



Piano di Governo del Territorio 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

(art. 13 della L.R. 12/2005 e ss.mm.ii.)

Relazione Tecnica

Arch. Laura Treccani

Servizio Pianificazione strategica e Programmi complessi di trasformazione urbana



Sommario

1. Inquadramento del procedimento di variante al PGT	3
2. La valorizzazione del capitale naturale: previsione di ampliamento del PLIS delle Colline, potenziamento dei servizi ecosistemici territoriali e adozione di <i>nature-based solutions</i> nella pratica urbanistico-edilizia.....	5
3. La rigenerazione urbana: politiche per favorire l'avvio degli interventi di rigenerazione urbana e territoriale e per il sostegno al processo di trasformazione dell'ambito di Via Milano.....	7
4. Il potenziamento del sistema della mobilità urbana sostenibile, a partire dalla previsione di realizzazione della prima linea del nuovo sistema tramviario cittadino e dal recepimento del progetto preliminare di completamento della linea AV/AC Brescia-Verona.....	8



1. Inquadramento del procedimento di variante al PGT

Il Comune è dotato di Piano di Governo del Territorio approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 57/19378 P.G. del 19.3.2012, vigente dal 24.10.2012 con l'avvenuta pubblicazione sul B.U.R.L. n. 43 - serie avvisi e concorsi.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 144/100192 P.G. in data 11.10.2013 è stata approvata la Prima Variante al P.G.T..

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 17/44571 P.G. in data 9.2.2016, è stata approvata la Seconda Variante al P.G.T. - Variante Generale - vigente dal 15.6.2016 con l'avvenuta pubblicazione sul B.U.R.L. n. 24 - serie avvisi e concorsi.

Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 7 del 19.2.2018 è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Brescia, documento strategico che ha lo scopo di orientare le politiche di mobilità della città nei successivi 10 anni.

Con deliberazione del Consiglio comunale n. 23 del 26.3.2018 è stata approvata la Variante puntuale al piano dei servizi e al documento di piano relativa alle aree Ideal Clima e Caffaro per l'apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio, in attuazione del progetto definitivo delle opere del progetto Oltre la Strada.

Con deliberazione del Consiglio comunale n. 35 del 16.4.2018 è stata approvata la Terza Variante al P.G.T. - *Variante particolare al Piano delle Regole e alle N.T.A.* - finalizzata ad introdurre modifiche alle modalità d'intervento sul patrimonio edilizio esistente ed alla disciplina del Piano delle Regole per la promozione di interventi di housing sociale e di rigenerazione urbana. In tale procedimento si è provveduto ad individuare, con riferimento alle disposizioni della DGR 6148/2007, il perimetro e la normativa dell'estensione del PLIS delle Colline di Brescia alle Cave di Buffalora e San Polo, riconosciuto in seguito con Decreto del Presidente della Provincia n. 97 del 8.5.2018.

Con Deliberazione del Consiglio comunale n. 110 del 30.11.2018 è stata approvata la Variante - *Adeguamento della componente geologica del PGT al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) e ad ulteriori condizioni di rischio di livello locale* - finalizzata alla verifica della compatibilità delle previsioni e delle trasformazioni urbanistiche con lo stato del territorio, attraverso un aggiornamento del quadro conoscitivo fornito dal PGRA e da studi idraulici specifici, che hanno permesso una valutazione di maggior dettaglio per il rischio e la pericolosità geologica e idrogeologica. Sono state inoltre adeguate le norme geologiche di Piano e le relative classi di fattibilità geologica.



COMUNE DI
BRESCIA

Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 35 del 24.5.2021 è stata disposta la proroga termini di validità del Documento di Piano del PGT ai sensi dell'art.5, comma 5, della L.R. n. 31 del 28.11.2014.

A seguito dell'entrata in vigore della Legge Regionale n. 18 del 26 novembre 2019, recante "*Misure di semplificazione e incentivazione per la rigenerazione urbana e territoriale nonché per il recupero del patrimonio edilizio esistente. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 11 marzo 2005 n. 12*" ed a seguito dell'emanazione delle DGR Lombardia 5 agosto 2020 n. XI/3508 e XI/3509, con Delibera di Consiglio Comunale n. 23 del 30/03/2021 sono stati definiti gli incentivi previsti ai sensi dell'art. 11 commi 5 della L.R. 12/2005 in coerenza quanto previsto all'articolo 43, comma 2 *quinquies*, nonché gli ambiti di esclusione dalle disposizioni del medesimo comma ai sensi dei commi 5 *ter* e 5 *quater* della L.R. 12/2005.

