



Comune di OSPITALETTO
Area Tecnica
Provincia di Brescia



ACCORDO DI RILANCIO ECONOMICO, SOCIALE E TERRITORIALE – AREST

FRA

REGIONE LOMBARDIA

E

COMUNE DI OSPITALETTO (BS)

PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO DENOMINATO

***“Nuova circonvallazione nord e collegamento APT1
con BRE.BE.MI direzione sud – Comune di Ospitaletto”***

Variante Gennaio 2025

Allegato A – Relazione Tecnica descrittiva delle opere

1 IL TERRITORIO

1.1 Gli aspetti socio-economici del territorio di riferimento

Secondo il Registro delle Imprese della Provincia di Brescia, alla fine del 2016 le imprese attive ad Ospitaletto erano 1.008, corrispondenti ad una densità di 6,9 imprese ogni 100 abitanti. Il 3,3% di queste imprese era impegnato nel settore primario, 14,7% nell'industria manifatturiera, 19,1% nelle costruzioni e il rimanente 62,9% nel settore del terziario, commerciale e servizi.

Tra il 2001 e il 2016 il numero di imprese attive a Ospitaletto è passato da 823 a 1.006 (+2,5%). Questa crescita rappresenta la risultante dell'aumento del numero di imprese impegnate nel terziario, commerciale e servizi, passate da 460 a 634 unità (+37,8%) e nelle costruzioni, passate da 157 a 193 (+22,9%), a fronte della contemporanea diminuzione del numero di imprese nell'industria manifatturiera, da 165 a 148 (-10,3%) e nell'agricoltura, da 41 a 33 (-19,5%).

Confrontando i dati di Ospitaletto con quelli medi provinciali e regionali, si registrano i seguenti comportamenti:

- l'incidenza sul totale delle imprese impegnate nell'industria manifatturiera ad Ospitaletto ed in provincia di Brescia (13,8%), è più alta rispetto alla media regionale (12,3%);
- l'incidenza delle imprese impegnate in agricoltura in provincia di Brescia (9,6%), è quasi doppia rispetto alla media regionale (5,8%);
- l'incidenza delle imprese impegnate nel settore terziario, commerciale e dei servizi in provincia di Brescia (60,7%) e ad Ospitaletto si presenta di almeno tre punti inferiore rispetto alla media regionale.

Dal 2020 il Comune di Ospitaletto è stato riconosciuto quale Distretto urbano del commercio con notevoli contributi regionali a cui si sono unite risorse comunali che hanno rafforzato le azioni a sostegno delle attività di commercio di vicinato, artigianato di servizio e di micro impresa.

1.2 Le caratteristiche territoriali dell'area di intervento

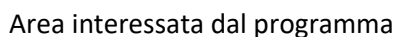
L'area di interesse è localizzata nel Comune di Ospitaletto, in provincia di Brescia, situato nell'alta pianura bresciana orientale, a 10 km dal capoluogo. Il territorio comunale si estende su una superficie complessiva di circa 9 km². L'area è posizionata a nord del territorio comunale, al confine con il Comune di Passirano. Relativamente al Sistema Infrastrutturale, l'area interessata dal programma è situata a ridosso della grande viabilità autostradale della Corda Molle, raccordo A21- Montichiari-Ospitaletto e la A4, in prossimità del casello di Ospitaletto. La superficie territoriale interessata dall'intervento è di circa 260.000 mq. interamente sul territorio del Comune di Ospitaletto.

Il Comune di Ospitaletto confina a nord con il Comune di Passirano, ad est con il Comune di Castegnato, a sud con il Comune di Travagliato ed a ovest con il Comune di Cazzago San Martino. Le principali vie di comunicazione sono l'autostrada A4, posizionata a nord e l'autostrada corda molle posta nel territorio ovest, la Brebemi, posta a sud. Inoltre il territorio comunale è attraversato dalla ferrovia Milano -Venezia, dalla tratta dell'alta capacità ferroviaria Milano Brescia e dalla strada circonvallazione sud di Ospitaletto, ex Statale 11 Padana Superiore, oggi di competenza provinciale in attesa dell'imminente trasferimento ad ANAS.

L'ambito è interessato da un SUAP in corso di attuazione, posizionato ad ovest della Corda molle, con le opere edilizie concluse ed attività in esercizio dall'agosto 2021, con autorizzazione provvisoria, in attesa di concludere per le sole opere convenzionate di urbanizzazione primaria e di viabilità extra-comparto.

