il potenziamento e l'ampliamento di tratti di viabilità esistente;
- il raccordo in progetto si estende per complessivi 35,11 km, di cui il 32% circa riguarda la riqualificazione di viabilità già esistente (S.P. 14 fra Ospitaletto e Concesio). Lo sviluppo in galleria naturale riguarda il 32% circa del tracciato. In particolare gli interventi previsti riguardano:
 - il potenziamento della sezione della s.p. 19 dal casello autostradale di Ospitaletto a Concesio, che comprende - nella zona di Gussago - la realizzazione di una nuova carreggiata in galleria mantenendo la seconda carreggiata lungo il tracciato della provinciale, che verrebbe così acquisita alla rete autostradale;
 - il potenziamento della tangenziale di Brescia dal casello autostradale Brescia Ovest a Collebeato;
 - la prosecuzione fuori sede - in adiacenza al corso del fiume Mella - del raccordo da Brescia Ovest a Concesio, ove sarebbe posizionata l'area di esazione dell'intero sistema;
 - la realizzazione - sempre fuori sede - del raccordo autostradale da Concesio a Lumezzane, con uno sviluppo prevalentemente in galleria ed una sezione a due carreggiate fino a Villa Carcina e - successivamente - a singola carreggiata fino a Faidana - Lumezzane;
- il progetto non è previsto nel *Piano decennale: deroga nuovi tronchi autostradali del 1982*, che privilegiava, per il tracciato di fondo valle, la trasformazione in superstrada, in variante totale, della statale 345 "delle Tre Valli" in prosecuzione della Tangenziale ovest di Brescia operante anche questa in regime di viabilità ordinaria; né è previsto nel più recente Nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica (Documento tecnico, ottobre 2000), sebbene nel frattempo l'opera sia rientrata nella programmazione regionale e nell'Accordo di programma Quadro tra la Regione Lombardia e il Governo che recita: "Riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della Regione Lombardia" del 3 aprile 2000;



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- l'inserimento dell'opera all'interno del Programma Triennale ANAS 1991-93, costituisce l'esplicito riconoscimento della fattibilità dell'iniziativa a livello di vincoli legislativi: è recepito, tuttavia, in quella fase, il progetto del 1991, costituito dal tracciato che collega Sarezzo e Lumezzane verso sud alla autostrada A4, attraverso i comuni di Nave, Botticino e Rezzato e si raccorda all'altezza di Brescia est;
- nei due successivi stralci attuativi triennali ANAS 1994-1997 e 1997-99 per la grande viabilità, è recepita l'iniziativa lungo la Valle Trompia, procedendo a successivi aggiustamenti di tracciato dettati anche dai risultati delle consultazioni avviate con gli enti e gli operatori interessati dal raccordo;
- per quanto riguarda la Regione Lombardia il documento "Proposta di indirizzi per il piano regionale della mobilità e dei trasporti" presenta un pacchetto di programmi e progetti relativi alla grande viabilità. Rispetto ai documenti di origine, costituiti dai Piani Regionali dei Trasporti e della Viabilità, approvati nei primi anni ottanta, permangono come costanti alcune strategie di fondo, come quelle del Servizio Ferroviario Regionale, imperniato sulla costruzione del "Passante", e del Sistema Viabilistico Pedemontano. A partire da un riconoscimento del deficit infrastrutturale viario della Lombardia, il documento si propone la riqualificazione della rete stradale esistente che dovrebbe perseguire l'obiettivo di un effettivo sistema gerarchico viabilistico (miglioramento dei nodi di intersezione ed inserimento di alcune grandi infrastrutture) anche in riferimento ad una sempre minore disponibilità di risorse nazionali;
- il processo più innovativo strumentale alla realizzazione delle opere riguarda il metodo della programmazione negoziata che ha consentito di sottoscrivere accordi quadro tra la Regione Lombardia e il Governo Nazionale, collegato alla rivendicazione della potestà concessoria in capo alle Regioni per tratte autostradali contenute all'interno del territorio delle singole regioni, prevista nella legge lombarda di recepimento del D.lgs. 112/98 in materia di viabilità: nel già citato Accordo del 3 aprile 2000 è tra gli oggetti la "tangenziale Sud di Brescia e il collegamento con la Valle Trompia";
- il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Brescia, adottato nel 1998, riporta un tracciato dell'infrastruttura che, in ragione della data di stesura del piano, risulta diverso dal progetto definitivo oggetto dello studio di impatto ambientale, essendo, infatti, recepita l'ipotesi preliminare che utilizzava la tangenziale ovest per il collegamento diretto della Valtrompia all'autostrada A4. E', comunque, da evidenziare che la Provincia, già coinvolta in atti di co-progettazione del Raccordo (Protocollo di intesa tra la regione Lombardia, la provincia di Brescia, il comune di Brescia, l'ANAS, la Società Autostrada Brescia- Padova e la 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), è disponibile non soltanto a procedere ad una revisione del proprio strumento di coordinamento, ma anche a svolgere quelle funzioni di recente attribuitele per coinvolgere tutti gli operatori e gli enti interessati perché si realizzi una progettazione condivisa;
- le zone soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. 30/12/1923 n. 3267, così come le zone delimitate dalle fasce fluviali del Mella, sono evidenziate in apposita "Carta del Vincolo Idrogeologico e Fasce di esondazione fluviale". Il tracciato di progetto ricade nelle aree soggette al vincolo idrogeologico nei seguenti tratti:

- lungo la prima sezione, che collega lo svincolo autostradale di Ospitaletto allo svincolo di Concesio, si interferisce con le suddette zone nel comune di Gussago, per un tratto della lunghezza di circa 1.5 km, compreso fra il torrente Canale e il confine con Concesio;
- lungo la seconda sezione, che è posta a prosecuzione della tangenziale ovest fino allo svincolo per Concesio, il tracciato non interferisce in alcun punto con le aree vincolate;
- lungo la terza sezione, che si estende dallo svincolo di Concesio fino a Lumezzane, quasi tutto il tracciato di progetto, che si presenta pressoché costantemente in galleria, ricade su aree sottoposte al vincolo. In particolare dalla Galleria Villa Carcina fino a Lumezzane, ad esclusione del tratto in corrispondenza del Viadotto Faidana, ci troviamo in zone vincolate;
- il fiume Mella, lungo un tratto che riguarda il territorio di progetto, è inoltre interessato dalle fasce fluviali definite dal “Piano stralcio per l’Assetto Idrogeologico” (PAI), redatto e adottato quale piano stralcio del Piano generale del bacino del Po. Il PAI disciplina le azioni riguardanti la difesa idrogeologica della rete idrografica del bacino del Po: in particolare il fiume Mella è oggetto di delimitazione delle fasce fluviali nel tratto compreso tra il comune di Concesio e la confluenza in Oglio. Analizzando il tracciato da monte verso valle il S.I.A. individua i tratti del raccordo autostradale che ricadono all’interno delle suddette fasce fluviali:
 - il tratto compreso tra il confine fra Villa Carcina e Concesio, poco a monte della confluenza del torrente Valpiana, e la località San Vigilio, ricade all’interno delle fasce A e B;
 - nel tratto a valle della barriera di esazione pedaggi fino alla confluenza del torrente Tronto nel Mella, il tracciato ricade all’interno delle fasce A e B;
 - nel tronco compreso tra la confluenza in Mella del Torrente Tronto nel comune di Concesio, scendendo verso valle fino alla fine del progetto nel comune di Brescia, si ricade col tracciato all’interno della Fascia C;
- per l’analisi del regime vincolistico dei beni archeologici, architettonici ed ambientali nello studio di impatto ambientale sono state utilizzate, la carta archeologica, la carta del patrimonio storico-industriale e la carta dei vincoli della Provincia di Brescia e dei Comuni di Brescia, Gussago e Villa Carcina;
- riguardo il patrimonio storico-architettonico si è fatto riferimento ai dati dei Comuni interessati ed a quelli della Provincia. Dalle due carte elaborate (Carta dei Vincoli ambientali e Carta dei beni archeologici) è possibile avere un quadro d’insieme del regime di tutela dell’area;
- nell’area di studio ricadono le aree tutelate dalla L.431/’85, oggi sostituita dal D.L.gs n. 490 del 29/10/1999, (di cui alle voci Boschi e foreste e Fiumi, torrenti e corsi d’acqua);
- sono vincolati, il Fiume Mella che attraversa i comuni interessati dal progetto da Brescia a Villa Carcina e da Sarezzo a Lumezzane, ed il Torrente Gandovere, che taglia trasversalmente il comune di Rodengo Saiano. I territori coperti da boschi e foreste si trovano nei comuni di Gussago, Concesio, Villa Carcina, Sarezzo e Lumezzane;
- relativamente al patrimonio archeologico, la maggiore concentrazione di ritrovamenti è nei comuni di Concesio e Sarezzo, dovuta alla presenza dell’acquedotto Romano della Val Trompia, che può considerarsi l’elemento archeologico di maggiore rilievo dell’area di studio. Si tratta di un manufatto esaurientemente documentato dalla pubblicazione a cura della Comunità Montana della Valle Trompia e della Soprintendenza archeologica della Lombardia (Antichi acquedotti del



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

territorio bresciano). Le sezioni ed i profili riportati nel volume hanno consentito una progettazione attenta ad evitare interferenze dirette con il manufatto;

- le caratteristiche geometriche del tracciato sono articolate in relazione ai diversi tratti come di seguito sintetizzati;
- da Ospitaletto a Ronco di Gussago il tracciato si mantiene in sede esistente con un unico asse longitudinale caratterizzato da raggi planimetrici variabili tra un minimo di 1000 m ed un massimo di 3200 m. Altimetricamente la pendenza massima delle livellette di questo asse è dell'ordine di 3,75%, mentre i raggi verticali di raccordo tra le livellette variano tra 4500 m e 10000 m per i raggi concavi e tra 6500 m e 30000 m per i raggi convessi;
- da Ronco di Gussago a S. Vigilio di Concesio il tracciato percorre due assi diversi, uno per la carreggiata sud (nuova realizzazione) ed uno per la carreggiata nord (adeguamento in sede S.P. 19). Questi due assi hanno caratteristiche planoaltimetriche differenti. Infatti l'asse della carreggiata Sud presenta raggi planimetrici variabili tra un minimo di 500 m ed un massimo di 4000 m, quello della carreggiata Nord invece ha un raggio planimetrico minimo di 500 m ed un massimo di 3204 m. La pendenza massima longitudinale dei due assi è uguale e pari a 4,54%. Le livellette sono raccordate da raggi altimetrici concavi variabili tra 7500 m e 8000 m per l'asse della carreggiata Sud e da un unico raggio di 17500 m per l'asse della carreggiata Nord; quelli convessi invece variano tra 4500 m e 12000 m per l'asse della carreggiata Sud e tra 2500 m (imbocco galleria Gussago Est esistente) e 25000 m;
- da S. Vigilio di Concesio allo svincolo di Concesio il tracciato ritorna in un unico asse, caratterizzato da raggi planimetrici variabili tra 500 m e 3000 m. La pendenza longitudinale massima di quest'ultimo tratto si mantiene uguale a quella degli altri assi, ovvero 4,54% e dato che quest'asse ha una breve lunghezza si ha un unico raggio concavo di 4000 m ed un unico raggio convesso di 6000 m;
- il tratto Caserma di Papa, che si sviluppa sia in galleria che in superficie utilizzando l'esistente Tangenziale Ovest di Brescia, planimetricamente è caratterizzato da raggi planimetrici variabili tra 500 m e 2000 m. La pendenza massima delle livellette rientra nelle norme in quanto la massima è dell'ordine del 3,50%. Tali pendenze sono raccordate da un unico raggio concavo di 5000 m e da raggi convessi variabili tra un minimo di 5000 m ed un massimo di 6000 m;
- il tracciato nel Tratto Stocchetta - Concesio si mantiene inizialmente in superficie, per poi entrare in galleria artificiale in corrispondenza dello svincolo di Stocchetta e superato il quale ritorna nuovamente a raso verso nord collegandosi con lo svincolo di Concesio. Sia per il tratto in superficie che per quello in galleria il tracciato mantiene lo stesso asse principale, caratterizzato da raggi di curvatura planimetrici variabili tra 400 m e 1500 m con pendenze longitudinali che non superano il valore massimo stabilito dalle norme e cioè 5%. I raggi di curvatura altimetrici di raccordo tra le livellette variano tra un minimo di 6000 m (valore minimo adottato in corrispondenza dello svincolo, funzione della riduzione della velocità) ad un massimo di 15000 m;
- nel tratto Concesio - Lumezzane si hanno due differenti sezioni trasversali, una sezione di tipo IIa per il tratto Concesio - Sarezzo ed una sezione di tipo IV per il tratto Sarezzo - Lumezzane; alle due sezioni corrispondono differenti caratteristiche planoaltimetriche. Infatti in corrispondenza del tratto iniziale, avente sezione di tipo IIa, il tracciato presenta dei raggi minimi planimetrici di 400 m; mentre in corrispondenza del secondo tratto, con sezione di tipo IV, si hanno raggi minimi

planimetrici di 300 m. Anche i valori massimi delle pendenze delle livellette variano in funzione del tipo di strada ed in funzione della tipologia di tracciato. Infatti per il tratto con sezione di tipo IIa la pendenza massima in sede naturale è del 4.5%, in galleria è del 3.1% ed in viadotto è del 5%, mentre per il tratto con sezione di tipo IV la pendenza massima in sede naturale ed in viadotto è del 5% ed in galleria è del 3.6%. Tali livellette, per il tratto con sezione di tipo IIa, sono raccordate da raggi di curvatura minimi convessi di 7000 m e concavi di 6000 m e per il tratto con sezione di tipo IV, da raggi minimi convessi di 3000 m e concavi di 1600 m. In generale si può riassumere che le pendenze longitudinali massime adottate sono il 3% in galleria, il 5% in viadotto ed il 4.5% in sede naturale;

- sotto il profilo della funzionalità delle rete stradale, nella situazione attuale sulla S.S. 345, soprattutto tra Collebeato e Concesio fino a Sarezzo si raggiungono livelli di servizio F, che corrispondono ad interruzioni del flusso di traffico con conseguente formazione di code dietro i punti di interruzione e quindi insufficienti livelli di sicurezza compromessi proprio dalla presenza di elevati flussi di traffico che limitano anche la fruibilità dell'infrastruttura stessa. Sulla S.P. 3 e sulla S.P. 79, tra Sarezzo e Lumezzane e lungo un tratto della S.P. 19 tra il comune di Gussago e di Concesio, si hanno livelli di servizio scadenti E; in queste situazioni le velocità cominciano a diminuire sensibilmente con l'aumento del flusso di traffico, le libertà di manovra entro il flusso di traffico sono notevolmente limitate ed i guidatori risentono una riduzione dei livelli di comodità fisica e psicologica. Nei tratti rimanenti si hanno livelli di servizio variabili tra B e C, i quali si possono ritenere pressoché accettabili, in quanto sono garantite buone velocità di deflusso e un buon livello di sicurezza;
- nella situazione di progetto, sul tratto di Stocchetta il traffico tra Brescia e Concesio e lungo il nuovo percorso Sarezzo/Gardone Val Trompia/Lumezzane si attesta su valori più bassi rispetto allo stato attuale, per la redistribuzione del traffico sulla nuova rete; ciò comporta naturalmente una minore congestione per i veicoli in transito. Il traffico con destinazione Concesio e Val Trompia proveniente da Ospitaletto mantiene il medesimo percorso dello stato attuale. Secondo le conclusioni dello studio di impatto ambientale l'inserimento del nuovo asse viario, induce dei benefici generalizzati sulla rete e sul movimento della rete locale sia con riferimento al 2005 che al 2020; nello scenario 2020 si evidenzia un livello di servizio D nel tratto 98-97, mentre per il resto i livelli di servizio si mantengono su valori accettabili (compresi fra A e C), ad eccezione della tangenziale ovest di Brescia, che denuncia in tutti gli scenari futuri (con e senza intervento) livelli di servizio minimi;
- con riferimento al potenziale impatto sulla qualità dell'aria lo studio di impatto ambientale ha preso in considerazione la situazione attuale, la fase di cantiere e la situazione futura negli scenari con e senza progetto. La caratterizzazione della situazione attuale è supportata dall'analisi dei dati rilevati dalle stazioni di misura presenti nel territorio interessato dal tracciato autostradale, mentre la situazione futura è stata determinata stimando le emissioni inquinanti da traffico e simulandone la diffusione con un apposito codice di calcolo. Le previsioni elaborate con riferimento al "caso peggiore" evidenziano, in corrispondenza di alcuni fra i recettori considerati, concentrazioni medie orarie di biossido di azoto superiori al limite previsto dalle norme vigenti (valore di attenzione DMA 15.4.1994), limite che secondo le norme europee emanate nel 1999 non dovrà essere superato, a partire dal 2010, per più di 18 ore/anno. Le integrazioni analitiche, in proposito fornite,



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

evidenziano, peraltro, la scarsa rappresentatività della simulazione costruita nell'ipotesi di caso peggiore, rielaborando i calcoli sulla base della direzione del vento statisticamente più frequente ed ottenendo, in corrispondenza dei recettori considerati, concentrazioni orarie massime comunque inferiori al limite sopra citato;

- con riferimento al potenziale impatto sulle risorse idriche lo studio di impatto ambientale documenta la situazione del reticolo idrografico interferito dal progetto e lo stato di qualità delle acque. Vengono presi in considerazione i potenziali fattori di contaminazione associati sia alle attività di cantiere che alla fase di esercizio, e si descrivono le misure di carattere progettuale assunte per garantire la tutela dei corpi idrici interferiti. Sotto il profilo idraulico, lo studio di impatto ambientale documenta le analisi effettuate con riferimento alla prevista rettifica dell'alveo del fiume Mella in località Collebeato e verifica la compatibilità idraulica dell'intervento;
- con riferimento al potenziale impatto su suolo e sottosuolo lo studio di impatto ambientale contiene una articolata analisi dei profili geomorfologici, geologici, idrogeologici e pedologici del territorio interessato dal progetto, evidenziando i diversi livelli di vulnerabilità degli acquiferi ed analizzando i rischi di interferenza connessi con la realizzazione del progetto, con particolare riferimento ai tratti in galleria;
- con riferimento al potenziale impatto su flora, fauna ed ecosistemi, vengono evidenziati gli ambiti sensibili in quanto caratterizzati da varietà e significatività dei popolamenti. Tali ambiti risultano complessivamente marginali nel corridoio di diretta interferenza del tracciato, caratterizzato da un elevato livello di antropizzazione e di banalizzazione degli ecosistemi originari;
- con riferimento al potenziale impatto acustico del progetto, lo studio di impatto ambientale documenta le misure strumentali effettuate in corrispondenza di alcuni recettori significativi, con l'obiettivo di caratterizzare la situazione ante operam e di tarare il codice di calcolo impiegato per le stime previsionali. Tali stime, effettuate in corrispondenza di 179 recettori (prevalentemente edifici residenziali), sono relative alla situazione ante operam ed alla situazione post operam con e senza interventi di mitigazione. Nel complesso, i livelli sonori stimati si riducono, a valle delle mitigazioni, rispetto alla situazione ante operam in circa l'80% dei recettori, mentre nel restante 20% si prevedono incrementi del livello sonoro diurno e notturno che in alcuni casi assumono dimensioni assai significative;
- con riferimento al potenziale impatto sul paesaggio, lo studio di impatto ambientale ha analizzato le interferenze del progetto con le quattro unità di paesaggio individuate lungo il tracciato:
 - Franciacorta (tratto Passirano - Gussago);
 - ambito della città (tratto urbano della città);
 - fascia collinare pedemontana (tratto Collebeato - Villa Carcina);
 - fascia collinare e pedemontana (tratto Sarezzo - Lumezzane);
- nell'unità di paesaggio Franciacorta l'intervento progettato non modifica, se non marginalmente, la piattaforma stradale ed il tracciato esistente, rispettandone soprattutto il profilo altimetrico. Le nuove opere si riferiscono sostanzialmente ai necessari raccordi con la viabilità locale o interprovinciale. Nel Comune di Gussago e Concesio verrà realizzata una nuova galleria, per cui il tracciato non interferirà ulteriormente con un ambito sensibile sotto il profilo paesaggistico, in alcuni tratti (Navezze) già negativamente segnato dalla preesistente strada provinciale n° 19. Per il resto del tratto, l'adeguamento della S.P. 19 non prevede di alterare l'attuale geometria;

