



PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

Approvato con delibera C.C. n° 16 del 28/06/2013, pubbl. B.U.R.L. n° 52 del 27/12/2013

ai sensi della Legge Regionale 11 marzo 2005, n° 12 e ss. mm. e ii.

VARIANTE AL PIANO DEI SERVIZI ED AL PIANO DELLE REGOLE PER ADEGUAMENTO PREVISIONE "STRADA DEI CAVATORI"

CIG: Z0426B4221

ESTENSORE VARIANTE

Arch. Antonio Rubagotti

COLLABORATORI

Matteo Rizzi

Roberto Fiore

Relazione illustrativa della variante

Il Sindaco

Il Responsabile del Procedimento

Il Segretario

Adottato con delibera del C.C. n° del.....

Approvato con delibera del C.C. n° del.....

Pubblicato sul B.U.R.L. n° del.....

ESTENSORE P.G.T.

Arch. Agostino Baronchelli

2 0 1 9 (ns. rif. 409-U)



COMUNE DI MONTICHIARI
Comune di Montichiari
Protocollo N. 0006820/2019 del 11/02/2019

E

INDICE

1. INTRODUZIONE	3
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	4
3. SITUAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE DI MONTICHIARI.....	13
4. DESCRIZIONE SINTETICA DELLE PREVISIONI E DELLE MODIFICHE AL PGT VIGENTE.....	14
5. COMPATIBILITÀ DELLA VARIANTE	25
6. ELABORATI OPERATIVI DEL PGT IN VARIANTE.....	27
7. ALLEGATI PROPEDEUTICI ALLA COMPrensione DEGLI ESTRATTI DI PGT	27

1. INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la relazione illustrativa relativa alla variante al Piano di Governo del Territorio comunale vigente del comune di Montichiari, la cui storia urbanistica è dettagliata al successivo paragrafo 3.1.

Nello specifico, la variante interessa esclusivamente il Piano delle Regole ed il Piano dei Servizi del P.G.T. vigente e riguarda la modifica progettuale inerente l'opera pubblica denominata "Strada dei cavatori", intervento previsto come obbligo della Convenzione Quadro con il Comune di Montichiari a carico dei cavatori e smaltitori operanti sull'ATE 43 (rep. n. 727 del 18/12/2012). Tale opera risulta già integrata nel PGT con un tracciato lievemente differente da quello che, attraverso la presente variante, aggiorna le tavole operative di Piano. L'infrastruttura si attesta in fregio agli ambiti territoriali estrattivi in essere nel settore settentrionale del territorio amministrativo monteclarese, ad ovest della località Vighizzolo. Il progetto di merito consiste nella realizzazione delle opere di completamento della predetta Strada dei cavatori, in parte già realizzata sulla base del Progetto esecutivo redatto nel 1993, per evitare il traffico dei mezzi pesanti, diretti alle cave e discariche della zona.

La variante urbanistica all'oggetto del presente documento si rende necessaria in virtù dei contenuti del progetto, che modifica parzialmente il regime urbanistico delle aree interessate dall'infrastruttura e di quelle limitrofe alla stessa.

I contenuti della variante in oggetto sono rivolti al perfezionamento degli elaborati operativi dello strumento urbanistico comunale vigente funzionalmente all'attuazione delle previsioni di merito, adeguando di riflesso il quadro pianificatorio di contesto.

Come testimoniato dagli esiti delle analisi in capo alla presente relazione - illustrati a seguire - tenendo in debito conto le previsioni vigenti, già oggetto di valutazione congiuntamente al complesso del progetto del PGT comunale, le aree di intervento risultano del tutto conformi alle previsioni in variante sia per caratteristiche degli immobili che del loro contesto di inserimento, garantendo una totale sostenibilità delle proposte rispetto all'assetto urbanistico puntuale e generale. Sempre in relazione alla vigenza delle previsioni di massima relative al tracciato, la variante connessa alle previsioni infrastrutturali di merito garantisce la sostenibilità delle stesse rispetto ai contenuti della pianificazione sovraordinata, e, considerate le zone urbanistiche interessate dalle operazioni di perfezionamento della cartografia di Piano, non modifica il dimensionamento generale di Piano, né influisce significativamente sulla dotazione comunale di aree per servizi pubblici e di interesse pubblico o generale. Garantisce inoltre il rispetto delle disposizioni vigenti in materia di contenimento del consumo di suolo.

Rinviando ai contenuti delle diverse sezioni della presente relazione per il riscontro di quanto qui anticipato, si specifica che la procedura amministrativa applicabile, oltre a quella dell'art. 19 del DPR 327/2001, come sostituito dal Dlgs. 302/2002, è quella dell'articolo 13 della LR 12/2005 (e ss. mm. e ii.).

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il territorio amministrativo e censuario del comune di Montichiari si estende nel settore centrale della pianura bresciana, a sud est del capoluogo di provincia (Brescia), da cui dista circa 20 km. Montichiari si colloca lungo la direttrice Brescia-Mantova, ed è distante dal capoluogo mantovano circa 47 km. Il territorio comunale ha un'estensione di 81,19 kmq e confina con i comuni di Calcinato, Castiglione delle Stiviere (MN), Carpenedolo, Calvisano, Ghedi e Castenedolo. Montichiari può essere raggiunto da Brescia attraverso la tangenziale sud, in direzione lago di Garda. Per mezzo della rete autostradale, è raggiungibile percorrendo la A21, dall'uscita Manerbio, in direzione Montichiari-Lonato; percorrendo la A4, provenendo da Milano, si raggiunge il comune uscendo al casello Brescia Est e seguendo le indicazioni per Mantova; provenendo da Venezia, si raggiunge il comune uscendo al casello Desanzano d/G e seguendo le indicazioni per Castiglione delle Stiviere, seguendo infine le indicazioni per Brescia. In tema di connessioni risulta di rilevanza il fatto che sul territorio di Montichiari sia ubicato l'aeroporto "D'Annunzio" di Brescia-Montichiari, che conferisce al territorio importanza strategica a livello provinciale e - per quel che attiene al settore commerciale e produttivo - interregionale. Per quanto relativo al sistema della viabilità su gomma in genere – maggiormente attinente, seppure a livello puntuale, ai contenuti della presente variante – si rileva come il territorio comunale di Montichiari non sia attraversato da infrastrutture di tipo A (autostrade) e di tipo B (strade extraurbane principali). Strade extraurbane secondarie di competenza alla Provincia di Brescia, nel territorio di Montichiari, sono: la SP BS 236 (tratto a ovest di Montichiari, tratto di variante all'abitato e tratto di variante a sud-est); la SP BS 668 (tratto sud-ovest di Montichiari); la SP BS 343 (breve tratto a est, a confine con Castiglione delle Stiviere); la SP BS 567 (breve tratto a est); la SP 37; la SP 28. Strade extraurbane locali di competenza della Provincia di Brescia nel territorio montecclarese sono: la SP BS 668 (nel tratto a nord-est del paese); la SP 29; la SP BS 236 (il vecchio tratto a est del paese). Le strade racchiuse all'interno della delimitazione del centro abitato sono tutte di competenza del comune di Montichiari (essendo il numero di abitanti superiore a 10.000). Strade urbane di scorrimento non sono presenti in Montichiari. Strade urbane di quartiere sono: il tratto urbano di via Brescia; via Mantova; viale Marconi; via Tre Innocenti; viale Europa. Sono classificate strade interzonali (strade con funzioni intermedie tra strade urbane locali e le urbane di quartiere – introdotte nelle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione del Piano urbano del traffico): corso Martiri della Libertà; via Battisti (fino a intersezione con via Cavallotti); via Cavallotti (tratto a nord dell'intersezione con via Battisti); via S. Giovanni (strada che attraversa la frazione di Vighizzolo); via Campagna di Castiglione (strada che attraversa la frazione di Novagli di Sopra); via Novagli Campagna, via Mazzini, via Erculiani (strade che attraversano Novagli di Sotto). Le strade urbane locali costituiscono la rete urbana che collega fra loro le varie zone residenziali e le strade urbane di quartiere. La rete urbana locale è costituita esclusivamente da strade a servizio diretto degli edifici. Attraverso tale rete si svolgono gli spostamenti motorizzati, in origine o in destinazione, e gli spostamenti pedonali, con l'esclusione del traffico pesante e dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.

In tema di mobilità, l'infrastruttura all'oggetto dei contenuti della presente variante riveste importanza locale che, per quanto strategica in relazione alle economie locali, risulta di sostegno a realtà puntualmente circoscritte. L'infrastruttura si inserisce infatti nel settore settentrionale del territorio comunale di Montichiari, nei pressi del

confine amministrativo con il contermino comune di Calcinato. Il tracciato lambisce in lato orientale gli ambiti territoriali estrattivi presenti sul territorio extraurbano monteclarese ad ovest del nucleo di Vighizzolo ed ad est della c.d. Fascia d'Oro, al confine con il comune di Castenedolo (ad ovest).

Nel complesso, il tracciato si sviluppa su terreni pianeggianti e per tratti rettilinei, ricalcando per quanto possibile – come già detto - la viabilità esistente.

Lungo il nuovo tracciato non si rilevano particolari condizioni di criticità legati ad elementi laterali, nei pressi delle curve e delle rotatorie, che ostacolano la visibilità.

