



OSSERVATORIO INFRASTRUTTURE
ricognizione degli interventi
infrastrutturali di maggiore rilevanza

Prima ricognizione degli interventi infrastrutturali di maggiore rilevanza per il territorio provinciale.

Gli interventi riguardano prevalentemente opere di potenziamento e completamento della rete viaria principale e secondaria, con particolare riferimento alla mobilità metropolitana bresciana, alle connessioni sovracomunali e interregionali e alla risoluzione di criticità strutturali da tempo presenti.

Importo complessivo : 1.178 milioni di €

SP11 – Terza corsia Tangenziale Sud di Brescia
Importo complessivo: € 196.780.000

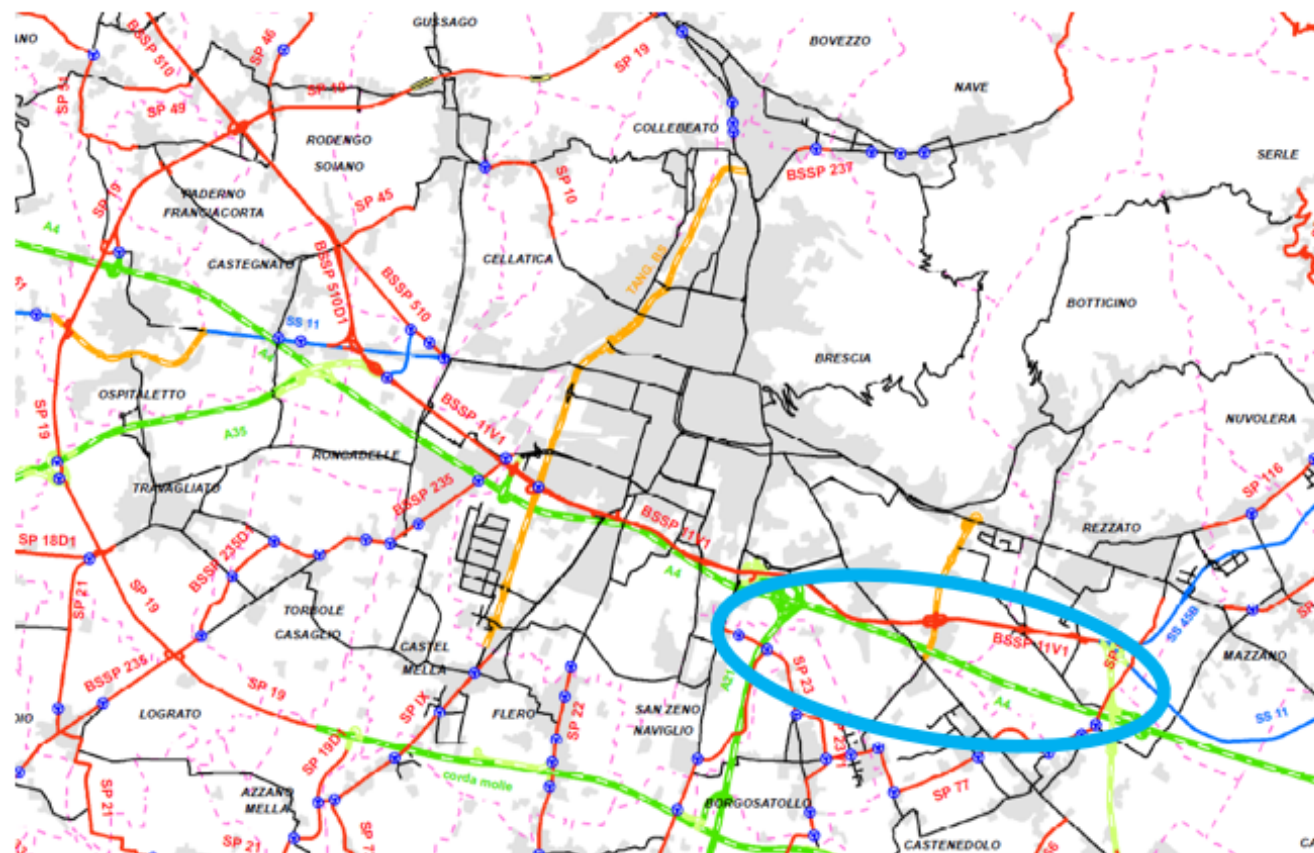
SP19 – Interconnessione tra Raccordo A21 (Corda Molle) e Autostrada della Valtrompia
Importo complessivo: € 467.122.192

