

PROGETTISTA: ING. STEFANO BARBI

**RICHIESTA DI PARERE PREVENTIVO  
PER IL PIANO URBANISTICO ATTUATIVO RELATIVO  
ALL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE N. 11 – VIA BORNICO (S. PANCRAZIO)  
COMUNE DI PALAZZOLO SULL'OGLIO (BS)**

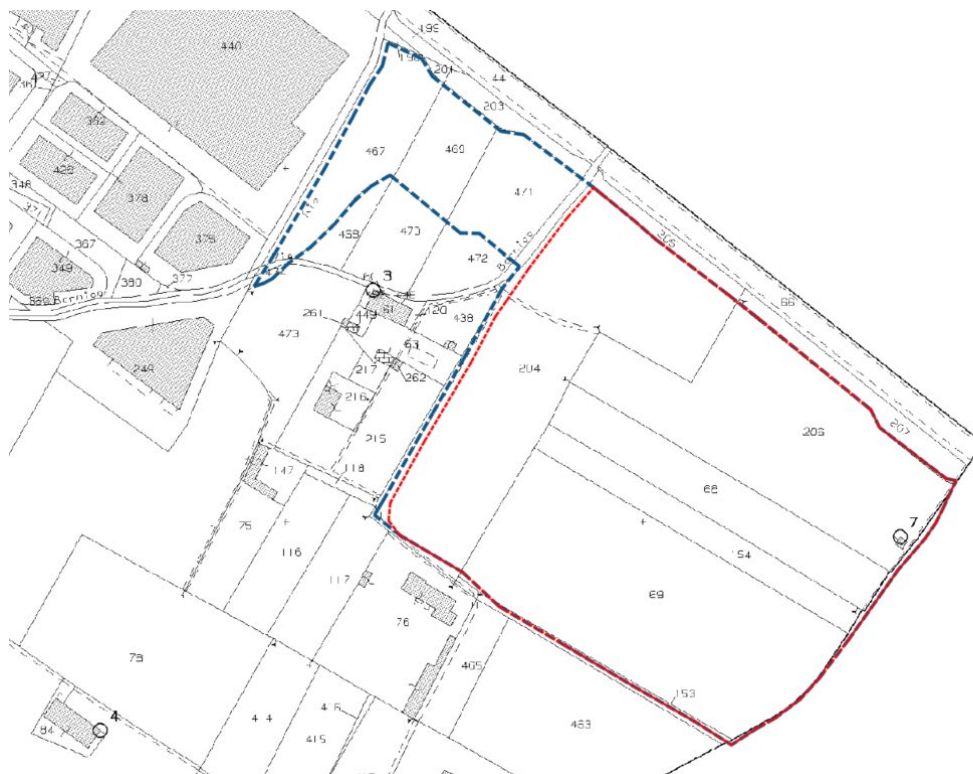


Verona, 23.10.2023

## 1 - PREMESSE

L'intervento in esame riguarda l'Ambito di Trasformazione n. 11 – via Bornico (S. Pancrazio), sito nel Comune di Palazzolo sull'Oglio (BS), contraddistinto al catasto terreni al Foglio 41, mappali n°: 68, 69, 154, 204, 206, 467, 469, 471, 474.