A seguire si rappresenta la conformazione del tracciato mediante elaborazioni grafiche sull'ortofotocarta del territorio comunale; se ne documenta altresì lo stato di fatto attraverso documentazione fotografica (*Google Maps*, 2019).



Localizzazione del tracciato rispetto ai nuclei urbani di Montichiari e Calcinato, su ortofotocarta in scala 1:50.000



Sovrapposizione del tracciato su ortofotocarta del territorio comunale



Vista della strada esistente – provenendo da via Brescia - in prossimità dell'innesto del progetto viario in disamina



Vista lungo l'infrastruttura esistente, in direzione sud-nord, all'altezza dell'innesto del progetto viario in disamina



Percorrendo l'infrastruttura esistente, lungo il tratto oggetto di interventi di riqualificazione e potenziamento



Percorrendo l'infrastruttura esistente, lungo il tratto oggetto di interventi di riqualificazione e potenziamento



L'infrastruttura esistente, all'altezza della prima rotatoria (da via Brescia) oggetto di riqualificazione e miglioramento



L'infrastruttura esistente, percorrendo la prima rotatoria (da via Brescia) oggetto di riqualificazione e miglioramento



Uscita dalla prima rotatoria (da via Brescia) oggetto di riqualificazione



Vista dal tracciato esistente oggetto di riqualificazione e potenziamento



Vista dal tracciato esistente oggetto di riqualificazione e potenziamento, all'altezza della prima rotatoria di previsione



Vista dal tracciato esistente oggetto di riqualificazione e potenziamento, fra la prima e la seconda rotatoria di previsione



Vista aerea del tracciato esistente, nel tratto fra la seconda e la terza rotonda di previsione



Vista (da via San Giovanni) del punto di innesto della rotonda di collegamento fra il tracciato e via San Giovanni

3. SITUAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE DI MONTICHIARI

Il comune di Montichiari è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 16 del 28 giugno 2013, efficace a seguito della pubblicazione sul BURL - Serie Avvisi e Concorsi - n. 52 del 27 dicembre 2013.

Il PGT originario è stato aggiornato con una variante al Piano delle Regole approvata con Delibera di Consiglio comunale n. 2 del giorno 11 febbraio 2015, efficace a seguito della pubblicazione sul BURL - Serie Avvisi e Concorsi - n. 16 del 15 aprile 2015. Ulteriormente, lo strumento urbanistico comunale è stato oggetto di successiva variante al Piano delle Regole approvata con Delibera di Consiglio comunale n. 16 del giorno 25 luglio 2017, efficace a seguito della pubblicazione sul BURL - Serie Avvisi e Concorsi - n. 39 del 27 settembre 2017.

Successivamente il PGT comunale veniva fatto oggetto di una variante generale interessante i tre atti di Piano (Documento di Piano, Piano dei Servizi e Piano delle Regole) approvata con Delibera di Consiglio comunale n. 2 del giorno 28 febbraio 2018, efficace a seguito della pubblicazione sul BURL - Serie Avvisi e Concorsi - n. 16 del 18 aprile 2018.

A tale variante generale seguiva una variante al PdS ed al PdR connessa all'approvazione del Piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari, avvenuta in data 21 dicembre 2017 con Delibera di Consiglio comunale n. 48, pubblicata sul BURL – Serie Avvisi e Concorsi – n. 9 del 28 febbraio 2018.

Alla data di redazione del presente documento constano essere in itinere i procedimenti di variante sottonotati:

- variante puntuale al PGT finalizzata alla realizzazione della rotatoria in località Tre Aranci, approvata in data 29 ottobre 2018 con Delibera di Consiglio comunale n. 42;
- variante al PGT del comune di Montichiari mediante procedura di cui al DPR 160/2010 – SUAP per ampliamento del mangimificio della Comazoo s.c.a.r.l., approvata in data 20 dicembre 2018 con Delibera di Consiglio comunale n. 68.

Con inerenza alla presente variante si specifica che la procedura amministrativa applicabile, oltre a quella dell'art. 19 del DPR 327/2001, come sostituito dal Dlgs. 302/2002, è quella dell'articolo 13 della LR 12/2005 (e ss. mm. e ii.).

4. DESCRIZIONE SINTETICA DELLE PREVISIONI E DELLE MODIFICHE AL PGT VIGENTE

L'opera infrastrutturale all'oggetto della presente variante si attesta lungo la c.d. zona cave del settore settentrionale del territorio montecolare, ed ad est della c.d. Fascia d'Oro, nei pressi del confine amministrativo con il contermino comune di Calcinato. Il tracciato lambisce in lato orientale gli ambiti territoriali estrattivi presenti sul territorio extraurbano montecolare, dividendoli dalle zone agricole poste fra questi ed il nucleo abitato di Vighizzolo; nel proprio tratto conclusivo, la strada arriva al confine con il comune di Castenedolo, costeggiandolo per un breve tratto, fino alla confluenza con via San Giovanni, che attraversa Vighizzolo ed entra nel territorio del predetto comune contermino.

La previsione infrastrutturale risulta già prevista dal PGT vigente, ancorché con andamento e caratteristiche lievemente differenti. Il tracciato, progettato in relazione alle peculiari tipologie di traffico connesse alle attività estrattive, ricalca – ove possibile – il sedime stradale preesistente, potenziandolo in termini dimensionali e costruttivi.

Le innovazioni relative all'andamento del tracciato sono di limitata entità ed attengono ad un breve tratto verso l'ultimo quarto della strada, in direzione nord; sono essenzialmente volte a fluidificare il transito veicolare pesante che, percorrendo l'infrastruttura, confluisce – in direzione sud-ovest - sulla SP236 (via Brescia) e – in direzione nord-est – su via San Giovanni.

Sempre al fine di migliorare i flussi di traffico, rispetto all'infrastruttura recepita nel PGT vigente, il tracciato del progetto inserisce 4 nuove rotatorie funzionali sia agli accessi in sicurezza agli ambiti estrattivi, sia alle intersezioni in sicurezza con il sistema della viabilità esistente (nel complesso, lungo il tracciato, le rotatorie previste sono 6).

La variante urbanistica in oggetto consiste, nella sostanza, nel recepimento presso le cartografie di Piano del nuovo tracciato e nel contestuale adeguamento delle zone urbanistiche in fregio all'infrastruttura; ciò sia in relazione ai sedimi stradali modificati in ordine alle nuove rotatorie inserite, sia procedendo alla coerenza delle zone urbanistiche presso le rotatorie già previste che – a livello grafico – erano state recepite nelle cartografie operative di Piano vigenti in sola sovrapposizione allo stato di fatto.

Ulteriormente, la variante urbanistica tiene conto delle coerenze delle destinazioni delle aree in relazione alle variazioni del tracciato, ridefinendo i limiti – nella sostanza – degli azionamenti di tipo agricolo a ridosso dello stesso. E' quest'ultimo – ad esempio - il caso della modifica al tracciato vigente all'altezza della terza (provenendo dall'intersezione dell'infrastruttura con via San Giovanni) rotatoria di nuova previsione.

A livello di assetto urbanistico complessivo, le modifiche apportate al regime urbanistico delle aree contestuali all'infrastruttura in relazione all'adeguamento delle previsioni di merito può ritenersi pressoché ininfluenza; infatti, intervenendo quasi esclusivamente presso aree di tipo agricolo, le previsioni non modificano il dimensionamento generale di Piano, né la dotazione di aree e strutture per servizi pubblici e di interesse pubblico o generale.

Parimenti, però, l'esatta localizzazione del tracciato presso le cartografie operative di Piano risulta indispensabile ai fini dell'individuazione dei vincoli preordinati all'esproprio dei suoli privati e, quindi, ai fini realizzativi dell'opera.

Per quanto di lieve entità, si procede – a seguire – a rappresentare graficamente le aree effettivamente interessate da variante urbanistica per effetto del nuovo livello di progettazione dell'opera in oggetto.

Recependo la previsione infrastrutturale in oggetto, sono state modificate le tavole operative del Piano delle Regole di merito in osservanza alla metodologia pianificatoria utilizzata con la predisposizione del PGT originario. In particolare, anche in questo caso, l'opera viabilistica di progetto viene integrata nella base cartografica delle cartografie di Piano e coerenziata con la stessa, rappresentando lo stato di progetto. Sempre in ordine alla metodologia rappresentativa e pianificatoria del PGT, i sedimi stradali sono rappresentati come “zona bianca”, mentre in virtù dell'introduzione dell'infrastruttura si è proceduto a coerenziare l'azzonamento all'intorno dell'opera, estendendo al limite della stessa le zone urbanistiche già individuate dal PGT vigente. Si precisa che tali zone attengono tutte alla disciplina del Piano delle Regole.

La variante, inoltre, non comporta modifiche alle Norme Tecniche di Attuazione del PGT vigente.