Il polo logistico è attualmente accessibile da una viabilità provvisoria.

La superficie territoriale del comparto è di circa 130.000 mq, adiacente un altro comparto industriale produttivo, realizzato negli anni '70 e '90, posizionato a sud, disposto per circa 1000 metri fronte autostrada e anch'esso privo di idonea viabilità di accesso.



La proposta in oggetto prevede la realizzazione di VIABILITA' STRATEGICA DI PREVISIONE COMUNE DI OSPITALETTO, prevista nel Piano dei Servizi del PGT del Comune di Ospitaletto.

Le due arterie viabilistiche sono denominate con segue:

- La nuova circonvallazione nord è un’opera pubblica strategica per tutto il territorio comunale, che può essere paragonata, senza dubbio, in termini di lunghezza stradale, costo economico e complessità, alla storica realizzazione della circonvallazione comunale sud di Ospitaletto di metà anni ’80 che dal settembre scorso è stata trasferita alla competenza della Provincia di Brescia.

L'opera pubblica è attesa da decenni, inserita tra gli obiettivi del mandato amministrativo intende risolvere il carico viabilistico che si riversa tutti i giorni in entrata ed uscita con destinazione extraurbana e

contemporaneamente migliorare l'accesso viabilistico da ovest e da nord del territorio comunale. Il progetto viabilistico è coerente con le previsioni del PGT e verrà realizzato in più lotti funzionali.

La nuova strada si estende per una lunghezza di circa 2 km, a cui si aggiungono altri tratti di strada a ridosso del centro abitato; l'obiettivo è di favorire la sicurezza mediante la realizzazione di nuove strade, l'allargamento della sede stradale esistente, la creazione di percorsi ciclabili con doppio senso di marcia. Il traffico pesante sarà consentito solo in via Falcone e la nuova strada di collegamento con via Domenico Ghidoni.

L'opera viabilistica è in linea con gli indirizzi della pianificazione urbanistica del PGT vigente e consiste nella realizzazione di strade pubbliche, attrezzate con sottoservizi, banda larga, pubblica illuminazione, che garantiranno lo sviluppo futuro di entrambi i comparti industriali, oggi privi di una viabilità di accesso idonea e sicura, facilitando il rafforzamento del settore manifatturiero e logistico che ha caratterizzato in questi anni il territorio del Comune di Ospitaletto.

Il progetto prevede un collegamento diretto e sicuro con la viabilità extraurbana ed autostradale della Corda molle e Brebemi.

Il progetto viabilistico consente, altresì, il rilancio dell'area industriale SUAP ex kriotrans, convenzionata nel 2008, oggetto di procedura fallimentare e oggetto di un recente subentro nel 2020 della ditta AF Zust Ambrosetti, confermando le destinazioni d'uso produttive-logistiche originarie del comparto ed il collegamento delle aree industriali consolidate interposte tra via Falcone e l'autostrada A4.

L'intervento viabilistico perseguire il principio della riduzione del consumo di suolo, privilegiare le trasformazioni all'interno del territorio urbanizzato, facilitando la valorizzazione di aree dismesse e i processi di riorganizzazione funzionale. Inoltre viene perseguito il completamento del disegno compatto delle aree industriali, qualificando gli elementi di margine urbano, sia in termini identitari che di inserimento paesistico-ambientale, perseguendo l'obiettivo di qualificare le reti di connessione con i nodi gravitazionali urbani e con gli attrattori extraurbani, oltre che, nell'ambito del governo delle singole e puntuali trasformazioni, la logica di qualità complessiva dei servizi e della qualità urbana, nella prospettiva di migliorare la qualità della vita dei cittadini.

2.2 Obiettivi strategici dell'intervento:

2.2.1 Razionalizzare e riqualificare il sistema d'accesso alle zone industriali Nord Ovest e Sud, laddove l'attuale viabilità, non adeguata a collegare gli insediamenti al sistema infrastrutturale di collegamento territoriale che lambisce Ospitaletto (A4, Corda Molle SP 19, BreBemi), costituisce impedimento alla competitività degli insediamenti stessi e alla loro potenzialità occupazionale.

