

REGIONE LOMBARDIA
PROVINCIA DI BRESCIA

COMUNE DI
PASSIRANO



SUAP FASTNED
in variante al PGT

art.97 L.R. 11 marzo 2005 n.12 e s.m.i.

COMPONENTE URBANISTICA

Tavola numero

URB 01

Relazione urbanistica

Data
giugno 2025

Delibera Adozione
Delibera Approvazione

Note

PROPONENTI

Società FASTNED Italia srl
P.IVA: 12443920967
legale rappresentante: Michiel Langezaal
CF: LNGMHL81M31Z126Z
Via san Senatore 8 20122, Milano



FASTNED

PIANOzero
progetti

S.R.L. STP

Ing. Cesare Bertocchi
Arch. Cristian Piovaneli
Plan. Alessandro Martinelli
Ing. Ilaria Garletti

P.IVA: 04259650986
Tel. 030 674924
indirizzo: via Palazzo, 5; Bedizzole (BS); 25081
Mail: info@pianozeroprogetti.it
PEC: pianozeroprogettisrlstp@legalmail.it

RESPONSABILI COMMESSA

Pian. Alessandro Martinelli

GRUPPO DI LAVORO

Ing. Francesco Botticini
Pian. Alessio Rossi
Pian. Marco Piantoni
Pian. Paola Boccafolio

**SPORTELLLO UNICO PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE – SUAP
VARIANTE AL PGT**
DPR 160/2010 e s.m.i.

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS
Relazione urbanistica

Sommario

1	PREMESSA.....	5
2	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	14
2.1	DESCRIZIONE DEI CARATTERI DELL’AZIENDA	14
2.2	DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO.....	23
3	DETERMINAZIONE DEI TEMI DI VARIANTE.....	32
3.1	DISPOSIZIONI DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE	32
3.1.1	DOCUMENTO DI PIANO.....	33
3.1.2	PIANO DEI SERVIZI.....	37
3.1.3	PIANO DELLE REGOLE.....	38
3.1.4	COMPONENTE GEOLOGICA.....	40
3.2	PROPOSTA DI VARIANTE.....	44
4	VERIFICA DI COERENZA DEI CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI VARIANTE CON IL QUADRO RICOGNITIVO E PROGRAMMATARIO DI RIFERIMENTO.....	47
4.1	PTR – PIANO TERRITORIALE REGIONALE	47
4.2	PPR – PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE.....	51
4.3	RER – RETE ECOLOGICA REGIONALE	55
4.4	PTCP – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	59
4.5	PTVE – Piano del traffico e della viabilità extraurbana.....	72
4.6	PIF – Piano di indirizzo forestale.....	73
4.7	PPC – Piano Cave Provinciale.....	74
4.8	PTRA – Piano Territoriale Regionale d’Area Franciacorta	75
4.8.1	Orientare lo sviluppo del territorio verso la riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione urbana/territoriale.....	75
4.8.2	Promuovere l’attrattività paesaggistica e la competitività territoriale.....	76
4.8.3	Sostenere un sistema integrato di accessibilità e mobilità sostenibile.	76
5	VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ DELLA PROPOSTA DI SUAP RISPETTO AI CRITERI REGIONALI DEL CONSUMO DI SUOLO	78

1 PREMESSA

Il presente documento assume valore di Relazione urbanistica finalizzata all'attivazione della variante al Piano di Governo del Territorio (PGT) mediante procedura di SUAP ai sensi dell'art. 97 della LR. 12/2005, nonché dell'art. 8 del DPR 160/2010.

Oggetto della presente procedura di Variante è la modifica della disciplina e degli elaborati dello strumento urbanistico vigente al fine di riclassificare le aree di proprietà della società proponente, e oggetto della presente istanza, secondo quanto di seguito specificato.

La società FASTNED Italia srl. è promotrice di un progetto per la realizzazione di un parcheggio dotato di stazioni di ricarica elettrica per i veicoli, per il quale è stata presentata domanda al Comune presso lo Sportello Unico delle Attività Produttive (SUAP), ex art.5 del D.P.R. 447/1998, come modificato dal D.P.R. 440/2000 e dal D.P.R. 160/2010.

L'area oggetto di intervento è posta in adiacenza all'attuale parcheggio a servizio del casello autostradale di Ospitaletto che consente l'accesso all'autostrada A4. L'area è di proprietà della ditta e insiste su terreno che attualmente risulta classificato dallo strumento urbanistico vigente del comune di Passirano come "E3 – Ambientale paesaggistica", definite all'art.42 delle NTA del Piano delle Regole dello strumento urbanistico vigente.

Per quanto concerne il progetto di cui alla presente procedura si è determinato che le tematiche di variante allo strumento urbanistico sono afferenti principalmente a modifiche di normativa riguardanti aspetti di destinazione d'uso del suolo di un'area agricola di dimensione pari a circa mq 4721, da riclassificarsi in zona "Servizi Pubblici"

Pertanto, si ritiene di sottoporre la presente procedura di SUAP connessa al progetto di ampliamento di attività produttiva esistente a Verifica di Assoggettabilità VAS.

Il progetto, per caratteristiche dimensionali e viste le funzioni previste, non ricade fra quelli di cui all'allegato IV del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e di cui all'allegato B della L.R. 2 febbraio 2010 n. 5 e quindi **non è soggetto a verifica di assoggettabilità alla Valutazione Impatto Ambientale.**

Proponente:

Fastned è un'azienda leader nel settore della ricarica rapida fondata nei Paesi Bassi nel 2012 con la missione di accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile. L'azienda si dedica alla costruzione di una rete di ricarica fast per veicoli elettrici (EV) accessibile a tutti, fornendo soluzioni di ricarica veloci e convenienti. È la prima società di ricarica autostradale nei Paesi Bassi e tra le prime tre in Francia. Dall'inizio della sua attività, 12 anni fa, Fastned si è espansa e ha team attivi in Italia, Spagna, Belgio, Francia, Regno Unito, Svizzera, Danimarca, Germania e Paesi Bassi.

Fastned Italia srl ha sede in via San Senatore 8 a Milano.

Area interessata:

l'ambito oggetto della presente procedura di SUAP è sito in via Vallosa, in prossimità del parcheggio dell'uscita dell'autostrada A4 Ospitaletto e copre una superficie pari a circa 4000 mq.

L'area è identificata catastalmente sul Foglio 3 NCTR del Comune Censuario di Passirano alla particella n. 6105 (parziale).

Di seguito in estratto su base ortofotografica si identificano i mappali catastali interessati da tale procedura di SUAP.

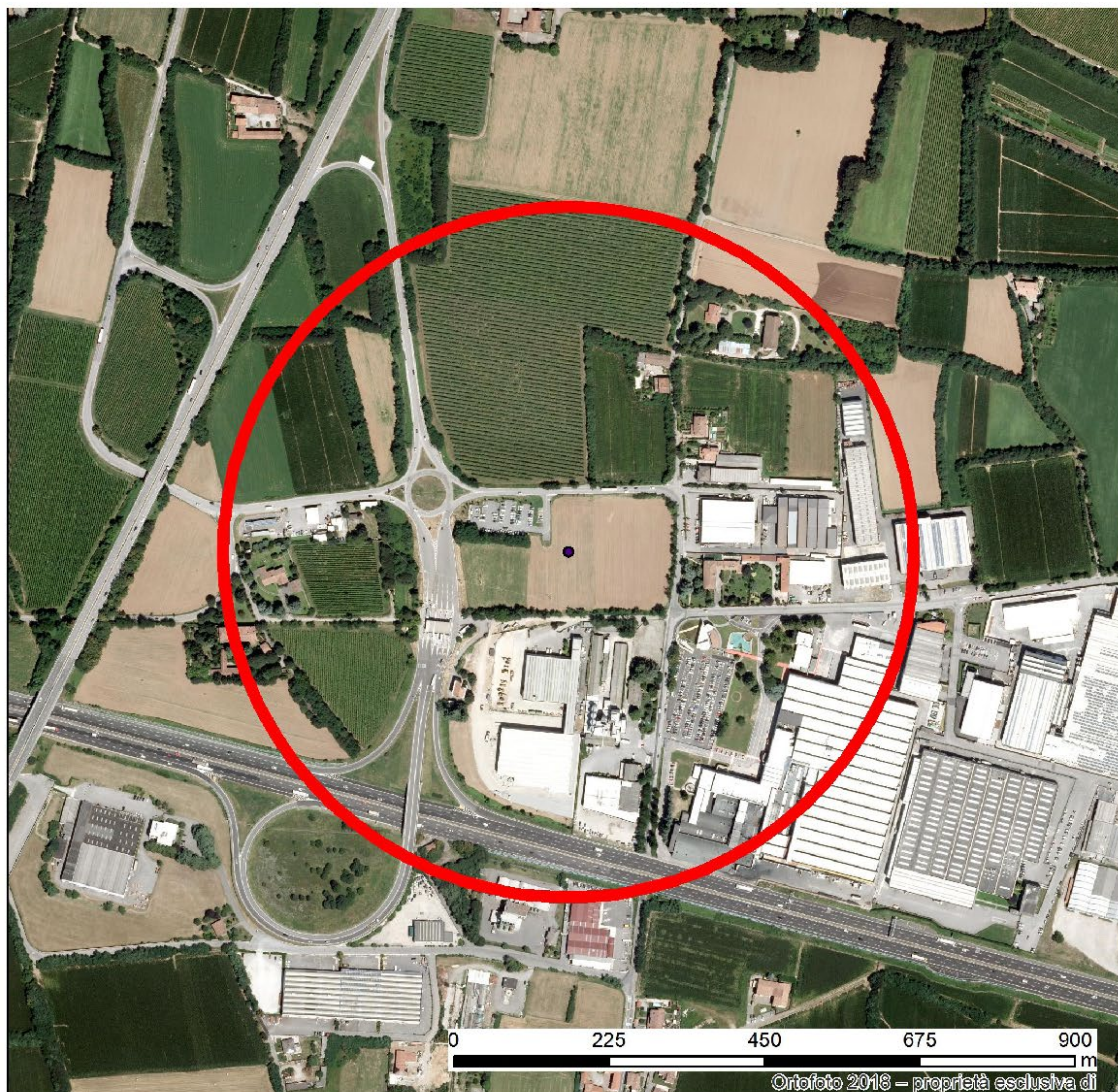




Attestato del Territorio ALLEGATO CARTOGRAFICO

PUNTO SELEZIONATO

Comune di PASSIRANO (BS) - Codice Istat 17136			
Codice belfiore G361	Foglio 3	Mappale 6105	Altitudine 163 m
Lat. 45,567707°	Long. 10,072265°	1.121.239,38 m E	5.711.342,50 m N



D.G. Territorio e Protezione Civile
Struttura Prevenzione rischi naturali
Stampa del 03/09/2024

Pag. 1 di 8



Attestato del Territorio ALLEGATO CARTOGRAFICO

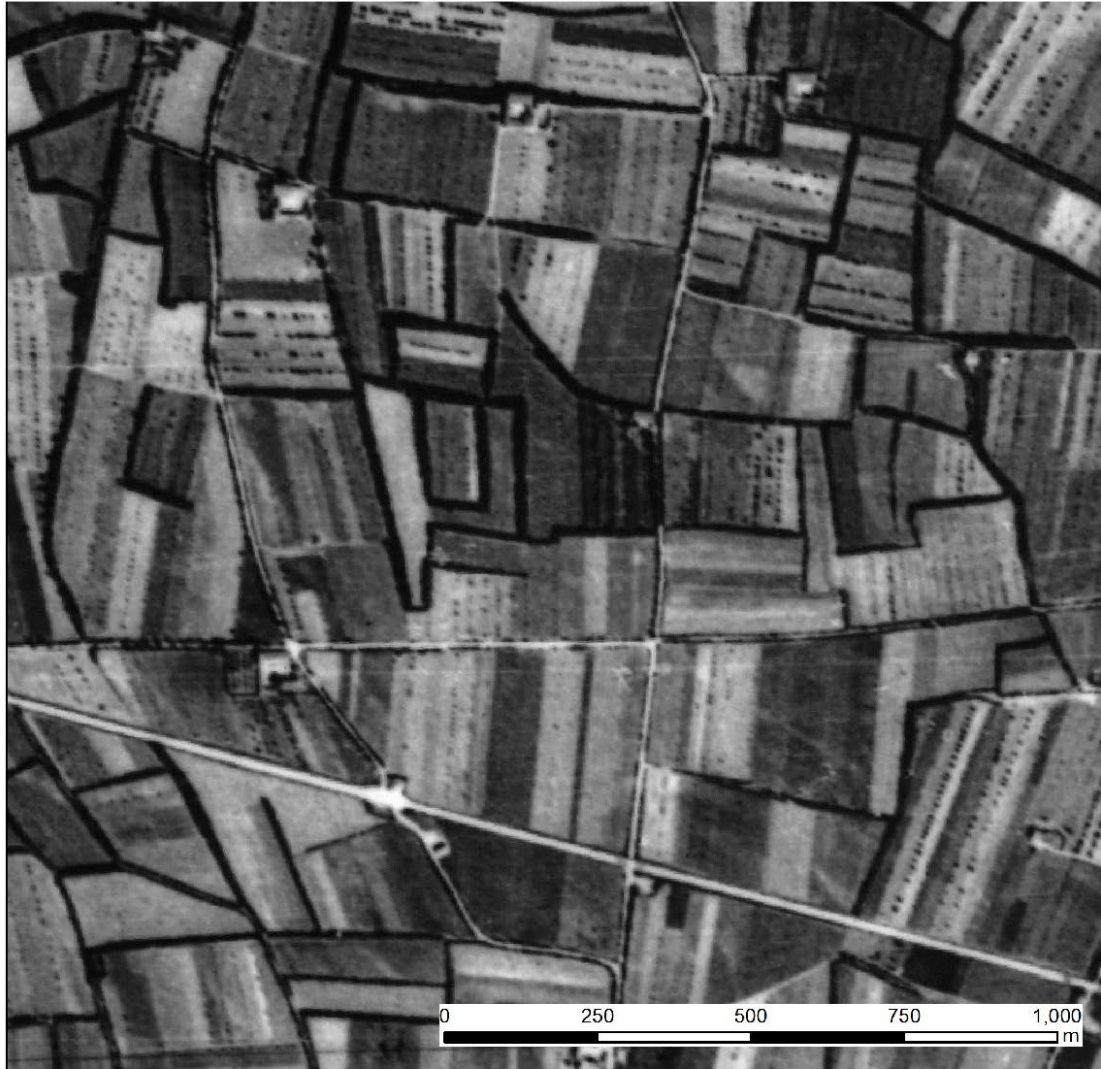


Immagine mosaicata delle foto Aeree Volo GAI (Gruppo Aereo Italiano) 1954-55

Scala 1:10.000

Immagine aerea dell'intero territorio regionale relativa agli anni 1954-1955, ottenuta tramite elaborazione dei fotogrammi del volo GAI, realizzato dal Gruppo Aereo Italiano negli anni 1954-1955, che costituì la prima ripresa stereoscopica in B/N dell'intero territorio italiano. Questo volo è un prezioso documento storico del territorio nell'immediato dopo-guerra. La ripresa è stata condotta in maniera differente per il territorio montano e di pianura. L'altezza di volo nella parte montana è stata di circa 10.000 m con una scala media dei fotogrammi di circa 1:45.000. Nella zona di pianura l'altezza di volo è stata di circa 5.000 m con una scala media dei fotogrammi di circa 1:33.000.



Attestato del Territorio ALLEGATO CARTOGRAFICO



Ortofoto 1975

Scala 1:5.000

Si tratta di ortofoto in b/n realizzate a partire da fotogrammi del volo aereo 'ALIFOTO 1975' con scala media 1:15.000. L'intera area di progetto è stata suddivisa in blocchi e la triangolazione aerea è stata eseguita su ogni singolo blocco. La suddivisione in blocchi ha tenuto conto della topografia del terreno, del piano del volo analogico. La scansione di tutti i negativi è avvenuta con scanner fotogrammetrico ad accuratezza geometrica di $\pm 2\mu\text{m}$ ed elevata performance radiometrica con 'range' dinamico di 12bit e 'density range' a 3.4D o maggiore. La scansione è stata eseguita con risoluzione ottica reale di 1200dpi, con conseguente dimensione del pixel dell'immagine digitale di circa 30cm



Attestato del Territorio ALLEGATO CARTOGRAFICO



Ortofoto 2007

Scala 1:5.000

Ortofoto digitali a colori Terraltaly it2000 - aggiornamento 2007 - © Compagnia Generale Ripreseeree. Si tratta delle ortofoto digitali relative al territorio regionale, prodotte nell'estate del 2007 alla scala nominale 1:10.000, con risoluzione al terreno 0.5 m. Regione Lombardia ha acquistato la licenza d'uso per l'intero territorio regionale. Le immagini possono essere utilizzate esclusivamente dai soggetti titolari di licenza o sub-licenza e non possono essere diffuse a terzi.



Attestato del Territorio ALLEGATO CARTOGRAFICO



Ortofoto 2015 AGEA

Scala 1:2.000

Immagini rilevate da AGEA (Agenzia per le erogazioni in agricoltura) da giugno a settembre del 2015. La copertura regionale è stata rilevata con due diverse risoluzioni: 50x50 cm nelle zone montane alpine e 20x20 nelle zone di pianura e appenniniche. La scala di visualizzazione consigliata è 1:1.000. I dati sono soggetti a copyright, possono essere forniti solo ad Enti pubblici e non a soggetti privati.



Attestato del Territorio ALLEGATO CARTOGRAFICO



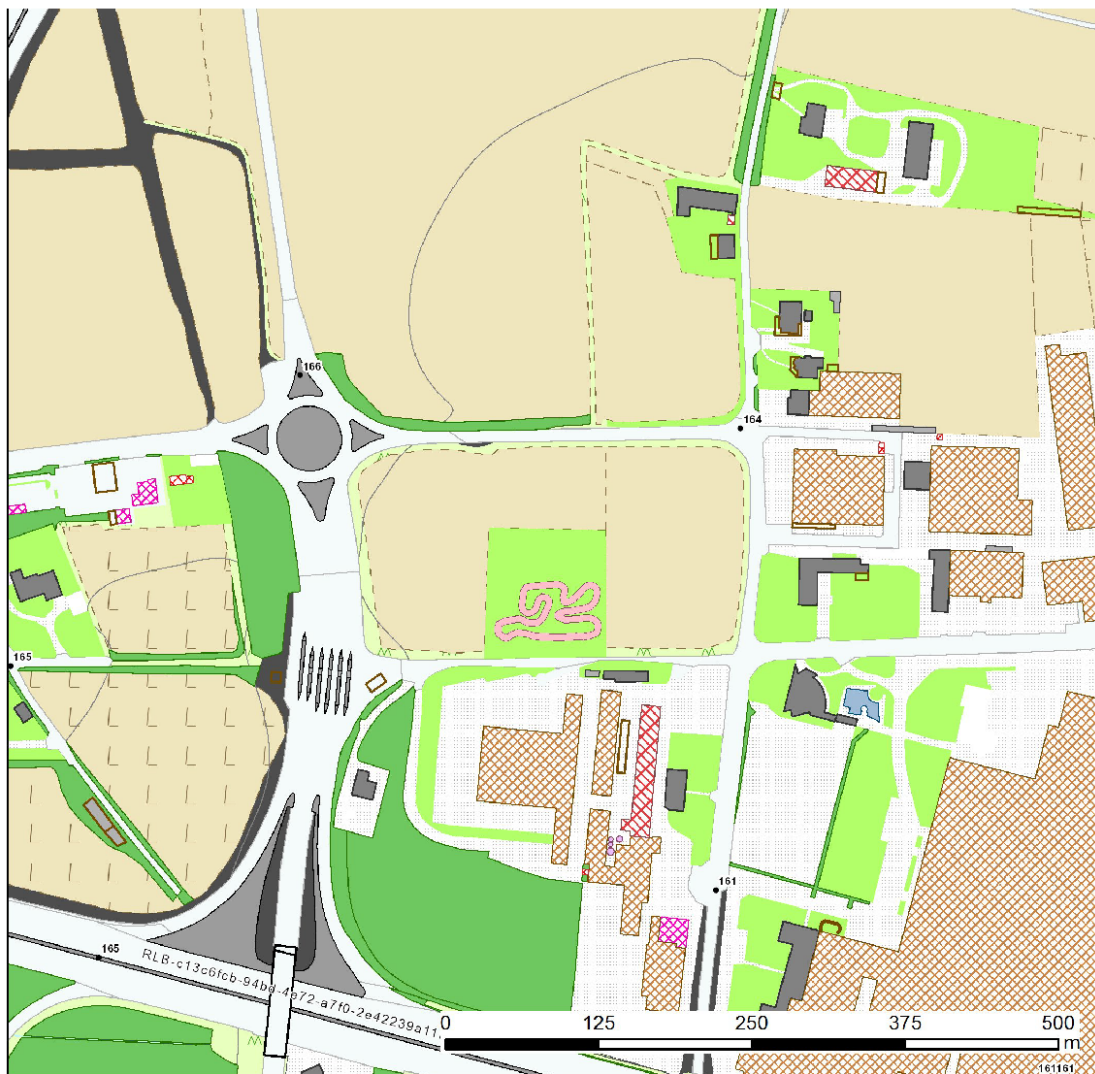
Carta Tecnica Regionale (aggiornata dai Database Topografici)

Scala 1:5.000

Il dato è costituito dalla Carta tecnica Regionale 1:10000 ed. 1980-94, progressivamente aggiornata dai raster della nuova carta tecnica prodotta dai database topografici che costituiscono la nuova base geografica di riferimento sia per il Sistema Informativo Territoriale regionale, sia per i Sistemi Informativi Territoriali locali. I contenuti corrispondono quasi del tutto a quelli della cartografia tecnica e comprendono: 1) elementi/entità di tipo geometrico (reticolato chilometrico, coordinate geografiche, punti quotati, curve di livello); 2) elementi del paesaggio naturale (reticolato idrografico, laghi, rilievi, vegetazione, etc...); 3) elementi del paesaggio antropico (insediamenti, strade, ferrovie, canali, colture agricole, etc...); 4) limiti amministrativi; 5) toponimi.



Attestato del Territorio ALLEGATO CARTOGRAFICO



DbTR - Database topografico regionale

Scala 1:5.000

Il Database Topografico Regionale (DBTR), costituisce la base cartografica digitale di riferimento per tutti gli strumenti di pianificazione predisposti sia dagli enti locali che dalla Regione, come definito all'art. 3 della l.r. 12/2005 per il Governo del territorio. I contenuti principali riguardano: strade, ferrovie, ponti, viadotti, gallerie, edifici e pertinenze, manufatti edilizi, corsi d'acqua naturali e artificiali con relativi alvei, laghi, dighe, opere idrauliche, reti elettriche, cascate, altimetria, cave e discariche, coperture vegetali suddivise in boschi, pascoli, colture agricole, verde urbano e aree prive di vegetazione. Il DBT è realizzato in collaborazione con gli enti locali per avere un riferimento cartografico unitario e omogeneo per tutti i comuni, le province e la regione.

2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

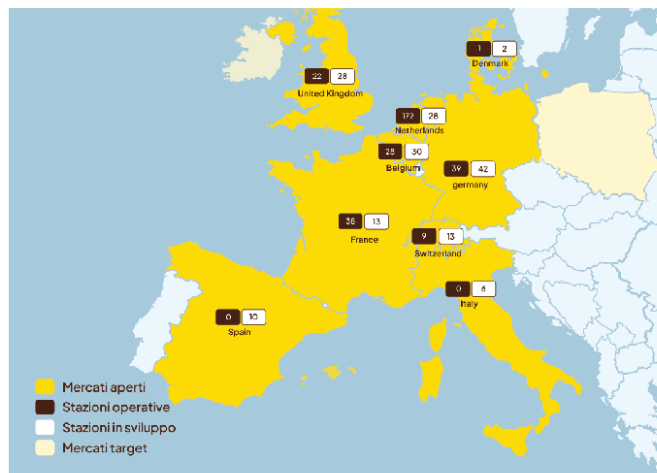
2.1 DESCRIZIONE DEI CARATTERI DELL'AZIENDA



Fastned

Fastned è un'azienda leader nel settore della ricarica rapida fondata nei Paesi Bassi nel 2012 con la missione di accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile. L'azienda si dedica alla costruzione di una rete di ricarica fast per veicoli elettrici (EV) accessibile a tutti, fornendo soluzioni di ricarica veloci e convenienti. È la prima società di ricarica autostradale nei Paesi Bassi e tra le prime tre in Francia. Dall'inizio della sua attività, 12 anni fa, Fastned si è espansa e ha team attivi in Italia, Spagna, Belgio, Francia, Regno Unito, Svizzera, Danimarca, Germania e Paesi Bassi.