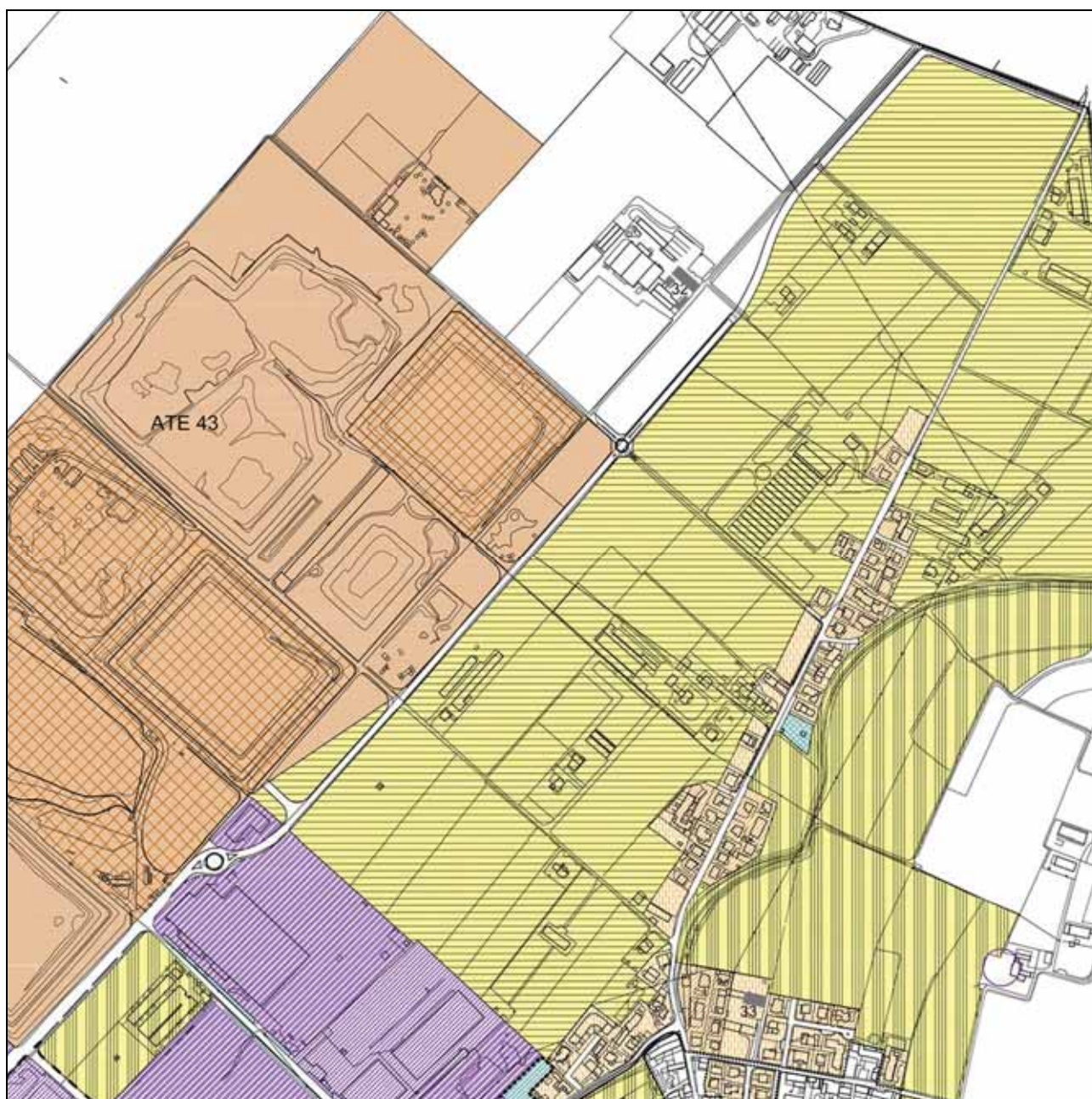
Complessivamente, le singole destinazioni urbanistiche coinvolte nelle azioni di variante connesse all'inserimento del tracciato ed al conseguente adeguamento delle aree all'intorno sono:

- zona D2 “Produttiva realizzata con PA”;
- zona D6 “Produttiva speciale – Cave”;
- zona E1 “Agricola produttiva”;
- zona E3 “Agricola di valenza paesistico-ambientale”.

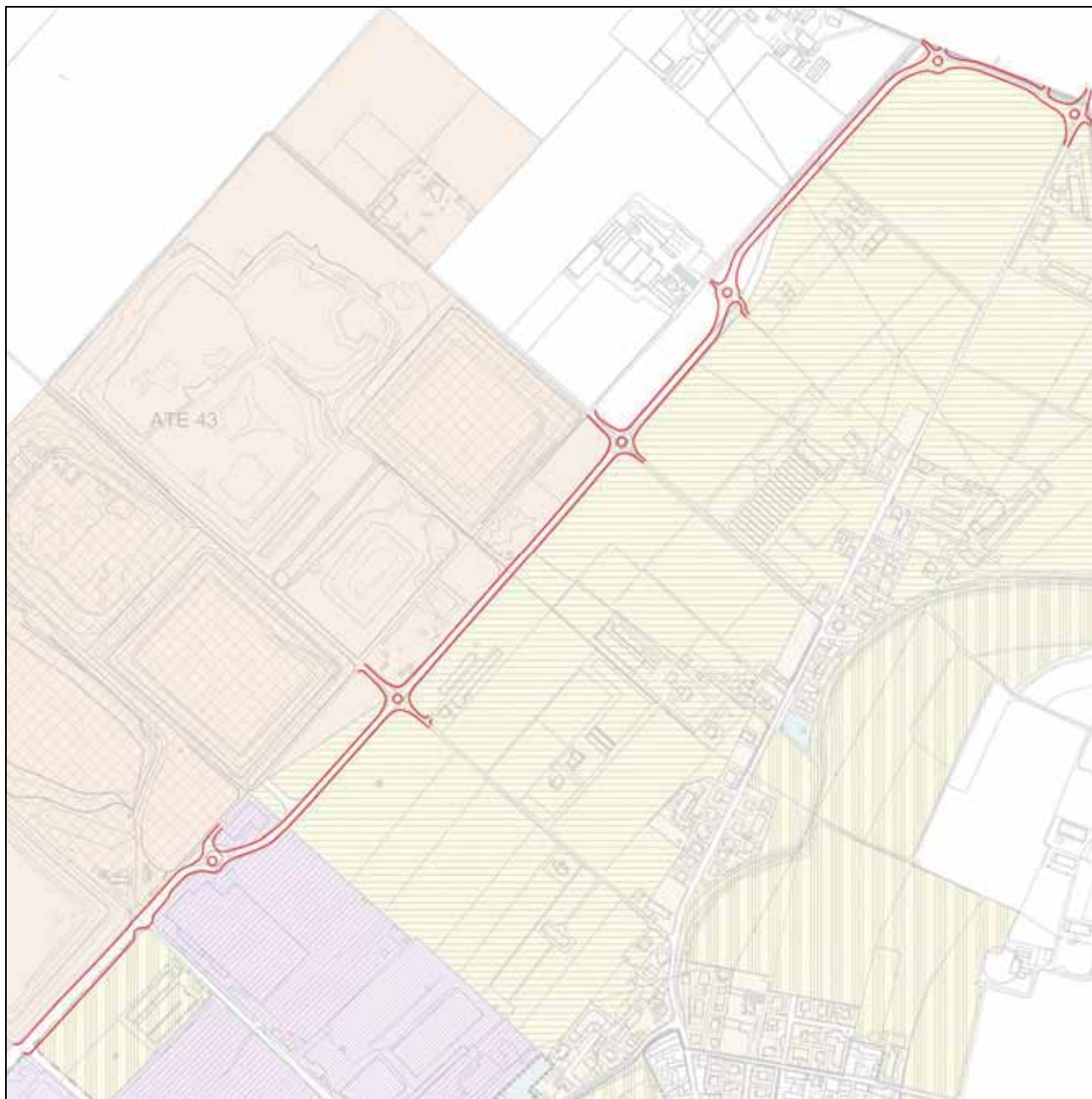
Rinviando alle considerazioni del successivo paragrafo 5, si rileva che, in relazione alla loro natura ed ai sensi dei contenuti del PGT vigente, le variazioni areali alle predette zone urbanistiche non sono significative rispetto all'incidenza della variante sul dimensionamento generale di Piano, alla dotazione di aree per servizi pubblici e di interesse pubblico o generale, al bilancio del Piano dei Servizi ed al tema del consumo di suolo; pertanto le predette variazioni non vengono qui quantificate in quanto non significative.

In merito al tema del consumo di suolo, si precisa che le rettifiche alla consistenza delle zone D2 attigue al tracciato (vedasi rappresentazioni di dettaglio a seguire) non comportano consumo di suolo in quanto intervengono in ambiti di suolo urbanizzato così classificato in ordine allo stato di fatto dei sedimi stradali esistenti.