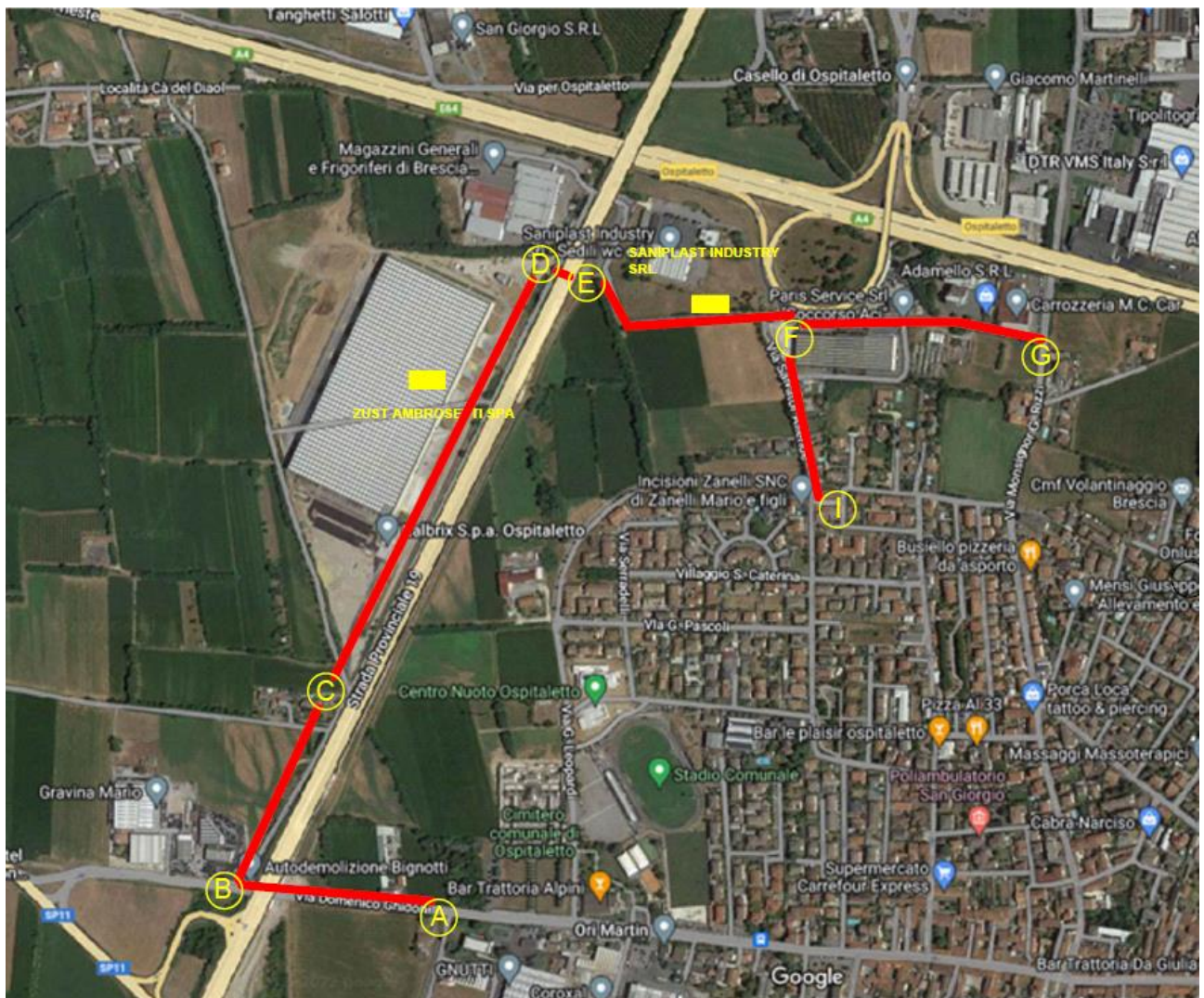
2.2.2 Risolvere i pesanti fenomeni di criticità alla quotidianità vivibilità dei quartieri residenziali innescati dal sistema viario esistente, a servizio dei suddetti ambiti produttivi, il quale, in quanto non dedicato esclusivamente dedicato, attraversa gli ambiti urbani del centro di Ospitaletto.

