



***VALUTAZIONE AI SENSI DELL'ART. 56 DELLE NTA DEL P.G.T.
CONCERNENTE LA LOCALIZZAZIONE DI NUOVO SERVIZIO
UNIVERSITARIO U1 "ATTREZZATURE DIDATTICHE E PER LA RICERCA"
– NELL'IMMOBILE SITO IN BRESCIA, VIA BRANZE N. 61.***

Relazione Tecnica

Il Responsabile del Settore

Pianificazione Urbanistica

(Arch. Alessandro Abeni)

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate,
il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa*



INQUADRAMENTO NORMATIVO E SITUAZIONE AMMINISTRATIVA DEL CONTESTO

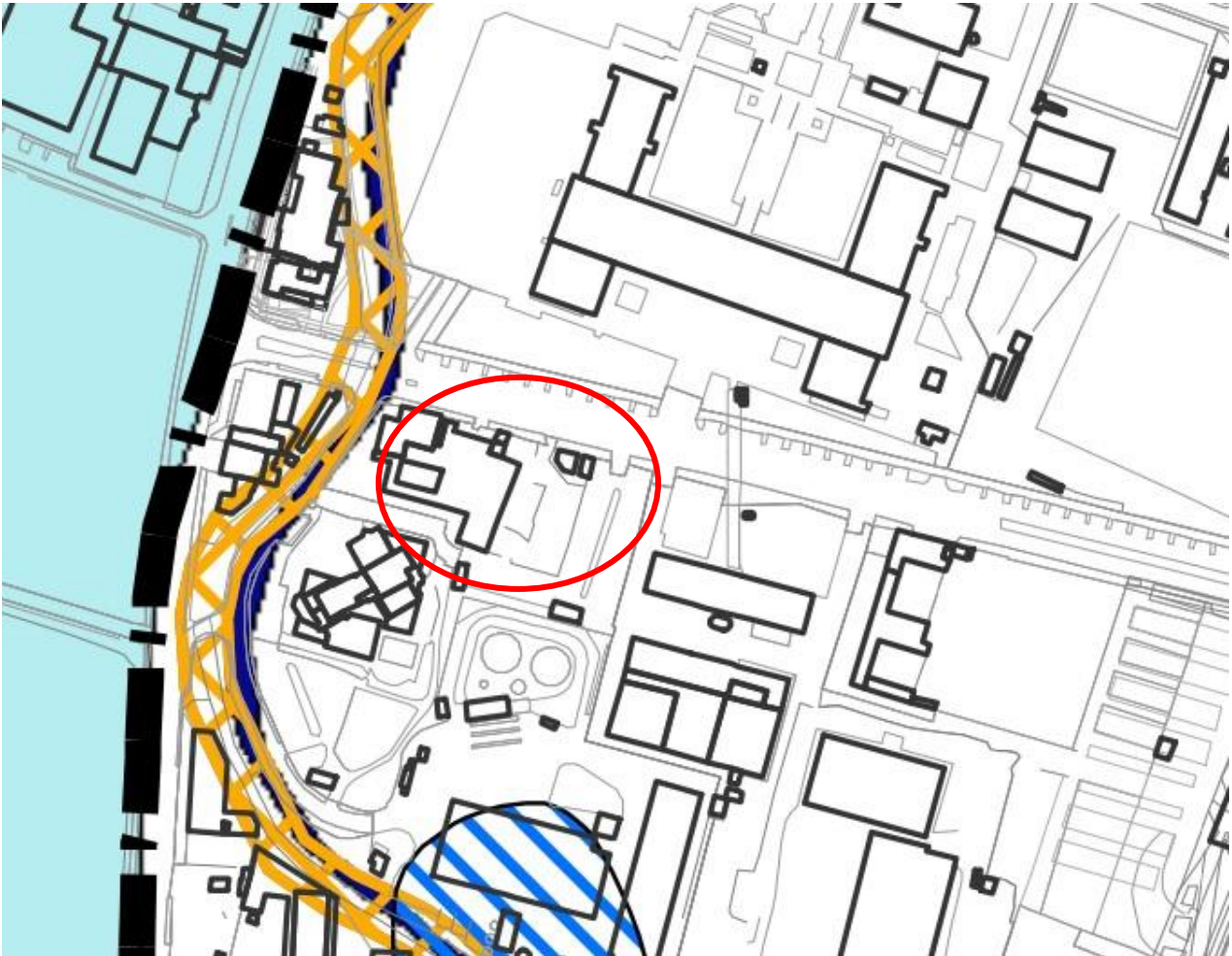
L'Università degli Studi di Brescia in data 7.4.2022 (prot.n. 107467) ha presentato istanza tesa determinare la localizzazione del Servizio Universitario (U1 – attrezzature didattiche e per la ricerca) nell'area meglio derubricata di seguito, ai sensi dell'art. 56 delle vigenti norme del PGT.

Tale richiesta funge da completamento del Polo Universitario, disciplinato dalla scheda dei progetti speciali del piano dei servizi "Psn2", il cui piano attuativo è stato approvato con delibera di Giunta comunale n. 477 del 24.11.2021 e relativamente al quale è stata sottoscritta convenzione urbanistica in data 24.2.2022.