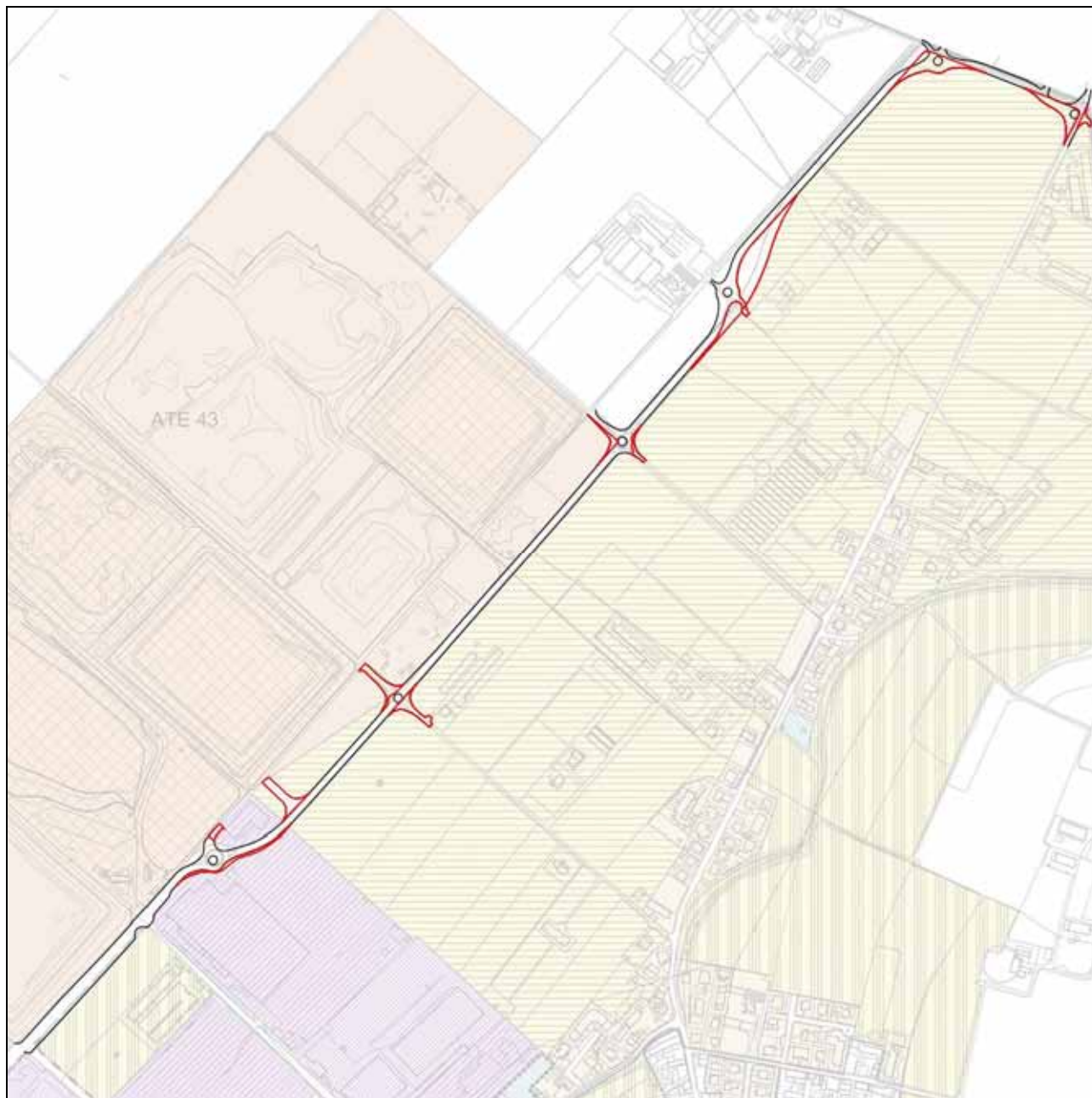
Ai fini della comprensione delle modifiche di merito, si precisa che le elaborazioni grafiche a seguire che individuano l'infrastruttura nel suo insieme sono riprodotte su estratti delle tavole del Piano delle Regole C.3.19 “Ambiti e zone”, nella loro versione vigente e variata; per necessità di rappresentazione, tali estratti possono essere riportati *fuori scala*; si rimanda in ogni caso alle cartografie di Piano variate allegate alla presente relazione e costituenti parte integrante e sostanziale della variante in oggetto.



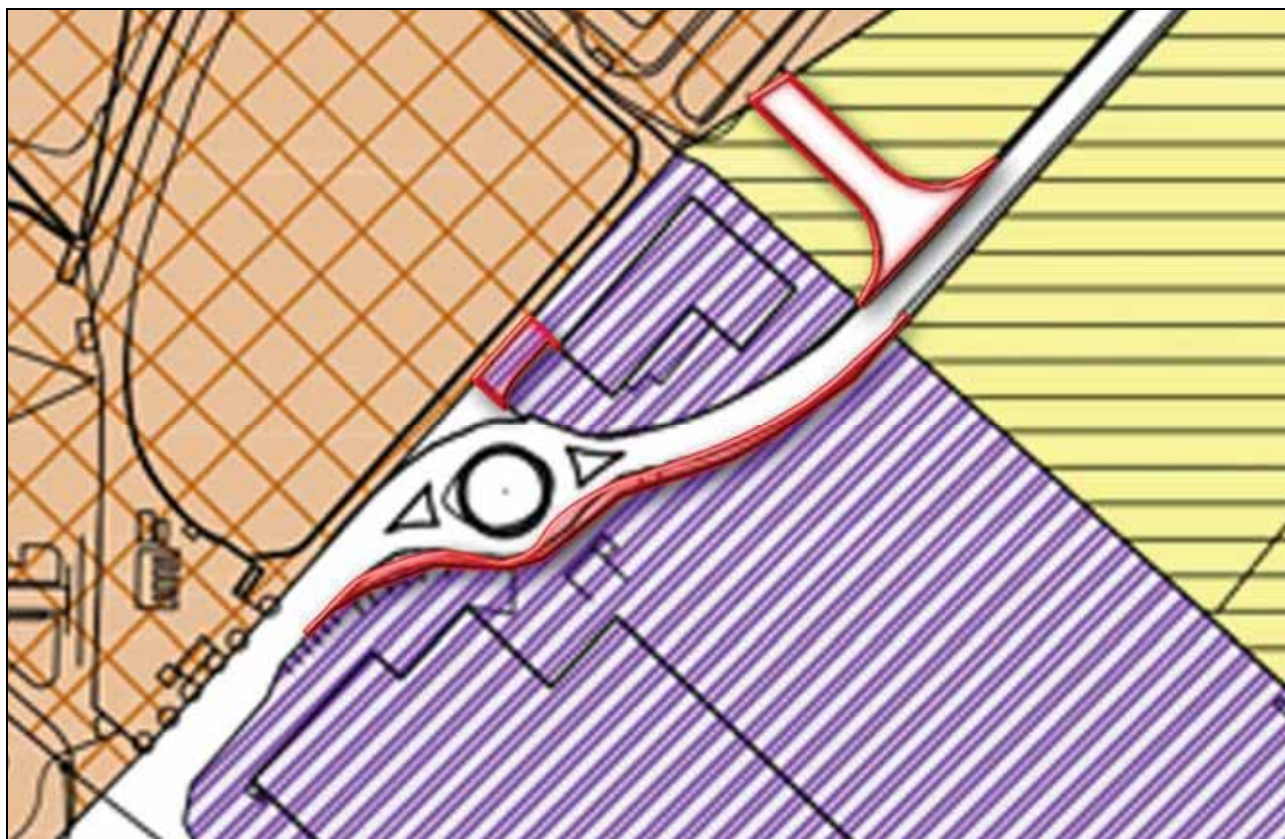
Estratto della tavola “Ambiti e zone” del Piano delle Regole del PGT vigente relativo all’intorno del contesto di inserimento delle previsioni infrastrutturali all’oggetto della variante – Rappresentazione fuori scala ai fini illustrativi



Elaborazione dell'estratto della tavola "Ambiti e zone" del Piano delle Regole del PGT vigente relativo all'intorno del contesto di intervento con rappresentazione (in rosso) delle previsioni infrastrutturali all'oggetto della variante – Rappresentazione fuori scala ai fini illustrativi



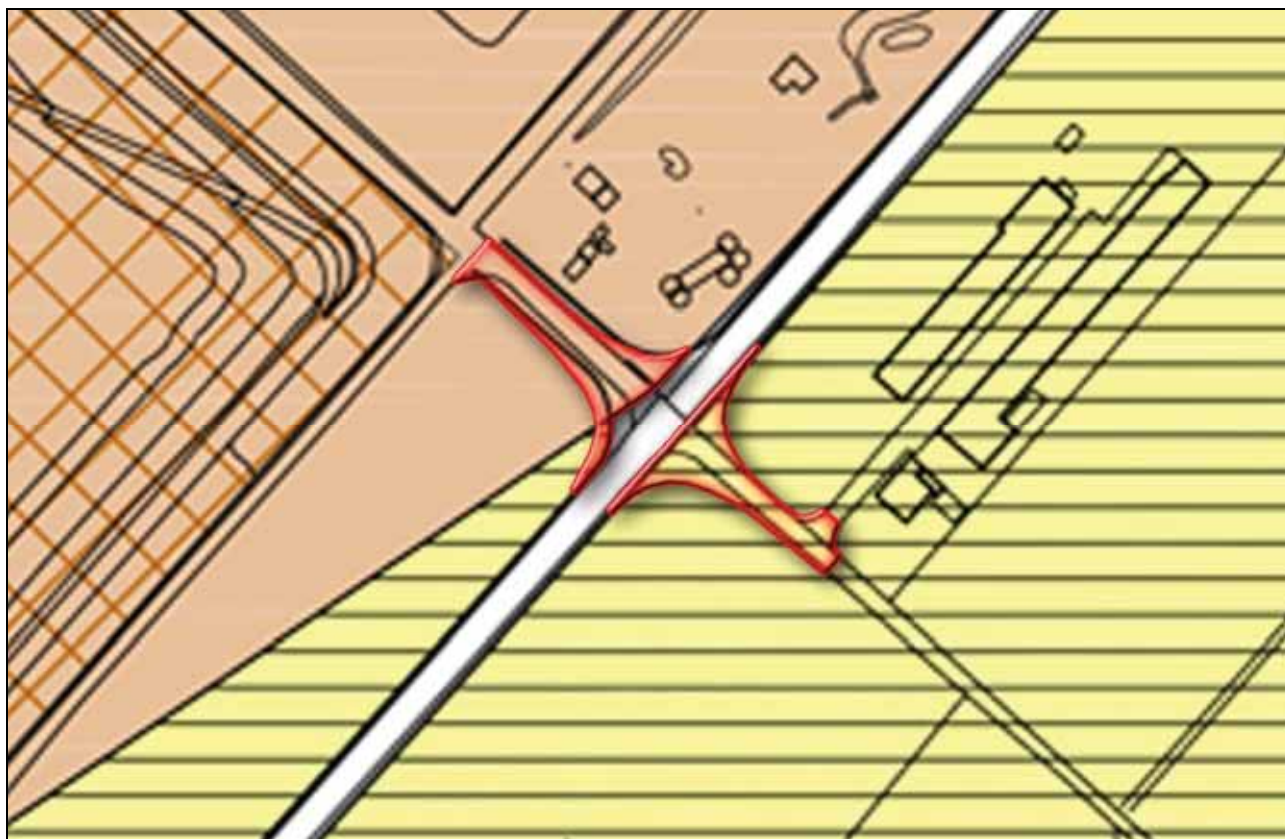
Elaborazione dell'estratto della tavola "Ambiti e zone" del Piano delle Regole del PGT vigente relativo all'intorno del contesto di intervento con rappresentazione (in nero) delle previsioni infrastrutturali all'oggetto della variante ed individuazione (in rosso) delle aree oggetto di coerenza urbanistica per effetto del nuovo tracciato (tavola d'insieme) – Rappresentazione fuori scala ai fini illustrativi



