

## ALLEGATO A

**PARERE IN MERITO ALLA QUARTA VARIANTE PGT DEL COMUNE DI BRESCIA (BS), AI SENSI DELL'ART. 13, COMMA 8, DELLA L.R. N. 12/2005.**

**DELIBERAZIONE CONSILIARE DI ADOZIONE N. 5 DEL 23/01/2023**

### RIFERIMENTI PROCEDURALI

Il presente parere è finalizzato alla verifica dell'assunzione degli obiettivi del Piano Territoriale Regionale della Lombardia (PTR), approvato con D.c.r. n. 951 del 19/01/10 e integrato ai sensi della LR 31/2014 con D.c.r. n. 411 del 19/12/2018<sup>1</sup>, all'interno del Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Brescia (BS) e, in ottemperanza all'art. 20, comma 2, della LR n. 12/05, nell'accertamento dell'idoneità della Quarta Variante al PGT a concorrere al conseguimento degli obiettivi fissati nel Piano regionale, in particolare per ciò che riguarda le previsioni costituenti gli obiettivi prioritari di interesse regionale e sovraregionale (PTR *cap. 3.2 del Documento di piano*) che, per gli obiettivi di ***Polo di Sviluppo Regionale*** (in quanto Comune capoluogo), ***Siti Unesco - Centri di potere e culto nell'Italia Longobarda 2011*** e ***Aree di laminazione dei torrenti Gandovere, Laorna, Vaila, La Canale e Solda e del torrente Garzetta di Costalunga***, comporta l'obbligo dell'invio in Regione del PGT per la verifica di compatibilità<sup>2</sup>.

Oltre a quelli appena indicati, il Comune di Brescia è interessato da altri obiettivi di interesse regionale (specificati nel contributo della DG Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile di seguito riportato nel parere), ma che non comportano obbligo di invio a Regione Lombardia del PGT, e sue varianti, per la verifica di compatibilità, in virtù di quanto disposto dall'art. 102 bis della l.r. 12/2005 e dallo stesso PTR.

Per le attività di verifica, coordinate dalla U.O. Urbanistica e Assetto del territorio della DG Territorio e Protezione civile, è stato coinvolto il *Gruppo di Lavoro Interdirezionale* (istituito con DDG n. 13743 del 14/10/2021 e prorogato con DDG n. 14789 del 17/10/2022). La verifica tecnica di coerenza con il PTR è stata effettuata, come previsto dall'art. 13, commi 5 e 8 della LR n. 12/05, con riferimento alla compatibilità delle modifiche apportate al Documento di piano (DdP) con la Variante in esame.

Gli esiti del procedimento istruttorio regionale sono stati anticipati all'Amministrazione comunale di Brescia nella riunione effettuata in videoconferenza (VDC) del 04/05/2023<sup>3</sup>; è stato pertanto garantito il confronto con il Comune previsto dall'art. 13, comma 5, della LR n. 12/05.

### PREMESSA

Il Comune di Brescia è dotato di PGT approvato con DCC n. 17/44571 del 09/02/2016 (pubblicazione BURL serie avvisi e concorsi n. 24 del 15/06/2016), oggetto di verifica ai sensi dell'art. 13, comma 8, LR n. 12/2005 approvata con DGR n. 4706 del 29/12/2015; e con successiva delibera di consiglio comunale n. 35 del 24/5/2021 è stata prorogata la validità del Documento di piano, ai sensi dell'art. 5, comma 5 della LR n. 31/2014. Al tale riguardo si rammentano i termini di validità del Documento di piano indicati dal comma 4, art. 8 della LR n. 12/2005 (come specificati anche nella nota regionale n. Z1.2021.0039768 del 05/10/2021) e le relative modalità di proroga come disciplinate dal citato art. 5, comma 5, della LR n. 31/2014.

La procedura in esame è stata avviata con l'obiettivo di apportare al piano approvato nel 2016 ulteriori forme di flessibilità a favore dei processi di rigenerazione del tessuto urbano, nel quadro di un rinnovato set di obiettivi di sostenibilità che ha caratterizzato la definizione dei contenuti della Variante sin dall'avvio del suo processo di stesura. Lo scenario strategico definito con la variante del 2016 è quindi stato integrato con l'introduzione dei seguenti nuovi "obiettivi generali di sostenibilità (OGS)":

---

<sup>1</sup> rif. PTR: ultimo aggiornamento annuale del PTR approvato con D.c.r. n. XI/2578 del 29/11/2022 - pubblicato sul BURL SO n. 50 del 17/12/2022.

<sup>2</sup> cfr. Strumenti Operativi del PTR - Tabella "Elenco Comuni tenuti all'invio del PGT (o sua variante) in Regione (l.r. 12/2005 art. 13 comma 8).

<sup>3</sup> All'incontro era presente in rappresentanza del Comune di Brescia l'arch. Laura Treccani e l'arch. Gianfranco Ribolla (Referenti Area pianificazione urbana).

1. OGS1 -Tutelare ulteriormente il sistema di cintura verde esistente e favorire la costruzione di nuovi corridoi ecologici protesi all'interno del tessuto urbanizzato, estendendo e valorizzando il PLIS delle Colline verso la zona agricola a sud della città;
2. OGS2 - Potenziare i servizi ecosistemici territoriali e adottare *nature-based solutions* nella pratica urbanistico-edilizia, per incrementare la resilienza del sistema urbano ai rischi connessi al cambiamento climatico;
3. OGS3 - Prevedere il potenziamento delle attrezzature per servizi, con particolare attenzione all'ambito di via Milano, proseguendo nell'impegno a realizzare ambiti urbani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili;
4. OGS4 - Favorire l'attivazione degli interventi di rigenerazione urbana, introducendo strumenti di flessibilità per la fase attuativa e in un'ottica di sostenibilità, con particolare riguardo agli Ambiti di Trasformazione e ai Progetti Speciali ricadenti negli Ambiti di Rigenerazione;
5. OGS5 - Introdurre adeguamenti urbanistici funzionali al potenziamento del sistema della mobilità urbana sostenibile, con particolare riferimento alla previsione di realizzazione della prima linea di tramvia Pendolina-Fiera (T2), per favorire l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile.

Le integrazioni apportate al Piano con la Variante adottata hanno invece riguardato:

- Specifiche varianti al Documento di Piano con introduzione di strumenti di flessibilità funzionale per gli ambiti di rigenerazione individuati ai sensi dell'art. 8-bis della l.r. 12/2005 con la D.C.C. n. 110 del 21/12/2021, oltre a varianti alle schede di dettaglio di due Ambiti di Trasformazione (l'AT-A.4.1 Metrobus Poliambulanza e l'AT.C.2.1 Ideal Clima – Ideal Standard);
- modifiche al Piano dei Servizi sia per aggiornarlo alle nuove intenzioni dell'Amministrazione Comunale, con aggiornamento di singole previsioni, che in recepimento di progetti di scala urbana (progetto delle Tramvie T2 e T3);
- varie modifiche alle norme di attuazione e agli azzonamenti del Piano delle Regole tra le quali si segnalano, per rilevanza:
  - la proposta di ampliamento del Parco Locale di Interesse Sovralocale delle Colline, nell'ottica di completare l'anello di tutele ambientali che interessa il territorio naturale del comune di Brescia, con aggiornamento delle normative relative agli ambiti agricoli;
  - introduzione nel PdR del nuovo perimetro del Distretto Urbano del Commercio ai sensi dell'art. 10, c. 1, lett. e-ter) della l.r. 12/2005, definito con D.G.C. n. 138/2020, e relativa disciplina delle destinazioni d'uso con tutela delle attività di commercio di vicinato e artigianato di servizio.