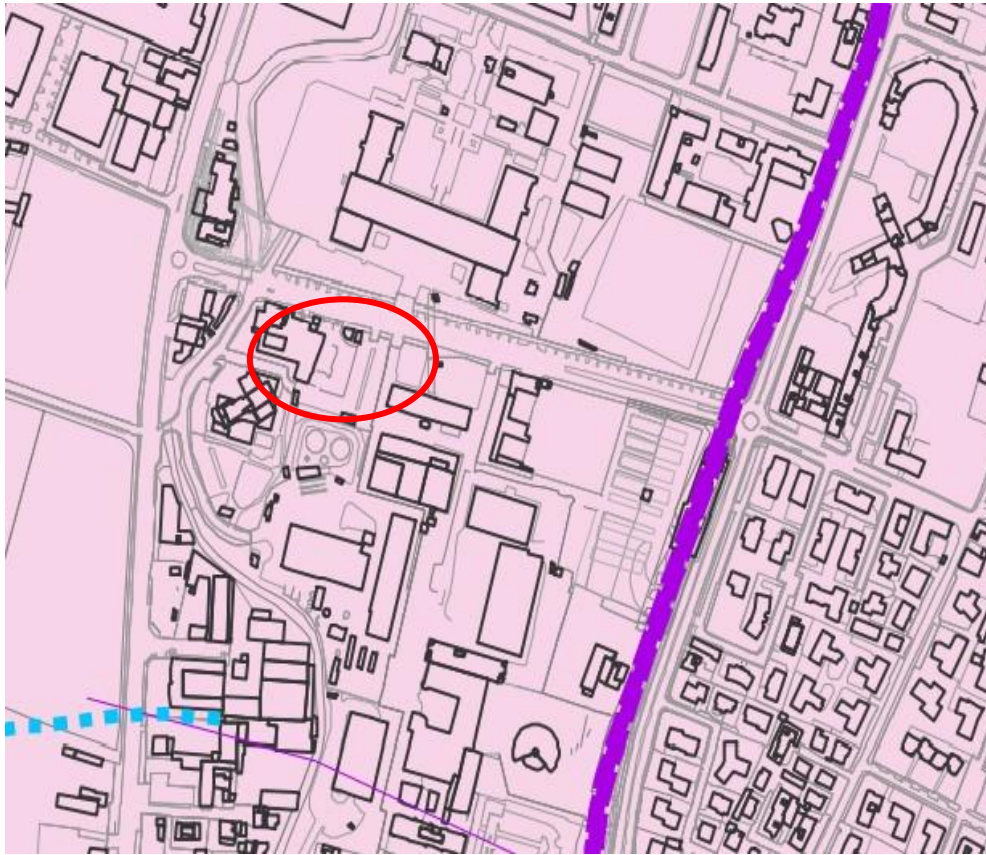
Si rammenta che, ai sensi dell'art.56 delle NTA del PGT vigente, è possibile localizzare un nuovo servizio senza necessità di variante allo strumento urbanistico, se lo stesso è compatibile con la disciplina per lo specifico tessuto o area del PGT e previa valutazione del Consiglio Comunale, della compatibilità del servizio all'interno del tessuto esistente.

L'analisi dei vincoli consente di affermare che i provvedimenti conseguenti dovranno affrontare le tematiche afferenti al vincolo archeologico e, per una parte, salvo che il futuro progetto ad un livello di scala di dettaglio non dimostri il contrario, al vincolo di Tutela e Salvaguardia dei Beni Paesaggistici:

Estratto V.I.PR06 – Carta dei Vincoli per la Difesa del Suolo



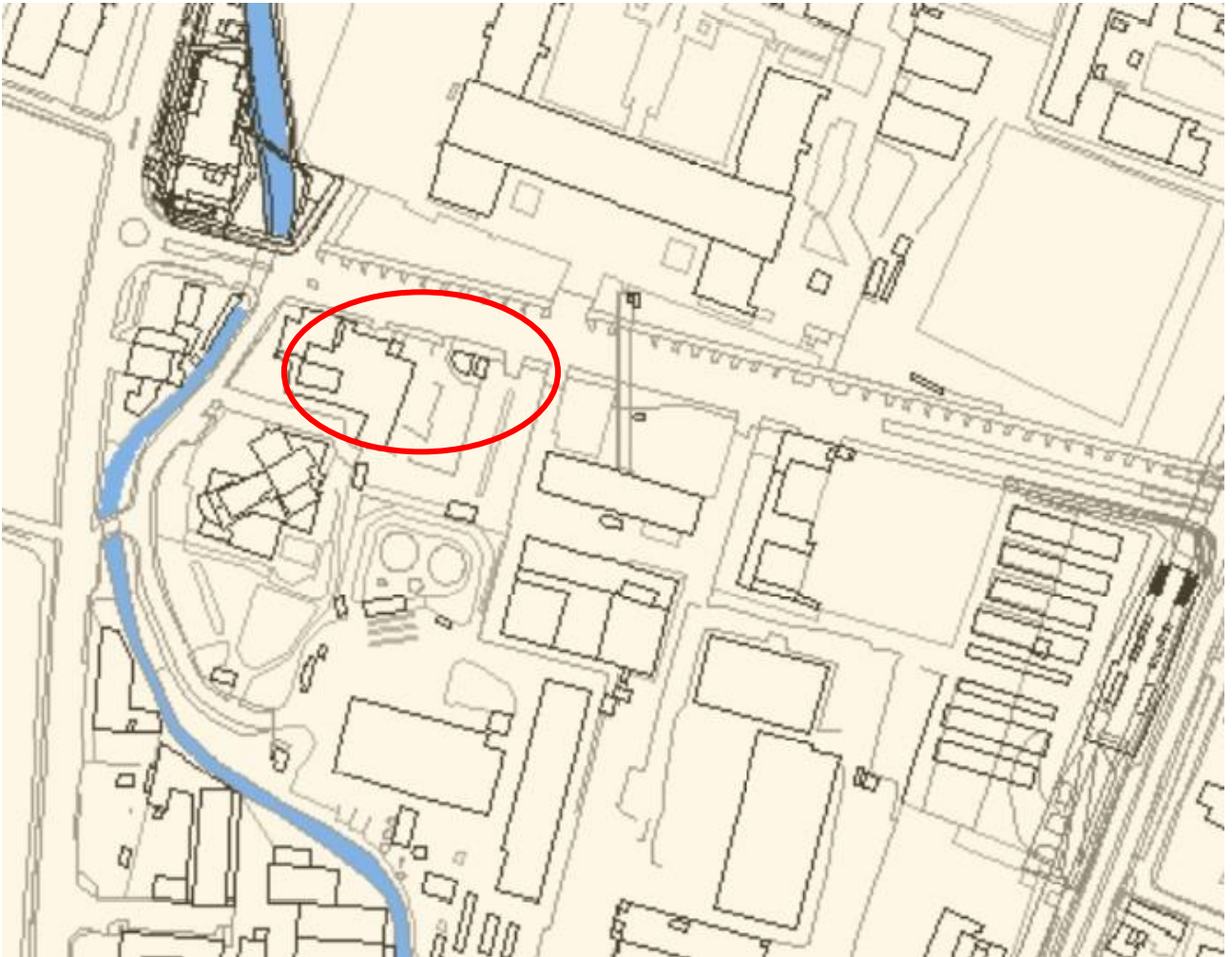
Estratto V-PR12 – Tavola dei Vincoli Amministrativi



Estratto V-PR11 – Tavola dei Vincoli di Tutela e Salvaguardia dei Beni Paesaggistici