Estratto tavola "Ambiti e zone" del PdR vigente (1:2000) con individuazione delle aree oggetto di variante



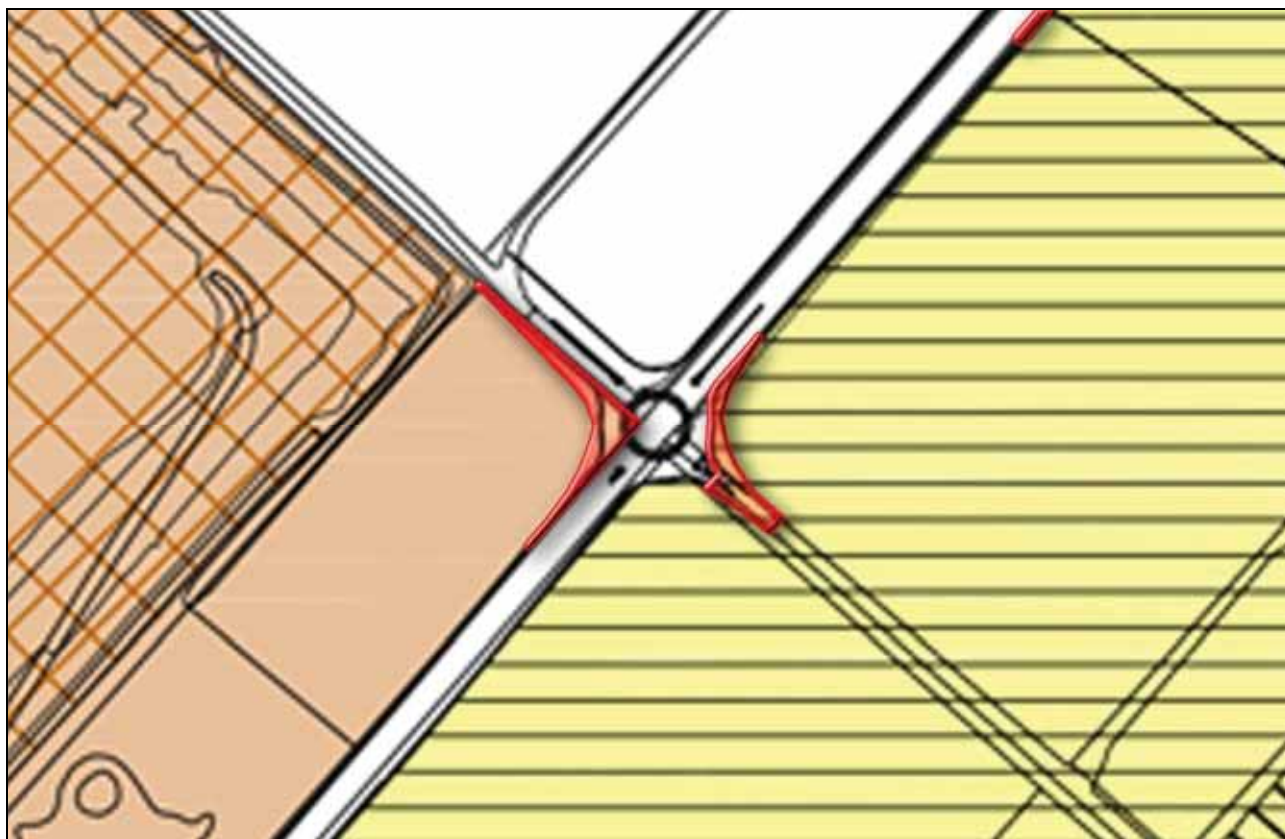
Estratto tavola "Ambiti e zone" del PdR variato (1:2000)



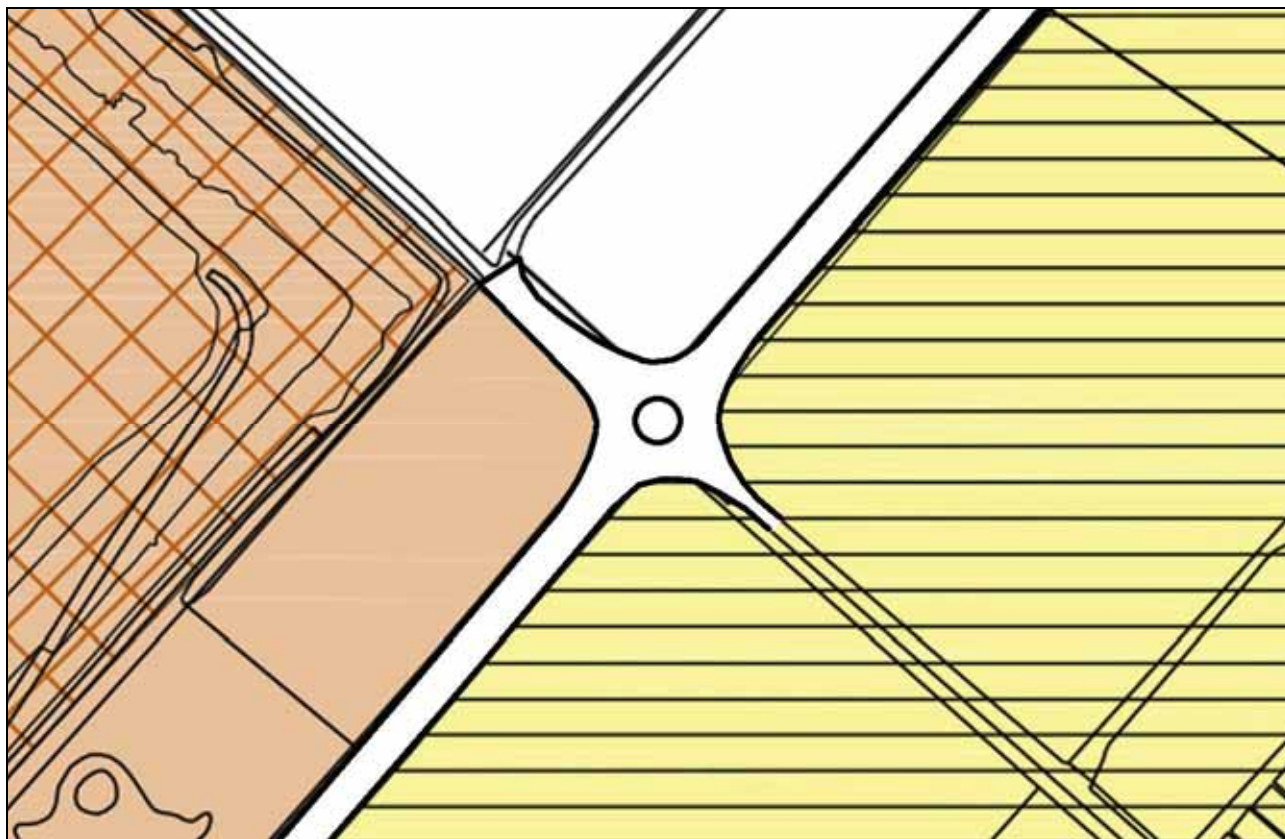
Estratto tavola "Ambiti e zone" del PdR vigente (1:2000) con individuazione delle aree oggetto di variante



