

comune di niardo

provincia di brescia

# Piano di Governo del Territorio

Documento di Piano prorogato con D.C.C. n.14 del 29.05.2018

## piano dei servizi

norme tecniche di attuazione

ps b

settembre 2021

**variante n.1/2019** art.13 comma 13 L.R. 12/2005 e s.m.i.

adottata dal Consiglio Comunale con Delibera n°..... del .....  
approvata dal Consiglio Comunale con Delibera n°..... del .....

**pianificazione e coordinamento**

arch. claudio nodari



**rapporto preliminare e screening di incidenza ambientale**

dott. for. marco sangalli

aggiornamenti

.....  
.....  
.....

**il responsabile  
del procedimento**  
geom. fabio bondioni

**il sindaco**  
ing. carlo sacristani

**claudio nodari architetto**

studio di architettura e urbanistica

25040 esine - bs - via a. manzoni 57 - tel. e fax 0364.46394

**collaborazione**

## NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE PIANO DEI SERVIZI

### Legenda

Parte eliminata dalla Variante 1/2019.....

a,b,c,d,e

Parte integrata dalla Variante 1/2019.....

a,b,c,d,e

### INDICE

#### TITOLO I

#### DISPOSIZIONI GENERALI

#### CAPO I

#### GENERALITA'

---

Art. 1	Applicazione del piano dei servizi.....	pag.
Art. 2	Il Piano dei Servizi: contenuto e varianti.....	pag.
Art. 3	Aree per servizi pubblici.....	pag.
Art. 4	Ambiti di trasformazione per servizi .....	pag.
Art. 5	Monetizzazione.....	pag.
Art. 6	I servizi sul territorio e nelle aree di trasformazione.....	pag.
Art. 7	Attrezzature pubbliche e di uso pubblico nelle aree urbane .....	pag.
Art. 8	Aree per le attrezzature cimiteriali .....	pag.
Art. 9	Zone destinate alla viabilità.....	pag. 1
Art. 10	Zone ferroviarie.....	pag.
Art. 11	Zone di rispetto dell'abitato e verde di connessione tra territorio agricolo ed edificat (articolo eliminato in sede di accoglimento parere Provincia) .....	pag.
Art. 12	Rete Ecologica Comunale .....	pag.
Art. 13	Rispetto dei pozzi e delle sorgenti captate .....	pag.
Art. 14	Impianti tecnologici e distributivi .....	pag.

## PARTE II – PIANO DEI SERVIZI

### **TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI**

#### **CAPO I - GENERALITA'**

##### **Art. 9 - Zone destinate alla viabilità**

Le zone destinate alla viabilità comprendono:

- le strade ed i nodi stradali;
- i parcheggi pubblici;
- le fasce di rispetto;
- le fasce destinate a marciapiedi;
- le piste ciclabili e percorsi pedonali; I percorsi ciclo-pedonali in molti tratti si sovrappongono a vie atte alla percorrenza anche di veicoli che mantengono la loro funzione.

Le fasce di rispetto stradale individuate dal PGT sono state dedotte dal Regolamento Viario Provinciale. Esse hanno lo scopo di garantire la sicurezza della circolazione nei confronti di quanti transitano sulle strade o passano nelle immediate vicinanze ovvero in queste abitano od operano, permettendo la realizzazione delle opere atte alla messa in sicurezza della strada e l'eliminazione dei fattori di pericolosità (per esempio: ampliamento e pavimentazione delle banchine atte a favorire le manovre di emergenza, realizzazione di strade di servizio, costruzione di aree laterali di sosta, ecc.). Inoltre la fascia di rispetto risponde all'esigenza di assicurare al gestore lo spazio necessario per l'impianto dei cantieri.

Le fasce di rispetto sono definite in modo continuo lungo il tracciato di ogni strada extraurbana, interrotte o modificate solo qualora si intersechi o si sovrapponga la delimitazione del centro abitato. La larghezza della fascia di rispetto deve essere costante, ad eccezione delle zone di intersezione e lungo le curve con raggio inferiore ai 250,00 m, dove le dimensioni delle fasce di rispetto vengono determinate secondo quanto indicato dal codice della strada.

