REGIONE LOMBARDIA PROVINCIA DI BRESCIA

COMUNE DI COLOGNE

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

APPROVATO CON DELIBERA C.C. n. 2 DEL 25 FEBBRAIO 2009

VARIANTE 2011

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLE MODIFICHE AL DOCUMENTO DI PIANO E DEGLI AMBITI DI VARIANTE

AGGIORNAMENTO GENNAIO 2012

IL SINDACO **IL SEGRETARIO**

ASSOCIATI ASSOCIATI
STUDIO TECNICO ASSOCIATO
ARCHITETTI:
SERGIO BAIGUERA
CLAUDIO BUIZZA
IGNAZIO IVAN TOGNAZZI
via Pascoli 3 - 25126 Brescia

ING. MANUELA FACCHI
ARCH. SILVIA ROBBA

Gruppo di progettazione:
ASSOCIATI ASSOCIATI
Sergio Baiguera
Claudio Buizza
Ivan Tognazzi
Architetti

Collaboratori:
Ing. Manuela Facchi
Arch. Silvia Robba

Raccordo con la struttura tecnica del Comune
Arch. Monica Raineri

Indice

1. Gli obiettivi e le strategie della Variante al PGT 4
2. I vincoli e le limitazioni 5
3. Il sistema ambientale e la carta condivisa del paesaggio 5
4. Le proposte relative al sistema della mobilità 6
5. La revisione di alcune scelte strategiche e azioni del Documento di Piano 9
6. Le previsioni della Variante del PGT in relazione al Trasporto Pubblico Locale 17
7. Verifica di compatibilità della generazione di traffico dovuta ai pesi insediativi 18
8. Analisi delle componenti del Sistema Paesaggistico interessate dalle ApT di nuova previsione della Variante al PGT 27
9. Aggiornamento del quadro dell'offerta del P. G. T. a seguito della Variante 2011 29
10. Aggiornamento del calcolo del consumo di suolo 32
11. Compatibilita' delle politiche di intervento con le risorse economiche attivabili 35
12. Elaborati della Variante al PGT relativi al Documento di Piano 36

Il Comune di Cologne, situato in Provincia di Brescia, è dotato di Piano di Governo del Territorio, adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 24 settembre 2008, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 del 25 febbraio 2009 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia, Serie inserzioni e concorsi n. 31 del 5 agosto 2009.

Il P. G. T. è stato successivamente modificato:

- con la Variante 2009 del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi, adottata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 52 del 2 dicembre 2009, approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 11 dell'8 aprile 2010 e pubblicata sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia, Serie inserzioni e concorsi n. 46 del 17 novembre 2010;
- con la Rettifica dell'art. 19 delle NTA del Piano delle Regole, approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 29 del 3 agosto 2010 e pubblicata sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia, Serie inserzioni e concorsi n. 46 del 17 novembre 2010.

Dopo l'approvazione definitiva del P. G. T., nel giugno 2009, si sono svolte le elezioni comunali, il cui esito ha dato mandato a una nuova Amministrazione Comunale che, in coerenza con il proprio programma elettorale, intende proporre alcune modifiche alle scelte – di sviluppo e di governo del territorio – del PGT vigente predisposto dalla precedente amministrazione, pur senza stravolgerne gli obiettivi strategici generali, di sviluppo, miglioramento e conservazione.

La L. R. n 12/2005 ha attribuito al Documento di Piano una validità soltanto di cinque anni, configurandolo di fatto come uno strumento che può essere considerato il piano del sindaco, con contenuti generali e di indirizzo che, come tale, dovrebbe essere legato agli obiettivi di mandato dell'Amministrazione Comunale, rispetto ai quali va verificato e aggiornato, appunto come nel caso di Cologne in cui il PGT è entrato in vigore nella fase di avvio del nuovo mandato elettivo.

1. Gli obiettivi e le strategie della Variante al PGT

La Variante al PGT conferma sostanzialmente gli obiettivi strategici generali del piano vigente, di sviluppo, miglioramento e conservazione, rafforzando la salvaguardia del patrimonio ambientale e culturale e mantenendo il rapporto consolidato residenti/servizi.

La Variante, in base agli indirizzi preliminari delineati dall'Amministrazione Comunale, è principalmente finalizzata:

- allo studio di proposte per una parziale riorganizzazione del sistema della mobilità in funzione di un miglioramento dei collegamenti verso sud del centro urbano, e in particolare con Chiari, attraverso la connessione alla variante alla SP 17 a ovest, la previsione di un nuovo tracciato stradale a sud della ferrovia, la soppressione dei passaggi a livello della ferrovia di via Roma e di via Peschiera, mediante la formazione di due nuovi sottopassi in corrispondenza di via Ungaretti – via Ponte Fabbro e di via Peschiera;
- alla ridefinizione delle modalità attuative degli obiettivi strategici generali, in modo da conseguire con maggiore efficacia la realizzazione dei progetti prioritari, con particolare riferimento al potenziamento e all'adeguamento del sistema dei servizi (attrezzature per l'istruzione, per gli anziani, per lo sport, ecc.), mediante una revisione degli ambiti di possibile trasformazione insediativa;
- all'integrazione e alla revisione, ove necessario, della disciplina degli interventi in alcuni ambiti specifici del tessuto urbano consolidato, nonché della normativa relativa al territorio rurale, in funzione di una maggiore tutela generale e della valorizzazione delle aree di pregio del territorio comunale, anche con riferimento alle indicazioni emerse dalle prime pratiche applicative del PGT a seguito della sua entrata in vigore (agosto 2009);
- al rafforzamento della tutela paesaggistico-ambientale e della valorizzazione dell'antico tracciato della "Strada Francesca";
- alla ridefinizione della normativa che regola gli interventi in alcuni ambiti del territorio comunale interessati da misure di salvaguardia introdotte dalla precedente Variante 2009, sulla base di verifiche e approfondimenti, entro la visione più complessiva che contraddistingue la nuova variante;
- all'individuazione di idonea localizzazione delle aree destinate ad accogliere edifici di culto e attrezzature religiose, come disciplinate dal Capo III della L. R. n. 12/2005 e s. m. i., sulla base delle esigenze locali, a seguito di un'attenta valutazione delle istanze avanzate dagli enti delle confessioni religiose e delle possibili scelte alternative;
- all'individuazione del confine comunale su base catastale, volta a classificare le aree appartenenti al territorio comunale, ma risultanti all'esterno nella cartografia del PGT vigente.

L'Amministrazione Comunale intende inoltre proporre la ridefinizione delle modalità di intervento sul patrimonio edilizio storico e ha previsto, con la precedente variante di salvaguardia (Variante 2009 al PGT), la redazione di un Piano Particolareggiato del Centro Storico.

La stessa amministrazione in questa fase ha preferito concentrarsi sugli aspetti e sulle problematiche di carattere più generale, per poi affrontare specificamente, in una seconda fase, la predisposizione del piano particolareggiato, mediante la definizione degli ambiti del centro storico da sottoporre ad approfondimento e le verifiche normative delle modalità d'intervento sul patrimonio edilizio storico, in funzione delle necessità di tutela. Sulla base delle indicazioni che emergeranno da tali verifiche e definizioni, verranno avviate rilevazioni e analisi, appropriate, dal punto di vista tecnico-metodologico e mirate, su obiettivi specifici, finalizzate alla costruzione degli strumenti conoscitivi di dettaglio, necessari all'elaborazione del piano particolareggiato del Centro Storico.

2. I vincoli e le limitazioni

In funzione della Variante al PGT è stata aggiornata la Tav. 6 "Vincoli e limitazioni" del DdP riportando la ridefinizione:

- dei limiti di rispetto di cui all'"Elaborato Tecnico Rischi di Incidente Rilevante" (RIR) delle zone riferite alle diverse categorie di vulnerabilità relative all'area dell'azienda Lunikgas a rischio di incidente rilevante;
- delle fasce di rispetto dagli allevamenti zootecnici, secondo le individuazioni riportate dalla Tav. AF3 "Carta della localizzazione degli allevamenti zootecnici e distanze minime da zone edificabili" dello Studio Agronomico Forestale, redatto contestualmente alla Variante al PGT.

3. Il sistema ambientale e la carta condivisa del paesaggio

La Variante al PGT riconosce l'Ambito di elevata naturalità del Mont'Orfano, nel quale ricadono le aree della parte superiore dello stesso, così come individuato dal Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici (S. I. B. A.) della Regione Lombardia, assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 17 della Normativa del Piano Paesaggistico del P. T. R. e dell'art. 86 delle N. T. A. del P. T. C. P., nonché agli Indirizzi di tutela riportati nell'art. 35 delle N. T. A. del Piano delle Regole.

La Variante al PGT riconosce inoltre, sempre all'art. 35 delle N. T. A. del Piano delle Regole, che il Mont'Orfano è considerato "Area prioritaria per la biodiversità" nell'ambito del progetto "Reti ecologiche della pianura lombarda".

La Variante al PGT si pone l'obiettivo di valorizzare il tracciato dell'antica "Strada Francesca" e le aree pedecollinari del Monte Orfano, nonché di realizzare condizioni di maggior tutela ambientale e paesaggistica.

La "Strada Francesca" è il percorso che in epoca medioevale collegava Brescia a Milano e che per ampi tratti coincide con l'antica via romana Mediolanum-Brixia. Si sviluppa da est a ovest attraversando a sud il territorio di pianura di Cologne e è utilizzato come tracciato della viabilità campestre.

In funzione della tutela dell'antica "Strada Francesca", di epoca romana, la Variante al P. G. T. ne propone l'individuazione quale tracciato di particolare rilevanza per la conservazione della memoria storica dei luoghi. Ai lati del tracciato, già interessato per tutta la sua estensione, dalla tutela delle "visuali panoramiche" e delle visuali percepibili dai "punti panoramici", secondo quanto riportato nella "Carta condivisa del paesaggio", Tav. 4 del DdP, vengono individuate le

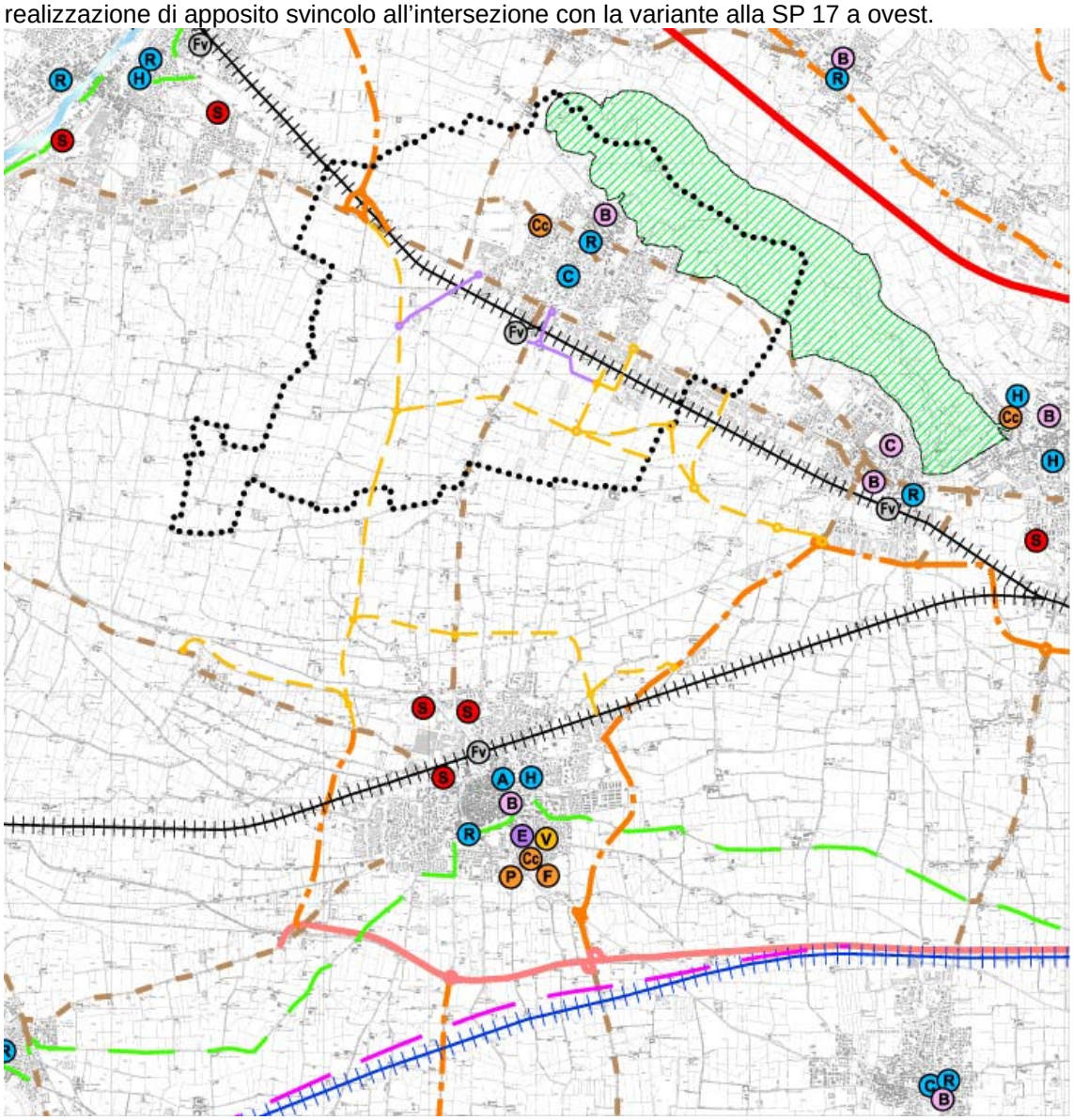
relative “Aree agricole di valenza paesaggistica”, quali componenti del paesaggio disciplinate dalle NTA del Piano delle Regole, Art. 35 – Beni costitutivi del paesaggio (Carta condivisa del Paesaggio). Analogamente alla classificazione attribuita dal PGT alle “Aree agricole di valenza paesaggistica”, alle fasce di tutela della “Strada Francesca” viene assegnata la Classe di sensibilità paesaggistica 4 elevata, nella Tav. 5 del DP “Classi di sensibilità”.