- nell'unità di paesaggio "Ambito della Città" il progetto interviene calibrando il tracciato stradale esistente di cui costituirà prolungamento verso nord, rispettando il tracciato e il profilo altimetrico, ad esclusione del tratto in galleria artificiale nella zona Caserma Papa e Via Risorgimento, per garantire la separazione della viabilità locale. Il nuovo tracciato inizia in località Stocchetta proseguendo verso nord. Le ridotte aree occupate dal nuovo tracciato riguardano la sponda sinistra del fiume Mella e che non sono utilizzate per le attività agricole;
- nell'unità di paesaggio "Fascia collinare pedemontana" il progetto si articola in relazione all'unità di paesaggio collinare in tre distinti tratti che si saldano nella zona pianeggiante a sud della strada Provinciale n.19 in sponda destra del fiume Mella;
- nel tratto Stocchetta – casello autostradale, l'alveo del fiume Mella viene rettificato, invadendo il territorio comunale di Collebeato, per consentire al nuovo tracciato stradale di mantenersi lungo la sponda sinistra dello stesso utilizzando le residue aree marginali agli ambiti urbanizzati, e salvaguardando gli elementi di naturalità riscontrabili ad ovest del fiume in territorio di Collebeato;
- nell'unità di paesaggio Fascia collinare e pedemontana il tracciato è quasi totalmente in galleria, quindi non presenta interferenze con il sistema di paesaggio, costituendo un elemento di interferenza paesaggistica e visuali nei soli tratti di raccordo con la viabilità esistente;
- dal punto di vista funzionale, il progetto di raccordo autostradale appare significativamente vincolato dalla natura concessionale, con particolare riferimento alla limitazione imposta alla piena funzionalità di diversi svincoli dalla previsione della barriera di esazione di pedaggio di Concesio. Sotto questo profilo, che assume rilevanza ambientale nella misura in cui le limitazioni all'uso della nuova infrastruttura si tradurranno in una minore efficacia della stessa nel drenare traffico (ed in particolare traffico pesante) dalla viabilità esistente, già oggi soggetta a livelli di congestione critici, il confronto con il proponente sviluppato nel corso dell'istruttoria ha portato ad alcune, limitate, ottimizzazioni, che non hanno però eliminato i fattori di vincolo;
- alcune modifiche ed integrazioni elaborate nel corso dell'istruttoria hanno, infatti, parzialmente migliorato la funzionalità dell'infrastruttura, soprattutto per quanto concerne le relazioni Ospitaletto-Gussago-Concesio e Brescia (Stocchetta)-Collebeato-Concesio; per quanto concerne il tratto Concesio-Lumezzane, le proposte formulate nel corso dell'istruttoria relativamente alla completezza degli accessi al nuovo raccordo autostradale si sono tradotte nella sola previsione di un possibile completamento degli svincoli di Sarezzo, e nell'adeguamento del progetto a tale previsione. Un evidente miglioramento nell'assetto viabilistico locale è garantito dal progetto, elaborato dal proponente nel corso dell'istruttoria, di adeguamento su due livelli dell'incrocio fra S.S. 345 e strada per Lumezzane;
- nondimeno, considerate anche le strette relazioni che interessano i distretti di Lumezzane e Gardone Valrompia, relazioni che nel progetto elaborato non potrebbero in nessun modo utilizzare il nuovo raccordo autostradale, si può ritenere necessario quanto meno il completamento di uno degli svincoli posti fra la barriera di Concesio e lo svincolo di Faidana (Codolazza, Villa Carcina, Sarezzo), al fine di consentire una più intensa utilizzazione della nuova infrastruttura da parte di traffici che, altrimenti, continuerebbero a gravare sulla viabilità ordinaria;
- più generalmente, nel corso dell'istruttoria sono stati individuati diversi profili, generali e puntuali, di potenziale criticità in ordine alle soluzioni progettuali adottate; il proponente ha

pe
AR



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

conseguentemente elaborato numerose varianti ed ottimizzazioni progettuali, in particolare per quanto riguarda l'assetto degli svincoli e degli accessi al raccordo autostradale, il profilo altimetrico di alcuni tratti del tracciato, i progetti di inserimento ambientale e di compensazione. Tali modifiche, puntualmente elencate nella relazione istruttoria, configurano in diversi casi un significativo miglioramento delle prestazioni funzionali ed ambientali del progetto;

- le previsioni inerenti la qualità dell'aria sono costruite a partire da dati meteorologici relativi ad un sito (l'aeroporto di Ghedi) non rappresentativo degli ambiti territoriali realmente interessati dal tracciato; a fronte di una prima analisi condotta secondo un criterio cautelativo (caso peggiore) si configura una situazione di progetto che, pur caratterizzata da concentrazioni inferiori a quelle stimate con riferimento all'attualità, evidenzia valori orari massimi delle concentrazioni di biossido di azoto che in corrispondenza di alcuni recettori sono anche significativamente superiori al valore limite di 200 g/m³. Una ulteriore elaborazione, basata sull'impiego dei dati meteorologici rilevati a Ghedi, fornisce peraltro esiti più rassicuranti in ordine alla concentrazione oraria di biossido di azoto. Il confronto, effettuato dal proponente, fra dati meteo di Ghedi e dati rilevati ad hoc lungo il tracciato evidenzia differenze (soprattutto per quanto concerne i parametri che determinano la dispersione degli inquinanti) che dovrebbero giocare a favore di concentrazioni effettive minori rispetto a quelle stimate. Nondimeno, si ritiene opportuno prevedere adeguate campagne di monitoraggio della qualità dell'aria nell'ambito coinvolto dal tracciato;
- il quadro analitico conoscitivo per quanto concerne lo stato delle risorse idriche superficiali e sotterranee ed i criteri di tutela adottati in sede di progettazione, con la previsione di specifici presidi idraulici funzionali al controllo qualitativo e quantitativo delle acque di deflusso dalla piattaforma stradale consentono di considerare sotto questo profilo compatibile l'intervento in progetto;
- la previsioni relative all'inquinamento acustico determinato dalla nuova infrastruttura evidenziano, da un lato, una consistente percentuale di recettori per i quali si ipotizza una riduzione del livello sonoro; d'altra parte, i recettori per i quali si prevede un incremento del livello sonoro risultano, in alcuni casi, esposti a differenziali elevati; così come, nel confronto fra livelli previsti e limiti di riferimento, si evidenziano ancora diverse situazioni critiche, tanto più in quanto i limiti ipotizzati dal proponente per i comuni non dotati di zonizzazione acustica risultano essere eccessivamente penalizzanti;

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. Z120020006947 della Regione Lombardia del 14 febbraio 2002, pervenuta il 26 febbraio 2002, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

lo schema di funzionamento del sistema di pedaggio:

un elemento di grande importanza da evidenziare è che il sistema, a nord del nodo di Concesio, prevedeva sugli svincoli (segnatamente "Codolazza" e "Cogozzo" a Villa Carcina e "Valgobbia"

a Sarezzo) la sola direzione sud in entrata e uscita escludendo l'uscita per chi proviene da nord e l'entrata per chi sia diretto a nord.

Tale scelta - limitativa del servizio offerto dalla nuova infrastruttura in quanto lasciava alla viabilità esistente il traffico in direzione nord generato oltre Concesio e dall'area di Gardone Valtrompia - è stata sostanzialmente corretta con l'integrazione progettuale [che, tra l'altro, elimina lo svincolo di Cogozzo e razionalizza quello di Villa Carcina - Sarezzo], compatibilmente con l'esigenza di garantire l'utilizzo efficace del sistema.

Una non ponderata soluzione degli svincoli in rapporto alla collocazione della barriera potrebbe infatti generare rilevanti atteggiamenti di elusione del pedaggio, con un immediato effetto di maggior carico di traffico sulla viabilità esistente.

Nel caso specifico l'unica soluzione alla limitazione del servizio offerto dalla nuova infrastruttura consisterebbe nell'eliminazione del punto di esazione di Concesio e nell'applicazione di sistemi di esazione automatizzata a tutti gli svincoli; in tale ipotesi la tariffa potrebbe avere caratteristiche differenziate e prevedere esenzioni o riduzioni per gli spostamenti esclusivamente locali (comuni confinanti) di utenti residenti.

Si tratta peraltro di una modalità di esazione mai attuata nella pratica e che necessita di un preliminare approfondimento di fattibilità.

La documentazione integrativa allo studio contiene in merito una specifica trattazione, che giunge a concludere circa la non attuabilità di nuovi sistemi in tempi brevi.

Tuttavia, considerato che l'attivazione di un sistema di esazione innovativo e la conseguente possibilità di realizzare svincoli completi di tutte le direzioni con l'eliminazione della barriera di Concesio avrebbero riscontri favorevoli, anche in termini di minor impatto sull'ambiente - poiché da un lato si sottrae ulteriore traffico alla viabilità ordinaria, dall'altro si eliminerebbe un'opera fortemente impattante - vi è la necessità di avviare e approfondire ulteriori valutazioni, puntando - se non a definire nuove soluzioni - almeno ad acquisire, entro i tempi della progettazione esecutiva, nuovi elementi in grado di indirizzare e prefigurare futuri interventi innovativi.

Prescrizioni per la fase di costruzione

Si tratta di prescrizioni finalizzate al contenimento delle emissioni diffuse di polveri:

- la movimentazione e il travaso di materiale polveroso dovranno essere condotte il più possibile in circuito chiuso (quali coclee e nastri trasportatori dotati di carter, trasporto pneumatico etc.).
- il materiale polverulento dovrà essere stoccato in sili dotati di depolveratore.
- i mezzi in uscita dal cantiere dovranno effettuare la pulizia delle ruote con getti d'acqua, al fine del contenimento delle polveri, ed arrecare la minor interferenza possibile con la viabilità ordinaria (evitare ore di punta)
- i mezzi di cantiere dovranno essere conformi alle più recenti norme di omologazione definite dalle direttive europee, e il livello di manutenzione garantito per tutta la durata del cantiere
- l'eventuale attività di demolizione dovrà essere effettuata, di massima, con sistemi e macchinari in grado di produrre pezzi di grosse dimensioni al fine di contenere la formazione di polveri. La frantumazione dei materiali di risulta, se eseguita in situ, dovrà avvenire in luogo chiuso e umidificato al fine di minimizzare la dispersione di polveri.
- i cumuli del materiale da riutilizzare e di recupero dovranno essere situati in zone lontane dai centri abitati e opportunamente protetti dagli agenti atmosferici



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

Prescrizioni per la fase di esercizio:

La ricerca della maggiore compatibilità dell'opera suggerisce le seguenti prescrizioni:

- dovranno essere previsti all'interno delle gallerie sistemi di ventilazione dimensionati in funzione della lunghezza del tunnel stesso, oltre ad idonei camini di evacuazione dei fumi; si dovrà controllare il rispetto dei valori limite all'interno delle gallerie e al contorno degli imbocchi a tutela dei recettori più prossimi;
- dovranno essere previsti sistemi di pulizia della pavimentazione stradale con particolare riferimento all'interno delle gallerie e delle trincee con l'utilizzo di tecnologie adatte a minimizzare la produzione e la dispersione delle polveri, che dovranno essere raccolte con idonee tecnologie;
- dovranno essere previsti sistemi di monitoraggio degli inquinanti con metodologia, strumentazione e localizzazione da concordarsi con il Dipartimento ARPA di Brescia.

Cantierizzazione e approvvigionamento degli inerti:

in sede di approvazione del progetto esecutivo dell'opera, occorre redigere il progetto dettagliato della cantierizzazione, comprendente almeno:

- la delimitazione definitiva delle aree coinvolte, i criteri e le modalità di preparazione e gestione e relativo piano di recupero finale;
- la definizione di dettaglio delle misure di mitigazione e la stima circa l'effettiva possibilità di rispettare i limiti relativi alle emissioni in atmosfera e al rumore;
- la definizione delle misure di controllo delle falde, del governo delle acque meteoriche e delle nere generate in cantiere, nonché delle acque e dei reflui da lavaggio e manutenzione dei macchinari;
- le misure previste per il superamento di difficoltà che possono determinare il rallentamento o il blocco dell'intera opera;

Approfondimenti necessari e richiesta di prescrizioni

Si ritiene opportuno evidenziare la necessità di prescrivere l'effettuazione in sede di progettazione esecutiva di una serie di approfondimenti relativamente ai temi della geologia, idrogeologia e idraulica,

Riguardo alla tutela delle acque sotterranee:

- l'attraversamento delle aree di salvaguardia delle risorse idriche destinate al consumo umano (zone di tutela assoluta e zone di rispetto dei pozzi sopra citati) è soggetto alle seguenti condizioni [v. d.lgs. 152/1999, art. 21 - d.lgs. 258/2000, art. 5]:
 - l'intervento nelle zone di rispetto è subordinato all'effettuazione di un'indagine idrogeologica di dettaglio che porti ad una loro ripermetrazione secondo il criterio temporale o idrogeologico (v. d.g.r. VI/15137 del 27.06.1996) o che comunque accerti la compatibilità dell'intervento con lo stato di vulnerabilità delle risorse idriche sotterranee e fornisca apposite prescrizioni sulle modalità di attuazione degli interventi stessi;
 - le zone di tutela assoluta (pozzo 2C di Concesio) hanno un'estensione di almeno 10 m di raggio dal punto di captazione ed inoltre devono essere adeguatamente protette ed adibite esclusivamente alle opere di captazione e ad infrastrutture di servizio; di conseguenza il tracciato stradale non dovrà in nessun caso interessare la zona di tutela assoluta del pozzo evidenziato;

- una relazione tecnica ed idrogeologica dovrà inoltre valutare le interferenze dell'opera con i diversi pozzi privati posti nelle immediate vicinanze del tracciato autostradale, in rapporto alla specifica destinazione d'uso (potabile, industriale, irriguo e zootecnico);
- si dovrà inoltre approfondire la conoscenza del fenomeno di escursione stagionale della falda freatica, dettagliando i valori riferiti all'ultimo quinquennio, in particolare nell'area in frazione Costoro di Concesio dove l'interramento delle opere potrebbe interferire con le acque sotterranee.

Circa l'interferenza con aree almeno potenzialmente instabili:

- le opere stradali ed i cantieri, identificati con le sigle 3a e 3b, ubicate parzialmente all'interno del conoide del torrente Valpiana, dovranno essere compatibili con i contenuti dello studio redatto per conto del Comune di Concesio [L. Ziliani, G. Rossi, "Verifica idraulica delle condizioni di deflusso delle portate di piena nella zona urbana della frazione Costoro"], in ottemperanza delle disposizioni dell'art. 6 della delibera di adozione del PAI, tenuto conto in particolare che l'opera ed i cantieri interessano unicamente l'area a bassa pericolosità (H2) del conoide stesso;
- va predisposto uno studio geologico ed idrogeologico finalizzato all'individuazione delle reali condizioni di stabilità del versante a monte del viadotto Val Gobbia, in territorio di Sarezzo, stante la presenza di un'area di frana attiva non perimetrata (v. "Atlante dei rischi idraulici ed idrogeologici" del PAI).

Riguardo al governo delle acque superficiali e al rapporto con le fasce fluviali:

- la progettazione esecutiva delle opere stradali all'interno delle fasce fluviali definite dal PAI, in quanto non altrove localizzabili, dovrà risultare conforme alle norme di attuazione del piano stesso, ed in particolare degli artt. 29, 30, 31 e 38; ci si riferisce soprattutto all'intervento presso la frazione Campagnola di Concesio, in prossimità di una "fascia B di progetto" del fiume Mella (fogli 099 sez. II e 121 sez I del PAI), per cui si dovrà tenere conto che ".....i confini della fascia B si intenderanno definiti in conformità al tracciato dell'opera idraulica", mentre non si dovranno operare interventi "che comportino una riduzione apprezzabile o una parzializzazione della capacità d'invaso, salvo che questi interventi prevedano un pari aumento della capacità di invaso in area idraulicamente equivalente";
- le norme e le metodologie previste dal PAI e dalla direttiva n. 2/1999 dell'Autorità di bacino del Po vanno applicate anche per i tratti del Mella e per gli altri corsi d'acqua sprovvisti di mappatura delle fasce fluviali; tale riferimento vale, naturalmente, per tutte le opere idrauliche comprese nel progetto in esame, comprese quelle introdotte dalle integrazioni progettuali, cioè il nuovo ponte sul Mella a Collebeato e gli attraversamenti dei torrenti Vaila e Gandovere sulla bretella tra la S.S. 510 e la zona sud di Gussago (S.P. 45); per questi ultimi corsi d'acqua si segnala l'esistenza di uno studio idraulico, redatto a cura della provincia di Brescia, del quale si dovrà tenere conto per una corretta valutazione delle interferenze delle opere in oggetto;
- richiamate nuovamente le motivazioni prodotte dal Proponente con la documentazione integrativa, si suggerisce - anche alla luce delle numerose e articolate osservazioni prodotte in merito da cittadini, Comitati ed Enti locali - un ulteriore affinamento, in sede di



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- progettazione esecutiva, delle analisi territoriali, per accertare l'effettiva necessità dello spostamento dell'alveo del Fiume Mella;
- circa il torrente Faidana, si segnala che esso è oggetto di uno studio idraulico curato dalla Regione ai sensi della l. 267/1998, e i cui risultati dovranno essere tenuti in considerazione nella progettazione esecutiva; inoltre lo svincolo sulla S.P. 3 (Sarezzo - Lumezzane), che comporta la tombinatura del torrente, contrasta con l'esplicito divieto del d.lgs. 152/1999; il progetto dei manufatti, in sede esecutiva, dovrà pertanto prevedere un adeguamento a tale norma di sicurezza;
 - in fase esecutiva dovranno essere previste tutte le opere accessorie (cunette, tombinature, vasche di raccolta) atte a garantire la salvaguardia qualitativa del paleoalveo del fiume Mella, che è sede di acquiferi di portate anche elevate (superiori a 20 l/s), captate per uso idropotabile;
 - relativamente agli imbocchi delle gallerie, si raccomanda la realizzazione di idonee opere drenanti atte ad assicurare la raccolta e lo smaltimento delle acque di ruscellamento superficiale;

E' infine opportuno redigere una relazione tecnica finalizzata ad accertare la potenziale influenza negativa che gli scavi delle gallerie mediante esplosivo possono comportare sulle portate delle due opere di captazione del Comune di Gussago (G8 e G10) e di quella del Comune di Lumezzane (L3) poste a ridosso del tracciato stradale; si dovrà altresì individuare la necessità/possibilità di ricorrere ad eventuali tecniche alternative di abbattimento della roccia; si sottolinea in ogni caso la necessità di salvaguardare le opere di presa esistenti in quanto generalmente negli ambiti territoriali montani, gli acquiferi appaiono più limitati e meno protetti naturalmente, e quindi risulta prevalente l'interesse pubblico finalizzato a garantire la loro tutela.

Rumore e vibrazioni- approfondimenti e prescrizioni

Si ritiene necessario affinare in fase esecutiva lo studio fornendo dati sui livelli di immissione ante operam in corrispondenza di quei recettori (circa una ventina) per i quali non vengono riportati nella scheda i livelli ante operam: questi dati, per le considerazioni fatte sopra, andrebbero più convenientemente ricavati con opportune rilevazioni fonometriche.

Andrebbe verificato, più approfonditamente l'impatto sui recettori che risultassero esposti in particolare alle emissioni sonore prodotte dagli svincoli: nel caso di impatto significativo occorre adottare opportune opere di mitigazione (come l'apposizione di ulteriori barriere che schermino specificamente queste emissioni).

L'azione di mitigazione non dovrebbe limitarsi ad assicurare il rispetto dei limiti ma tendere anche a minimizzare l'impatto acustico della infrastruttura inteso come incremento, in corrispondenza dei recettori, dei livelli di immissione rispetto alla situazione ante operam; si evidenzia al proposito che risultano dalle schede di sintesi del clima acustico alcuni casi in cui il livello post operam, pur essendo - con le mitigazioni - inferiore al limite di riferimento, tuttavia supera in modo significativo (anche 18 dB(A)) il livello ante operam.