Inquadramento catastale dell'area oggetto di intervento



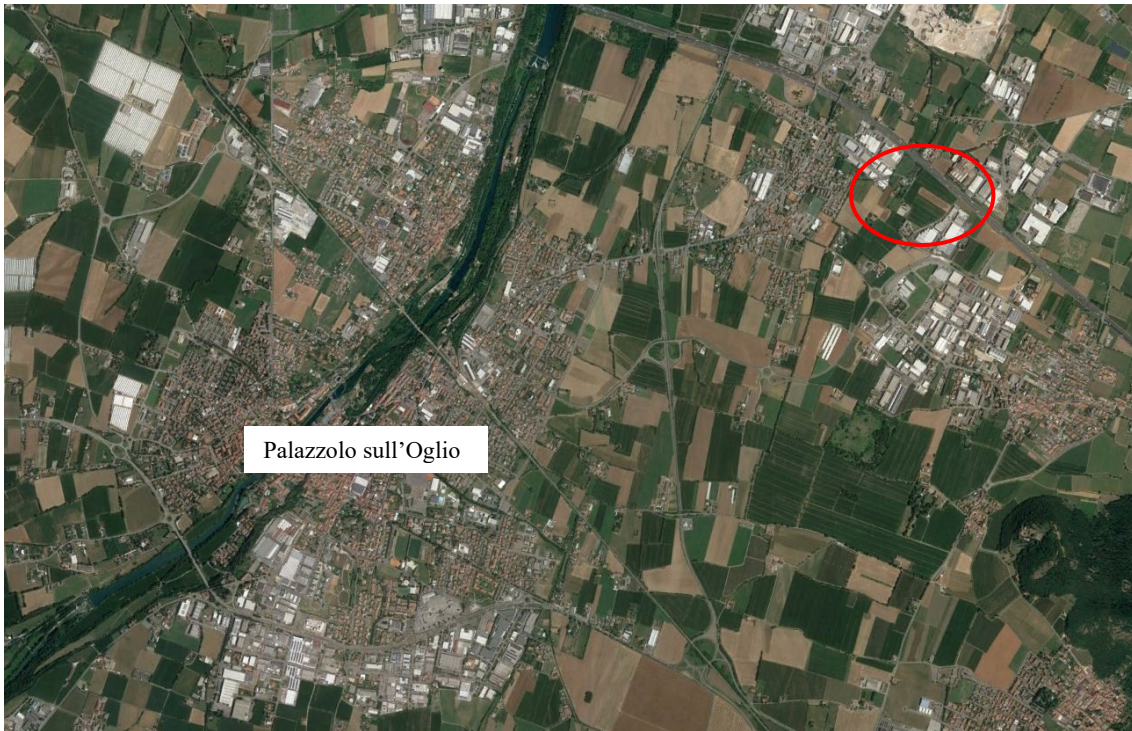
## 2 – INQUADRAMENTO DELL'AREA NELLO STATO DI FATTO

L'area in esame è situata a nord-est del Comune di Palazzolo sull'Oglio, nella frazione di San Pancrazio, in prossimità dell'area produttiva e dell'Autostrada A4 Torino-Trieste.

Si tratta di una zona già urbanizzata la cui destinazione funzionale principale è quella produttivo-industriale: nello specifico, l'area in esame è compresa tra due comparti già edificati, caratterizzati però da una viabilità scollegata, interrotta proprio dalla presenza dell'AdT n.11.

Allo stato l'area in esame è coltivata a seminativo e libera da manufatti, fatta eccezione per la presenza di scoline.

Vista aerea con individuazione dell'area di intervento



Area produttiva ad ovest dell'area oggetto di intervento





Il lotto è in pendenza dall'autostrada e confina immediatamente a nord con un tratto dell'Autostrada A4 e relativa fascia di rispetto pari a 60 m, ad ovest con il polo artigianale di San Pancrazio, ad est con le attività industriali del Comune di Adro e a sud con ambiti di valore agronomico-ambientale.

Sul confine ovest scorre il Rio Miola, per cui sul lotto ricade una fascia di rispetto dei corsi d'acqua pari a 10 m.

**Il lotto di intervento è attraversato da una viabilità esistente in asfalto che collega ambiti edificati e separati dall'infrastruttura autostradale mediante un sottopassaggio.**

Per quanto riguarda i sottoservizi presenti in sito, via Bornico è servita da una rete di distribuzione dell'acquedotto e da una tratta di media e bassa tensione per l'energia elettrica.

### **3 – INQUADRAMENTO URBANISTICO**

Il PGT di Palazzolo sull'Oglio è stato adottato con D.C.C. n. 58 del 21 dicembre 2021 ed è stato approvato con D.C.C. n. 14 del 30 aprile 2022 e pubblicato sul BURL in data 10 agosto 2022, n. 32.