Per quanto riguarda le aree poste ai piedi del Monte Orfano, al fine di assicurare un maggior livello di tutela, anche in base alle indicazioni emerse in fase di gestione del nuovo piano, la Variante al P. G. T. propone una ridefinizione della disciplina normativa degli interventi edilizi nelle aree edificate e di completamento, poste a nord dell’asse stradale di v. Marconi, v. Vittorio Emanuele e v. F.lli Facchetti, che rientrano nella fascia pedecollinare e che sono perciò a diretto contatto con il territorio rurale alle pendici del monte. Nel Piano delle Regole vengono meglio precisati i criteri e le prescrizioni per la realizzazione degli interventi edilizi, volti a conseguire il migliore inserimento possibile nel paesaggio, nel rispetto dei principi insediativi, delle caratteristiche architettoniche e ambientali, degli elementi costitutivi, anche attraverso l’impiego di materiali e di tecniche esecutive tradizionali, coerenti con le preesistenze per caratteristiche qualitative ed estetiche.
In coerenza con il perseguimento degli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità paesaggistica, in funzione della redazione della Variante al PGT sono state riconsiderate le valutazioni della sensibilità paesaggistica dei luoghi, in base a una diversa rilevanza assegnata ai fattori analizzati, con particolare riferimento alle caratteristiche dell’assetto morfologico-strutturale, tipologico e insediativo del tessuto urbano, alla leggibilità delle visuali in direzione del Monte Orfano, nonché alle esigenze di maggiore attenzione in fase progettuale e in fase di giudizio di impatto paesaggistico, al fine di migliorare il grado complessivo di integrazione paesaggistica degli interventi. Pertanto a tutte le aree rientranti nella fascia di territorio pedecollinare, non già classificate dal Piano vigente con classe di sensibilità elevata o molto elevata (4 e 5), viene riconosciuto dalla Variante un più alto livello di sensibilità paesaggistica, mediante l’attribuzione della classe 4: sensibilità elevata, che corrisponde alla classe già attribuita dal piano al centro storico, che ricade con la parte nord in ambito pedecollinare.

4. Le proposte relative al sistema della mobilità

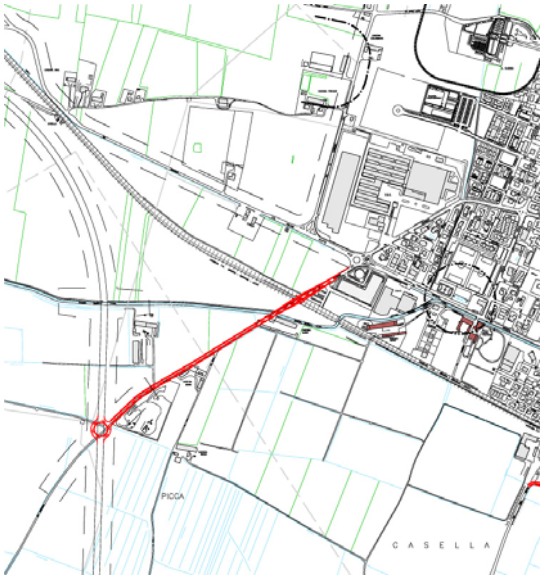
L’assetto viabilistico in relazione alla rete stradale prevista a scala sovracomunale
La principale questione da affrontare rispetto alla mobilità nel territorio comunale è legata alla connessione della rete locale alla viabilità sovracomunale in previsione: Bre.Be.Mi., variante SP 17, formazione dell’anello della tangenziale intorno al centro di Chiari, variante alla SPBS 573.
Le previsioni di riorganizzazione della rete stradale a scala sovracomunale produrranno effetti importanti sull’assetto della mobilità di Cologne e necessitano di una verifica generale.
In una visione strategica dei collegamenti stradali a scala territoriale è da ritenere fondamentale la previsione di una connessione diretta del centro di Cologne alla Variante della SP 17, prevista a ovest della SP 17 “Adro-Chiari-Cizzago”, che assicura l’attuale collegamento del centro di Cologne con quello di Chiari, di elevata importanza per Cologne, data la rilevante centralità di carattere sovralocale di Chiari, sede di importanti strutture di servizio a scala sovracomunale, snodo infrastrutturale e ferroviario, data la presenza della stazione ferroviaria della linea Milano-Venezia.
L’analisi della struttura insediativa del centro abitato di Cologne evidenzia come sbocco più immediato per la connessione alla Variante alla SP 17, l’asse stradale di v. Kennedy – v. Peschiera.
In fase di elaborazione della variante al PGT è stata studiata una proposta per l’attuazione di tale connessione che prevede la realizzazione degli interventi di riqualificazione di v. Peschiera

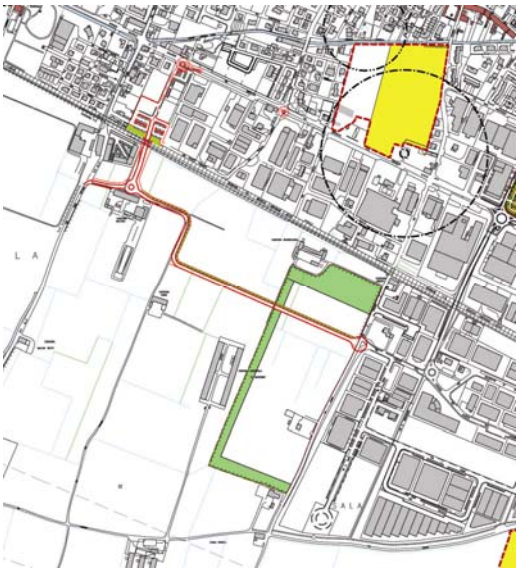
attraverso un ampliamento della carreggiata e la formazione di un sottopasso della ferrovia, e la realizzazione di apposito svincolo all'intersezione con la variante alla SP 17 a ovest.



Nel merito è stata interessata la Provincia di Brescia per verificare la possibilità di introduzione dello svincolo ipotizzato nel progetto della variante alla SP 17, nonché di ripensare le modalità di realizzazione del tratto che va dallo svincolo con la SPBS 573 "L'Ogliese" fino in prossimità dell'innesto a sud della prevista variante alla medesima SP, in corrispondenza dell'antico tracciato della via "Francesca", tratto previsto in rilevato con altezze che superano di oltre m 7,50 il piano di campagna.

La riorganizzazione della rete stradale sovracomunale in previsione, richiede altresì una valutazione approfondita della scelta di realizzazione della Variante alla SP BS 573, della quale il PGT riporta, su richiesta della Provincia di Brescia, la relativa fascia di rispetto.
Valutazione da ritenere necessaria, anche in considerazione dell'elevata criticità paesaggistico-ambientale determinata dal suo inserimento nel territorio rurale – che, in ambito comunale, già verrà "segnato" in misura rilevante dall'introduzione della nuova Variante alla SP 17 – e dalle pesanti interferenze con il tracciato della strada "Francesca", di notevole valenza storico-simbolica, che l'Amministrazione Comunale intende tutelare e valorizzare. È quantomeno auspicabile, in caso di eventuale conferma, un opportuno ripensamento del tracciato della nuova infrastruttura, affinché venga studiata una soluzione alternativa, volta a evitarne gli attraversamenti della strada "Francesca".



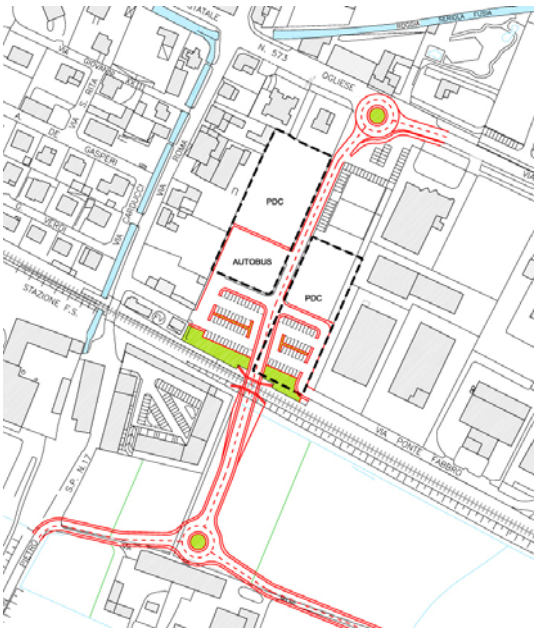


Le soluzioni per la soppressione dei passaggi a livello

Una seconda questione relativa al funzionamento della viabilità è legata alla presenza della ferrovia Brescia-Bergamo-Lecco che attraversa il territorio comunale a sud del centro abitato e che costituisce un fattore di notevole criticità per il collegamento con Chiari, di primaria importanza per i diversi fattori cui si è già accennato. La variante al PGT propone un programma di interventi per la soppressione dei passaggi a livello di v. Roma e di v. Peschiera, ai quali è correlata la proposta di realizzazione di un nuovo collegamento delle aree produttive con la viabilità a sud della ferrovia.

La variante al PGT prevede la soppressione dei passaggi a livello:

– di v. Roma, mediante realizzazione di un sottopasso della ferrovia in asse con la strada recentemente attuata nel PL produttivo di v. Brescia; date le limitazioni dello spazio massimo disponibile a nord della ferrovia, per la formazione della rampa del sottopasso, è possibile ottenere la stessa con pendenza di circa il 10 % idonea al transito degli automezzi leggeri e autocarri con carichi non elevati, cui è ipotizzabile si dovrà limitare il transito, prevedendo per i mezzi pesanti autoarticolati il transito solo dai percorsi alternativi al passaggio a livello di v. Roma, che si prevede di attuare contestualmente;



– di v. Peschiera, mediante la realizzazione di un sottopasso della ferrovia in asse al tracciato viario esistente, con riqualificazione della sezione stradale e la realizzazione dello svincolo all'intersezione con la prevista variante alla SP 17, a ovest.

La Variante al PGT propone una nuova strategia per la crescita "controllata" del polo produttivo a sud della ferrovia, individuando una nuova area di possibile trasformazione a mezzo SUAP, in sostituzione dell'ambito previsto dal PGT vigente. La proposta prevede un collegamento stradale a sud della ferrovia, tra v. S. Pietro e v. Chiari, in corrispondenza dell'intersezione di quest'ultima con v. Caduti del Lavoro. La nuova viabilità, che in parte utilizza i tracciati esistenti, consentirà di migliorare i collegamenti delle aree produttive a sud della ferrovia, connettendole

all'asse viario della SP 17. Sul suo tracciato si immetterà, attraverso la formazione di una rotatoria, la strada proveniente dal sottopasso di v. Brescia-v. Ponte Fabbro, previsto in funzione della soppressione del passaggio a livello di v. Roma.
Il nuovo tratto stradale a sud della ferrovia potrà essere utilizzato anche come percorrenza alternativa obbligatoria per il traffico pesante, nell'ambito della riorganizzazione viabilistica attuabile in funzione della soppressione del passaggio a livello di v. Roma.

5. La revisione di alcune scelte strategiche e azioni del Documento di Piano

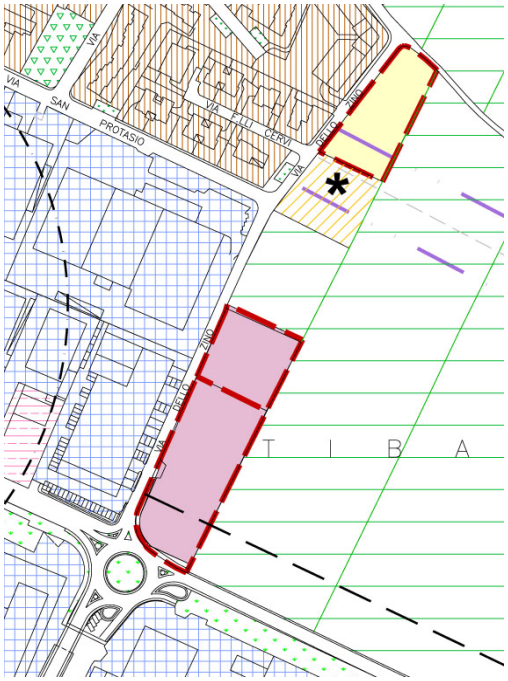
La Variante al PGT prevede modifiche agli Ambiti di possibile Trasformazione nel seguente modo:

ApT "A" residenziale

La Variante al PGT conferma gli obiettivi e gli indirizzi per l'attuazione del DP vigente

ApT "B" residenziale
ApT "C" terziario-commerciale – ApT "F" terziario-commerciale

Si tratta di ambiti di dimensioni contenute situati lungo v. Dello Zino, a est del tessuto consolidato di Cologne. Gli ambiti a destinazione terziario-commerciale, tra loro contigui, sono posti a sud e si fronteggiano lungo v. Dello Zino a un comparto edificato a destinazione produttiva consolidata. L'ambito residenziale è posto a nord e si fronteggia lungo la stessa via a un isolato residenziale consolidato. In posizione attigua a tale ambito, in lato sud, in sede di approvazione definitiva del PGT, è stata inserita un'area di completamento residenziale. Il distacco tra quest'ultima area di completamento e gli ApT terziario-commerciali è di circa m 60 e l'area interposta è classificata dal PR di salvaguardia ambientale. Gli ApT e l'area di completamento residenziale sono attestati a est sostanzialmente sullo stesso allineamento.



Estratto PdR Vigente

Estratto proposta di Variante

Gli interventi previsti dal PGT a lato di v. Dello Zino presentano caratteri di frammentarietà, essendo definiti con obiettivi differenti, in fasi diverse, con parametri non omogenei e addirittura

non appropriati, in particolare per l'ApT "F", risultando in tal modo non opportunamente coordinati, mentre l'area interessata, che definisce il margine urbano, a contatto con un contesto agricolo di particolare pregio paesaggistico-ambientale, ne richiederebbe la ridefinizione in base a una progettazione unitaria ispirata a criteri di compatibilità.
In particolare per l'ApT "F" il piano prevede indici urbanistici eccessivi in relazione alla dotazione di spazi per la sosta connessi alle destinazioni ammesse e agli obblighi di controllo paesaggistico e di mitigazione fissati dalla Provincia per la sostenibilità dell'intervento. Le potenzialità edificatorie ammesse risultano superiori, per non meno del 50 %, in rapporto alla superficie fondiaria, rispetto alle aree edificate a destinazione terziaria, previste dal piano in aree centrali, non di margine urbano, come quella esaminata.
L'ambito "F" interessa un piazzale a parcheggio esistente, interamente asservito a un'attività limitrofa di pubblico esercizio, in funzione della quale è stato realizzato mediante apposito piano attuativo. La trasformazione ammessa dal DP vigente, pur prevedendo un'elevata dotazione di spazi per la sosta in funzione delle nuove destinazioni consentite, comporterebbe la perdita dei parcheggi attualmente disponibili, con ricadute di notevole criticità e difficoltà sulle condizioni della sosta e dell'accessibilità degli ambiti insediativi al contesto.
La Variante al PGT sottopone a una revisione generale il sistema insediativo previsto a lato di v. Dello Zino e interviene, sia sull'individuazione degli ApT "B", "C" e "F", sia sulla definizione delle modalità attuative inserite nelle specifiche schede e riportate negli artt. 15 e 23 delle NTA del DP.
La Variante al PGT propone di ricomprendere:

- in un unico ApT "C" a destinazione terziario-commerciale, gli ambiti "C" e "F", ampliandoli verso nord fino a includere l'intera area identificata dal mapp. 301 f. 20, classificata nel PR vigente in Zona Ambientale di salvaguardia;
- in un unico ApT "B" a destinazione residenziale, le aree dell'ambito "B" e dell'intero mapp. 300 f. 20, questo classificato nel PR vigente, parte in zona B2, Residenziale consolidata di completamento e rada, e parte in Zona Ambientale di salvaguardia.