## **CONSIDERAZIONI CIRCA I CONTENUTI DELLA VARIANTE E COMPATIBILITÀ CON GLI OBIETTIVI DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE**

Con riferimento alla procedura in esame, questa è stata sviluppata assumendo quale quadro programmatico sovra locale il Piano Territoriale Regionale e il PTCP della Provincia di Brescia, e con essi è stata sviluppata una sintetica analisi di coerenza nel Rapporto Ambientale della VAS nella quale il Comune si è riconosciuto in più Sistemi Territoriali individuati dal Piano Regionale, privilegiando però il **Sistema Territoriale Pedemontano**, richiamandone quindi in modo sintetico alcuni degli obiettivi assegnategli dal PTR.

Premesso che la verifica di coerenza con gli obiettivi individuati dal PTR per i Sistemi Territoriali in cui l'Ente si riconosce, è strumento assai efficace per cogliere le trasformazioni territoriali, le politiche e le misure definite per implementare sia gli obiettivi comunali che, soprattutto, quelli sovralocali, si invita il Comune, come per altro già fatto nel precedente parere regionale espresso sulla Terza Variante al PGT<sup>4</sup>, a sviluppare la prescritta analisi di coerenza all'interno della Relazione di Variante mediante precisi richiami agli obiettivi e, soprattutto, alle azioni proposte con lo strumento adottato così da cogliere pienamente le relazioni fra i quadri strategici dei diversi livelli pianificatori, oltre che gli eventuali disallineamenti; il tutto resosi ancora più necessario data la scelta operata dall'Amministrazione Comunale di integrare il quadro strategico definito nel Documento di Piano 2016 con un

<sup>4</sup> Si veda parere approvato con DGR n. 4706 del 29/12/2015.

nuovo set di “Obiettivi Generali”. Per la stessa ragione si segnala l'opportunità di aggiornare al nuovo quadro strategico il documento “Modalità di recepimento del parere regionale sul Documento di piano del PGT di Brescia e Relazione di adeguamento al P.T.R.” parte integrante della D.C.C. n. 17 del 09/02/2016 di approvazione del PGT, così da restituire in modo completo le relazioni di cui sopra.

Rammentato poi che in base all'art. 20 della l.r. 12/2005, “il PTR costituisce quadro di riferimento per la verifica di compatibilità degli atti di governo del territorio”, e che quindi ogni atto di pianificazione in Lombardia “deve complessivamente fare propri e mirare al conseguimento degli obiettivi del PTR”, non si evidenziano, per quanto di competenza dell'**U.O. Urbanistica e Assetto del territorio**, elementi di criticità rispetto agli indirizzi generali e obiettivi espressi nel PTR, con particolare riferimento al Sistema Territoriale in cui l'Ente si è riconosciuto in via privilegiata.

Con riferimento invece alle azioni di Piano adottate in attuazione degli obiettivi di sostenibilità e rigenerazione del tessuto costruito, meritoriamente assunti con la Variante in esame, si coglie qui l'occasione per segnalare all'Amministrazione comunale, a titolo collaborativo, alcuni **aspetti di attenzione** per meglio coerenzare il Piano agli obiettivi proposti e al quadro normativo vigente.

In tema di politiche a sostegno dei processi di **rigenerazione urbana e territoriale**, oggetto della presente variante, si segnala la necessità di risolvere la sovrapposizione fra istituti e strumenti attuativi contenuti sia nel Piano che in altri atti ad esso esterni, approvati e/o ancora da implementare (si veda i Programmi complessi di Rigenerazione Urbana e i relativi Piani Particolareggiati, piuttosto che gli Ambiti di rigenerazione urbana e territoriale e i relativi incentivi previsti ai sensi dell'art. 8-bis della l.r. 12/2005 con la D.C.C. 110/2021, che a loro volta ricomprendono Ambiti di Trasformazione disciplinati con schede di dettaglio dal DdP 2016 e gli AdT con “doppio regime” PdR-DdP). Auspicabile sarebbe un'attenta riorganizzazione e semplificazione delle previsioni in materia da assumere prioritariamente “nel Piano”, secondo tempistiche che la stessa Amministrazione ritiene più coerenti con lo scopo della variante in esame, ma certamente da definire in occasione dell'adeguamento alla l.r. 31/2014 ed al PTR integrato ai sensi della stessa legge regionale, secondo le tempistiche già ricordate.

Sempre in tema di Rigenerazione urbana e territoriale, si coglie l'occasione anche per invitare l'Amministrazione Comunale a rafforzare la presenza, là dove ritenuta opportuna, di misure complementari alla ristrutturazione urbanistica dei tessuti in disuso e finalizzate ad incentivare processi di “riciclo urbano” mediante il riutilizzo del patrimonio edilizio sottoutilizzato/inutilizzato<sup>5</sup> - per altro già in essere visti i processi di rifunzionalizzazione recepiti con la variante adottata<sup>6</sup>. A riguardo si sottolinea quanto sia importante sfruttare al meglio l'opportunità offerta dall'elaborazione del Documento di Piano per definire una strategia unitaria di rigenerazione/riqualificazione del tessuto urbano, sia con riferimento alle previsioni di carattere privato, sia soprattutto con riferimento alle politiche di natura pubblica, cercando di garantire il maggior livello di sinergie possibili fra queste: essenziale nel perseguire fattive politiche di “qualità urbana”<sup>7</sup>.

Con riferimento invece alle nuove previsioni di attrezzature di interesse pubblico introdotte nel **Piano dei servizi**, si rammenta che queste, ai sensi dell'art. 9 della l.r. 12/2005, debbono rientrare nel quadro *delle necessità di sviluppo ed integrazione dei servizi esistenti* definito dal Piano; il quale dovrà assumere tali previsioni *quantificandone i costi e precisando le relative modalità di intervento sia in riferimento alla realtà comunale consolidata, che alle previsioni di sviluppo e riqualificazione del proprio territorio*.

Nel merito della nuova formulazione dell'art. 76 del **Piano delle regole**, pur condividendo le finalità assunte dal Comune in merito alla tutela delle attività commerciali di dettaglio nel Distretto Urbano del Commercio definito ai

---

<sup>5</sup> Si veda il paragrafo 5.1 “Rigenerazione urbana e territoriale” dei Criteri per l'attuazione della politica di contenimento del consumo di suolo del PTR integrato ai sensi della l.r. 31/2014.

<sup>6</sup> Si veda l'elaborato V-DG01 “Relazione tecnica e quadro comparativo” della Quarta Variante e gli ex Ambiti di trasformazione “C.2.2 – Dallera” e D.1 – Ex Cidneo Ferrini”, entrambi oggetto di rifunzionalizzazione degli edifici produttivi esistenti e con lo strumento adottato ricondotti alla disciplina del Piano delle Regole.