2.3 Modalità attuative del programma approvato

L'attuazione del programma prevede 3 interventi:

- Intervento A:
Nuova viabilità di collegamento Nord Sud così come descritto negli elaborati allegato D1 (tratti A-B-C-D del seguente grafico aerofotogrammetrico)
- Intervento B:
Realizzazione di sottopasso A21 a collegamento nuova viabilità Ovest con viabilità Nord così come descritto negli elaborati allegato D2 ((tratto D-E del seguente grafico aerofotogrammetrico)
- Intervento C:
Riqualificazione viabilità Nord così come descritto negli elaborati allegato D3 e D4 (ambiti E-F-G-I del seguente grafico aerofotogrammetrico)

GRAFICO AEREOFOTOGRAMMETRICO DEL PROGRAMMA APPROVATO



2.3.1 Variante proposta alle Modalità attuative del programma approvato

La variante proposta per l'attuazione del programma conferma i tre interventi A, B e C. La variante proposta riguarda le modalità di realizzazione degli interventi B e C pur confermandone gli obiettivi nel quadro generale degli obiettivi strategici descritto al punto 2.2.

La necessità della variante agli interventi B e C deriva sostanzialmente dalle diverse condizioni di fattibilità dell'intervento B " Realizzazione di sottopasso A21 a collegamento nuova viabilità Ovest con viabilità Nord" (tratto D-E del precedente grafico aerofotogrammetrico) , così come descritto negli elaborati progettuali allegato D2 all' Arest approvato e firmato.

Il progetto, approvato, con dichiarazione di pubblica utilità, dal Comune di Ospitaletto con DGC n. 20 del 23/02/2023, è definito nel suo assetto esecutivo e, conseguentemente finanziario, come intervento da realizzarsi in corso d'opera all' interno del cantiere, partito già nel 2022 per la realizzazione del raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari. Ciò in ragione del fatto che realizzare le opere all'interno dello stesso cantiere avrebbe determinato significativi risparmi di spesa. L'intervento sarebbe stato realizzato come variante integrativa dei lavori già in corso con soluzioni strutturali integrate e meno onerose.

Nella primavera 2023 è emersa una difficoltà di Autovia Padana Spa, concessionaria del tronco Autostradale A21 Piacenza-Cremona-Brescia. La difficoltà, principalmente legata ai tempi di consegna dei lavori del raccordo autostradale previsti dalla concessione ministeriale, non ha consentito la cantierizzazione dell'intervento con le modalità previste.

Nell'immediato il Comune di Ospitaletto, di concerto con Autovia Padana Spa, ha posto in atto una revisione del progetto del sottopasso, prevedendone, necessariamente una realizzazione autonoma e non all'interno del succitato cantiere.

La realizzazione autonoma dell' intervento del sottopasso, diversamente dalle previsioni progettuali approvate, dovrebbe necessariamente prevedere opere da realizzarsi in presenza della carreggiata superiore del tronco autostradale aperta al traffico, quindi con interventi strutturali importanti originariamente non previsti, oltre a pesantissimi oneri per interferenze con funzionamento dell'autostrada stessa.

I primi risultati della revisione hanno fatto emergere un quadro economico dell'opera in aumento di almeno il 70% del progetto precedentemente redatto e approvato, e quindi con la necessità di reperire risorse significative ad oggi non previste nell' Arest. Ciò oltre alla necessaria revisione dei tempi di intervento, da prevedersi comunque dopo il completamento del raccordo autostradale.

Nell'obiettivo del rispetto dei contenuti dell' Accordo firmato con Regione Lombardia, anche a fronte del fatto che l'intervento più significativo dell' Accordo stesso, l'intervento finanziato dal privato era ormai definito e pronto per essere cantierato, il Comune di Ospitaletto ha attivato un confronto con Autovia Padana Spa e con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, confronto dal quale è emersa la possibilità che l'intervento, possa essere realizzato, eventualmente anche in parte, a carico di fondi Ministeriali, quale miglioria della concessione del tratto autostradale.

Tale possibilità non si è perfezionata, in quanto il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili non ha riconosciuto l'intervento nella propria programmazione economico finanziaria.

La proposta di variante individua nel sottopasso oggi esistente la soluzione al collegamento tra la nuova viabilità Ovest (intervento A) oggi completata, e la viabilità Nord (intervento C).

Tale sottopasso, esistente da tempo, presenta caratteristiche strutturali adeguate per il transito sotto il tronco autostradale, presenta invece criticità dimensionali in larghezza tali da non consentire il transito veicolare contemporaneo nel doppio senso di marcia.

La larghezza del sottopasso, pari a ml 6,00, e non ampliabile per ragioni di rispetto strutturale della sovrastante autostrada, consente la realizzazione di un solo senso di marcia oltre alla realizzazione di un percorso ciclabile affiancato.