SP237 – Deviante Barghe–Vestone
Importo complessivo: € 312.167.934

SS 469 – Deviante Capriolo–Paratico
Importo complessivo: € 147.537.650

Deviante di San Zeno
Importo complessivo: € 33.500.000

Ciclovia di Santa Giulia
Importo complessivo: € 21.300.000

INTERVENTO:**S.P.BS 11 TANGENZIALE SUD DI BRESCIA - RIQUALIFICAZIONE E COSTRUZIONE DELLA TERZA CORSIA DELLA TANGENZIALE SUD DI BRESCIA - 2° LOTTO****LIVELLO DI PROGETTAZIONE DISPONIBILE:****Studio di fattibilità aggiornato al 2025****LOCALIZZAZIONE:****Comuni di Brescia e Rezzato****ENTI SOVRACOMUNALI COINVOLTI:**

Provincia di Brescia proprietaria della SP11 tangenziale sud di Brescia, Regione Lombardia in quanto si tratta di strada di interesse regionale, Anas per l'interferenza con gli svincoli del tracciato con arterie di competenza ANAS, Società autostradali per interferenza con gli svincoli autostradali, Soprintendenza per interventi in zona di vincolo

**OBIETTIVO:**

1. **Incrementare la capacità dell'asse viario principale** per far fronte ai flussi di traffico attuali e futuri, riducendo congestione e tempi di percorrenza.
2. **Migliorare la sicurezza stradale** attraverso l'adeguamento delle sezioni, l'inserimento di barriere fonoassorbenti e dispositivi di protezione.
3. **Garantire continuità funzionale** tra il casello di Brescia Centro e lo svincolo con la bretella autostradale di Brescia Est.
4. **Ridurre l'impatto ambientale** con interventi di mitigazione e miglioramento della qualità dell'aria, oggi compromessa dalla congestione.
5. **Adeguare l'infrastruttura alle normative vigenti**, in termini di geometria, sicurezza e accessibilità.

COSTO:

Importo totale dell'opera: circa **196,78 milioni di euro** comprensivo di lavori, oneri di sicurezza, somme a disposizione e IVA.

L'intervento potrebbe essere finanziato dal Ministero tramite contributo alla Provincia ovvero mediante ANAS. L'intervento potrebbe essere svolto dalle società autostradali nell'ambito di interventi complementari alla gestione autostradale.

DESCRIZIONE:

1. **Allargamento della carreggiata principale** per la realizzazione della terza corsia, con rilevati di altezza variabile (da 2 m a oltre 6 m) e opere di sostegno in c.a.
2. **Inserimento di barriere fonoassorbenti** nei tratti più critici per ridurre l'impatto acustico.
3. **Adeguamento delle rampe di accesso** e delle intersezioni esistenti.
4. **Realizzazione di nuovi manufatti e ampliamento di sottopassi e sovrappassi** (es. Via Giulio Einaudi, Via Serenissima, Via Buffalora).
5. **Opere complementari:** barriere di sicurezza, illuminazione, segnaletica, sistemi di raccolta acque meteoriche, impianti di trattamento prima pioggia.
6. **Viabilità secondaria e agricola:** sistemazione e adeguamento per garantire la continuità dei collegamenti locali.

CONSIDERAZIONI SUL TRAFFICO:

Flussi attuali: lungo il tratto di Tangenziale Sud in esame, a due corsie per senso di marcia e privo di banchine, transitano **circa 70.000 veicoli equivalenti/giorno**.

Condizioni di esercizio:

- Per **6 ore al giorno** (2 al mattino e 4 nel pomeriggio) si registrano **oltre 5.000 veicoli equivalenti/ora per senso di marcia**, con deflusso forzato e code frequenti.
- Velocità medie: **60 km/h verso Milano, 50 km/h verso Verona**.
- Nelle altre ore diurne: flussi superiori a **2.000 veicoli equivalenti/ora per senso di marcia**.

Livello di servizio: attualmente **al limite della capacità** (LOS E/F), con congestione grave e paralisi del deflusso in più fasce orarie.

Necessità dell'intervento: senza l'ampliamento, la saturazione dell'arteria continuerà a crescere, aggravando i problemi di sicurezza, tempi di percorrenza e impatto ambientale. Un ulteriore aggravio sarà determinato dal pedaggiamento della Corda Molle.