L'azienda gestisce oltre 300 stazioni di ricarica rapida (per un totale di quasi 2.000 caricatori fast), ciascuna in grado di ricaricare centinaia di veicoli elettrici al giorno, e si impegna ad ampliare la propria rete per soddisfare la crescente domanda di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici. L'obiettivo è di avere 1.000 stazioni di ricarica rapida operative entro il 2030. Tutte le stazioni di ricarica dispongono di caricatori con potenza fino a 400 kW e una serie di opzioni di pagamento, tra cui carte di credito, app e card RFID.



Le stazioni di ricarica Fastned sono progettate tenendo conto della *user experience*, fornendo un ambiente pulito e facile da usare per i conducenti di EV per ricaricare i loro veicoli. L'azienda si impegna a utilizzare il 100% di energia rinnovabile per le sue stazioni di ricarica e punta a rendere la ricarica di un veicolo elettrico facile e veloce come il rifornimento di un'auto tradizionale.

In sintesi, Fastned è un'azienda innovativa e in rapida crescita che si dedica alla costruzione di un futuro sostenibile per la mobilità.

Fastned Italia S.r.l.
Via San Senatore 8, 20122 Milano, Italia
fastned.italia@legalmail.it
P.IVA 12443920967 / REA MI-2662525

Le nostre stazioni

Nella progettazione delle stazioni, il nostro obiettivo è quello di offrire ai conducenti di veicoli elettrici la migliore esperienza di ricarica possibile. Il design delle stazioni è uno dei principali fattori distintivi di Fastned, in quanto consente di offrire la migliore esperienza ai nostri utenti.

Crediamo fortemente che la transizione verso la mobilità elettrica avverrà nella misura e nei tempi che l'Europa si aspetta, solo tramite processi di semplificazione procedurale e co-sviluppo, identificando nelle idee e nei progetti portati anche da soggetti privati, buone idee e progetti, veri vantaggi per la società, un pensiero ampio e visionario della mobilità, dei nuovi bisogni di chi viaggia, l'attenzione e la cura dei clienti, in viaggio come in attesa di ricarica. Ci facciamo quindi promotori di progetti di interesse pubblico, con l'obiettivo di soddisfare le necessità di ricarica della comunità e di facilitare la transizione verso la mobilità sostenibile



Stazione di ricarica e shop Fastned

Utilizziamo le pensiline perché non solo proteggono i nostri clienti dalla pioggia e dal sole, ma generano anche elettricità pulita grazie ai pannelli fotovoltaici. I pannelli solari coprono la pensilina, conferendole un aspetto moderno e naturale che si integra nella maggior parte degli ambienti ed è facilmente riconoscibile dagli utenti. Inoltre, questa pensilina ci permette di illuminare la stazione di notte o nelle serate invernali, aumentando così la sensazione di sicurezza per gli utenti. Oltre a utilizzare il 100% di energia rinnovabile, Fastned utilizza una struttura in legno di provenienza sostenibile e un'illuminazione a LED. Per la realizzazione delle opere civili ed elettriche vengono utilizzate imprese locali.

La pavimentazione dei percorsi carrabili è realizzata in elementi di cemento autobloccanti. Nei pressi della stazione di ricarica viene di norma realizzata un'area verde attrezzata per agevolare una comoda attesa agli utenti. Per quanto riguarda la sistemazione del verde si prevede la messa a dimora di arbusti/alberi e prato assicurando quanto meno un compenso se non un miglioramento estetico ed ecologico.

Per quanto riguarda la prevenzione incendi, l'attività non è fra quelle ricomprese nell'Allegato I del d.P.R 151/2011, ma in ogni nuovo progetto cerchiamo di approfondire eventuali necessità con il locale Comando dei Vigili del Fuoco.

Design

Le stazioni sono progettate per ottimizzare l'esperienza del cliente e ridurre al minimo i colli di bottiglia, consentendo ai clienti di entrare e uscire facilmente dalle stazioni di ricarica senza dover fare manovra, evitando così incidenti e incroci pericolosi.

Nei luoghi ad alto traffico, dove ogni giorno passano decine di migliaia di auto, è di vitale importanza che il tempo di permanenza dei veicoli nelle stazioni sia ridotto al minimo. Secondo la nostra esperienza, in queste aree il design a forma di drive through garantisce il flusso di traffico più efficiente nella stazione. In particolare:

- Più veicoli possono fermarsi contemporaneamente accanto al caricatore
- Il traffico scorre in una sola direzione, assicurando che non ci siano conflitti tra i veicoli che escono dalla stazione e quelli che vi entrano
- L'intervallo tra le sessioni consecutive è il più breve



Stazione di ricarica drive through

Il nostro modello è stato progettato per risolvere molti dei problemi incontrati dalle stazioni di tipo parcheggio:

- Impossibilità di caricare veicoli con rimorchi, roulotte o furgoni a causa delle dimensioni limitate dei parcheggi (sia in lunghezza che in larghezza).
- Le manovre necessarie per trovare la posizione corretta in cui il tubo del punto di ricarica coincide con la presa di ricarica del veicolo
- L'impossibilità di gestire le code nei momenti di richiesta, con i potenziali problemi tra gli utenti che ne conseguono.
- L'impatto di queste code sul flusso esistente della stazione, aumentando le possibilità di incidenti o di raggiungere
- Difficoltà di accesso per le persone a mobilità ridotta che hanno bisogno di spazio intorno alla macchina e al caricatore per potersi muovere con le sedie a rotelle.

Pensilina fotovoltaica

Per Fastned, la pensilina non è solo uno degli elementi più importanti dei nostri progetti, ma anche l'immagine del nostro marchio e ciò che ha forgiato la nostra reputazione in tutta Europa per molti anni: il suo scopo è proteggere gli utenti della stazione e le apparecchiature di ricarica. Ha una struttura in legno laminato incollato (larice per la colonna-"tronco" e abete rosso per le travi-"rami"), che poggia su una fondazione prefabbricata, aperta sui quattro lati.

La pensilina fotovoltaica trova anche supporto normativo nell'articolo 17, comma 3, lettera e) del D.P.R. 380/2001, che la esclude dalla corresponsione dei contributi di costruzione.



Pensilina fotovoltaica

Si è voluta porre particolare attenzione alla ricerca di materiali di facile riciclaggio e sostenibilità ambientale che a differenza dei soliti materiali convenzionali non assorbono grandi quantità di calore (soprattutto nei periodi estivi) e sono di minor impatto inquinante. I pluviali integrati nella struttura principale, all'altezza dei pali, permettono di convogliare l'acqua piovana nel sistema di drenaggio previsto a questo scopo.

Ogni tettoia è dotata di pannelli di vetro trasparente con celle fotovoltaiche integrate ed ha un'altezza massima di 7,15m. L'energia fotovoltaica prodotta in loco è sufficiente a coprire il fabbisogno di ricarica di 2 o 4 sessioni giornaliere, oltre al consumo energetico necessario per mantenere la stazione operativa (schermi, deumidificatore per le stazioni di ricarica, ecc.).

Servizi per gli utenti

I clienti delle nostre stazioni, una volta che avranno posizionato in ricarica la propria vettura, avranno in prossimità della zona di sosta, comodi ed utili servizi e dotazioni che renderanno piacevole ed interessante il tempo di attesa.

Aree ludiche e ricreative, panchine, elementi di arredo urbano nel verde, offrendo ai fruitori, tempo di qualità in condizione di sicurezza.

Proponiamo un elevato standard nelle finiture e nelle scelte materiche al fine di dare ai clienti la migliore esperienza durante la ricarica.



Aree verdi e di sosta



Area relax - render

La pavimentazione dei percorsi carrabili sarà realizzata in asfalto, con allestimento di aree pedonali e di sosta a servizio dei clienti, i quali troveranno anche un servizio igienico ed una confortevole area di attesa climatizzata, all'interno della quale sarà possibile consumare un caffè o uno snack.



Kiosk - render

Videosorveglianza e Sicurezza

Oltre allo spazio disponibile per l'ingresso e l'uscita, alla tettoia che li protegge dalle intemperie e all'illuminazione notturna della stazione, gli utenti Fastned hanno a disposizione una serie di telecamere installate lungo il perimetro della stazione che consentono a Fastned di monitorare costantemente l'area.

Il monitoraggio video garantisce la sicurezza e la gestione in caso di guasto o incidente. Due telecamere separate registrano ciò che accade nell'area dei caricatori e all'ingresso della stazione. Inoltre, sui pali delle telecamere saranno installati segnali di videosorveglianza in conformità alle indicazioni della legge sulla protezione dei dati.

I dati video vengono trasferiti localmente a un server video (collegamento via cavo), installato nel quadro di distribuzione a bassa tensione della stazione di trasformazione. I dati vengono memorizzati su questo server per un periodo di cinque giorni. Se necessario, è possibile accedere al server video tramite la rete di telefonia mobile, utilizzando una connessione desktop remota crittografata, per leggere i dati video.

Illuminazione

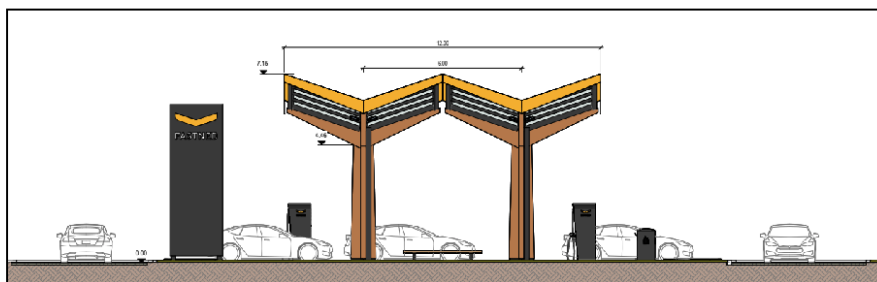
L'illuminazione notturna della stazione è stata progettata per creare un'atmosfera sicura senza essere troppo aggressiva. Sono stati installati dei rilevatori di movimento per evitare che l'illuminazione funzioni sempre a piena potenza. In questo modo, l'illuminazione (faretti situati sotto il soffitto che puntano direttamente sulla superficie sottostante) rimane attenuata quando la stazione è vuota e si attiva quando viene rilevato un movimento, rimanendo accesa per un periodo di 10 minuti dopo la cessazione del movimento.



Diversi livelli di illuminazione notturna di una stazione Fastned

Accessibilità

Le nostre stazioni di ricarica consentono un facile utilizzo dei caricatori per le persone a mobilità ridotta (PRM). Questi caricabatterie sono progettati secondo lo standard europeo di accessibilità (norma europea EN 17210, che sostituisce la DIN 18040-3) e sono accessibili alle persone a mobilità ridotta.



Sezione dell'isola centrale di una stazione Fastned

Per i non udenti, Fastned ha creato un sistema di chat che permette di comunicare senza suoni. Questo sistema è disponibile attraverso l'applicazione *Whatsapp*. Questa possibilità e la procedura da seguire saranno chiaramente indicate su ogni colonnina.

La stazione può anche comprendere un edificio privato aperto al pubblico – il chiosco di ristoro con servizi igienici. Le opere sono pertanto conformi all'articolo 82 del D.P.R. 380/2001 e le aree esterne seguono le prescrizioni del D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503.

Servizio di ricarica

Come già detto, uno degli obiettivi principali di Fastned è garantire l'accessibilità delle sue stazioni al maggior numero possibile di utenti. La stazione è in funzione 24/7 e non prevede la presenza di personale fisso.

Inoltre per noi non è accettabile che un utente debba scaricare un'applicazione per avviare il caricatore e iniziare la sua sessione di ricarica. Per questo motivo offriamo un'ampia gamma di sistemi di pagamento presso le nostre stazioni:

- Carte di credito tradizionali con sistema contactless: con inserimento del PIN nei terminali di pagamento elettronico o contactless (Visa, Mastercard).
- Applicazione Fastned: fornendo una carta di credito, una carta eMSP e le coordinate bancarie. L'utente può anche utilizzare l'applicazione Fastned per pianificare il proprio viaggio in auto elettrica e trovare le stazioni di ricarica Fastned e non Fastned.
- Carte di ricarica (eMSP): nell'App e tramite terminale RFID nella stazione di ricarica.

- **"Auto Charge"**: La tecnologia "Auto Charge" è operativa su tutta la rete Fastned ed è disponibile per tutti i veicoli dotati di connettore CCS. Consente di ricaricare il veicolo senza utilizzare l'app, la carta di credito o la carta di ricarica. Basta collegare il veicolo e il processo di ricarica avrà inizio. Per utilizzare questa funzione, è sufficiente creare un account sull'applicazione (gratuito), registrare il veicolo, un metodo di pagamento (carta di credito, carta di ricarica, conto bancario) e selezionare l'opzione "Auto Charge".

Velocità di ricarica

In tutte le stazioni saranno utilizzati caricatori Alpitronic da 400 kW, posizionati direttamente a livello dell'asfalto. Molte delle nostre stazioni sono pronte per essere dotate di una batteria di accumulo in modo che, in combinazione con il bilanciamento del carico, possiamo aiutare la rete a gestire i picchi di domanda.

Ciascuna stazione necessita di una connessione alla rete in media tensione, con una taglia che dipende dal numero di colonnine installate e dai piani di espansione successivi. Tipicamente la potenza è di 1.000–1.600 kW, anche in funzione dei possibili sviluppi tecnologici delle colonnine (al momento capaci di erogare fino a 400 kW). Nei pressi della cabina di distribuzione, viene installata la cabina di trasformazione che solitamente ospita anche gli apparati in bassa tensione, per limitarne l'impatto visivo.

Fastned è responsabile della manutenzione della tecnologia di ricarica (distribuzione a bassa tensione, caricatori), nonché del tetto, dell'illuminazione e della videosorveglianza.

2.2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO



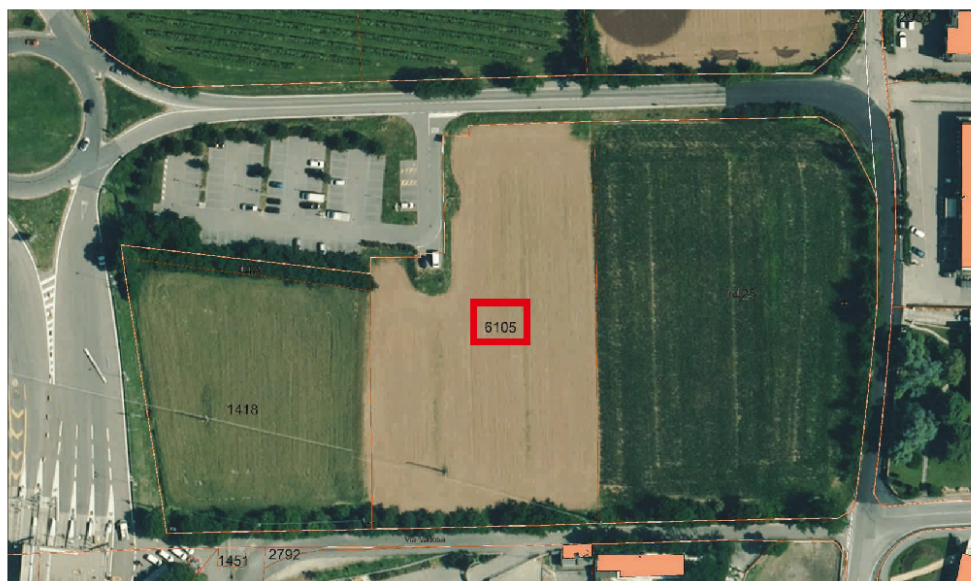
Progettazione – Direzione Lavori – Contabilità lavori – Pratiche Linea Vita – Coordinamento della Sicurezza - Certificazioni Energetiche

La società FASTNED Italia srl, Azienda leader nel settore della ricarica rapida, fondata nei Paesi Bassi nel 2012 nella sua attività, si dedica alla costruzione di reti di ricarica fast per i veicoli elettrici (EV).

Nel presente Permesso di Costruire Convenzionato agisce in qualità di “Committente” e con quest’ultimo richiede la possibilità di realizzare una Stazione di Servizio per la ricarica di veicoli elettrici da eseguirsi in Via Vallosa a Passirano (BS), nell’area privata posta in adiacenza al Parcheggio Pubblico (proprietà Comunale) posizionato all’uscita del Casello Autostradale di Ospitaletto, che consente l’accesso all’Autostrada “A4”.

Per la realizzazione dell’intervento, la società Fastned ha avanzato una Procedura SUAP al fine del cambio di destinazione d’uso del suolo attualmente destinato ad area agricola.

SITUAZIONE ATTUALE



2

Via Per Ospitaletto, 14 – 25046 Cazzago S.M. (BS) - Tel/Fax 030.641764 – cell. 338.7106569
e-mail: raffaele.scorza@studiogeometri.it - e-mail certificata: raffaele.scorza@geopsc.it
info@studiogeometri.it - tecnico@studiogeometri.it sito web: www.studiogeometri.it
codice fiscale SCR RFL 74D19 B157G - Partita I.V.A. 03440770174 – C.U. M5UXCR1

Iscrizione all'Albo dei Geometri della Provincia di Brescia n. 4345 - Accreditamento quale Certificatore Energetico di cui al n. 11.877
Soggetto abilitato al coordinamento della sicurezza in fase progettuale (CSP) ed in fase esecutiva (CSE) dei lavori



Progettazione – Direzione Lavori – Contabilità lavori – Pratiche Linea Vita – Coordinamento della Sicurezza - Certificazioni Energetiche

La società Committente non risulta proprietaria dell'area sopra citata ma è comunque titolata per la presentazione del presente PdCc dato che è affittuaria del terreno oggetto d'intervento (come risulta dal Contratto di Locazione allegato alla presente), identificato al Catasto Terreni, Sezione Passirano, Foglio 33 Particella 6105, avente superficie catastale complessiva pari a 7.055 mq, come risulta dalla "visura per immobile", eseguita telematicamente presso il portale dell'Agenzia delle Entrate – Ufficio Provinciale del Territorio, allegata alla presente.

Il lotto sopracitato risulta classificato dallo strumento urbanistico vigente del Comune di Passirano come "E3 – Ambientale paesaggistica", come definito all'Art. 42 delle N.T.A. del Piano delle Regole.

L'area d'intervento (parte del lotto) confina:

- a nord con Via Vallosa;
- ad est con terreno agricolo (Proprietà F.lli Alessandri);
- ad ovest, in parte con il parcheggio comunale ed in parte con terreno agricolo (Proprietà F.lli Alessandri);
- a sud con la restante parte del mappale 6105.

PROGETTO

VISTA SATELLITARE - POSIZIONE DELL'INTERVENTO



3

Via Per Ospitaletto, 14 – 25046 Cazzago S.M. (BS) - Tel/Fax 030.641764 – cell. 338.7106569
e-mail: raffaele.scorza@studiogeometri.it - e-mail certificata: raffaele.scorza@geopsc.it
info@studiogeometri.it - tecnico@studiogeometri.it - sito web: www.studiogeometri.it
codice fiscale SCR RFL 74D19 B157G - Partita I.V.A. 03440770174 – C.U. M5UXCR1

Iscrizione all'Albo dei Geometri della Provincia di Brescia n. 4345 - Accreditamento quale Certificatore Energetico di cui al n. 11.877
Soggetto abilitato al coordinamento della sicurezza in fase progettuale (CSP) ed in fase esecutiva (CSE) dei lavori



Progettazione – Direzione Lavori – Contabilità lavori – Pratiche Linea Vita – Coordinamento della Sicurezza – Certificazioni Energetiche

Il presente intervento non riguarderà l'intero lotto ma parte di esso, com'è possibile riscontrare sugli elaborati grafici progettuali.

L'area che verrà utilizzata per il presente intervento ha una superficie fondiaria (SF) pari a 4.721,70 mq.

Per l'accesso carraio all'area oggetto d'intervento, il progetto prevede di utilizzare la strada d'innesto (e di passaggio) al parcheggio Comunale esistente, creando un piccolo svincolo a "senso unico" per l'ingresso da ovest alla nuova Stazione di Servizio. In questo modo non sarà creata nessuna criticità sia alla viabilità pubblica principale sviluppantesi su via Vallosa sia all'area di sosta esistente (Parcheggio Pubblico).

La nuova Stazione di Servizio per la ricarica di veicoli elettrici sarà composta da una serie di "stalli" per la sosta temporanea delle vetture dove sarà possibile procedere al "rifornimento di energia" delle stesse mediante l'utilizzo delle colonnine di ricarica rapida.

Le colonnine di ricarica previste nel presente PdCc sono "otto" e la particolarità del presente progetto è quella che le stesse saranno "coperte" da "tettoie fotovoltaiche" che non solo proteggeranno l'utilizzatore sia dalle intemperie sia dalle giornate soleggiate durante le ricariche ma i pannelli posizionati nelle stesse produrranno energia pulita che verrà utilizzata per illuminare l'intera Stazione mediante l'utilizzo di lampade a led.

Le "tettoie fotovoltaiche" saranno realizzate con struttura in legno ed ancorate a terra mediante la realizzazione di plinti di fondazione che le sosterranno. A tal proposito le stesse saranno oggetto di Pratica Strutturale che verrà presentata da Professionista abilitato. Le tettoie inoltre avranno una forma moderna che si adegua all'ambiente naturale perché realizzate ispirandosi alla "foggia" dell'alberatura.

Quest'ultime avranno altezza massima all'estradosso pari a 7,00 m ed una superficie coperta (Scop) totale pari a 240 mq.

A servizio dell'impianto delle stazioni di ricarica verranno realizzate anche tre cabine elettriche, identificate in:

4

Via Per Ospitaletto, 14 – 25046 Cazzago S.M. (BS) - Tel/Fax 030.641764 – cell. 338.7106569
e-mail: raffaele.scorza@studiogeometri.it - e-mail certificata: raffaele.scorza@geopsc.it
info@studiogeometri.it - tecnico@studiogeometri.it - sito web: www.studiogeometri.it
codice fiscale SCR RFL 74D19 B157G - Partita I.V.A. 03440770174 – C.U. M5UXCR1

Iscrizione all'Albo dei Geometri della Provincia di Brescia n. 4345 - Accreditamento quale Certificatore Energetico di cui al n. 11.877
Soggetto abilitato al coordinamento della sicurezza in fase progettuale (CSP) ed in fase esecutiva (CSE) dei lavori



Progettazione – Direzione Lavori – Contabilità lavori – Pratiche Linea Vita – Coordinamento della Sicurezza - Certificazioni Energetiche

- “Cabina di ricezione” avente una Superficie netta di 15,36 mq ed un’altezza netta presunta di 2,60 m;
- N. 2 Cabine “Trafo” avente cadauna Superficie Netta presunta di 9,94 mq, un’altezza netta di 2,60 m.

Le dimensioni delle cabine potrebbero cambiare in funzione delle richieste che perverranno dall’Ente preposto all’allaccio.

Nel posizionamento delle nuove Superfici coperte, si è tenuto conto anche della fascia di rispetto stradale insistente lungo Via Vallosa, pari a 20 m, ed ampiamente rispettata come è possibile verificare sugli elaborati grafici di progetto.

Si fa presente che come riportato nella Normativa Tecnica d’Attuazione (all’art. 5.13 “Distacco fra gli edifici” ed all’art. 31 “Cabine di trasformazione dell’energia elettrica”), le Cabine elettriche non sono considerate né al fine della determinazione della “SCOP”, né della “SL” né di conseguenza relativamente al distacco fra gli edifici, dai confini, dalle strade, ecc.