Tale criterio vale sempre, anche in presenza di zone destinate ai servizi pubblici, zone agricole, ecc.; in tutti i casi la fascia di rispetto stradale deve essere sempre rispettata, in modo che i vincoli che essa determina (in merito alla realizzazione di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi, escavazioni, ecc., demolizione o modifica degli edifici) risultino inequivocabilmente definiti dal punto di vista cartografico.

Ai sensi dell'art.125 del PTCP le zone di rispetto stradale sono zone a prevalente inedificabilità. Nelle zone di rispetto stradale, fatti salvi i disposti di cui al D.M. 01.04.1968 n° 1404, è vietato qualsiasi tipo di nuova costruzione fuori ed entro terra salvo che per attrezzature di interesse pubblico e funzionali alla viabilità in genere.

Per gli edifici esistenti alla data di adozione del PGT sono consentiti solo interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria ed interventi edilizi che non comportino la totale demolizione del fabbricato incluso nella fascia di rispetto: gli interventi edilizi con demolizione totale e ricostruzione comporta l'arretramento del nuovo fabbricato in area esterna alle fasce di rispetto.

Si riporta a tal proposito l'art.3 del Regolamento Viario provinciale "Definizioni e disposizioni generali":

1 - Ai sensi dell'art. 21 del Nuovo codice della strada, senza preventiva autorizzazione o concessione della competente autorità, è vietato eseguire opere o depositi, anche temporanei, nelle fasce di rispetto stradali.

2 - La fascia di rispetto è definita nel codice (art. 3) come "striscia di terreno esterna al confine stradale sulla quale esistono vincoli alla realizzazione da parte dei proprietari del terreno di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili".

3 - Ai proprietari o aventi diritto dei fondi ricadenti in fascia di rispetto è vietato:

a) aprire canali, fossi, eseguire escavazioni;

b) costruire, ricostruire o ampliare edificazioni di qualsiasi tipo e materiale;

c) impiantare alberi, siepi vive o piantagioni, recinzioni.

.....

Tali vincoli sussistono indipendentemente dalle caratteristiche dell'opera realizzata (pertanto anche se l'opera è di carattere precario) e dalla necessità di accertamento in concreto dei connessi rischi per la circolazione stradale.

In particolare il vincolo di cui alla lettera b) si traduce in un divieto assoluto di costruire e rende legalmente inedificabili le aree site in fascia di rispetto stradale. Le distanze previste vanno rispettate anche:

- dalle costruzioni realizzate ad un livello diverso da quello della sede stradale;
- dalle costruzioni che costituiscono mere sopraelevazioni;
- dalle costruzioni che, rientrando nella fascia, risultano arretrate rispetto alle opere preesistenti.

.....

La distanza da rispettare come definita dalla presente norma e dalle tavole di Piano riguarda anche nuove costruzioni interrato.

Le aree comprese in tali zone, ma indicate come edificabili nelle tavole di PGT, possono essere utilizzate solo ai fini dell'applicazione degli indici relativi alla densità, utilizzazione e copertura.

In sede di progettazione esecutiva di nuove strade possono essere previsti in questa area nuovi parcheggi pubblici.

Le aree di rispetto stradale possono essere destinate alla creazione di contro-strade, piste ciclabili, percorsi pedonali, parcheggi, arredo verde. Sono indicate sulle tavole grafiche solo in termini dimensionali: la loro definizione qualitativa è rimandata al progetto esecutivo anche nel caso siano contenute in Piani Esecutivi di iniziativa privata.

Il verde di arredo in fregio alle infrastrutture viarie comprende le aree poste lungo alcuni tratti della viabilità all'interno del territorio comunale, comprese o parzialmente comprese nelle aree di rispetto stradale.