**OBIETTIVO:**

L'attuale configurazione della SP19, con oltre 13 km di tracciato di cui circa 6 km a singola carreggiata, non è più adeguata a sostenere i volumi di traffico attuali e futuri. Oggi la strada registra flussi medi di **31.000 veicoli equivalenti/giorno**, con un **livello di servizio "E"** nelle ore di punta, condizione prossima alla saturazione. Con l'entrata in esercizio dell'Autostrada della Valtrompia, il traffico previsto sulla SP19 salirà a **43.000 veicoli equivalenti/giorno**, determinando un **livello di servizio "F"**, ossia congestione grave per molte ore della giornata.

Questa inadeguatezza si traduce in:

- **Penalizzazione della mobilità** tra il sistema autostradale e la Val Trompia, con tempi di percorrenza elevati e scarsa affidabilità.
- **Impatto negativo sulla competitività del distretto industriale della Valtrompia**, uno dei più importanti del Nord Italia, ostacolato da deficit infrastrutturale.
- **Criticità ambientali**, con incremento delle emissioni e peggioramento della qualità dell'aria in un'area già tra le più inquinate d'Europa.

Alla luce di queste criticità, l'intervento si pone i seguenti obiettivi:

1. **Adeguare la SP19 a due corsie per senso di marcia sull'intera estesa**, garantendo capacità congrua ai flussi attesi.
2. **Realizzare una nuova galleria di circa 3 km e opere complementari**, per assicurare continuità e sicurezza del tracciato.
3. **Ridurre la congestione e migliorare la fluidità del traffico**, abbattendo i tempi di percorrenza e aumentando l'affidabilità della rete.
4. **Supportare lo sviluppo economico del territorio**, favorendo l'accessibilità al sistema autostradale e alle aree produttive.
5. **Mitigare gli impatti ambientali**, riducendo le emissioni legate alla congestione e migliorando la qualità dell'aria.
6. **Garantire la conformità alle normative vigenti**, in termini di sicurezza e standard infrastrutturali.

L'intervento rappresenta quindi un tassello strategico per completare il sistema tangenziale di Brescia ("Corda molle"), migliorando la mobilità metropolitana e l'integrazione con le reti autostradali.

INTERVENTO:

S.S. BS 469 "SEBINA OCCIDENTALE" REALIZZAZIONE NUOVA DEVIANTE ALLA SS 469 DA CAPRIOLO A PARATICO E SARNICO, NELL'AMBITO DEL COMPLETAMENTO DELLA RIQUALIFICAZIONE DELLA SEBINA OCCIDENTALE.

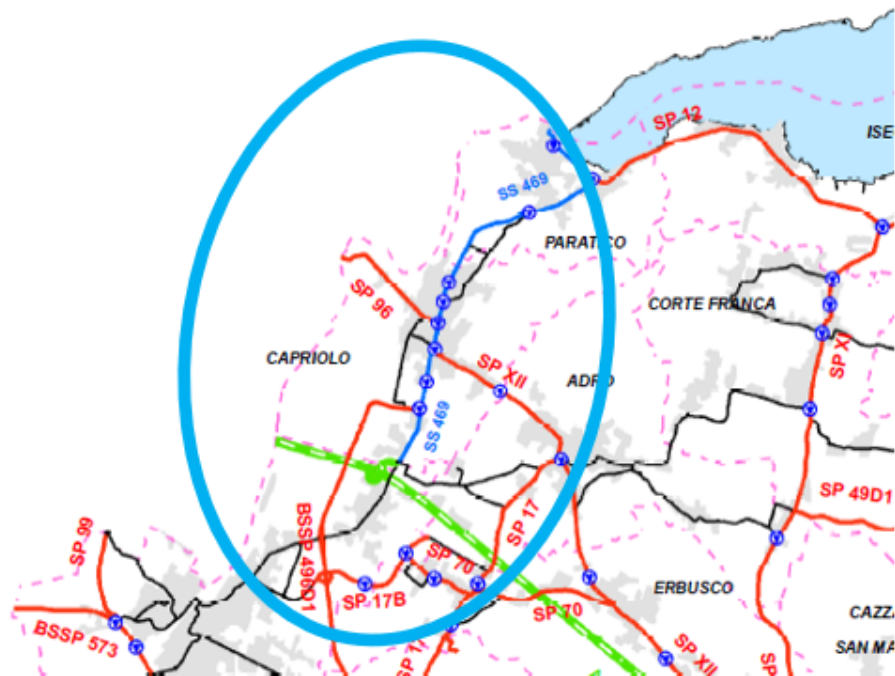
LIVELLO DI PROGETTAZIONE DISPONIBILE:

Il progetto preliminare è stato approvato in linea tecnica con decreto del Presidente della Provincia di Brescia n. 436 dell'11.12.2018 e con decreto del Presidente della Provincia di Bergamo n. 3 del 10/01/2018

LOCALIZZAZIONE:

Comuni di Capriolo, Paratico, Sarnico e Villongo (per verifiche urbanistiche)

L'intervento interessa i comuni di Capriolo, Paratico e Sarnico, con tracciato che si sviluppa lungo la sponda destra del Fiume Oglio, partendo dallo svincolo sulla S.P. 96 a Capriolo fino alla congiunzione con la S.P. 91 in territorio bergamasco (Villongo). Lunghezza complessiva: circa 4,1 km.