<sup>7</sup> Si segnala a riguardo la scelta operata dall'amministrazione di stralciare parti a destinazione di interesse pubblico dall'AT.C.2.1 “Ideal clima – Ideal standard” in luogo della previsione di un'azione “mista” pubblico-privata.

sensi dell'art. 10 c. 1, lett. e-ter) della l.r. 12/2005, si evidenzia l'incoerenza della formalizzazione proposta<sup>8</sup> con i contenuti dell'art. 51 c.1 della l.r. 12/2005, il quale prescrive la compatibilità urbanistica delle destinazioni residenziale, di commercio di vicinato e di artigianato di servizio, nonché le destinazioni direzionale e ricettive sino a 500 mq, anche in deroga a diverse previsioni del PGT. Si invita quindi il Comune ad allineare il proprio dispositivo normativo alla previsione regionale.

In chiusura si segnala la permanenza dei dubbi avanzati con il precedente parere regionale approvato con la DGR 4706 del 29/12/2015 circa le discipline previste per gli **"AdT a doppio regime PdR-DdP"** e **"Programmi Complessi di Rigenerazione Urbana"** di via Milano e via Orzinuovi, in ragione di possibili difficoltà interpretative e/o incoerenze rispetto il quadro attuativo delineato dalla l.r. 12/2005; ciò salvo eventuali precisazioni/controdeduzioni prodotte dal Comune in sede di approvazione del Piano.

Le altre Direzioni Generali coinvolte nel *Gruppo di lavoro Interdirezionale* hanno restituito i seguenti contributi elaborati in relazione agli obiettivi prioritari individuati dal PTR per il Comune di Brescia (in primis la qualifica di **Polo di Sviluppo Regionale**), per quanto di competenza, oltre che in base alla normativa di settore.

**UO Difesa del Suolo e Gestione Attività Commissariali - DG Territorio e Protezione civile (mail del 08/05/2023)**

La presente Variante non apporta modifiche alla componente geologica del P.G.T.

Nella documentazione è presente la dichiarazione sostitutiva di Atto di Notorietà (all. n. 1 alla d.g.r. 26/04/2022, n 6314), contenente l'asseverazione sulla congruità tra i contenuti della variante e i contenuti della componente geologica del PGT e i contenuti derivanti dal PGRA, dalla variante normativa al PAI e dalle disposizioni regionali conseguenti.

Tale dichiarazione è anche correttamente citata nella delibera di approvazione della variante.

Il territorio comunale di Brescia è interessato dalla localizzazione dell'area di laminazione del torrente Canale e dell'area di laminazione sul torrente Garzetta di Costalunga; tali vasche sono inserite nel Piano Territoriale Regionale (PTR) come infrastrutture prioritarie per la difesa del suolo e associano un vincolo conformativo sul territorio.

I progetti di riferimento per tali infrastrutture sono:

- lo studio idrogeologico ed idraulico a scala di sottobacino idrografico dei torrenti Solda, Canale, Livorna, Gandovere e Mandolossa (data studio: 25/01/2013 consegna fase B in data 14/05/2014), per l'area di laminazione sul torrente Canale;
- la progettazione esecutiva trasmessa con nota prot. Z1.2022.925 del 14/01/2022, per l'area di laminazione sul torrente Garzetta di Costalunga, in corso di realizzazione.

La documentazione relativa alla variante in corso riporta le infrastrutture prioritarie nelle tavole del Piano dei Servizi di "disciplina delle aree a servizio" e di *"regime dei suoli delle aree destinate a servizi"*, disciplinate dall'art. 53 delle NTA dedicate al Piano dei Servizi, ma non nella tavola 15 *"vincoli per la difesa del suolo"*. Si segnala, inoltre, che la rappresentazione dell'area del torrente Canale risulta ridotta rispetto a quanto contenuto nel progetto di riferimento. Si chiede di rappresentare correttamente nelle tavole del Piano dei Servizi sopracitate il perimetro dell'area di laminazione sul torrente Canale, come riportato nella tavola S.06 dello studio idrogeologico ed idraulico a scala di sottobacino idrografico dei torrenti Solda, Canale, Livorna, Gandovere e Mandolossa.

Le aree dedicate alle infrastrutture prioritarie dovranno, alla prima variante utile, essere inserite anche all'interno della tavola 15 *"vincoli per la difesa del suolo"* e negli elaborati della componente geologica del P.G.T., non oggetto di modifica nella presente variante.

Le previsioni urbanistiche oggetto della presente variante al P.G.T. non interferiscono con le previsioni di aree di laminazione.

---

<sup>8</sup> La disciplina introdotta nell'art. 76 prescrive all'interno del Distretto Urbano del Commercio di cui alla DGC n. 138/2020 il divieto di cambio di destinazione d'uso dei piani terra verso altre funzioni ad eccezione delle attività di commercio (escluse quelle di commercio all'ingrosso), artigianali di servizio (salvo attività di manutenzione automezzi) e attrezzature di interesse generale.

**Struttura Coordinamento del sistema di volontariato di protezione civile e pianificazione di emergenza - DG Territorio e Protezione civile (mail del 08/05/2023)**

Con la **Quarta Variante al PGT** il comune di Brescia ha modificato i tre atti del PGT e introdotto misure che interessano i seguenti ambiti:

- tutela del territorio **agricolo/naturale e di implementazione della REC** ed estensione del PLIS delle Colline;
- azioni per la **qualità urbana/resilienza dei nuovi tessuti edilizi**;
- aumento della flessibilità **negli ambiti di rigenerazione urbana**, soprattutto con riferimento agli Ambiti di Trasformazione e ai Progetti Speciali previsti dal DdP;
- adeguamenti urbanistici relativi alla linea di tramvia Pendolina-Fiera (T2) e adeguamento del **sistema della mobilità** interessato.

Tenuto conto che, ai sensi del Codice di Protezione Civile (art. 18, comma 3 del D. Lgs. 1/2018) *“i piani e i programmi di gestione e tutela e risanamento del territorio e gli altri ambiti di pianificazione strategica territoriale devono essere coordinati con i piani di protezione civile al fine di assicurarne la coerenza con gli scenari di rischio e le strategie operative ivi contenuti”*, la variante di PGT in oggetto deve essere raccordata con i contenuti del piano comunale di protezione civile recente aggiornamento.

In merito ai nuovi insediamenti, soprattutto quelli previsti nel Centro Storico, si chiede pertanto di verificare:

- che le nuove destinazioni d'uso siano coerenti con il dimensionamento delle relative aree di attesa e accoglienza previste nel nuovo Piano di Protezione Civile;
- che la CLE (Condizione Limite di emergenza) sia adeguata in merito alle vulnerabilità delle vie di esodo ed evacuazione; a tal riguardo, si chiede particolare attenzione ai nuovi insediamenti relativi al polo universitario e alle attività culturali, che prevedono un forte afflusso di pubblico.

Ai soli fini collaborativi, si evidenzia che il piano di protezione civile comunale non ha tenuto conto delle nuove destinazioni d'uso.

Con riferimento al progetto “SPBS11 Tangenziale Sud di Brescia – Sistemazione a verde in Comune di Brescia”, si fa presente che la viabilità nel suo complesso, comprensiva degli svincoli, può essere interessata da traffico pesante di mezzi, compresi bilici e autoarticolati, ai fini del soccorso alla popolazione in caso di evento calamitoso.

Pertanto, le sezioni stradali devono essere adeguate anche a questo tipo di mobilità.

Si accoglie infine con favore il nuovo polo della Protezione Civile, assegnato ad ANA, nei pressi della tangenziale.