Inoltre, con Delibera di Consiglio Comunale n. 110 del 21/12/2021 si è provveduto alla "*Individuazione degli ambiti di rigenerazione urbana e territoriale e approvazione delle misure incentivanti, ai sensi dell'art. 8-bis della L.R. n. 12/2005 e ss.mm.ii.*"

Per effetto dell'entrata in vigore della suddetta Legge, nonché della Legge Regionale 24 giugno 2021, n. 11 recante "*Disposizioni relative al patrimonio edilizio dismesso con criticità. Modifiche all'articolo 40 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12*", è in fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale la delibera di cui all'art. 40 *bis*, per l'applicazione delle disposizioni relative al patrimonio edilizio dismesso con criticità.

I principi fondanti la Variante Generale al PGT del 2016 furono basati sull'incentivazione a riqualificare e a rigenerare il tessuto urbano esistente, mediante incisive azioni di difesa, potenziamento e valorizzazione del territorio non-costruito, raggiungibili mediante: la drastica riduzione del consumo di suolo libero, la valorizzazione del sistema delle connessioni ambientali, il riequipaggiamento vegetale per preservare la continuità e funzionalità dei corridoi ecologici.

La rigenerazione del tessuto urbano esistente comporta anche la necessità di incentivare l'intervento privato mediante una forte azione pubblica, cui spetta il compito di migliorare la qualità della vita – in tutte le componenti della sua vasta accezione - nel territorio urbano, con particolare attenzione alla sicurezza, all'ambiente, alla mobilità, al lavoro e ai servizi.

Nell'ultimo quinquennio sono stati avviati processi di trasformazione urbana e culturale, che potranno incidere in modo significativo nel perseguimento dei principi della Variante generale del 2016 e che richiedono azioni di adeguamento degli atti del PGT.

In tal senso, nell'ottica di valorizzare e tutelare il patrimonio non-costruito, al fine di rinnovare e rigenerare quello costruito, si ravvisa la necessità di apportare modifiche agli atti del PGT finalizzate a:



- 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;
- 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;
- 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;
- 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, così come individuati da Deliberazione C.C. n. 110 del 21.12.2021;
- 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, e al recepimento del progetto preliminare di completamento della linea AV/AC nella tratta Brescia-Verona

Gli stessi atti dovranno essere aggiornati anche alla luce delle nuove disposizioni normative introdotte dalla L.R. 18/2019 e ss.mm.ii. e recepire e perfezionare le disposizioni già adottate in virtù degli obiettivi di legge.

2. La valorizzazione del capitale naturale: previsione di ampliamento del PLIS delle Colline, potenziamento dei servizi ecosistemici territoriali e adozione di *nature-based solutions* nella pratica urbanistico-edilizia

Le azioni intraprese negli ultimi anni per la difesa delle aree verdi esistenti dalle pressioni antropiche e per il potenziamento della rete verde e della rete ecologica comunale, quali strumenti indispensabili per il presidio della qualità della vita in ambito urbano, hanno consentito di estendere la superficie del PLIS delle Colline sia in direzione sud lungo l'asta del fiume Mella, sia nel territorio delle Cave di Buffalora e San Polo ad est della città.

Al fine di conservare e valorizzare ulteriormente il sistema di cintura esistente e favorire anche la costruzione di nuovi corridoi ecologici protesi all'interno del tessuto urbanizzato, è in fase di studio e di concertazione con la Provincia un ulteriore ampliamento del PLIS delle Colline che, includendo le aree agricole poste a sud della centro urbano, contribuirà a saldare questo strategico presidio di elementi paesaggistici e naturali che



abbraccia la città con una straordinaria varietà di servizi ecosistemici, generati dalle pianure, dal reticolo idrico e dal sistema collinare, cui è possibile riconoscere un elevato valore culturale, oltre che ambientale e naturalistico per la città.

E' sempre più evidente che i benefici prodotti dal capitale naturale hanno bisogno di essere accompagnati da un nuovo approccio culturale, che ne evidenzia il valore ed il ruolo nei confronti della salvaguardia del sistema urbano, soprattutto in funzione delle sempre più catastrofiche esternalità determinate dal cambiamento climatico. Non di meno, gli effetti della pandemia da Sars-Cov-2 hanno dato evidenza al grande valore degli spazi aperti con carattere di naturalità, per il benessere umano. In tale contesto, affrontare la variabilità climatica richiede un cambio di passo nell'esercizio delle funzioni antropiche, soprattutto di quelle ritenute tra le principali cause dell'attuale quadro climatico. Se, a scala globale, le politiche di transizione climatica richiedono uno sforzo fondato sul ripensamento di nuovi modelli di sviluppo e crescita "a zero emissioni" (politiche di mitigazione), a scala locale e territoriale le città devono essere riorganizzate per affrontare efficacemente gli effetti collaterali del cambiamento climatico (capacità di adattamento), affinché possano preservare vivibilità e qualità dell'ambiente urbano, in quanto è a questo livello che si concentrano le cause e gli effetti del cambiamento climatico.