Estratto V-PR06 – Tavola dei Vincoli – Zone di interesse archeologico

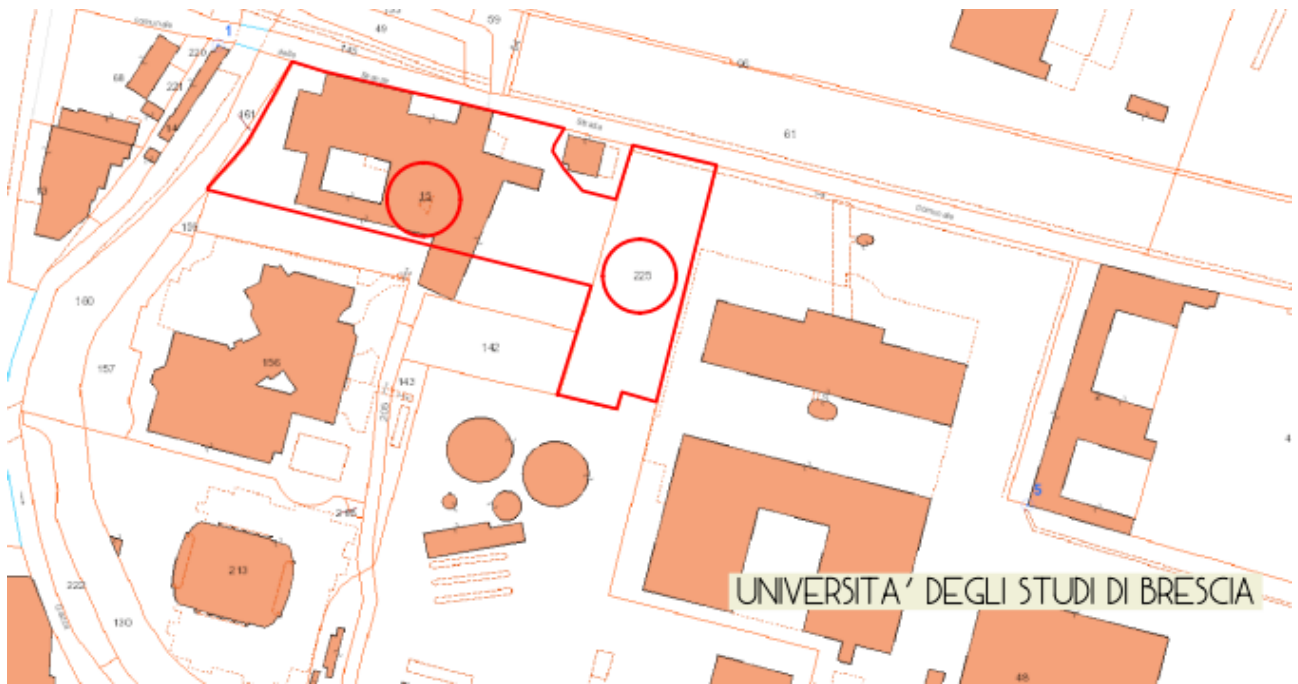


LOCALIZZAZIONE DELL'AREA, PARAMETRI URBANISTICI E MODALITA' DI INTERVENTO

L'area in cui si chiede la localizzazione di un nuovo servizio universitario, destinato ad attività didattiche e di ricerca, è prospiciente via Branze e contigua al polo universitario dell'Università degli Studi di Brescia, come rappresentato nell'ortofoto seguente; in dettaglio confina, in lato est, con l'edificio individuato con la sigla "E08 – Ingegneria NSF1" e in lato nord, oltre via Branze, con la sede di "Ingegneria E09".

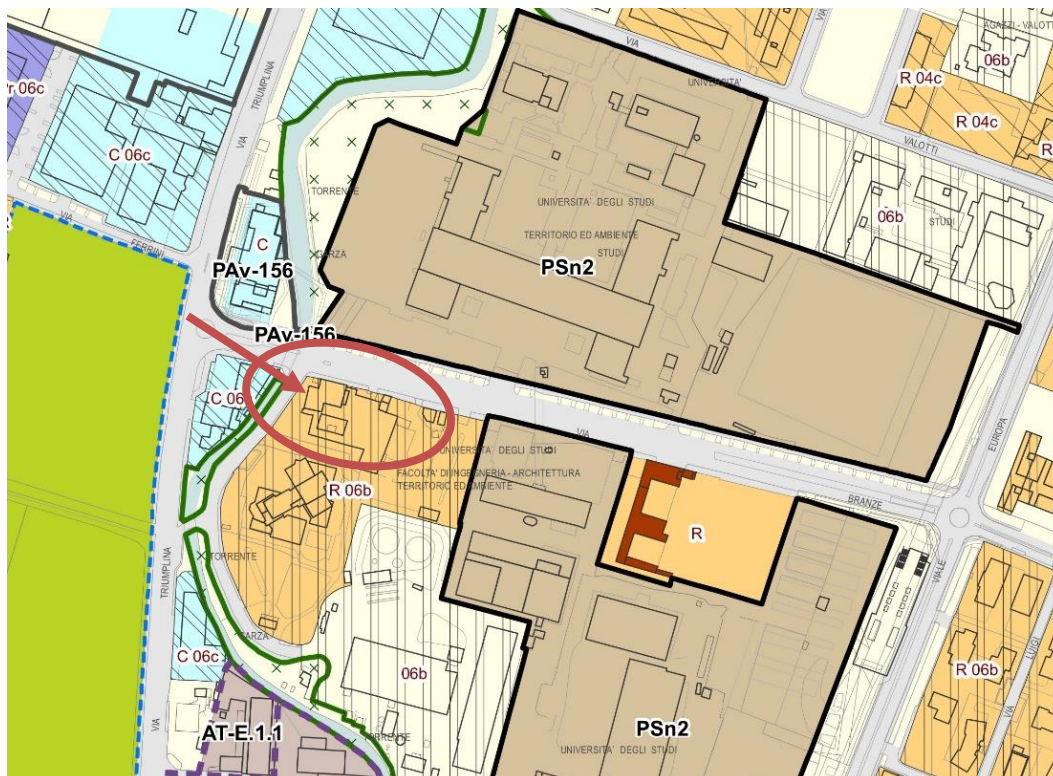


La superficie complessiva dell'area interessata alla nuova localizzazione è di circa 6.000 mq., identificata catastalmente al foglio 45, mappale 15 (parte) ed al foglio 46, mappale 225.