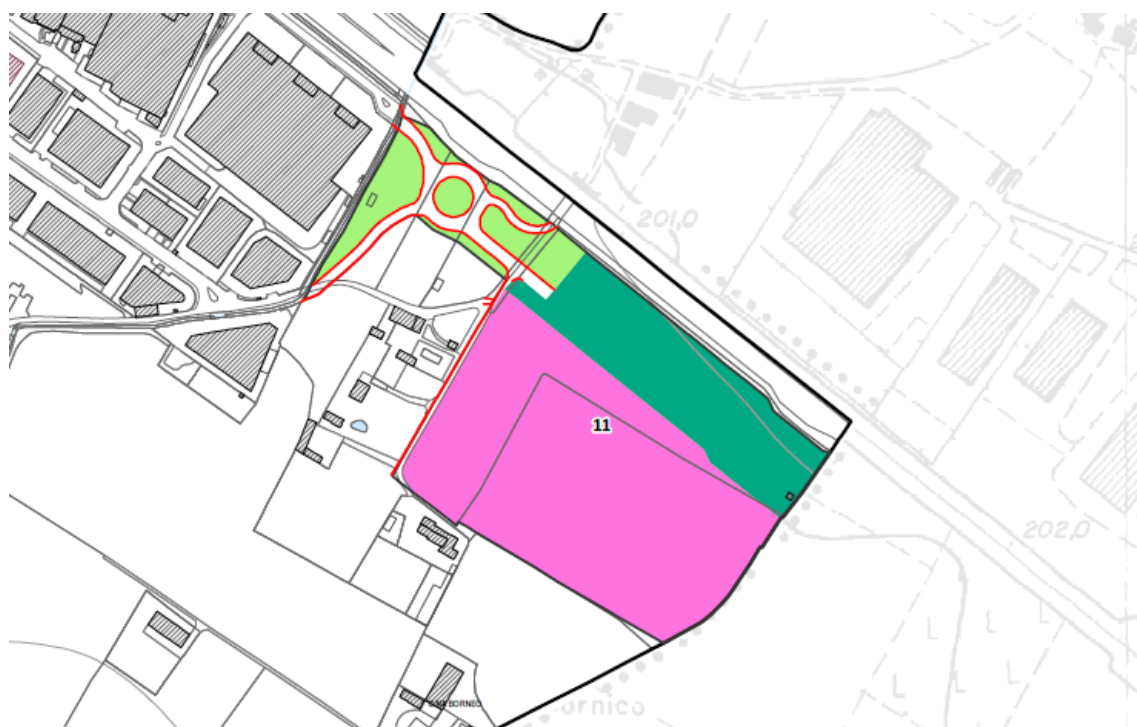
Gli *Ambiti di Trasformazione territoriale*, a cui il lotto oggetto di intervento appartiene, sono normati dall'art. 32 delle NTA del vigente Piano di Governo del Territorio, nello

specifico dell'ambito AdT n. 11 (via Bornico – S. Pancrazio) si fa riferimento all'art. 43.

In merito alla componente geologica, l'Ambito è localizzato in Classe di fattibilità geologica 2, ossia fattibilità con modeste limitazioni; mentre lungo il margine ovest presenta Classe 3, ossia fattibilità con consistenti limitazioni, sottoclasse e<sup>2</sup>: *Area interessata da alluvioni frequenti dell'ambito RSP del PGRA (Area esondabile da parte del rio Miola).*

Inoltre, l'Ambito ricade in classe di sensibilità paesaggistica 3, ossia sensibilità media.

Estratto PGT Comune di Palazzolo sull'Oglio



- n° Ambiti di Trasformazione territoriale (con -r "ambiti della rigenerazione urbana e/o territoriale")
- Viabilità di progetto di carattere prescrittivo
- Produttivo - Terziario - Direzionale
- Servizi pubblici e di interesse pubblico
- Verde mitigativo

La proposta conferma le destinazioni principali ammesse dal PGT, ossia area ad uso produttivo industriale con funzioni complementari quali uffici di pertinenza: le attività logistiche rientrano nella classificazione di destinazione d'uso produttiva.