Partendo dalla definizione del quadro conoscitivo delle criticità del territorio, è necessario orientare le scelte progettuali verso specifici obiettivi ed introdurre adeguate misure ai vari livelli di intervento. In questo contesto, le città diventano laboratori in cui sperimentare nuovi modelli di trasformazione urbana multi-obiettivo, in cui la rigenerazione urbana sia intesa anche come occasione di messa in sicurezza del territorio dagli effetti del cambiamento climatico. In tal senso, al fianco delle tradizionali soluzioni infrastrutturali (*grey infrastructure*), il capitale naturale assume oggi un rilevante riconoscimento nella costruzione di territori non solo più resistenti, ma anche più resilienti al cambiamento climatico, grazie all'adozione di *nature-based solutions*.

Un significativo apporto in questa direzione è dato dal Progetto "Un filo naturale. Una comunità che partecipa per trasformare la sfida del cambiamento climatico in opportunità" avviato dall'Amministrazione comunale nel 2020 e che, grazie a finanziamenti di Fondazione CARIPLO, attua interventi volti a rendere Brescia:

- "CITTÀ OASI" per fronteggiare le sempre più frequenti ondate di calore, siccità e perdita di habitat
- "CITTÀ SPUGNA" per mitigare gli effetti dei sempre più frequenti fenomeni piovosi estremi
- "CITTÀ PER LE PERSONE" per rispondere al bisogno di naturalità, di socialità e di maggior consapevolezza ambientale dei cittadini.

Per favorire questo percorso, gli atti del PGT, oltre a pianificare l'estensione del PLIS delle Colline alle aree agricole, devono ampliare il quadro conoscitivo delle vulnerabilità e delle previsioni di rischio, al fine di



indirizzare efficacemente l'applicazione e la diffusione a scala locale di *nature-based solutions* da prescrivere quali modalità di intervento primarie da impiegare nell'ambito delle trasformazioni urbane nel territorio comunale, al fine di innalzarne i livelli di resilienza al cambiamento climatico.

3. La rigenerazione urbana: politiche per favorire l'avvio degli interventi di rigenerazione urbana e territoriale e per il sostegno al processo di trasformazione dell'ambito di Via Milano.

In linea con quanto stabilito agli art. 8 e 8-bis della L.R. 12/2005, così come modificata dalla L.R. 18/2019, con Deliberazione C.C. n. 110 del 21.12.2021, sono stati riconosciuti all'interno del territorio comunale Ambiti di Rigenerazione Urbana (ARU) e Ambiti di Rigenerazione Territoriale (ART), caratterizzati da fenomeni di dismissione e degrado sociale ed ambientale e sono state declinate specifiche misure di incentivazione all'avvio di interventi che perseguano gli obiettivi definiti.

Il PGT 2016 aveva anticipato le finalità perseguite dalla L.R. 18/2019 individuando, in particolare, gli ambiti di Via Milano e Via Orzinuovi, quali parti di città con significativa presenza abitativa, interessate da rilevanti fenomeni di dismissione e particolari situazioni di criticità ambientale o degrado sociale, da assoggettare a programmi complessi di rigenerazione urbana.

A tali programmi era demandato il compito di definire l'insieme di strategie urbanistiche, paesistiche ed ambientali finalizzate a rigenerare il tessuto urbano interessato, basando gli interventi sui principi di sostenibilità, multifunzionalità sociale ed economica in un'ottica di resilienza.

A tal fine, particolare rilevanza veniva attribuita: alla dotazione dei servizi alla residenza, alla cura e potenziamento degli spazi pubblici, all'incremento dell'accessibilità ai luoghi e ai servizi, alla sicurezza delle persone e del territorio, al supporto e allo sviluppo di nuovi ambiti di lavoro, alla cura delle criticità ambientali. Un'importante accelerazione all'attuazione di dette azioni venne dalla disponibilità di risorse economiche ottenute tra il 2016 e il 2017 da Bandi promossi dalla Presidenza del Consiglio e indirizzati al recupero urbano, sociale ed economico delle periferie di città capoluoghi di provincia e di città metropolitane.

Il Progetto 'Oltre la strada' si inserisce in questo contesto programmatico e finanziario e, mediante gli ingenti investimenti di risorse pubbliche e private sull'ambito di Via Milano, ha dato inizio ad un progressivo ed irreversibile processo di cambiamento del territorio, che necessita di continuità nell'impegno, ma anche di specifiche misure di sostegno.