La nuova strada di raggiungimento delle colonnine di ricarica, sarà realizzata in conglomerato bituminoso chiuso (asfalto) su idoneo cassonetto stradale, mentre porzione delle zone occupate dalle colonnine e tutti i percorsi pedonali saranno realizzati con pavimentazione in masselli autobloccanti di cemento, così come meglio esplicitato nell’Elaborato Grafico di cui alla Tavola n. 4

Verrà realizzato inoltre un “Kiosko” costituito da un servizio igienico (rispondente alla normativa sulle Barriere architettoniche di cui alla L. 13/89 e L.R. 6/89) e da un locale di ristoro/attesa temporanea durante la ricarica dell’autoveicolo, oltre al disimpegno ed un piccolo ripostiglio. A completamento della stessa area, nelle immediate vicinanze del Kiosko verrà realizzato anche uno spazio attrezzato con panchine e tavoli che verranno posizionati su una piazzola realizzata anch’essa con pavimentazione in masselli autobloccanti ed una zona a verde costituita da prato e dalla messa a dimora di piante ed arbusti dislocati in varie posizioni dell’area d’intervento, il tutto per agevolare gli automobilisti ad una comoda attesa durante la ricarica dei veicoli.

Tutti i passaggi pedonali saranno realizzati senza dislivelli e dove vi siano, gli stessi saranno superati mediante rampe (marciapiedi in pendenza) al fine del rispetto della normativa sulle Barriere architettoniche di cui alla L. 13/89 e L.R. 6/89.

5

Via Per Ospitaletto, 14 – 25046 Cazzago S.M. (BS) - Tel/Fax 030.641764 – cell. 338.7106569
e-mail: raffaele.scorza@studiogeometri.it - e-mail certificata: raffaele.scorza@geopsc.it
info@studiogeometri.it - tecnico@studiogeometri.it - sito web: www.studiogeometri.it
codice fiscale SCR RFL 74D19 B157G - Partita I.V.A. 03440770174 – C.U. M5UXCR1

Iscrizione all’Albo dei Geometri della Provincia di Brescia n. 4345 - Accreditamento quale Certificatore Energetico di cui al n. 11.877
Soggetto abilitato al coordinamento della sicurezza in fase progettuale (CSP) ed in fase esecutiva (CSE) dei lavori



Progettazione – Direzione Lavori – Contabilità lavori – Pratiche Linea Vita – Coordinamento della Sicurezza – Certificazioni Energetiche

La “Stazione di Servizio” avrà un’uscita anch’essa a senso unico di percorrenza, che sfocerà sempre sulla strada d’innesto al parcheggio comunale esistente ma, limitato mediante l’introduzione della segnaletica orizzontale (identificato dal segnale “stop”), al fine di regolarne il flusso di eventuale interferenza con le autovetture che escono dal parcheggio.

Per un equilibrio “estetico”, tutta la “Stazione di Servizio” sarà realizzata alla stessa quota del parcheggio comunale esistente, quindi a circa 70 cm al di sotto della quota ± 0.00 corrispondente al livello strada d’innesto proveniente da Via Vallosa.

Quindi per tale motivo sia l’ingresso sia l’uscita dall’area occupata dalla Stazione di Servizio, saranno caratterizzate dalla presenza di rampe di raccordo stradale aventi pendenze che non superano l’8% al fine di agevolare gli stessi automobilisti.

Per una migliore comprensione dell’intervento, si invita a visionare tutte le tavole componenti il progetto che esplicano al meglio quanto sopra descritto.

Allo stesso modo si invita a visionare l’Elaborato Grafico di cui alla Tavola n. 6, al fine del raffronto dei dati Stereometrici di rilievo prima indicati e quelli di progetto così divisi:

- a) la Superficie Coperta (Scop) di progetto pari a 264,30 mq,
- b) la Superficie Impermeabile (occupata dalla pavimentazione) pari a 1.996,62 mq,
- c) la Superficie Permeabile (SP), corrispondente all’area verde rimanente, pari a 2.828,66 mq.

La captazione delle acque meteoriche avverrà mediante la realizzazione di una serie di caditoie stradali dislocate sulla superficie pavimentata che saranno collegate alla batteria di nuovi pozzi perdenti, così come da indicazioni inserite nella Relazione “Studio Invarianza Idraulica e Idrologica” allegata al SUAP precedentemente citato.

Per quel che concerne l’adempimento al Decreto della Regione Lombardia n. 119/2009 nonché del Regolamento Locale d’Igiene della Regione Lombardia di cui all’art. 3.2.11 (Integrazioni al Titolo III), sia sui fabbricati (cabine elettriche) sia sulle tettoie (ove possibile), verranno installati i dispositivi di ancoraggio contro la caduta dall’alto.

Visto la tipologia particolare del manto di copertura delle tettoie fotovoltaiche, costituito da lastre in vetro con integrate appunto celle fotovoltaiche, per quest’ultime si dovrà verificare col produttore la “calpestabilità” delle stesse (al momento non si dispone della relativa certificazione)

6



Progettazione – Direzione Lavori – Contabilità lavori – Pratiche Linea Vita – Coordinamento della Sicurezza - Certificazioni Energetiche

al fine di valutarne la sicurezza durante le eventuali ispezioni/manutenzioni. In caso di non calpestabilità delle stesse, sia nell'elaborato grafico (Tavola n. 8) sia nella Relazione Tecnico Illustrativa relativi alle “linee vita” (entrambi allegati al PdCc), verrà riportata altra soluzione alternativa.

Tutta l'area carraia, compresi anche gli stalli per la sosta temporanea per la ricarica dei veicoli sarà regolata mediante la realizzazione di opportuna segnaletica orizzontale.

Per una miglior visione dell'intervento si rimanda agli elaborati grafici allegati al presente Permesso di Costruire Convenzionato.

Passirano (BS), lì 28 aprile 2025

Il Progettista

Geom. Raffaele Scorza

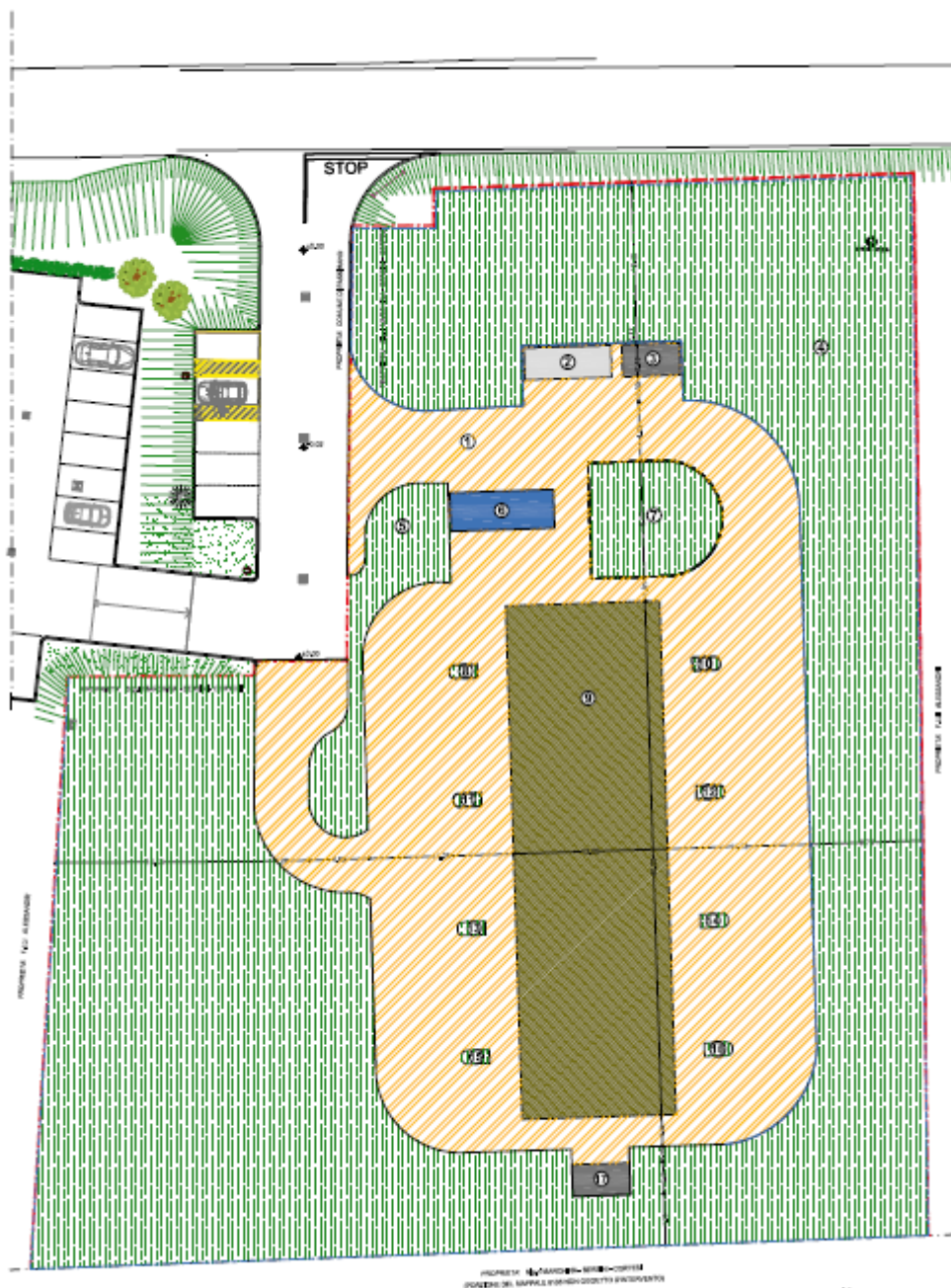
(documento firmato digitalmente)



7

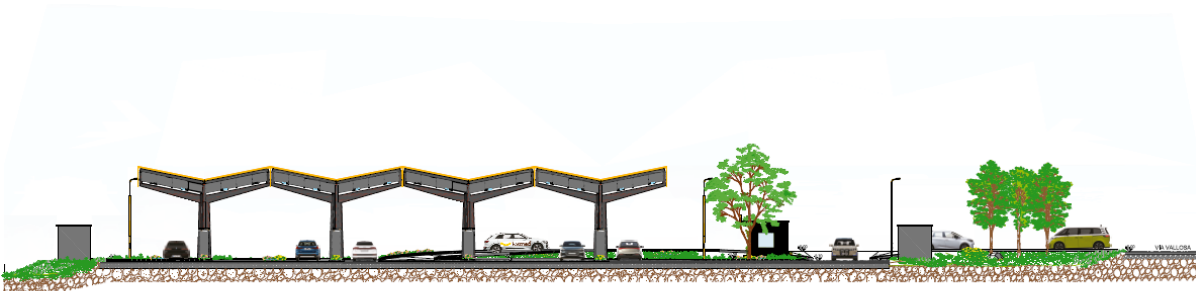
Via Per Ospitaletto, 14 – 25046 Cazzago S.M. (BS) - Tel/Fax 030.641764 – cell. 338.7106569
e-mail: raffaele.scorza@studiogeometri.it - e-mail certificata: raffaele.scorza@geopec.it
info@studiogeometri.it - tecnico@studiogeometri.it - sito web: www.studiogeometri.it
codice fiscale SCR RFL 74D19 B157G - Partita I.V.A. 03440770174 – C.U. M5UXCR1

Iscrizione all'Albo dei Geometri della Provincia di Brescia n. 4345 - Accredito quale Certificatore Energetico di cui al n. 11.877
Soggetto abilitato al coordinamento della sicurezza in fase progettuale (CSP) ed in fase esecutiva (CSE) dei lavori



PLANIMETRIA GENERALE

LEGENDA		DATI STEREOMETRICI DI RILIEVO	
	LIMITE DI PROPRIETA' (zona d'intervento - Parte del lotto di cui al Fig. 33, mappale 6105)	A) SUPERFICIE FONDIARIA (SF) =	4.721,70 mq
	SUPERFICIE FONDIARIA DI PROGETTO (vedasi anche la Planimetria di rilievo TAV. 1)	porzione del lotto di cui al Fig. 33 map. 6105, come da rilievo topografico di cui all'elaborato grafico "Tav. 1" (superficie catastale dell'intero lotto pari a 7.055 mq)	
	SUPERFICIE IMPERMEABILE (PAVIMENTATA) DI PROGETTO	DATI STEREOMETRICI DI PROGETTO	
	SUPERFICIE PERMEABILE (SP) DI PROGETTO	B) Superficie Impermeabile (pavimentata) DI PROGETTO = (1) + (2) + (3) + (6) + (9) + (17) = 1.693,00 mq + 17,00 mq + 11,16 mq + 24,30 mq + 240,00 mq + 11,16 mq =	1.996,62 mq
	TETTOIE FOTOVOLTAICHE DI PROGETTO, SCOP= 240,00 mq ed hmax= 7,00 m (estradosso)	C) Superficie Permeabile (SP) DI PROGETTO = (4) + (5) + (7) + (8) + (10) + (11) + (12) + (13) + (14) + (15) + (16) = 2.623,49 mq + 103,50 mq + 84,15 mq + 2,19 mq + 2,19 mq + 2,19 mq + 2,19 mq + 2,19 mq + 2,19 mq + 2,19 mq + 2,19 mq =	2.828,66 mq
	KIOSKO DI PROGETTO. SCOP= 24,30 mq ed H(intradosso) = 2,70 m	D) Superficie Coperta (SCOP) DI PROGETTO = (6) + (9) = 24,30 mq + 240,00 mq =	264,30 mq
	CABINA ELETTRICA (di ricezione) DI PROGETTO. H(estradosso) = 2,85 m		
	CABINA ELETTRICA (trafo) DI PROGETTO. H(estradosso) = 2,85 m		





3 DETERMINAZIONE DEI TEMI DI VARIANTE

3.1 DISPOSIZIONI DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE

Il comune di Passirano è dotato di strumento urbanistico approvato con DCC n.35 del 15/04/2009 e pubblicato sul BURL in data 05/08/2009. In seguito, sono state quattro varianti, di cui l'ultima generale, attualmente vigente, approvata con DCC n.43 del 29/11/2017 con pubblicazione sul BURL il 24/01/2018. Successivamente è stato redatto il nuovo Documento di Piano, pertanto, lo strumento attualmente vigente si compone di:

- Componente geologica approvata con DCC n.43 del 29/11/2017
- Documento di Piano, Piano delle Regole e Piano dei Servizi approvati con DCC n.2 del 29/03/2024

ID	Comune	Tipo di piano	Descrizione	Procedimenti	Fase	Stato PGT	N. atto approvazione	Data approvazione	Data BURL approvazione
125021	PASSIRANO	Nuovo Documento di piano Nuovo PGT (art. 13, l.r. 12/2005)	NUOVO DOCUMENTO DI PIANO NUOVO PGT (ART. 13, L.R. 12/2005) - COMUNE DI PASSIRANO)	DP PS PR	Approvazione	Vigente	2	29/03/2024	11/09/2024
69720	PASSIRANO	Variante al PGT (art. 13, comma 13, l.r. 12/2005)	Variante al Piano di Governo del Territorio - Nuovo Documento di Piano e Revisione PdR e PdS - Variante generale 2015-2020 - COMUNE DI PASSIRANO	DP PS PR CG	Approvazione	Vigente	43	29/11/2017	24/01/2018
65640	PASSIRANO	Variante al PGT (art. 13, comma 13, l.r. 12/2005)	Variante al Piano di Governo del Territorio - Variante alle NTA del PdR - Approvazione della Rete Ecologica Comunale (REC) - COMUNE DI PASSIRANO	PR	Approvazione	Storico	3	03/03/2014	11/06/2014
43440	PASSIRANO	Variante al PGT (art. 13, comma 13, l.r. 12/2005)	Variante al Piano di Governo del Territorio - Variante al DdP - COMUNE DI PASSIRANO	DP PS PR	Approvazione	Storico	39	25/11/2013	12/02/2014
53460	PASSIRANO	Variante al PGT (art. 13, comma 13, l.r. 12/2005)	Variante al Piano di Governo del Territorio - PA di iniziativa privata denominato "Via S. Antonio" - COMUNE DI PASSIRANO	DP PS PR CG	Approvazione	Storico	5	27/02/2013	08/05/2013
7668	PASSIRANO	Nuovo Documento di piano Nuovo PGT (art. 13, l.r. 12/2005)	Piano di Governo del Territorio - COMUNE DI PASSIRANO	DP PS PR	Approvazione	Storico	35	15/04/2009	05/08/2009

3.1.1 DOCUMENTO DI PIANO

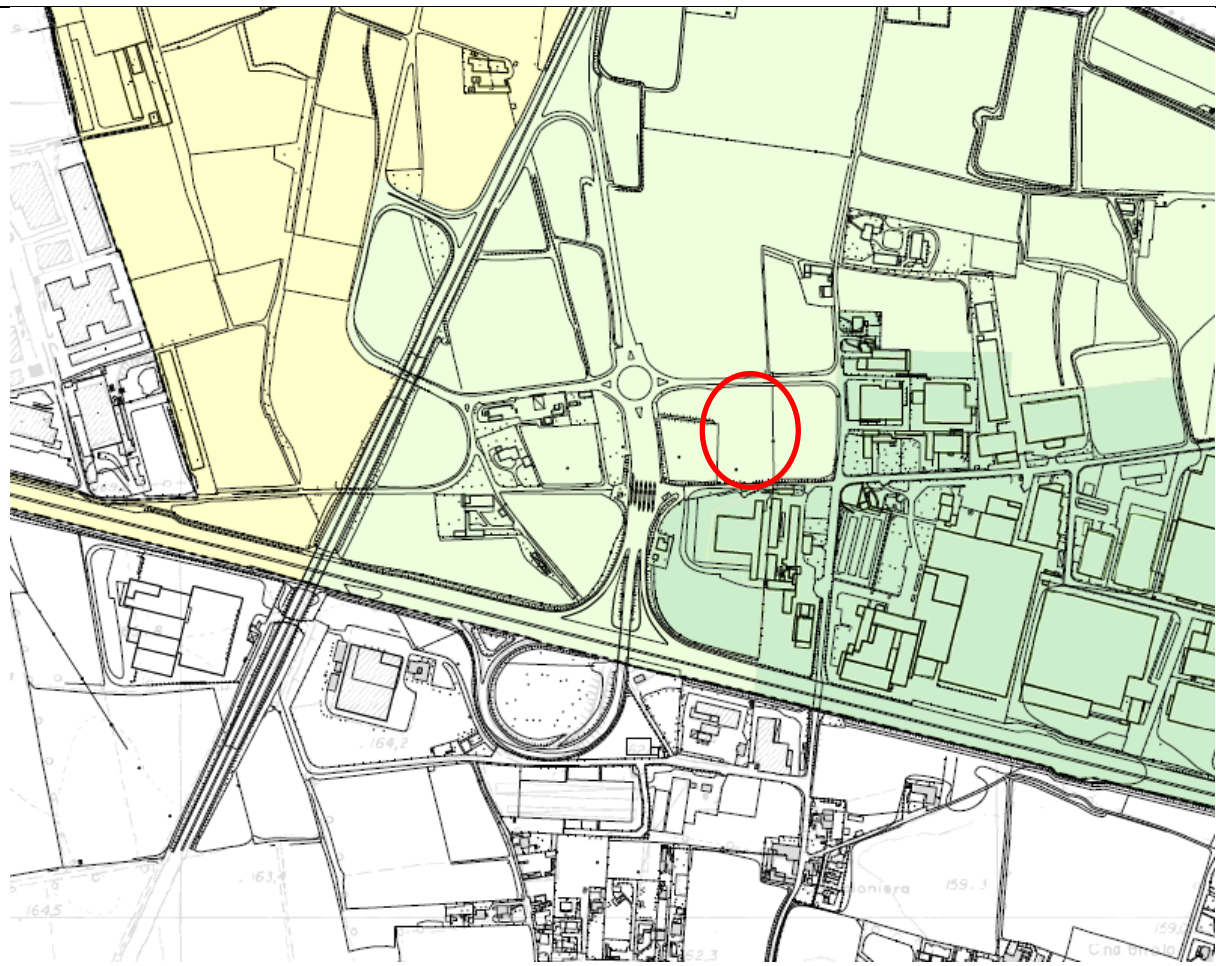
TAVOLA DEL PGT	
CLASSI DI SENSIBILITÀ PAESISTICA	
	
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
CLASSE 2	<p>È stata assegnata classe 2 ad alcuni ambiti di superficie agricola, comprese le numerose cascine che hanno ormai perso la loro originaria funzione anche e ad alcune aree periferiche ai centri abitati e limitrofe alle aree industriali, alle quali non è più attribuibile particolare interesse paesistico.</p> <p>Rientrano in questa situazione anche le aree di raccordo tra i punti osservazione e gli ambiti di maggiore sensibilità paesistica, individuati lungo le infrastrutture principali.</p>