**Struttura Paesaggio - DG Territorio e Protezione civile (nota prot. Z1.2023.0017335 del 10/05/2023)**

La valutazione sotto il profilo paesaggistico della quarta variante al PGT vigente viene formulata in riferimento alla l.r. 12/2005 e s.m.i., alla D.g.r. 29 dicembre 2005, n. 8/1681 *“Modalità per la pianificazione comunale”*, nonché al Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

La pianificazione comunale deve rispondere ai criteri di coerenza e integrazione con il Piano Paesaggistico Regionale e deve confrontarsi con i diversi atti che lo compongono.

**Quadro delle tutele paesaggistiche**

La città di Brescia, ricca di architetture e opere d'arte, testimonianze storiche e culturali che trovano beni di valore anche nel paesaggio agrario e nelle architetture rurali è interessata dalla presenza di numerosi immobili e aree che rivestono un notevole interesse pubblico ai sensi del D.lgs. 42/2004. La definizione del complesso sistema dei vincoli di tutela è espressamente specificata nella variante al PGT (rif. elaborato cartografico n.16 “Vincoli Paesaggistici”) nella quale sono rappresentati i beni paesaggistici sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 136 lett. a) b) c) d) e dell'art. 142 lett. c) e g) del D.lgs. 42/2004.

L'eccezionale patrimonio storico culturale, rappresentato dall'area monumentale con il complesso monastico di San Salvatore – Santa Giulia e l'area archeologica del Capitolium romano, è stato riconosciuto nel 2011 Sito

UNESCO e inserito nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità in quanto *“Centri di potere e culto nell'Italia Longobarda”*.

L'area è ricompresa nella Unità tipologica di Paesaggio individuata dal PPR corrispondente alla fascia della bassa pianura cerealicola, dove, il carattere geometrico del disegno dei campi, i filari, il sistema irriguo derivante dai numerosi fiumi e fontanili, si alternano a comparti industriali ed equipaggiamenti urbani, in un contesto di stridente frizione fra elementi differenti del paesaggio. Si distinguono da tale frammistione di elementi i “Ronchi”, ossia i colli che si frappongono all'ambiente urbano di Brescia, le cui pendici affacciate sulla città risultano punteggiate da ville, palazzine e da altro genere di edifici che vanno diradandosi a mano a mano che si risalgono i colli, fino a lasciar prevalere il bosco.

Questi rilievi, inoltre, si caratterizzano per la presenza di elementi della viabilità storica costituiti da strade panoramiche e tracciati d'interesse culturale ed escursionistico (art. 26 PPR) i quali rivestono notevole interesse ambientale e paesaggistico.

Parte del territorio comunale, dalla linea di quota di 300 mt., ricade nelle aree di tutela paesaggistica degli ambiti di elevata naturalità di cui all'art. 17 delle norme del PPR vigente, *“nei quali la pressione antropica, intesa come insediamento stabile, prelievo di risorse o semplice presenza di edificazione, è storicamente limitata”*.

Ampie porzioni di territorio comunale rientrano nel perimetro del PLIS Parco delle Colline e coincidono con elementi di primo e secondo livello della rete ecologica regionale, oltre che con il corridoio ecologico primario ad alta antropizzazione lungo il fiume Mella; la porzione di territorio posta a sud-est è interessata invece dal PLIS Parco delle cave Buffalora e San Paolo. Tali aree *“contribuiscono alla costruzione e salvaguardia della rete verde regionale”*, come disciplinato dall'art. 24 del PPR vigente.

In prossimità del villaggio Badia è presente il geosito di interesse geologico stratigrafico, denominato “Badia” (rif. art. 22 comma 4 PPR vigente).

### **Contenuti della Variante**

La IV variante al PGT di Brescia interviene puntualmente sul Documento di Piano, Piano dei Servizi e Piano delle Regole, modificandone parzialmente i contenuti nell'intento di indirizzare le strategie di sviluppo verso il miglioramento complessivo della qualità dell'ambiente urbano.

La variante è infatti finalizzata alla salvaguardia e potenziamento del sistema di cintura verde e dei servizi ecosistemici, all'incremento delle attrezzature per servizi, alla promozione di interventi di rigenerazione urbana e sociale al fine di ridurre il consumo di suolo e, all'adeguamento urbanistico dettato dalle previsioni di sviluppo del sistema di mobilità sostenibile.

Di seguito si riepilogano le principali strategie intraprese dalla variante al vigente PGT.

Nello specifico la variante prevede il consolidamento del sistema di cintura verde mediante la creazione di nuovi corridoi di connessione ecologica protesi all'interno del tessuto urbanizzato e mediante l'ampliamento del PLIS delle Colline verso la zona agricola a sud della città.

Il valore attribuito agli ampi spazi aperti in relazione al benessere fornito agli individui, anche al fine di contrastare gli effetti collaterali determinati dai cambiamenti climatici, induce a nuovi modelli di trasformazione urbana, maggiormente resistenti e capaci di fronteggiare l'emergenza climatica. Da qui l'esigenza di potenziare i servizi ecosistemici territoriali e di adottare soluzioni utili a incrementare la resilienza del sistema urbano.

La variante al PGT vigente riconosce all'interno del territorio comunale Ambiti di Rigenerazione Urbana (ARU) e Ambiti di Rigenerazione Territoriale (ART) per i quali specifiche misure di incentivazione potrebbero favorire l'avvio di interventi volti alla riqualificazione di porzioni di territorio interessate da fenomeni di degrado e dismissione. In particolare, per l'ambito di via Milano e per l'ambito di via Orzinuovi, già con il PGT del 2016 erano stati sviluppati programmi complessi di rigenerazione urbana che, nella variante in esame, trovano ulteriori stimoli e opportunità di attuazione. L'obiettivo è quello di incrementare la dotazione di attrezzature per servizi e consentire lo sviluppo di ambiti urbani maggiormente inclusivi, sicuri e sostenibili.

Il PUMS approvato nel 2018 ha declinato lo sviluppo della mobilità urbana in chiave maggiormente sostenibile, a favore di una riduzione dell'inquinamento atmosferico, proponendo un sistema multimodale. Le previsioni di

potenziamento della mobilità ferroviaria avviate nel corso degli anni (linea AV/AC Milano-Brescia-Verona) e il progetto della prima tramvia Pendolina-Fiera (T2), hanno reso necessaria la valutazione della loro compatibilità con le previsioni urbanistiche, introducendo in sede di variante modifiche al Piano dei Servizi.

### Considerazioni paesaggistiche

Dall'analisi della documentazione relativa la IV variante al PGT vigente si rileva che l'impostazione metodologica per la redazione degli atti di piano è coerente con i contenuti dettati dalla l.r. 12/2005 e con gli indirizzi derivanti dal Piano Paesaggistico Regionale.

La variante al vigente PGT, quale atto di maggior dettaglio, individua l'insieme degli elementi storico-culturali, paesaggistici e naturali con specifico riferimento agli articoli normativi del PPR. Al riguardo si segnala nell'elaborato cartografico 12 "Elementi identificativi e percettivi del paesaggio" il riferimento all'art. 28 del PPR che risulta erroneamente attribuito ai "Tracciati guida paesaggistici" disciplinati invece all'art. 26 "Riconoscimento della viabilità storica e d'interesse paesaggistico". Si fa presente inoltre che l'individuazione del Sito Unesco, sebbene correttamente individuata nella tavola "V-PR03.2 - Disciplina particolareggiata per il nucleo storico principale tipologie architettoniche" del PGT vigente, non risulta rappresentata nella tavola adottata con D.C.C. n. 5 del 23.01.2023.