La proposta progettuale oggetto della presente, conferma le prescrizioni contenute nelle NTA per l'AdT n.11 (come da Allegato C alla Seconda Variante Generale al PGT, approvato con D.C.C. n. 14 del 30/04/2022 e come da nota alla prima conferenza di VAS della Seconda Variante al PGT trasmessa dalla Società Autostrade e allegata alla presente) riguardanti la distribuzione delle aree pubbliche e le indicazioni sull'edificabilità del comparto produttivo, tuttavia, a seguito di interlocuzioni preliminari avvenute con la Società Autostrade, non è possibile soddisfare il disegno della viabilità come da scheda d'ambito a causa delle prescrizioni autostradali in fascia di rispetto, nonostante l'AdT n.11 sia inserito nella pianificazione fin dal precedente PGT approvato nel 2012.

Si propone dunque un'alternativa alla rotatoria prevista da piano, mantenendo comunque il collegamento con i lotti produttivi adiacenti mediante un incrocio a T. La viabilità in progetto risulta allo stesso modo coerente con la lottizzazione esistente: non si tratta esclusivamente di un collegamento di accesso al solo comparto privato, bensì risulta funzionale alla comunicazione tra i diversi ambiti produttivi, fungendo da completamento a un'area urbanizzata consolidata.

L'intervento delle opere pubbliche qui descritte ha la finalità di ricucire la viabilità già esistente in loco mediante un collegamento stradale unitario tra comparti ad oggi non connessi, tra cui l'area in esame che altrimenti risulterebbe non fruibile ed edificabile.

Nella fascia di rispetto autostradale compresa nei primi 30 m saranno realizzati esclusivamente i parcheggi pubblici in grigliato verde e il tratto stradale di collegamento con il comparto ad ovest; viene inoltre mantenuta la strada già esistente di raccordo al sottopassaggio autostradale.

Il tratto stradale di collegamento a nord con superficie pari a 335 mq che ricade all'interno dei primi 30 m di fascia di rispetto dell'Autostrada A4 si rende necessario al fine dell'accessibilità del lotto privato oggetto di intervento in quanto individuabile come unica via percorribile per i camion data la stretta carreggiata di collegamento alla già esistente viabilità proveniente da sud-ovest.

## 4 – DATI STEREOMETRICI E PARAMETRI URBANISTICI

### 4.1 \_ Conformità a indici e parametri di PGT

L'ambito AdT n. 11 investe una superficie territoriale pari a 64.835 mq, da ripartire tra aree pubbliche e aree private. Nello specifico, l'art. 43 delle NTA prevede una dotazione di servizi pubblici da destinare a verde, viabilità e parcheggi almeno pari al 20% della SLP per destinazioni d'uso produttive.

La superficie edificabile in cui è consentito il collocamento dell'edificio è delimitata dalla linea di galleggiamento riportata nella Tavola 03 allegata.

Di seguito si riportano i parametri urbanistici delle NTA di PGT e il riepilogo dei calcoli ai fini della verifica della conformità urbanistica dell'intervento.

Superficie territoriale	64.835,00 mq
Superficie fondiaria	54.454,54 mq
Indice di edificabilità territoriale	$I_t = 0,65 \text{ mq/mq}$
SL ammissibile	41.768,12 mq
Altezza del fronte	$H_f = 15,00 \text{ mt}$ , 4 piani FT
Altezza dell'edificio	$H_{ed} = 16,00 \text{ mt}$
Distanza dai confini	$D_c \geq 5,00 \text{ mt}$ , H/2
Distanza dai fabbricati	$D_f \geq 10,00 \text{ mt}$
Distanza dalle strade	$D_s \geq 5 \text{ mt}$
Indice di copertura	$IC = 60\% \text{ SF}$
Indice di permeabilità territoriale	$IPT = 15\% \text{ St}$
Parcheggi pertinenziali privati	secondo normativa nazionale vigente

#### DATI STEREOMETRICI DI PROGETTO

TABELLA DATI STEREOMETRICI		
DESCRIZIONI	NORMATIVA	PROGETTO
SUPERFICIE TERRITORIALE	64.835,00 mq	64.835,00 mq
SUPERFICIE FONDIARIA	- mq	54.454,54 mq
SUPERFICIE COPERTA	60% SF = 31.275,40 mq	27.500,00 mq
SUPERFICIE PERMEABILE	15% St = 9.725,25 mq	12.936,85 mq
SLP	41.768,12 mq	29.760,00 mq
AREA STANDARD	20% SLP = 5.952,00 mq	9.273,93 mq
PARCHEGGI PRIVATI	art.41-sexies L.1150/42, h=3,00m	2.928,00 mq