Dovrà essere realizzato un monitoraggio post operam con opportune rilevazioni fonometriche al fine di verificare il rispetto dei limiti e le previsioni dello studio; in particolare apposite rilevazioni fonometriche dovranno verificare l'efficacia delle opere di mitigazione: se necessario dovranno essere realizzati ulteriori interventi di mitigazione (quali prolungamenti e innalzamenti delle

barriere ed apposizione di nuove barriere lungo tratti in cui queste non fossero state inizialmente previste).

Ciò vale anche per quanto riguarda le vibrazioni, specialmente in prossimità di alcuni edifici posti a brevissima distanza dalle gallerie (es. la scuola media a S. Vigilio di Concesio).

Il gestore della infrastruttura dovrà provvedere alla manutenzione delle opere di mitigazione sostituendo le parti che risultassero danneggiate o deteriorate con altre di prestazioni non inferiori in modo da assicurare il perdurare nel tempo della efficacia della azione di mitigazione.

Valutazioni paesistiche e prescrizioni

La necessità di garantire il miglior inserimento paesistico della nuova infrastruttura, coniugando il nuovo tracciato stradale con il rispetto dei valori paesistici esistenti, richiede che nella fase di redazione del progetto esecutivo si tenga conto delle indicazioni di tutela di seguito riportate.

o Tratto da Ospitaletto-A4 a Concesio

Considerato che la zona interessata dallo svincolo di Ospitaletto - Passirano è caratterizzata da colture agricole e cascine di notevole interesse ambientale-storico, si dovrà prestare particolare attenzione alla presenza dell'edificio sito tra la Cascina Palazzina e l'attuale S.P. 19, tutelato ai sensi del d.lgs. 490/1999, e per il quale è in corso l'istruttoria per l'apposizione di vincolo monumentale (v. nota della Soprintendenza Beni Culturali del 12.07.2001).

Uguale attenzione dovrà essere posta nella realizzazione dello svincolo di Rodengo Saiano in relazione alla presenza del nucleo storico di Colombarotto.

o Tratto Concesio - Collebeato - Brescia

Sul piano paesistico, le attenzioni da porre in questo tratto richiamano elementi già evidenziati in relazione ad altri aspetti progettuali o componenti ambientali:

- l'area interessata dallo svincolo Concesio risulta in ambito vincolato, ricadendo nella fascia del fiume Mella e, seppure per fasce marginali, in area boscata; va quindi contenuta il più possibile l'occupazione di suolo, già ridimensionata con le modifiche del novembre 2001; anche sotto questo aspetto, la possibilità di utilizzare per la riscossione del pedaggio esclusivamente la tecnologia "telepass" potrebbe determinare una ulteriore riduzione di superficie delle opere, eliminando l'interferenza dei manufatti con le prime pendici del monte Scapia;
- si richiama la necessità - dopo aver ulteriormente approfondito e dettagliato le motivazioni della deviazione del corso del Mella - di ricostruire con particolare cura la nuova area golenale;
- si ritiene opportuno limitare il più possibile l'ingombro dello svincolo di Stocchetta.

o Tratto Concesio - Villa Carcina - Sarezzo - Lumezzane

Si suggerisce l'opportunità che l'attraversamento del Mella presso lo svincolo di Codolazza, tra Concesio e Villa Carcina, avvenga a carreggiate ravvicinate, per la minore interferenza con il fiume Mella e con il torrente Codigolo.

Riguardo alle opere che interferiscono con torrente Faidana, la progettazione esecutiva del raccordo con la S.P. 3 dovrà garantire il massimo rispetto dell'andamento del corso d'acqua (anche in riferimento alla inopportunità del tombinamento richiamata in 2.4.2).

Si porrà opportuna attenzione alla salvaguardia dei resti archeologici dell'acquedotto romano della Valtrompia, presenti nel tratto terminale dello svincolo per Sarezzo.



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

Infine, per lo svincolo in località S. Apollonio di Lumezzane si dovrà limitare al massimo l'emergenza dei manufatti proposti dal piano campagna.

impatto complessivo sul territorio; interventi di mitigazione e compensazione

Gli interventi di mitigazione descritti riguardano essenzialmente due aspetti: l'installazione di barriere fonoassorbenti e alcune opere a verde. Queste tuttavia sono di fatto viste come interventi di tipo estetico e paesaggistico, mentre non viene sviluppata la possibilità di introdurre sostanziali opere di mitigazione, di recupero e compensazione ambientale. Il problema dell'impatto sugli ecosistemi viene sostanzialmente banalizzato, come si nota dall'approccio meramente idraulico circa l'interferenza con i corsi d'acqua.

Da questa impostazione si discosta, in positivo - come già evidenziato - la modifica progettuale introdotta circa la sistemazione del tratto deviato del fiume Mella.

Rimangono poi aperte alcune questioni di compatibilità del progetto con vincoli, situazioni territoriali e progetti locali che vengono di fatto subordinati alla realizzazione dell'infrastruttura; lo studio fa occasionalmente cenno ad alcuni problemi, la cui soluzione non viene però affrontata, ma rimandata al futuro. Ad es.:

- si afferma che è "ancora in corso" la verifica della compatibilità con il tracciato della metropolitana leggera (metrobus); più che di un problema di tracciato, si tratta di definire il senso stesso del metrobus nel contesto delineato dalla presenza dell'autostrada: la sua "appetibilità", la capacità di attirare utenza, la convenienza complessiva (il costo si aggira sui 500 milioni di €); il metrobus rischia così di subire la concorrenza dell'autostrada, risultandone perdente;*
- non si evidenzia nello studio uno sforzo significativo per adattare il progetto a obiettivi ed esigenze del territorio quali la tutela del fiume Mella e degli altri corsi d'acqua; non si affronta il tema degli effetti dell'opera sulla possibilità di realizzare il progettato Parco delle Colline e del Mella e le opere e funzioni connesse (es. pista ciclopedonale lungo il fiume);*
- sebbene le immediate ricadute urbanistiche del progetto non siano tali da pregiudicarne la fattibilità, lo studio sostanzialmente ignora il tema del futuro governo locale del territorio, ovvero gli effetti a medio termine dell'opera sulla pianificazione locale (PRG, piani di zonizzazione acustica); si dichiara esplicitamente che i Comuni dovranno modificare i propri strumenti urbanistici in funzione dell'autostrada, e che ciò dovrà avvenire "tramite condivisione, non solo recepimento"; tuttavia non è esposto un percorso attraverso cui ciò possa avvenire; si richiama qui la riflessione già esposta in 2.2.*

Riguardo agli impatti sul tessuto urbano dei Comuni interessati, rimangono comunque ancora da sviluppare e risolvere problemi localizzati in alcuni ambiti:

- a Concesio, frazione S. Vigilio, dove si ha la prossimità dell'infrastruttura al cimitero, al campo sportivo, alla scuola media, ad insediamenti in loc. Selva;*
- al confine tra Concesio (Codolazza) e Villa Carcina (loc. Carcina): qui il nodo tra autostrada e S.S. 345 condiziona pesantemente la situazione ambientale, sia in fase di cantiere che di esercizio; nuclei residenziali si trovano vicini (35 m) all'imbocco delle gallerie, quindi inevitabilmente soggetti allo scarico dei gas, e a ridosso della rotatoria destinata a raccogliere elevati flussi di scambio tra le due arterie; non sono previsti interventi di protezione dal rumore;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/26685 del 12 luglio 2002, pervenuta in data 15 luglio 2002, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

con apposita istanza del 1.2.01 prot. n. 107 DCA/SeM/Sem la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova ha chiesto la valutazione di pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349, sul progetto definitivo del "Raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Valtrompia".

A riguardo la Soprintendenza per Beni Archeologici della Lombardia, con nota n. prot. 2868 del 9/4/01, n. prot. 15113 del 24.12.01 e n. prot. 1913 del 22.2.02 ha espresso parere di massima favorevole al progetto sopraindicato precisando quanto segue.

Data l'alta frequenza di siti archeologici, particolarmente d'età romana e medioevale, rilevati nella zona settentrionale della Franciacorta e lungo il tracciato Concesio – Lumezzane, si ritiene indispensabile il controllo archeologico di tutte le opere di scavo e sbancamento anche di modesta profondità. Saranno pertanto da eseguire sotto costante controllo della Soprintendenza:

- a) le opere di scavo del livello agricolo e della porzione di terreno immediatamente sottostante;*
- b) le opere di sbancamento;*
- c) tutti gli scavi richiesti per l'esecuzione di opere accessorie.*

Qualora i controlli di cui sopra portassero al ritrovamento di strutture o stratificazioni d'interesse archeologico (la cui presenza, sulla scorta dei dati esistenti e sulla scorta di altri indizi, si presume probabilmente più fitta nei tratti Svincolo Rodendo Saiano – Svincolo Gussago – Svincolo Concesio – Località Codolazza – Località Cogozzo – Sarezzo – Svincolo Lumezzane; località per le quali sarebbero opportune indagini preventive) detta Soprintendenza valuterà volta per volta l'opportunità e le modalità dell'esecuzione dei sondaggi, saggi limitati o scavi estensivi in relazione all'importanza dei rilevamenti.

Tanto i controlli preventivi o in corso d'opera quanto gli eventuali scavi archeologici verranno diretti e seguiti da detta Soprintendenza ai sensi dell'art. 85 del D.Lgs 490/1999 e dovranno essere materialmente effettuati da ditte specializzate in ricerche archeologiche, con provata esperienza nell'ambito dello scavo di siti storici e preistorici.

Con nota prot. ST/407/5348 del 27.06.2001 questa Direzione Generale ha richiesto un approfondimento progettuale volto da un lato a minimizzare l'ingombro territoriale e l'intrusione paesaggistica dell'infrastruttura, dall'altro a potenziare gli interventi di mitigazione capaci di migliorarne l'inserimento nel contesto ambientale. Parimenti la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Brescia, con nota n. 10554/8401 del 12.07.2001, ha chiesto una serie di approfondimenti progettuali e conseguenti varianti in quanto il tracciato in linea generale presenta, dal punto di vista della tutela paesaggistica, elementi irrisolti di seguito indicati:

- il ricorso frequente all'interramento o alla deviazione dei corsi d'acqua, in particolare quello del fiume Mella, in quanto beni tutelati per legge ai sensi dell'art. 146 del D.L. 490/99;*



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- trasformazione della rete viaria locale in percorso autostradale e/o svincoli con talvolta perdita dei valori storici intrinseci o conferma di percorsi già oggi bisognosi di ridimensionamento e di riqualificazione;
- proposta di manufatti (svincoli, ponti viadotti ecc.) non sempre studiati in coerenza con la morfologia del terreno, con la presenza di insediamenti residenziali o storici.

La Società, con nota del 5.11.01 n. prot. 7275 DCA/SeM/SeM, del 11.12.01 n. 8567 DCA/SeM/SeM e del 8.3.02n. prot. 1997 DCA/SeM/SeM ha prodotto elaborati integrativi allo Studio d'Impatto Ambientale.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Brescia, con nota n. 18465 del 13.02.2002, avendo valutato che la variante presentata dalla Società prevede una riduzione generalizzata della superficie occupata dalle opere previste, leggere modifiche di tracciato e interventi di mitigazione ambientale, e che risponde puntualmente ai rilievi mossi; avendo ritenuto altresì che il tracciato proposto, ai fini di una valutazione globale dell'opera, è per molti tratti l'unico possibile, e che all'imbocco della Valtrompia le poche porzioni di territorio libero da insediamenti industriali, artigianali e residenziali di qualche pregio paesistico sono state interessate anche recentemente dall'ulteriore, spesso caotica, espansione degli abitati, sulla quale si ritiene ugualmente utile concentrare gli sforzi di tutela dei residui valori paesistici; detta Soprintendenza tutto ciò premesso, ha reputato il progetto variato in linea di massima assentibile ai fini della compatibilità paesaggistica.

Per quanto riguarda il tracciato già definito, la stessa Soprintendenza così si è espressa con la nota precitata:

"...si ritengono le osservazioni relative al possibile spostamento o soppressione della "bretella" presso lo svincolo di Codolazza accoglibili, e dunque il tracciato originalmente concepito approvabile;

" si richiede, per la definitiva valutazione, di inviare quanto prima simulazione fotografica della soluzione definitiva per i seguenti tratti:

- comune di Gussago, all'uscita occidentale e sino all'inizio dell'abitato, con vista da sud (colline della Madonna della Stella);
- comune di Sarezzo, all'ingresso della Valgobbia, in corrispondenza del previsto viadotto Valgobbia, con vista da nord;

Per ciò che riguarda le varianti inserite nell'ultimo progetto:

si richiede lo stralcio della prevista strada di accesso dal raccordo autostradale della Stocchetta all'area industriale di Collebeato, che viene ad interessare un'area di pregio ancora non urbanizzata, e che non risulta sufficientemente sviluppata e motivata;

si ritiene infine utile una separata valutazione dei progetti dei nuovi manufatti - opere d'arte (soprattutto ponte sul Mella a Codolazza e viadotti della Valgobbia) per i quali si ritiene utile, ai fini di un ottimale ambientamento, un approfondimento della soluzione architettonica in sede di esecutivo".

A seguito dell'inoltro, da parte della Società con nota del 08.03.2002 prot. n. 1997 DCA/ScM/ScM, delle simulazioni fotografiche richieste, la Soprintendenza suddetta con nota prot. n. 2550 del 13.03.2002 ha ritenuto che l'impatto delle nuove opere in comune di Gussago (dalla galleria Gussago sino all'inizio dell'abitato) sia compatibile con l'esigenza dei valori paesistici

dell'area; e che il progetto del previsto viadotto Valgobbia (tratto Sarezzo – Lumezzate), per il notevole impatto paesistico, debba essere sostanzialmente rivisto, spostando il tracciato il più possibile vicino alla ripa montana, al fine di diminuire l'altezza eccessiva dei piloni di sostegno.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto; in conformità dei pareri espressi dalle Soprintendenze competenti; viste e valutate le osservazioni pervenute da parte di comitati e soggetti interessati al procedimento ai sensi della legge n. 241/1990; considerato che uno dei principali elementi di supposta incompatibilità del progetto che si può evincere dalle osservazioni è costituito dall'esatta tipologia stradale dell'opera in quanto se trattasi di raccordo autostradale, come sembra emergere dalla normativa vigente, non vi sarebbe necessità di aree di pedaggio; considerato che la questione non è di stretta competenza di questa amministrazione ma sicuramente lo è l'effetto in quanto a maggiore occupazione di territorio tutelato con la conseguente compromissione di territorio tutelato in quanto il previsto svolgimento del percorso autostradale con i relativi svincoli, aree di servizio e di pedaggio in aderenza al fiume Mella invaderebbe buona parte delle residuali aree verdi e coltivate (tra cui la zona del comune di Brescia destinata a Parco paesistico e quella del comune di Sarezzo destinata a Parco del Mella) che lo costeggiano e che costituiscono insieme al fiume una articolata seppur ristretta fascia la quale mantiene caratteristiche naturali da preservare e potenziare e rappresenta l'unico percorso pianeggiante non antropizzato, trovandosi al fondo di una valle densamente occupata da insediamenti industriali e abitativi;

per quanto sopra visto e considerato si ritiene di poter esprimere, parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale sul progetto del raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Valtrompia, a condizione che vengano recepite tutte le prescrizioni espresse dalle soprintendenze, così come sopra evidenziate, e che venga approfondita l'effettiva necessità di prevedere aree di pedaggio che comportano una notevole compromissione di aree tutelate non antropizzate;

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

Comitato di Villa Carcina - petizione di 37 cittadini:

- la costruzione dell'autostrada danneggerebbe il tratto e l'alveo del fiume Mella, utilizzato dalle persone per camminare, per fare jogging e per la transumanza di greggi di pecore;
- si richiede l'abolizione della rotatoria prevista nella località Strà in quanto provocherebbe un aumento dei gas di scarico e delle polveri sottili;
- il progetto prevede l'interramento di un torrente che nel passato ha già provocato gravi danni alle abitazioni vicine;
- l'autostrada verrà costruita perché l'Ente Autostrade ha la sicurezza di proseguire verso il Brennero, quindi verso il centro Europa, aumentando certamente il traffico della Valtrompia. Si chiede che l'opera venga realizzata in galleria;
- si ravvisa la non utilizzabilità da parte dei residenti dell'autostrada della Valtrompia e l'inutilità degli svincoli intermedi;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- la realizzazione dell'autostrada provocherà un aumento drammatico dell'inquinamento di una valle che ha già di suo il più alto numero di casi di tumore in tutta la Lombardia;
- la realizzazione dell'autostrada è un'opera necessaria solo per il traffico proveniente dal nord-ovest dell'Italia settentrionale verso il centro Europa;
- ci si oppone alla realizzazione della rotatoria di 80 m. di diametro che rasenta le abitazioni e che provoca un aumento del traffico locale, che diventerebbe più pericoloso e complicato per la viabilità dei residenti. Inoltre si avrebbe un aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico;
- non viene preso in considerazione alcuno scenario alternativo;
- l'autostrada correrà a fianco della, per ora progettata, metropolitana leggera della Valtrompia. Lo spostamento del traffico individuale dall'automobile alla metropolitana libererebbe l'esistente strada statale che sarebbe sufficiente a sostenere un traffico ridotto. Ci si chiede che vantaggi possano avere i residenti dalla realizzazione dell'opera;
- la realizzazione della rotonda di accesso all'autostrada in territorio di Villa Carcina, al confine con il Comune di Concesio, comporta l'abbattimento di un immobile attualmente adibito ad abitazione e deposito di materiali. Lo spostamento della rotonda di 8-10 m. ad ovest ne eviterebbe la demolizione e la compromissione della mia attività lavorativa;
- inoltre si ravvisa che le demolizioni di fabbricati sulla S.S. 345 riguardano tutte case abitate. Pertanto si chiede che i rilevatori facciano meglio il loro lavoro;
- si ridurrebbero ulteriormente le già esigue zone verdi;
- i raccordi con l'autostrada saranno inutili per la popolazione che per le attività, sia commerciali che civili, utilizzerà le strade già esistenti;
- gli abitanti della aree limitrofe alla rotatoria saranno danneggiati da un aumento dell'inquinamento da gas di scarico e dell'inquinamento acustico;
- è previsto l'interramento di un torrente che è scarico di montagna e che in passato ha provocato gravi danni per la violenza del suo corso;
- non si comprende come si possa accedere alle proprietà dato che nel progetto definitivo non sono previsti passaggi;
- si potrebbe avviare all'abbattimento degli immobili mantenendo il tracciato attuale della S.S. 345 e restringendo un poco la stessa rotonda;
- il raccordo autostradale in zona sud del Comune di Villa Carcina (loc. Strà) comporterà una concentrazione ed un rallentamento del traffico dando luogo, così, all'aumento dei gas di scarico e del rumore (per le frenate e le accelerate);
- il passaggio dell'autostrada in galleria sarebbe la soluzione ideale. Ci si oppone alla realizzazione della rotonda;
- non si comprende se sarà possibile l'accesso alle proprietà, visto la triplice riga che circonda la rotonda;

Comitato Oltremella (BS) – petizione di 1588 cittadini:

- il progetto non prevede l'allacciamento viario diretto dell'Acciaieria Ori Martin, situata sul fianco del raccordo autostradale, con la tangenziale, in questo modo non si smaltirà il traffico di afflusso all'Acciaieria che continuerà a gravare sulle vie della città;
- non si comprende come mai una strada costruita con le nostre tasse debba essere ceduta ad una Società privata come la Serenissima;