In tali aree:

- è ammessa la sistemazione a verde, la realizzazione di barriere antirumore – privilegiando il potenziamento del verde con l'inserimento di fitte cortine alberate e la rimodellazione del suolo;
- è esclusa qualsiasi edificazione fuori ed entro terra, fatta eccezione per le opere e le attrezzature tecnologiche connesse alla rete stradale e ferroviaria;
- In fregio alle strade pubbliche e consorziali è fatto divieto di realizzare recinzioni mediante l'utilizzo di filo spinato.

I vincoli sopra riportati non sussistono per le strade di proprietà privata prive di servitù di uso pubblico ed interne al lotto di proprietà.

Le strade presenti sul territorio comunale sono classificate secondo la gerarchia di seguito riportata, definita ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. n. 285 del 30/4/1992 e della Direttiva Ministeriale LL.PP. del 12/4/1995 in rapporto alla delimitazione del Centro Abitato.

Il "centro abitato" è definito all'art. 3-1 n. 8 del Nuovo Codice della Strada come "insieme di edifici, individuato lungo le vie di accesso da appositi segnali di inizio e fine".

Per "insieme di edifici" si intende un raggruppamento continuo di almeno venticinque fabbricati ed aree di uso pubblico con accessi veicolari e pedonali sulla strada.

La delimitazione del centro abitato è stata quindi effettuata in funzione della situazione edificatoria esistente come definita dalla relativa Deliberazione Municipale conforme a quanto già depositato presso l'Area Tecnica della Provincia di Brescia.

La delimitazione del centro abitato del comune di Niardo deriva da specifica Deliberazione di Giunta Comunale n.49 del 03 febbraio 1994 ed è riportata su specifica tavola del DdP Dp4a "Sistema delle infrastrutture-territorio urbanizzato".

### **1. Strade statali all'esterno della delimitazione di centro abitato:**

**SS42**, classificate strade di tipo C "extraurbana secondaria" con fascia di rispetto da computarsi dal confine di proprietà non inferiore a:

- 30,00m in presenza di zone agricole/non trasformabili;
- 30,00m in presenza di zone trasformabili individuate dallo strumento urbanistico generale come piani di attuazione intermedia.
- 10,00m in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale poste al di fuori del centro abitato, ma in contiguità con il centro abitato esistente;
- 30,00m in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale nei casi in cui non ricorrano le condizioni di cui ai punti precedenti;

### **2. Strade statali all'interno della delimitazione di centro abitato:**

**SS42** classificate strada di tipo D "urbana di scorrimento" con fascia di rispetto da computarsi dal confine di proprietà non inferiore a:

- 10,00m in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale;

### **3. Strade provinciali all'esterno della delimitazione di centro abitato**

**SP91, SP90, ex SS42 tratto dismesso dall'ANAS:** classificate strade di tipo F "locale", con fascia di rispetto da computarsi dal confine di proprietà non inferiore a :

- 20 m in presenza di zone agricole/non trasformabili;
- 20 m in presenza di zone trasformabili individuate dallo strumento urbanistico generale come piani di attuazione intermedia;
- 10 m in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale poste al di fuori del centro abitato, ma in contiguità con il centro abitato esistente;
- 20 m in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale;

**4. Strade provinciali all'interno della delimitazione di centro abitato:**

**SP91, SP90, ex SS42 tratto dismesso dall'ANAS:** classificate strade di tipo F "urbana interzonale", con fascia di rispetto da computarsi dal confine di proprietà non inferiore a 10,00 m.

**5. Strade comunali all'esterno della delimitazione di centro abitato con fascia di rispetto da computarsi dal confine di proprietà non inferiore a:**

- 20 m in presenza di zone agricole/non trasformabili;
- 20 m 5,00m in presenza di zone trasformabili individuate dallo strumento urbanistico generale come piani di attuazione intermedia;
- m ..... (si veda specifica norma di zona) in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale poste al di fuori del centro abitato, ma in contiguità con il centro abitato esistente;
- 20 m 5,00m in presenza di zone trasformabili per diretta attuazione dello strumento urbanistico generale nei casi in cui non ricorrano le condizioni di cui ai punti precedenti;

**6. Strade comunali all'interno della delimitazione di centro abitato:**

- Strade comunali interne al centro abitato con fascia di rispetto di m ..... (si veda specifica norma di zona) da computarsi dal confine di proprietà.