La soluzione progettuale a tale criticità è proposta con interventi a più livelli:

- a) Collegamento nuova viabilità Ovest (intervento A ad oggi realizzato) con Viabilità Nord (intervento C) **riservato al solo traffico pesante** attraverso intervento di riqualificazione del sottopasso esistente ed installazione di controllo semaforico "intelligente" per la gestione agevole e sicura del doppio senso di marcia;

Collegamento nuova viabilità Ovest (intervento A ad oggi realizzato) con Viabilità Nord (intervento C) **riservato al solo traffico veicolare** leggero attraverso la realizzazione di tratto stradale di collegamento della Via Allende con Via Brigate Alpine (tratto I-H) e successivamente con via Ghidoni mediante il transito su Via Brigate Alpine (strada oggi esistente al limite ovest dell'abitato di Ospitaletto).



————— (A-B-D) INTERVENTO A “Nuova Viabilità Ovest (già realizzato)

————— (D-D1-D2-E, I-H) VARIANTE INTERVENTO B “Sottopasso)

- - - - - (H-A) Via Brigate Alpine esistente

————— (E-F-G-I-) INTERVENTO C “Viabilità Nord” (confermato)

La variante, così come definita nello schema grafico consente il rispetto degli obiettivi strategici dell'intervento così definiti:

- a) - Razionalizzare e riqualificare il sistema d'accesso alle zone industriali Nord Ovest e Sud, laddove l'attuale viabilità, non adeguata a collegare gli insediamenti al sistema infrastrutturale di collegamento territoriale che lambisce Ospitaletto (A4, Corda Molle SP 19, BreBemi), costituisce impedimento alla competitività degli insediamenti stessi e alla loro potenzialità occupazionale.

- b) - Risolvere i pesanti fenomeni di criticità alla quotidianità vivibilità dei quartieri residenziali innescati dal sistema viario esistente, a servizio dei suddetti ambiti produttivi, il quale, in quanto non esclusivamente dedicato, attraversa gli ambiti urbani del centro di Ospitaletto.**

In particolare il sottopasso sotto il raccordo autostradale Ospitaletto Montichiari è opera fondamentale per collegare l'area produttiva ad Ovest dell'abitato al casello autostradale A4.

La proposta di variante conferma la realizzazione del collegamento utilizzando un sottopasso oggi esistente ma posto all'interno di una proprietà privata.

Come anticipato il sottopasso esistente presenta una larghezza ridotta. La larghezza, pari a ml 6,00, e non ampliabile per ragioni di rispetto strutturale della sovrastante autostrada, consente la realizzazione di un solo senso di marcia oltre alla realizzazione di un percorso ciclabile affiancato.

Il traffico giornaliero generato dai recenti insediamenti produttivi (intervento Züst Ambrosetti) è stimato in circa 160 auto, 40 mezzi operativi leggeri ed 80 mezzi pesanti.

Detto traffico è ipotizzabile raddoppiato nel medio periodo in previsione di possibili ampliamenti degli insediamenti produttivi A Nord Ovest oltre l'autostrada.

A tale previsione va aggiunto il traffico oggi esistente proveniente da Nord dell'abitato e diretto alla zona industriale sud. Nell'attuale situazione, in mancanza del sottopasso tale traffico attraversa gli ambiti urbani del centro di Ospitaletto creando forti criticità all'accessibilità alle unità commerciali e di servizio e alla vivibilità degli ambiti residenziali.

A regime il traffico giornaliero diretto in attraversamento del sottopasso dovrebbe attestarsi in:

500 auto, 200 mezzi operativi leggeri, 250 mezzi pesanti.

Tale quantità di traffico è agevolmente assorbibile attraverso:

- a) intervento di riqualificazione del sottopasso esistente ed installazione di controllo semaforico "intelligente" per la gestione agevole e sicura del doppio senso di marcia da riservarsi ai mezzi operativi leggeri ed ai mezzi pesanti; (intervento di cui ai tratti D-D1-D2-E dello schema grafico)
- b) intervento di collegamento della viabilità Nord a Via Domenico Ghidoni (a sud dell'abitato) attraverso la realizzazione di nuovo tratto stradale a collegamento di Via Allende con Via Brigade Alpine. (intervento di cui al tratto I-H) dello schema grafico da destinarsi esclusivamente al traffico leggero (auto)