- tale progetto è in contraddizione con uno sviluppo viario basato sul trasporto non su gomma (metropolitana) sostenuto dalla stessa Amministrazione Comunale;
- esiste già un raccordo che dall'autostrada porta all'inizio della Valtrompia (Ospitaletto-Concesio), appare illogico intasare il centro cittadino con il traffico pesante data la presenza dell'Iveco in pieno centro urbano;
- la presenza di monumenti storici ed architettonici (fornaci di Ponte Crotte) fa sì che la costruzione di un nuovo ponte e del raccordo autostradale metta a rischio la loro conservazione;
- la presenza di alberi da frutto, che fanno di questa parte della città un luogo di attività economica e di bellezza naturale, verrà compromessa dalla costruzione del raccordo autostradale;
- la chiusura dell'intersezione tra Via Milano e la tangenziale ovest di Brescia determinerà un aumento del traffico urbano di accesso ed uscita dal tratto cittadino di raccordo autostradale sul cavalcavia di Via Volturmo, generando, così, per gli abitanti dei quartieri adiacenti lo svincolo, ulteriori pericoli e danni ambientali oltre a quelli impliciti nel progetto;
- l'aumento di inquinamento dovuto alla realizzazione del progetto farà aggravare le patologie legate all'apparato respiratorio degli anziani;
- i numerosi residenti nei caseggiati di Via Panigada, che si affacciano direttamente sulla tangenziale ovest di Brescia, saranno ulteriormente danneggiati dall'aumento del traffico e della velocità sul raccordo autostradale;
- la realizzazione del nuovo ponte sul fiume Mella in zona "ponte Crotte" coinvolge un tratto di argine già duramente colpito dalle piene degli anni precedenti;
- per costruire il raccordo autostradale viene spostato il letto del fiume Mella di circa 800 metri con tutte le problematiche che questo comporta;
- il raccordo autostradale passa troppo vicino alle scuole e le misure di mitigazione risultano insufficienti;
- l'aumento di inquinamento e di traffico renderà più difficoltoso e pericoloso percorrere questa parte della città;
- la realizzazione del raccordo autostradale della Valtrompia mediante l'adeguamento della tangenziale ovest di Brescia è incompatibile con la necessità di recupero e salvaguardia degli argini del fiume Mella e con il progettato "Parco del Mella";
- la presenza in questa parte della città del costituendo Parco delle Colline, fa sì che la costruzione del raccordo autostradale trasformi il territorio rendendo difficile il mantenimento del parco come era nel progetto iniziale;
- nelle immediate vicinanze della tangenziale ovest di Brescia, in Via Panigada, è situata la Direzione del XI Circolo Didattico con annessa scuola materna ed elementare per le quali la soluzione di barriere antirumore rappresenta un semplice palliativo;
- è necessario prolungare il tratto interrato del raccordo autostradale che si sviluppa sul tracciato della tangenziale ovest di Brescia sin oltre il punto di intersezione con Via Milano sfruttando le pendenze già esistenti. In questo modo si potrebbero ridurre, almeno in parte, per i residenti nel quartiere Fiumicello, le esalazioni ed il rumore già oggi elevati ed in futuro insostenibili;
- si chiede che la tangenziale nella zona di Via Panigada sia fatta passare in galleria;
- sembra che l'attraversamento di un centro ad alta densità abitativa da parte del raccordo autostradale vada in senso contrario alle indicazioni dell'ultimo rapporto del Ministero



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- dell'Ambiente, che individua il traffico come una delle maggiori cause dell'inquinamento delle città;
- nel progetto non è contemplata per la cittadinanza di Brescia alcuna misura di compensazione ambientale, economica o di altra natura al grave danno arrecato dall'attraversamento cittadino del raccordo autostradale sul tracciato dell'attuale tangenziale ovest;
- ancora una volta viene privilegiato il trasporto privato e su gomma a scapito dell'ambiente e della salute dei cittadini;
- gli immobili situati sulla via G. Oberdan verranno ulteriormente sacrificati da barriere antirumore dell'altezza di 5 metri la cui efficacia risulterà peraltro fortemente attenuata dalla eccessiva vicinanza dei caseggiati al bordo della strada;
- il valore, effettivo e di mercato, degli immobili situati nelle vicinanze della tangenziale ovest di Brescia e sulla Via G. Oberdan, subirà forti ribassi a causa dell'ulteriore peggioramento delle già critiche condizioni ambientali;
- la costruzione del raccordo autostradale aumenterà il traffico intorno ad esso, inoltre gli svincoli di Via Volturmo risulteranno stracarichi di veicoli con aumento di inquinamento e di pericolosità;
- la costruzione del raccordo autostradale determinerà un aumento dell'inquinamento atmosferico;
- far attraversare la città da un raccordo autostradale va contro la salvaguardia della salute dei cittadini sia per l'aumento del traffico, che dell'inquinamento;
- la trasformazione della tangenziale ovest di Brescia in tratto di raccordo autostradale da e per la Valtrompia, determinerà un sensibile e progressivo aumento del flusso veicolare, in particolare del traffico pesante, all'interno del tessuto cittadino, con gravi conseguenze per la qualità dell'aria e per l'aumento del rumore;
- l'autostrada correrà al fianco della, per ora, progettata metropolitana leggera. Si ritiene che lo spostamento del traffico individuale, e soprattutto quello delle merci, dall'automobile alla metropolitana possa liberare l'esistente strada statale rendendola nuovamente sufficiente a sostenere il traffico;
- l'aumento di traffico veicolare incrementa forzatamente la percentuale di incidenti. Oltre ad una questione di sicurezza, bisogna tenere presente che un'autostrada aumenta i rischi di malattie tumorali e che la salvaguardia della salute dei cittadini è un preciso dovere degli Enti locali;
- Collebeato è sempre stato un rifugio dal caos della città: l'autostrada in questione distrugge anche quest'ultima speranza;

Comitato viabilità interna di Concesio e autostrada Valtrompia (BS) - petizione di 1125 cittadini:

- con la realizzazione di questa autostrada la S.P. 19, che attualmente collega con Gussago-Ospitaletto, all'altezza circa del cimitero di San Vigilio, diverrebbe autostrada. Gli automobilisti che attualmente usano la S.P. 19 e che in futuro non vorranno pagare il pedaggio (molti sono gli operai diretti a Lumezzane o nelle zone industriali della Franciacorta), si riverserebbero sulle strade interne dei paesi di Villa e San Vigilio determinando un peggioramento della viabilità interna dei paesi, per altro già abbastanza critica;
- questo progetto divide il paese di San Vigilio in due parti infatti l'attuale S.P. 19, se l'autostrada venisse realizzata, segnerebbe una linea di confine tra il paese e la zona della Valle Sorda e della

- Selva. Il nostro paese è già diviso dal resto del Comune dal fiume Mella e dalla S.P. 345, con l'autostrada questo isolamento verrebbe appesantito ulteriormente;
- la costruzione dell'autostrada determinerebbe un aumento di traffico e dell'inquinamento sia acustico che atmosferico. Si chiede la realizzazione dell'autostrada completamente in galleria con tutti i moderni sistemi di abbattimento dei gas inquinanti;
 - da parte dell'Amministrazione Comunale di Concesio non sono state fatte a tutt'oggi assemblee pubbliche per informare i cittadini di quanto si stia progettando sul territorio. Questa mancanza di informazione e di coinvolgimento della popolazione non rispetta quanto stabilito dalla Direttiva CEE85/377;
 - il progetto prevede a San Vigilio la realizzazione di una galleria artificiale di 573 m proprio a fianco della Scuola Media;
 - il Centro Sportivo Polivalente "Aldo Moro", dotato di campi da tennis, campi da calcio, piste di atletica e di pattinaggio, verrà a trovarsi a pochi metri dai caselli autostradali e dal confluire dei due raccordi;
 - l'unica zona rimasta a San Vigilio-Concesio per fare passeggiate in pianura è l'argine del fiume Mella. Anche se a fianco dell'autostrada faranno una pista ciclabile, non è certo salutare e rilassante passeggiare ai bordi di un'autostrada;
 - nel Protocollo d'Intesa del 1998 fra la Regione Lombardia, Provincia di Brescia, Comune di Brescia, Anas, Soc. Autostrade, Centro Padane, Comunità Montana, all'art. 9 si afferma che "la Regione Lombardia e la Provincia di Brescia, coinvolgendo le Comunità Montane interessate, si impegnano ad avviare gli studi di fattibilità dei collegamenti tra il raccordo in oggetto della presente intesa e le Valli, Valle Sabbia, alta Valle Trompia e Val Camonica". Ci si chiede se lo studio di impatto ambientale abbia previsto questo collegamento;
 - preoccupa il previsto spostamento del fiume Mella a causa dei frequenti eventi alluvionali. Queste operazioni hanno spesso portato allo straripamento dei fiumi con conseguenze anche gravi per le popolazioni inondate;
 - è assurdo organizzare le domeniche senza auto in città per poi costruire un'autostrada che attraversa un paese;
 - questo progetto devasta irreversibilmente il territorio di Concesio;
 - l'autostrada, progettata in maniera antiquata, danneggerebbe l'ambiente e le entità locali;
 - un'autostrada così progettata non risolverà il problema del traffico interno della nostra Valle e non potrà portare che disagi;
 - la realizzazione del progetto determinerà la sottrazione di terreni all'agricoltura ed all'artigianato, quest'ultimo sempre più in espansione in questa zona;
 - siamo proprietari di un fondo agricolo coltivato a vigneto, con annesso un bosco dal quale ricaviamo la legna necessaria al riscaldamento della nostra casa. L'autostrada dovrebbe passare proprio tra il vigneto ed il bosco, dividendo nettamente in due parti la nostra proprietà, impedendoci di accedere al bosco. Si chiede che ci sia riservato un collegamento per le necessità sopra evidenziate;
 - sono preoccupato per il futuro della mia azienda agricola ad indirizzo vitifrutticolo. I miei terreni verrebbero in parte occupati dall'opera, ed i rimanenti sarebbero inquinati in modo tale da non permettere più la coltivazione di colture pregiate (vedi pesche di Valtrompia).



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

integrazione alle osservazioni:

- la progettazione dell'opera disattende le norme approvate dal C.N.R. il 13 novembre 1998 ed approvate dall'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 5 maggio 2000;
- lo studio di impatto ambientale evidenzia che, ad opere ultimate ed in funzione al 2005, una corsia dell'attuale tangenziale ovest di Brescia passerà dal livello di servizio "F", in netto contrasto con le obbligazioni assunte dalla Concessionaria nella Concessione sottoscritta il 7 dicembre 1999 tra l'ANAS e Serenissima ed approvata dal D.M. LLPP. 612 del 21 dicembre 1999;
- molte strade di collegamento all'opera progettata sono contrarie alle disposizioni dell'art. 16 punto 5 della Concessione;
- la galleria della Caserma Papa lunga 1 km non prevede né corsie di emergenza, né vie di fuga. Non sono previste opere di ammodernamento per le gallerie esistenti sulla S.P. 19;
- si ritiene micidiale la progettazione delle gallerie a Lumezzane a canna unica a doppio senso di marcia. Non vengono più progettate in questo modo, basti osservare il sito dell'ANAS sulle gallerie;

Libero Comitato per la salvaguardia di Gussago (BS) – petizione di 1110 cittadini:

- l'autostrada taglierebbe in due il paese di Gussago;
- l'attuale strada provinciale basta e avanza per il traffico della valle;
- lo studio di impatto ambientale è carente per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, in quanto non considera il microclima particolare che convoglia gli inquinanti verso il centro abitato;
- la viabilità interna del Comune di Gussago risulterebbe notevolmente compromessa in quanto verrebbe a mancare il collegamento adeguato fra le frazioni di Navezze e di Ronco;
- il tracciato passa troppo vicino alle case;
- le gallerie di Navezze passano in adiacenza ad abitazioni esistenti;
- per andare in paese in bicicletta o in motorino, si dovrebbe attraversare lo svincolo di un raccordo autostradale;
- verrebbe alterato il tipico paesaggio agrario tradizionale dei vigneti della Franciacorta di Gussago-Cellatica;
- lo studio di impatto ambientale è funzionale esclusivamente alla giustificazione dell'opera;
- l'andamento altimetrico del tracciato è fortemente in contrasto con l'esigenza del risparmio energetico;
- non sarebbe più possibile procedere all'ampliamento del cimitero in quanto completamente circondato da strade;
- le modalità di smaltimento dei fumi e degli inquinanti in galleria previste attraverso la ventilazione forzata, sono metodologie obsolete;
- i parametri dei flussi di traffico appaiono assolutamente non reali;
- gli svincoli e le strade di accesso sono costruite in zone di forte rilievo e prevedono la costruzione di imponenti opere murarie che rendono inaccettabili le modifiche al territorio;
- la Regione non ha permesso la costruzione di abitazioni nella zona di Forcella in quanto zona di particolare pregio, non si capisce quindi perché possa passarci un'autostrada;
- un'autostrada con una sola galleria, come quella del Monte Bianco, in salita ed in discesa e con varie curve sarebbe molto pericolosa;

- è previsto lo spostamento, con intubamento, del torrente La Canale e non si sa a quali conseguenze potrebbe portare;
- non si tiene conto dell'opinione dei cittadini e del loro diritto alla salvaguardia della salute e dell'ambiente;
- questo progetto nasce già vecchio e non al passo con i tempi senza il rispetto per l'ambiente;
- l'attraversamento in superficie con la realizzazione di muraglie a getto non permette la salvaguardia e la migrazione della fauna locale;
- non tiene conto della delicatezza del territorio dal punto di vista idrogeologico, visto lo scorrimento superficiale e il trasporto di materiale solido in occasione di precipitazioni intense;
- non tiene conto di una sorgente e di un corso d'acqua nella vallecchia Dosso di Sotto e di un'altra sorgente e relativo corso d'acqua in località Piedelosso;
- l'autostrada aumenterebbe il traffico e le vibrazioni che esso produce. Si fa presente che le vibrazioni del traffico attuale hanno già provocato danni alla Pieve Vecchia di Santa Maria Assunta;
- la realizzazione dell'opera provocherà l'aumento dell'inquinamento atmosferico e di quello acustico;
- gli interventi di mitigazione previsti si limitano al contenimento degli effetti, invece di essere progettati con una prospettiva di reale integrazione dell'opera con il contesto;
- la realizzazione del progetto determinerebbe il mescolamento del traffico locale con quello di transito rendendo più complicata e pericolosa la circolazione;
- le opere di raccordo devasterebbero tutto il territorio collinare;
- si chiede la realizzazione dell'opera in doppio tunnel con tutti i sistemi di abbattimento dei gas inquinanti. Tale soluzione eviterebbe di tagliare in due il paese e permetterebbe lo smaltimento del traffico con maggiore sicurezza.

Associazione Coldiretti – petizione di 355 cittadini:

- svincolo Ronco: la realizzazione del progetto in zona “cimitero di Gussago” chiude l'attuale strada che collega Rodengo, Padergnone e Ronco a Gussago;
- è prevista una deviazione tutta in curva intorno al cimitero che ne impedirà un ampliamento futuro;
- la zona attraversata è caratterizzata dalla presenza di vigneti D.O.C. Franciacorta e di sorgenti che verrebbero distrutti con la costruzione della strada;
- svincolo Navezze: in corrispondenza dello svincolo Navezze il progetto prevede la modifica del percorso del torrente “Canale” con un percorso forzato (intubato) ad angolo. Tale torrente, che raccoglie l'acqua di tre vallate, negli anni 1875, 1911 e 1931, nonostante ad alveo aperto, portò distruzione e morti a Gussago;
- località Forcella: il passo della Forcella si trova ad est di Gussago, verso Concesio. Il progetto prevede l'uscita della galleria in superficie occupando l'attuale strada per gli accessi alle strade collinari. In questo modo la vecchia strada Forcella verrebbe spostata più a sud, creando danni alla agricoltura. I previsti muraglioni (lunghi centinaia di metri e alti dai 5 ai 12 metri) deprezzerebbero l'ambiente ed il territorio;
- si chiede che l'opera venga realizzata tutta in galleria a doppio tunnel;



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

Pro Loco Collebeato (BS)

- riteniamo l'autostrada un'opera con un impatto devastante su quanto è stato a fatica salvaguardato.

A.R.C.I. di Collebeato (BS)

- si ritiene che lo S.I.A. abbia un'evidente impostazione "giustificatoria" esclusivamente in funzione della realizzazione dell'autostrada, rinunciando alla salvaguardia dell'ambiente, del paesaggio e della salute della popolazione. Inoltre:
- lo spostamento dell'alveo del fiume Mella, previsto per una profondità di circa 40 m. e per una lunghezza di oltre 700 m., farà divenire reale il rischio di inondazioni;
- la realizzazione del raccordo autostradale, con il conseguente spostamento dell'alveo del fiume, penalizza fortemente la fascia compresa tra il fiume ed il Parco delle Colline, area mantenuta come agricola;
- la realizzazione del raccordo autostradale provocherà un aumento dell'inquinamento dell'aria che danneggerà sia le coltivazioni presenti nella zona agricola (ortaggi e frutta), che gli abitanti delle zone adiacenti il fiume Mella;

WWF Italia Sezione Regionale Lombardia – Milano Comitato di Collebeato di opposizione all'Autostrada della Valtrompia (BS):

- gli studi sui flussi di traffico prevedono un notevole incremento del traffico giornaliero medio non risolvendo i problemi di viabilità della S.S. 345, prevedendo un traffico veicolare sulla stessa, di circa 10.500 veicoli/giorno, di poco inferiori agli attuali. Tale valore è destinato ad aumentare per i futuri collegamenti previsti nel protocollo d'intesa nel 1998;
- si auspica che la risoluzione del problema del traffico della Valtrompia scaturisse dall'analisi di soluzioni alternative di progetto che seguissero la logica di diminuzione dei veicoli, mantenimento delle strade attuali, spostamento del traffico individuale e merci su mezzi di trasporto alternativi come ferrovie e metropolitane. Il progettato Metrebus per la Valtrompia dovrebbe essere una soluzione alternativa e non complementare all'autostrada;
- gli impatti previsti sono di notevole entità e colpiscono quelle amministrazioni comunali che da sempre hanno adottato politiche ambientali di tutela del territorio e della qualità della vita dei cittadini. Il comune di Collebeato ha da anni in corso procedure per l'istituzione di un "Parco delle Colline";
- al progetto definitivo si arriva dopo circa 40 anni di attesa. E' inammissibile che l'unica soluzione prospettata ricalchi l'idea del progetto preliminare che fa riferimento agli anni '60;
- nella Sintesi non Tecnica l'unica valorizzazione all'istituzione del "Parco delle Colline" e del Parco del Mella viene data come spostamento del casello autostradale dalla sponda sinistra a quella destra del fiume Mella. Non crediamo che ciò possa cambiare sostanzialmente l'effetto degli inquinanti sulle persone, animali e flora;
- nella Sintesi non Tecnica, relativamente ai benefici che l'opera rende alla collettività, vengono valutati solo i risultati economici e di mobilità;
- non vengono prese in considerazione le malattie provocate da una soluzione autostradale sulla salute dell'uomo. Inoltre l'autostrada passa in prossimità di centri abitati, li attraversa, è vicina ad alcune scuole elementari e medie (scuola Colombo, scuole di S. Vigilio, scuole di Collebeato);

- il progetto della barriera di esazione del pedaggio comporta la cementificazione di una superficie di migliaia di m² e toglie l'ultimo spazio verde a sud della S.P. 19 in territorio di Concesio, vicini alle scuole medie inferiori e ad un centro sportivo;
- per quanto concerne gli interventi di mitigazione, pretendiamo interventi compensativi tali da azzerare l'impatto prodotto;
- sono insufficienti i mantenimenti dei passaggi della fauna, identificati come semplici tombini per il deflusso delle acque;
- sono insufficienti le barriere fonoassorbenti. A Collebeato l'autostrada passa a meno di 20 metri dal centro abitato;
- relativamente agli interventi sul fiume Mella che interessano il territorio di Collebeato, si contesta uno studio a totale difesa dell'autostrada e non dell'ambiente circostante. Si intuisce che il ponte del Mella potrebbe essere sostituito da un ponte più grande che convoglierebbe il traffico pesante in uscita dallo svincolo autostradale di Concesio. La zona sud del paese, sede della zona industriale, potrebbe essere raggiunta utilizzando il suddetto svincolo, con rischi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti in via San Francesco, zona residenziale;
- l'alveo artificiale previsto comprometterebbe ulteriormente lo stato di qualità del fiume. Gli effetti di tale intervento sull'ecosistema fluviale non vengono esaminati;
- non viene fatto alcun riferimento agli utenti della pista ciclabile del Mella. La stretta vicinanza all'autostrada scoraggerà l'utilizzo della stessa o la renderà un rischio per la salute della popolazione;
- le aree di servizio Stocchetta est e Stocchetta ovest copriranno una superficie di circa 30.000 m².