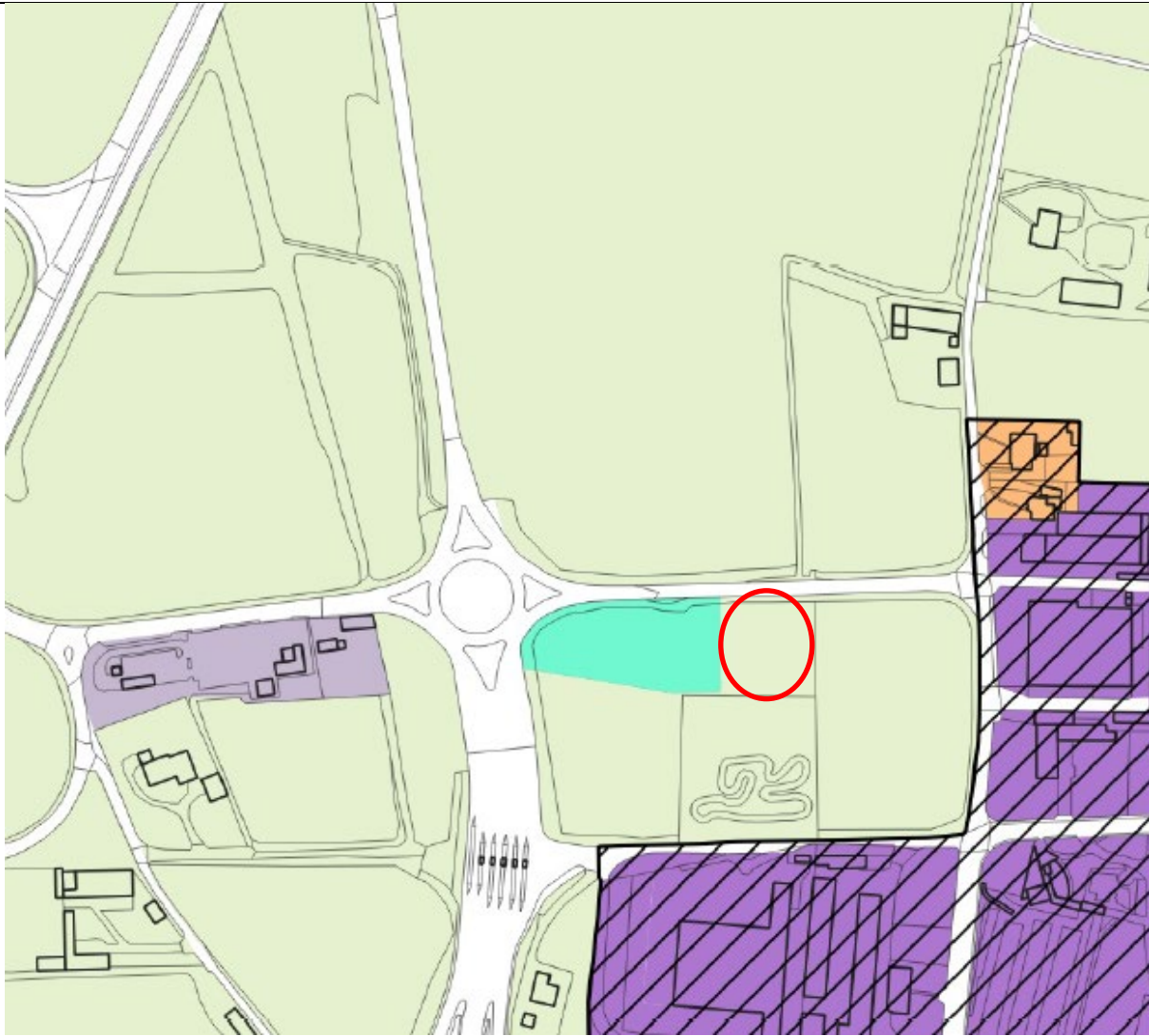
TAVOLA DEL PGT	
PREVISIONI DI PIANO	
	
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
AMBITI DEL TERRITORIO NATURALE ED AGRICOLO	

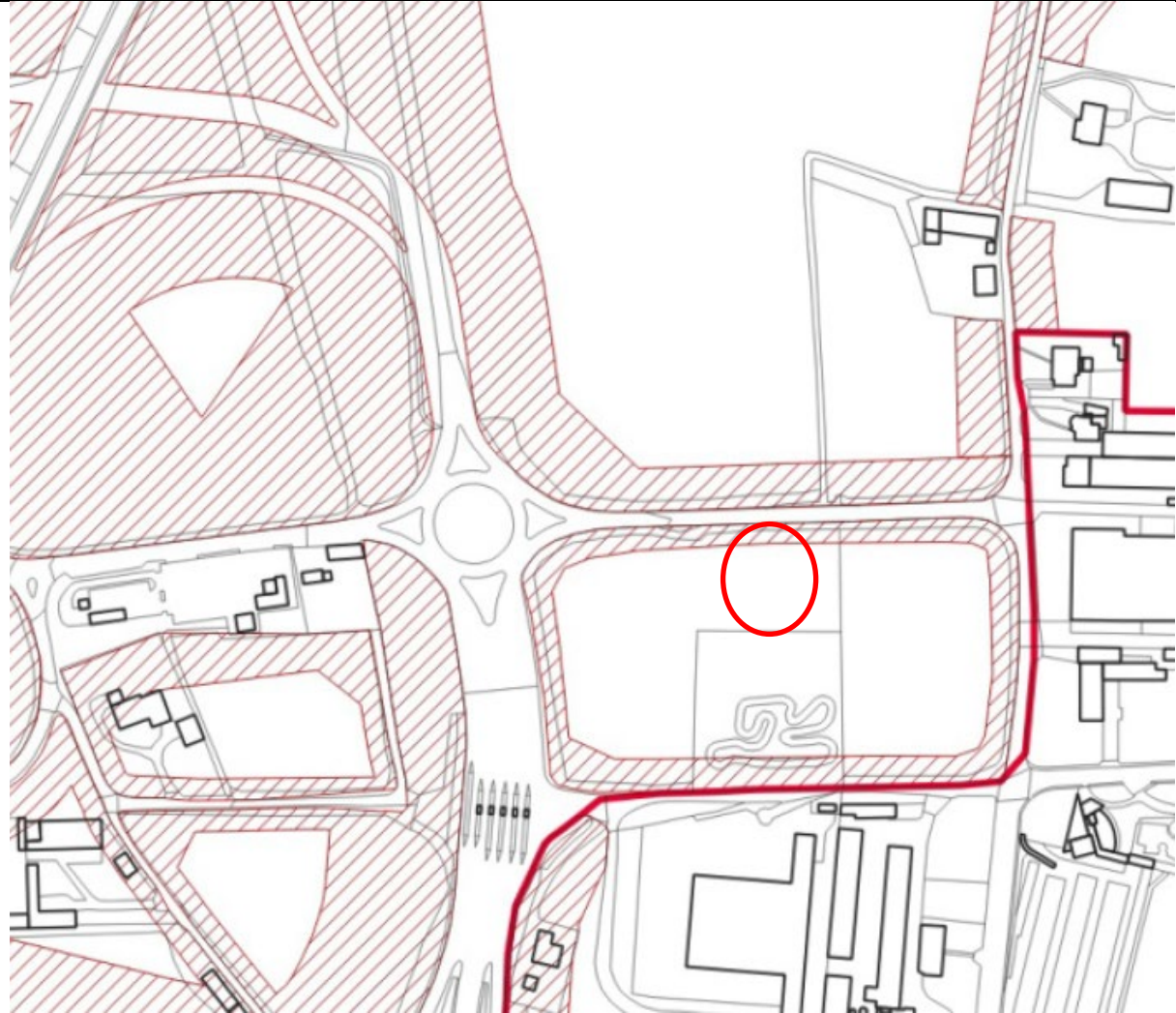
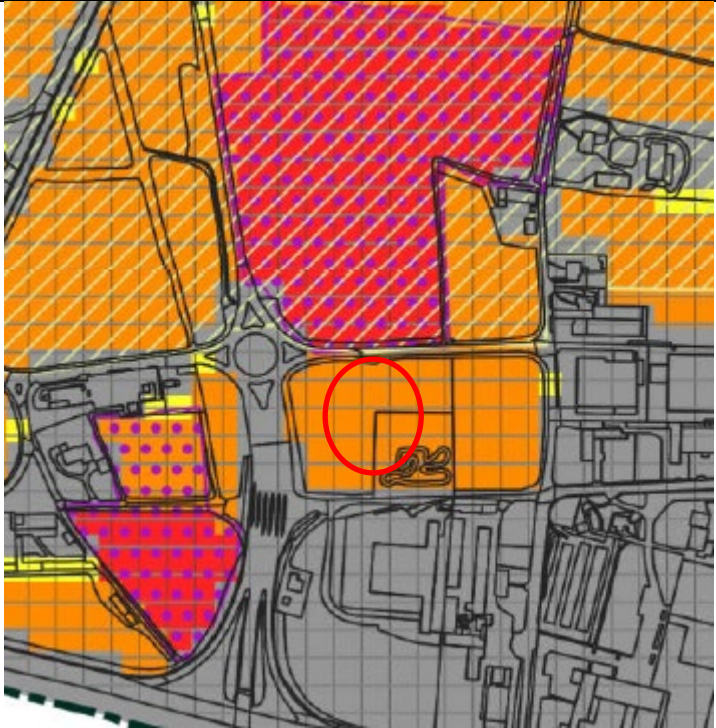
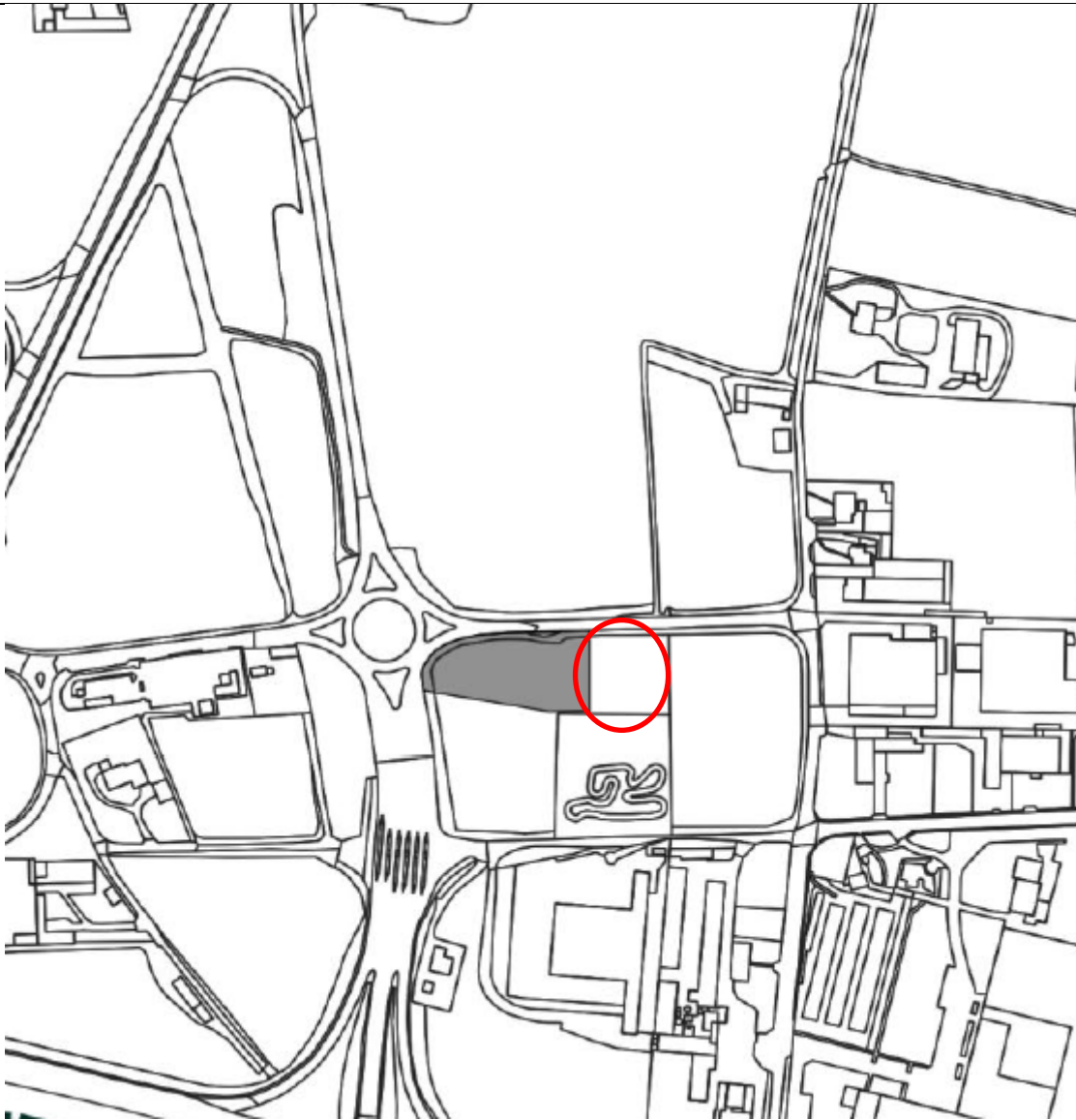
TAVOLA DEL PGT	
VINCOLI AMMINISTRATIVI	
	
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
FASCIA DI RISPETTO STRADALE	

TAVOLA DEL PGT	
CARTA DELLA QUALITÀ DEI SUOLI LIBERI	
	
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
VALORE AGRICOLO MODERATO	

3.1.2 PIANO DEI SERVIZI

TAVOLA DEL PGT	
SERVIZI ESISTENTI E DI PROGETTO	
	
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
PARCHEGGI	

3.1.3 PIANO DELLE REGOLE

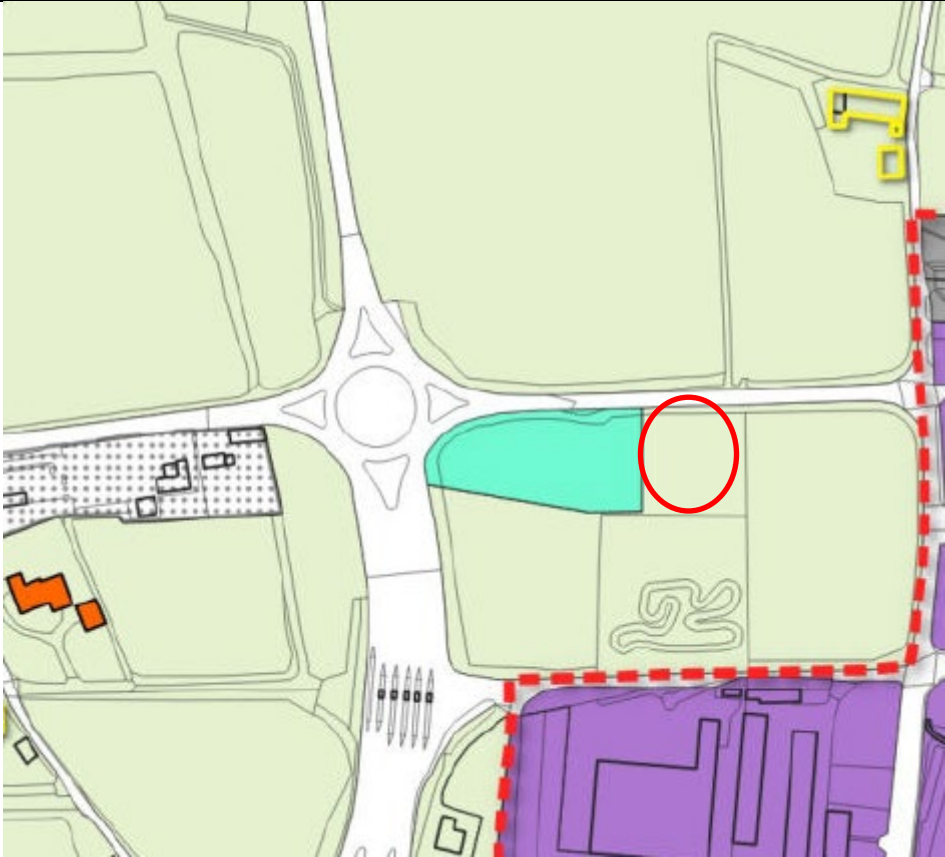

TAVOLA DEL PGT	
TESSUTO URBANO CONSOLIDATO 5000	
	
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
AMBITO AGRICOLO PRODUTTIVO	

TAVOLA DEL PGT	
AMBITI AGRICOLI STRATEGICI	
	
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
AMBITO AGRICOLO PRODUTTIVO	

3.1.4 COMPONENTE GEOLOGICA

TAVOLA DEL PGT
CARTA DEI VINCOLI SUD

COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
NESSUNA COMPONENTE INTERCETTATA	

TAVOLA DEL PGT

CARTA PAI – PGRA



COMPONENTI INTERCETTATE

DESCRIZIONE

**NESSUNA COMPONENTE
INTERCETTATA**

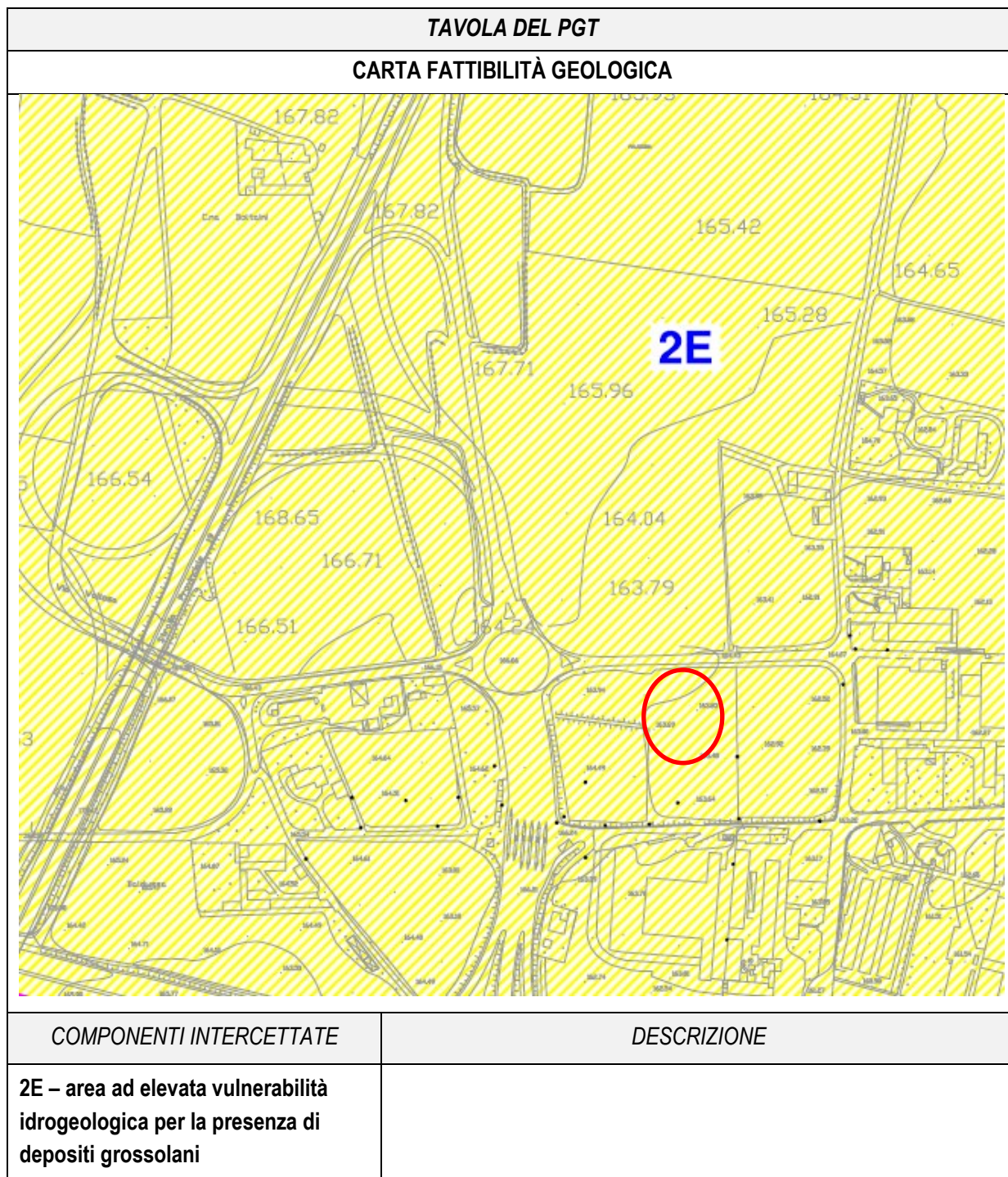
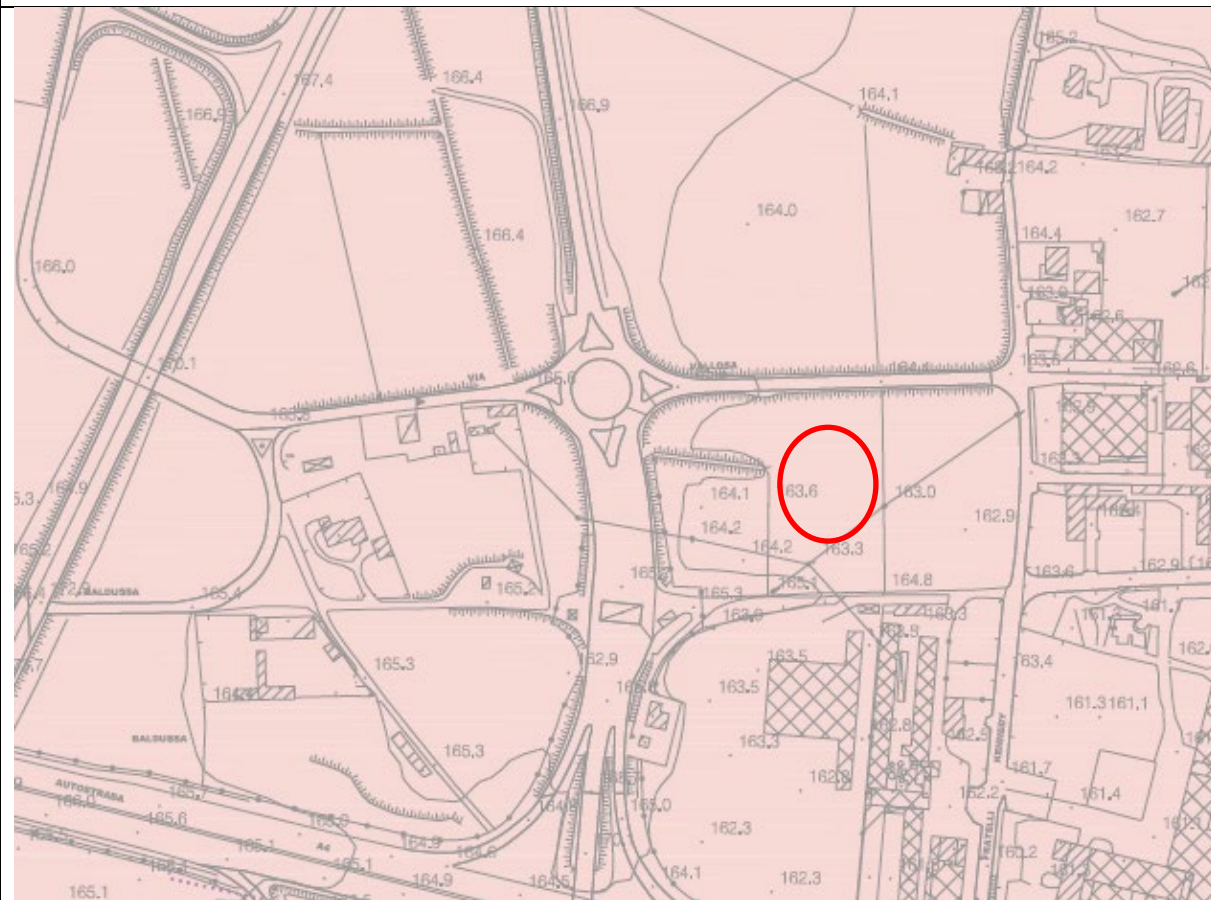


TAVOLA DEL PGT

CARTA DELLA PERICOLOSITÀ SISMICA LOCALE



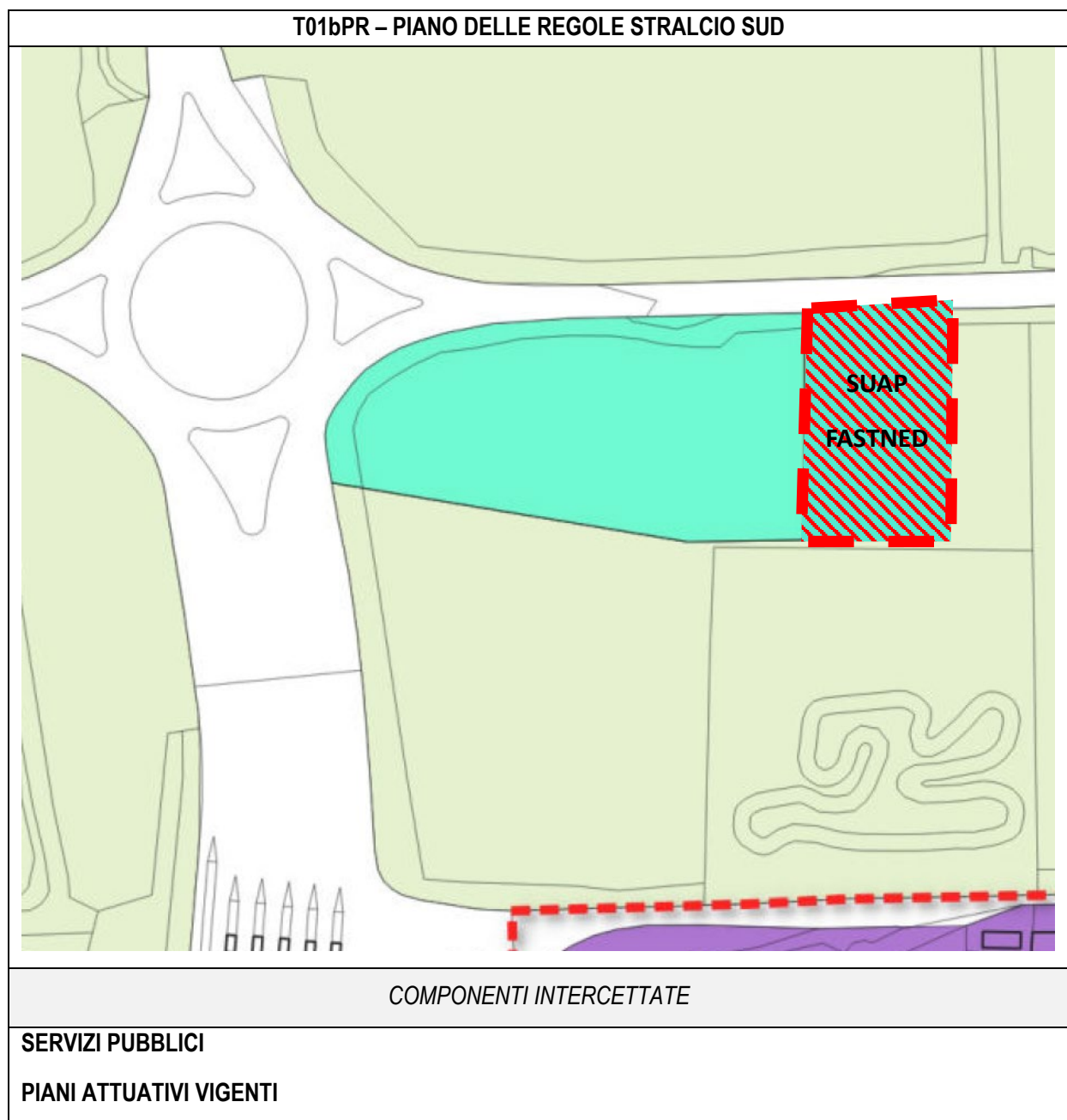
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
ZONA 4 – zona di fondovalle con presenza di depositi alluvionali e/o fluvioglaciali granulari e/o coesivi	