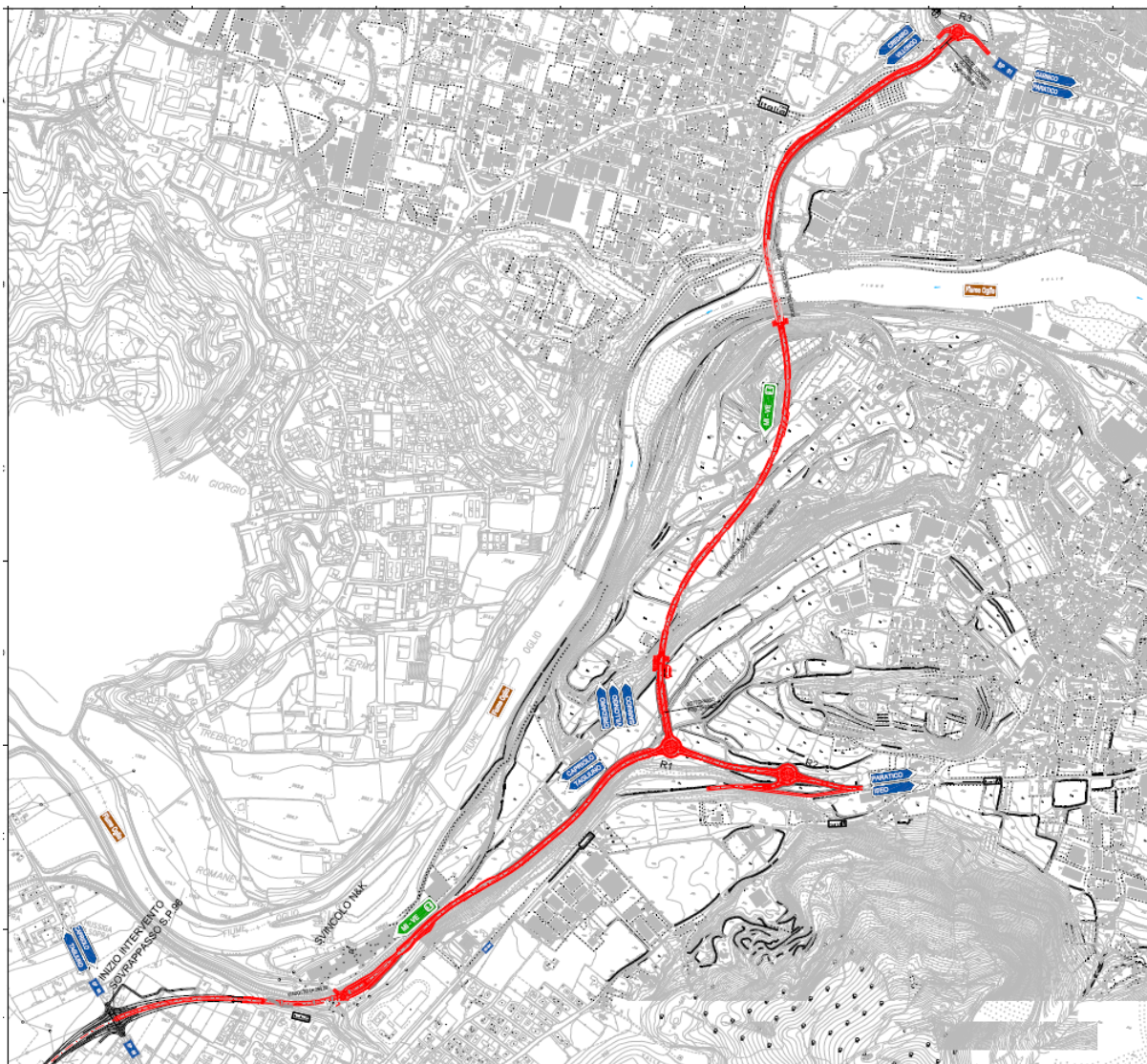
**ENTI SOVRACOMUNALI COINVOLTI:**

Provincia di Brescia (committente e coordinamento generale progetto preliminare)
Provincia di Bergamo
Comunità Montana Valli Bergamasche
Soprintendenza Beni Architettonici e Ambientali
Parco dell'Oglio
Ufficio Dighe di Milano
ANAS