In linea generale, si considera positivamente l'attenzione per gli aspetti di rilievo naturalistico e ambientale che caratterizzano il territorio e, in particolare, si apprezza l'obiettivo di "tutelare ulteriormente il sistema di cintura verde esistente e favorire la costruzione di nuovi corridoi ecologici protesi all'interno del tessuto urbanizzato". Tale obiettivo trova attuazione nella variante, sia nella proposta di estensione del PLIS delle Colline di Brescia nell'ambito agricolo periurbano, sia nel potenziamento delle opere di mitigazione attraverso piantumazione fitta per una fascia di 20 metri a ridosso dell'asse stradale fra la Tangenziale Sud e l'Autostrada A4 e rimboschimento delle aree restanti ricomprese nell'Ambito di Rigenerazione Territoriale ATR.1, per le quali la variante appone un vincolo preordinato all'esproprio.

Tali azioni trovano coerenza nelle indicazioni contenute nella normativa del PPR vigente che all'art. 24 demanda ai comuni la partecipazione all'attuazione della Rete Verde Regionale, tramite l'individuazione di corridoi ecologici e di un sistema organico del verde di connessione tra territorio rurale e edificato. Contribuiscono infatti alla costruzione e salvaguardia della Rete Verde Regionale, secondo il comma 6 dell'art. 24, tra gli altri, i PLIS e i progetti di equipaggiamento verde delle fasce contermini ai principali corridoi della mobilità.

Inoltre, la necessità di sviluppare l'articolazione della rete verde con specifica attenzione alla fruizione sostenibile del territorio e del paesaggio, posta in evidenza dal comma 4 dello stesso art.24, trova riscontro nella variante sia con l'aggiornamento della rete ciclabile a seguito del recepimento del PUMS, sia attraverso l'individuazione dei percorsi eco-fruitivi rappresentati nel progetto della rete ecologica comunale (rif. tav. 7 - IV variante PGT).

Rispetto al rapporto con i Piani Territoriali Regionali d'Area, il territorio comunale confina a nord ovest con il PTRR della Franciacorta e a sud est con il PTRR Aeroporto di Montichiari.

Si evidenzia in particolare l'adiacenza del PLIS delle Colline di Brescia con elementi di valore del paesaggio rappresentati nella tavola DPT2 del PTRR Franciacorta: i "serbatoi della biodiversità" verso il Monte Pesio e il "corridoio di valorizzazione paesistico ambientale" di Canale, per il quale il Piano Regionale prevede azioni di tutela e valorizzazione degli ecosistemi e del sistema ambientale e naturale. A titolo collaborativo si invita a considerare l'opportunità di individuare tra le connessioni eco-fruitive rappresentate nell'elaborato 7 "Rete ecologica comunale - progetto" una connessione est ovest tra il PLIS delle Colline di Brescia e l'ambito agricolo posto a sud della località Fantasina, in continuità con le indicazioni del PTRR.

Rispetto al PTRR Aeroporto Montichiari si prende atto positivamente della continuità del "corridoio ecologico metropolitano" in corrispondenza del torrente Garza individuato nella tavola 7 che attraverso il PLIS Parco delle Cave Buffalora e San Paolo prosegue a sud verso il territorio di Castenedolo, corridoio ecologico che, insieme alla collina di Castenedolo, il PTRR individua come "Ambiti di compensazione ambientale".

In riferimento al **Documento di Piano**, la variante in esame introduce per gli Ambiti di Trasformazione che ricadono in Ambiti di Rigenerazione Urbana (ARU) e di Rigenerazione Territoriale (ART), criteri volti a garantire

maggiore flessibilità nella definizione delle percentuali minime e massime delle funzioni ammesse nel limite della SLP attribuita all'ambito. L'obiettivo è quello di incentivare interventi di rigenerazione urbana rispettando la vocazione funzionale assegnata all'ambito, favorendo la riqualificazione ambientale e paesaggistica e il rinnovamento complessivo di aree in stato di abbandono o degrado.

Al riguardo, la ricognizione rappresentata dall'elaborato cartografico 13 offre un quadro complessivo dei contesti urbani a rischio di degrado e degradati per cui avviare strategie di rigenerazione. Si segnala il riferimento all'art. 28 del PPR relativamente alla *"Riqualificazione paesaggistica di aree ed ambiti degradati o compromessi e contenimento dei processi di degrado"* e alla parte IV degli Indirizzi di tutela del PPR, quali validi suggerimenti per l'attuazione delle trasformazioni urbane.

Sono inoltre introdotte ulteriori modifiche al Documento di Piano in merito agli ambiti di trasformazione:

- AT-A4.1 "Metrobus Poliambulanza" nella porzione sud dell'ambito è prevista la possibilità di incrementare i valori di SLP di progetto da 7.000 mq circa fino a un massimo di 10.000 mq fatto salvo che la destinazione del sub ambito sia totalmente destinata a servizi di interesse pubblico. Pur apprezzando la strategia volta a incentivare la rigenerazione urbana dell'area a favore dell'insediamento di funzioni pubbliche in prossimità delle stazioni metropolitane, si rileva che l'ambito interessa la frangia tra area urbanizzata e aree rurali comprese nel PLIS delle cave Buffalora e San Paolo. A titolo collaborativo si suggerisce di salvaguardare gli spazi naturali di margine interclusi tra infrastrutture e urbanizzato prevedendo l'inserimento di una quinta vegetale lungo il perimetro dell'ambito oggetto di trasformazione e l'area rurale limitrofa, costituendo una barriera vegetale con funzione ecologica, antirumore e antinquinamento.
- Ambito AT-C2.1 "Ideal clima - Ideal Standard" per il quale è previsto un ridisegno complessivo integrato con l'area circostante, nell'intento di riqualificare l'ampia porzione territoriale sia sotto il profilo urbanistico-edilizio che socioculturale. Nello specifico le modifiche riguardano la definizione di un nuovo perimetro dell'ambito, la cui superficie territoriale passa da circa 89.300 mq a 68.500 mq, stralciando dal Documento di Piano e assegnando al Piano dei Servizi 15.000 mq di aree da destinare a servizi culturali e circa 5.800 mq di aree da destinare alla realizzazione di progetti ciclo-viabilistici.

In relazione alla dotazione di servizi di interesse pubblico previsti dalla variante, e considerato che parte dell'area rientra nel corridoio ecologico regionale primario ad alta antropizzazione, si propone a titolo orientativo di indirizzare la strategia di rigenerazione dell'ambito alla "riqualificazione e qualificazione paesaggistica dell'area e del suo intorno, con specifica attenzione alla valorizzazione della dimensione pedonale e ciclopeditone della città, alla ricomposizione delle relazioni fisiche e percettive con il paesaggio urbano e rurale circostante...e al potenziamento della rete verde comunale e provinciale". (rif. art. 28 PPR vigente).

Per quanto attiene alle previsioni assegnate nella scheda del Documento di Piano, in merito all'introduzione della possibilità di installazione di impianti tecnologici per la produzione di energia da fonti rinnovabili si precisa che *"in mancanza di specifici criteri per il corretto inserimento paesaggistico"*, è necessario tenere conto delle indicazioni di tutela, salvaguardia e valorizzazione paesaggistica contenute nel titolo III della normativa del PPR vigente (rif. art. 28 PPR vigente).