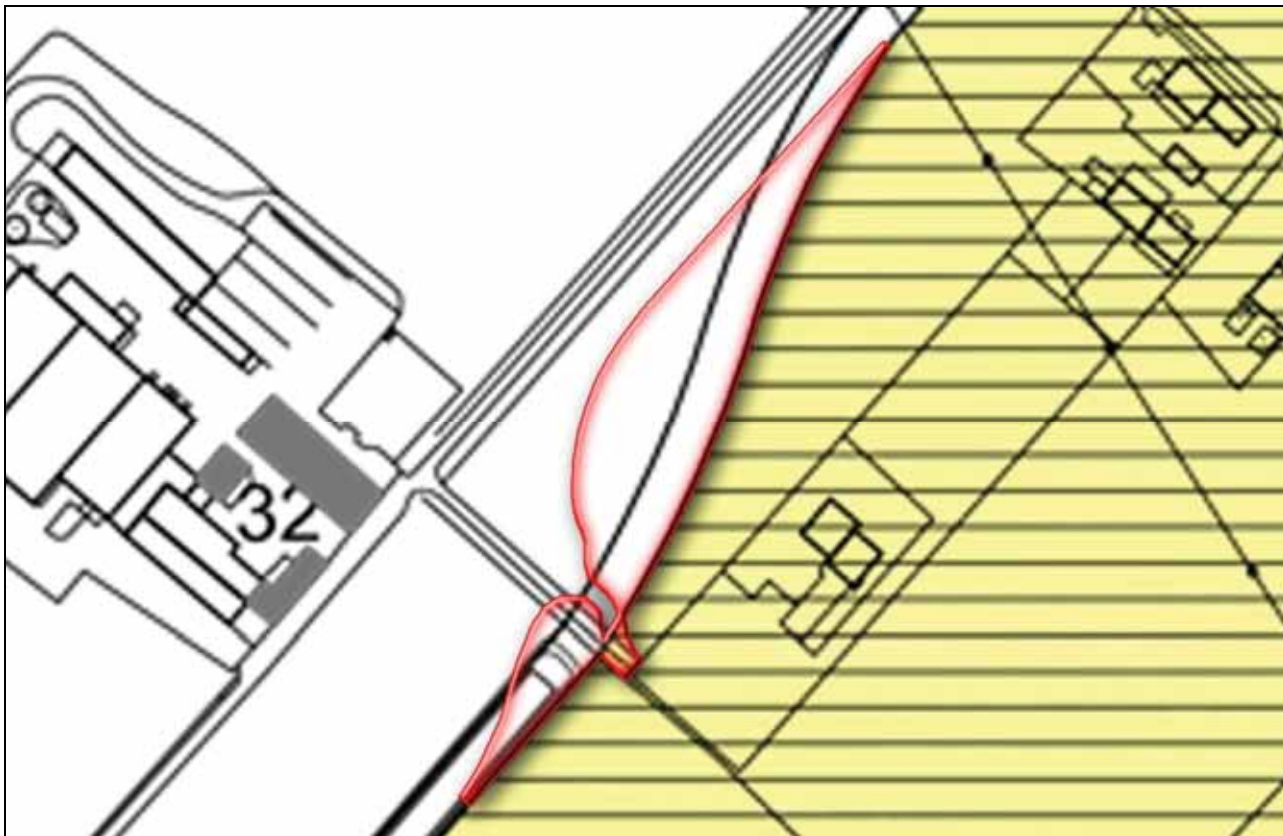
Estratto tavola "Ambiti e zone" del PdR variato (1:2000)



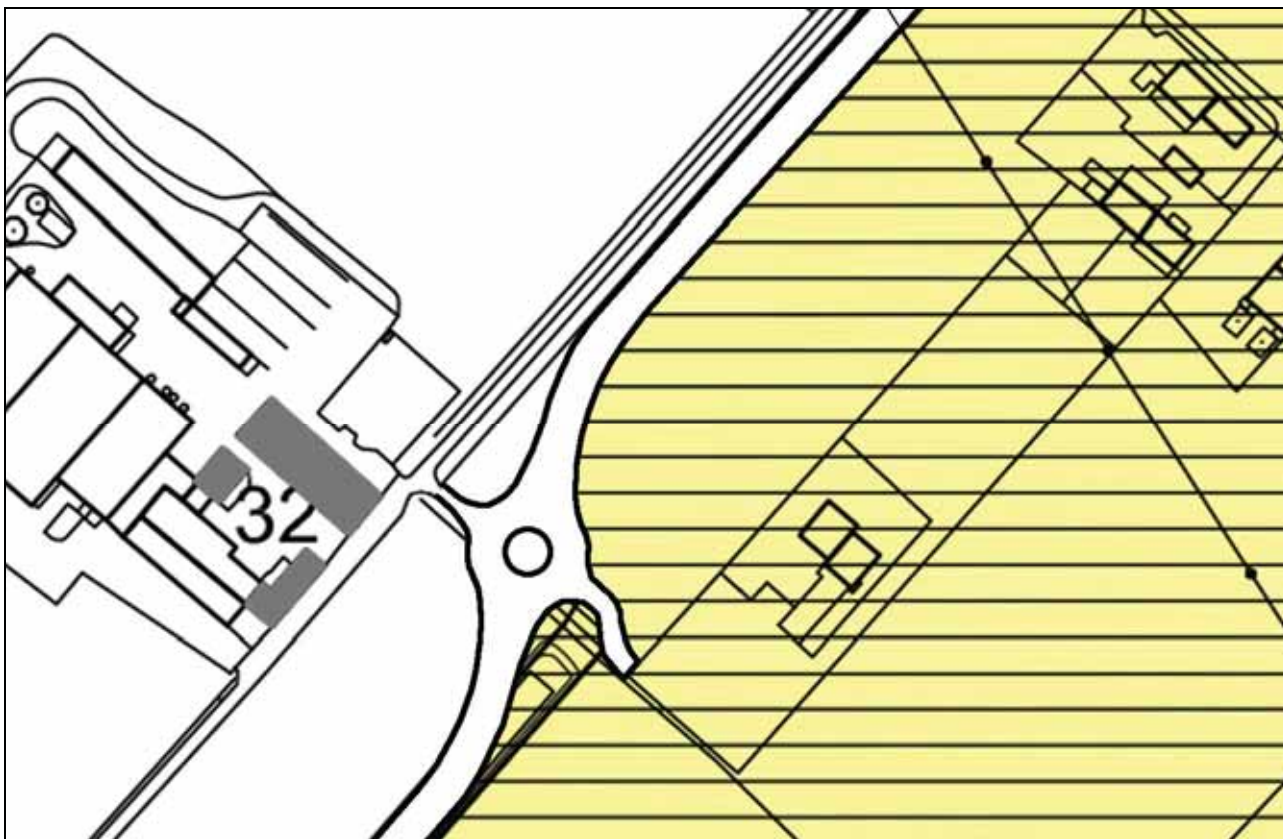
Estratto tavola "Ambiti e zone" del PdR vigente (1:2000) con individuazione delle aree oggetto di variante



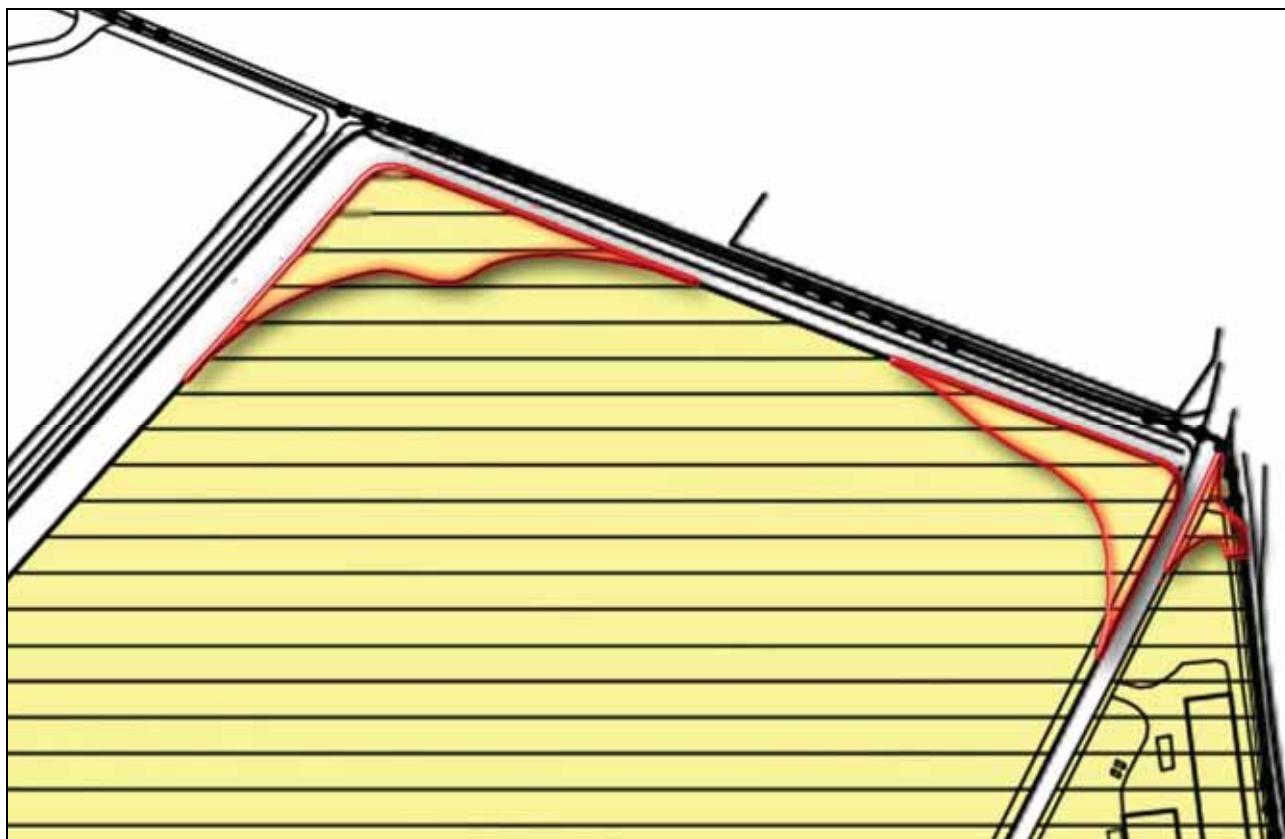
Estratto tavola "Ambiti e zone" del PdR variato (1:2000)