COSTO:

Importo complessivo dell'intervento: € 147.537.648,55 comprensivo di:

- Lavori: 81.388.034,63 €
- Oneri sicurezza: 4.069.401,73 €
- Mitigazioni ambientali: 3.239.000,00 €
- Somme a disposizione (spese tecniche, imprevisti, acquisizione aree)



Caratteristiche generali della infrastruttura di progetto:

- Tipologia stradale: extraurbana secondaria, categoria C1 (DM 05/11/2001).
- Sezione tipo:
 - Larghezza piattaforma: 10,50 m
 - Corsie: 2 da 3,75 m
 - Banchine: 2 da 1,75 m
- Velocità di progetto: 60-100 km/h (limite operativo: 90 km/h).
- Portata di servizio: 600 veicoli equivalenti/ora per corsia.

Sviluppo del tracciato

- Lunghezza complessiva: circa 4,1 km, dallo svincolo sulla S.P. 96 (Capriolo) fino alla rotatoria di innesto sulla S.P. 91 (Villongo).
- Andamento: il tracciato si sviluppa in destra idrografica del Fiume Oglio, aggirando l'abitato di Capriolo e proseguendo verso Paratico e Sarnico, con opere di rilevato, trincea, galleria e viadotti.

Opere principali

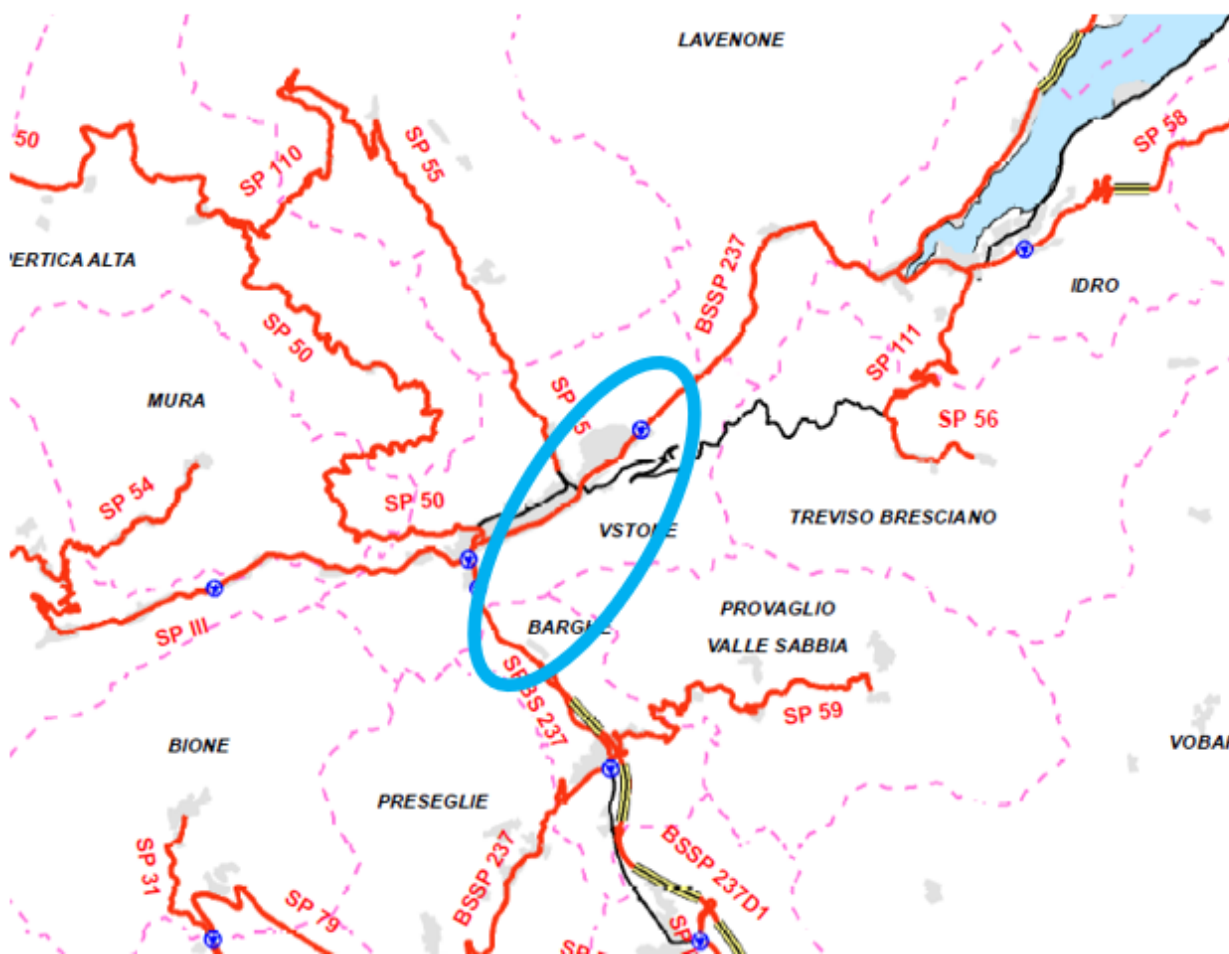
1. Viadotto N&K (zona ex cotonificio Niggeler & Küpfer)
 - Lunghezza: 290 m
 - Struttura mista acciaio-calcestruzzo, con campata centrale da 90 m.
2. Svincolo di Paratico
 - Due rotatorie (diametro 50 m) collegate da bretella di raccordo (300 m).
 - Funzione: collegamento con la S.P. 469 attuale e la viabilità locale.
3. Galleria naturale "Le Guardie"
 - Lunghezza: 993 m
 - Sezione tipo: carreggiata 10,50 m, altezza libera 5 m.
 - Dotata di piazzole di sosta e impianti di sicurezza.
4. Ponte sul Fiume Oglio
 - Lunghezza complessiva: 201,50 m
 - Campata centrale: 89,50 m, struttura in acciaio corten con soletta collaborante.
5. Ponte sul Torrente Guerna
 - Lunghezza: 44 m, struttura mista acciaio-calcestruzzo.
6. Rotatoria finale su S.P. 91
 - Diametro esterno: 40 m, con tre rami di innesto.