Estratto Mappa fg 45 e fg 46 NCT

Estratto V-PR02 – Azioni di piano (PdR)



DESTINAZIONE E PARAMETRI URBANISTICI, MODALITA' DI INTERVENTO

Attualmente il PGT individua l'area come "Tessuto a prevalente destinazione residenziale - art. 81 NTA" e l'istanza intende proporre la localizzazione di "Servizi universitari per la didattica e la ricerca - U1".

In particolare, l'art. 81 delle NTA del PGT testualmente recita:

"La destinazione d'uso prevalente è la residenza. Sono altresì ammesse: le attività direzionali, le attività ricettive, le attività di produzione di beni immateriali e i servizi (con esclusione dei servizi tecnologici, dei servizi ospedalieri (O1), dei Servizi per lo Sport, limitatamente ad attrezzature a carattere spettacolare, dei Servizi cimiteriali, le attività agricole, limitatamente alla conduzione del fondo. Sono escluse le altre "Attività agricole", le "Attività manifatturiere, le attività commerciali, i distributori di carburante.

Per i servizi non esplicitamente previsti dal Piano dei Servizi si rimanda comunque alle disposizioni di cui all'art. 56."

Parametri urbanistici



La capacità edificatoria assegnata è generata dall'indice attualmente presente per la zona (0,60 mq/mq) applicato alla totalità del mappale 15, fg 45 (in forza di preliminare afferente alla cessione di volumetria residua sulla parte di proprietà di terzi, agli atti) e al mappale 225 del fg 46, per una SLP di circa 4.000 mq. L'esatta determinazione della SLP ammissibile andrà definita in sede di provvedimento edilizio alla luce dell'art. 8 delle vigenti norme tecniche di attuazione.

Modalità di intervento

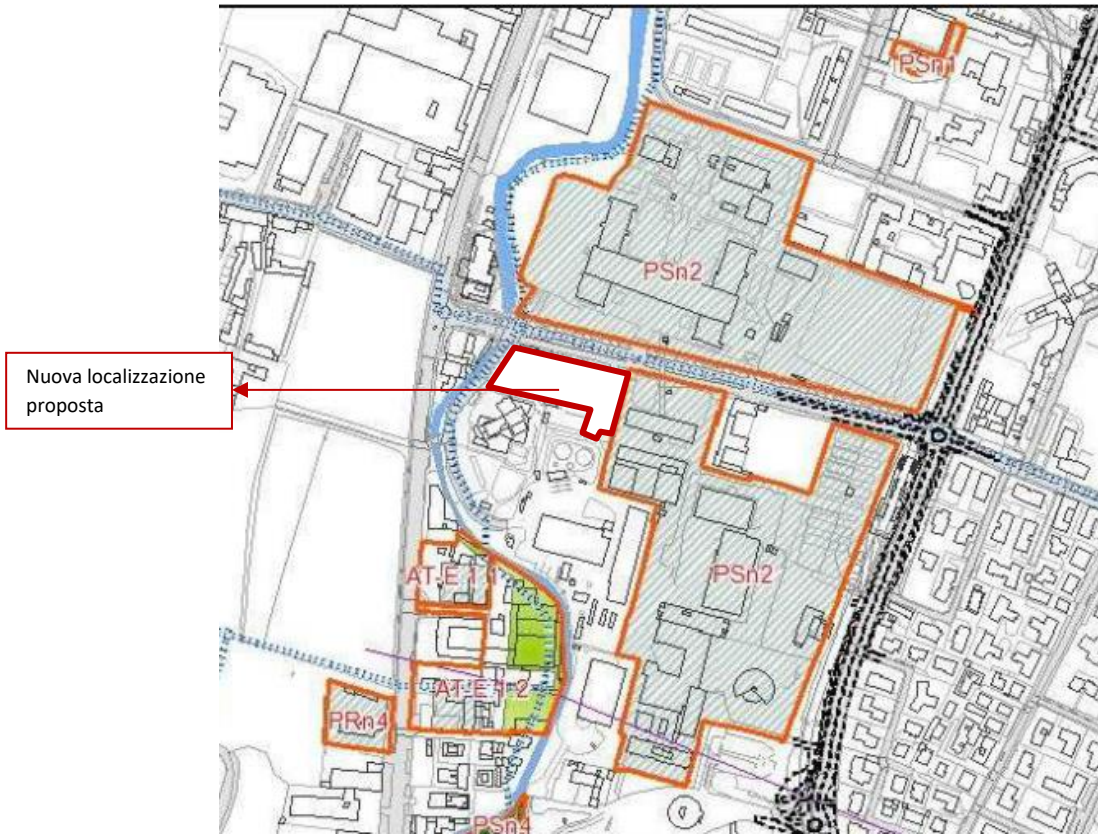
La nuova localizzazione è funzionale ad un intervento di ristrutturazione, mediante demolizione-ricostruzione, con ampliamento, entro i limiti dell'indice di utilizzazione fondiaria della zona.

ELEMENTI DI COMPATIBILITÀ CON IL CONTESTO

L'area risulta essere confinante e, quindi, di completamento all'intero polo universitario, che si sviluppa a sud ed a nord di via Branze; in quanto tale essa è facilmente integrabile con il resto del complesso in termini di accessibilità, di relazioni funzionali e sociali.