Comitato di Collebeato di Opposizione all'autostrada della Valtrompia (BS) – petizione di 699 cittadini

- l'inquinamento acustico causato dai rumori delle migliaia di veicoli che percorreranno il tratto Stocchetta-Collebeato-Concesio (per dirne uno) aumenterà al punto da creare negativi effetti sul sistema nervoso;
- c'è sempre stata una tutela del territorio dove vivo da parte delle Amministrazioni Comunali che si sono succedute. L'autostrada è un'opera che impatta in maniera devastante sul territorio;
- come si concilia il neonato Parco delle Colline con l'attraversamento dello stesso da parte dell'autostrada?;
- come si concilia il progettato Parco del Mella con il passaggio sulla riva del Mella di questa autostrada?;
- la pista ciclabile in costruzione a fianco del fiume Mella da Brescia verso la Valtrompia, che ha visto investimenti da parte dei Comuni, verrà sepolta da gas di scarico degli autoveicoli che percorreranno l'autostrada e forzosamente verrà abbandonata dai ciclisti che la percorreranno;
- il casello autostradale progettato dista meno di 100 metri da alcuni impianti sportivi;
- l'autostrada è realizzata in trincea nelle zone più a rischio per la popolazione mentre dovrebbe essere realizzata in galleria;
- sovente vengono superate le soglie di attenzione per i vari monossidi e gas prodotti dagli autoveicoli che rendono necessarie delle ordinanze del sindaco per il blocco della circolazione. Un'autostrada in città ritengo possa solo peggiorare una situazione già pesantemente critica;



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- il ponte sul Mella di Collebeato dovrebbe diventare una costruzione faraonica. Un impatto, su un paese da sempre attento alla sua architettura, di notevole forza;
- sono un agricoltore ed i miei terreni sono in prossimità del tracciato previsto per l'autostrada. Sono preoccupato per la tossicità che questi prodotti avranno, considerando che sono prodotti alimentari;
- la mia azienda agricola subirà un danno economico nella vendita di prodotti che risulteranno inquinati e di bassa qualità;
- Collebeato è da sempre noto per le pesche di buona qualità che vi si producono. Il trasferimento della Cementeria avvenuto tempo fa ha ridato respiro ai pescheti e la produzione ha ripreso in quantità e qualità. Il danno della futura autostrada ci ricorda tempi poco gloriosi per l'agricoltura del paese e ci preoccupa;
- lo spostamento dell'alveo del fiume Mella preoccupa poiché a causa dei frequenti eventi alluvionali, queste operazioni hanno spesso portato allo straripamento dei fiumi con conseguenze anche gravi per le popolazioni inondate;
- il luogo dove è previsto il casello autostradale a Concesio è una delle ultime zone verdi a sud della S.P. 19. Perché lo volete togliere?;
- il fiume Mella, severamente inquinato, si sta da poco riprendendo per alcune accorte politiche di filtraggio degli scarichi industriali. Il rischio di un ritorno di acque inquinate si fa più forte con l'autostrada che gli corre a fianco;
- si chiede una corretta progettazione degli scarichi delle acque in caso di pioggia dall'autostrada verso il fiume affinché l'acqua non si mescoli agli inquinanti tipo piombo e benzene e finisca nel fiume Mella;
- si chiede una capacità polmonare verde aggiuntiva nel mio paese in grado di assorbire le migliaia di metri cubi di gas di scarico prodotti;
- se l'Organizzazione Mondiale della Sanità attribuisce ai gas di scarico delle automobili la responsabilità maggiore dell'effetto serra, perché è necessario continuare a sviluppare sistemi di trasporto su gomma?;
- l'autostrada correrà a fianco della per ora progettata metropolitana leggera della Valtrompia. Io penso che se il traffico individuale viene spostato dall'automobile alla metropolitana, l'esistente strada statale ridiventa sufficiente a supportare un traffico ridotto;
- per risolvere il problema di viabilità della Valtrompia sono state progettate, e sono in fase di realizzazione, strade inter-comunali con l'obiettivo di velocizzare il traffico nei punti critici della S.S. 345. Queste strade sono oramai in fase conclusiva. Queste strade a fianco della prossima metropolitana sono sufficienti a gestire il traffico in Valtrompia. Perché allora questa autostrada? Dove proseguirà in futuro?;
- sul progetto definitivo è previsto lo spostamento del fiume per 40 metri di larghezza e circa 800 metri di lunghezza. Quali rischi alluvionali cela questo spostamento per la popolazione?;
- Collebeato e i suoi cittadini hanno votato per un Parco delle Colline intorno alla città. Quale degrado annuncia quest'autostrada!;
- in prossimità delle case sorgerà lo svincolo autostradale della Stocchetta, mostruoso dal punto di vista della cementificazione e del traffico che sopporterà;

- nessuno si è preoccupato di seguire i naturali spostamenti degli animali nel territorio della Valtrompia. Quest'autostrada può risultare un vero ostacolo nelle migrazioni;
- non è una necessità della Valtrompia, la sistemazione della viabilità attuale e la prossima metropolitana leggera sono sufficienti per la gestione del traffico locale;
- deturpa il paesaggio che le amministrazioni comunali hanno sempre cercato di tutelare;
- il territorio è un ambiente integrato: persone, tradizioni, agricoltura, natura, animali. Il passaggio dell'autostrada crea una spaccatura e crea delle alterazioni ambientali;
- l'aumento del traffico veicolare forzatamente aumenta il rischio incidenti. E' una questione di sicurezza;
- la salvaguardia della salute dei cittadini è un dovere degli Enti locali. Un'autostrada aumenta i rischi di malattie tumorali. E' veramente da irresponsabili!;
- gli interessi economici del territorio sono meno importanti del territorio stesso. La salute non è l'ultima cosa!;
- la Metropolitana della Valtrompia è un progetto complementare all'Autostrada della Valtrompia. Secondo quale logica? La Metropolitana dovrebbe essere uno scenario alternativo all'autostrada! Quali sono gli interessi economici privilegiati agli interessi dei cittadini?;
- un accesso/uscita all'autostrada sul ponte Mella di Collebeato. Né l'Amministrazione Comunale, né i cittadini lo avevano richiesto;
- l'accesso/uscita all'autostrada sul ponte Mella di Collebeato creano un notevole aumento del traffico in Via S. Francesco con rischi alla sicurezza dei pedoni e ciclisti;
- l'accesso/uscita all'autostrada sul ponte Mella di Collebeato è stato pensato nella zona Nord del paese, quella residenziale. I mezzi pesanti in uscita dall'Autostrada, per raggiungere la zona Sud (industriale) attraverseranno il paese con ricadute sulla qualità della vita dei cittadini;
- si ritiene che l'autostrada in direzione Valtrompia sia giusta, ma poco utilizzata dai mezzi pesanti in ritorno direzione Brescia. Inutile il raccordo Autostrada-tangenziale ovest direzione Valtrompia...soldi sprecati;
- in tutto il mondo industrializzato si tende a portare il traffico veicolare all'esterno delle aree urbane e residenziali. Perché non potenziare il collegamento Concesio-Ospitaletto evitando l'attraversamento di Brescia, visto che i caselli BS-Ovest e Ospitaletto distano pochissimi chilometri?;
- favorire ulteriormente una direttrice di traffico che costeggia Collebeato e attraversa la città da nord a sud per arrivare all'autostrada Milano-Venezia è un'idea incompatibile con il concetto di qualità dello sviluppo. Per andare da Concesio a Brescia è necessario aggirare la città, non attraversarla!;
- a Collebeato trovano dimora due gioielli della natura. Il Parco 1° Maggio, parco comunale ricco di piante secolari, il Platano della Contessa, esemplare unico nel suo genere (fronde e dimensioni) nella Provincia di Brescia;
- l'opera stradale "Autostrada della Valtrompia" è un dispendio di soldi rispetto alle linee di trasporto misto: "merci-persone". Le linee ferroviarie sono più ecologiche e meno inquinanti e potrebbero essere collegate con l'aeroporto di Brescia-Montichiari e con la linea Bergamo-Milano;



Al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- la bretella (BS ovest-S.Vigilio) è inutile, il traffico pesante per la Valtrompia può essere intercettato in entrata ed in uscita dal casello Ospitaletto. Il traffico leggero pendolare verrà snellito dalla metropolitana S.Eufemia-Gardone V.T.. L'autostrada Ospitaletto-Paderno-Rodengo-Gussago deve necessariamente essere costruita in galleria;
- il raccordo Concesio-Brescia crea l'attraversamento di un'area densamente abitata con la conseguenza di un grave impatto ambientale;

Comitato di opposizione al raccordo autostradale "Tangenziale Ovest-Concesio" (BS):

- è inaccettabile che il tessuto urbano-residenziale di una città sia diviso da nord a sud da un attraversamento autostradale;
- è iniquo che si realizzi un percorso autostradale addossato all'argine del fiume Mella, prevedendo un tratto in galleria artificiale la cui carreggiata verrà realizzata a quota inferiore o, al massimo, uguale a quella del letto del fiume;
- il traffico ordinario dei quartieri, con molti ciclisti e pedoni, verrebbe sconvolto da quello di utenza autostradale;
- il raccordo autostradale è stato progettato per oltre i tre quarti del suo percorso attraverso la città all'interno del corridoio fluviale individuato dal nuovo P.R.G. con vincolo ecologico ambientale. La costruzione dell'autostrada appare in contraddizione con l'intenzione del Comune di Brescia di istituire a parco tutta la zona collinare circostante il fiume Mella;
- è inaccettabile una valutazione di impatto ambientale limitata all'unica soluzione progettuale predisposta dalla Società Serenissima. Non è stata accolta dagli amministratori del Comune e della Provincia di Brescia una soluzione alternativa che permetterebbe di raggiungere la Valle Trompia con un tunnel costituito dall'unione di gallerie artificiali e naturali per un percorso di circa 22 km.
- Si chiede di :
 - partecipare alle conferenze dei servizi previste dalle procedure;
 - avere congruo termine per presentare memorie scritte o documenti;
 - avere notizie degli uffici e delle persone responsabili dei procedimenti;
 - avere accesso a tutti gli atti dei procedimenti di approvazione del progetto e di valutazione di impatto ambientale;

Partito della Rifondazione Comunista (Circolo Bassa Valtrompia-Villa Carcina) (BS):

il progetto dell'autostrada non costituisce risposta adeguata al problema di mobilità delle persone e delle merci ed inoltre rappresenta un ulteriore elemento di degrado ambientale in una zona già fortemente antropizzata e compromessa negli equilibri ecologici. Lo svincolo del raccordo autostradale nella parte nord del Comune di Villa Carcina cadrebbe proprio nell'unica area agricola del fondo valle che, per vastità e posizione centrale rispetto agli habitat, rappresenta una eccezione da salvaguardare rigorosamente. Infatti:

- è l'unico tratto del fiume Mella il cui alveo non abbia subito interventi. Il fiume in questo tratto non è arginato e conserva le sue anse naturali;
- si trovano resti di un acquedotto romano;
- vi sono colture specializzate a frutteto (pesche a denominazione);
- esiste anche una sorgiva d'acqua che pensiamo possa essere utilizzata per il fabbisogno idrico della collettività;

- il progetto prevede lo spostamento del canale artificiale irriguo che rischia così di essere compromesso e sconvolto.
- Si suggerisce lo spostamento più a nord dello svincolo (circa 200 m. in linea d'aria) in località crocevia di Lumezzane. La scelta è possibile uscendo con le due gallerie all'altezza della confluenza tra il fiume Mella ed il torrente Gobbia procedendo poi ad inserirsi (brevissimo viadotto) sulla S.S. 345 in una zona in cui la stessa S.S. consente, per dimensione di sedime e di aree marginali, la creazione di svincoli ed innesti;

Democratici di Sinistra Sezione di Villa Carcina (BS):

- considerata la morfologia del territorio (valle molto stretta) la lunghezza delle gallerie (circa 3,640 km. per ogni senso di marcia) ed il carico inquinante dato dal numero giornaliero dei mezzi, reputiamo improponibile la realizzazione senza il migliore abbattimento possibile degli inquinanti prodotti in galleria;
- i tratti realizzati a quota campagna generano un impatto generale ambientale insostenibile per le caratteristiche del territorio interessato, pertanto si chiede la valutazione di soluzioni alternative;
- non sono previsti ingressi ed uscite idonee alla comunicazione interna dei paesi, sottovalutando in maniera pericolosa la quantità di traffico, soprattutto commerciale, inibito all'utilizzo dell'autostrada;
- la rotonda di Via Carcina, prevista sulla S.S. 345, deve essere spostata di pochi metri onde permettere agli abitanti del luogo un migliore accesso e così non procedere al previsto abbattimento degli edifici residenziali;
- gli svincoli e le bretelle di collegamento sia di Cogozzo, sia di Carcina (qualora non si realizzasse in galleria il tratto Stocchetta Villa), devono avere opere di mitigazioni maggiori di quelle previste. Si ricorda che a Carcina il P.R.G. in prossimità dell'autostrada prevede una lottizzazione residenziale. Perciò in abbinamento alle barriere fonoassorbenti in materiale idoneo, è doveroso posizionare dei terrapieni sui quali mettere a dimora essenze vegetali di alto e basso fusto. Per realizzare il terrapieno a fianco della bretella di collegamento tra lo svincolo di Cogozzo e Via Marconi, è necessario spostare a sud di circa 5-10 m. la bretella in modo che rimanga in essere l'attuale strada di collegamento con la zona industriale e non interferisca con la nuova arteria;
- le vie di fuga all'interno delle previste gallerie devono essere realizzate ogni 250 m. e non ogni 500 come da progetto definitivo, inoltre i passaggi da un tunnel all'altro devono essere di dimensioni tali da permettere il passaggio dei mezzi di soccorso;

Comune di Villa Carcina (BS):

- si ritiene indispensabile ed inderogabile la necessità di realizzare, per i tratti in galleria, un sistema di abbattimento dei fumi prodotti dagli autoveicoli utilizzando la migliore tecnologia presente sul mercato. Anche al fine di evitare che la concentrazione di tali fumi portata verso l'esterno da semplici cunicoli possa ricadere nuovamente sul territorio nei centri abitati più a valle;
- si chiede di studiare un sistema di accessi ed uscite dell'autostrada che consenta un utilizzo anche per il traffico locale e non limitare l'accesso ai soli utenti che hanno la necessità di raggiungere la città o i nodi delle reti autostradali;
- la rotonda di Via Carcina, prevista sulla S.S. 345, deve essere spostata di pochi metri onde permettere agli abitanti del luogo un migliore accesso e così non procedere al previsto abbattimento degli edifici residenziali;



Al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- gli svincoli e le bretelle di collegamento sia di Cogozzo, sia di Carcina (qualora non si realizzasse in galleria il tratto Stocchetta Villa), devono avere opere di mitigazioni maggiori di quelle previste. Si ricorda che a Carcina il P.R.G. in prossimità dell'autostrada prevede una lottizzazione residenziale. Perciò in abbinamento alle barriere fonoassorbenti in materiale idoneo, è doveroso posizionare dei terrapieni sui quali mettere a dimora essenze vegetali di alto e basso fusto. Per realizzare il terrapieno a fianco della bretella di collegamento tra lo svincolo di Cogozzo e Via Marconi, è necessario spostare a sud di circa 5-10 m. la bretella in modo che rimanga in essere l'attuale strada di collegamento con la zona industriale e non interferisca con la nuova arteria;
- le vie di fuga all'interno delle previste gallerie devono essere realizzate ogni 250 m. e non ogni 500 come da progetto definitivo, inoltre i passaggi da un tunnel all'altro devono essere di dimensioni tali da permettere il passaggio dei mezzi di soccorso e la deviazione del traffico nel tunnel libero dall'evento;
- uscendo dallo stretto ambito locale del territorio, si evidenzia un giudizio sostanzialmente positivo per quest'opera viaria che allo stato attuale non potrà che mitigare e migliorare la situazione dell'inquinamento e della viabilità di valle. Dall'altra parte si ravvisano ancora punti di criticità del progetto costituiti dai tratti autostradali a raso;

Comune di Collebeato (BS):

- esprime parere negativo per le seguenti motivazioni:
- il progetto non è congruente con gli indirizzi programmatici della regione Lombardia che in più occasioni ha fatto emergere come la tutela delle acque e la tutela ambientale e paesistica siano elemento fondamentale della pianificazione urbanistica ed elemento imprescindibile per la Regione per le sue scelte;
- gli studi sui flussi di traffico sono inadeguati;
- i dati utilizzati per le simulazioni (per es. per la misurazione dei venti prevalenti) sono inadeguati;
- l'impostazione ingegneristica da progetto emargina la componente di tutela del paesaggio e dell'ecosistema fiume. Lo studio idraulico effettuato ha come cardine la difesa della nuova sede stradale ponendo a carico di "altri" la competenza di messa in sicurezza delle aree adiacenti.

La nuova Amministrazione Comunale ritiene che la soluzione migliore sarebbe quella di evitare la costruzione del tratto S. Vigilio-Brescia Ovest e propone due soluzioni alternative:

- la prima ipotesi prevede un tracciato in galleria accanto al Fiume Mella. Con questa soluzione lo spostamento del fiume potrebbe essere limitato a pochi metri, e sopra il tunnel autostradale troverebbe spazio la strada di Piano prevista dal Comune di Concesio a servizio degli insediamenti produttivi. La bassa quota della località Stocchetta verrebbe mantenuta ed al casello di Concesio il Mella potrebbe essere sottopassato invece che scavalcato dal ponte previsto;
- la seconda ipotesi prevede un tracciato che attraversa il territorio di Collebeato in galleria profonda evitando l'ambito fluviale ed una serie di opere altrimenti necessarie. Il minor numero di opere da realizzare ed il tracciato più breve compenserebbero almeno in parte i costi dovuti alla galleria;

Sig. Isaia Mensi - Villa Carcina (BS):

- il progetto Autostrada non è sostenibile né compatibile con l'ambiente e con il rinnovamento della società civile ed economica. Se ne chiede la bocciatura integrale;

- alcuni dati essenziali del progetto risultano incompleti o inaffidabili, sia rispetto a precedenti conoscenze, che alle rilevazioni ufficiali. Non c'è purtroppo il tempo per analizzare nel dettaglio quanto presentato nella documentazione, che risulta parziale e non del tutto veritiera. Pertanto si chiede la revisione completa dello studio dei dati analitici e di sintesi relativi allo studio di impatto ambientale;
- si chiede la revisione completa dello studio dei dati del traffico, soprattutto in rapporto alla realizzazione della metropolitana leggera;
- Carcina, località Strà acquedotto romano (II sec. d. C.): si chiede la salvaguardia integrale del manufatto archeologico e la sua valorizzazione come bene culturale;
- Carcina, località Strà condotto del torrente Codera: si chiede la conservazione del percorso attuale dell'alveo, più sicuro, più naturale;
- Carcina, località Strà nuova rotonda: si chiede l'eliminazione della rotonda con innesto sulla statale 345 della Valle Trompia;
- si chiede l'eliminazione delle gallerie sul Mella e degli svincoli autostradali che massacrano la "piana del Mella". Si chiede la sua salvaguardia integrale nella forma e nell'uso attuale, nonché la realizzazione di almeno due corsie di marcia verso Lumezzane;
- Cogozzo: "Piana del Mella": si chiede il recupero e la salvaguardia integrale dell'acquedotto romano, nonché la sua piena valorizzazione, in quanto reperto archeologico d'importanza europea;
- si chiede il rispetto integrale del fiume Mella e delle aree vincolate, nel rispetto della legislazione vigente e degli impegni deliberati a livello comunitario;

Comune di Concesio (BS):

problematiche di tracciato e di consumo di territorio:

- si chiede che le dimensioni trasversali della zona di esazione non superino gli 80 m. complessivi, con realizzazione di barriere ad alta automazione ed ogni altro eventuale accorgimento atto a minimizzare la sezione trasversale della stessa. Tale impostazione potrebbe meglio salvaguardare le aree del centro sportivo comunale, che non può trovare altra localizzazione sul territorio comunale;
- si chiede lo spostamento delle previste aree di servizio in zona Stocchetta, con possibile spostamento in territorio del Comune di Brescia in prossimità ditta Ori-Martin.
- Problematiche di efficace integrazione con la rete esistente con conseguente ottenimento di benefici in termini di riduzione del traffico (nonché dell'inquinamento acustico ed ambientale):
- si ravvisa l'inadeguatezza delle stime dei flussi di traffico;
- la protezione fonoassorbente a forma di collare del casello in trincea potrebbe eliminare la proposta di barriera prevista sulla S.P. 19. Si potrebbe prevedere una protezione alternata di pannelli fonoassorbenti, barriere naturali per il collegamento con Gussago;
- si preveda, con appositi filtri, l'abbattimento dei gas di scarico nella galleria vicino al casello;
- si chiede l'accessibilità diretta aree PIP Campagnola (traffico pesante);
- si chiede l'accessibilità diretta zona S. Vigilio, fortemente marginalizzata dagli interventi e dalle problematiche relative al pedaggio.