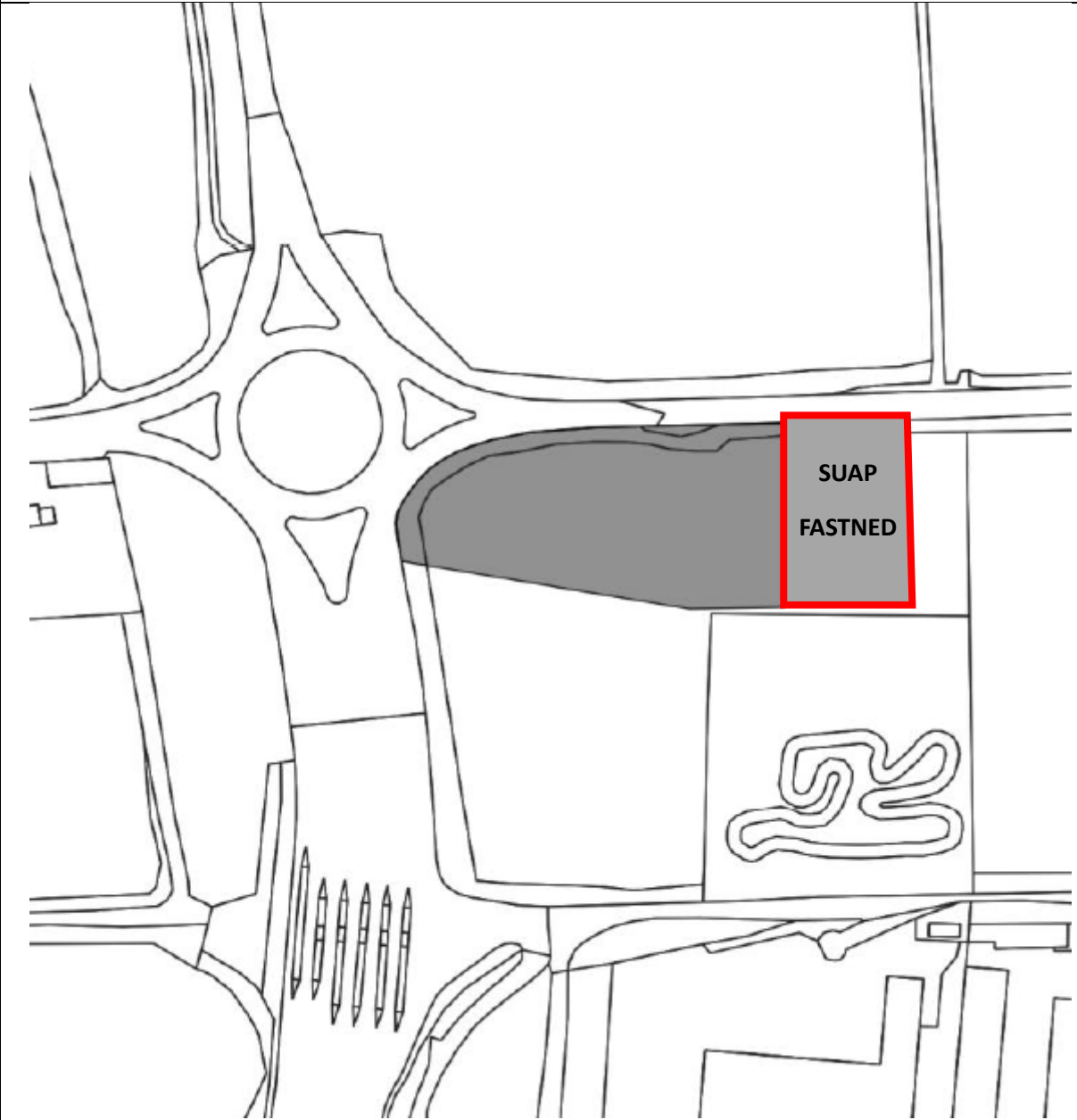
3.2 PROPOSTA DI VARIANTE

La proposta di variante consta nella modifica delle NTA dell'azzoneamento del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi.

In particolare, riguarda la modifica delle seguenti tavole:

- T01bPR PIANO DELLE REGOLE STRALCIO SUD
- T02gPR PIANO DELLE REGOLE
- T01bPS PIANO DEI SERVIZI STRALCIO SUD
- T02gPS PIANO DEI SERVIZI



T01bPS – PIANO DEI SERVIZI STRALCIO SUD	
 The map shows a road network with a central roundabout. To the right of the roundabout, there is a shaded grey area. A red rectangular box is superimposed on the right side of this shaded area, containing the text 'SUAP' and 'FASTNED' stacked vertically. Below the shaded area, there is a white rectangular area containing a stylized, winding line representing a path or boundary. The map is enclosed in a black border.	
COMPONENTI INTERCETTATE	
PARCHEGG SERVIZI DI PROGETTO	

La presente procedura comporta una modifica delle NTA in particolare attraverso l’inserimento di un nuovo paragrafo all’articolo 17.1.5 secondo lo schema di seguito illustrato:

17.1.5 Riqualificazione della zona produttiva “autostrada”

Esclusivamente per gli ambiti a sud del territorio comunale, nei pressi dell'autostrada al confine con Ospitaletto, ogni intervento di ampliamento o nuova costruzione dovrà provvedere alla monetizzazione/cessione di uno standard per garantire la manutenzione straordinaria, il completamento, l'efficienza e la funzionalità delle opere di urbanizzazione esistenti e la riqualificazione funzionale del sistema fognario.

Lo standard finalizzato alla riqualificazione ambientale dell'area è pari al 25% della ~~SLp~~ SL di nuova edificazione (art.3 PdS).

17.1.5 bis. Ambito individuato con la sigla SUAP FASTNED.

L'ambito è subordinato alla procedura di SUAP di cui al DPR 160/2010 art.8. SUAP- FASTNED Gli elaborati grafici del Piano delle Regole individuano con apposita perimetrazione l'ambito per il quale è previsto un progetto di ampliamento dell'attività produttiva esistente mediante procedura di cui al DPR 160/2010 art.8.

Le previsioni attuative sono regolamentate dai contenuti espliciti grafici e di testo del progetto approvato nonché secondo i parametri insediativi, modalità e condizioni esplicitati nelle norme tecniche specifiche del SUAP. I contenuti del progetto di SUAP approvato prevalgono rispetto alle disposizioni di cui al presente articolo.

4 VERIFICA DI COERENZA DEI CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI VARIANTE CON IL QUADRO RICOGNITIVO E PROGRAMMATARIO DI RIFERIMENTO

4.1 PTR – PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il PTR contiene solo alcuni elementi di immediata operatività, in quanto generalmente la sua concreta attuazione risiede nella “traduzione” che ne verrà fatta a livello locale, livello che la L.R. 12/2005 ha fortemente responsabilizzato nel governo del territorio. D’altro canto, il PTR fornisce agli strumenti di pianificazione locale la “vista d’insieme” e l’ottica di un quadro di riferimento più ampio, che consente di riconoscere anche alla scala locale le opportunità che emergono aprendosi ad una visione che abbraccia l’intera Regione ovvero gli elementi di attenzione che derivano da rischi diffusi o da fenomeni alla macro-scala.

Nella predisposizione del PGT e sue varianti, i Comuni troveranno nel PTR gli elementi per la costruzione del quadro conoscitivo e orientativo (a) e dello scenario strategico di piano (b), nonché indicazioni immediatamente operative e strumenti (c) che il PTR introduce per il perseguimento dei propri obiettivi.

Il territorio di Passirano non intercetta obiettivi prioritari di interesse regionale e sovra regionale del PTR, pertanto, la proposta di variante al PGT non deve essere trasmessa in Regione.

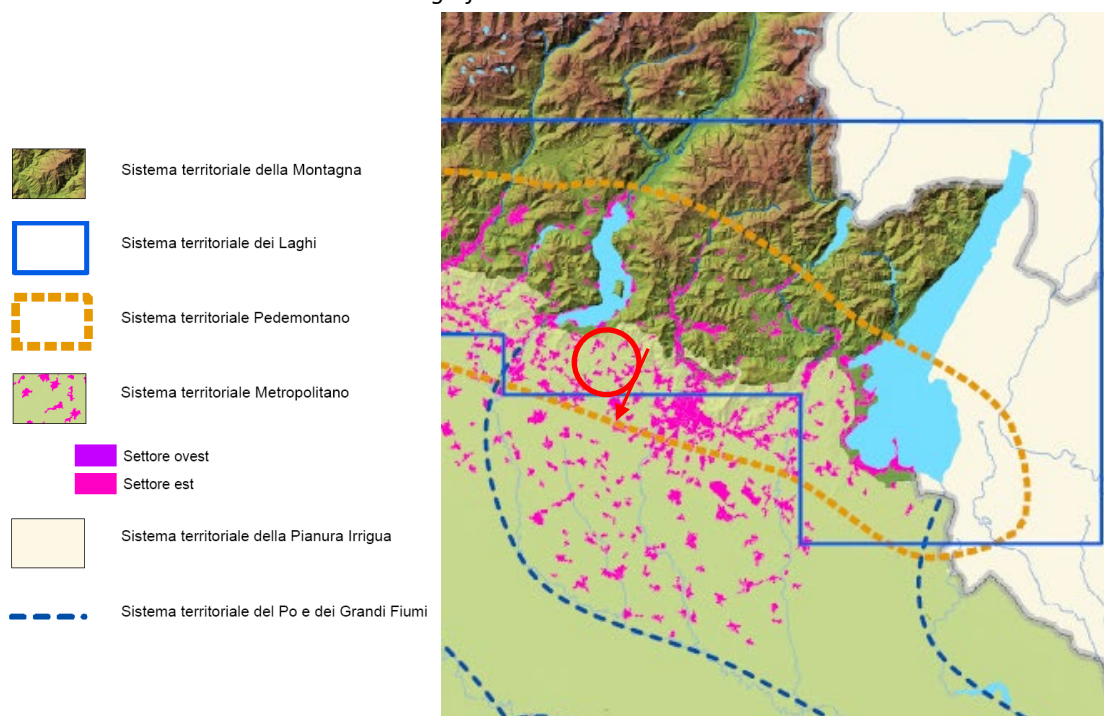
a. Elementi per il quadro conoscitivo e orientativo

I sistemi territoriali che il PTR individua, non sono ambiti e ancor meno porzioni di Lombardia perimetrare rigidamente, bensì costituiscono sistemi di relazioni che si riconoscono e si attivano sul territorio regionale all'interno delle sue parti e con l'intorno.

Essi sono la chiave territoriale di lettura comune quando si discute delle potenzialità e debolezze del territorio, quando si propongono misure per cogliere le opportunità o allontanare le minacce che emergono per il suo sviluppo; sono la geografia condivisa con cui la Regione si propone nel contesto sovraregionale e europeo.

L'ambito territoriale di Passirano interessa il Sistema territoriale Metropolitano.

Estratto grafico "I sistemi territoriali del PTR"



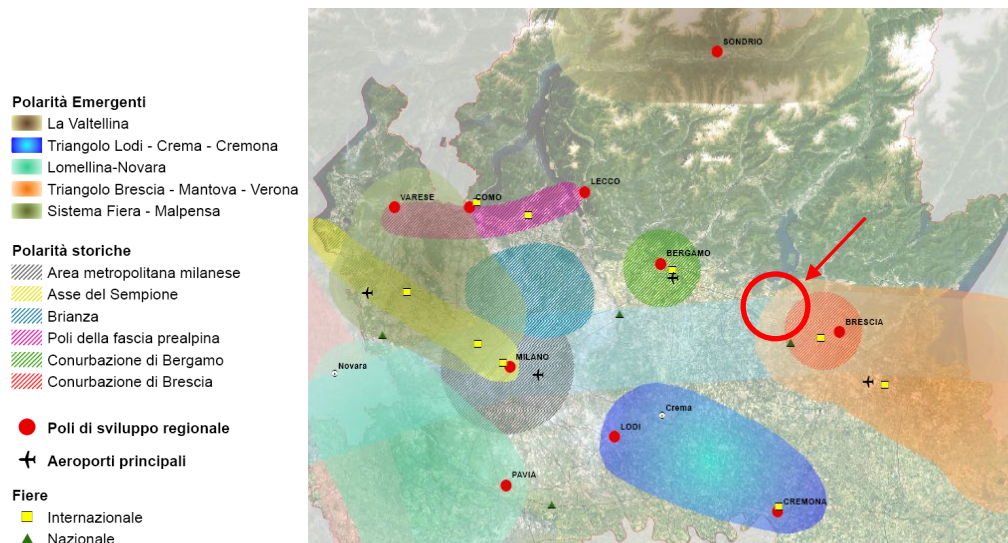
b. Elementi per il quadro conoscitivo e orientativo

A partire dalle strategie per il rafforzamento della struttura policentrica regionale e di pianificazione per il Sistema rurale-paesistico-ambientale nel suo insieme, il PTR identifica per il livello regionale:

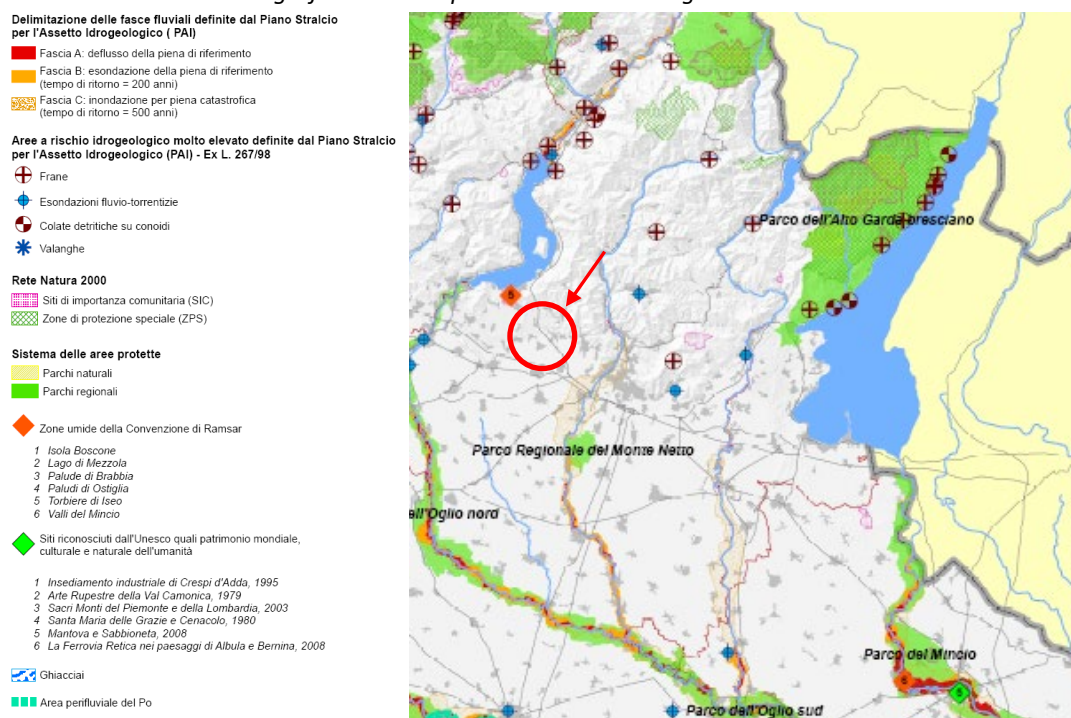
- i principali poli di sviluppo regionale;
- le zone di preservazione e salvaguardia ambientale;
- le infrastrutture prioritarie.

Tali elementi rappresentano le scelte regionali prioritarie per lo sviluppo del territorio e sono i riferimenti fondamentali per orientare l'azione di tutti i soggetti che operano e hanno responsabilità di governo in Lombardia.

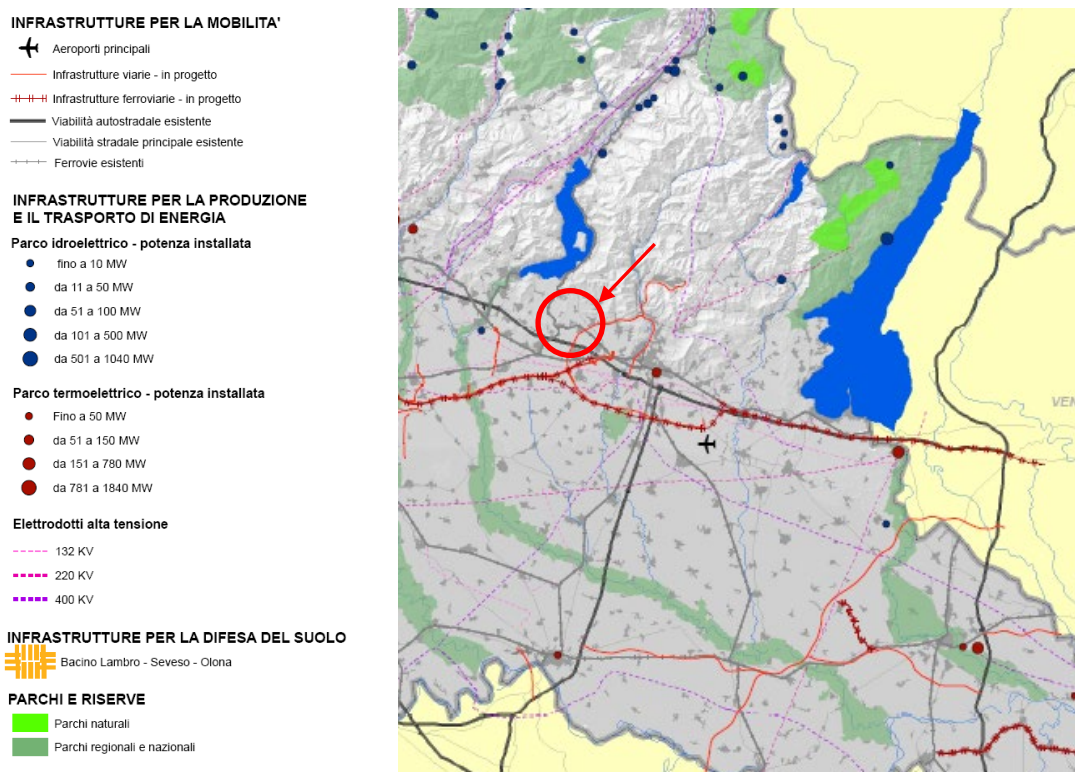
Estratto grafico “Polarità e poli di sviluppo Regionale”



Estratto grafico “Zone di preservazione e salvaguardia ambientale”



Estratto grafico “Infrastrutture prioritarie per la Lombardia”



L'ambito territoriale di Passirano è identificato per quanto riguarda le “Polarità e poli di sviluppo regionale” all'interno del Triangolo Brescia-Mantova-Verona. Il territorio comunale di Passirano è interessato da passaggio di infrastrutture prioritarie per la mobilità “tratta AC/AV Milano –Verona”.

Si evidenzia fin da ora la non interferenza tra l'area oggetto di SUAP e i sedimi interessati dall'infrastruttura prioritaria.

c. Indicazioni immediatamente operative e strumenti del PTR

Gli elementi di più immediata efficacia sono illustrati nel cap. 3 del Documento di Piano del PTR, anche ai fini della verifica di compatibilità degli strumenti di pianificazione, e brevemente di seguito richiamati.

Il Paesaggio è uno dei temi “forti” della politica regionale e come tale ha un suo spazio specifico di disciplina (PTR – PP, Normativa). La normativa e gli Indirizzi di tutela del PTR - PP guidano in tal senso l'azione locale verso adeguate politiche di tutela, valorizzazione e riqualificazione del paesaggio comunale, con riferimento al contesto di appartenenza, fornendo una molteplicità di strumenti e indicazioni nonché alcune disposizioni immediatamente operative. Molte di queste indicazioni e disposizioni devono/possono poi essere declinate a livello provinciale, altre trovano immediata applicazione a livello comunale.

4.2 PPR – PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Oltre ad una verifica della compatibilità del progetto con gli elaborati del Documento di Piano, è necessario verificare che l'area oggetto di SUAP non intercetti componenti rilevanti del Piano Paesaggistico regionale.

Di seguito viene riportata una tabella riassuntiva degli elaborati del PPR con le componenti intercettate dall'area oggetto d'intervento.

VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON IL P.P.R.	
Elaborato del PPR	Componenti intercettate
<i>Tav.A "Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio"</i>	UNITÀ TIPOLOGICHE DI PAESAGGIO: Fascia bassa pianura – Paesaggi delle colture foraggere
<i>Tav.B "Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico"</i>	Nessuna componente intercettata
<i>Tav.C "Istituzioni per la tutela della natura"</i>	Nessuna componente intercettata
<i>Tav.D "Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale"</i>	Nessuna componente intercettata
<i>Tav.E "Viabilità di rilevanza paesaggistica"</i>	Tracciati guida paesaggistici
<i>Tav.F "Riqualificazione paesistica ambiti ed aree di attenzione regionale"</i>	AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI: - Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate; - Aree industriali logistiche; - Principali centri commerciali. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA SOTTOUTILIZZO, ABBANDONO E DISMISSIONE: - Aree agricole dismesse.

<i>Tav.G “Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica:ambiti ed aree di attenzione regionale”</i>	AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI: - Linee ferroviarie di alta velocità e alta capacità
<i>Tav.I “Quadro sinottico tutele paesaggistiche di legge – articoli 136 e 142 del D.Lgs. 42/04”</i>	Nessuna componente intercettata

Si riporta di seguito un estratto degli Indirizzi di tutela per le categorie di elementi individuate nella cartografia contenuta nel quadro di riferimento paesaggistico regionale.

Tali indirizzi, come specificato all’art.16 della Normativa del PPR, hanno valore indicativo e di indirizzo e “... sono principalmente diretti agli enti locali per orientarne, nell’ambito della attività di pianificazione territoriale, le scelte a specifica valenza paesaggistica. Fino a quando non siano vigenti strumenti di pianificazione a specifica valenza paesaggistica di maggiore definizione, tutti i soggetti che intervengono sul territorio regionale sono tenuti ad utilizzare gli Indirizzi di tutela, quali indicatori base preliminari della sensibilità paesistica dei luoghi, ai fini dell’esame paesistico degli interventi di cui alla Parte IV delle presenti norme”.

UNITÀ TIPOLOGICHE DI PAESAGGIO:

FASCIA BASSA PIANURA IRRIGUA

La bonifica secolare iniziata dagli etruschi e tramandata ai romani e conseguentemente continuata nell’alto medioevo ha costruito il paesaggio dell’odierna pianura irrigua che si estende, con caratteristiche diverse, dalla Sesia al Mincio.

Da sempre perfetto strumento per produzione agricola ad altissimo reddito, reca sul suo territorio le tracce delle successive tecniche colturali e di appoderamento. In questa pianura spiccano netti i rilievi delle emergenze collinari.

La pianura irrigua è costituita da tre grandi tipi di paesaggi configurati dai tipi di coltura: risicola, cerealicola, foraggera.

INDIRIZZI DI TUTELA:

I paesaggi della bassa pianura irrigua vanno tutelati rispettandone sia la straordinaria tessitura storica che la condizione agricola altamente produttiva.

Vanno promossi azioni e programmi di tutela finalizzati al mantenimento delle partiture poderali e delle quinte verdi che definiscono la tessitura territoriale. La Regione valuterà la possibilità di

intervenire in tal senso anche attraverso un corretto utilizzo dei finanziamenti regionali e comunitari per

il settore agricolo e la riqualificazione ambientale. È auspicabile che gli Enti locali attivino autonomamente forme di incentivazione e concertazione finalizzate alla tutela delle

trame verdi territoriali, anche in occasione della ridefinizione del sistema comunale degli spazi pubblici e del verde.

La tutela è rivolta non solo all'integrità della rete irrigua, ma anche ai manufatti, spesso di antica origine, che ne permettono ancora oggi l'uso e che comunque caratterizzano fortemente i diversi elementi della rete. Anche in questo caso, assume carattere prioritario l'attivazione di una campagna ricognitiva finalizzata alla costruzione di uno specifico repertorio in materia, che aiuti poi a guidare la definizione di specifici programmi di tutela, coinvolgendo tutti i vari enti o consorzi interessati.

AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI:

Le aree e gli ambiti di degrado e/o compromissione paesistica o a rischio di degrado e/o compromissione provocato dai processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, diffusione di pratiche e usi urbani del territorio aperto, sono generalmente caratterizzati da un marcato disordine fisico, esito di un processo evolutivo del territorio che vede il sovrapporsi, senza confronto con una visione d'insieme, di differenti e spesso contraddittorie logiche insediative.

INDIRIZZI DI RIQUALIFICAZIONE:

Integrazione degli aspetti paesaggistici nelle politiche e nelle azioni di Pianificazione territoriale e di Governo locale del territorio, di progettazione e di realizzazione degli interventi.

Le ipotesi di riqualificazione saranno definite valutando il territorio considerato sotto il profilo paesaggistico in base alla rilevazione, alla lettura e alla interpretazione dei fattori fisici, naturali, storico-culturali, estetico-visuali ed alla possibile ricomposizione relazionale dei vari fattori e in particolare sulla base di un'attenta lettura/valutazione dei seguenti aspetti:

- grado di tenuta delle trame territoriali (naturali e antropiche) e dei sistemi paesaggistici storicamente definitesi*
- connotazioni paesistiche del contesto di riferimento e rapporti dell'area degradata con esso*
- individuazione delle occasioni di intervento urbanistico e ottimizzazione delle loro potenzialità di riqualificazione paesaggistica*

INDIRIZZI DI CONTENIMENTO E PREVENZIONE DEL RISCHIO:

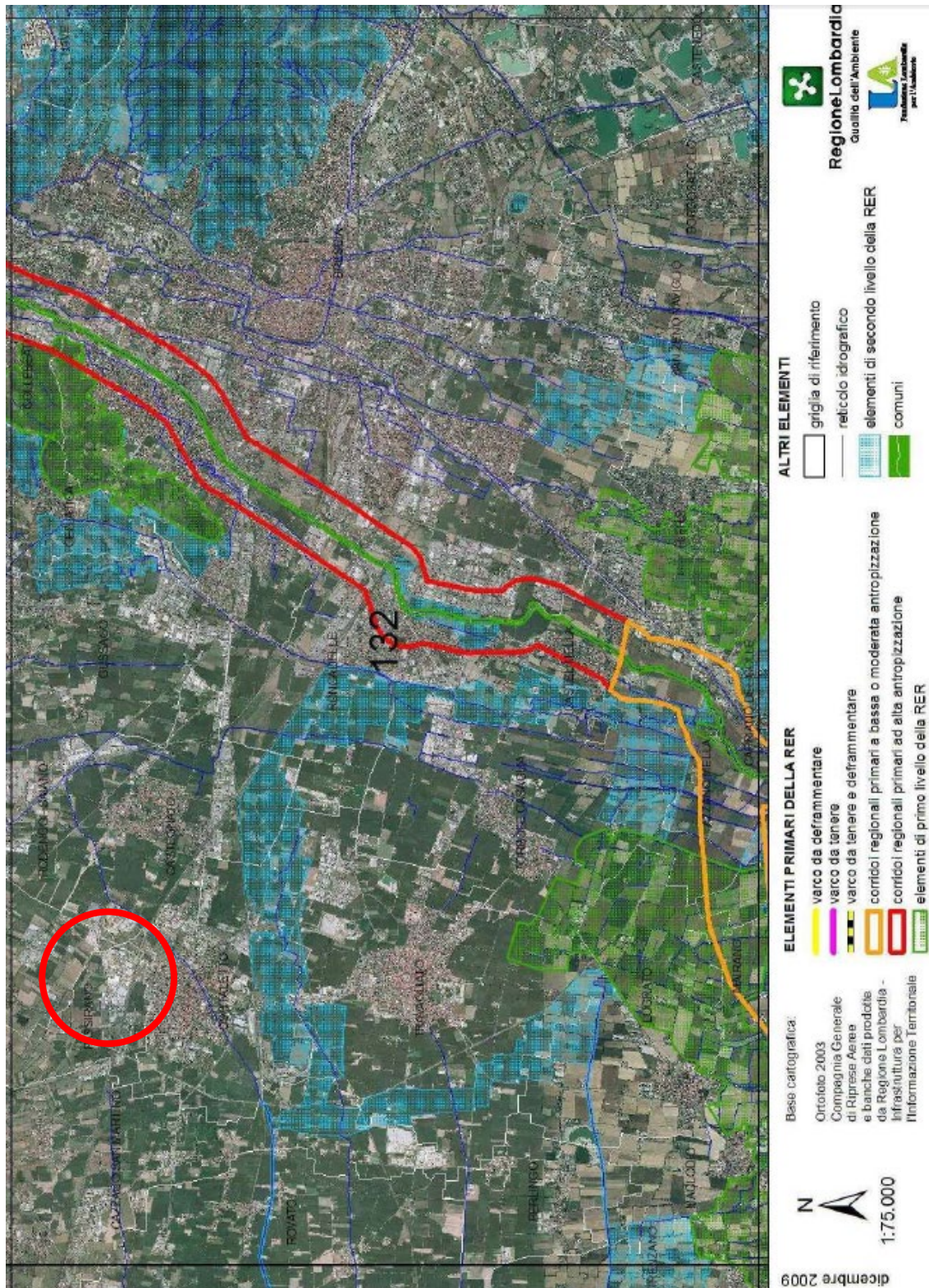
Integrazione degli aspetti paesaggistici nelle politiche e nelle azioni di Pianificazione territoriale, di Governo locale del territorio, di progettazione e di realizzazione degli interventi I nuovi interventi di urbanizzazione saranno definiti sia in termini localizzativi che di assetto sulla base di una approfondita analisi descrittiva del paesaggio, dell'ambiente e del contesto interessato ponendo come obiettivi primari:

- *il rispetto dei caratteri strutturali del paesaggio interessato (naturali e storici)*
- *l'assonanza con le peculiarità morfologiche dei luoghi*
- *la ricostruzione di un rapporto più equilibrato tra parti urbanizzate e spazi aperti, che dovranno essere messi in valore, riscoprendone i caratteri sostantivi e identitari, anche in correlazione con la definizione della rete verde provinciale e dei sistemi verdi comunali*

Per quanto concerne l'area oggetto di SUAP in via preliminare non si evidenziano particolari elementi ostativi alla realizzazione della proposta di ampliamento.

4.3 RER – RETE ECOLOGICA REGIONALE

Il comune di Passirano è inserito all'interno del settore 132 della Rete Ecologica Regionale: Brescia



DESCRIZIONE GENERALE

Settore in gran parte pianiziale che comprende la città di Brescia nell'angolo nord-orientale e un ampio tratto di fiume Mella, che lo percorre da Nord a Sud.

Nella fascia meridionale del settore è inclusa l'estremità Nord-occidentale dell'area prioritaria 27 Fascia centrale dei fontanili e del ganglio "Fontanili del Mella".

La parte centro-occidentale dell'area è caratterizzata da zone agricole di interesse naturalistico, intervallate da filari e da siepi ancora in buone condizioni.

La zona a Nord-Est della città di Brescia è invece caratterizzata da un rilievo collinare-montuoso, il Monte Maddalena, che con i suoi 800 metri di quota e i boschi che in buona parte lo rivestono, costituisce la principale area sorgente del settore insieme all'area del Monte Picastello (area prioritaria Collina di Sant'Anna) sita immediatamente a Nord di Brescia, e permette la connessione con l'area prealpina posta a Nord.

In termini gestionali e di connettività ecologica occorre favorire interventi di miglioramento degli ambienti agricoli, attraverso il mantenimento delle tradizionali attività di sfalcio, concimazione, conservazione e incremento di siepi e filari, ripristino naturalistico dei corsi d'acqua.

ELEMENTI DI TUTELA

SIC - Siti di Importanza Comunitaria:-

ZPS - Zone di Protezione Speciale: -

Parchi Regionali: -

Riserve Naturali Regionali/Statali: -

Monumenti Naturali Regionali: -

Aree di Rilevanza Ambientale: -

PLIS: Colline di Brescia

Altro:

- zona umida denominata "stagno vincolo autostradale Brescia centro", situata nel settore meridionale del comune di Brescia;
- 2 zone umide denominate "Stagno del Carretto Alto" e "Stagno Fontanone", situate tra i comuni di Brescia e Cellatica.

Sono aree umide di particolare rilevanza fisica e vegetazionale ed individuate da "Il censimento delle zone umide della pianura e degli anfiteatri morenici della Provincia di Brescia" a cura dell'Ufficio Ambiente Naturale e GEV della Provincia di Brescia, 2006.

ELEMENTI DELLA RETE ECOLOGICA

Elementi primari

Gangli primari: Fontanili del Mella

Corridoi primari: Fiume Mella (classificato come "fluviale antropizzato" nel tratto a monte di Castel Mella); Corridoio della pianura centrale (da Lambro a Mella). Elementi di primo livello compresi nelle Aree prioritarie per la biodiversità (vedi D.G.R. 30 dicembre 2009 - n. 8/10962): 27 Fascia centrale dei Fontanili; 17 Fiume Mella e Colline di Sant'Anna.

Elementi di secondo livello

Aree importanti per la biodiversità esterne alle Aree prioritarie (vedi Bogliani *et al.*, 2007. *Aree prioritarie per la biodiversità nella Pianura Padana lombarda*. FLA e Regione Lombardia; Bogliani *et al.*, 2009. *Aree prioritarie per la biodiversità nelle Alpi e Prealpi lombarde*. FLA e Regione Lombardia): MI13 Val Carobbio - Serle; MA39 Colle di Capriano

Altri elementi di secondo livello: aree agricole limitrofe ai canali presenti ad ovest del torrente Gandovere e tra il torrente Gandovere e il fiume Mella (Seriola Castrina, Roggia Mandolossa, fiume Mella a Girelli); aree agricole tra Seriola Nuova e Vaso Baioncello (importante funzione di connessione ecologica); aree agricole di Castel Mella (importante funzione di connessione ecologica).

INDICAZIONI PER L'ATTUAZIONE DELLA RETE ECOLOGICA REGIONALE

Per le indicazioni generali vedi:

- *Piano Territoriale Regionale (PTR)* approvato con deliberazione di Giunta regionale del 16 gennaio 2008, n. 6447, e adottato con deliberazione di Consiglio regionale del 30 luglio 2009, n. 874, ove la Rete Ecologica Regionale è identificata quale infrastruttura prioritaria di interesse regionale;
- Deliberazione di Giunta regionale del 30 dicembre 2009 – n. 8/10962 *"Rete Ecologica Regionale: approvazione degli elaborati finali, comprensivi del Settore Alpi e Prealpi"*;
- Documento *"Rete Ecologica Regionale e programmazione territoriale degli enti locali"*, approvato con deliberazione di Giunta regionale del 26 novembre 2008, n. 8515.

1) Elementi primari:

27 Fascia centrale dei fontanili; ganglio "Fontanili del Mella"; Corridoio della pianura centrale: incentivi alla manutenzione dei fontanili al fine di evitarne l'interramento e per garantire la presenza delle fitocenosi caratteristiche; ricostruzione della vegetazione forestale circostante; mantenimento delle siepi ad alta copertura e delle siepi di rovo; gestione naturalistica della rete idrica minore.

17 Fiume Mella e Colline di Sant'Anna: conservazione delle vegetazioni perifluviali residue; mantenimento delle fasce per cattura inquinanti; collettamento scarichi fognari non collettati; piantumazione di essenze autoctone a ricostituire fasce boscate ripariali, anche con funzione di connessione ecologica; conservazione e ripristino delle lanche; mantenimento dei prati stabili polifiti; ringiovanimento delle zone umide e palustri; mantenimento delle siepi ad alta copertura e delle siepi di rovo; mantenimento delle fasce ecotonali; mantenimento delle piante vetuste e della disetaneità del bosco; mantenimento del mosaico agricolo; gestione delle specie alloctone.

2) Elementi di secondo livello

Ricostruzione della vegetazione lungo i canali e le rogge; mantenimento delle siepi; mantenimento del mosaico agricolo; creazione di siti idonei per la riproduzione dell'avifauna legata ad ambienti agricoli; gestione delle specie alloctone sia terrestri che acquatiche; interventi volti a conservare le fasce boschive relitte, i prati stabili polifiti, le fasce ecotonali; gestione naturalistica della rete idrica minore. Per quanto riguarda le zone umide individuate dalla provincia di Brescia, evitare l'interramento e garantire la tutela e ricostruzione della vegetazione ripariate.

3) Aree soggette a forte pressione antropica inserite nella rete ecologica

Superfici urbanizzate: favorire interventi di deframmentazione; mantenere i varchi di connessione attivi; migliorare i varchi in condizioni critiche; evitare la dispersione urbana;

Infrastrutture lineari: prevedere, per i progetti di opere che possono incrementare la frammentazione ecologica, opere di mitigazione e di inserimento ambientale. Prevedere opere di deframmentazione in particolare a favorire la connettività con aree sorgente (Aree prioritarie) e tra aree sorgente.

CRITICITÀ

Vedi D.d.g. 7 maggio 2007 – n. 4517 "Criteri ed indirizzi tecnico progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale" per indicazioni generali sulle infrastrutture lineari:

a) Infrastrutture lineari: fitta rete di infrastrutture lineari che si diparte in gran parte dalla città di Brescia. Prevalgono su tutte l'autostrada A4 (MI-VE), lungo la direttrice est-ovest, e la A21 (BS-CR). Di minore impatto risultano le linee ferroviarie BS-CR, MI-VE, TN-BS.

b) Urbanizzato: quasi tutta l'area, ad eccezione della parte sud-occidentale e della zona nord-orientale, appaiono permeati da una fitta matrice urbana, a discapito della già ridotta possibilità di connettere la zona di pianura con la fascia collinare e prealpina. Anche i corsi d'acqua, che in altri contesti planiziali svolgono ruolo di elementi di connessione, risultano in buona parte banalizzati e poveri di naturalità.

c) Cave, discariche e altre aree degradate: presenza di cave nell'area di primo livello Fontanili di Poncarale-Flero, nei comuni di Capriano del Colle e Flero. Necessario il ripristino della vegetazione naturale al termine del periodo di escavazione. Le ex cave possono svolgere un significativo ruolo di *stepping stone* qualora fossero oggetto di oculati interventi di rinaturalizzazione, in particolare attraverso la realizzazione di aree umide con ambienti prativi e fasce boscate ripariali.

Di seguito si riporta un dettaglio della Rete Ecologica Regionale, ricavato dal geoportale regionale in cui è identificata l'area oggetto di SUAP.



Come si può osservare l'ambito non intercetta alcun elemento della RER.

4.4 PTCP – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

La provincia di Brescia ha approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 31 del 13 giugno 2014 la revisione della pianificazione provinciale, in adeguamento alla l.r. 12/2005, al PTR (Piano Territoriale Regionale), e al PPR (Piano Paesaggistico Regionale).

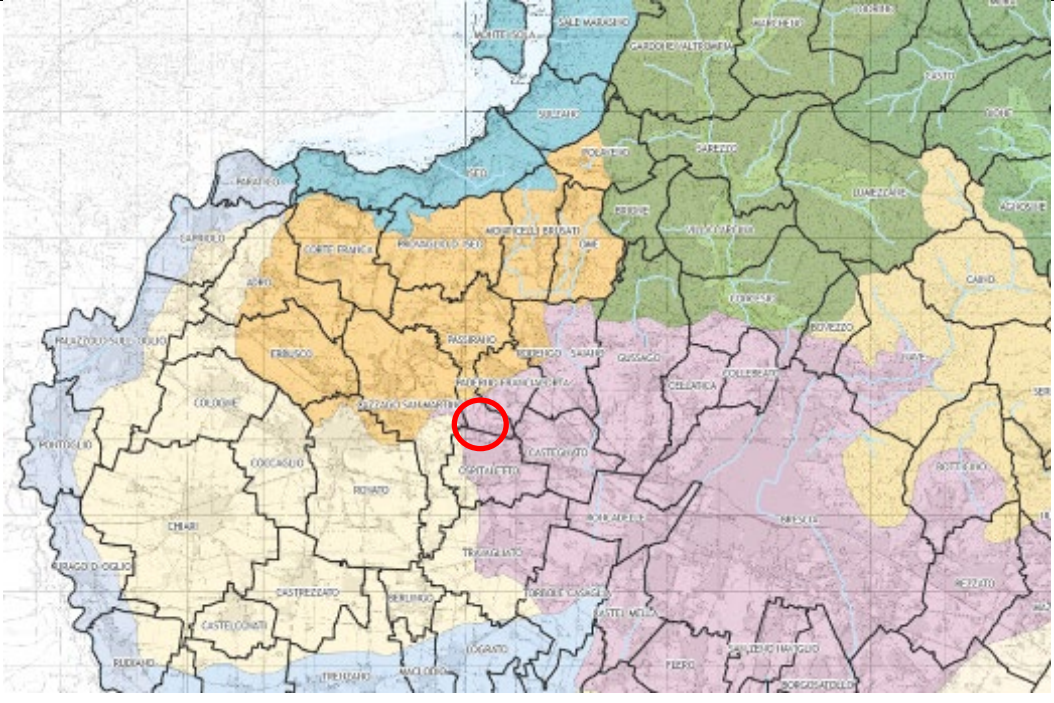
Il PTCP costituisce quadro di riferimento per la pianificazione e programmazione comunale e di settore e supporto alla pianificazione e programmazione regionale.

Le tavole del PTCP costituiscono dal punto di vista giuridico il riferimento vigente della pianificazione sovraordinata. Si rimanda pertanto ai contenuti delle NTA del piano provinciale che regolamentano con prescrizioni, indirizzi, direttive o raccomandazioni, le scelte pianificatorie rispetto ai quattro sistemi territoriali: ambientale, paesistico e dei beni culturali, insediativo e mobilità.

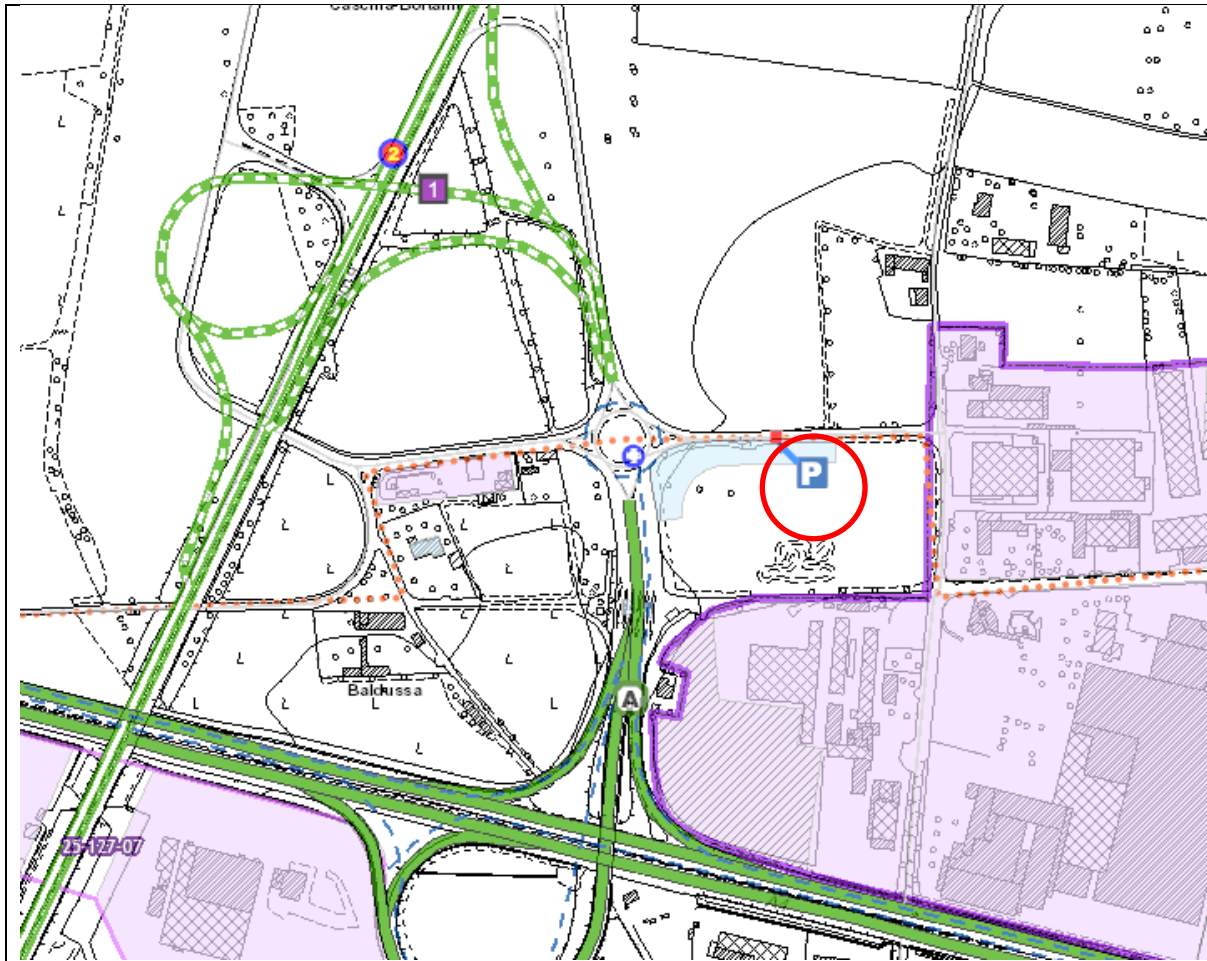
I contenuti di variante al PGT vigente, presupposto per la procedibilità attuativa della proposta di SUAP, sottendono, secondo un iter procedurale di seguito specificato, la verifica di compatibilità con i contenuti del PTCP.

Di seguito si riportano sinteticamente gli elementi che il sub-comparto interessato dal SUAP intercetta rispetto ai contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

UNITÀ DI PAESAGGIO (Tav.2.1 del PTCP)

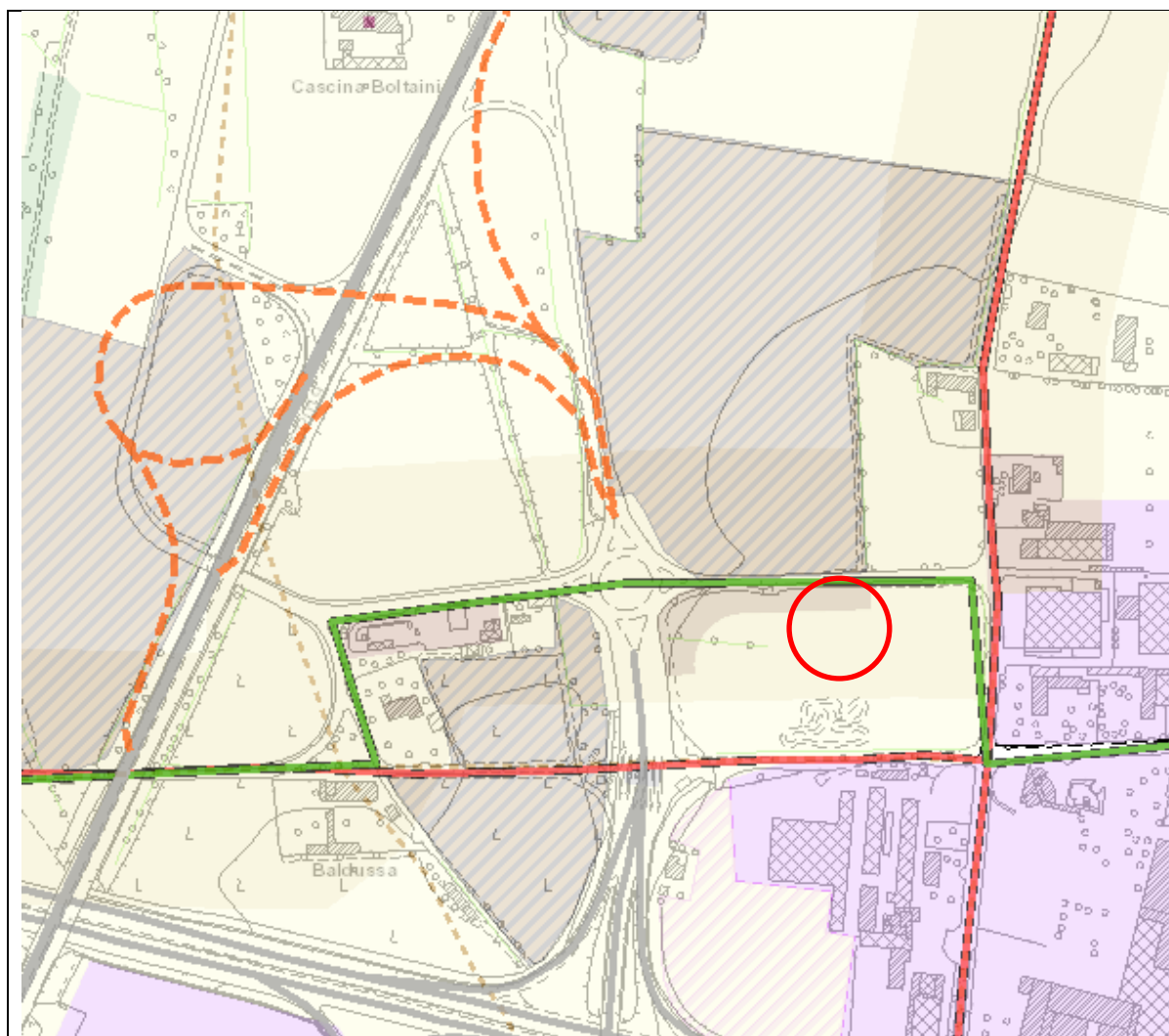
	
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
<p>Area metropolitana di Brescia e conurbazione pedecollinare</p>	<p><i>Area metropolitana di Brescia e conurbazione pedecollinare: Tale UdP si caratterizza per la massiccia antropizzazione che ha stravolto il paesaggio originale soprattutto nel corso dell'ultimo mezzo secolo. In particolare il tessuto urbano si sviluppa a ragnatela lungo i principali assi infrastrutturali che si dipartono dal capoluogo sviluppando il fenomeno delle aree intercluse; cioè di quelle porzioni di territorio, non urbanizzate, ma che risultano isolate dalla restante matrice agricola. A nord di Brescia le colline pedemontane sono assediate dall'urbanizzato che si spinge fino a connettersi e a formare un continuo con il fondovalle della Val Trompia. Al margine sud di questa conurbazione resistono "in stato di assedio" le emergenze morfologiche del Monte Netto e della collina di Carpenedolo.</i></p>

STRUTTURA E MOBILITA' – AMBITI TERRITORIALI (Tav.1.2 del PTCP)



COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
Nessun elemento di rilevanza intercettato	-L'ambito di intervento è prossimo ad un tratto di viabilità primaria e ad un ambito classificato come area parcheggio attrezzata.