La proposta progettuale oggetto della presente prevede una fascia di mitigazione a nord del lotto privato, come barriera dall'Autostrada A4, di profondità pari a circa 30 m. Coerentemente alle indicazioni dell'art. 43 delle NTA di PGT, si prevede un progetto del verde di mitigazione idoneo al rafforzamento della Rete Ecologica.

#### 4.2 \_ Aree pubbliche

La tavola di *Individuazione degli Ambiti di Trasformazione territoriale* del PGT prevede una dotazione di servizi pubblici composta da:

- strade di raccordo alla viabilità esistente;
- una strada secondaria di collegamento al sottopassaggio dell'Autostrada;
- parcheggi pubblici nella misura del 50% della dotazione minima di servizi pubblici, da collocarsi parzialmente nella fascia di rispetto stradale.

L'intervento in esame conferma le previsioni di PGT, collocando i parcheggi pubblici con accesso dalla strada che andrà ad immettersi nel lotto privato e il verde pubblico distribuito nella restante porzione di superficie da destinare all'uso pubblico.

Nello specifico, la strada di raccordo al comparto adiacente ad ovest presenta una larghezza della piattaforma stradale pari a 8,00 m, costituita da due corsie (una per ciascun senso di marcia) di larghezza 3,50 m e banchine laterali di larghezza 0,50 m.

In merito al raccordo con la strada esistente a sud-ovest, è stata progettata con una larghezza della piattaforma stradale pari a 4,00 m e banchine laterali di larghezza 0,50 m per un unico senso di marcia.



La viabilità di collegamento al sottopassaggio dell'Autostrada si prevede invariata rispetto all'esistente.

La proposta rispetta i parametri urbanistici previsti dall'art. 43 delle NTA del DdP del Comune di Palazzolo sull'Oglio, per cui si stabilisce una dotazione di servizi pubblici di circa 9.274 mq, maggiore rispetto al 20% della SLP di progetto (SLP pari a 29.760,00 mq).

#### **4.3 \_ Verifiche di congruità dotazionale dell'Ambito**

Ai fini della verifica della dotazione di aree per servizi pubblici e di interesse pubblico o generale (definiti Standard), si riportano di seguito i dati di progetto necessari al calcolo:

- Superficie territoriale            64.835,00 mq
- Superficie Fondiaria            54.454,54 mq
- Superficie coperta                27.500,00 mq
- SLP                                    29.760,00 mq

L'art. 43 della NTA dispone che tale dotazione dovrà essere pari almeno al 20% della SLP a destinazione produttiva di cui almeno il 50% a parcheggio.

Sulla base di quanto riportato, lo standard minimo risulterà così determinato:

$$29.760,00 \text{ mq SLP} * 0,20 \text{ mq/mq} = 5.952,00 \text{ mq}$$

di cui a parcheggio pubblico:  $5.952,00 \text{ mq Standard} * 0,50 \text{ mq/mq} = 2.976,00 \text{ mq}$

L'intervento in esame definisce le seguenti superfici:

- 4.731,02 mq a verde pubblico
- 3.030,50 a parcheggio pubblico
- 1.512,41 mq a viabilità pubblica

Per uno standard totale pari a 9.273,93 mq > 5.952,00 mq.

La dotazione di aree standard per l'uso produttivo risulta dunque VERIFICATA.

Per l'Ambito è inoltre previsto uno standard di qualità aggiuntivo in aggiunta alla dotazione minima sopra discussa, da corrispondere come valore monetario o, in alternativa, con la riqualificazione di un tratto della via Firenze, in base a quanto verrà determinato dall'A.C. in sede di definizione della convenzione. Come disposto dall'art. 13 delle NTA del DdP di PGT, lo standard di qualità aggiuntivo per i Piani Attuativi a destinazione produttiva è pari a 35,00 €/mq di SL.