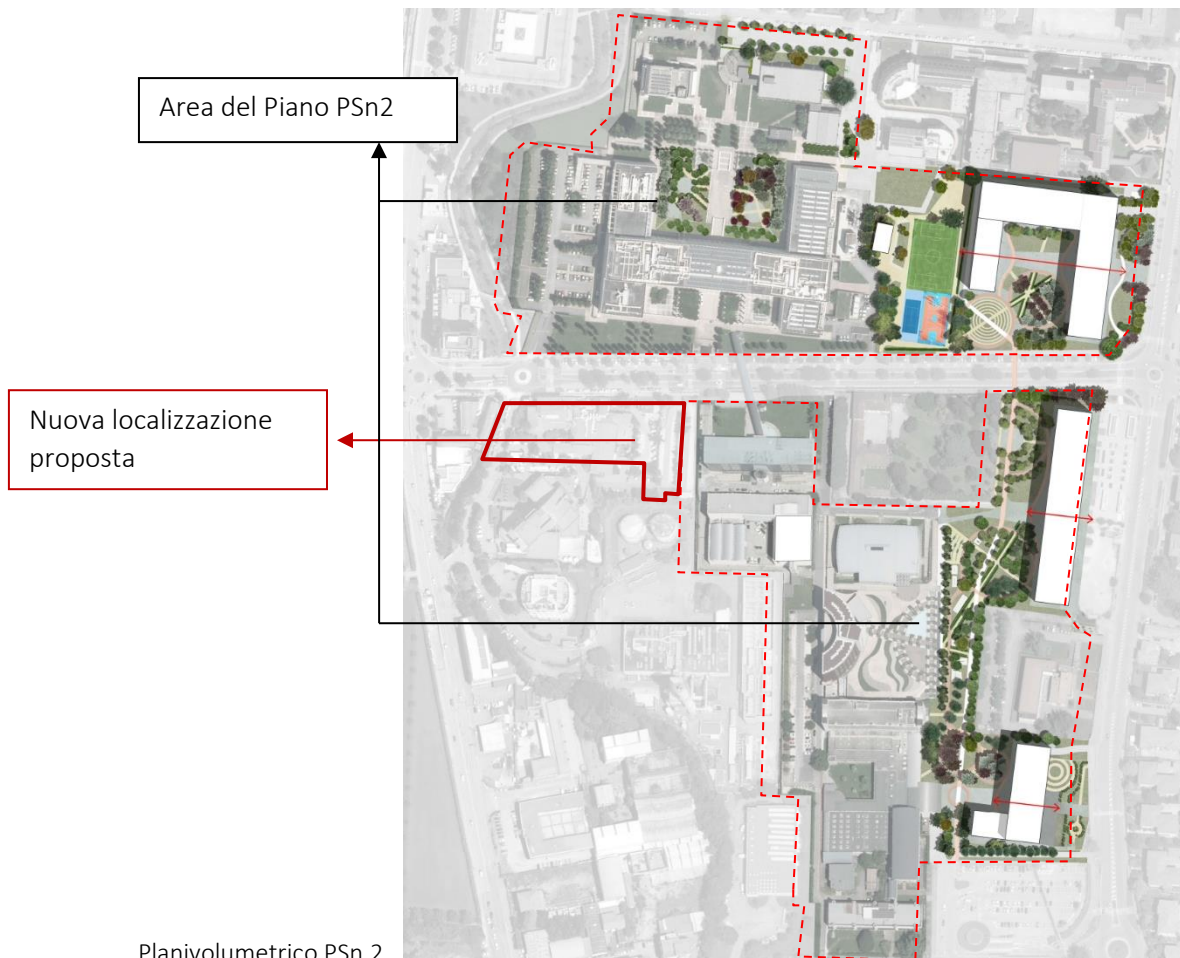
L'area è confinante agli immobili già di proprietà dell'università sul lato est, contigua a quelli in lato nord di via Branze, ad essi collegata da sovrappasso pedonale coperto, ed è connessa direttamente con i percorsi pedonali, ciclabili ed il trasporto pubblico, inclusa la metropolitana.

La nuova localizzazione è coerente e completa l'ampia zona a servizi universitari già prevista dal PGT, di cui anche alle *previsioni del PSn2 "università statale"*, approvato nel novembre del 2021.



PGT vigente

Estratto Scheda PSn.2



ANALISI DI COMPATIBILITÀ URBANISTICA EX ART. 56 NTA

L'art. 56 delle NTA del PGT prevede la valutazione della nuova localizzazione del servizio in riferimento a:

1. Grado di accessibilità dell'area in relazione all'attrattività del servizio e alla capacità della rete viaria esistente;
2. Rapporto tra domanda stimata di spazi per la sosta per autovetture e relativa offerta rilevata e/o prevista su aree sia pubbliche che private;
3. Impatti ambientali delle attività previste;
4. Clima acustico in corrispondenza dell'area di intervento.



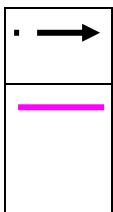
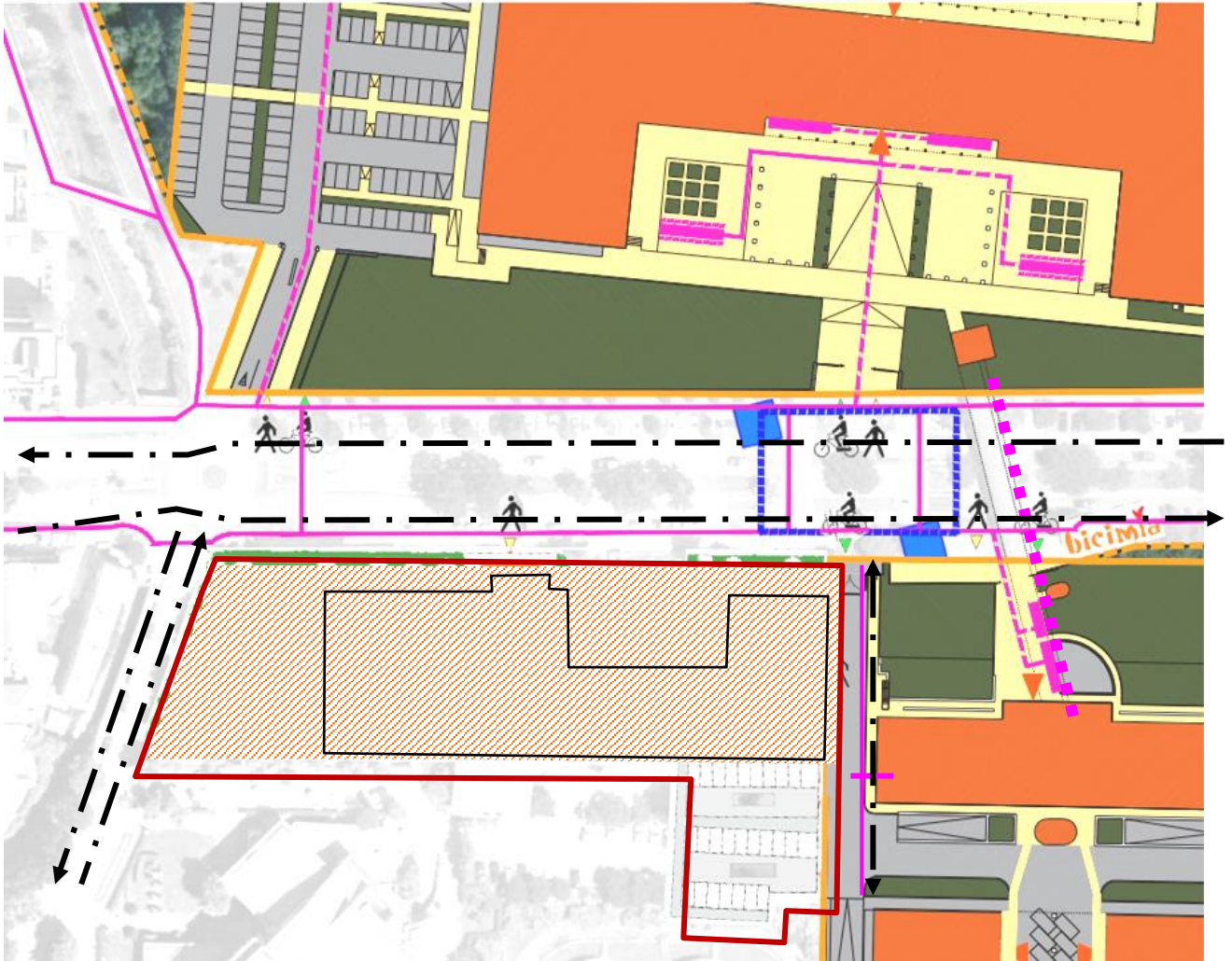
GRADO DI ACCESSIBILITÀ DELL'AREA IN RELAZIONE ALL'ATTRATTIVITA' DEL SERVIZIO E ALLA CAPACITA' DELLA RETE VIARIA ESISTENTE