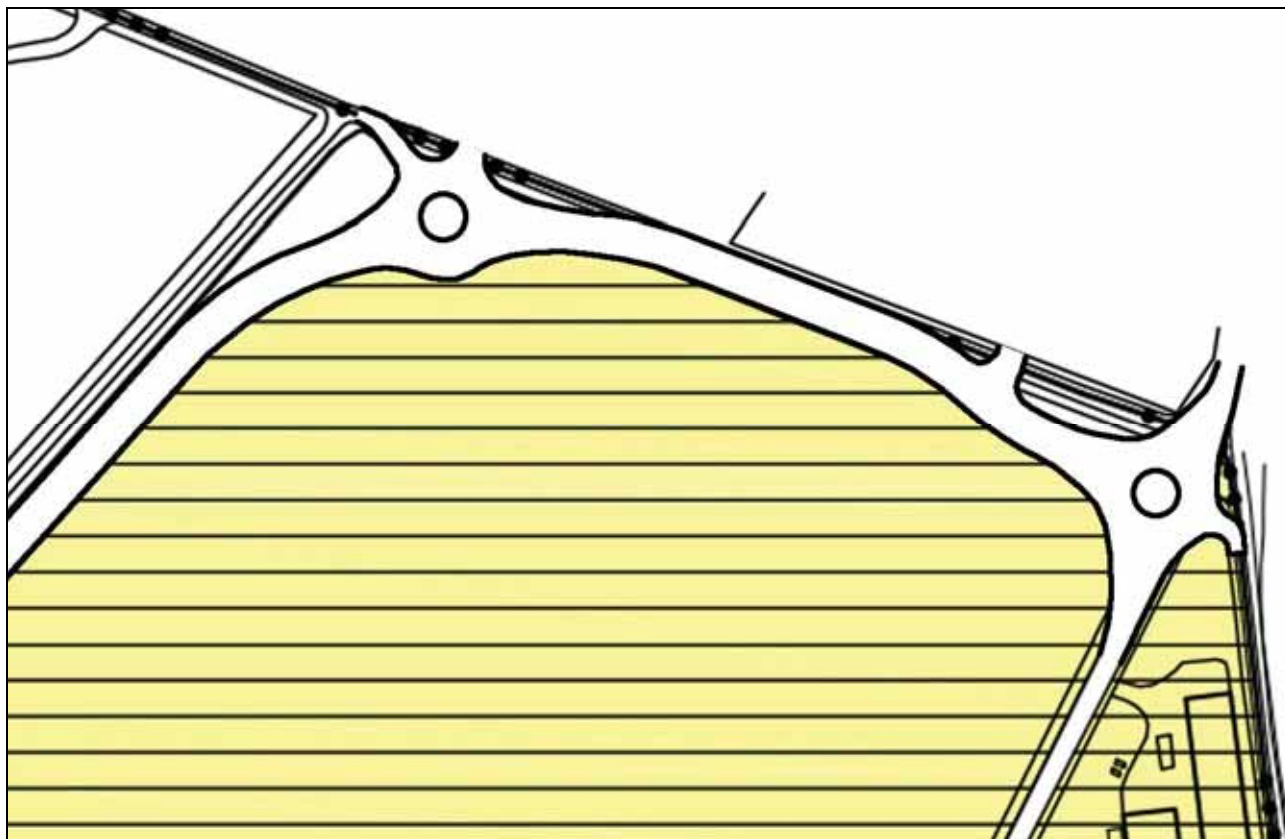
Estratto tavola “Ambiti e zone” del PdR vigente (1:2000) con individuazione delle aree oggetto di variante



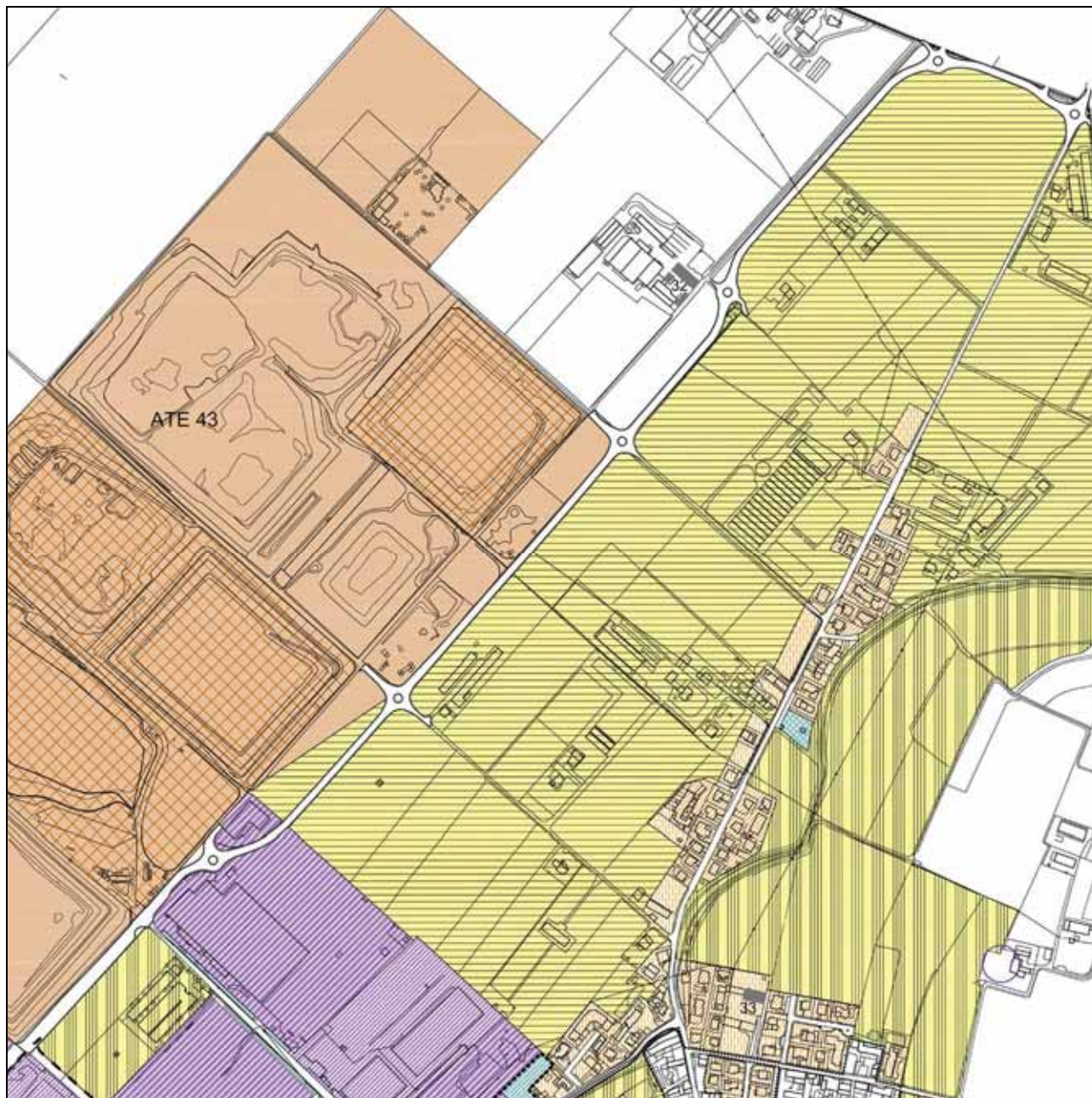
Estratto tavola “Ambiti e zone” del PdR variato (1:2000)



Estratto tavola “Ambiti e zone” del PdR vigente (1:2000) con individuazione delle aree oggetto di variante



Estratto tavola “Ambiti e zone” del PdR variato (1:2000)



*Estratto relativo all'intorno del contesto di inserimento delle previsioni infrastrutturali all'oggetto della variante della tavola "Ambiti e zone" del Piano delle Regole del PGT **in variante** – Rappresentazione fuori scala ai fini illustrativi*

5. COMPATIBILITÀ DELLA VARIANTE

Con riferimento ai contenuti di prevalenza e/o indirizzo dello strumento pianificatorio regionale vigente (PTR della Lombardia) si rileva, nel merito dei contenuti della variante in oggetto, che l'infrastruttura di previsione risulta – nella sostanza – già integrata nelle previsioni del vigente strumento urbanistico del comune di Montichiari; come già novellato nel corso della presente relazione, rispetto al tracciato sostanzialmente nelle cartografie operative del PGT vigente, la variante apporta modifiche localizzate che, per quanto significative nel merito della funzionalità dell'infrastruttura e dell'operatività delle previsioni, possono ritenersi del tutto influenti rispetto ai contenuti della pianificazione sovraordinata di livello regionale. Per quel che riguarda in generale le attemperanze cui è tenuto l'Ente locale rispetto alle verifiche di compatibilità del proprio strumento urbanistico rispetto ai contenuti di quello regionale, si evidenzia come il comune di Montichiari venne inserito nell'elenco regionale degli Enti locali tenuti all'invio in Regione del proprio PGT per l'ottenimento di opportuno parere di compatibilità in seguito all'aggiornamento 2012-2013, in relazione alle previsioni del Piano Territoriale Regionale d'Area dell'aeroporto G. D'Annunzio. Successivamente, con l'aggiornamento 2014, la Regione individuava presso il territorio amministrativo montecelarese, un ulteriore obiettivo prioritario afferente al sistema della mobilità, e nello specifico relativo alla tratta Alta Capacità/Alta Velocità Milano-Verona. Con l'aggiornamento del 2017, Montichiari veniva depennato dagli elenchi regionali in trattazione.