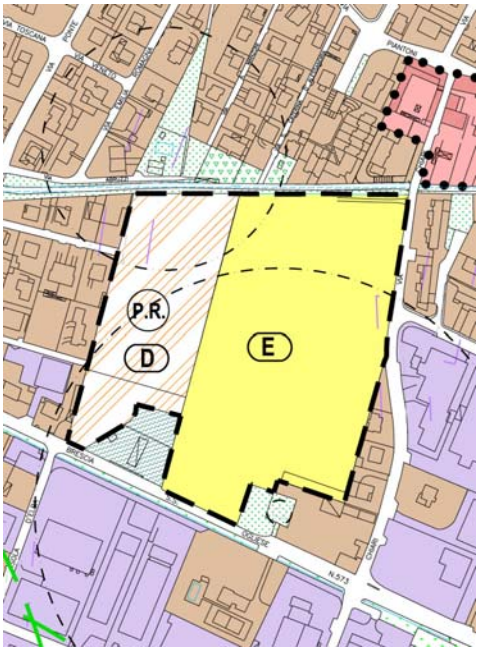
La variante prefigura un riassetto complessivo delle trasformazioni previste ampliando la superficie interessata per includere l'unica porzione non edificabile interclusa e per riconfigurare il nuovo limite, definito e continuo, di separazione tra le aree urbanizzate e la campagna, mediante la conferma della prescritta fascia di mitigazione, introdotta in sede di concertazione con la Provincia, per il rilascio del parere di compatibilità del PGT con il PTCP.
L'ampliamento, pur comportando un limitato nuovo consumo di suolo, per circa m^2 2.960, consentirà di ricavare dimensioni di aree edificabili congrue a facilitare l'inserimento di un più adeguato sistema a bassa densità, da ritenere senz'altro migliorativo, in considerazione della particolare condizione di area di margine dell'ambito interessato, tenuto conto delle prescrizioni paesaggistico-ambientali già definite in sede di concertazione con la Provincia per il piano vigente.
La variante prevede di far precedere l'attuazione dell'ApT "C" dalla progettazione unitaria dell'intero comparto, mentre la realizzazione degli interventi potrà avvenire anche separatamente, mediante la formazione di due sub-comparti, di cui quello a sud coincide con l'area dell'ApT "F" del piano vigente.
Tra le aree edificabili degli ApT è prevista la formazione di uno spazio aperto verso la campagna limitrofa, da destinare a viabilità e spazi per la sosta, con funzione di varco percettivo in corrispondenza dell'asse di v. San Protasio.
È prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale in sede propria a lato di v. Dello Zino, affiancato da filari di alberi (in parte esistenti, da integrare nella parte nord), che collegherà v. Brescia, a v. Sala/strada vicinale del Bonotto, assicurando l'accessibilità dal centro abitato ai luoghi di lavoro, del comparto produttivo posto a sud.
La revisione dei criteri attuativi dell'ApT "F" e, in particolare, la riduzione degli indici urbanistici, comportano per la stessa area la ridefinizione dei criteri di negoziazione, in modo da commisurare la relativa corresponsione alla consistenza degli interventi insediativi ammessi. Pertanto la variante non prevede, in applicazione dello standard di qualità aggiuntivo, la realizzazione dell'opera pubblica del nuovo centro anziani, alla quale non viene più assicurata la piena sostenibilità economica dall'intervento insediativo ammesso.
Alla realizzazione del centro anziani potranno concorrere le risorse attivate dal piano per l'attuazione delle diverse previsioni e per il raggiungimento degli obiettivi, secondo le scelte dell'Amministrazione Comunale, in base alle valutazioni delle priorità.

ApT "D" residenziale-commerciale

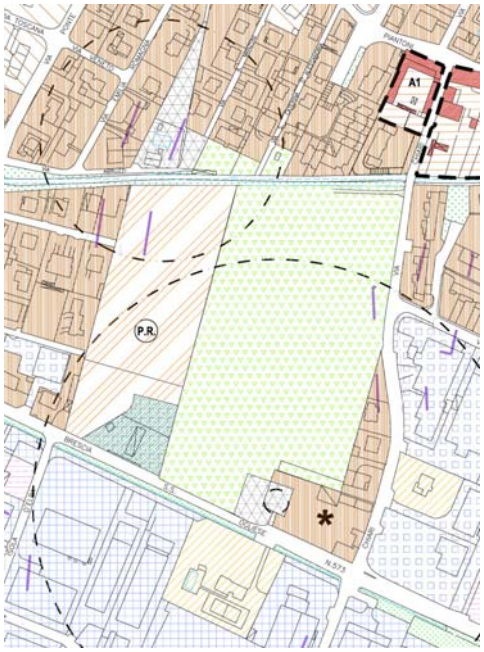
La Variante al PGT conferma gli obiettivi e gli indirizzi per l'attuazione del DP vigente, volti a favorire lo spostamento dal centro abitato della ditta Lunikgas, a rischio di incidente rilevante.

ApT "E" residenziale

La Variante al PGT propone lo stralcio dell'ApT, la cui attuazione ha una priorità bassa, essendo condizionata allo spostamento della ditta Lunikgas, attualmente insediata nell'area dell'ApT "D", che richiederà necessariamente tempi lunghi, rinviando la possibilità di realizzazione delle previsioni dell'ApT "E" a una fase successiva al periodo quinquennale di validità del DP.



Estratto DdP Vigente

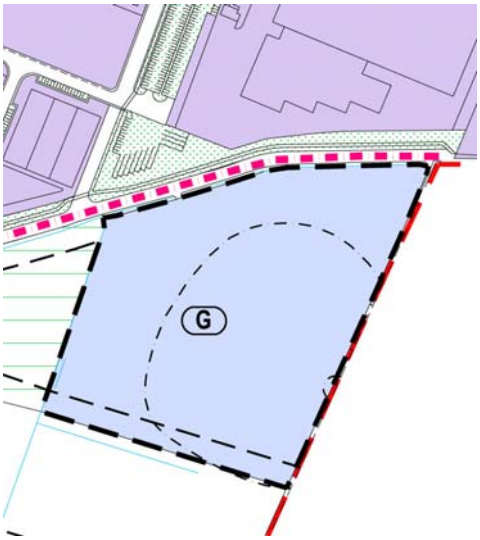


Estratto proposta di Variante PdR

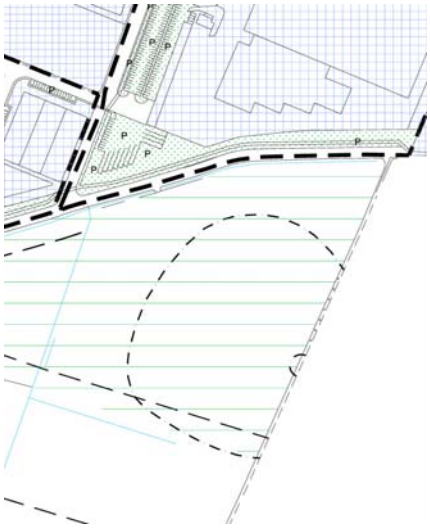
ApT "G" produttivo

L'Amministrazione Comunale:

- considera invalicabile il limite a sud degli insediamenti attuati e in attuazione del comparto produttivo che si è sviluppato al di là della linea ferroviaria;
- condivide pertanto le valutazioni della Provincia di Brescia emerse in sede di rilascio del parere di compatibilità col PTCP, che ne proponeva lo stralcio, che viene in tal modo accolto in questa fase;
- intende riservare le relative quantità di superficie all'insediamento di eventuali attività produttive mediante SUAP, come suggerito dalla Provincia stessa, e individua, ritenendola migliorativa, una diversa collocazione delle aree di possibile trasformazione da destinare a tale finalità, a ovest del comparto produttivo esistente e in attuazione.



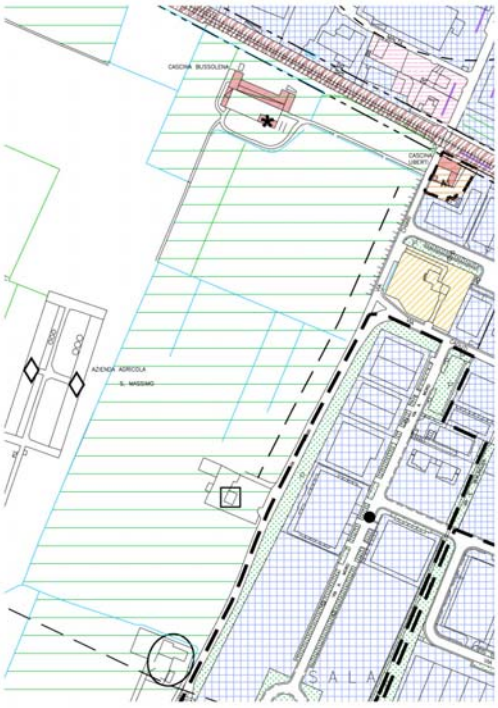
Estratto DdP Vigente



Estratto proposta Variante PdR

Il nuovo ambito di possibile localizzazione di insediamenti produttivi a mezzo SUAP

L'ambito è classificato dal PGT in Zona ambientale di salvaguardia, e viene individuato dalla Variante al PGT come Ambito di possibile localizzazione di insediamenti produttivi, la cui eventuale trasformazione è prevista mediante procedura di SUAP e costituisce variante al Documento di Piano.



Estratto PdR Vigente

Estratto proposta di Variante

La trasformazione delle aree è condizionata all'attuazione di significativi programmi di sviluppo di attività già esistenti sul territorio comunale e/o di insediamento di nuove imprese ad elevato contenuto tecnologico e occupazionale, in un'ottica di sviluppo sostenibile.
La trasformazione ha come obiettivi l'innalzamento della qualità insediativa a la realizzazione di standard di qualità ecologico ambientale, anche attraverso la formazione di aree ecologicamente attrezzate e dotate di infrastrutture e di servizi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente, escludendo le attività insalubri di 1^{a} classe e comunque le attività impattanti.

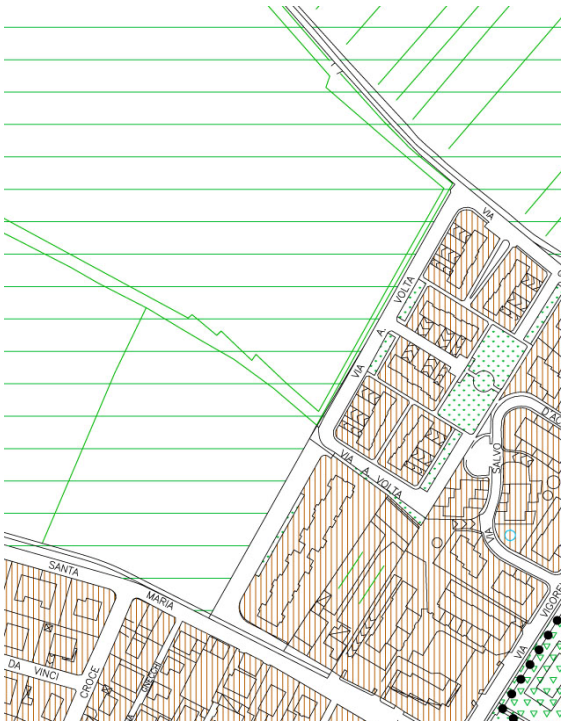
L'ambito interessa una superficie di circa m^2 114.000 e è stato appositamente individuato con un'estensione superiore alle potenziali esigenze stimate, in modo da offrire diverse opzioni insediative, comunque con una programmazione di lungo periodo, e, pertanto, la dimensione complessiva non è da intendere come disponibilità dell'A. C. a consentire la sua intera e/o immediata trasformabilità.
L'area interessata risulta come agricola non strategica nella Variante al PTCP adottata, diversamente dalla richiesta dell'A. C. presentata come osservazione alla medesima variante con D. C. C. n. 35 del 4 settembre 2009, riferita a un ambito disposto lungo la ferrovia, a sud. Tale richiesta è pertanto da ritenere superata in virtù degli ulteriori approfondimenti effettuati nell'ambito della redazione della presente variante, che hanno portato a una riconsiderazione della precedente scelta, preferendo una localizzazione dell'ambito di nuova previsione in contiguità con il comparto di aree produttive di recente formazione a sud della ferrovia.
Alla trasformazione è connessa la realizzazione della connessione stradale di nuova previsione, oltre la ferrovia, tra v. S. Pietro e v. Chiari, in corrispondenza dell'intersezione di quest'ultima con v. Caduti del Lavoro, che permetterebbe di usufruire del sottopasso esistente per un collegamento alternativo con Chiari, nonché di migliorare la connessione delle aree produttive alla rete viabilistica.
L'attuazione degli interventi dovrà prevedere adeguate misure di rispetto nei confronti delle cascine esistenti e lungo i lati a contatto con la campagna, mediante la formazione di congrue fasce di mitigazione paesaggistico-ambientale tra i nuovi insediamenti e il territorio agricolo al contesto.
L'avvio delle eventuali attività è subordinato alla messa in funzione del nuovo depuratore sovracomunale consortile della bassa Franciacorta e all'effettivo allaccio alla rete fognaria dei nuovi insediamenti.

ApT "H" ricettivo-alberghiero-sportivo privato ad uso pubblico

La Variante al PGT conferma gli obiettivi e gli indirizzi per l'attuazione del DP vigente.