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

Comune di Gussago (BS):

- non vengono fornite reali alternative progettuali, né di impianto generale, né in relazione a possibili soluzioni di problemi particolari o puntuali di maggiore impatto;
- non vengono esaminati gli impatti causati dagli svincoli, dalle vie di fuga e dalla nuova viabilità che costituiscono elemento determinante nell'ipotesi progettuale relativa al territorio di Gussago;
- a sostegno dell'inderogabilità dell'opera sono richiamati atti formali come il "protocollo d'intesa tra la Regione Lombardia, la Provincia di Brescia, l'ANAS, la Soc. Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova e la Soc. Autostrade Centro padane" che prevede l'impegno ad avviare "studi di fattibilità dei collegamenti tra il raccordo oggetto della presente intesa e le Valli Sabbia, Alta Val Trompia e Valle Camonica." Nello studio di impatto ambientale del raccordo autostradale non si trovano adeguate valutazioni degli impatti prodotti da una tale prospettiva. E' ovvio come perdano di significato le stime e le analisi, ad esempio dell'inquinamento atmosferico e del rumore, effettuate in assenza di tale scenario;
- le opere previste e, conseguentemente, la valutazione di compatibilità ambientale dimenticano di considerare la presenza, nel territorio di Gussago, di due corsi d'acqua presenti in località Navezze a poca distanza dal torrente Canale;
- poco o nulla viene detto sugli effetti degli inquinanti e sulla loro dispersione al suolo, alla presenza di ambiti che tutti gli studi geologici (PRG e PTCP) considerano a "vulnerabilità estremamente alta delle acque sotterranee per la presenza di circuiti idrici di tipo carsico ben sviluppati" per i quali viene prescritta la "limitazione degli interventi antropici sino al divieto assoluto per la salvaguardia della qualità e della quantità delle risorse idriche";
- il progetto sembra non aver seguito le numerose indicazioni contenute nel piano di sistema "infrastrutture a rete" sia per quanto riguarda le metodologie di approccio al progetto, le soluzioni da evitare, sia i criteri da impiegare nella valutazione degli impatti;
- in generale gli interventi di adeguamento della esistente S.P. 19 e gli svincoli sono propri di un raccordo autostradale con velocità di progetto elevata (90-120 km/h). Tutte le opere dovranno consentire il transito in sicurezza e la larghezza delle corsie, lo sviluppo delle corsie di accelerazione e di decelerazione, il raggio di curvatura degli svincoli, ecc. debbono essere adeguati alla velocità di progetto del raccordo autostradale indipendentemente dal fatto che debbano immettersi in strada a velocità di percorrenza inferiore. Ciò implica l'aumento dell'occupazione di aree e l'inserimento di una viabilità a scorrimento veloce su una viabilità urbana a basso o medio volume di traffico con carreggiate di sezione inferiore alle strade di progetto con velocità di 40-60 km/h. Curioso, inoltre, lo svincolo a servizio di case isolate in località Dosso di sotto: i residenti per raggiungere la loro casa dovranno percorrere il raccordo autostradale. E' necessario ribadire la sproporzione degli svincoli per l'utenza di Gussago anche in riferimento agli sviluppi urbanistici;
- l'intervento previsto nel territorio comunale amplia consistentemente la ferita, già aperta in passato con la realizzazione della S.P. 19, proprio in senso longitudinale a quel "fronte pedemontano" per il quale gli indirizzi regionali chiedono che sia sottoposto "a specifica attenzione ricucendo meticolosamente le ferite già evidenti";
- i ripetuti interventi a mezza costa previsti in località Piedelosso ed alla Forcella della Stella sia sul versante a monte, che a valle della strada, contraddicono sia l'indicazione di "tutelare la qualità

APC Onv

ambientale e paesistica complessiva degli ambiti”, che l’indicazione “non impedire, né ostacolare tutte le azioni che attengono alla manutenzione del territorio, alla sicurezza ed alle condizioni della vita quotidiana di coloro che vi risiedono e vi lavorano”;

- la realizzazione del progetto comprometterà irrimediabilmente le relazioni tra le componenti naturalistiche ed agrarie, i beni naturalistici e storico-culturali;
- per quanto riguarda il PRG di Gussago si rileva come l’affermazione “il piano del 1997 prevede il tracciato del raccordo autostradale in una versione che pare assolutamente congruente con l’attuale progetto definitivo...” non corrisponde al vero dato che non riguarda il PRG vigente, approvato definitivamente dalla Regione Lombardia nell’ottobre 2000 nel quale non è presente alcun tracciato autostradale;
- il PRG vigente non ha previsto specifici interventi viabilistici di potenziamento del raccordo fra la rete comunale e l’attuale S.P. 19, non rilevando particolari necessità locali e scegliendo di non incentivare l’attraversamento del traffico pesante sia del centro storico, che delle zone residenziali che lo circondano;
- si segnala che in sede di approvazione del PRG il Servizio di Sviluppo Sostenibile del Territorio della Regione Lombardia ha proposto numerosi stralci alle previsioni insediative sostenendo il particolare pregio ambientale della zona;
- gli interventi di mitigazione si limitano a prevedere, secondo una logica “cantieristica”, il ripristino di quanto manomesso dall’intervento, rinunciando a progettare una reale integrazione con il contesto anche prevedendo espropri laterali adeguati per poter conseguire il miglior inserimento paesaggistico della nuova infrastruttura;
- in una realtà povera di suoli liberi da usi urbanizzativi, quale quella esaminata, anche il minor consumo di suolo avrebbe dovuto essere un parametro fondamentale di discriminazione delle diverse ipotesi progettuali;
- nello studio di impatto ambientale e nel progetto non vengono presi in considerazione gli aspetti fruitivi e di manutenzione del territorio;
- la pendenza dei versanti rende evidente quale sarà l’impatto paesistico provocato più che dalla sede stradale, dalle opere necessarie per sostenerla o proteggerla da smottamenti;
- non si può non rilevare come il progetto di quest’opera, definita inderogabile e strategica, appare più una “inevitabile” conclusione di una serie di proposte e progetti, fra loro spesso diversi ed a volte anche contraddittori, succedutisi negli anni, piuttosto che il risultato di un processo di governo territoriale dell’area vasta a cui tale intervento fa riferimento;
- le alternative proposte non hanno lo stesso peso del progetto definitivo che, allo stato attuale di avanzamento, è ormai scelto come preferibile. Non sono suggerite varianti parziali di percorso o soluzioni alternative in punti di particolari impatto;
- nell’analisi costi-benefici non viene considerato il costo per la collettività della sottrazione di suolo per l’ampliamento della sezione stradale;
- i flussi di traffico calcolati non risultano completamente affidabili;
- le condizioni meteorologiche supposte non sono reali. Mentre per la temperatura dell’aria e umidità relativa sono disponibili dati di centraline meteorologiche situate anche nella zona interessata dall’attraversamento del raccordo, le misurazioni dei venti prevalenti sono tratti, senza alcun commento, dalla stazione meteorologica di Ghedi. Tali misurazioni sono inapplicabili alla



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

situazione pedecollinare del territorio di Gussago e da quella valliva della Valtrompia, dove prevalgono brezze influenzate dall'orografia, la cui direzione ed intensità non corrispondono a quelle riscontrabili in zone di aperta pianura come quella di Ghedi;

- la valutazione della qualità dei corsi d'acqua interessati dall'opera trascura completamente l'aspetto spiccatamente biologico;
- la sistemazione del torrente Canale nel territorio comunale comporta, per via della presenza di uno svincolo in corrispondenza dell'attraversamento, la copertura e canalizzazione del torrente per un tratto lungo circa 80 metri;
- viene minimizzato l'impatto dell'opera sull'avifauna;
- manca una descrizione dell'inserimento dell'opera nel paesaggio da punti di osservazione esterni e statici e di maggior interesse per i residenti.

Sig.ra Lorena Tognolatti – Concesio (BS):

- il Protocollo d'Intesa tra gli Enti interessati, prevede il collegamento tra l'autostrada della Valtrompia con la Valle Camonica e la Valle Sabbia. Ci sarà un ulteriore aumento di traffico ed inquinamento passando dai 21.000 mezzi a 51.000 al giorno;
- il traffico della S.S. 345 non sarà alleggerito, in quanto non è stato previsto un accesso all'autostrada in zona Sarezzo dove si congiunge il traffico proveniente dall'alta Valle con Lumezzane e punto critico di partenza della coda di automobili che scendono a valle passando per Villa Carcina, Costorio, Concesio. Risulta necessario un ulteriore accesso intermedio nella suddetta zona critica che alleggerisca realmente i traffici della S.S. 345;
- indispensabile l'autostrada in galleria a doppia canna (o doppio fornice) con tutte le misure di sicurezza e degli adeguati impianti di depurazione e filtraggio dei gas di scarico.

Arch. Valerio Vitali – Brescia:

- lo spostamento del fiume Mella a Collebeato per circa 800 m. espone il territorio circostante, e soprattutto più a valle, al pericolo di piene dalle quali il Mella non è assolutamente immune;
- la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume a Ponte Crotte, coinvolge un'argine già indebolito e più volte ripristinato. Il ponte inoltre intacca l'area di pertinenza delle antiche fornaci a torre tra le più significative e studiate testimonianze di archeologia industriale;
- la zona del cavalcavia di Via Volturmo è pesantemente soffocata ed asfissata. Un impalcato che coprisse la tangenziale, una volta ribassata, tra la Via Milano e gli innesti dello svincolo di Via Volturmo permetterebbe di abbattere il rumore e di dilatare il verde lungo il fiume. La riattivazione del vecchio accesso alla Iveco dalla tangenziale solleverebbe gli scolari dagli scarichi dei Tir.

Gruppo Consiliare Lega Nord – Concesio (BS):

- è previsto, a partire dalla località Stocchetta, un tracciato a livello di campagna, quindi un forte impatto in una zona attualmente utilizzata per passeggiate. Si richiede, pertanto, che l'intero tracciato venga realizzato in trincea e, dove possibile, anche con copertura artificiale;
- è necessario variare il collegamento previsto nella zona di S. Vigilio in direzione di Gussago;
- si chiede l'eliminazione del casello e dell'intero raccordo ad esso collegato previsto in una vasta area, ad uso agricolo ed a fianco del centro sportivo comunale, in località S. Vigilio;

Verdi per Brescia – Brescia:

- nello studio di impatto ambientale non vi è traccia di soluzioni alternative ed inoltre la scelta compiuta rappresenta quella a più elevato costo ambientale. Non citata, aleggia la possibilità di un'estensione dell'autostrada alle valli vicine (Valle Camonica e Sabbia);
- si prevede lo spostamento del fiume Mella come se fosse una condotta forzata, senza un minimo tentativo di rinaturalizzazione e sacrificando una vasta area attualmente adibita a pescheto nel comune di Collebeato;
- eliminazione del previsto Parco del Mella a causa della sottrazione delle aree di rispetto;
- enorme consumo di territorio per la realizzazione della rotatoria della Stocchetta e del casello/centro servizi di S. Vigilio;
- distruzione di gran parte della stupenda Valle in territorio di Gussago ai piedi del santuario della Stella.
- si chiede, pertanto, che venga espresso parere negativo alla realizzazione dell'opera;

Signori Fabio Rolfi e Lucia Lazzari – Gussago (BS):

- la costruzione di una strada a sud del cimitero di Gussago modificherà la falda idrica in quanto in tale luogo si trova la sorgiva del torrente Vaila;
- la costruzione di uno svincolo autostradale in località Navezze provocherà l'intrecciarsi del traffico locale con quello autostradale e determinerà la percorrenza del nucleo antico del paese ai mezzi pesanti diretti nella zona industriale che si trova a sud del paese;
- in località Forcella la costruzione del "torna-indietro" della galleria, lo spostamento dell'attuale strada comunale e la creazione dei raccordi per le vie di comunicazione con le case esistenti, porteranno alla presenza di strade su quattro livelli in una valle stretta ed inoltre sarà necessario costruire muri di sostegno di notevole altezza e lunghezza;

Polo delle Libertà di Gussago (BS):

- si chiede la realizzazione di una controstrada di sezione minima consentita, a monte dell'attuale tracciato, partendo dallo svincolo di Gussago che, proseguendo verso est, colleghi le tre abitazioni esistenti a nord dell'attuale tracciato. Tale soluzione consentirebbe di eliminare, senza alcuno impatto ambientale, lo svincolo (tornaindietro), lo svincolo (dosso di sotto) che rappresentano invece un notevole impatto a causa dei rilevanti manufatti necessari per la realizzazione;
- si chiede la riprogettazione dello svincolo Ronco di Gussago;
- si chiede il completamento dello svincolo della Mariola, con congiungimento efficace ed efficiente, con l'attuale strada Gussago-Rodengo Saiano;
- si chiede l'eliminazione dello svincolo Navezze. In alternativa si chiede di vietarne l'uscita ai mezzi pesanti, affinché non attraversino tutto il centro abitato del comune di Gussago fino agli insediamenti industriali ed artigianali della zona Mandolossa e degli stessi insediamenti del Comune di Cellatica. L'uscita verrebbe garantita dallo svincolo, fra la bretella autostradale e l'attuale S.S. 510. Al fine di agevolare l'accesso alle suddette zone industriali, in zona Mandolossa si chiede la prosecuzione dell'attuale S.P. 45, fino alla strada comunale, così come già previsto dal piano regolatore di Gussago recentemente approvato in via definitiva;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

Sig. Gianni Galesi – Villa Carcina (BS):

- si ritiene l'autostrada un'opera non necessaria allo sviluppo socio-economico della Val Trompia e con un impatto ambientale talmente elevato da stravolgere l'intero territorio interessato dal tracciato. Inoltre risulta incompatibile con il previsto progetto di metropolitana leggera;
- non si capisce come si stato possibile, da parte della Soc. Serenissima, affidare la progettazione, attraverso un pubblico bando di gara, per un importo a base d'asta pari a L. 560 miliardi, quando un altro partecipante proponeva una soluzione progettuale che prevedeva un tracciato per buona parte interrato con un tunnel per ogni senso di marcia, un sistema di abbattimento e depurazione, vie di fuga ogni 250 m., progetto che è stato scartato perché prevedeva un costo complessivo di 1.200 miliardi, gli stessi che oggi si prevedono di spendere;
- si evince un ulteriore sviluppo del raccordo verso la Valle Camonica, la Valle Sabbia e da qui il proseguimento verso il nord Europa attraverso l'autostrada del Brennero. Se a questo aggiungiamo la pedemontana Brescia-Bergamo-Milano, di cui esistono studi finanziati sempre da Enti Pubblici, si può ben comprendere che il volume di traffico a cui soggiaceranno la Valle Trompia, la Franciacorta e la periferia della città di Brescia, trasformerebbe il territorio, soprattutto le valli strette, in un'immensa camera a gas;
- è necessario realizzare all'interno delle gallerie un sistema di abbattimento e depurazione dei fumi, utilizzando la migliore tecnologia;
- se è vero che questo raccordo autostradale scarica la S.S. 345, nel tratto Sarezzo Concesio, di circa il 50% del traffico, la realizzazione di una bretella sulla sponda destra del fiume Mella, invece, non ha senso, perché la S.S. 345 può sopportare il traffico restante;
- gli svincoli e le bretelle di collegamento sia di Cogozzo, sia di Carcina, qualora non si realizzasse in galleria il tratto Stocchetta Villa, devono avere opere di mitigazione maggiori di quelle previste;
- la creazione di un collegamento tra Villa Carcina-Lumezzane-Villa Carcina permetterebbe di diminuire ulteriormente la presenza di traffico locale tra questi nodi industriali collegati tra loro da stretti rapporti commerciali;
- lo spostamento della rotonda di Carcina permetterebbe un migliore accesso alle proprietà dei cittadini residenti, senza ricorrere all'abbattimento delle abitazioni;

Sig. Dario Scovolo – Villa Carcina (BS):

relativamente alla rotonda di Carcina in località Strà ed al tratto che si inserisce in galleria verso Lumezzane si rileva che:

- per realizzare nuovi edifici in prossimità di strade, come quella in esame, bisogna obbligatoriamente osservare la distanza minima di 60 m. come protezione dal nastro stradale. Si ritiene doveroso che a tali distanze si attengano anche le strade;
- il sottoscritto è invalido civile al 100%, già costretto ad operazioni chirurgiche e bisognoso della massima tranquillità. L'esecuzione dei lavori, con un cantiere aperto per 6-7 anni, e successivamente il dirottamento del traffico pesante sul tratto che si immette in galleria, comporterebbe un disturbo che potrebbe compromettere ulteriormente il mio stato di salute;
- è assurdo prevedere la rotonda a ridosso del paese, mettendo in preventivo la demolizione di case esistenti, quando poco ad ovest vi è un'immensa area verde non edificata tra il fiume Mella ed il paese. Anche l'uscita e l'ingresso delle gallerie potrebbero essere traslati verso ovest;

AR R2

Sig. Ermanno Novali – Brescia:

- l'autostrada progettata non sarà in grado di catalizzare il traffico della bassa valle, che costituisce la più bella zona residenziale della città, che si vedrà privata anche della gratuita tangenziale ovest. Non sarà utile neanche per la media valle, dove sono più frequenti i brevi spostamenti fra le aziende ed i piccoli artigiani locali;
- si esprime preoccupazione per la sconsigliata idea di deviare il corso del fiume Mella, che scorre in un territorio densamente urbanizzato e che nella stagione invernale è frequentemente in piena;
- nei prossimi anni si dovrebbe realizzare la metropolitana leggera, che potrebbe risolvere i disagi degli studenti e quanti vorranno raggiungere il centro della città;

Sig. Massimo Galeri – Villa Carcina (BS):

- il progetto risulta inadeguato per risolvere il problema del traffico della S.S. 345 nel tratto del Comune di Villa Carcina. Si chiede una rivalutazione dei flussi di traffico;
- il problema delle possibili alternative o delle possibili connessioni con altri progetti di viabilità e trasporto non è affrontato con chiarezza. Si chiede un'analisi delle possibili soluzioni al traffico in relazione all'ipotesi della metropolitana leggera;
- il progetto di raccordo autostradale, così concepito, contrasta con lo sviluppo turistico che si auspica per l'alta Valtrompia. Inoltre il progetto non considera le conseguenze sociali e di prospettiva economica delle zone della Valle. Si chiede uno studio adeguato per una viabilità compatibile con l'intero bacino montano;
- non è esplicita la possibilità di future estensioni dell'attuale progetto attraverso ipotetici collegamenti con altri nodi autostradali. Già per l'ultimo tratto della direttrice Lumezzane, articolato in due carreggiate, si prevede un ampliamento a quattro corsie. Il progetto già deficitario nel rispondere al traffico locale, acquisirebbe flussi veicolari da altre zone trasformando la bassa Valtrompia in una zona di transito e scarico senza limiti. Pertanto si sottolinea l'incompatibilità ambientale del progetto;
- la bassa Valtrompia è caratterizzata da una produzione, di rilevanza regionale, di pesche per la quale l'intera comunità di valle da anni è attiva promuovendone i prodotti. Si chiede una rivalutazione dell'impatto ambientale anche in relazione ad attività economiche esistenti;
- il progetto incide, in due località, su un manufatto di epoca romana (acquedotto romano II sec. d.C.) oggetto di rilievi, studi e pubblicazioni. Il località Strà a Codolazza, nell'area interessata dalla costruzione della rotatoria, è stato rinvenuto un tratto di questo manufatto romano con relativo pozzetto d'ispezione. Analoga situazione si rileva a Cogozzo. Si ritiene che durante l'estensione del progetto non siano state tenute in considerazione le Carte Archeologiche curate dalla Soprintendenza Archeologica per la Regione Lombardia;