Accessibilità veicolare

Il lotto è facilmente accessibile, in quanto prospiciente Via Triumplina-diramazione ad ovest, via Branze a nord e confinante ad est con la viabilità interna dell'Università degli Studi. Si tenga conto che il luogo era occupato dal ristorante "Cà Noa" e l'attuale destinazione si ritiene che nulla innovi rispetto al carico veicolare che potrebbe derivarne, trattandosi di localizzazione di "Servizio universitario, destinato ad attività didattiche e di ricerca".

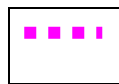
Accessibilità pedonale e ciclabile

L'accessibilità pedonale e ciclabile è garantita dal sistema di ampi marciapiedi e piste ciclabili su via Branze, dotata anche di un servizio di sosta Bicimia, proprio in prossimità dell'area di nuova localizzazione; inoltre si evidenzia che le funzioni didattiche già presenti in lato nord di via Branze (sede di Ingegneria) sono già collegate al nuovo servizio mediante l'esistente sovrappasso pedonale coperto su via Branze, ad est dell'area di interesse.



Accessibilità veicolare

Accessibilità
ciclopedonale



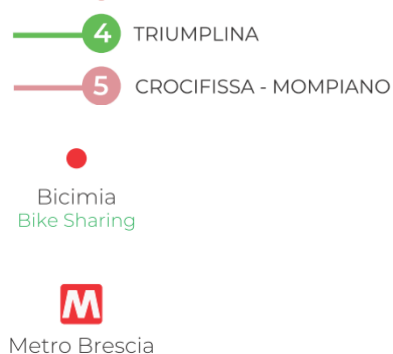
Sovrappasso pedonale su via Branze

Estratto PSN2 Sistema mobilità con nuova localizzazione servizio

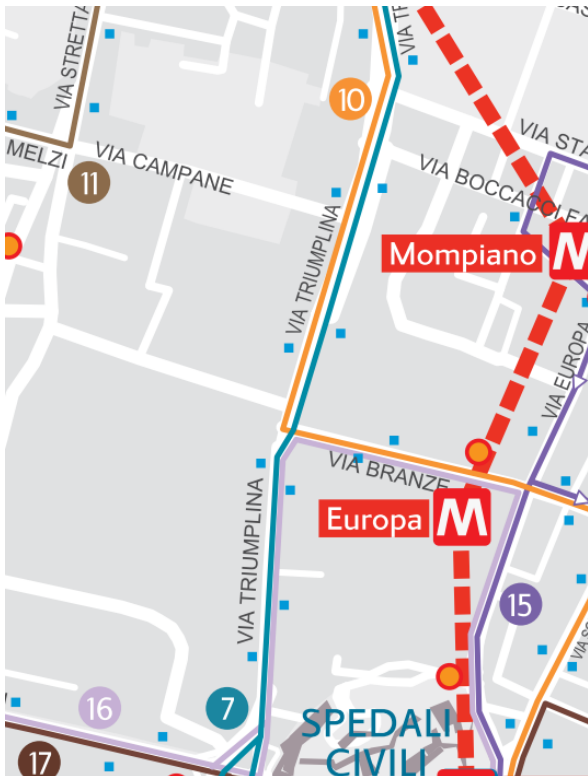


Il sistema ciclopedonale di via Branze è collegato alle piste ciclabili di via Triumplina e di viale Europa e servito da 3 fermate della Metropolitana, “Ospedale” a sud, “Mompiano” a nord ed “Europa” proprio in corrispondenza del Polo Universitario.

ITINERARI CICLABILI



Via Triumplina, in corrispondenza della nuova localizzazione del Servizio, è servita da



3 linee del Trasporto Pubblico Locale

con 6 fermate vicine:

linea 7 e linea 10

che collegano le zone sud e nord della città

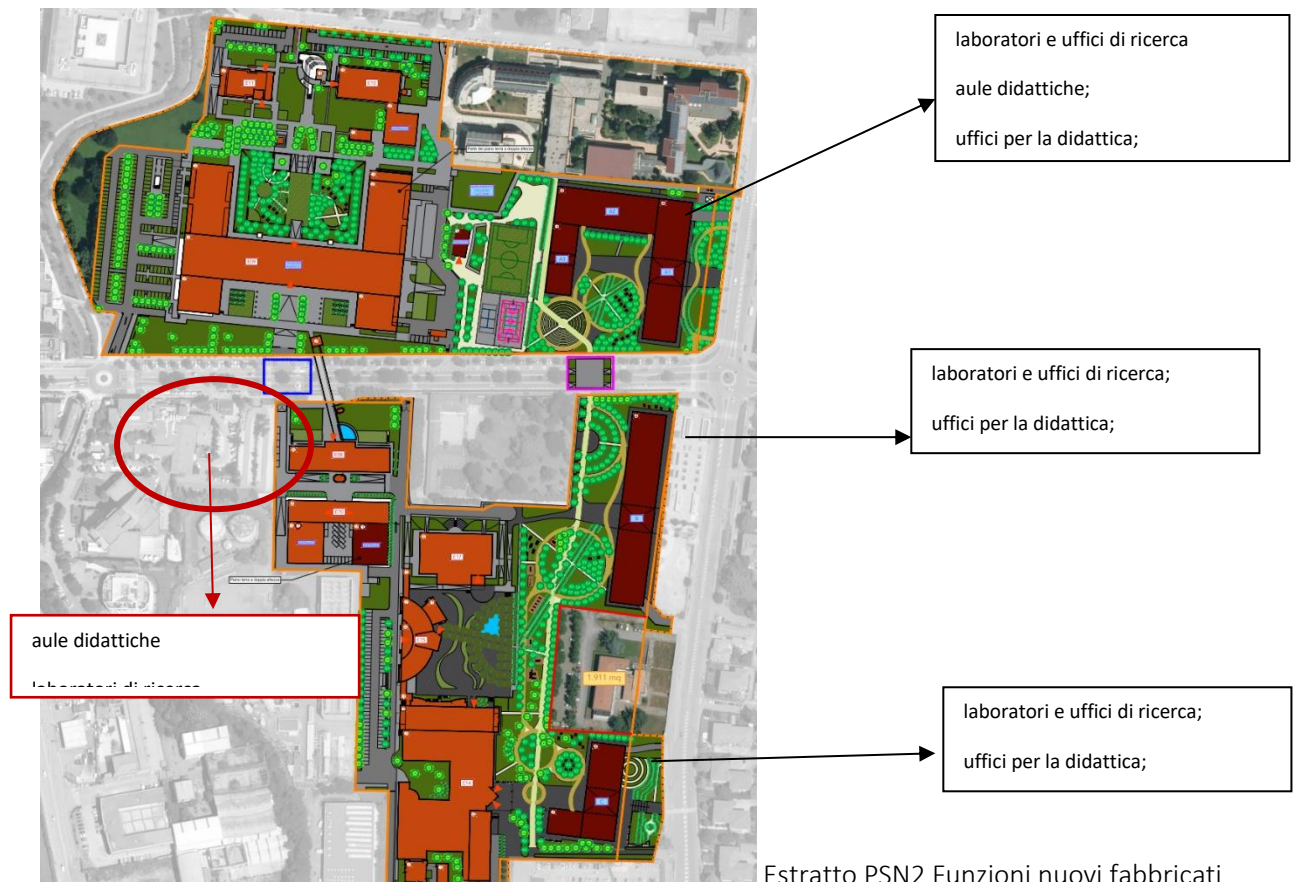
linea 16

che garantisce il collegamento con la zona ovest ed est.

Si ritiene che l'attuale funzione ricettiva dell'area comporti già una significativa quantità di traffico veicolare, ben sopportata dal sistema di circolazione e più in generale della mobilità esistente; *la modifica di destinazione urbanistica diversifica il tipo di accessibilità ma, in considerazione delle politiche di accesso degli studenti scelte dall'Amministrazione Comunale e dall'Università stessa, non determina aumenti dei flussi.*

Inoltre:

- il nuovo fabbricato accoglierà le stesse funzioni dei nuovi edifici previsti ad ovest su via Branze e su viale Europa nel PSn2, la cui incidenza sulle condizioni di attrattività del contesto sono già state valutate ed evidenziate nel Progetto Speciale approvato;
- le nuove aule sono una dotazione di spazi aggiuntiva, che accoglierà in buona parte studenti che già frequentano il Polo universitario di via Branze, di fatto non modificando traffico/sosta della zona.



Si fa riferimento a riguardo al capitolo “1.3La mobilità verso il Campus e al suo interno” della Relazione Generale del PSn2 da cui emerge che:

- la maggior parte degli studenti dell'area nord hanno come destinazione Ingegneria (59%) e chi frequenta Ingegneria ha come destinazione prevalente Via Branze (55% del totale) sia da ovest (fermate bus) sia da est (fermata Metropolitana);
- il trasporto pubblico locale costituisce già oggi la scelta di molti studenti, vista la vicinanza delle stazioni MetroBS e la forte presenza di fermate del TPL su gomma nell'intorno del campus;
- per quanto riguarda la mobilità dolce, il 14% degli studenti di Ingegneria ed il 16% degli studenti di Medicina raggiunge il campus a piedi, mentre per le percentuali di studenti ed operatori che raggiungono il campus in bicicletta, ancora basse, si attendono aumenti in forza delle iniziative di promozione della mobilità ciclopedonale concordata con Brescia Mobilità;



- *l'attuale modalità di utilizzo ed il grado di riempimento dei parcheggi, sia ai piani interrati che a raso, è tale da non raggiungere mai la saturazione complessiva dei parcheggi a disposizione; nello specifico, è stato possibile constatare che i parcheggi più utilizzati sono quelli più prossimi agli edifici, soprattutto se ad accesso libero. Ne consegue che alcuni dei parcheggi esistenti, quale ad esempio il parcheggio a raso adiacente la fermata Metro "Europa" (con una capacità di 357 posti auto) risulta ad oggi ampiamente sottoutilizzato.*

In sintesi.

Le valutazioni precedenti evidenziano la coerenza della nuova localizzazione del servizio, in quanto:

- è in collegamento diretto con il polo didattico di Ingegneria a nord, di cui potrà ampliare l'offerta di spazi;
- è collocato su Via Branze, asse da cui avviene la maggiore accessibilità degli studenti tramite percorsi ciclo-pedonali;
- è in prossimità delle fermate del MetroBs, del Trasporto Pubblico Locale e del Servizio di Bicimia.

RAPPORTO TRA DOMANDA STIMATA DI SPAZI PER LA SOSTA PER AUTOVETTURE E RELATIVA OFFERTA RILEVATA E/O PREVISTA SU AREE SIA PUBBLICHE SIA PRIVATE

L'art. 28 delle NTA vigenti prevede che, per i Servizi con SLP superiore a 400 mq, la dotazione di parcheggi pertinenziali sia pari al 100% della stessa SLP.

La norma relativa al confinante polo universitario recita *"La dotazione di parcheggi pertinenziali (...) pari al 25% della SLP; tale parametro è motivato dalla presenza in prossimità del polo universitario della stazione metro bus"*.

Il Servizio universitario di nuova localizzazione garantirà una dotazione di parcheggi pertinenziali pari al 25 % della SLP insediata, in analogia a quanto previsto dalle NTA per il Servizio Universitario, di cui quest'area risulta essere il completamento.