ApT "I" residenziale e per attrezzature pubbliche

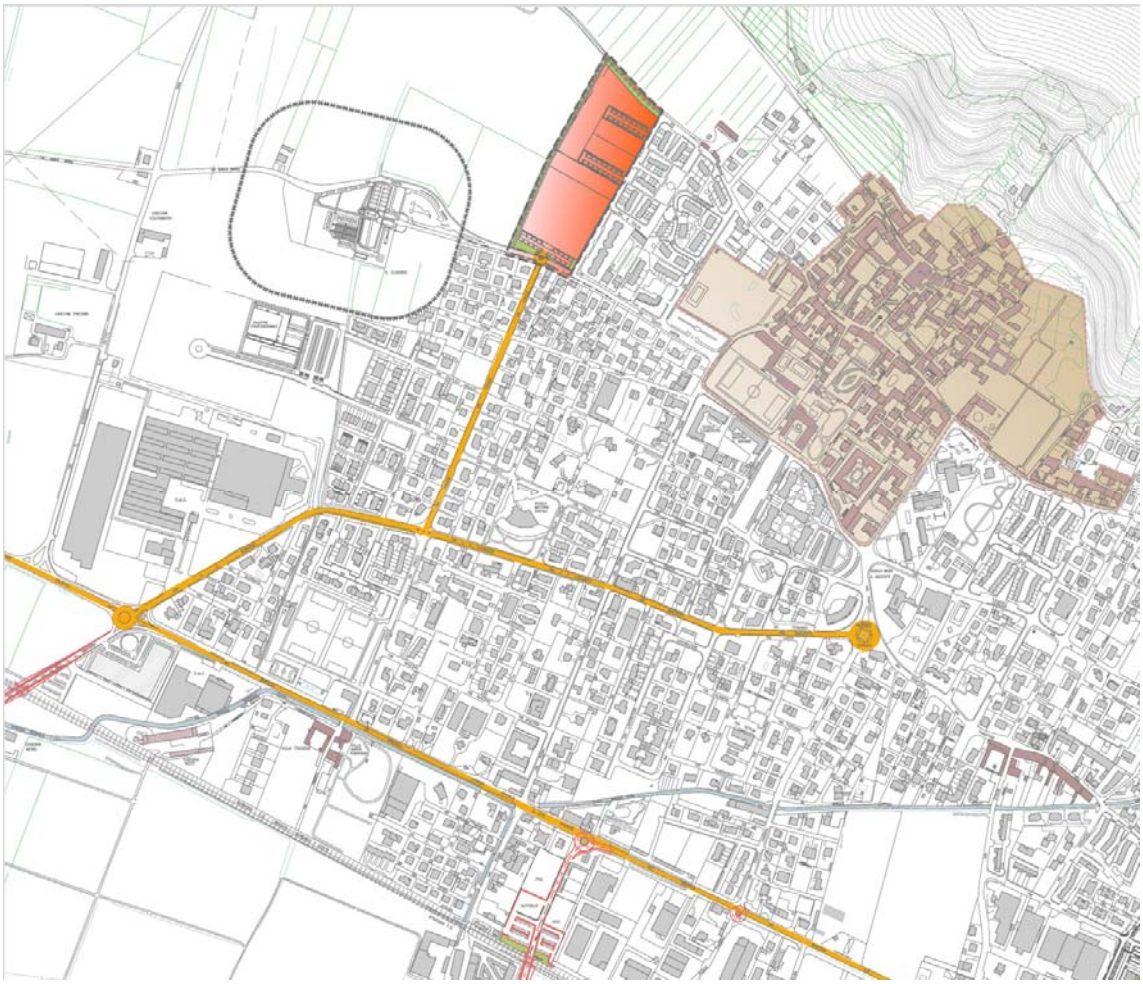
La Variante al PGT introduce come nuovo obiettivo strategico la realizzazione di una scuola primaria in sostituzione della struttura esistente.
Le analisi dei fabbisogni e delle previsioni per l'istruzione scolastica, elaborate per la stesura della Variante al PGT, riportate nella Relazione illustrativa dell'aggiornamento del quadro conoscitivo e orientativo di Piano, hanno evidenziato la necessità, in base alle ipotesi di crescita stimate in una prospettiva decennale, di attuare un ampliamento del servizio per un aumento di 4/5 classi. La limitata superficie dell'area della scuola esistente, entro la quale non è possibile inserire l'ampliamento, l'inadeguatezza delle dotazioni di spazi per le attività scolastiche e, in particolare, le caratteristiche strutturali dell'edificio, hanno indotto l'A. C. a prevedere la realizzazione di una nuova attrezzatura.
La condizione richiesta per la sua localizzazione è stata l'individuazione di un'area idonea a garantire la centralità del servizio rispetto all'abitato di Cologne.
La scelta è ricaduta su un'area adiacente al centro urbano, posta a ovest dell'intersezione tra v. Santa Maria e v. Volta, a una distanza dal Centro Storico inferiore a m 300. La posizione risulta ottimale anche per quanto riguarda l'accessibilità in quanto si attesta sull'intersezione tra v. Santa Maria e v. Croce che sono due assi importanti della struttura viaria principale che innerva il tessuto residenziale consolidato.
L'area è compresa in un Ambito di possibile trasformazione a destinazione residenziale prevalente, denominato ApT "I", che andrà a completare il quartiere posto a nord ovest dell'abitato.



Estratto PdR Vigente

Estratto proposta di Variante

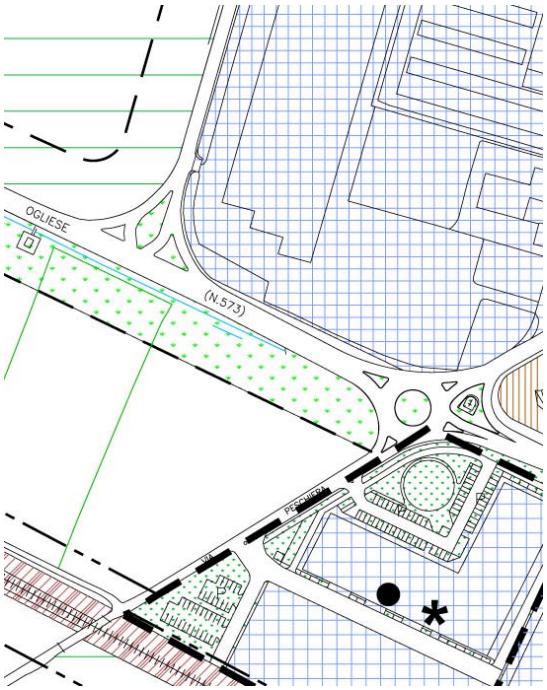
All'acquisizione dell'area scolastica si provvederà mediante l'applicazione dei criteri di negoziazione stabiliti dal piano vigente in base ai quali è prevista, quale standard di qualità aggiuntivo, la cessione gratuita all'A. C. del 50 % delle aree interessate dall'attuazione dell'Ambito di possibile trasformazione.
Per l'area destinata alla realizzazione della nuova scuola primaria è prevista prioritariamente la cessione gratuita nell'ambito della trasformazione dell'ApT "I", ma anche la specifica individuazione nelle previsioni di piano del Piano dei Servizi, dal quale viene altresì regolata, al fine di consentire comunque al Comune la possibilità di attuazione dell'intervento in caso non si desse attuazione alla citata area di trasformazione.
L'area dell'ApT "I" ha una superficie complessiva di circa m^2 35.820 e per la stessa si prevede la suddivisione in due sub-comparti di pari superficie, quello a nord di iniziativa privata a destinazione residenziale, quello a sud derivante dalla cessione dello standard aggiuntivo, di iniziativa pubblica, destinato in prevalenza alla nuova attrezzatura scolastica e ai relativi spazi per la sosta e, in parte, in adiacenza al sub-comparto residenziale, alla realizzazione di un intervento di edilizia economico-popolare.
L'area interessata risulta come agricola non strategica nella Variante al PTCP adottata, successivamente confermata dell'A. C. nella fase di presentazione delle osservazioni, con D. C. C. n. 35 del 4 settembre 2009, che ne ha richiesto l'ampliamento verso ovest.
L'area dell'ApT "I", ricade in un'Area di II livello della Rete Ecologica Regionale (R. E. R.) e in base a quanto riportato nella tavola della Rete ecologica del PTCP (Variante adeguamento L. R. n. 12/2005), è interessata come area di margine, dall'individuazione di un'area di supporto degli Ambiti urbani e periurbani della ricostruzione ecologica diffusa.
In considerazione della particolare condizione di area di margine dell'abitato, a contatto con la campagna, si prevede la realizzazione di un sistema insediativo a bassa densità, assoggettato a particolari disposizioni di tutela paesaggistica, delimitato da fasce a verde alberato, con funzione di mitigazione, lungo i lati nord e ovest.
Gli interventi insediativi consistono in una Slp residenziale complessiva massima ammessa di m^2 6.000, di cui il 20 % è relativo alla quota per EEP sull'area da cedere al Comune.
La superficie destinata alla realizzazione della nuova scuola primaria è di circa m^2 13.535 comprensiva degli spazi per la sosta e a verde, che è superiore all'ampiezza minima dell'area indicata dalla normativa relativa all'edilizia scolastica del D. M. 18 dicembre 1975, per la dimensione massima di 25 classi stabilita per gli edifici della scuola primaria (m^2 12.550).
È prevista la riorganizzazione a rotatoria dell'intersezione tra v. Santa Maria e v. Croce finalizzata, a garantire condizioni di sicurezza al nuovo accesso alla scuola, nonché alla fluidificazione del traffico indotto dalla nuova previsione.

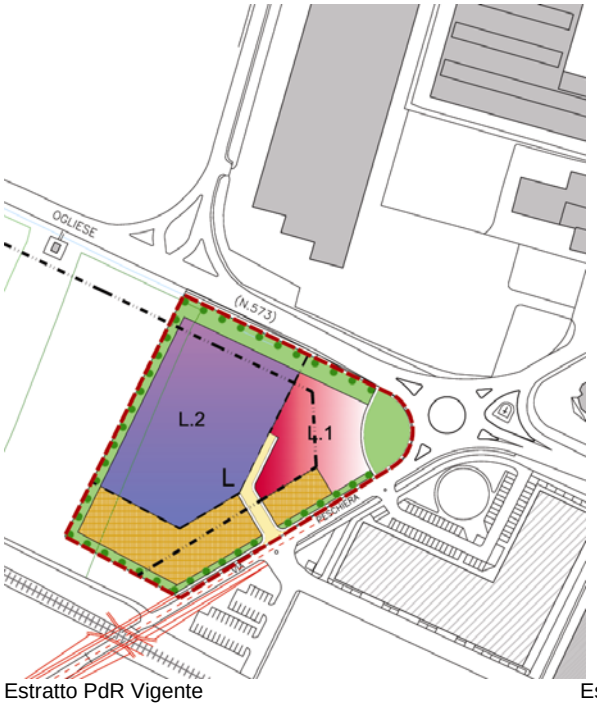


Lungo il lato ovest dell'ApT verrà realizzato un percorso ciclopedonale in sede propria, affiancato da una fascia a verde alberato, che collegherà v. Santa Maria alla strada vicinale della Stretta/v. Marconi, assicurando l'accessibilità dal centro abitato ai luoghi di lavoro, del comparto produttivo posto a sud.

ApT "L" terziario-commerciale e per attrezzature pubbliche

La Variante al PGT introduce come nuovo obiettivo strategico l'individuazione di aree destinate ad accogliere nuovi edifici di culto e attrezzature per servizi religiosi.
L'Amministrazione Comunale ha valutato le istanze avanzate da due enti delle confessioni religiose e ha ritenuto di accoglierle, al fine di garantire il diritto alla libertà religiosa e a disporre di luoghi di culto.
Individuando una localizzazione adeguata ad accogliere gli edifici di culto l'A. C. intende inoltre favorire la soluzione positiva di un contenzioso relativo all'insediamento di un centro con finalità religiose in un edificio non idoneo, per caratteristiche e in rapporto al contesto, in area centrale all'abitato di Cologne.
La condizione richiesta per la sua localizzazione è stata di individuare un'area con buona accessibilità, in posizione prossima all'abitato, in modo da porsi comunque in relazione diretta con il sistema insediativo di Cologne.





Estratto PdR Vigente Estratto proposta di Var

Data la mancanza di disponibilità di aree pubbliche libere da previsioni, verificata altresì l'indisponibilità di aree adatte nella zona centrale e l'impossibilità di superare i limiti del tessuto consolidato e di completamento, già definiti dalle scelte strategiche generali, a nord di v. Brescia (SPBS 573 "L'Ogliese"), sia a est che a ovest dell'abitato, la scelta è ricaduta su un'area adiacente al centro urbano, posta tra la SPBS 573 e la ferrovia, a sud-ovest del centro urbano di Cologne, a una distanza da altre attrezzature pubbliche e di interesse pubblico, esistenti e di previsione, inferiore a m 500.
La posizione risulta ottimale anche per quanto riguarda l'accessibilità sia a livello locale, sia a livello sovralocale, in quanto l'area è adiacente alla SPBS 573, asse principale della struttura viaria, e da questa raggiungibile mediante v. Peschiera dall'intersezione a rotatoria esistente. L'area si attesta inoltre sull'asse di v. Kennedy/v. Mazzotti che è una delle principali arterie di collegamento all'area centrale del tessuto urbano di Cologne.
L'area è compresa in un Ambito di possibile trasformazione a destinazione commerciale/direzionale prevalente, denominato ApT "L", che andrà a completare il tessuto consolidato a sud ovest dell'abitato.
All'acquisizione dell'area destinata ai luoghi di culto si provvederà mediante l'applicazione dei criteri di negoziazione stabiliti dal piano vigente in base ai quali è prevista, quale standard di qualità aggiuntivo, la cessione gratuita all'A. C. del 50 % delle aree interessate dall'attuazione dell'Ambito di possibile trasformazione.
Per l'area destinata alla realizzazione dei luoghi di culto è prevista prioritariamente la cessione gratuita nell'ambito della trasformazione dell'ApT "L", ma anche la specifica individuazione nelle previsioni di piano del Piano dei Servizi dal quale viene altresì regolata, così come stabilito dalla L. R. n. 12/2005, al fine di consentire comunque al Comune la possibilità di attuazione degli interventi in caso non si desse attuazione alla citata area di trasformazione.
L'area dell'ApT "L" ha una superficie complessiva di circa m^2 14.852 e per la stessa si prevede la suddivisione in due sub-comparti di pari superficie, quello a ovest, di iniziativa privata a destinazione commerciale/direzionale, quello a est e a sud, derivante dalla cessione dello standard aggiuntivo, destinato ad accogliere gli edifici di culto e le attrezzature per servizi religiosi.
L'area interessata risulta come agricola strategica nella Variante al PTCP adottata.
L'area dell'ApT "L", ricade in un'Area di II livello della Rete Ecologica Regionale (R. E. R.) e in base a quanto riportato nella tavola della Rete ecologica del PTCP (Variante adeguamento L. R. n. 12/2005), è interessata come area di margine, dall'individuazione di un'area di supporto degli Ambiti urbani e periurbani della ricostruzione ecologica diffusa e è posta sul limite del Varco insediativo a rischio, individuato a ovest del tessuto consolidato di Cologne e definito da v. S. Eusebio (SP XVII).