Dott. Ing. Carlo Rolla – Brescia:

- non è stato affrontato l'inserimento dell'opera nel quadro programmatico generale di sviluppo del territorio nelle sue varie articolazioni dei diversi strumenti di pianificazione territoriale;
- l'asserita inderogabile necessità dell'opera è non solo del tutto pretestuosa, ma contraddice in essere lo spirito dello studio di impatto ambientale che dovrebbe valutare con serenità gli impatti e le possibili alternative compresa l'opzione zero;





Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- nel tratto tra Ronco e Concesio sono previste curve e controcurve, realizzazione di numerosi svincoli, spostamento di alvei naturali, percorsi tortuosi ed in forte pendenza e mancanza di criteri minimi di sicurezza;
- il territorio di Gussago ricade nella zona denominata Franciacorta. I valori naturalistici, artistici ed economici sono di assoluto primo piano a livello provinciale, regionale e nazionale. Gli sforzi che gli enti locali e di promozione hanno fatto per valorizzare il territorio, saranno gravemente compromessi;
- pare del tutto incomprensibile la volontà di non voler realizzare un doppio tunnel nel tratto di bretella tra Ronco di Gussago e Concesio a fronte della enorme riduzione dell'impatto ambientale che tale soluzione potrebbe costituire e dell'inesistente aggravio dei costi. La pretestuosità dell'aggravio economico, presunto, emerge dal fatto che lo stanziamento economico per l'opera è passato dai 500 miliardi iniziali a più di 1200 di oggi;

Legambiente circolo "Laura Conti" - Brescia:

- l'opera viene programmata senza un vero studio preliminare che muova da presupposti progettuali di compatibilità;
- viene acriticamente privilegiato il sistema del trasporto privato su gomma a scapito dei sistemi su ferro;
- la realizzazione del raccordo autostradale determinerà un'ulteriore frattura nel tessuto urbano di Brescia che già oggi lamenta problemi di connessione tra le sue parti: l'imponente sezione del tracciato autostradale verrà a frapporsi come una barriera di notevole spessore urbano tra il centro cittadino e l'Oltremella;
- l'aumento del traffico su gomma comporterà un evidente aumento dell'inquinamento atmosferico e della rumorosità. L'unica soluzione efficace può essere raggiunta solo con l'interramento del tratto autostradale. Si verificherà, inoltre, una commistione della viabilità urbana con quella extra urbana;
- il progetto non sembra prevedere, per la cittadinanza di Brescia, alcuna misura di compensazione ambientale, economica o di altra natura al grave danno arrecato alla città dall'attraversamento cittadino del raccordo autostradale;
- la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Mella nella zona di Ponte Crotte coinvolgerà un tratto di argine già duramente colpito dalle piene degli anni precedenti. La realizzazione del ponte comporterà, anche per questioni economiche, la necessità di restringere tale tratto, esponendo ancor più gli argini ai danni che deriveranno dalle piene future;
- la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Mella, nella zona di Ponte Crotte, intaccherà inevitabilmente l'area di pertinenza delle antiche fornaci a torre, che sono tra le più significative testimonianze di archeologia industriale bresciana;
- nel Comune di Collebeato è previsto lo spostamento del letto del fiume Mella per circa 800 m., con gravissime conseguenze sotto il profilo economico, idrogeologico, della salvaguardia del territorio, dell'ambiente e del paesaggio;
- costituisce un assurdo urbanistico il fatto di far passare un'autostrada all'interno di una città già fortemente afflitta da problemi di traffico. Sarà comunque indispensabile studiare un percorso interrato dell'intero raccordo autostradale, o quantomeno prolungare i due tratti che già si

- prevede siano interrati. Tutto ciò potrebbe ridurre, almeno in parte, per il contiguo quartiere di Fiumicello e per quello di San Bartolomeo, le esalazioni, i rumori già oggi molto elevati;
- alcuni grandi caseggiati di Via Panigada, che si affacciano direttamente sulla tangenziale ovest, saranno ulteriormente afflitti dall'aumento del traffico e della velocità sul raccordo autostradale, nonché dall'aumento della rumorosità che ne deriverà;
 - la prevista chiusura dell'intersezione fra Via Milano e la tangenziale ovest di Brescia, determinerà un aumento del traffico urbano di accesso e di uscita dal tratto cittadino di raccordo autostradale sul cavalcavia di Via Volturmo;
 - gli immobili che si affacciano sulla tangenziale ovest verranno ulteriormente sacrificati da barriere antirumore dell'altezza di 5 m., la cui efficacia risulterà peraltro fortemente attenuata dalla vicinanza dei caseggiati al bordo della strada, e che toglieranno ogni e qualsiasi possibilità prospettica agli abitanti;
 - in Via Panigada, nelle immediate vicinanze della tangenziale, è situata la direzione del Circolo Didattico, con annessa scuola materna ed elementare;
 - un recente rapporto del comune di Brescia sulla qualità dell'aria urbana ha rilevato che il traffico è una delle cause maggiori di inquinamento atmosferico della città: l'attraversamento da parte del raccordo autostradale va in senso contrario alle indicazioni del rapporto comunale;
 - l'aumento dell'inquinamento dell'aria aggraverà le patologie legate all'apparato respiratorio della popolazione anziana della zona;
 - la realizzazione del raccordo autostradale contrasterà fortemente con la necessità di preservare un contorno prospettico di pregio alla città rappresentato dal Parco delle Colline;
 - l'aumento del traffico danneggerà le attività di orticoltura che caratterizzano la zona verso san Bartolomeo;
 - dall'iter amministrativo relativo al progetto non emerge, ad oggi, nessun elemento di concertazione e partecipazione in quanto la Amministrazioni pubbliche e gli operatori interessati hanno mantenuto il progetto riservato durante la fase preparatoria e non hanno successivamente attuato alcuna occasione di serio confronto con la popolazione;

Dott. Ing. Giorgio Preti – Collebeato (BS)

- sono esagerate le dichiarazioni del Sig. Beretta quando denuncia che la causa della migrazione delle aziende della Val Trompia verso la pianura risiede nell'assoluta inadeguatezza del sistema stradale. La causa di questo fenomeno è, invece, dovuta alla conformazione idrogeologica tipicamente montana del territorio triumplino che determina la difficoltà di reperire spazi di crescita, superfici atte alla produzione ed all'immagazzinamento che non comportino lo spezzettamento dei siti produttivi o la disposizione su più piani delle linee di lavoro, a discapito dell'efficienza produttiva;

Petizione di 41 cittadini del comune di Brescia:

- ritengono indispensabile prolungare il tratto interrato del raccordo autostradale che si sviluppa sul tracciato della tangenziale ovest di Brescia, dal punto di intersezione con Via Milano fino all'intersezione con via Crotte e via Franchi, sfruttando le pendenze già esistenti;
- provvedere alla copertura di un tratto a nord dell'intersezione con Via Milano per mantenere la connessione del tessuto urbano e contenere il danno ambientale;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

Famiglia Marchina - Gussago (BS):

- si chiede che siano valutate e rispettate le richieste dei cittadini di Valle Trompia e Franciacorta di preservare un territorio, già fortemente urbanizzato, dal passaggio di un'arteria ad alto impatto ambientale ed economico. Si ribadisce inoltre che moltissimi cittadini della provincia non considerano l'autostrada essenziale per l'accesso alla città e per la vita sociale, ma sono seriamente preoccupati per la qualità della vita futura;

Sig. Mario Poinelli - Concesio (BS):

- le aree del comune di Concesio utilizzate per il passaggio della futura autostrada, sono sempre state classificate, nei vari documenti urbanistici, come "polmone ambientale" della zona, e, in quanto tali, considerate sotto tutela speciale (vedasi progetti di un Parco Mella, percorsi ciclabili, ecc.);
- l'area interessata è oggi coltivata con colture di pregio che danno lavoro a svariate famiglie residenti nel comune;
- le dimensioni della barriera-casello sono spropositate rispetto al flusso di veicoli transitanti previsti dal progetto. Se questo dimensionamento presume ulteriori allungamenti dell'autostrada, come può far supporre il Protocollo d'intesa firmato da Comune di Brescia, Provincia e Regione Lombardia per un collegamento attraverso tunnel autostradale fra Val Trompia e Val Camonica (a cui a sua volta si affiancano richieste ufficiali di un ulteriore collegamento con la Val Sabbia da parte dei sindaci dei Comuni valsabbini), la valutazione degli impatti sottostima di gran lunga l'entità del passaggio di veicoli, e di conseguenza, il rischio di esposizione ai relativi gas di scarico delle popolazioni locali;
- il casello autostradale situato a Concesio attirerà dall'esterno dell'autostrada il traffico limitrofo, causando, solo di per sé, un elevato aumento degli inquinanti che si concentreranno in questo punto della bassa valle. L'aumento del traffico esterno più quello interno all'autostrada aggraverà, oltre tutte le previsioni, la qualità dell'aria locale, che già oggi è spesso attorno ai valori di soglia di allarme. E' da rilevare che il casello dell'autostrada sarà collocato al confine con un Centro Sportivo ed in prossimità di una scuola;
- l'alternarsi di gallerie e ponti, nonché gli spostamenti dell'alveo naturale del fiume Mella, aggraveranno il già fragile equilibrio ambientale ed idrogeologico della bassa valle, esponendola ad elevati rischi di calamità naturali;
- in vistosa concorrenza per l'occupazione del medesimo spazio entrerà la futura metropolitana, il cui tracciato non è per nulla coordinato con quello autostradale;

Comitato di opposizione al raccordo autostradale Brescia ovest - Stocchetta:

- lo studio del traffico si basa su dati inattuali che risalgono al 1991 e non analizza le conseguenze sulla viabilità esterna e nemmeno quelle sulla tangenziale ovest di Brescia. Il valore del tasso di incremento del traffico è fissato all'1% annuo, mentre per un'autostrada la previsione più verosimile è del 1,5%;
- non vengono considerati i possibili effetti derivanti dalla futura, probabile estensione della rete autostradale verso le Valli Sabbia e Camonica come prefigurato nel protocollo d'intesa stipulato nel 1998 tra Amministrazione Comunale di Brescia, Regione Lombardia, Società Serenissima e Anas;

- è evidente il rischio di concorrenza con la metropolitana leggera che dovrebbe essere realizzata sullo stesso percorso;
- manca un piano di gestione del traffico durante la realizzazione delle opere;
- lo studio della componente atmosferica è lacunoso ed impreciso. L'analisi delle caratteristiche diffusive dei bassi strati dell'atmosfera si fonda sui dati della stazione meteorologica di Brescia Ghedi, nella zona opposta a quella del sito dell'opera;
- i comuni interessati dal percorso autostradale, tranne Gussago e Paderno Franciacorta, non avendo redatto il Piano di zonizzazione acustica, come previsto dal D.P.C.M. 14/11/97, si vedrebbero applicate misure di mitigazione acustica facenti riferimento ai limiti, meno restrittivi, del precedente D.P.C.M. 1/3/91;
- è stato considerato il rumore complessivo prodotto dall'autostrada, senza fare valutazioni presso gli svincoli e le strade limitrofe, in particolare quelli del passante cittadino. Nessun accenno a simulazioni del rumore a massimo regime né alle vibrazioni indotte dai mezzi pesanti;
- gli interventi previsti sul fiume Mella, nell'abitato di Collebeato, rappresentano un serio pericolo per l'abitato stesso e anche per le zone residenziali di Brescia a valle dell'innalzamento degli argini. Inoltre avranno forti ripercussioni sulla realizzazione sul Parco del Mella, previsto dal PRG di Brescia, e sul Parco delle Colline già istituito dal Comune di Collebeato;
- si dà per inevitabile "la modifica delle condizioni di permeabilità dei terreni circostanti e l'alterazione del regime delle sorgenti e dei pozzi a valle di tali opere";
- gli interventi di mitigazione vengono intesi come opere di abbellimento e non come recupero ecologico dell'area, inoltre l'impegno economico per la loro realizzazione rappresenta solo lo 0,26% dei costi totali;
- non viene esaminata la destinazione dei materiali in esubero, quantificati in 1.983.000 m³, e si sottovalutano gli impatti cumulativi quali la collocazione in cava;
- non vi è traccia di una comparazione con progetti alternativi miranti ai comuni obiettivi di miglioramento della mobilità in Valtrompia. Non sono chiare le scelte strategiche che hanno prodotto il progetto, né compaiono dati effettivi a loro sostegno;

Sig.ri Ricci – Collebeato (BS):

- contrari al progetto per i numerosi impatti ambientali negativi per la salute delle persone, per la natura e per l'agricoltura;

Sig.ri Zanardelli Sabrina e Franchi Roberto – Concesio (BS):

- la realizzazione dell'autostrada peggiorerà pesantemente la qualità della vita dei cittadini e credo che non migliorerà il traffico locale, in quanto il progetto non prevede un utilizzo a livello locale, non prevedendo (per ragioni di pedaggio), ingressi ed uscite utilizzabili, mentre almeno l'80-85% del traffico attuale è impostato su percorsi brevi e frequenti fermate;
- ci sono soluzioni diverse che non vengono percorse per ragioni finanziarie come l'ipotesi di un'autostrada in galleria con la possibilità di depurare i gas e le polveri inquinanti con annullamento del rumore e dell'impatto visivo;
- si potrebbe realizzare un solo tronco autostradale per Brescia anziché realizzare anche quello per Ospitaletto, visto che non si capisce bene a cosa possa servire. In questo modo si risparmierebbero dei fondi che si potrebbero utilizzare per realizzare un'autostrada sotterranea;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

Sig. Capponi Mario – Brescia:

- il trasporto merci, che costituisce solo il 20% dell'attuale traffico su strada da e per la Valtrompia, può essere servito dal tratto Lumezzane-Ospitaletto, senza alcun bisogno di passare per l'area urbana di Brescia;
- l'accesso al lavoro di 50.000 persone ogni giorno, non appare servito dalla nuova autostrada, che nel tratto valtrumplino esclude il traffico locale;
- il traffico di autovetture private fra la Val Trompia e Brescia, che costituisce l'80% di tutto il traffico attuale, e che verrebbe "facilitato e velocizzato" dalla "bretella" Concesio-Stocchetta, è precisamente il traffico che dovrebbe essere riconvertito ad utenza per la futura metropolitana leggera fra Brescia e la Val Trompia. In altre parole la bretella fra Concesio e Brescia si pone in diretta concorrenza con un mezzo pubblico di impegnativa e costosissima realizzazione, che è voluto dagli Enti locali competenti (Comune di Brescia, Comunità della Val Trompia, Provincia e Regione) proprio per spostare dal mezzo privato a quello pubblico il traffico di persone tra Brescia e la Val Trompia;

Sig.ra Tognolatti Enrica – Concesio (BS):

- la realizzazione di quest'opera provocherebbe un sicuro aumento di traffico nella nostra valle, vista la possibilità di un futuro collegamento con la Val Camonica e la Val Sabbia. La proposta di un'autostrada interamente in galleria a doppia canna garantirebbe le misure di sicurezza, l'abbattimento dei fumi e dei gas di scarico e risolverebbe il problema dell'inquinamento acustico;
- si ritiene opportuno creare un innesto autostradale a Sarezze, o comunque a nord della valle, visto che il traffico si congestiona soprattutto in questo punto, trascinandosi poi su tutta la valle fino a Concesio. In questo modo si risolverebbe il problema del traffico sulla S.S. 345;
- il Centro Sportivo Polivalente "Aldo Moro", che si verrebbe a trovare a pochi metri dai caselli autostradali, e la scuola media statale "Paolo VI" di San Vigilio, che si trova sull'asse dell'autostrada, anche se in questo tratto concepita in galleria, sarebbero fortemente penalizzati;

Sig.ra Flavia Abatti – Cogozzo (BS):

- alla luce della densità abitativa del fondo valle, una strada di superficie non può che compromettere in modo grave ed irreparabile il territorio;
- il progetto presentato non si preoccupa di risolvere il problema della nostra viabilità, ma rappresenta un investimento economico per permettere uno sbocco al Brennero del nord-ovest;
- la popolazione è stata coinvolta in modo assolutamente marginale nelle scelte condotte esclusivamente dagli amministratori locali, inoltre la documentazione non è stata resa disponibile se non con estremo ritardo;
- non sono state presentate ipotesi di costo per la costruzione dell'intero tratto autostradale in tunnel che, considerando il tratto già previsto in galleria (Villa-Lumezzane), consisterebbe nell'interrare i pochi chilometri di autostrada nel territorio di Concesio;

Comitato viabilità interna di Concesio e autostrada Valtrompia (BS):

- il problema della scorrevolezza del traffico sulla S.S. 354 della Valtrompia, dall'analisi del traffico eseguita dal proponente, è risultato essere il tratto a nord della intersezione con la S.P. 19 fino alla S.P. 3 circa. Pare assurdo che per 4,5 km di statale veramente congestionata si debba ricorrere ad un raccordo autostradale da 1.240 miliardi di progetto definitivo (e quanti nell'esecutivo?);

- non si comprende come mai il progetto generale di ammodernamento della S.S. 345, specie per il territorio di Villa Carcina, vero cuore del problema, redatto dalla Comunità Montana si sia completamente fermato e nessuno più ne parli;
- la monodirezionalità del raccordo autostradale è in evidente contrasto con la mobilità interna della Valle, ma più in particolare con il traffico industriale locale. Nello studio di impatto ambientale manca un adeguato studio delle matrici O/D che avrebbero ben evidenziato come il flusso interno della valle sia a corto raggio;
- nello studio di impatto ambientale manca un'analisi dell'economia della Valle che avrebbe aiutato a comprendere meglio il fenomeno della mobilità centripeta in Valtrompia, tipico di una Valle ad alta industrializzazione;
- un'alternativa potrebbe essere quella di costruire una strada statale alternativa solo e limitatamente al tratto a nord della intersezione con la S.P. 19 fino alla S.P. 3 circa, anche tutta la galleria con sede sotto l'attuale S.S. 345;
- se proprio si volesse optare per un raccordo autostradale, sarebbe possibile realizzarlo completamente in galleria a doppio fornice, ma solo e limitatamente al tratto Brescia-Sarezzo;
- nello studio di impatto ambientale è assente l'analisi ambientale costi/benefici;
- i dati di traffico al 2020 stimati in 25.000 transiti giornalieri sono completamente errati in quanto non considerano il traffico che verrà ad interessare il raccordo Valtrompia a seguito del collegamento intervallivo con la Val Sabbia e la Valle Camonica, previsto nel Protocollo di Intesa;
- nello studio di impatto ambientale manca uno studio idraulico del fiume Mella per eventi atmosferici eccezionali in conseguenza dei nuovi 240.000 m² di asfaltatura dell'autostrada, nonché dei 150.000 m² PIP previsti nel PRG di Concesio;
- nello studio della ventilazione delle gallerie, sia trasversale che verticale, non solo manca la parte inerente il trattamento dei gas di scarico e delle polveri, ma anche uno studio sugli effetti prodotti dalle brezze di valle sui fumi non trattati in uscita dai camini e gli effetti sulle persone;
- i transiti previsti dal proponente non giustificano assolutamente né le dieci corsie di esazione previste sul territorio di Concesio, né i 23 metri delle carreggiate indicati nella relazione che accompagna il progetto definitivo;
- la via di fuga prevista nella galleria Lumezzane con un'altezza utile di 4 m non è conforme alla normativa Anas che prevede un'altezza di 4.60 m per i mezzi di soccorso;
- nelle gallerie monodirezionali (Lumezzane) sono previsti ogni 500 m dei bypass che risultano, però, inadeguati. Infatti 500 m in condizioni di emergenza possono essere fatali per persone anziane o con qualche handicap fisico. Inoltre il collegamento del bypass non sarà sicuramente in piano vista la diversa dislocazione delle due gallerie;
- nella direttiva comunitaria CEE 85/377 è previsto che "l'iter procedurale deve prevedere un adeguato processo di informazione e di consultazione del pubblico" ma alcuni Enti non hanno dato ai cittadini nessuna informazione;
- non sono state prese in esame delle alternative progettuali così come previsto dalla procedura di valutazione di impatto ambientale;