AMBITI, SISTEMI ED ELEMENTI DEL PAESAGGIO (Tav.2.2 del PTCP)



COMPONENTI INTERCETTATE

Seminativi e prati in rotazione

Aree agricole di valenza paesistica

DESCRIZIONE

a) Caratteri identificativi

Costituiscono l'elemento di connotazione principale del paesaggio della pianura, pur con presenze in collina ed in taluni fondovalle.

Sono ambiti territoriali di ampia estensione, caratterizzati da aspetti culturali, geo-pedologici e ambientali differenziati (con riferimento alla pianura occidentale, mediana ed orientale), accomunati dalla compresenza delle strutture produttive agrarie, con livelli di produzione competitivi nell'ambito dell'economia regionale e nazionale.

La trama delle strade interpoderali, della parcellizzazione agraria e del sistema dei canali d'irrigazione, costituiscono con taluni manufatti, gli elementi geometrici ordinatori dell'immagine paesistica della componente.

b) Elementi di criticità

Rischio di perdita della preminente e caratterizzante attività produttiva agricola.

Compromissione o perdita di leggibilità dei caratteri strutturanti dell'organizzazione agraria, in termini di tipicità, unitarietà e significato.

Si ritrovano promiscuità tra insediamenti agricoli e non agricoli, condizioni di infrastrutturazione sparsa, suburbanizzazione non governata a scala territoriale.

Gli ambiti con eccessiva concentrazione di allevamenti, producono fenomeni di inquinamento ambientale in presenza di reti irrigue, oltre che costituire anomalia paesistica nello storico rapporto fra manufatti e campagna.

c) Indirizzi di tutela

Per il mantenimento, il recupero e la valorizzazione del ruolo paesistico originario

- Ogni intervento ammesso sarà finalizzato alla riqualificazione dei caratteri paesistico-ambientali del contesto con il recupero dei valori della cultura materiale secondo indirizzi specifici.

- Si dovranno evitare interventi di trasformazione dei luoghi che determinino la frammentazione di comparti agricoli produttivi compatti ed unitari.

- Dovranno essere altresì vietati gli interventi:

- modificativi dei caratteri salienti del reticolo irriguo con la eventuale conseguente copertura delle rogge

- che prevedano l'abbattimento di presenze arboree e filari significativi

- che snaturino il rapporto, anche dimensionale, storicamente consolidato fra edifici e/o borghi rurali e contesto agricolo.

- Trasformazioni e rimodellamenti della morfologia dei terreni e modifiche dei caratteri salienti della trama infrastrutturale agricola, strade interpoderali, e reticolo irriguo con particolare riferimento alla regolarità geometrica ortogonale degli andamenti sono da sottoporre ad attenta valutazione in ragione delle caratteristiche del paesaggio in esame.

Per l'utilizzo agricolo

Non sono ammesse, nell'utilizzo agricolo del territorio, modifiche dei caratteri salienti della trama infrastrutturale agricola, strade interpoderali, e reticolo irriguo.

Per gli interventi infrastrutturali a rete

Sono ammessi interventi di adeguamento e trasformazione di infrastrutture a rete o puntuali esistenti, o interventi ex-novo quando siano già compresi in strumenti di programmazione o pianificazione già approvati ai relativi livelli istituzionali in via definitiva.

Adattamenti e rettifiche alle infrastrutture di cui al comma precedente sono consentiti a condizione di operare il recupero ambientale della fascia di territorio interessata, e di usare materiali, tecnologie e tipologie dei manufatti, conformi alle prescrizioni specifiche che verranno emanate nei Piani paesistici Comunali. A queste stesse condizioni sono ammessi interventi ex-novo relativi ad infrastrutture di interesse comunale, come acquedotti, brevi raccordi viari, di difesa del suolo, ecc.

Interventi infrastrutturali a rete (energetici, viari, ecc) non classificabili nei commi precedenti, dovranno preventivamente essere oggetto di concertazione con la Provincia.

Per il recupero di un corretto inserimento paesistico dei manufatti edilizi isolati esistenti

- Per quanto concerne i manufatti edilizi esistenti, con qualsiasi destinazione d'uso, sono ammessi tutti gli interventi consentiti dai PGT, subordinatamente al recupero delle caratteristiche ambientali dell'edilizia tradizionale.

- Sono ammessi ampliamenti e trasformazioni di manufatti a destinazione artigianale-industriale o agricolo-produttiva intensiva, perché gli interventi proposti prevedano contestualmente opere volte al recupero paesistico-ambientale e alla ricomposizione di una immagine naturalistica tesa a mitigarne l'impatto sull'ambiente, sulla base di indirizzi specifici emanati dal piano Paesistico comunale.

- Sono ammessi interventi relativi a infrastrutture tecniche necessarie al mantenimento o all'incremento dell'attività agricola e zootecnica, e allacciamenti idrici ed elettrici di servizio di manufatti esistenti con qualsiasi destinazione d'uso. Per un corretto inserimento paesistico di nuovi manufatti edilizi isolati.

- È da evitare la costruzione di nuovi manufatti edilizi isolati fatta esclusione per gli interventi, di stretto servizio all'attività colturale in corso nonché mirati alla valorizzazione culturale e turistica dei luoghi.

- La compatibilità degli interventi possibili dovrà comunque essere verificata con le previsioni di dettaglio del piano paesistico comunale e fondata sull'utilizzo di tipologie, tecnologie e materiali in linea con episodi preesistenti della tradizione specifica.

Per uno sviluppo paesisticamente sostenibile dei nuclei abitati.

- Per quanto concerne all'eventuale espansione di nuclei e centri abitati, secondo le indicazioni di massima individuate dalla tavola paesistica di dettaglio del P.T.C.P. le previsioni degli strumenti urbanistici saranno subordinate alla redazione dei Piani Paesistici Comunali con dettagli di approfondimento al contesto interessato. In detti piani, in particolare, verranno evidenziate le seguenti condizioni di coerenza con la struttura insediativa preesistente:

a. giusto rapporto tra il nucleo esistente ed il programma di espansione;

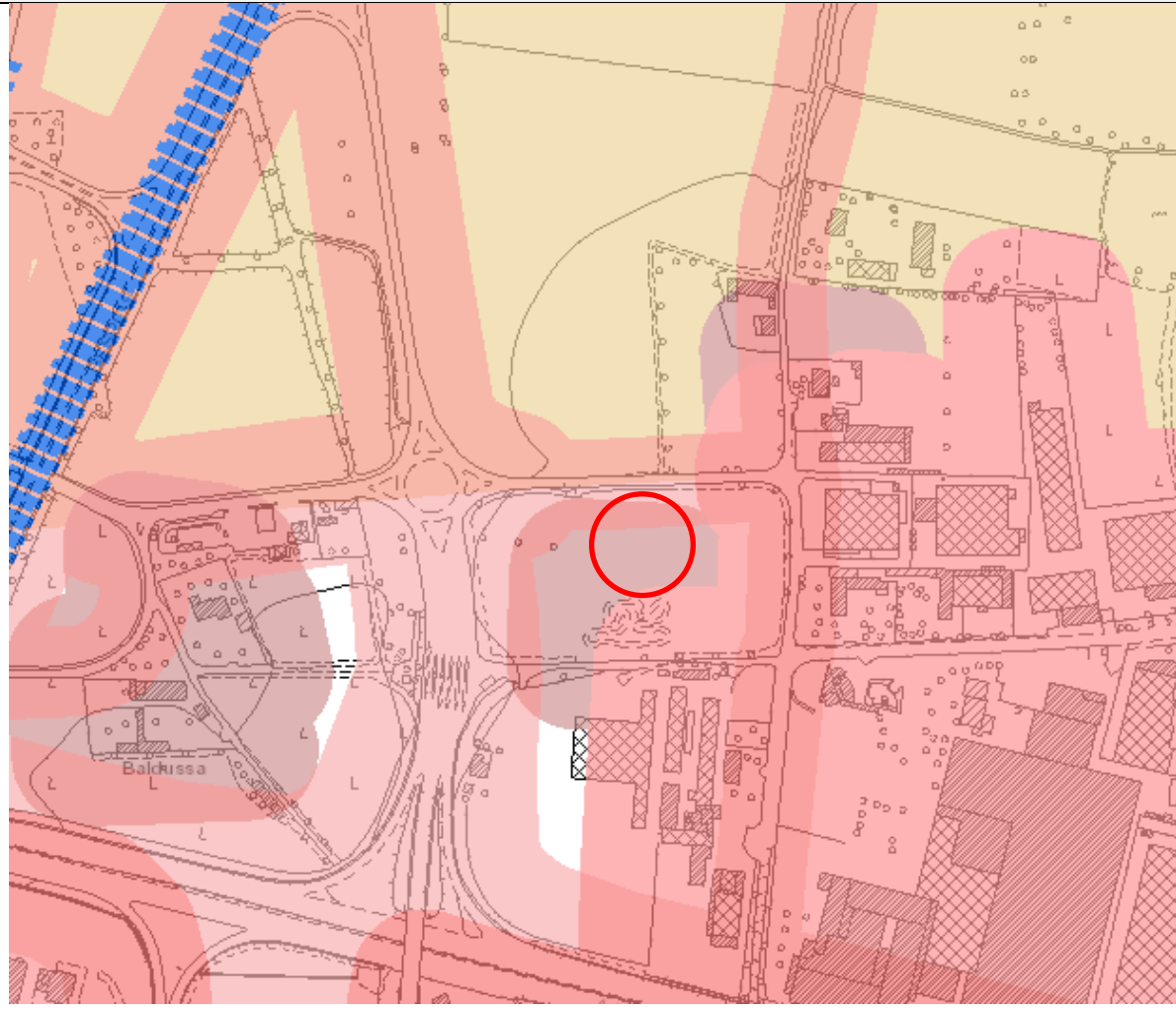
b. ricerca di assonanza morfologica e tipologica tra il vecchio ed il nuovo edificato;

c. eventuali opere di mitigazione degli effetti.

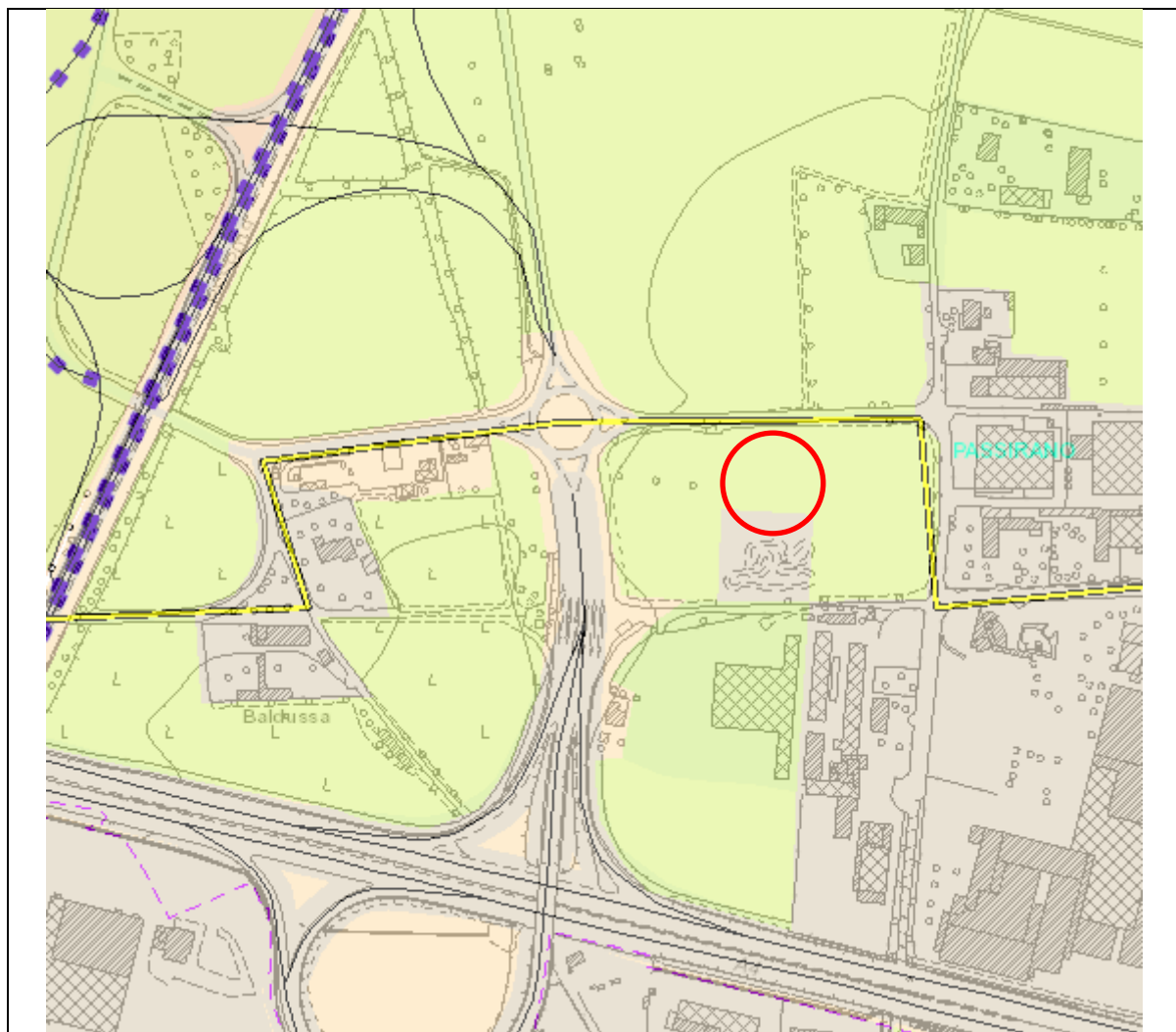
- Il Piano Paesistico Comunale individuerà le situazioni di degrado dovute alla presenza di attività a cielo aperto, costruzioni dismesse e altre strutture edilizie costituenti profonde alterazioni alle caratteristiche del paesaggio.

- Nell'ambito di detto piano verranno definite le modalità degli interventi di riqualificazione formale dei manufatti necessari per ricostituire una corretta integrazione con il paesaggio.

FENOMENI DI DEGRADO DEL PAESAGGIO (Tav. 2.3 del PTCP)

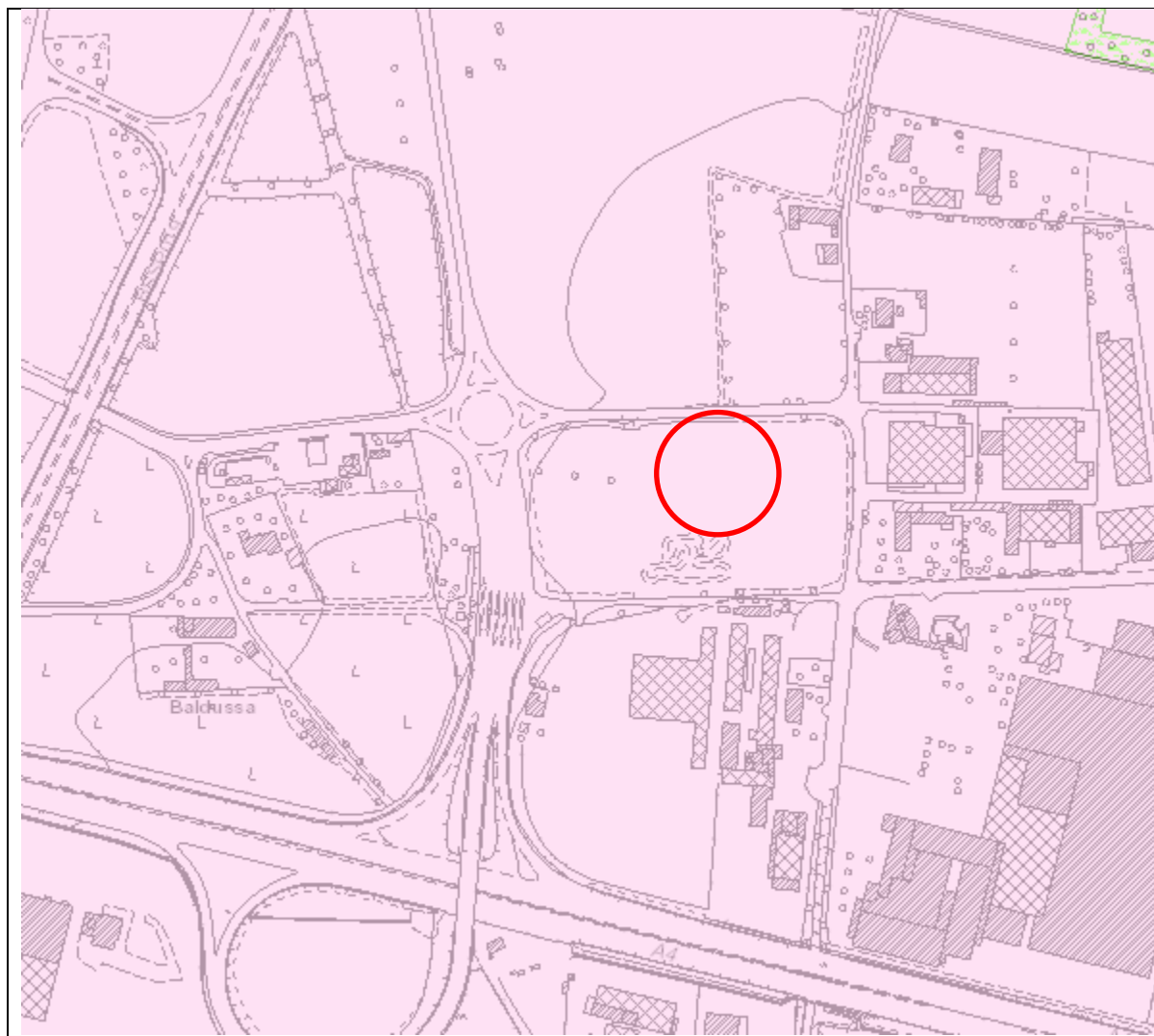
Areali a rischio di degrado diffuso	
	
COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
Conurbazione metropolitana Areali a rischio di degrado in essere	<i>Fenomeno per il quale la struttura insediativa non è riconoscibile. E' caratterizzata da bassa densità insediativa e alto consumo di suolo, di risorse e di paesaggio; è presente un'alta commistione tra attività umane, rurali e naturali;</i>

RETE VERDE PAESAGGISTICA (Tav. 2.6 del PTCP)



COMPONENTI INTERCETTATE		DESCRIZIONE	
Ambiti agricoli di valore paesaggistico e ambientale	Descrizione	Ambiti agricoli di valore paesistico ambientale	
	Ambito	Art.67 - Elementi della rete verde e indirizzi specifici	
	Sistema	A - ambiti per la tutela/ripristino della continuità dei paesaggi naturali	
	Elemento	Ambiti agricoli di valore paesistico ambientali e aree ricadenti all'interno dei PLIS	
	Azioni/Riferimenti	Potenziamento degli elementi di naturalità diffusa nel rispetto della struttura originaria	

RICOGNIZIONE DELLE TUTELE E DEI BENI PAESAGGISTICI (Tav. 2.7 del PTCP)



COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
Franciacorta e Iseo bresciano Ambiti di criticità (PPR, indirizzi di tutela – parte III)	--

AMBIENTE E RISCHI (Tav. 3.1 del PTCP)



COMPONENTI INTERCETTATE	DESCRIZIONE
Aree di ricarica potenziale - Gruppo A	Il PTCP contribuisce alla prevenzione del rischio idrogeologico e idraulico ed alla tutela del suolo in conformità con quanto indicato dal piano di assetto idrogeologico (PAI), dalla LR 12/05 e s.m.i. e dalle DGR applicative della legge regionale stessa, attraverso l'approfondimento delle conoscenze del territorio provinciale, con particolare riferimento agli ambiti in cui si possa verificare un dissesto idrogeologico e idraulico.
Vulnerabilità alta e molto alta della falda	

RETE ECOLOGICA PROVINCIALE (Tav. 4 del PTCP)



COMPONENTI INTERCETTATE

Ambiti urbani e periurbani preferenziali per la ricostruzione ecologica diffusa

DESCRIZIONE

1. Sono gli ambiti provinciali ove si rileva la maggiore frammistione tra sistemi urbani, sistema infrastrutturale ed aree agricole e corrispondono alle seguenti definizioni:

- a) zone periurbane, limitrofe o intercluse tra porzioni di urbanizzato, che possono interessare aree di frangia urbana e che presentano caratteri di degrado e frammentazione;
- b) aree extraurbane, intese quali aree agricole esterne agli ambiti urbani caratterizzate dalla presenza di consistenti elementi vegetazionali.

2. Obiettivi della Rete Ecologica:

a) Riequilibrio di un ambito territoriale fortemente problematico attraverso la realizzazione di infrastrutture verdi (green infrastrutture) valorizzando l'esplicitarsi dei servizi ecosistemici da loro offerti per concorrere alla riduzione delle criticità ambientali derivanti dalla pressione esercitata dal sistema insediativo urbano e migliorare la resilienza territoriale.

3. Per tali ambiti si indicano i seguenti indirizzi:

a) contenimento del consumo di suolo finalizzato alla realizzazione di espansioni dei tessuti urbanizzati favorendo la rigenerazione urbana;

b) sfavorire in linea di massima l'incremento delle urbanizzazioni lineari lungo le infrastrutture viarie;

c) favorire la realizzazione di infrastrutture verdi (green infrastrutture) internamente ed esternamente agli ambiti urbani;

d) prestare particolare attenzione alla definizione ed al governo delle frange urbane che confinano con il contesto rurale favorendo la predisposizione di apposite "aree filtro" a valenza eco paesistica che possano svolgere anche un ruolo all'interno delle reti ecologiche di livello comunale e provinciale;

e) favorire politiche di qualità ambientale per le aree industriali al fine di minimizzare le esternalità negative di questi elementi sul contesto agricolo e naturale circostante;

f) rispetto, da parte delle previsioni degli strumenti comunali di governo del territorio e dei loro piani attuativi, delle indicazioni contenute nel documento Rete Ecologica Regionale (giugno 2010) all'interno delle schede riferite alla Provincia di Brescia (nn. da 111 a 114, da 126 a 135, da 144 a 155, da 169 a 173) alla voce "Indicazioni per l'attuazione della Rete Ecologica Regionale –Elementi di secondo livello".