In considerazione della particolare condizione di area di margine dell'abitato, a contatto con la campagna, si prevede la realizzazione di un sistema insediativo a bassa densità, assoggettato a particolari disposizioni di tutela paesaggistica, delimitato da fasce a verde alberato, con funzione di mitigazione, lungo i lati ovest e sud. È prevista una fascia a verde di rispetto da m 10 in lato sud del corso d'acqua Rio Miola Ramo ovest, appartenente al Reticolo Idrico Principale.
Gli interventi insediativi consistono:
- per la destinazione commerciale/direzionale complessiva in una Slp di circa m^2 2.228;
- per la destinazione luoghi di culto e attrezzature per servizi religiosi in una Slp di circa m^2 1.320.

È prevista un'unica possibilità di accesso veicolare all'area da v. Peschiera, evitando in tal modo la formazione di un nuovo accesso su v. Brescia (SPBS 573). Tale accesso è previsto in corrispondenza di quello esistente dell'area prospiciente in attuazione, al fine di garantire la distanza necessaria alla formazione del sottopasso della ferrovia. È prevista la riqualificazione dei tratti di v. Brescia e di v. Peschiera lungo i lati limitrofi all'ApT.
Per quanto riguarda il sub-comparto destinato agli edifici di culto si prevede di ricavare due lotti edificabili in prossimità dell'intersezione di v. Brescia e v. Peschiera in modo che i nuovi edifici si attesteranno oltre che sulle stesse vie, su uno spazio a verde antistante, che garantirà un congruo distacco dalla rotatoria e un'ottima visibilità alle funzioni insediate.
Nella parte restante dell'area del sub-comparto, a est e a sud, verranno ricavati l'ingresso veicolare e gli spazi di distribuzione e sosta, per una superficie doppia rispetto alla Slp ammessa.
La realizzazione dei parcheggi del sub-comparto a destinazione commerciale è prevista nella parte sud dell'area, in adiacenza a quelli del sub-comparto limitrofo.

6. Le previsioni della Variante del PGT in relazione al Trasporto Pubblico Locale

In base alle previsioni della Variante al PGT restano confermati i contenuti delle analisi effettuate e, in particolare, le conclusioni della Relazione sul Sistema della mobilità del Piano, alla quale si rimanda.
Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, con riferimento alle previsioni di variante, di seguito si aggiornano alcuni dati conoscitivi e si forniscono le verifiche delle percorrenze.
Il territorio comunale di Cologne è servito da quattro linee della rete di trasporto pubblico locale "Trasporti Brescia Sud":
- LS003 Iseo-Adro-Palazzolo-Cologne-Chiari
- LS026 Brescia-Rovato-Palazzolo/Chiari-(Pontoglio)
- LS040b Bagnano Scolastica – Servizio F
- LS041 Adro Scolastica – Servizio 4

Inoltre è presente la stazione della Linea ferroviaria Lecco-Bergamo-Brescia.

Le previsioni della Variante al PGT riguardano la revisione di ambiti già previsti dal piano vigente ApT "B" e "C" a est del centro urbano, limitrofi alla SPBS 573 e la nuova previsione dell'ApT "I", a nord-ovest dell'area centrale, e dell'ApT "L" a sud-ovest, limitrofo alla SPBS 573.
e risultano posizionate alle distanze di seguito riportate dalle più vicine fermate della rete del trasporto pubblico su gomma:

utenza pedonale
ApT "B": distanza minore di m 600
ApT "C": distanza minore di m 400
ApT "I": distanza minore di m 700
ApT "L": distanza minore di m 150

Il PGT vigente prevede l'inserimento di due nuove fermate all'interno del centro abitato di Cologne, "a servizio in particolare dei nuovi ambiti di possibile trasformazione collocati a nord dell'abitato stesso", delle quali, quella prevista in prossimità dell'intersezione tra v. Roma e v. Don Antomelli, consentirà una riduzione di circa m 200 della percorrenza relativa all'ApT "I".

Per quanto riguarda l'accessibilità alla stazione ferroviaria di Cologne dalle aree di trasformazione di nuova previsione si può valutare che per l'utenza automobilistica possa essere poco più che immediata, contenuta al massimo tra 5 e 10 minuti.

Il Sistema della Mobilità del PGT vigente ha considerato le interrelazioni tra la rete del Trasporto Pubblico Locale ed i percorsi ciclo-pedonali esistenti e di progetto, evidenziando nella citata Relazione la buona integrazione reciproca.

7. Verifica di compatibilità della generazione di traffico dovuta ai pesi insediativi

Al fine di coniugare pianificazione territoriale e sistema della mobilità, l'art. 47 delle NTA del PTCP, richiede che gli strumenti di pianificazione comunale contengano apposita verifica della compatibilità della generazione di traffico dovuta ai pesi insediativi con la rete esistente e prevista. Nel Rapporto Ambientale della Variante al PGT e in particolare nella "Valutazione delle Azioni di Piano" è contenuta la verifica effettuata per ogni ambito di possibile trasformazione di nuova previsione, con riferimento allo Studio della mobilità del Documento di Piano vigente.
Gli esisti della verifica, nel loro insieme, sono qui di seguito riportati.

7.1 Stima dei flussi di traffico generati dal nuovo insediamento
I flussi di traffico attratti e generati dal nuovo insediamento urbano previsto nel P.G.T. sono stati desunti dai criteri indicati dal Trip Generation Handbook dell'ITE (Institute of Trasportation Engineers), in relazione alle diverse destinazioni urbanistiche contenute nell'insediamento stesso.

7.2 Metodologia di stima
Il Manuale "Trip Generation" pubblicato dall'Institute of Transportation Engineers, o ITE, riporta una procedura di stima preliminare del traffico generato in presenza di differenti tipi di destinazione ed uso del suolo, o land use, che da tempo è diffusa sia negli Stati Uniti che in altri Paesi.
Questa procedura standardizzata si basa sull'utilizzo di funzioni generative e/o indici per categoria di destinazione ed uso del suolo parametrizzati su grandezze caratteristiche, come superficie di vendita, numero di addetti, e così via.
La determinazione delle funzioni generative come degli indici per categoria è fatta sull'analisi statistica dei flussi di traffico rilevati per strutture analoghe. La stima del traffico generato dalla particolare infrastruttura è quindi ottenuta moltiplicando il valore tipico di uso del suolo preso a riferimento (es., i metri quadrati di superficie coperta destinata all'attività, il numero di addetti, la superficie dell'intera area, ecc.) per l'indice di generazione del corrispondente intervallo riportato dal Manuale ITE, ovvero sostituendo il valore specifico del parametro nella rispettiva equazione della curva di generazione.
Qui di seguito sono elencate le diverse tipologie di attività del Manuale ITE che si configurano per assimilazione in conformità delle nuove utilizzazioni proposte e/o previste nelle aree di possibile trasformazione della Variante al P.G.T..
Nella successiva tabella sono riportati i viaggi generati per unità di riferimento per diverse destinazioni urbanistiche. La stima del traffico si riferisce ad un giorno feriale nell'ora di punta tra le 7 e le 9 del mattino considerando il 75% degli spostamenti in uscita.

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS
TRIP GENERATION RATE (PM Peak Hour)

(Trip Generation Manual, 8th Edition)

Code	Description	Unit of Measure	Trips Per Unit	
PORT AND TERMINAL				
30	Truck Terminal	Acres	6.55	
90	Park and Ride Lot with Bus Service	Parking Spaces	0.62	
INDUSTRIAL				
110	General Light Industrial	1,000 SF	0.97	
120	General Heavy Industrial	Acres	2.16	
130	Industrial Park	1,000 SF	0.86	
140	Manufacturing	1,000 SF	0.73	
150	Warehousing	1,000 SF	0.32	
151	Mini-Warehouse	1,000 SF	0.26	
152	High-Cube Warehouse	1,000 SF	0.10	
170	Utilities	1,000 SF	0.76	
RESIDENTIAL				
210	Single-Family Detached Housing	Dwelling Units	1.01	
220	Apartment	Dwelling Units	0.62	
230	Residential Condominium / Townhouse	Dwelling Units	0.52	
240	Mobile Home Park	Dwelling Units	0.59	
251	Senior Adult Housing - Detached	Dwelling Units	0.27	
252	Senior Adult Housing - Attached	Dwelling Units	0.16	
253	Congregate Care Facility	Dwelling Units	0.17	
254	Assisted Living	Beds	0.22	
255	Continuing Care Retirement Community	Dwelling Units	0.29	
LODGING				
310	Hotel	Rooms	0.59	
320	Motel	Rooms	0.47	
330	Resort Hotel	Rooms	0.42	
RECREATIONAL				
411	City Park	Acres	0.16	*
412	County Park	Acres	0.06	
413	State Park	Acres	0.07	*
415	Beach Park	Acres	1.30	
416	Campground / Recreation Vehicle Park	Camp Sites	0.37	
417	Regional Park	Acres	0.20	
420	Marina	Berths	0.19	
430	Golf Course	Acres	0.30	
431	Miniature Golf Course	Holes	0.33	
432	Golf Driving Range	Tees / Driving Positions	1.25	
433	Batting Cages	Cages	2.22	
435	Multi-Purpose Recreational Facility	Acres	5.77	
437	Bowling Alley	1,000 SF	3.54	
441	Live Theater	Seats	0.02	
443	Movie Theater without Matinee	1,000 SF	6.16	
444	Movie Theater with Matinee	1,000 SF	3.80	
445	Multiplex Movie Theater	1,000 SF	4.91	
452	Horse Race Track	Acres	4.30	*
454	Dog Race Track	Attendance Capacity	0.15	
460	Arena	Acres	3.33	*
473	Casino / Video Lottery Establishment	1,000 SF	13.43	
480	Amusement Park	Acres	3.95	
488	Soccer Complex	Fields	20.67	
490	Tennis Courts	Courts	3.88	
491	Racquet / Tennis Club	Courts	3.35	
492	Health / Fitness Club	1,000 SF	3.53	
493	Athletic Club	1,000 SF	5.96	
495	Recreational Community Center	1,000 SF	1.45	
INSTITUTIONAL				
520	Elementary School	1,000 SF	1.21	
522	Middle School / Junior High School	1,000 SF	1.19	
530	High School	1,000 SF	0.97	
536	Private School (K-12)	Students	0.17	
540	Junior / Community College	1,000 SF	2.54	
560	Church	1,000 SF	0.55	
565	Daycare Center	1,000 SF	12.46	
566	Cemetery	Acres	0.84	
571	Prison	1,000 SF	2.91	
590	Library	1,000 SF	7.30	
591	Lodge / Fraternal Organization	Members	0.03	
MEDICAL				
610	Hospital	1,000 SF	1.14	
620	Nursing Home	1,000 SF	0.74	
630	Clinic	1,000 SF	5.18	
640	Animal Hospital / Veterinary Clinic	1,000 SF	4.72	

Code	Description	Unit of Measure	Trips Per Unit
OFFICE			
710	General Office Building	1,000 SF	1.49
714	Corporate Headquarters Building	1,000 SF	1.40
715	Single Tenant Office Building	1,000 SF	1.73
720	Medical-Dental Office Building	1,000 SF	3.46
730	Government Office Building	1,000 SF	1.21
732	United States Post Office	1,000 SF	11.12
733	Government Office Complex	1,000 SF	2.85
750	Office Park	1,000 SF	1.48
760	Research and Development Center	1,000 SF	1.07
770	Business Park	1,000 SF	1.29
RETAIL			
812	Building Materials and Lumber Store	1,000 SF	4.49
813	Free-Standing Discount Superstore	1,000 SF	4.61
814	Specialty Retail Center	1,000 SF	2.71
815	Free Standing Discount Store	1,000 SF	5.00
816	Hardware / Paint Store	1,000 SF	4.84
817	Nursery (Garden Center)	1,000 SF	3.80
818	Nursery (Wholesale)	1,000 SF	5.17
820	Shopping Center	1,000 SF	3.73
823	Factory Outlet Center	1,000 SF	2.29
841	New Car Sales	1,000 SF	2.59
843	Automobile Parts Sales	1,000 SF	5.98
848	Tire Store	1,000 SF	4.15
850	Supermarket	1,000 SF	10.50
851	Convenience Market (Open 24 Hours)	1,000 SF	52.41
852	Convenience Market (Open 15-16 Hours)	1,000 SF	34.57
853	Convenience Market with Gasoline Pumps	1,000 SF	59.69
854	Discount Supermarket	1,000 SF	8.90
857	Discount Club	1,000 SF	4.24
860	Wholesale Market	1,000 SF	0.88
861	Sporting Goods Superstore	1,000 SF	3.10
862	Home Improvement Superstore	1,000 SF	2.37
863	Electronics Superstore	1,000 SF	4.50
864	Toy / Children's Superstore	1,000 SF	4.99
866	Pet Supply Superstore	1,000 SF	3.38
867	Office Supply Superstore	1,000 SF	3.40
875	Department Store	1,000 SF	1.78
876	Apparel Store	1,000 SF	3.83
879	Arts and Craft Store	1,000 SF	6.21
880	Pharmacy / Drugstore without Drive-Through Window	1,000 SF	8.42
881	Pharmacy / Drugstore with Drive-Through Window	1,000 SF	10.35
890	Furniture Store	1,000 SF	0.45
896	Video Rental Store	1,000 SF	13.60
SERVICES			
911	Walk-In Bank	1,000 SF	12.13
912	Drive-In Bank	1,000 SF	25.82
925	Drinking Place	1,000 SF	11.34
931	Quality Restaurant	1,000 SF	7.49
932	High-Turnover (Sit-Down) Restaurant	1,000 SF	11.15
933	Fast Food Restaurant without Drive-Through Window	1,000 SF	26.15
934	Fast Food Restaurant with Drive-Through Window	1,000 SF	33.84
935	Fast Food Restaurant with Drive-Through Window and No Indoor Seating	1,000 SF	153.85
936	Coffee / Donut Shop without Drive-Through Window	1,000 SF	40.75
937	Coffee / Donut Shop with Drive-Through Window	1,000 SF	42.93
938	Coffee / Donut Shop with Drive-Through Window and No Indoor Seating	1,000 SF	75
940	Bread / Donut / Bagel Shop with Drive-Through Window	1,000 SF	19.56
941	Quick Lubrication Vehicle Shop	Service Bays	5.19
942	Automobile Care Center	1,000 SF	3.38
943	Automobile Parts and Service Center	1,000 SF	4.46
944	Gasoline / Service Station	Fueling Positions	13.87
945	Gasoline / Service Station with Convenience Market	Fueling Positions	13.38
946	Gasoline / Service Station with Convenience Market and Car Wash	Fueling Positions	13.94
947	Self Service Car Wash	Stalls	5.54
948	Automated Car Wash	1,000 SF	14.12

Note: All land uses in the 800 and 900 series are entitled to a "passby" trip reduction of 60% if less than 50,000 ft^2 or a reduction of 40% if equal to or greater than 50,000 ft^2.