Dalla lettura delle "schede progetto" degli Ambiti di Trasformazione si riscontra infine che non tutte riportano la definizione di uno "schema prescrittivo" o uno "schema progettuale esemplificativo", che in taluni casi risulta utile per assicurare l'ottenimento, in fase realizzativa, di un corretto inserimento ambientale e paesaggistico e una elevata qualità progettuale. Pare in particolare efficace la rappresentazione di uno schema per l'AT-C2.1, funzionale a mettere in rapporto la prevista ridefinizione urbanistica dell'area con gli spazi aperti a sud della linea ferroviaria Brescia-Iseo, ricadenti nel PLIS delle Colline di Brescia, sulla quale insiste la previsione di una connessione eco-fruttiva indicata nella tavola 7 "Rete ecologica comunale - progetto".

In riferimento al **Piano dei Servizi**, la variante in oggetto recepisce il tracciato della tramvia Pendolina-Fiera (T2) previsto dal PUMS 2018, individuando due aree a supporto dell'infrastruttura in prossimità dei capolinea: una rimessa a nord, prevista in un'area attualmente occupata da un capannone adiacente all'area di salvaguardia e mitigazione ambientale del fiume Mella; un deposito mezzi, un'area a parcheggio e un parcheggio in struttura a



sud, su un'area di circa 80 mila mq ineditata e parzialmente interessata da un parcheggio sterrato a raso, utilizzato dal Brixia Forum e dal PalaLeonessa.

Per tali aree e in particolare per l'ambito a sud, vista l'ampia superficie destinata a parcheggi, si indica di prevedere soluzioni progettuali atte a favorire l'applicazione di pavimentazioni drenanti o semi-drenanti, nonché adeguate dotazioni arboree ed equipaggiamenti vegetazionali, a vantaggio della qualità ambientale complessiva del contesto costruito, finalizzate a ridurre l'isola di calore, anche in relazione alla considerevole sottrazione di suolo permeabile conseguente alla trasformazione prevista.

In conclusione, esperito il confronto tra i contenuti della IV variante al PGT di Brescia e gli elaborati del PPR, rilevato che le modifiche adottate e riprese nel presente parere restituiscono una sostanziale coerenza rispetto agli indirizzi di tutela previsti dal PPR, non si rilevano elementi di contrasto con il PPR vigente.

#### **DG Casa e Housing sociale – UO Programmi per l'offerta abitativa (nota prot. U1.2023.0013614 del 28/04/2023)**

In relazione alle modifiche proposte con IV Variante al Piano di Governo del Territorio del comune di Brescia, adottata con Delibera del Consiglio Comunale n. 5 del 23 gennaio 2023, la Direzione scrivente evidenzia quanto segue.

#### **Coerenza rispetto alle politiche regionali per la casa e l'housing sociale**

Il Documento di Piano del vigente Piano Territoriale Regionale (PTR) individua una serie di orientamenti per la pianificazione comunale e le politiche per l'abitare sociale e di obiettivi tematici declinati a loro volta in azioni che, nel caso delle politiche abitative, sono descritti al paragrafo 2.1.5 "Assetto Sociale".

Parallelamente Il Piano Regionale dei Servizi abitativi 2022-2024, di cui all'articolo 2, comma 3 della legge regionale n. 16/2026, approvato con Delibera di Consiglio regionale n. XI/2568 del 22 novembre 2022, richiama, nel punto dedicato alle "Agevolazioni, incentivi e strumenti normativi in tema di urbanistica e di edilizia" nell'ambito degli interventi di rigenerazione urbana, una serie di norme già vigenti (articolo 11 e 40 della l.r. 12/2005 - articolo 42 della l.r. 16/2016) e nuove indicazioni regolamentari (possibilità di individuare nuove aree da destinare a servizi abitativi pubblici anche in deroga alla soglia dell'incremento del consumo di suolo ai sensi della l.r. 31/2014 qualora i Comuni di cui all'articolo 9, comma 1 della l.r. 12/2005, come Brescia, non riescano a soddisfare il fabbisogno di servizi abitativi pubblici).

Considerato che i contenuti del Piano Territoriale Regionale e del Piano Regionale dei Servizi abitativi 2022-2024, sotto il profilo delle politiche abitative, hanno riflessi sul quadro regolamentare della pianificazione comunale e, tenuto conto che con la IV variante al PGT del comune di Brescia in esame l'amministrazione comunale ha proposto la modifica dell'articolo 29 e dell'articolo 80 che interessa anche la "residenza sociale" si suggerisce, in forma collaborativa, in questa fase, oppure nella fase di successive varianti generali:

- di richiamare i riferimenti alle norme sopracitate in materia di incentivi e strumenti urbanistici qualora si tratti di interventi da destinare ai servizi abitativi pubblici;
- di introdurre in attuazione delle azioni declinate nell'obiettivo tematico TM 5.4 del Documento di Piano del PTR, all'articolo 80 "Tessuti storici" delle NTA, lettera t) "Quartieri di edilizia economico popolare" nel paragrafo dedicato alle modalità di intervento anche la promozione dell'utilizzo di nuove tecnologie volte all'autosufficienza energetica, all'economicità costruttiva, manutentiva e gestionale, alla sostenibilità ambientale, finalizzati a contrastare le fuel poverty, consentendo anche, se possibile la realizzazione di impianti per l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili.

Si ricorda infine che le azioni riferite ai seguenti obiettivi tematici TM 5.1 e TM 5.2 del Documento di Piano del PTR richiamano alla necessità di adeguare le politiche abitative alla crescente vulnerabilità sociale di strati di popolazione sempre più vasti e di promuovere la rigenerazione e lo sviluppo di quartieri di edilizia residenziale pubblica favorendo il mix abitativo, tipologico e funzionale secondo criteri di qualità, bellezza e sostenibilità ambientale.

#### **DG Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile (nota prot. S1.2023.0016974 del 09/05/2023)**

Lo strumento urbanistico in esame è soggetto a valutazione di compatibilità con il Piano Territoriale Regionale in ottemperanza a quanto disposto nel paragrafo 3.2 'Obiettivi prioritari di interesse regionale e/o sovraregionale' del relativo Documento di Piano, che prescrive l'obbligo di trasmissione in Regione del Documento di Piano dei P.G.T., e relative varianti, per i Comuni identificati quali poli di sviluppo regionale, tra i quali i Comuni capoluogo. Il parere di compatibilità della presente Variante rispetto alla programmazione di competenza è reso con riferimento al rispetto della disciplina di settore e dei criteri di valutazione indicati nello stesso § 3.2 del Documento di Piano PTR.

Dall'esame istruttorio della documentazione trasmessa si rileva quanto segue.

Il Comune di Brescia è dotato di P.G.T. approvato il 9.2.2016 e oggetto di prescrizioni anche da parte di questa Direzione Generale [allora D.G. Infrastrutture e mobilità], confluite nella d.g.r. n. X/4706 del 29.12.2015 di espressione del parere di compatibilità ex art. 13, comma 8, della l.r. 12/2005. Lo strumento generale è stato successivamente oggetto di numerose varianti parziali, due delle quali sottoposte anche a verifica regionale (2017 e 2021).