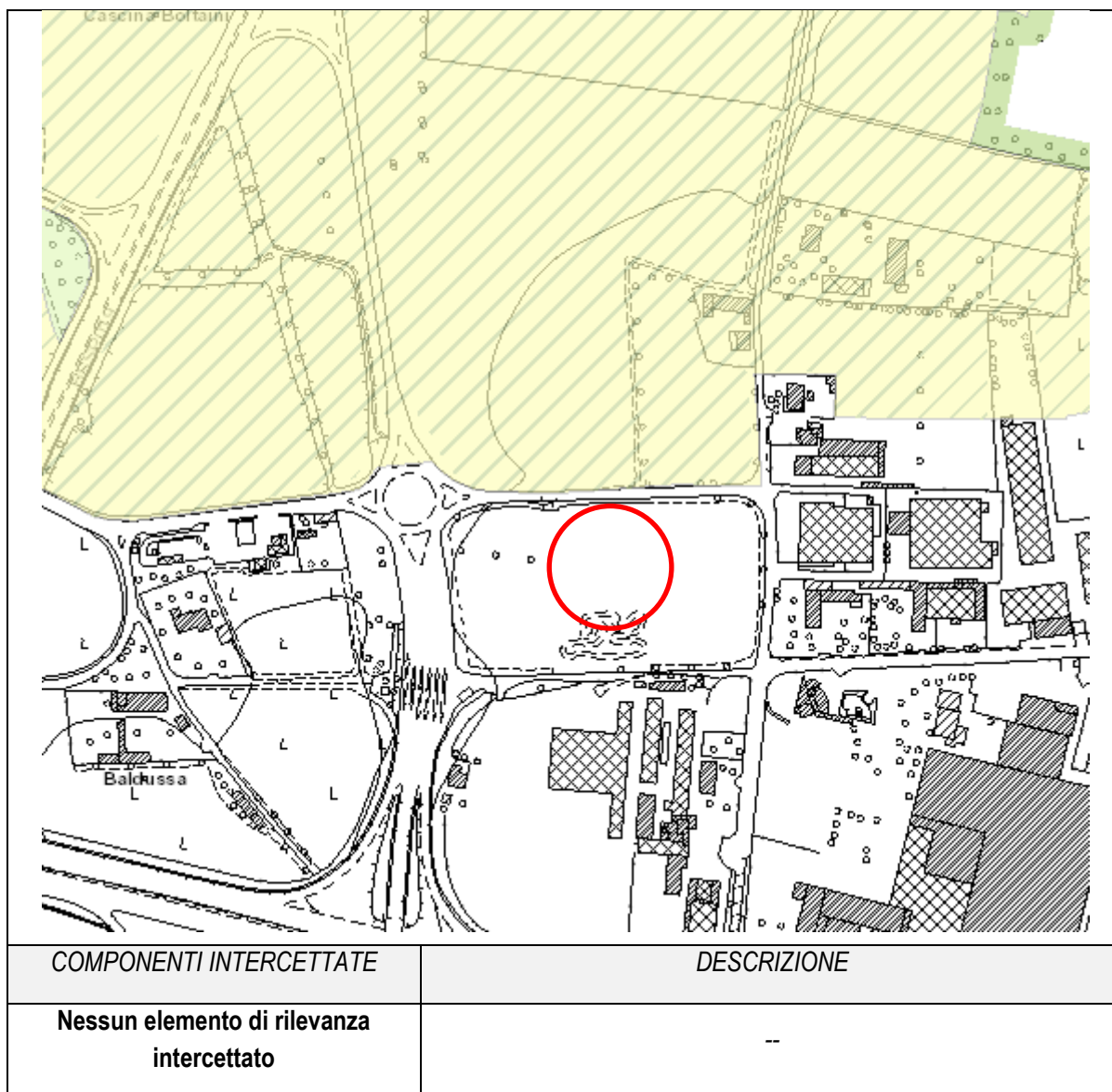
4. La provincia, in collaborazione con i comuni interessati:

a) verifica che gli strumenti di governo del territorio comunali rispettino le indicazioni di contenimento delle espansioni urbane e di limitazione delle espansioni lineari lungo le infrastrutture viarie e suggerisce interventi di mitigazione paesistico – ambientale a mitigazione delle pressioni indotte dalle trasformazioni;

b) favorisce politiche di concentrazione delle funzioni produttive con l'obiettivo di tendere alla realizzazione di aree ecologicamente attrezzate che minimizzino gli impatti sul contesto circostante;

c) verifica che gli elementi costitutivi delle reti ecologiche comunali si integrino con le indicazioni di livello provinciale e regionale e siano coerenti con le analoghe previsioni dei comuni contermini.

AMBITI DESTINATI ALL'ATTIVITÀ AGRICOLA DI INTERESSE STRATEGICO (Tav. 5.2 del PTCP)



Le analisi mettono in evidenza come l'intervento proposto non determina contrasto con gli indirizzi normativi propri degli strumenti di pianificazione preordinata.

In particolare, si può notare come l'area NON intercetti ambiti agricoli classificati come di interesse strategico.

La mitigazione dell'intervento passa attraverso la cura degli spazi destinati a verde all'interno del perimetro del SUAP; le opere di mitigazione a verde sono organizzate in corrispondenza del perimetro dell'area di intervento con particolare attenzione alle frange sensibili verso il paesaggio agrario in modo da esercitare un effetto positivo sia sotto il profilo della visibilità che sotto quello della rete ecologica.

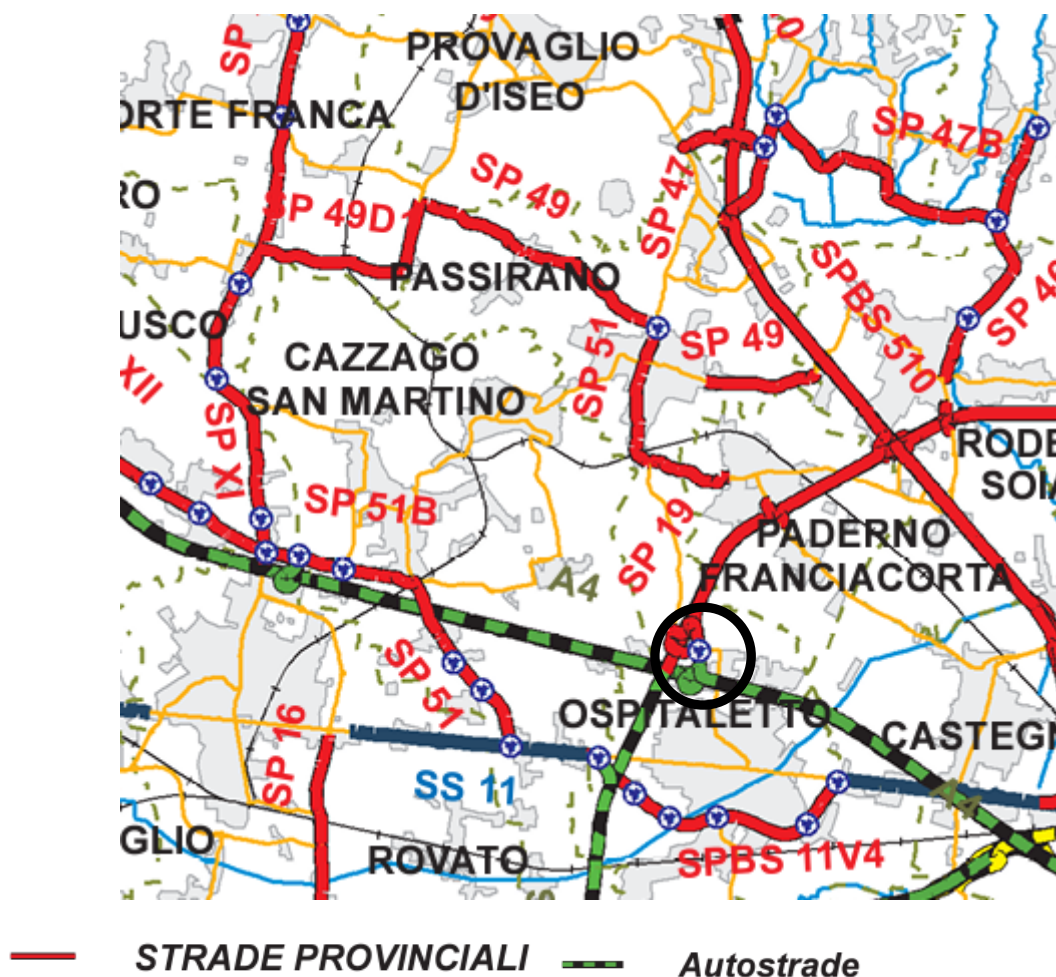
4.5 PTVE – Piano del traffico e della viabilità extraurbana

Il Piano del traffico della viabilità extraurbana (PTVE) è uno strumento di pianificazione redatto in attuazione al codice della strada.

Obiettivo del PTVE è ottimizzare il traffico stradale attraverso la gestione razionale delle infrastrutture esistenti. Il piano individua la rete stradale nelle sue articolazioni, stabilendo una gerarchia fra le strade che costituiscono le direttrici maggiori, di interesse sovra-provinciale (maglia principale), quelle di penetrazione distribuzione (maglia secondaria) e quelle locali, con funzione di accesso ai centri abitati (rete locale).

Il Regolamento viario allegato al Piano è uno strumento tecnico e normativo a disposizione di chiunque abbia necessità di intervenire lungo una strada provinciale. L'ampiezza dei contenuti ed il relativo livello di approfondimento fanno sì che il Regolamento viario non possa considerarsi un documento compiuto, bensì un elaborato di natura dinamica da aggiornare periodicamente.

L'area oggetto di proposta di SUAP in variante non risulta in contrasto con gli obiettivi e con le previsioni di progetto sovraordinati del Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana, in quanto localizzato in area dove non sono previsti interventi sulla viabilità esistente o di nuova previsione di carattere sovralocale.

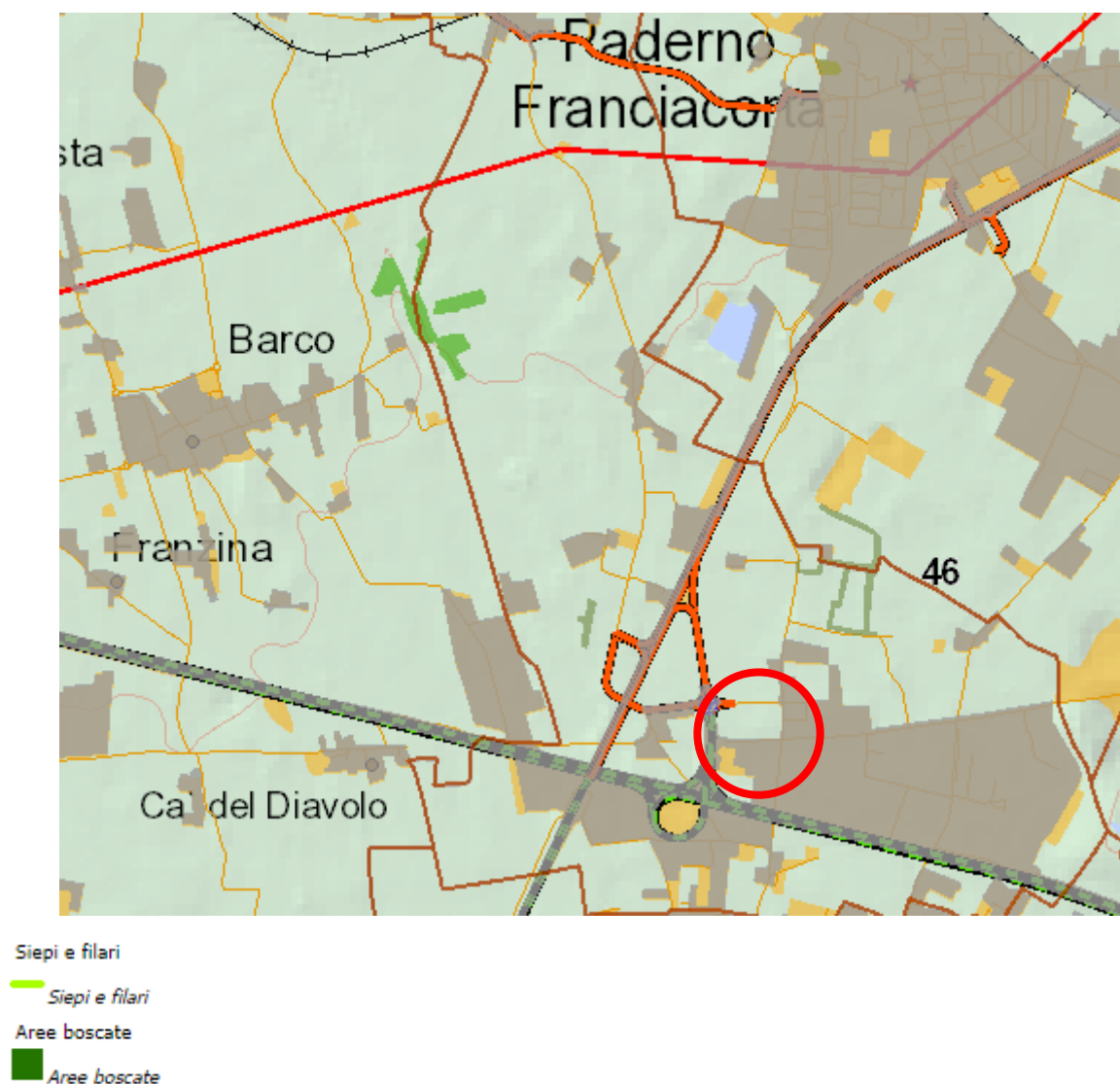


Estratto grafico della tavola "Classificazione amministrativa della rete stradale" del PTVE

4.6 PIF – Piano di indirizzo forestale

Il PIF, che interessa il territorio di pianura e collina non ricompreso nelle Comunità Montane e nei Parchi regionali, regola da subito le modalità da seguire in materia di trasformazione e mutamento di destinazione delle superfici forestali.

L'area interessata dal progetto di SUAP in variante non è identificata come superficie boscata o interessata da formazioni vegetali naturali o naturaliformi; pertanto, non intercetta componenti del Piano di Indirizzo Forestale con particolari prescrizioni.



Estratto grafico delle aree classificate a bosco

4.7 PPC – Piano Cave Provinciale

Il Piano Cave della Provincia di Brescia è stato adottato con DCP n.28 del 13/07/2021.

Il Piano è stato successivamente trasmesso in Regione Lombardia al fine di acquisire il parere per il prosieguo dell'iter amministrativo.

In data 30/06/2022 è stata pubblicata la documentazione relativa al Piano adottato sul sito SIVAS al fine di procedere con la fase di osservazioni propedeutiche all'approvazione definitiva.

Il periodo per la visualizzazione degli elaborati è decorso a partire dal 01/07/2022 e si è chiuso in data 14/08/2022.

Stando a quanto riportato negli elaborati a disposizione, si evince come nel territorio comunale di Passirano non ci siano ATE attivi; il più prossimo al sito oggetto di SUAP è posto a circa 1,2 km ed è ubicato nel comune limitrofo di Paderno FC.

Di seguito si riporta un estratto del Piano Cave Provinciale da cui si evince quanto specificato nei paragrafi precedenti.



Settore Sabbia-Ghiaia e Argilla (vigente)



4.8 PTRA – Piano Territoriale Regionale d'Area Franciacorta

Il PTRA Franciacorta è uno strumento di governance e di programmazione territoriale che propone nuove soluzioni di organizzazione territoriale orientate a ridurre il consumo di suolo, a promuovere la rigenerazione urbana e la valorizzazione delle identità culturali e paesaggistiche per contrastare i processi in atto di banalizzazione del territorio e per proiettare le rilevanti potenzialità dell'area sugli scenari nazionali e internazionali.

L'ambito di PTRA Franciacorta interessa 22 Comuni della Provincia di Brescia e precisamente: Adro, Capriolo, Cazzago San Martino, Cellatica, Cologno, Coccaglio, Corte Franca, Erbusco, Gussago, Iseo, Monticelli Brusati, Ome, Paderno Franciacorta, Paratico, Passirano, Provaglio d'Iseo, Rodengo Saiano, Rovato, Castegnato, Ospitaletto, Palazzolo sull'Oglio, Sulzano.

Il Piano individua **disposizioni di indirizzo specifiche** per operare in maniera condivisa sul territorio e gestire al meglio le trasformazioni. Tali disposizioni di indirizzo devono essere recepite e specificate dagli strumenti di pianificazione e programmazione della Provincia di Brescia, del Parco Regionale Oglio Nord, della Comunità Montana del Sebino bresciano e dai 22 Comuni interessati.

Obiettivo strategico del Piano Territoriale Regionale d'Area Franciacorta è "Elevare la qualità del territorio, risultante della qualità dei suoi prodotti e del modo di vivere dei suoi abitanti, al livello di qualità del brand che lo identifica nel mondo intero". Tale obiettivo generale è stato declinato in tre obiettivi specifici integrati tra loro che sono:

- 1. Orientare lo sviluppo del territorio verso la riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione urbana/territoriale**
- 2. Promuovere l'attrattività paesaggistica e la competitività territoriale**
- 3. Sostenere un sistema integrato di accessibilità e mobilità sostenibile.**

I tre obiettivi sono stati articolati a loro volta in obiettivi operativi e azioni, ai quali si correla la disciplina di attuazione del Piano che non individua norme cogenti ma disposizioni di indirizzo specifiche per operare in maniera condivisa sul territorio e gestire al meglio le trasformazioni.

4.8.1 Orientare lo sviluppo del territorio verso la riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione urbana/territoriale

L'obiettivo specifico 1 si propone di ricercare innovative soluzioni di sviluppo territoriale finalizzate ad orientare gli Enti ad una razionalizzazione dell'uso del territorio attraverso la formulazione di regole condivise per la rigenerazione urbana, il riuso dei contesti compromessi, la minimizzazione del consumo di suolo libero, anche attraverso la sperimentazione di strumenti di perequazione territoriale, la promozione di una qualità edilizia e urbana diffusa (semplificazione dei processi autorizzativi ambientali e paesaggistici, promozione dell'efficientamento energetico degli edifici, sviluppo delle FER, ecc...).

L'obiettivo è articolato in:

1. Criteri per il corretto utilizzo della risorsa suolo
2. Rigenerazione territoriale e urbana
3. Indicazione degli strumenti di perequazione territoriale e delle aree di potenziale applicazione per trasformazioni di carattere sovralocale
4. Indicazione degli strumenti di livello locale per migliorare la qualità e attrattività del territorio

La coerenza del progetto rispetto a questo obiettivo risiede nel fatto che l'intervento proposto integra un parcheggio con pensiline fotovoltaiche, colonne di ricarica per veicoli elettrici e opere di mitigazione e compensazione ambientale. L'uso di pensiline fotovoltaiche non solo minimizza l'impatto energetico dell'infrastruttura ma contribuisce alla transizione energetica. Inoltre, l'integrazione di opere verdi mira a compensare l'eventuale consumo di suolo, aumentando la qualità ecologica dell'area.

4.8.2 Promuovere l'attrattività paesaggistica e la competitività territoriale

L'obiettivo specifico 2 si propone di promuovere uno sviluppo economico incentrato sulle colture di pregio, strettamente connesso al miglioramento dell'accoglienza, attraverso iniziative, progetti ed azioni territoriali, rivolti a valorizzare le identità e potenzialità locali (in particolare le aree agricole di pregio) in un contesto più ampio di sistema al fine di elevare la qualità della vita dei residenti, nonché per riconoscere e rafforzare la vocazione turistica dell'area e sviluppare politiche efficaci a difesa della qualità ambientale complessiva e della vivibilità dei luoghi.

L'obiettivo è articolato in:

1. Valorizzazione delle rilevanze naturalistico – ambientali e delle aree agricole di pregio
2. Valorizzazione delle emergenze storico – paesaggistiche
3. Azioni di riequilibrio, miglioramento e corretta gestione paesaggistica dei paesaggi dell'abbandono e delle aree complesse
4. Promuovere il paesaggio come opportunità per un turismo di qualità
5. Temi progettuali di governance e infrastrutturazione spaziale finalizzati alla valorizzazione del paesaggio

L'opera contribuisce all'attrattività paesaggistica mediante la progettazione di pensiline integrate nel contesto ambientale, opere verdi mitigative, e un design che armonizzi il parcheggio con il paesaggio circostante. Inoltre, il chiosco per il ristoro rappresenta un elemento di attrattiva funzionale, favorendo la fruizione dell'area non solo per la ricarica dei veicoli, ma anche come spazio di sosta e ristoro.

Elementi chiave che migliorano la coerenza con questo obiettivo:

- **Inserimento vegetazione autoctona per migliorare l'integrazione paesaggistica.**
- **Utilizzo design e materiali che valorizzino l'identità del territorio.**
- **Offerta di servizi complementari (informazioni turistiche, connessione Wi-Fi, ecc.) per aumentare l'attrattività del sito.**

4.8.3 Sostenere un sistema integrato di accessibilità e mobilità sostenibile.

L'obiettivo specifico 3 si propone di sostenere un sistema integrato di servizi e di mobilità interno al territorio, in grado di elevare i nodi dell'accessibilità trasportistica a "porte di accesso alla Franciacorta" in modo da rendere sinergici e funzionali i sistemi infrastrutturali presenti sia attraverso il miglioramento delle linee ferroviarie esistenti, dismesse o sottoutilizzate, il potenziamento del sistema di piste ciclabili, integrato con gli altri sistemi di trasporto pubblico e privato, sia attraverso la connessione del territorio della Franciacorta con i contesti metropolitani, di pianura, montani e con le valenze territoriali esistenti (siti Unesco, SIC, beni culturali,...) nonché la messa in rete ed il potenziamento dei servizi telematici diffusi e ricettivi-turistici (marketing territoriale).

L'obiettivo è articolato in:

1. Proposte di riattivazione e riutilizzo delle linee ferroviarie
2. Pianificazione delle reti sovralocali di mobilità lenta e sue interconnessioni con altri sistemi infrastrutturali o modali e con le emergenze paesaggistiche e culturali della zona
3. Proposta di un sistema di mobilità integrato gomma – ferro

L'implementazione di colonne di ricarica per veicoli elettrici supporta direttamente la mobilità sostenibile, incentivando la diffusione di veicoli a basse emissioni. L'infrastruttura può essere integrata in una rete più ampia di trasporti sostenibili, promuovendo l'intermodalità (es. collegamenti con percorsi ciclopedonali o trasporto pubblico).

5 VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ DELLA PROPSOTA DI SAUP RISPETTO AI CRITERI REGIONALI DEL CONSUMO DI SUOLO

Si richiama quanto riportato all'interno della relazione di compatibilità ecologica della trasformazione e le valutazioni fatte in merito agli impatti attesi sulla componente ambientale suolo riportati nel Rapporto preliminare.

La relazione indica che l'intervento occuperà una superficie di circa **4.721 mq**, attualmente utilizzata per coltivazioni agricole a seminativo, principalmente mais. Tra questi:

- **1.996 mq sono adibiti a superficie impermeabile**
- **2.828 mq sono adibiti a superficie permeabile**
- **264 mq sono adibiti a superficie coperta**

L'area trasformata non presenta coltivazioni di pregio o elementi verdi significativi, come siepi o filari, che potrebbero incrementare il valore ecologico del sito. Tuttavia, sono previste opere di compensazione ecologico-naturalistica, che includono la piantumazione di specie arboree e arbustive autoctone. Queste misure risultano sufficienti per compensare l'impatto, con un risarcimento ecologico stimato in **0,72 ettari equivalenti**, superiore al deficit generato dalla trasformazione, pari a **0,44 ettari equivalenti**.

In sintesi, il consumo di suolo è gestito attraverso interventi compensativi mirati, che garantiscono un bilancio ecologico positivo e rispettano i requisiti normativi.