* Approximated by 10% of Weekday average rate.

7.3 AMBITO B-C

7.3.1. Calcolo dei flussi di traffico generati

Per l'ambito residenziale B l'indice di generazione (viaggi per unità di abitazione nelle due ore di punta) più adeguato è quello identificato dal codice 220 – Apartment con valore 0,62. Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 0,31 veic/ora.

Nella tabella successiva si riporta il calcolo del traffico orario generato dall'ApT B:

Superficie territoriale m²	Indice territoriale m²/m²	Slp m²	Superficie media per unità abitativa m²	Unità abitative previste	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
4900	0,265	1300	80	16	0,31	5

Complessivamente l'ambito B genera un traffico di 5 veic/h.

Per l'ambito terziario/commerciale C l'indice di generazione più adeguato per la parte commerciale è quello risultante dalla media degli indici delle varie tipologie di commercio:

Codice	Descrizione	Unità di misura	Viaggi per unità
812	Building Materials and Lumber Store	1,000 SF	4.49
813	Free-Standing Discount Superstore	1,000 SF	4.61
814	Specialty Retail Center	1,000 SF	2.71
815	Free Standing Discount Store	1,000 SF	5
816	Hardware / Paint Store	1,000 SF	4.84
817	Nursery (Garden Center)	1,000 SF	3.8
818	Nursery (Wholesale)	1,000 SF	5.17
820	Shopping Center	1,000 SF	3.73
823	Factory Outlet Center	1,000 SF	2.29
841	New Car Sales	1,000 SF	2.59
843	Automobile Parts Sales	1,000 SF	5.98
848	Tire Store	1,000 SF	4.15
854	Discount Supermarket	1,000 SF	8.9
857	Discount Club	1,000 SF	4.24
860	Wholesale Market	1,000 SF	0.88
861	Sporting Goods Superstore	1,000 SF	3.1
862	Home Improvement Superstore	1,000 SF	2.37
863	Electronics Superstore	1,000 SF	4.5
864	Toy / Children's Superstore	1,000 SF	4.99
866	Pet Supply Superstore	1,000 SF	3.38
867	Office Supply Superstore	1,000 SF	3.4
875	Department Store	1,000 SF	1.78
	media		3.95

Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 1,98 veic/ora.

Per la parte terziaria invece si farà riferimento all'indice di generazione identificato dal codice 710 - General Office Building con valore 1,49.
Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 0,75 veic/ora.

Si riporta il calcolo del traffico orario generato dall'ApT C parte commerciale:

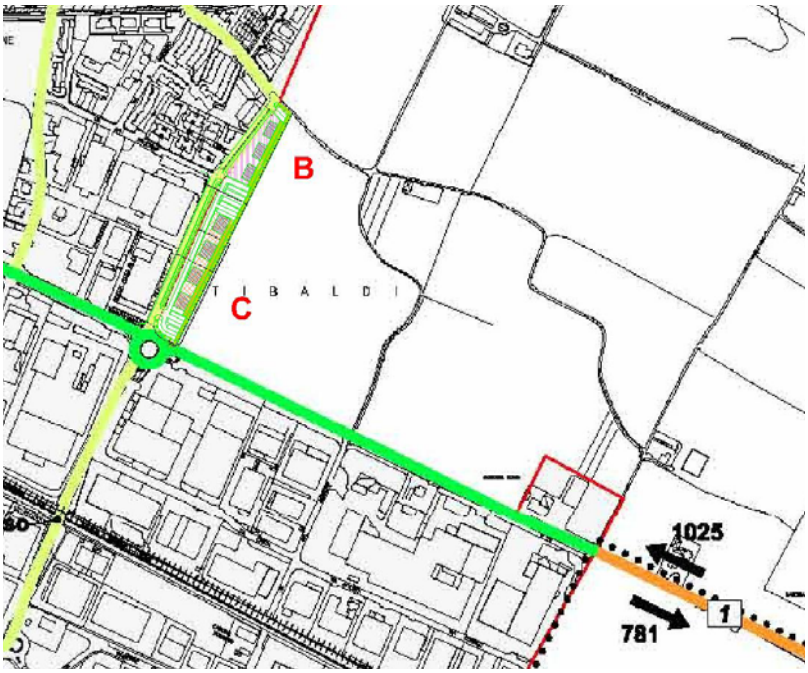
Superficie territoriale m²	Indice territoriale m²/m²	Slp m²	Slp 1000 SF (Square foot)	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
4432,5	0,3	1330	14,311	1,98	29

Si riporta il calcolo del traffico orario generato dall'ApT C parte terziaria:

Superficie territoriale m²	Indice territoriale m²/m²	Slp m²	Slp 1000 SF (Square foot)	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
4432,5	0,3	1330	14,311	0,75	11

Complessivamente l'ambito C genera un traffico di 40 veic/h.

7.3.2. Effetto sul traffico esistente
Gli ambiti ApT B e C gravitano su Via dello Zino.
Il flusso di traffico complessivo generato dagli ApT B e C (45 veic/h) si può ipotizzare che si riversi interamente sulla EXSS573.



Dallo studio della mobilità del Documento di Piano possiamo dedurre il valore di capacità veicolare di questa arteria principale nella sezione di rilevamento 1, pari a 3136 veic/h e il volume di transito nell'ora di punta, pari a 1806 veic/h.
Si può affermare che il traffico generato dagli ApT B e C è una porzione non significativa, in quanto rappresenta una maggiorazione del 2,5% dei veicoli transitanti.
Per le caratteristiche geometriche della EXSS573 stessa, tale flusso è quindi ampiamente supportato dalla rete esistente.

7.3.3 Effetto sulla qualita' dell'aria
Il traffico generato dagli ApT B e C incrementando solamente del 2,5% il traffico esistente non apporta significativi effetti sulla qualità dell'aria.

7.3.4 Effetto acustico
Il traffico generato dagli ApT B e C incrementando solamente del 2,5% il traffico esistente non apporta significativi aumenti di inquinamento acustico nelle zone limitrofe.

7.4. AMBITO I
7.4.1 Calcolo dei flussi di traffico generati
Per la parte residenziale del sub-comparto I.1 l'indice di generazione (viaggi per unità di abitazione nelle due ore di punta) più adeguato è quello identificato dal codice 230 – Residential condominium/Townhouse con valore 0,52. Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 0,26 veic/ora.

Per la parte scolastica del sub-comparto I.1 l'indice di generazione (viaggi per unità di abitazione nelle due ore di punta) più adeguato è quello identificato dal codice 520 – Elementary School con valore 1,21. Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 0,65 veic/ora.

Si riporta il calcolo del traffico orario generato dal sub-comparto I.1 parte residenziale:

Slp m²	Superficie media per unità abitativa m²	Unità abitative previste	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
1200	80	15	0,26	4

Si riporta il calcolo del traffico orario generato dal sub-comparto I.1 parte scolastica:

Slp m²	Slp 1000 SF (Square foot)	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
11465	123,364	0,65	81

Complessivamente il sub-comparto I.1 genera un traffico di 85 veic/h.

Per il sub-comparto I.2 l'indice di generazione (viaggi per unità di abitazione nelle due ore di punta) più adeguato è quello identificato dal codice 220 – Apartment con valore 0,62. Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 0,31 veic/ora.

Nella tabella successiva si riporta il calcolo del traffico orario generato dal sub-comparto I.2:

Superficie territoriale m²	Indice territoriale m²/m²	Slp m²	Superficie media per unità abitativa m²	Unità abitative previste	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
17910	0,265	4746	80	59	0,31	18

Complessivamente il sub-comparto I.2 genera un traffico di 18 veic/h.

7.4.2 Effetto sul traffico esistente

Possiamo suddividere il traffico generato dall'ambito ApT I sulle vie limitrofe nel seguente modo:

Sub-comparto I.1 - parte scolastica:

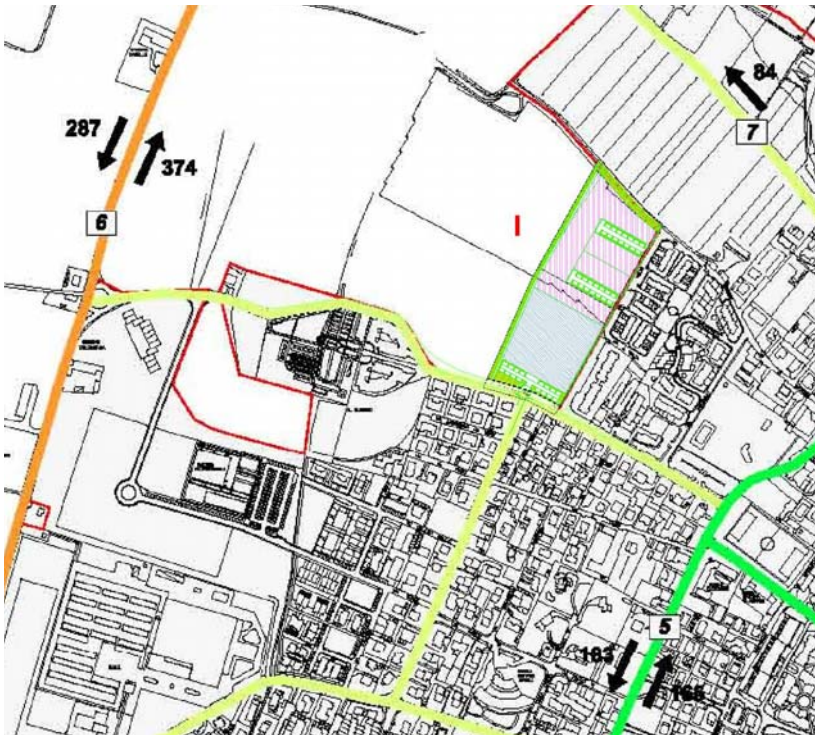
- 74 veic/h verso il centro abitato
- 6 veic/h verso la SP17

Sub-comparto I.1 - parte residenziale:

- 4 veic/h verso la SP17

Sub-comparto I.2 - residenziale:

- 9 veic/h verso la SP17
- 9 veic/h verso il centro abitato



Lo studio della mobilità del Documento di Piano riporta i valori di capacità veicolare per le vie interessate dal traffico generato dall'ambito ApT I:
Sezione di rilevamento 6 - SP17: capacità 3136 veic/h e transito di veicoli nell'ora di punta pari a 661 veic/h
Sezione di rilevamento 5 - Via Roma: transito di veicoli nell'ora di punta pari a 348 veic/h

Sulla capacità veicolare della SP17 graveranno 19 veic/h, pari a circa il 3% in più, e si ritiene quindi una porzione non significativa.
Sulla capacità veicolare di via Roma graveranno teoricamente 83 veic/h, pari a circa il 24% in più.
Considerando che nel traffico rilevato in via Roma è compreso quello generato dalla scuola primaria esistente situata all'angolo con via Don Antonelli, e che nel momento in cui sarà realizzata la nuova scuola primaria nell'ambito I sarà dismessa quella esistente, si può ritenere che l'incremento di traffico generato dalla trasformazione sarà dovuto essenzialmente all'area residenziale (circa 2,5%).
Il traffico generato dall'ApT I è quindi ampiamente supportato dalla rete esistente.

7.4.3. Effetto sulla qualita' dell'aria
Il traffico generato dagli ApT I incrementando solamente del 3% il traffico esistente sulla SP17 non apporta significativi effetti sulla qualità dell'aria.
Il traffico generato dagli ApT I incrementando del 2.5% il traffico esistente su via Roma non apporta significativi effetti sulla qualità dell'aria.

7.4.4. Effetto acustico
Il traffico generato dagli ApT I incrementando del 3% il traffico esistente sulla SP17 e del 2.5% quello su Via Roma non apporta significativi aumenti di inquinamento acustico nelle zone limitrofe.

7.5 AMBITO L
7.5.1 Calcolo dei flussi di traffico generati
Per il sub-comparto L.1 l'indice di generazione (viaggi per unità di abitazione nelle due ore di punta) più adeguato è quello identificato dal Florida Department Of Transportation dal codice 561 – Synagogue con valore 1,69. Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 0,85 veic/ora.

Si riporta il calcolo del traffico orario generato dal sub-comparto L.1:

Slp m²	Slp 1000 SF (Square foot)	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
1320	14,204	0,85	13

Complessivamente il sub-comparto L.1 genera un traffico di 13 veic/h.

Per la parte commerciale del sub-comparto L.2 l'indice di generazione più adeguato è quello risultante dalla media degli indici delle varie tipologie di commercio:

Codice	Descrizione	Unità di misura	Viaggi per unità
812	Building Materials and Lumber Store	1,000 SF	4.49
813	Free-Standing Discount Superstore	1,000 SF	4.61
814	Specialty Retail Center	1,000 SF	2.71
815	Free Standing Discount Store	1,000 SF	5
816	Hardware / Paint Store	1,000 SF	4.84
817	Nursery (Garden Center)	1,000 SF	3.8
818	Nursery (Wholesale)	1,000 SF	5.17
820	Shopping Center	1,000 SF	3.73
823	Factory Outlet Center	1,000 SF	2.29
841	New Car Sales	1,000 SF	2.59
843	Automobile Parts Sales	1,000 SF	5.98
848	Tire Store	1,000 SF	4.15
854	Discount Supermarket	1,000 SF	8.9
857	Discount Club	1,000 SF	4.24
860	Wholesale Market	1,000 SF	0.88
861	Sporting Goods Superstore	1,000 SF	3.1
862	Home Improvement Superstore	1,000 SF	2.37
863	Electronics Superstore	1,000 SF	4.5
864	Toy / Children's Superstore	1,000 SF	4.99
866	Pet Supply Superstore	1,000 SF	3.38
867	Office Supply Superstore	1,000 SF	3.4
875	Department Store	1,000 SF	1.78
	media		3.95

Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 1,98 veic/ora.

Per la parte direzionale invece si farà riferimento all'indice di generazione identificato dal codice 710 - General Office Building con valore 1,49.
Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 0,75 veic/ora.