INTERVENTO:
S.P.BS 237" DEL CAFFARO" - COSTRUZIONE DEVIANTE TRATTA DA PONTE RE DI BARGHE A VESTONE NORD
LIVELLO DI PROGETTAZIONE DISPONIBILE:

Studio di fattibilità aggiornato al 2025

LOCALIZZAZIONE:

Comunità Montana di Valle Sabbia - Comuni di BARGHE e VESTONE


ENTI SOVRACOMUNALI COINVOLTI:

Provincia di Brescia proprietaria della SP237,
 Regione Lombardia in quanto si tratta di strada di interesse regionale,
 Soprintendenza per interventi in zona di vincolo
 Comunità Montana di Valle Sabbia

COSTO:

 Costo totale intervento incluse spese e somme a disposizione: **€ 312.167.934,00**

 Costo progettazione di fattibilità tecnico economica: 7.880.897,87€ più cassa e IVA = **9.999.283,22 €**

L'intervento potrebbe essere svolto dalla Provincia di Brescia già soggetto attuatore dei primi due lotti
 il finanziamento potrebbe pervenire da Regione Lombardia, dal Ministero e dalla Provincia Autonoma di Trento.

DESCRIZIONE:
Lunghezza della deviante: 4,5 km

Gallerie:

- Galleria Monte Colmo: 2 km
- Galleria Avio Basso: 550 m

Ponte sul fiume Chiese (in località Ponte Re): luce netta di 80 m, altezza dell'impalcato 2 m

Rotatoria: una rotatoria prevista in località Ponte Re di Barghe

Svincoli:

- Due svincoli in località Ponte Re di Barghe



INTERVENTO:

**S.P. BS 45 bis “Gardesana Occidentale” e S.P. BS 11 “Padana Superiore – Tangenziale Sud”
Collegamento deviante San Zeno Naviglio – Via Maggia (Brescia): completamento variante e
tratta di connessione alla Tangenziale Sud.**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE DISPONIBILE:

Il documento di fattibilità delle alternative progettuali è stato approvato nell'ottobre 2023.

LOCALIZZAZIONE:

I comuni interessati dall'intervento sono:

- **San Zeno Naviglio** (dove si completa la variante alla SP 45 bis in deviante all'abitato)
- **Brescia** (area Via Maggia e connessione alla Tangenziale Sud)

Questi due comuni costituiscono l'ambito principale del progetto, che insiste sul nodo viabilistico sud di Brescia e sul collegamento tra SP 45 bis e SP 11.