Inoltre, attualmente, il Polo universitario garantisce parcheggi per oltre il 50% della SLP insediata (>> 25%) e, a Piano Attuativo completato, avrà una dotazione di superfici a parcheggio corrispondente al 30,62% della SLP insediata, pari a 38.190 mq. quindi con eccedenza del 5,62% rispetto alla norma, che, seppur afferente al piano attuativo approvato e confinante, si ritiene di confermare in deroga all'art 28 delle NTA vigenti.



Tale assunto deriva dal fatto che le nuove aule sono una dotazione di spazi aggiuntivi, che accoglierà in buona parte studenti che già frequentano il polo universitario di via Branze, di fatto non modificando traffico/sosta della zona.

Per altro, come esplicitato nella convenzione sottoscritta dall'Ateneo, nel suo Piano Strategico di sviluppo, ha inteso procedere all'adozione di iniziative di sostegno della mobilità dolce, a discapito del traffico automobilistico e proseguirà in tal senso, favorendo l'accessibilità e la sicurezza pedonale e ciclabile.

Ne discende che la presente istanza da luogo ad una deroga della necessità di parcheggi pertinenziali in analogia al comparto attiguo dal 100% al 25%.

IMPATTI AMBIENTALI DELLE ATTIVITA' PREVISTE

Allo stato, trattandosi di futuro intervento di demolizione e ricostruzione di edificio esistente riferito al procedimento di localizzazione del servizio in argomento, quindi non sorretto da un progetto, il percorso amministrativo sotteso al provvedimento edilizio sarà capace di analizzare e dirimere qualunque soluzione che dovesse determinare impatti ambientali che ne potessero derivare, anche rafforzato dalle tematiche del paesaggio, notoriamente soggette al giudizio di impatto paesaggistico valutato dalla Commissione del paesaggio. Resta inteso che qualunque provvedimento dovrà sottostare ai contenuti delle vigenti NTA in materia.

CLIMA ACUSTICO IN CORRISPONDENZA DELL'AREA DI INTERVENTO

Con nota n. 135095/2022 del 3 maggio 2022, il proponente ha rappresentato le valutazioni afferenti alla tematica del clima acustico. Tali considerazioni sono state valutate compatibili con la localizzazione in esame dal Settore Sostenibilità Ambientale (nota agli atti n. 136072/2022 del 047/05/2022). Il risultato progettuale dovrà comunque conformarsi e dimostrare il rispetto della normativa sottesa in materia.

ESITO CONFERENZA INTERSETTORIALE

In data 06/05/2022, in sede di conferenza intersettoriale, sono stati acquisiti i pareri favorevoli rispettivamente del Settore Strade, del Settore Mobilità e del Settore Edilizia (verbale agli atti).



CONCLUSIONI

Alla luce delle evidenze rappresentate nella presente relazione, si ritiene ricorrano i presupposti per localizzare, ai sensi dell'art. 56 delle NTA del PGT, il servizio universitario destinato alla didattica e alla ricerca, al netto della esatta determinazione della SLP ammissibile che andrà definita in sede di provvedimento edilizio/piano attuativo nel rispetto dell'art. 8 delle vigenti norme tecniche di attuazione, previa idoneo atto ricognitivo che dovrà dare conto anche dei diritti edificatori eventualmente ceduti a terzi.

In relazione alla deroga ai parcheggi pertinenziali, tale localizzazione non potrà però sottrarsi, quale elemento prescrittivo, all'applicazione del contenuto dell'art. 2 della convenzione vigente stipulata con l'Università degli Studi di Brescia, il cui testo si riporta integralmente di seguito:

“Coerentemente con gli obiettivi di mobilità sostenibile orientata all'utilizzo di mezzi alternativi all'autovettura individuale, condivisi da questa Amministrazione e dall'Università degli Studi di Brescia, le parti si impegnano ad attuare azioni finalizzate ad incidere principalmente sulla domanda di mobilità (comportamenti) e, secondariamente, sull'offerta, agendo in particolare sulla regolamentazione interna (Università degli Studi di Brescia) ed esterna (Comune di Brescia) al comparto, oltre che su un utilizzo ottimizzato degli spazi di sosta del contesto.

La Proprietà, nell'ambito del Tavolo per la Mobilità, che ha il compito di esaminare le problematiche relative alla mobilità e all'accessibilità delle strutture universitarie ed avanzare proposte di soluzione, si impegna a relazionare annualmente, e per tutta la durata della convenzione, sui temi evidenziati e, ricorrendone i condivisi presupposti, proporrà politiche di Mobility management risolutive delle problematiche eventualmente emerse, che entrambe le parti dovranno programmare nell'alveo delle specifiche responsabilità e competenze istituzionali.

In particolare, per quanto riguarda la gestione dei parcheggi pertinenziali stabiliti dagli obiettivi di piano, quali aree di sosta a disposizione dell'intera utenza del Servizio Universitario, la Proprietà, tramite il Mobility Manager dell'Ateneo e in collaborazione con il Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico del Comune di Brescia, concorrerà ad intraprendere strategie ed azioni in tema di mobilità.

Sulla scorta di quanto precede, il Tavolo per la Mobilità, al fine di incentivare l'utilizzo di

parcheggi esistenti, si impegna a:

a) compensare il disavanzo di sosta tramite diversa regolamentazione della sosta pertinenziale rivolta ai fruitori del Servizio Universitario, con un incremento della componente libera e conseguente riduzione di quella



regolamentata o a pagamento, sia con riferimento ai parcheggi pertinenziali esistenti, sia a quelli interrati che verranno realizzati contestualmente agli edifici.

b) proporre politiche di Mobility management da attuarsi da parte dell'Università degli Studi di Brescia;

c) attuare, a cura del Comune, politiche di regolamentazione della sosta sulle vie limitrofe al polo universitario, finalizzate a disincentivare la sosta lunga da parte degli studenti;

d) attuare azioni rivolte all'utilizzo di almeno 700 stalli di sosta in corrispondenza del parcheggio lungo via Triumplina - incrocio via dello Stadio - in fase di realizzazione, e del parcheggio al servizio dello stadio con ingresso su via Novagani.;

La Proprietà si impegna inoltre a migliorare l'offerta di mobilità tramite il potenziamento delle connessioni ciclabili e pedonali interne al comparto, con particolare attenzione all'adeguato dimensionamento dell'asse ciclabile interno nord-sud e all'accesso tramite tutte le vie confinanti col complesso universitario."