Si riporta il calcolo del traffico orario generato dal sub-comparto L.2 parte commerciale:

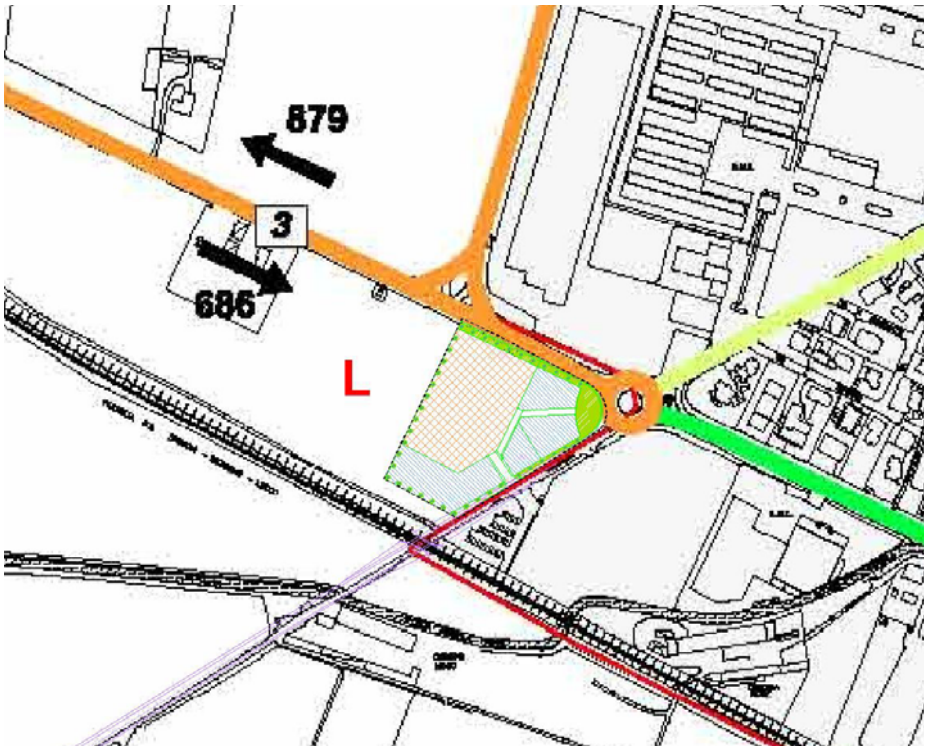
Slp m²	Slp 1000 SF (Square foot)	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
1114	11,987	1,98	24

Si riporta il calcolo del traffico orario generato dal sub-comparto L.2 parte direzionale:

Slp m²	Slp 1000 SF (Square foot)	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
1114	11.987	0.75	9

Complessivamente il sub-comparto L.2 genera un traffico di 33 veic/h.

7.5.2 Effetto sul traffico esistente
L'ambito ApT L gravita su Via Peschiera.
Il flusso di traffico complessivo generato dagli ApT L (46 veic/h) si può ipotizzare che si riversi interamente sulla SPBSEXSS573.



Dallo studio della mobilità del Documento di Piano possiamo dedurre il valore di capacità veicolare di questa arteria principale nella sezione di rilevamento 3, pari a 3072 veic/h e il volume di transito nell'ora di punta, pari a 1565 veic/h.
Si può affermare che il traffico generato dall'ApT L è una porzione non significativa, in quanto rappresenta una maggiorazione del 3% dei veicoli transitanti.
Per le caratteristiche geometriche della SPBSEXSS573stessa, tale flusso è quindi ampiamente supportato dalla rete esistente.

7.5.3 Effetto sulla qualità dell'aria
Il traffico generato dall'ApT L incrementando solamente del 3% il traffico esistente non apporta significativi effetti sulla qualità dell'aria.

7.5.4 Effetto acustico
Il traffico generato dall'ApT L incrementando solamente del 3% il traffico esistente non apporta significativi aumenti di inquinamento acustico nelle zone limitrofe.

7.6 AMBITO SUAP
7.6.1 Calcolo dei flussi di traffico generati
Per l'ambito di possibile localizzazione di insediamenti produttivi a mezzo SUAP l'indice di generazione (viaggi per unità di abitazione nelle due ore di punta) più adeguato è quello identificato dal codice 130 – Industrial Park con valore 0,86. Ipotizzando l'uguaglianza tra viaggi generati e veicoli, si ha il traffico orario medio generato: Tu = 0,43 veic/ora.

Nella tabella successiva si riporta il calcolo del traffico orario generato:

Slp m²	Slp 1000 SF (Square foot)	Traffico unitario orario generato veic/h	Traffico orario generato veic/h
60000	645.6	0.43	278

Complessivamente l'ambito genererà un traffico di 278 veic/h.

7.6.2 Effetto sul traffico esistente

L'ambito di possibile localizzazione di insediamenti produttivi a mezzo SUAP gravita su Via Chiari.

La stima di traffico generato (278 veic/h) dall'ambito di possibile localizzazione di insediamenti produttivi a mezzo SUAP è relativa al massimo sviluppo insediativo possibile. Si può affermare che tale volume di traffico sarà inizialmente una porzione non significativa e tenderà a crescere con l'aumento del numero di insediamenti produttivi.

Il flusso di traffico complessivo generato dall'ambito alla massima espansione si può ipotizzare che si riversi interamente sulla SPBSEXSS573.

Dallo studio della mobilità del Documento di Piano possiamo dedurre il valore di capacità veicolare di questa arteria principale nella sezione di rilevamento 1, pari a 3136 veic/h e il volume di transito nell'ora di punta, pari a 1806 veic/h.

Si può affermare che il traffico generato dall'ambito di possibile localizzazione di insediamenti produttivi a mezzo SUAP, nell'ipotesi di completa trasformazione delle aree disponibili, rappresenta una maggiorazione del 15% dei veicoli transitanti sulla SPBSEXSS573.

Per le caratteristiche geometriche della SPBSEXSS573 stessa, tale flusso è quindi ampiamente supportato dalla rete esistente.

7.6.3 Effetto sulla qualità dell'aria

Il traffico (presumibilmente non pesante data la vocazione tecnologicamente avanzata degli insediamenti) generato dall'ambito di possibile localizzazione di insediamenti produttivi a mezzo SUAP, nell'ipotesi di completa trasformazione delle aree disponibili, incrementando del 15% il traffico esistente apporta minimi e trascurabili effetti sulla qualità dell'aria.

7.6.4 Effetto acustico
Il traffico generato dall'ambito di possibile localizzazione di insediamenti produttivi a mezzo SUAP incrementando del 15% il traffico esistente nell'ora di punta apporta minimi e trascurabili aumenti di inquinamento acustico nelle zone limitrofe.

8. Analisi delle componenti del Sistema Paesaggistico interessate dalle ApT di nuova previsione della Variante al PGT

Ambito di possibile Trasformazione "B"
P.P.C.
Componenti:
- ambiti di elevato valore percettivo

Sensibilità paesaggistica:
classe 5 sensibilità molto elevata

P.T.C.P.
Componenti
- seminativi e prati in rotazione (II.6)
- ambiti di elevato valore percettivo (VI.1)

Componenti che confinano con l'ambito
- aree produttive (realizzate) (IV.3)
- altre aree edificate (IV.2)

Ambito di possibile Trasformazione "C"
P.P.C.
Componenti:
- altre aree edificate (parte sud)
- ambiti di elevato valore percettivo (parte nord)

Sensibilità paesaggistica:
classe 3 sensibilità media (parte sud)
classe 5 sensibilità molto elevata (parte nord)

P.T.C.P.
Componenti
- seminativi e prati in rotazione (II.6)
- ambiti di elevato valore percettivo (VI.1)
- confine Ambito della Franciacorta

Componenti che confinano con l'ambito
- aree produttive (realizzate) (IV.3)
- rete stradale storica principale (III.1)
- ambiti di elevato valore percettivo (VI.1)

Ambito di possibile Trasformazione "I"
P.P.C.
Componenti:
- vigneti e colture specializzate (parte nord)
- ambiti di elevato valore percettivo (parte sud)
- rete stradale storica secondaria (confine lato sud)
- visuali panoramiche dal tracciato stradale di v. Santa Maria
- visuali dal "Punto Panoramico" individuato presso il parcheggio del cimitero

Sensibilità paesaggistica:
classe 5 sensibilità molto elevata

P.T.C.P.
Componenti
- seminativi e prati in rotazione (II.6)
- colture specializzate: oliveti (II.4)

Componenti che confinano con l'ambito
- altre aree edificate (IV.2)
- rete stradale storica secondaria (III.2)
- ambiti di elevato valore percettivo (VI.1)

Ambito di possibile Trasformazione "L"
P.P.C.
Componenti:
- seminativi e prati in rotazione
- rete stradale storica principale (confine lato nord)
- itinerario di fruizione paesistica (confine lato est)
- area agricola di valenza paesistica, roggia "Fusia" (confine lato sud)
- rete ferroviaria storica (in prossimità a sud)

Sensibilità paesaggistica:
classe 4 sensibilità elevata (fasce rete stradale e ferroviaria storica)
classe 3 sensibilità media (parte centrale dell'area)

P.T.C.P.
Componenti
- seminativi e prati in rotazione (II.6)
- rete stradale storica principale (III.1)
- boschi di latifoglie, macchie e frange boscate, filari (I.6)

Componenti che confinano con l'ambito
- aree produttive (realizzate) (IV.3)
- rete ferroviaria storica (III.3)
- aree agricole di valenza paesistica (II.10)

Ambito di eventuale trasformazione a mezzo "SUAP"
P.P.C.
Componenti:
- seminativi e prati in rotazione
- itinerari di funzione paesistica (confine lato est)
- cascina Bussolena identificata come insediamenti agricoli di valore storico-ambientale (in prossimità in lato nord)
- canali irrigui e rogge (delimitano l'ambito a est e lo attraversano)
- rete ferroviaria storica, in prossimità a nord
- tracciato della Strada Francesca con visuali panoramiche e punti panoramici (in prossimità a sud)
- nuova area agricola di valenza paesistica ai lati della Strada Francesca

Sensibilità paesaggistica:
classe 3 sensibilità media

P.T.C.P.
Componenti
- seminativi e prati in rotazione (II.6)
- boschi di latifoglie, macchie e frange boscate, filari (I.6)

Componenti che confinano con l'ambito "SUAP"
- Seminativi e prati in rotazione (II.6)
- Aree produttive impegnate dal Piano Vigente (IV.5)

9. Aggiornamento del quadro dell'offerta del P. G. T. a seguito della Variante 2011

AREE EDIFICATE
Zone "A"-"B"-"C" abitanti residenti al 31/12/2010 n. 7.600
residenziali in zone "D" ed "E"

OFFERTA RESIDENZIALE DEL P. G. T.
Aggiornamento al 2010

ZONE "B1" – RESIDENZIALE CONSOLIDATA E DI COMPLETAMENTO ESTENSIVA

Rif.	Superficie mq	Volume mc	Slp 0,50 mq/mq	Stanze 1st=33,33 mq Slp
"B1"$_1$ *attuata*	-			
"B1"$_2$	1.460			
"B1"$_3$ *attuata*	-			
"B1"$_4$	1.260			
"B1"$_5$	1.320			
"B1"$_6$	1.010			
"B1"$_7$	1.220			
"B1"$_8$ *riclassificata in B2*	-			
"B1"$_9$ *riclassificata in B2*	-			
"B1"$_{10}$ *riclassificata in B2*	-			
"B1"$_{11}$ *riclassificata in B2*	-			
"B1"$_{12}$	2.235			
Totale = mq	8.505		4.252	128

ZONE "B2" – RESIDENZIALE CONSOLIDATA E DI COMPLETAMENTO RADA ESTENSIVA

Rif.	Superficie mq	Volume mc	Slp 0,33 mq/mq	Stanze 1st=33,33 mq Slp
"B2"$_1$	5.375	2.400 *	800	
"B2"$_2$	1.025	600 *	200	
"B2"$_3$	1.000	600 *	200	
"B2"$_4$	2.690	2.690	888	
"B2"$_5$ *riclassificata in ApT "B"*	-		-	
"B2"$_6$ *(ex "B1"$_8$)*	539		178	
"B2"$_7$ *(ex "B1"$_9$)*	797		263	
"B2"$_8$ *(ex "B1"$_{10}$)*	798		263	
"B2"$_9$ *(ex "B1"$_{11}$)*	550		182	
"B2"$_{10}$	805		266	
Totale	13.579		2.977	89

*volumetrie e Slp definite

ZONE "C" – RESIDENZIALE DI ESPANSIONE IN ATTO

Rif.	Superficie mq	Volume mc	Slp 0,33 mq/mq	Stanze 1st=33,33 mq Slp
"A" *attuata*				
"B"	8.884	8.884	2.932	88

PIANI DI RECUPERO IN ATTO zona "A"

Rif.	Superficie mq	Volume mc	Slp 0,50 mq/mq	Stanze 1st=33,33 mq Slp
La fattoria	3.200	4.000	1.333	40

PIANI DI RECUPERO IN ATTO - zona di completamento

Rif.	Superficie mq	Volume mc	Slp 0,50 mq/mq	Stanze 1st=33,33 mq Slp
Via S. Pietro	2.209	5.257	1.752	

AMBITI DI TRASFORMAZIONE RESIDENZIALI

Ambito	Superficie mq		Slp definitiva	Stanze	Abitanti
	Territoriale	Fondiaria	mq/mq	1 st=33,33 mq Slp	1ab=1,60 stanze
"A"	4.880		1.627		
"B"	4.900		1.299		
"D" – P.R.p.	16.650		4.680		
"I"	20.880		5.946		
	47.310		**13.552**	**407**	**254**

RIEPILOGO OFFERTA RESIDENZIALE P.G.T.

Riferimento	Superficie mq	Slp mq/mq	Stanze 1 st=33,33 mq Slp	Abitanti 1ab=1,60 stanze
Zona "A"		2.666	80	50
Zona "B"	22.084	7.229	217	136
Zona "C"	8.884	2.932	88	55
Zone di P.R. in atto	5.409	3.085	93	58
Ambiti di trasform.	47.310	13.552	407	254
In zone non residen.		6.230	187	117
Totale		**35.694**	**1.070**	**669**

PRIORITA' OPERATIVE QUINQUENNALI

Le priorità abitative insediabili nel limite temporale del prossimo quinquennio a Cologne, tenuto conto della minimizzazione del consumo di suolo libero e delle specifiche situazioni urbanistiche viene così determinato:

a) le zone "B" di completamento residenziali, pur essendo aree già urbanizzate, subiscono situazioni particolari legate anche alle particolarità delle proprietà; in alcuni casi sono giardini o broli di case esistenti che verranno utilizzate solo per esigenze di carattere familiare, molte di queste aree sono edificabili da tempo.
   Si ritiene pertanto che pur essendo incluse quali aree edificabili vengano calcolate come realizzazioni effettive nel prossimo quinquennio al 70%: Slp (7.229 x 0,70) = mq 5.060;
b) le zone "C" residue del P.R.G. vigente, si ritiene che nel quinquennio vengano esaurite e pertanto vengono incluse al 100% per una Slp di mq 2.932;
c) i Piani di Recupero residui del P.R.G. vigente, essendo aree già urbanizzate, si ritiene che possano essere realizzati al 100% per una Slp di mq 3.085;
d) gli ambiti di trasformazione pur non essendo messi in relazione negli obiettivi quantitativi di sviluppo del P. G. T., si ritiene utile individuare la loro possibile attuazione sia nel quinquennio che nel decennio in quanto attraverso gli atti di programmazione negoziata consentano di fare previsioni sulla realizzazione dei servizi e dell'acquisizione di aree a standard. Pertanto gli stessi ambiti di trasformazione vengono considerati nel quinquennio in percentuale secondo le effettive possibilità di realizzo nel periodo considerato. Si tenga principalmente conto che:
   - l'attuazione del Piano di Recupero della ditta Lunikigas sarà possibile solo a seguito dello spostamento dell'attività a rischio di incidente rilevante esistente e, pertanto non viene considerato nel quinquennio in corso;
   - potranno realizzarsi al 100 % le previsioni degli ApT "A" e "B" (mq 2.926 di Slp);
   - le previsioni dell'ApT "I" potranno realizzarsi al 60 % (mq 3.298 di Slp).
e) correlato con la formazione della nuova strada provinciale Palazzolo-Chiari che quindi viene rinviato al secondo quinquennio
f) i volumi recuperabili a residenza nei centri storici e le abitazioni in zone non residenziali previste dal P. G. T., si stima che nel prossimo quinquennio vengano realizzati al 50%.