**7. Nuove strade individuate dal PGT:**

strade di interesse comunale e di lottizzazione: classificate di tipo F, con fascia di rispetto fuori dai centri abitati pari a 20 m ed entro il centro abitato pari a m ..... (si veda specifica norma di zona).

**8. Relativamente alla viabilità secondaria (mulattiere, percorsi di campagna etc) non rappresentate graficamente sulle tavole di PGT la fascia di rispetto non deve essere inferiore a m 20,00.**

Per le strade non rientranti nella classificazione di cui sopra le distanze della nuova edificazione sono precisate nelle norme di ciascuna zona.

In sede di progettazione di nuovi interventi prospicienti la rete stradale individuata sul territorio comunale, è comunque vincolante la verifica, del rispetto definito dal progetto, presso l'Ente gestore della strada interessata dall'intervento.

In sede di redazione di progetti esecutivi delle nuove opere viarie previste dal PGT sono consentiti adattamenti o rettifiche dovuti alle incertezze delle tavole di PGT riprodotte in scale ridotte (1:2.000 e 1:5.000).

L'indicazione grafica all'interno delle zone destinate alla nuova viabilità ed ai nodi stradali ha quindi valore di massima fino alla redazione del progetto dell'opera.

Gli interventi relativi alla viabilità di carattere sovracomunale sono regolati dalle specifiche norme vigenti in rapporto alle competenze degli Enti gestori delle infrastrutture, nel rispetto comunque delle fasce di rispetto specifiche.

I nodi stradali. Sono i luoghi di confluenza di due o più strade: le indicazioni grafiche all'interno del loro perimetro hanno valore indicativo e le specificazioni tecniche contenute nei rispettivi progetti esecutivi non costituiscono variante al PGT.

I parcheggi pubblici. Sono definiti dalle norme e nelle tavole di Piano dei Servizi o prescritti quantitativamente nelle norme di ciascuna zona. In sede di progettazione della rete viaria

possono essere previsti nuovi parcheggi nelle aree di rispetto stradale.

Accessi. Per tutti gli interventi previsti e in previsione a carico della viabilità e delle aree adiacenti, si deve porre particolare cura nella riduzione se non eliminazione degli accessi diretti sulla viabilità provinciale.

In particolare si prescrive che l'accessibilità a tutti gli Ambiti di Trasformazione avvenga da viabilità comunale o, secondariamente e ove non diversamente possibile, da strade provinciali, con accorpamento degli innesti in modo da diminuire i punti di conflitto veicolare, previa acquisizione dell'autorizzazione del settore Manutenzione e gestione strade della Provincia di Brescia.

Sussiste in ogni caso l'obbligo di concertazione, con la Provincia di Brescia, dei progettisti di tutti gli interventi previsti in fregio alla viabilità provinciale al fine di pervenire a soluzioni ottimali per quanto attiene la sistemazione degli accessi e delle opere previste in fascia di rispetto stradale. Nell'ambito del procedimento di autorizzazione/nulla-osta saranno specificate le opere che dovranno essere realizzate.

Fermate per il Trasporto Pubblico Locale (di seguito TPL). L'eventuale individuazione e realizzazione di fermate per il TPL deve avvenire secondo gli indirizzi progettuali contenuti nel "Quaderno n.1" dell'Assessorato ai trasporti della Provincia di Brescia.

Progettazione di infrastrutture per la mobilità. Oltre al rispetto di quanto sopra richiamato, ogni intervento a carico della viabilità, intesa come insieme degli elementi di cui al primo comma del presente articolo, deve tenere conto delle direttive della DGR del 3 dicembre 2008 n.8/8579 e della DGR 30 dicembre 2008 n.8/8837.

I tecnici estensori

esine, settembre 2021