ENTI SOVRACOMUNALI COINVOLTI:

Provincia di Brescia:

Soggetto Attuatore e cofinanziatore

Regione Lombardia:

futuro possibile cofinanziamento d'intervento

Gestori Autostradali per possibili interferenze e per possibile cofinanziamento

Soprintendenza per le parti di tracciato in zona di vincolo.

LOTTO FUNZIONALE/COMPLETAMENTO:

Il progetto prevede il completamento della deviante di San Zeno, realizzata parzialmente e può essere suddiviso in due lotti:

Lotto I – S.P. BS 45 bis: variante all'abitato di **San Zeno Naviglio** fino a **Via Maggia**; comprende scavalco A4, nuova rotatoria di connessione e controstrade agricole. Sviluppo \approx **2,2 km**.

Lotto II – S.P. BS 11 Tangenziale Sud: tratta di collegamento tra **Via Maggia** e **S.P. 45 bis** con scavalco Tangenziale Sud e Via F. Massimini (comparto **Alfa Acciai**). Sviluppo \approx **1,55 km**.





OBIETTIVO:

Aumentare gli standard di sicurezza e la scorrevolezza della rete provinciale e urbana, deviare i flussi di transito (soprattutto mezzi pesanti) dall'abitato di San Zeno e dall'accesso Sud di Brescia, riducendo rumore, emissioni (PM10), tempi di percorrenza e congestionamento presso il nodo autostradale/tangenziale.

COSTO:

Lotto I (SP BS 45 bis): € 20.500.000 (opere, oneri sicurezza, interferenze servizi, espropri, spese tecniche, IVA, mitigazioni). Lotto II (SP BS 11): € 13.000.000 (analoghe voci).

Totale intervento integrato: € 33.500.000.

DESCRIZIONE:

L'intervento realizza un asse di by-pass Nord-Sud che:

- completa la variante alla SP 45 bis in deviante dell'abitato di San Zeno, collegandola a Via Maggia (Brescia) con nuova rotatoria e opere di scavalco;
- prolunga la connessione fino alla Tangenziale Sud (SP 11), con viadotto in campata unica (≈55 m) sulla tangenziale e scavalco di Via F. Massimini (Alfa Acciai), integrando le rampe di ingresso/uscita e l'accessibilità al comparto produttivo.

Le scelte geometriche seguono il D.M. 5/11/2001 (norme funzionali e geometriche) per categoria C1 extraurbana e D.G.R. 8/3219/2006 per le rotatorie; l'Alternativa 1 è preferita poiché garantisce raggi minimi e livelli di sicurezza conformi, a differenza di ipotesi che riducono i raggi per evitare il traliccio AT.

CONSIDERAZIONI SUL TRAFFICO:

I rilievi provinciali del traffico effettuati nei giorni 11-20 giugno 2018 mostrano volumi feriali complessivi pari a 18.000-19.000 veicoli/24h, ≈15.000 il sabato e ≈11.000 la domenica, con velocità prevalenti 50-90 km/h nella sezione a sud della rotatoria d'inizio deviante; il nodo è congestionato per la confluenza A4/A21/Tangenziale Sud e per l'attrattore Alfa Acciai. L'asse proposto devia i flussi di traffico dal casello Brescia Centro e dall'abitato di San Zeno, migliora la regolarità del TPL e riduce costi sociali da incidentalità.

**INTERVENTO:****PERCORSO CICLOTURISTICO ED ESCURSIONISTICO BASSA BRESCIANA VARIANTE ORIENTALE
"VIA DI SANTA GIULIA"****LIVELLO DI PROGETTAZIONE DISPONIBILE:**

Il progetto di Fattibilità Tecnico Economica è stato approvato in linea tecnica con Determinazione Dirigenziale n° 2066/2023 del 19.09.2023.