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

Arch. Giovanni Gatta - Gussago (BS):

- l'ipotesi di unificare per buona parte il traffico dell'unica semitangenziale di Brescia con il traffico di percorrenza autostradale, comporta la certezza che in breve tempo, questa arteria sarà soggetta a blocco per intasamento ed incapacità ad assorbire un corretto smaltimento del traffico;
- la soluzione di realizzare delle gallerie prive di impianto di depurazione dei fumi, provocherà la concentrazione degli inquinanti nelle immediate vicinanze delle uscite in superficie, che risultano in corrispondenza di quartieri residenziali popolosi;
- è prevista nelle immediate vicinanze con il comune di Collebeato, una rotonda con appendici di accesso non compiutamente studiate e monche e che non potranno che sfociare su una viabilità interna inaccettabile;
- nel Comune di Collebeato è previsto lo spostamento dell'alveo del fiume Mella, sottraendo aree tutelate dal Comune che le ha preservate per integrarle con il Parco Regionale delle Colline di Brescia, in questo Comune già istituito. Si distruggerebbe, inoltre, uno dei pochi tratti di colture a pescheto di alto valore per tradizione centenaria solo per salvaguardare il Progetto di capannoni del Comune di Concesio;
- nello stesso tratto è previsto il restringimento dell'alveo del fiume Mella con la realizzazione di muri di protezione per il raccordo autostradale, che innalzando il livello di piena del fiume, sottoporrebbero il Comune di Collebeato al rischio di disastrose inondazioni;
- lo svincolo Navezze convoglia su un unico nodo traffico pesante e viabilità di quartiere;
- verso il passo della Forcella l'unica galleria prevista sfocia sulla vecchia strada deviandone il percorso contro le pendici della collina, si sottolinea che il nuovo tracciato insiste su terreni argillosi di recente riempimento di una valletta con forti problemi di stabilità dei versanti;
- sarebbe meglio realizzare il tratto Ronco di Gussago-Comune di Concesio integralmente in galleria a doppia canna e dotata di impianti di depurazione efficienti;
- si propone l'eliminazione della barriera nel Comune di Concesio, poiché le soste a motore acceso per il pagamento del pedaggio sono incompatibili con la tutela della salute;

Petizione di 14 alunni della scuola elementare "A. Volta" di Brescia:

- siamo contrari alla realizzazione dell'autostrada perché il rumore e l'inquinamento aumenterebbero;
- non si potrà più giocare nel giardino della scuola con tutto quello smog;
- se proprio si deve costruire l'autostrada, allora è meglio farla in galleria ricoprendola con alberi e prati;

Petizione di 59 cittadini di Lumezzane - (BS):

- lo svincolo autostradale previsto dal progetto, per dimensioni e portata, è devastante ed inoltre provocherebbe un inquinamento acustico e visivo;
- la realizzazione del raccordo autostradale determina l'eliminazione delle attuali vie di accesso alle nostre abitazioni;

Comune di Brescia Casa delle Associazioni Consulta per l'Ambiente - Brescia:

- la popolazione non sarà avvantaggiata dalla realizzazione dell'opera in quanto gli accessi sarebbero limitati a causa del pagamento di pedaggio;
- si consideri che, se pur in fase estremamente arretrata di progettazione, è stata avanzata l'idea di estendere la metropolitana di Brescia verso la Valtrompia;

- sarebbe contraddittorio realizzare un'autostrada che convoglierebbe un traffico molto specifico, servendo quindi degli interessi abbastanza limitati, lasciando il resto della viabilità nell'attuale caos;
- si teme che l'opera in oggetto possa costituire una maglia di una più ampia rete che potrebbe creare collegamenti con la Val Sabbia e con il Trentino da una parte e con la Val Camonica e la Svizzera dall'altra;

Sig.ri Albertina Bossini e Gianluca Gnutti - Lumezzane (BS):

- chiedono all'Amministrazione Comunale di impegnarsi al fine di rivedere la soluzione proposta dalla Società appaltatrice per la nuova bretella autostradale spostando più a valle l'innesto della galleria, oppure spostando più ad est tutto il nodo viario in piena zona industriale;

Sig.re Mara ed Elena Patti - Lumezzane (BS):

- chiedono all'Amministrazione Comunale di riconsiderare il progetto di innesto della galleria con i relativi svincoli su Via Ruca;

le sottoelencate osservazioni evidenziano la favorevole adesione al progetto con le motivazioni di seguito riportate:

- **Valtinesi Servizi S.c.r.l - Calcinato (BS); Ghidini Rok S.r.l. – Concesio (BS); Federazione Autotrasportatori Italiani – Brescia; Associazione Industriale Bresciana (BS); Autotrasportatori Boldini Simone – Porzano di Leno (BS); Autotrasporti Bregoli – Calcinato (BS); Biesse S.p.A. - Collebeato (BS); Esseti S.r.l. - Brandico (BS); Alto S.r.l. – Nuvolento (BS); ISVAL S.p.A. - Marcheno V.T. (BS); Lucchini S.p.A. – Brescia; Franplast S.r.l. – Provaglio d’Iseo(BS); Ilcar di Bugatti S.r.l. – Lumezzane S.S. (BS); Rolfi S.r.l. – Rodengo Saiano (BS); Ingranaggi Baiocchi S.r.l. – Calina di Villa Carcina (BS); Officina Meccanica Roselli S.r.l. Cogozzo V.T. (BS); Polifex S.r.l. Molinetto (BS); Industrie Saleri Italo S.p.A. Lumezzane (BS); PEL Pintossi Emilio S.p.A. – Lumezzane (BS); GE-CA S.r.l. - Gussago (BS); ASO Siderurgica S.r.l. – Ospitaletto (BS); Lonati S.p.A. – Monza (MI); Effebi S.p.A. – Bovezzo (BS); Gnutti Cirillo S.p.A. – Lumezzane S.S. (BS); Donati S.p.A. - Lumezzane S.S. (BS); Estral S.p.A. – Manerbio (BS); Pietro Beretta S.p.A. – Gardone V.T. (BS); Nuova Galvanica – Lumezzane S.S. (BS); Raffineria metalli Guizzi S.p.A. – Cogozzo V.T. (BS); Raffineria Metalli Capra S.p.A.; AETERNUM S.p.A. – Villa Carcina (BS); A. Uberti S.r.l. – Sarezzo (BS); BRIXIA zust – Brescia; Berna Ernesto S.r.l. – Lumezzane Pieve (BS); F.lli Piardi S.p.A. – Lumezzane S.S. (BS); Trans Moto S.r.l. – Villa Carcina (BS); O.M.B. Saleri S.p.A. – Brescia; Ghidini Cipriano S.r.l. – Lumezzane S.A. (BS); Metalli Pressofusi S.r.l. – Berlingo (BS); S.F.R. di Franzoni & C. s.n.c. – Rezzato (BS); Greiner S.p.A. – Lumezzane S.S. (BS); Sedilexport S.r.l. – Fiesse (BS); Foma S.p.A. – Pralboino (BS); CPF Industriale S.p.A. – Gussago (BS); Becchetti Angelo BAL – Lumezzane S.A. (BS); SIDAC S.p.A. – Gussago (BS); Palazzoli S.p.A. – Brescia; Franzoni Filati S.p.A. – Esine (BS); Gruppo Manerbiesi S.r.l. – Manerbio (BS); Industrie Saleri Italo S.p.A. – Lumezzane (BS); Ofmega S.p.A. - Sarezzo (BS);**



Al Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- l'assoluta inadeguatezza del sistema stradale, consente nelle ore diurne, velocità dell'ordine di 15 km/h. Le conseguenze negative si ripercuotono sul mondo dell'autotrasporto, ma anche sulle aziende produttive, sui servizi, sul commercio e su tutta la popolazione. Con la realizzazione della nuova autostrada la viabilità avrà certamente dei benefici e cambierà complessivamente in meglio la vita di tutti, costretti ad impiegare ore per percorrere 30 km. Si chiede che vengano ridotti al minimo i tempi di attesa per la realizzazione dell'opera;

Comunità Montana di Valle Trompia – Gardone V.T. (BS):

- si intende sottolineare la grande attesa e l'irrinunciabilità di questa infrastruttura in alternativa alla S.S. 345 la quale è insufficiente e comporta limiti non solo allo sviluppo della zona, ma ormai anche al mantenimento dell'economia esistente. Il progetto presentato, pur con le dovute correzioni che si riterrà di promuovere per un minor impatto ambientale, può essere un rimedio concreto;

Comune di Gardone Val Trompia (BS):

- esprime parere favorevole alla realizzazione del raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia chiedendo che i tempi di progettazione esecutiva, appalto e realizzazione, vengano contenuti il più possibile, in considerazione dei danni che a Gardone ed alla Valle Trompia deriverebbero da eventuali ritardi nella realizzazione dell'opera;

Comune di Sarezzo (BS):

- il parere è favorevole in quanto quest'opera consente di ottenere un risultato atteso da anni, contenendo al minimo l'impatto sul nostro territorio, sia in termini quantitativi, che qualitativi. La realizzazione di questo intervento consentirà non solo il collegamento tra le attività e le residenze della nostra Valle con il sistema viabilistico regionale, ma rappresenta l'occasione irrinunciabile per decongestionare la presenza di veicoli lungo l'arteria di fondovalle;

Comune di Lumezzane (BS):

- il progetto definitivo recepisce integralmente le richieste avanzate da questa Amministrazione;

Gruppo Consiliare Lega Nord – Collebeato (BS); Forza Italia Collebeato-Collebeato 2000 (BS):

esprimono parere favorevole al progetto avanzando tuttavia alcune riserve:

- dagli studi idraulici sullo spostamento dell'alveo del fiume Mella, si deduce un aumento di carico per le strutture obsolete del ponte sul Mella. Si ritiene necessario un rifacimento ex novo;
- per quanto riguarda lo spostamento dell'alveo del Mella si chiede che la messa in sicurezza degli argini sia a totale carico della società Serenissima;
- la bretella di congiunzione tra il ponte del Mella e l'autostrada in località Stocchetta, non dovrà penalizzare la viabilità di Collebeato;
- l'impatto acustico deve essere valutato casa per casa e ridotto ai minimi livelli;
- si ritengono non necessarie le aree di servizio previste a nord ed a sud di Collebeato anche alla luce dell'esiguità del tratto della bretella;
- riguardo al progetto di fattibilità di un possibile futuro collegamento tra l'autostrada della Val Trompia e la Val Camonica e la Val Sabbia, si auspica che questo progetto venga inserito in un piano generale di viabilità che non penalizzi Brescia, Collebeato e la Valle Trompia;
- si dovrà prendere in considerazione, contemporaneamente ai lavori per l'autostrada, la messa in opera del collettore fognario della Val Trompia interessando Provincia e Comuni;

Be
AP

Sig. Aldo Bonomi – Brescia:

- la Valtrompia deve continuare ad esistere e migliorare la vivibilità di tutte le sue realtà, con la realizzazione immediata del collegamento progettato;

Pintossi Emilio S.p.A. – Lumezzane S.S. (BS);

- si chiede di accelerare i tempi per addivenire ad una decisione per realizzare un adeguato collegamento autostradale già da anni allo studio;

in estrema sintesi, i temi enucleati dalle osservazioni proposte riguardano:

- la contrarietà, in linea di principio, all'intervento autostradale, motivata dall'impatto territoriale ed ambientale che il progetto determina sugli ambiti direttamente coinvolti;
- la segnalazione di specifiche e puntuali situazioni di impatto determinato dalle soluzioni progettuali pubblicate all'atto della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale;
- la perplessità circa l'inserimento funzionale del nuovo raccordo autostradale nel contesto infrastrutturale attuale, con particolare riferimento al potenziale impatto sulla tangenziale ovest di Brescia (già ora interessata da elevati flussi di traffico, e destinata, secondo le stesse previsioni del proponente, a raggiungere situazioni di saturazione negli scenari di medio-lungo termine), nonché alla "alienazione" della direttrice provinciale s.p. 19 con la sua trasformazione in autostrada nel tratto Concesio – Gussago – Ospitaletto.
- per quanto riguarda, in particolare, il Comune di Gussago, le osservazioni riguardano l'impatto atteso sulla frazione di Navezze e sull'intero abitato in conseguenza dell'incremento del traffico sulla attuale s.p. 19 qualora trasformata in carreggiata autostradale, la ridotta accessibilità con particolare riferimento alle relazioni fra Navezze, Concesio e Ronco di Gussago, l'impatto territoriale delle soluzioni progettuali proposte per garantire un adeguato livello di accessibilità al comune pur in presenza di una strada provinciale trasformata in carreggiata autostradale (soluzioni relative allo svincolo di Navezze, alla viabilità complanare ed allo svincolo "tornaindietro" inizialmente previsto a servizio della frazione; conseguentemente, il Comune di Gussago propone la realizzazione di una doppia galleria autostradale ed il mantenimento dell'attuale tracciato s.p. 19 a servizio del traffico locale.
- per quanto riguarda, in particolare, il Comune di Collebeato, le osservazioni riguardano l'impatto fisico della nuova infrastruttura sulle zone residenziali dello stesso comune, con particolare riferimento all'inquinamento acustico ed al traffico indotto dalla iniziale previsione di un accesso diretto su via S. Francesco (con rifacimento del ponte sul Mella di accesso al centro abitato), con il conseguente attraversamento dell'area residenziale da parte di nuovo traffico motorizzato, nonché l'impatto territoriale e paesaggistico della soluzione progettuale adottata con riferimento alla necessità di rettificare l'alveo del fiume Mella (per un tratto di circa 800 metri, con traslazione dell'alveo di circa 40 metri), sottraendo parte della superficie ad un'area che il comune considera strategica per la qualità del proprio territorio (ex cementificio CEMBRE);
- le osservazioni sono state analizzate e considerate singolarmente, anche mediante incontri diretti con alcuni fra gli enti osservanti, e che di tali indicazioni si è tenuto conto nella formulazione dei quesiti interlocutori approfonditi nel corso dell'istruttoria;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- valutato che a nel corso dell'istruttoria sono state elaborate numerose soluzioni alternative a quelle inizialmente pubblicate, e che tali soluzioni di progetto offrono risposte a parte consistente delle osservazioni formulate con riferimento a specifici e puntuali profili di ordine ambientale.

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 Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia da realizzarsi in Comune di Brescia, Collebeato, Concesio, Gussago, Lumezzane, Paterno Franciacorta, Passirano, Rodendo Saiano, Sarezzo e Villa Carcina (BS) presentata dalla Società Autostrada S.p.A. Brescia Verona - Vicenza - Padova, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) considerata la dichiarata natura di "raccordo autostradale" del progetto e la conseguente opportunità di garantire la massima accessibilità alla nuova infrastruttura, nello sviluppo del progetto esecutivo, il proponente dovrà progettare e realizzare il completamento funzionale di almeno uno svincolo, con tutte le diramazioni di entrata e di uscita, nel tratto compreso tra Codolazza e Sarezzo, e comunque di tutti quelli necessari a massimizzare l'efficacia della nuova infrastruttura nell'alleggerire il traffico locale nelle tratte più critiche della viabilità ordinaria e in particolare negli attraversamenti urbani;
- b) dovranno essere sviluppati studi e simulazioni comparative al fine di scegliere lo svincolo (o gli svincoli) il cui completamento garantisca la massima efficacia, comprendenti sistemi di esazione, politiche tariffarie e agevolazioni per il traffico locale nonché il quadro delle misure di accompagnamento che dovranno essere prese sulla viabilità locale. Tali studi dovranno essere presentati al Ministero dell'ambiente, e della tutela del territorio unitamente al progetto degli svincoli oggetto di completamento;
- c) tra le opzioni da considerare il proponente dovrà approfondire, di concerto con il competente servizio della Regione Lombardia, in accordo con i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio le reali possibilità di implementazione, sul raccordo in oggetto, di uno schema di esazione dinamica innovativo, con l'obiettivo di ampliare le opzioni di utilizzo del raccordo autostradale orientando la domanda con opportune politiche tariffarie, funzionali fra l'altro all'obiettivo di non caricare di flussi di traffico addizionali la tangenziale ovest di Brescia, già ora prossima alla saturazione;
- d) per quanto riguarda l'impatto sulla qualità dell'aria, il proponente dovrà concordare con l'ARPA Lombardia un programma di monitoraggio in corrispondenza di recettori significativi, finalizzato a verificare l'effettivo rispetto dei valori limite di qualità dell'aria determinati dalle normative vigenti a livello regionale, nazionale ed europeo, laddove le misure evidenziassero situazioni di criticità, il proponente dovrà concordare con ARPA Lombardia le adeguate misure di gestione del traffico e della circolazione che consentano di rientrare al di sotto dei valori limite;

AR Pic

- e) gli interventi di mitigazione dell'impatto acustico in corrispondenza dei recettori individuati in fregio alla direttrice autostradale dovranno essere aggiornati in considerazione dei seguenti criteri:
- all'interno della fascia autostradale dovrà comunque essere garantito il rispetto dei valori limite di 65 (diurno) e 55 (notturno) dBA. Qualora tale obiettivo non fosse ragionevolmente conseguibile ovvero in presenza di edifici isolati, si dovranno comunque prevedere adeguati interventi di isolamento dei singoli recettori, interventi che dovranno comunque garantire condizioni di comfort climatico in tutte le stagioni;
 - gli interventi di mitigazione a tutela degli insediamenti presenti al di fuori della fascia di rispetto dovranno essere dimensionati adottando come obiettivo i valori di qualità di cui all'art. 7 DPCM 14 novembre 1997; in assenza di zonizzazione acustica si procederà a classificazione stralcio in accordo con le competenti amministrazioni comunali;
- f) per il sistema di illuminazione dei nodi si dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza della circolazione, adotti tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino quanto più possibile le dispersioni verso l'alto e verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;
- g) il progetto definitivo del tratto in corrispondenza di Navezze – Gussago dovrà prevedere il ripristino della continuità in sede della strada storica di accesso alla Pieve di S. Maria Assunta, attualmente interrotta dalla strada provinciale e dal relativo svincolo;
- h) il progetto esecutivo dovrà garantire la futura possibilità di un nuovo collegamento fra la rotatoria della Stocchetta e il destra Mella a servizio degli insediamenti residenziali e produttivi di Collebeato e di Brescia;
- i) dovrà essere verificata la fattibilità della copertura con modellamento del profilo del terreno del tratto di raccordo autostradale prospiciente le zone residenziali di Collebeato;
- l) ove possibile, il progetto esecutivo della stazione di esazione di Concesio dovrà essere ulteriormente ottimizzato con l'obiettivo di massimizzare la distanza fra flussi di traffico e centro sportivo;
- m) il progetto dovrà comprendere gli interventi necessari a garantire continuità a un percorso ciclopedonale in destra Mella lungo il tratto compreso fra Brescia e S. Vigilio.
- n) dovranno essere verificate con le competenti autorità le condizioni di sicurezza stradale nella esistente galleria di Ronco di Gussago con particolare riferimento alla sua sezione trasversale;
- o) poiché nella zona sono presenti numerose aziende a rischio di incidente rilevante dovrà essere condotta una verifica circa l'interferenza con il tracciato ai fini degli adempimenti previsti dal d.lgs n. 334/1999 (art.14);
- p) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Lombardia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

bl
AR



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autostrada S.p.A. Brescia - Verona - Vicenza - Padova, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER, all'Anas Direzione Autostrade 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 22 OTT. 2007

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**