Rispetto al rapporto delle previsioni in disamina con lo strumento pianificatorio provinciale vigente (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brescia), si ricorda che ai sensi dell'articolo 18, comma 2, della LR 12/05 le previsioni del PTCP con valenza prescrittiva e prevalente sugli atti del PGT sono quelle in materia di tutela dei beni ambientali e paesaggistici, l'indicazione della localizzazione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità di interesse sovracomunale, l'individuazione degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, nonché le indicazioni per le aree soggette a tutela o classificate a rischio idrogeologico o sismico delle opere prioritarie di sistemazione e consolidamento. Anche in questo caso, per quanto attiene ai contenuti della presente variante e del loro rapporto con il PTCP di riferimento si ribadisce che l'infrastruttura di progetto risulta – nella sostanza – già integrata nelle previsioni del vigente strumento urbanistico del comune di Montichiari e che, come già novellato nel corso della presente relazione, rispetto al tracciato sostanzialmente nelle cartografie operative del PGT vigente, la presente variante apporta modifiche localizzate che, per quanto significative nel merito della funzionalità dell'infrastruttura e dell'operatività delle previsioni, possono ritenersi del tutto influenti rispetto ai contenuti della pianificazione provinciale. Tenuti in debito conto i contenuti del PTCP con caratteristiche di prevalenza rispetto alla pianificazione locale, si rileva che – a livello paesistico – le proposte non modificano sostanzialmente le previsioni già in vigore, con conseguente irrilevanza rispetto ad eventuali impatti già attesi, che peraltro non constano sussistere in relazione al sistema della viabilità che ricalca, modificandoli puntualmente in modo lieve, tracciati esistenti o in corso di realizzazione. Per quel che attiene strettamente la prevalenza del PTCP rispetto alle previsioni infrastrutturali si evidenzia come quanto all'oggetto della presente variante riguardi il sistema viario di livello locale. Infine, rilevato che il tracciato – per quanto,

come già detto, già previsto nella sostanza – interviene presso ambiti agricoli di interesse strategico, si sottolinea la non sussistenza della necessità di procedere a richiesta di variante al PCTP in ragione dei contenuti dell'articolo 75 delle NTA provinciali vigenti in ragione dei disposti del relativo comma 3, lettera a).

Ai sensi della LR 31/2014 e ss. mm. e ii. ed in particolare alle definizioni del comma 1, lettera c dell'art. 2, la presente variante non comporta consumo di suolo in quanto riguarda l'adeguamento funzionale di un'infrastruttura viaria di livello comunale.

In ragione di ciò, con specifico riferimento alla normativa vigente in materia di consumo di suolo, la variante garantisce un bilancio ecologico non superiore a zero.

Per quanto attiene all'incidenza delle previsioni sull'assetto generale del PGT vigente, rimandando alle considerazioni di merito svolte in precedenza, si evidenzia in questa sede che, pur riguardando opere di interesse pubblico, in relazione alle variazioni all'assetto urbanistico del PGT vigente proposte dalla variante, la stessa non modifica – ai fini delle computazioni di natura urbanistica in osservanza alla metodologia pianificatoria dello strumento urbanistico comunale vigente - la dotazione di aree ed attrezzature per servizi pubblici e di interesse pubblico o generale. In virtù della convenzione quadro di riferimento, le previsioni non incidono nel bilancio del Piano dei Servizi vigente.

Parimenti, le previsioni di cui alla presente variante non incidono sul dimensionamento generale di Piano, così come delineato dal PGT vigente.

6. ELABORATI OPERATIVI DEL PGT IN VARIANTE

A seguito della presente variante, i seguenti documenti integrano e/o sostituiscono gli elaborati operativi del PGT vigente.

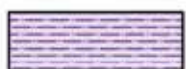
- Relazione illustrativa della variante;
- Tavola Piano delle Regole C.2.1 “Ambiti e zone” variata, scala 1:5.000;
- Tavola Piano delle Regole C.3.3 “Ambiti e zone” variata, scala 1:2.000;
- Tavola Piano dei Servizi B.5.1 “Individuazione dei servizi esistenti e di progetto” variata, scala 1:5.000.

Con riferimento ai propri contenuti grafici, la presente Relazione illustrativa costituisce il riferimento per l'individuazione cartografica puntuale degli ambiti di variante, non efficacemente rappresentabili – in virtù della dimensione delle singole aree – presso la cartografia unica del PdR.

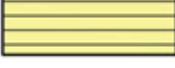
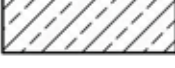
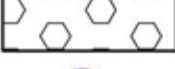
7. ALLEGATI PROPEDEUTICI ALLA COMPrensIONE DEGLI ESTRATTI DI PGT

Per maggiore comprensione delle elaborazioni grafiche inserite nella presente relazione si riportano a seguire le legende delle cartografie operative del PdR vigente.

AMBITI DEL PIANO DELLE REGOLE

NUCLEI DI ANTICA FORMAZIONE		ZONA A1 - CENTRO STORICO
		ZONA A2 - BORGHETTI STORICI
	 1 - 31	A3 - CASCINE STORICHE con valenza tipologica ed architettonica
	 32 - 63	A4 - CASCINE STORICHE con valenza tipologica
AMBITI RESIDENZIALI		ZONA B1 - INTENSIVA
		ZONA B2 - SEMINTENSIVA
		ZONA B3 - SEMINTENSIVA INFRASTRUTTURATA
		ZONA B4 - SEMINTENSIVA REALIZZATA CON P.U.A.
		ZONA B5 - AD ALTA COMMISSIONE FUNZIONALE
		ZONA C1 - DI ESPANSIONE
		ZONA C2 - DI ESPANSIONE CON EDILIZIA CONVENZIONATA
		ZONA C3 - DI ESPANSIONE CONFERMATA
		ZONA C4 - DI ESPANSIONE IN ATTUAZIONE
		ZONA D0 - PRODUTTIVA DI CONTENIMENTO
AMBITI PER ATTIVITA' ECONOMICHE		ZONA D1 - PRODUTTIVA DI COMPLETAMENTO
		ZONA D2 - PRODUTTIVA REALIZZATA CON P.A.
		ZONA D3 - PRODUTTIVA DI ESPANSIONE CONFERMATA
		ZONA D4 - COMMERCIALE E DIREZIONALE ESISTENTE
		ZONA D5 - COMMERCIALE E DIREZIONALE DI ESPANSIONE CONFERMATA
	 ATE N.	ZONA D6 - PRODUTTIVA SPECIALE - CAVE
		ZONA D7 - PRODUTTIVA SPECIALE - DISCARICHE

AMBITI AGRICOLI

	ZONA D8 - AGRO-INDUSTRIALE
	ZONA VP- VERDE PRIVATO
	ZONA E1 - AGRICOLA PRODUTTIVA
	ZONA E2 - AGRICOLA DI SALVAGUARDIA
	ZONA E3 - AGRICOLA DI VALENZA PAESISTICO-AMBIENTALE
	ZONA E4 - AGRICOLA DI SALVAGUARDIA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO
	ZONA E5 - AGRICOLA DI SALVAGUARDIA PER AMBITO T3 DEL PTRAM
	EDIFICI IN ZONA "E" NON PIU' ADIBITI ALL'AGRICOLTURA

AMBITI DEL PIANO DEI SERVIZI

	ZONA SP - AREE PER SERVIZI PUBBLICI DI SCALA LOCALE
	ZONA ST - AREE PER SERVIZI TECNOLOGICI
	ZONA F - AREE PER SERVIZI PUBBLICI DI SCALA SOVRACOMUNALE
	ZONA F5 - AEROPORTO
	ZONA VSA.1 di SALVAGUARDIA AMBIENTALE - PARCO DEL CHIESE EST
	ZONA VSA.2 di SALVAGUARDIA AMBIENTALE - PARCO DEL CHIESE OVEST
	ZONA VSA.3 di SALVAGUARDIA AMBIENTALE - PARCO DELLE COLLINE MORENICHE

AMBITI DEL DOCUMENTO DI PIANO

	AMBITI DI TRASFORMAZIONE
	ZONE SOTTOPOSTE A PIANO ATTUATIVO
	ZONE SOTTOPOSTE A PIANO DI RECUPERO
	ZONA SOTTOPOSTA A PIANO INTEGRATO DI INTERVENTO
	ZONA SOTTOPOSTA A PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO
	LIMITE RISPETTO CIMITERIALE
	STRADE DI PROGETTO
	LIMITE SALVAGUARDIA PIANO D'AREA PER AEROPORTO
	AREE DEL DEMANIO MILITARE
	CONFINE COMUNALE