In generale, la variante esaminata in questo procedimento è principalmente finalizzata al potenziamento del sistema di cintura verde, all'incremento dell'offerta dei servizi anche ecosistemici, all'incentivazione di processi di rigenerazione urbana e sociale e all'adeguamento alle previsioni di progetti di mobilità sostenibile; riguardo a quest'ultimo, il nuovo strumento prevede adeguamenti urbanistici funzionali al potenziamento del sistema della mobilità urbana sostenibile, con particolare riferimento alla previsione di realizzazione della linea di tramvia Pendolina-Fiera (T2), per favorire l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile e al completamento della Linea AV/AC nella tratta Brescia/Verona (rif. Obiettivo Generale di Sostenibilità 'OGS5'<sup>9</sup>).

In esito alle valutazioni istruttorie, si richiama preliminarmente che, in tema di infrastrutture strategiche per la mobilità il Comune di Brescia è interessato dalle seguenti previsioni di cui al § 3.2 del Documento di Piano del P.T.R.:

- 1) **Prolungamento linea metropolitana di Brescia (qualificata nel P.T.R. come Obiettivo prioritario di interesse regionale ai sensi dell'art. 20, comma 4, l.r. 12/2005 e s.m.i.);**
- 2) **Raccordo autostradale della Valtrompia (Brescia-Lumezzane);**
- 3) **Linea AV/AC Treviglio-Brescia-Verona - Quadruplicamento ingresso est a Brescia;**
- 4) **Potenziamento Brescia-San Zeno-Ghedi (Montichiari).**

Si dà atto che i contenuti di variante non prefigurano interferenze fisiche o funzionali con le opere in argomento, né ricadute apprezzabili sugli standard prestazionali della viabilità esistente qualificata *di interesse regionale* nell'ambito della classificazione della rete della Lombardia approvata con d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004.

Con riferimento all'analisi per singole componenti modali, si rappresenta quanto segue.

#### **a) Infrastrutture viarie**

Riguardo alla proposta di Variante al D.d.P. relativa al '3.2.11 - Progetto di forestazione sistema infrastrutturale 'Autostrada-Tangenziale', si richiama che, anche in base alle interlocuzioni già avviate, il concessionario dell'autostrada A4 "Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova" ha l'obiettivo di realizzazione di una quarta corsia di marcia, potenziando anche la tratta autostradale ricadente in comune di Brescia. Tale progetto, dal punto di vista funzionale e anche per continuità tipologica, potrebbe interessare anche la limitrofa tratta in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A..

È pertanto necessario assicurare che il Progetto di forestazione in argomento sia sviluppato in termini comunque compatibili con l'attuabilità di tale disegno infrastrutturale strategico, nella fattispecie garantendo – attraverso apposita rivisitazione della proposta di variante – che le aree interessate dall'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (comprese quelle eventualmente in proprietà delle suddette concessionarie) siano perimetrate in modo da non pregiudicare la fattibilità tecnica del suddetto potenziamento.

---

<sup>9</sup> Elaborato V-DG01 - Relazione tecnica e quadro comparativo, pag. 22

## b) Infrastrutture di trasporto ferroviarie e di interscambio con il trasporto pubblico

In relazione alle indicazioni generali e al raccordo con la programmazione sovraordinata nel Documento di Piano, si ricorda quanto previsto dall'art. 8, comma 1, lett. a) della l.r. 12/2005 per chiedere di integrare il quadro ricognitivo e programmatico degli atti di programmazione provinciale e regionale con il richiamo ai seguenti documenti allo stato non individuati nel D.d.P.:

- Programma Regionale Mobilità Trasporti (PRMT), approvato con d.c.r. X/1245 del 20.9.2016;
- Programma dei Servizi del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Brescia, redatto dalla Agenzia di Bacino del Trasporto Pubblico Locale e approvato con delibera Assemblea n. 1/2019;
- Protocollo d'intesa tra Regione Lombardia e RFI S.p.A. *"Definizione programma per lo sviluppo dell'intermodalità nelle stazioni ferroviarie di RFI"* (c.d. "Protocollo stazioni"), sottoscritto a gennaio 2021, e *"Relazione di analisi e individuazione delle strategie di intervento"*, approvata da Regione Lombardia con d.g.r. XI/7206 del 24.10.2022.

Con specifico riferimento ai contenuti del Programma Regionale Mobilità e Trasporti, si richiama che Brescia è individuato come *"nodo primario"* ovvero *"stazion[e] principal[e] di diramazione ferroviaria, in cui la rete consente connessioni tra differenti direttrici ferroviarie percorse da una pluralità di servizi. Gli orari sono stati progettati in modo da permettere sistematiche corrispondenze tra i servizi ferroviari di tutti i ranghi convergenti nel nodo dalle differenti direttrici o tra prodotti differenti della medesima direttrice"*.

Inoltre, nel territorio comunale di Brescia il PRMT individua le seguenti azioni:

- F1. Linee AV/AC Treviglio-Brescia-Verona;
- F19. Interventi tecnologici e infrastrutturali su altri nodi ferroviari del sistema.

All'interno del nodo di Brescia, a seguito dell'attivazione della tratta AV/AC Brescia –Verona, si potrà procedere ad attivare i servizi suburbani (S) sugli itinerari Brescia - Castegnato (Iseo), Brescia – Palazzolo — Sarnico, Brescia – S. Zeno - Ghedi (Montichiari) e Brescia – Desenzano.

Per quanto concerne il Programma di Bacino del TPL di Brescia, si richiamano i seguenti contenuti:

1. individuazione delle linee dorsali del servizio extraurbano (cap. 4.2.1);
2. riconoscimento di Brescia come nodo d'interscambio di livello 1 della rete di TPL provinciale (cap. 4.2.1), oltre che caposaldo della rete ferroviaria e quindi dell'interscambio ferro/gomma (*"La città di Brescia rappresenta il nodo di interscambio principale dell'intero bacino di mobilità; in particolare presso la stazione ferroviaria avviene l'interscambio tra le linee bus strutturanti, relazioni ferroviarie nazionali e regionali e la rete urbana, compresa la linea della metropolitana automatica"*);
3. individuazione di Brescia come *hub* degli RLink (cap. 4.2.2);
4. riordino del servizio urbano di Brescia con incremento delle percorrenze per le linee di forza (cap. 4.2.4);
5. miglioramento dell'interscambio ferro/gomma nella stazione di Brescia (allegato 3).

Si chiede che nel Documento di Piano siano recepite le previsioni del Programma di Bacino del TPL, con particolare riferimento a quanto enunciato ai punti 1. e 4., che comporteranno ricadute sulla gestione del traffico urbano, con possibile infrastrutturazione dei corridoi del TPL da individuare.

Si chiede altresì che le previsioni inerenti allo sviluppo del nodo di interscambio della stazione di Brescia (cfr. punti 2. e 5.) siano recepite all'interno della scheda dell'ambito di trasformazione AT-A.6 'Via Sostegno'.