Riepilogo

Riferimento	Slp mq	Stanze 1st.= 33,33 mq Slp	Abitanti previsti 1ab. = 1,60 stanze
Zone "B"	5.060		
Zone "C" in atto	2.932		
Zone di "P.R."	3.085		
Ambiti di trasformazione	6.224		
Zona A e zone non residenziali	4.448		
	---	---	---
	21.749	**653**	**408**

OFFERTA PRODUTTIVA-TERZIARIA E SERVIZI P. G. T.

Riferimento	Superficie mq		Capacità edificatoria SC	
	Territoriale	Fondiaria		
Lotti di completamento		59.428	60% (Uf)	35.657
Espansione in atto		5.302	55% (Uf)	2.916
				38.573

OFFERTA COMMERCIALE-TERZIARIA P. G. T.

Riferimento	Superficie mq		Capacità edificatoria Slp	
	Territoriale	Fondiaria		
			Commerciale	direzionale
Ambito “C”	8.865		1.330	1.330
Ambito “D” P.R.p.			1.000	
Ambito “L”	7.426		1.114	1.114
PDC1-PDC2		5.080	2.000	1.100
			5.444	**3.544**

OFFERTA PER ATTIVITÀ RICETTIVE – ALBERGHIERE – SPORTIVE PRIVATE AD USO PUBBLICO

AMBITO “H”	Superficie mq	Capacità edificatoria
Attività ricettive	9.710	Vedi ambito specifico
Attività alberghiere	38.470	
Attività sportive private ad uso pubblico	28.780	
	76.960	

10. Aggiornamento del calcolo del consumo di suolo

Ai fini della Stima convenzionale di consumo di suolo per fabbisogno endogeno ed esogeno, ai sensi dell’art. 141 delle NTA del PTCP, il P. G. T. vigente calcola una superficie di suolo urbanizzato convenzionale di m^2 2.574.661.
In funzione della redazione della Variante al PGT è stata aggiornata la Tav. 8 “Consumo di suolo” del DdP, secondo lo stato di attuazione del PGT al 31.12.2010, da cui si ricava il nuovo dato della superficie totale del suolo urbanizzato convenzionale di m^2 2.611.672.
In base alle modifiche introdotte dalla Variante 2011 al PGT a seguito della relativa approvazione con D. C. C. n. 1 dell’11.01.2012, la superficie totale del suolo urbanizzato convenzionale risulta di m^2 2.605.002.

Il PGT vigente prevede un consumo di suolo di m^2 270.363.

Il calcolo aggiornato in relazione allo stato di attuazione del PGT al 31.12.2010, come riportato nella Tav. 7 "Dimensionamento del P. G. T." del DdP aggiornata, costituisce la base di riferimento della Variante al PGT e viene riportato nella seguente tabella:

CONSUMO DI SUOLO PER FABBISOGNO ENDOGENO ED ESOGENO
ART. 141 NTA P. T. C. P.
Aggiornato al 31.12.2010

Riferimento	**Superficie mq**
Ambiti di possibile trasformazione residenziale	45.993
Ambito di possibile trasformazione commerciale	2.172
Ambito di possibile trasformazione produttivo	51.450
Ambito di possibile trasformazione polifunzionale	67.250
Zone "B"	23.987
Zone "C" in atto	8.884
Aree di espansione produttive in atto	33.452
Lotti di completamento produttivi – residui P.R.G.	27.758
Lotti di completamento produttivi – P. G. T.	8.180

	269.126

Aggiornato con riferimento al 31.12.2010 per lo stato di attuazione del P. G. T. e a seguito delle modifiche approvate con D. C. C. n. 1 dell'11.01.2012

Riferimento	**Superficie mq**
Ambiti di possibile trasformazione residenziale	45.600
Ambiti di possibile trasformazione commerciale	23.717
Ambito di possibile trasformazione polifunzionale	67.250
Zone "B"	22.084
Zone "C" in atto	8.884
Aree di espansione produttive in atto	5.302
Aree di completamento produttive	59.428
Aree di completamento commerciale-residenziale	4.660
Aree di completamento terziario-commerciale	3.990
Collegamenti stradali	22.720

	263.635
Area a Verde Privato (ex ApT "E")	37.340
	=======
	300.975

Le principali variazioni previste dalla Variante al PGT riguardano le seguenti superfici interessate:

Superfici aree interessate dalla variante al DP

<u>Ambiti da stralciare</u>			
ApT "G" m^2 St =	m^2 51.450		
ApT "E" m^2 St =	m^2 38.700		
Totale Ambiti da stralciare St =	m^2 90.150		m^2 - 90.150
<u>Aree di nuova previsione</u>			
ApT "B"/"C" mapp. 300p v. Dello Zino	m^2 490		
mapp. 301 v. Dello Zino	m^2 2.470		
Totale ApT "B"/"C"	m^2 2.960	m^2 2.960	
Apt "I" v. S. Maria/v. A. Volta	m^2 35.820	m^2 35.820	
Apt "L" SP 573/v. Peschiera	m^2 14.852	m^2 14.852	
Collegamento stradale SP17/Aree Industriali a sud della ferrovia	m^2 11.150		
Sottopasso ferrovia v. Ponte Fabbro tratto a sud della ferrovia	m^2 4.270		
Collegamento v. Peschiera/Variante SP17	m^2 7.300		
Totale	m^2 22.720	m^2 22.720	
Totale Aree di nuova previsione		m^2 76.352	m^2 76.352
Differenza Consumo di suolo Variante al PGT			m^2 - 13.798
Area a Verde Privato (ex ApT "E")			m^2 37.340

Il PGT vigente prevede un consumo di suolo di m^2 270.363.

Il calcolo aggiornato in relazione allo stato di attuazione del PGT al 31.12.2010, come riportato nella Tav. 7 "Dimensionamento del P. G. T." del DdP aggiornata, costituisce la base di riferimento della Variante al PGT e viene riportato nella seguente tabella:

CONSUMO DI SUOLO PER FABBISOGNO ENDOGENO ED ESOGENO
ART. 141 NTA P. T. C. P.
Aggiornato al 31.12.2010

Riferimento	**Superficie mq**
Ambiti di possibile trasformazione residenziale	45.993
Ambito di possibile trasformazione commerciale	2.172
Ambito di possibile trasformazione produttivo	51.450
Ambito di possibile trasformazione polifunzionale	67.250
Zone "B"	23.987
Zone "C" in atto	8.884
Aree di espansione produttive in atto	33.452
Lotti di completamento produttivi – residui P.R.G.	27.758
Lotti di completamento produttivi – P. G. T.	8.180

	269.126

Aggiornato con riferimento al 31.12.2010 per lo stato di attuazione del P. G. T. e a seguito delle modifiche approvate con D. C. C. n. 1 dell'11.01.2012

Riferimento	**Superficie mq**
Ambiti di possibile trasformazione residenziale	30.660
Ambiti di possibile trasformazione commerciale	23.717
Ambito di possibile trasformazione polifunzionale	67.250
Zone "B"	22.084
Zone "C" in atto	8.884
Aree di espansione produttive in atto	5.302
Aree di completamento produttive	59.428
Aree di completamento commerciale-residenziale	4.660
Aree di completamento terziario-commerciale	3.990
Collegamenti stradali	22.720

	248.695
Area a Verde Privato (ex ApT "E")	38.700
	=======
	287.395

Le principali variazioni previste dalla Variante al PGT riguardano le seguenti superfici interessate:

Superfici aree interessate dalla variante al DP

<u>Ambiti da stralciare</u>			
ApT "G" m^2 St =	m^2 51.450		
ApT "E" m^2 St =	m^2 38.700		
Totale Ambiti da stralciare St =	m^2 90.150		m^2 - 90.150
<u>Aree di nuova previsione</u>			
ApT "B"/"C" mapp. 300p v. Dello Zino	m^2 490		
mapp. 301 v. Dello Zino	m^2 2.470		
Totale ApT "B"/"C"	m^2 2.960	m^2 2.960	
Apt "I" v. S. Maria/v. A. Volta	m^2 35.818	m^2 35.818	
Apt "L" SP 573/v. Peschiera	m^2 14.852	m^2 14.852	
Collegamento stradale SP17/Aree Industriali a sud della ferrovia	m^2 11.150		
Sottopasso ferrovia v. Ponte Fabbro tratto a sud della ferrovia	m^2 4.270		
Collegamento v. Peschiera/Variante SP17	m^2 7.300		
Totale	m^2 22.720	m^2 22.720	
Totale Aree di nuova previsione		m^2 76.350	m^2 76.350
Differenza Consumo di suolo Variante al PGT			m^2 - 13.800
Area a Verde Privato (ex ApT "E")			m^2 37.800

11. Compatibilita' delle politiche di intervento con le risorse economiche attivabili

L'attuazione del P. G. T. nell'arco temporale strategico a cui fa riferimento (fino al 2015) prevede che si attivino le seguenti risorse economiche:

- negli ambiti di trasformazione residenziali e commerciali da attuare con piani esecutivi, si ipotizza che attraverso gli standard di qualità aggiuntivi offerti in aree o in opere, la monetizzazione eventuale degli standard dove non è prevista la cessione di aree a standard previste nel Piano Servizi, a fronte della Slp fissata per tali ambiti si possano reperire in valuta corrente € 2.890.100,00;
- nell'area della scuola primaria esistente, di cui si prevede una trasformazione residenziale, si ipotizza che attraverso l'alienazione dell'area, lo standard di qualità aggiuntivo, la monetizzazione eventuale degli standard di cui non è prevista la cessione, gli oneri di urbanizzazione, a fronte della Slp fissata per tale area si possano reperire in valuta corrente € 2.146.446,00;
- nei piani esecutivi realizzabili nelle zone di completamento, si ipotizza che attraverso gli standard di qualità aggiuntivi e la monetizzazione degli standard non previsti nel Piano Servizi, a fronte della Slp di tali ambiti si possano reperire in valuta corrente € 1.560.000,00;
- dalle aree per insediamenti produttivi e commerciali di completamento si possono prevedere introiti per oneri di urbanizzazione in valuta corrente per € 100.000,00.

Il totale di queste previsioni economiche ammonta ad € 6.696.546,00.

L'attuazione del P. G. T. nell'arco temporale quinquennale cui fa riferimento la Variante (fino al 2015) prevede le seguenti uscite:

- per opere di interesse pubblico da realizzare nel quinquennio	€ 9.625.000,00
- per spese di manutenzione straordinaria	€ 1.250.000,00
- per manutenzione ordinaria	€ 1.500.000,00
per un totale di	€ 12.375.000,00

La differenza tra le risorse economiche attivabili e le spese per la realizzazione degli interventi previsti dal Piano risulta di € 5.678.454,00 (12.375.000,00 – 6.696.546,00) cui si intende far fronte con finanziamenti e leasing.

Il Piano dei servizi riprende con il quadro economico la sostenibilità nel quinquennio delle previsioni di spesa per la realizzazione delle opere pubbliche e le varie manutenzioni.

Nel Piano dei Servizi è riportato dettagliatamente il programma generale degli interventi previsti dal Piano e la valutazione dei costi relativi.

12. Elaborati della Variante al PGT relativi al Documento di Piano

AGGIORNAMENTO DEL QUADRO CONOSCITIVO E ORIENTATIVO DI PIANO – RELAZIONE ILLUSTRATIVA

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLE MODIFICHE AL DOCUMENTO DI PIANO E DEGLI AMBITI DI VARIANTE

ALLEGATO A – MODIFICHE ALLE NTA DEL DOCUMENTO DI PIANO
Capo 3, Titolo 1 – Disciplina generale, Art. 14 bis Ambito di localizzazione di eventuali insediamenti produttivi
Capo 3, Titolo 2 – Classificazione degli Ambiti di Trasformazione, Art. 15 – Campo di applicazione e classificazione
Capo 6 – Schede degli Ambiti di trasformazione, Art. 23 – Riferimenti

Elaborati grafici del Documento di Piano modificati dalla Variante al PGT 2011:

TAVOLA 3 – PREVISIONI DI PIANO vigente
con individuazione degli ambiti oggetto di variante scala 1:7.500
TAVOLA 3 – PREVISIONI DI PIANO variata scala 1:7.500

TAVOLA 4 – CARTA CONDIVISA DEL PAESAGGIO
BENI COSTITUTIVI DEL PAESAGGIO scala 1:7.500

TAVOLA 5 – CLASSI DI SENSIBILITÀ scala 1:7.500

TAVOLA 6 – VINCOLI E LIMITAZIONI scala 1:7.500

TAVOLA 7 – DIMENSIONAMENTO DEL P. G. T. vigente
con individuazione degli ambiti oggetto di variante scala 1:7:500
TAVOLA 7 – DIMENSIONAMENTO DEL P. G. T. variata

TAVOLA 8 – CONSUMO DI SUOLO vigente
con individuazione degli ambiti oggetto di variante scala 1:7:500
TAVOLA 8 – CONSUMO DI SUOLO variata scala 1:7.500

Elaborati integrativi e modificativi del “Sistema della mobilità” del Documento di Piano introdotti dalla Variante al PGT 2011:

SISTEMA DELLA MOBILITÀ: STUDIO DEL TRAFFICO INDOTTO GENERATO DALL’ATP “L”

SISTEMA DELLA MOBILITÀ: RELAZIONE TECNICA – ALLEAGTO 1 – ANALISI DELLE FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

SISTEMA DELLA MOBILITÀ: TAVOLA 6 – TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
variata scala 1:7.500