LOCALIZZAZIONE:

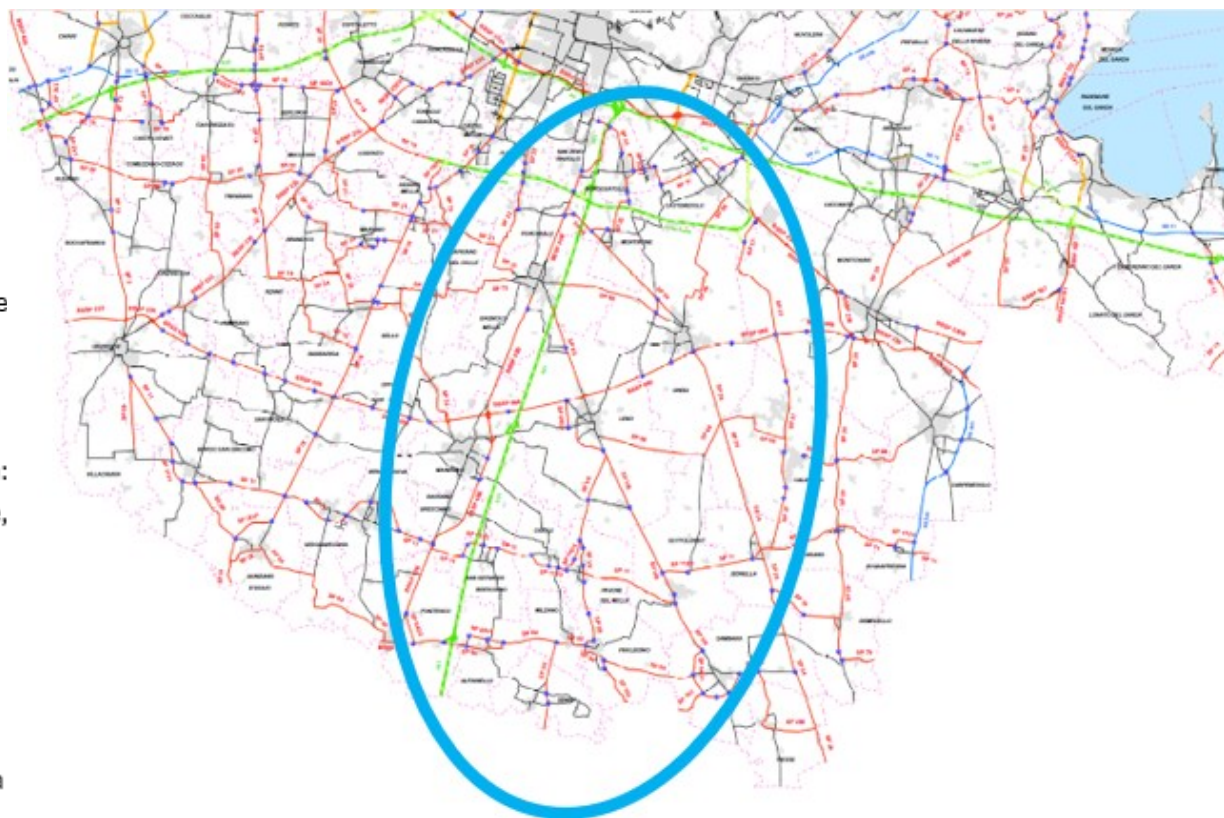
Il progetto interessa la Bassa Bresciana Orientale, attraversando 16 Comuni della Provincia di Brescia: Brescia, Flero, Poncarale, Capriano del Colle, Bagnolo Mella, Leno, Pavone del Mella, Milzano, Cigole, San Gervasio Bresciano, Alfianello, Ponteviso, Bassano Bresciano, Manerbio, Verolanuova e Seniga.

Il tracciato collega la città di Brescia con Ponteviso e Seniga, con connessioni alla Ciclovía del Mella, alla Ciclabile Brescia-Cremona e alla Greenway dell'Oglio.

COSTO:

Il costo complessivo dell'opera è stimato in € 21.300.000, comprensivo di lavori, oneri per la sicurezza e somme a disposizione dell'amministrazione. Il solo importo lavori ammonta a circa € 14.773.790.

Il progetto è stato sviluppato interamente dalla Provincia di Brescia, per il finanziamento dell'opera è necessario l'interessamento anche dei Comuni e di Regione Lombardia. È possibile, inoltre, candidare il progetto a bandi europei.

**DESCRIZIONE:**

Il progetto prevede:

- 42,8 km di nuove piste ciclabili (asfalto, terra battuta, con opere idrauliche);
- 58,8 km di manutenzione straordinaria su piste esistenti;
- 59,2 km di adeguamento strade secondarie;
- Installazione di segnaletica orizzontale e verticale, cartellonistica turistica con QR Code;
- Realizzazione di sottopassi, ponti e un Bike Point Service attrezzato per E-bike.



**GRAZIE
PER
L'ATTENZIONE**



**PROVINCIA
DI BRESCIA**

AREA TECNICA

SETTORE
DELLE STRADE
E DEI TRASPORTI