Infine, per quanto riguarda specificatamente gli ambiti di trasformazione previsti dalla Variante, si evidenzia quanto segue:

- Ambiti di trasformazione 'AT-A.1 – Metrobus Prealpino' e 'AT-A.5 Metrobus S. Eufemia Buffalora': con riferimento alle previsioni, per l'AT-A.1', dell'adeguamento e completamento del parcheggio scambiatore tra mezzi pubblici/privati e delle aree per la fermata e sosta dei mezzi di trasporto pubblico extraurbani e, per l'AT A.5', di realizzazione di parcheggio per la fermata e sosta dei mezzi di trasporto pubblico extraurbano, si sottolinea che tutte le modifiche relative alla viabilità interessata dal transito dei servizi di TPL, nonché la prova funzionale delle nuove aree bus e delle fermate di nuova realizzazione dovranno essere verificate con l'Agenzia per il TPL del Bacino di Brescia, con riferimento alla sussistenza delle condizioni di sicurezza ai sensi del D.P.R. 753/1980;

- riguardo all'Ambito di Trasformazione 'AT-A.6 Via Sostegno', si dà atto che la stazione ferroviaria di Brescia e la riqualificazione del relativo nodo di interscambio sono individuati tra gli ambiti su cui Regione Lombardia e RFI, nell'ambito del citato "Protocollo stazioni" sopracitato, stanno valutando la possibilità di intervento congiunto. Per l'attuazione di tale Protocollo, si prevede l'attivazione di un tavolo tecnico con gli enti locali interessati per condividere specifiche azioni per il miglioramento dell'accessibilità alla stazione e l'interscambio modale, nonché per la valorizzazione e riqualificazione urbana del contesto, in coerenza con PUMS e strumenti di pianificazione locali per la fattibilità tecnico-economica e ambientale. Considerata la strategicità dell'ambito 'AT-A.6' in relazione alla presenza della stazione ferroviaria e dell'interscambio, si chiede, nello specifico, di inserire i seguenti adempimenti nella relativa scheda d'ambito:

a) in fase di istruttoria del Piano attuativo:

1. siano condotte le necessarie verifiche con l'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Brescia in merito alla riorganizzazione del TPL all'interno dell'ambito e alla riqualificazione della stazione degli autobus in relazione alla competenza dell'Agenzia in materia di programmazione del trasporto pubblico ex art. 7 l.r. 6/2012;
2. anche in considerazione del fatto che – come precedentemente richiamato - Brescia è individuata quale 'nodo primario' nel PRMT, sia acquisito – anche nel caso in cui lo strumento esecutivo non comporti variante a quello generale - il parere di Regione Lombardia, anche in relazione alle azioni previste per favorire l'intermodalità e l'accessibilità alla stazione, che dovranno essere coordinate con quanto declinato nel Protocollo Stazioni soprarichiamato;

b) la riqualificazione del nodo d'interscambio venga attuata secondo le direttive individuate nella d.g.r. X/2524 del 17.10.2014 "*Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano*", con particolare riferimento alle indicazioni per l'organizzazione di punti di interscambio in grado di assicurare spazi, servizi e informazioni per guidare i passeggeri tra il sistema ferroviario e i diversi sistemi di mobilità urbana di cui al capitolo 4 della stessa d.g.r..

Si chiede inoltre che nella tavola 14 – 'Vincoli Amministrativi del Documento di Piano' e nella tavola 12 del Piano delle Regole, siano corrette le legende eliminando la dicitura "Fascia di rispetto 30 metri" dall'individuazione del tracciato della ferrovia, da mantenere invece per la rappresentazione della fascia di rispetto propriamente raffigurata.

Per quanto riguarda il trasporto merci su ferrovia, si osserva che una delle proposte di variante impatta l'area interessata dall'intervento sullo scalo merci "La Piccola Velocità", opera che, per la sua rilevanza, rientra anche nel Programma Regionale della Mobilità e Trasporti (Azione L6. Terminal intermodale di Brescia).

Si riscontra infatti che nella Relazione generale (V-DG01) e nella tavola dei Vincoli (V-PR10) è riportata una modifica dei vincoli di interesse culturale relativa a uno degli edifici siti nel comparto. Tale modifica non è tuttavia ripresa nella scheda relativa all'ambito di trasformazione B.2.1 (V- NTAall01), che riporta uno schema prescrittivo secondo il quale le aree di sviluppo progettuale, la viabilità di progetto e il sistema ambientale dovranno adattarsi al nuovo vincolo. Analogamente, nel documento V-PS02, quadrante 3 del piano dei servizi, si evidenzia come l'area destinata al terminal intermodale si incunei fino all'edificio oggetto dell'ampliamento del vincolo, mentre nella documentazione progettuale presentata in sede di VIA la stessa area risulta interessata dal raccordo dei binari dei terminal e da un'asta ferroviaria.

Per tutto quanto sopra, ritenendo indispensabile che il disegno del comparto e l'attuazione degli interventi in esso progettati garantiscano la miglior funzionalità/operatività del previsto *terminal intermodale di interesse per la mobilità regionale*, potrebbe essere utile l'aggiornamento anche della scheda AT-B.2.1 recependo nei termini sopra descritti il nuovo vincolo e verificandone la compatibilità con i progetti del nuovo terminal e con il possibile sviluppo progettuale nelle aree 1 e 2.

In termini generali, si chiede inoltre di adeguare nel Documento di Piano il quadro conoscitivo del territorio comunale per quanto concerne il sistema della mobilità secondo quanto previsto dall'art. 8, comma 1, lettera b) della l.r. 12/2005 e della d.g.r. IIX/1681 del 29.12.2005 "Modalità per la pianificazione comunale", riportando l'assetto infrastrutturale complessivo, composto da rete stradale, ciclabile e rete del trasporto pubblico con

relative fermate (stazioni ferroviarie, fermate metro-tramviarie e fermate bus), unitamente alla complessiva offerta dei servizi di trasporto pubblico regionale (treni, metro, tram, bus...).

**DG Sviluppo economico - UO Commercio, Reti Distributive e Fiere (mail del 23/03/2023)**

Per ciò che concerne la IV variante al PGT, finalizzata al potenziamento del sistema di cintura verde, all'incremento dell'offerta dei servizi anche ecosistemici, all'incentivazione di processi di rigenerazione urbana e sociale e all'adeguamento alle previsioni di progetti di mobilità sostenibile, per gli aspetti commerciali non si hanno particolari rilievi da formulare; si coglie positivamente la previsione di ripermimetrazione del DUC finalizzata a promuovere iniziative e progetti, in specifici e nuovi ambiti del DUC, di rigenerazione del tessuto urbano-commerciale.

Anche per quando gli ambiti produttivi non si hanno particolari rilievi da evidenziare. Risulta significativo evidenziare che per i Grandi poli produttivi le NTA individuano puntualmente le modalità attuative.

**IN CONCLUSIONE**

Per quanto sopra espresso si precisa che il presente parere non costituisce valutazione di compatibilità dell'intero PGT, ma è finalizzato esclusivamente all'oggetto della variante. Le considerazioni espresse nel parere sono indirizzate a perfezionare i contenuti della variante stessa per un più adeguato conseguimento degli obiettivi prioritari di interesse regionale e delle previsioni del PTR, nonché per un puntuale rispetto della normativa di settore richiamata.

Si ricorda che per gli effetti dell'art. 13, comma 7, della LR 12/05 il Consiglio Comunale deve provvedere in sede di approvazione all'adeguamento del Documento di piano variato, recependo le prescrizioni e assumendo le definitive determinazioni in relazione alle considerazioni di carattere orientativo espresse nel parere.

Milano, 17/05/2023

Il Dirigente  
Arch. Stefano Buratti

Il funzionario  
Dott. Samuele Baganella