Le risorse investite hanno già consentito di realizzare importanti interventi pubblici rivolti al miglioramento dello spazio pubblico, al potenziamento dell'accessibilità, alla bonifica di alcune aree per funzioni di servizio sociale e culturale, all'incremento della disponibilità di alloggi che, pur essendo destinati a fasce di utenza che non ha accesso al mercato libero, sono stati riqualificati secondo i più attuali standard di prestazioni.

Il Progetto 'Oltre la strada' ha visto la proficua attuazione di partenariati, grazie ai quali gli interventi previsti e finanziati dal pubblico si sono integrati con progettualità e risorse economiche del settore privato, che danno particolare valore alle trasformazioni in atto.

Ulteriori sviluppi progettuali stanno per essere avviati grazie alle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e continueranno nella processuale azione di recupero e rigenerazione delle aree dismesse o sottoutilizzate, nella loro bonifica ove necessario, nella ricerca di sempre maggiore accessibilità dei luoghi per contrastare la segregazione e la marginalità sociale, nel potenziamento delle reti del trasporto pubblico e dei sistemi di interscambio, nel rafforzamento e diversificazione delle funzioni rivolte alla collettività.

E' più che mai necessario - e urgente – favorire la progressiva integrazione nell'apparto funzionale urbano degli ambiti caratterizzati da dismissione, che costituiscono barriere fisiche alla rimarginazione del tessuto urbano, sociale, ambientale ed economico, che non presentano alcuna dotazione o caratteristica di attrattività e che sono gravati da criticità delle matrici ambientali la cui risoluzione è un percorso lungo ed oneroso.

A tal fine è opportuno valutare anche l'introduzione di ulteriori strumenti di flessibilità attuativa, per cogliere ogni opportunità di rimarginazione, nel rispetto degli obiettivi specifici per la rigenerazione degli ambiti e in un'ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

4. Il potenziamento del sistema della mobilità urbana sostenibile, a partire dalla previsione di realizzazione della prima linea del nuovo sistema tramviario cittadino e dal recepimento del progetto preliminare di completamento della linea AV/AC Brescia-Verona

Il PUMS approvato nel 2018 ha inteso declinare il tema della mobilità, rivolta a tutti coloro che vivono la città, in un'accezione di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. L'obiettivo è stato quello di proporre soluzioni che contribuiscano alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, alla costruzione di un sistema di mobilità multimodale equo, sicuro e accessibile anche agli utenti più vulnerabili, favorendo al contempo la valorizzazione dell'ambiente urbano.



COMUNE DI
BRESCIA

Negli ultimi anni sono stati profusi importanti investimenti relativamente ai servizi ferroviari suburbani, ulteriormente valorizzati dalla realizzazione della Linea AV/AC nella tratta Milano – Brescia, che sarà completata con estensione della tratta fino a Verona.

Il progetto preliminare del *“Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell’ambito del Nodo di Brescia, ulteriore fase funzionale della nuova tratta Brescia – Verona”*, redatto da Italferr per conto di Rete Ferroviaria Italiana, è stato approvato con ORDINANZA del Commissario Straordinario n. 3 del 30 novembre 2021 (G.U. Serie Generale n. 289 del 4/12/2021) e viene pertanto fatto oggetto di recepimento negli strumenti urbanistici comunali.

Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 464 del 22.11.2021, registrato alla Corte dei Conti in data 27.12.2021, sono stati attribuiti i fondi per la realizzazione di interventi per il trasporto di massa proposti dai Comuni. Tra questi, figura il progetto per la realizzazione della tramvia Pendolina-Fiera (T2) a Brescia, che integra la metropolitana automatica e il sistema di trasporto su ferro.

La realizzazione della tramvia Pendolina-Fiera (T2) rappresenta un’occasione di riqualificazione urbana lungo l’intero tracciato, producendo effetti sugli spazi urbani pubblici e privati che essa attraverserà. Ciò comporta riflessioni sulle opportunità di generare nuove centralità diffuse sul territorio e, quindi, potenziali occasioni di sviluppo urbano, in aree prima poco accessibili.

Tali strategiche previsioni rendono necessaria la valutazione della loro compatibilità con le previsioni urbanistiche vigenti, al fine di apportare le eventuali modifiche al Piano dei Servizi, che si rendessero necessarie per la loro attuazione. Al contempo, saranno introdotte negli atti di PGT le misure che contribuiscano a potenziare il sistema della mobilità sostenibile e ne favoriscano un accesso sempre più ampio.