Nella proposta in oggetto risulta pari a:

$$29.760,00 \text{ mq SLP} * 35,00 \text{ €/mq} = 1.041.600,00 \text{ €}$$

L'art. 12 al paragrafo 7 delle NTA ammette la possibilità, nel caso in cui è prevista una quota maggiore di standard rispetto alla dotazione minima, di poter computare la quota in eccedenza all'interno dello standard di qualità aggiuntivo relativo all'ambito.

## **5 – OPERE DI URBANIZZAZIONE**

Come sopra descritto, le NTA comunali prescrivono la realizzazione di opere di urbanizzazione per l'Ambito in esame.

Nello specifico, le opere di urbanizzazione primaria prevedono la realizzazione di:

- tratto stradale di collegamento tra la viabilità esistente e in progetto;
- parcheggi pubblici;
- rete di raccolta delle acque meteoriche dei parcheggi e dei tratti stradali;
- illuminazione pubblica;
- segnaletica stradale;
- piantumazione delle aree verdi;
- dotazione della predisposizione di colonnine di ricarica elettrica per i veicoli.

Per quanto riguarda i parcheggi pubblici, come da art. 94 del Regolamento Edilizio comunale e con riferimento al Decreto Ministeriale 26 giugno 2015, si prevederà la predisposizione all'allaccio a infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli da ciascuno spazio a parcheggio.

La rete di smaltimento delle acque per il parcheggio pubblico e per la viabilità pubblica sarà costituita da una serie di caditoie stradali, posizionate ogni circa 15 metri, collegate da tubazione interrata che recapiterà le acque in pozzi perdenti per il relativo smaltimento negli strati superficiali del sottosuolo.

L'illuminazione pubblica deve infine uniformarsi alle disposizioni legislative regionali a difesa dell'inquinamento luminoso nonché al Piano di illuminazione pubblica del Comune.

La segnaletica stradale di progetto sia verticale che orizzontale corrisponde in tipo, dimensione e misure a quanto prescritto nel Nuovo Codice della Strada approvato con Decreto Legislativo 30/04/1992 – n. 285 e nel relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione, approvato con D.P.R. 16/12/1992 – n. 495, modificato ed integrato ai sensi del D.P.R. 16/09/1996 – n.610, nonché in tutte le Circolari e nella normativa vigente in materia.

## 6 – ONERI DI URBANIZZAZIONE

Di seguito si riporta il conteggio della previsione degli oneri di urbanizzazione, con stima del costo di costruzione delle opere pubbliche.

ONERI DI URB.	SLP (mq)	€/mq	da versare da tabella	conteggio finale oneri (con eventuali scomputi)
Primaria	29.760,00	29,84	888.038,40 €	389.988,20 €
Secondaria	29.760,00	16,33	485.980,80 €	485.980,80 €
Smaltimento R.	29.760,00	4,46	132.729,60 €	132.729,60 €
Maggiorazione +5% (art. 43-c.2 bis LR 12/2005)			75.337,44 €	75.337,44 €
<b>TOTALE</b>			<b>1.582.086,24 €</b>	<b>1.084.036,04 €</b>

STANDARD	S (mq)	€/mq	contributo (€)
Standard di qualità (art.13 NTA)	29.760,00	35	1.041.600,00 €
Aree a standard in eccesso (art.12-c.7 NTA)	3.321,93	20	66.438,60 €
<b>TOTALE da versare</b>			<b>975.161,40 €</b>

COSTO DI COSTRUZIONE	S (mq)	€/mq	da versare
Strade	1.813,75	120	217.650,00 €
Parcheggi	2.337,78	90	210.400,20 €
Ponte + fondazioni	-	-	70.000,00 €
<b>TOTALE</b>			<b>498.050,20 €</b>

### **TOTALE DA VERSARE (con eventuali scomputi):**

$$\begin{aligned} & 1.084.036,04 + \\ & 975.161,40 = \\ & 2.059.197,44 \text{ €} \end{aligned}$$

Ai sensi dell'art.46 c.1 della L.R. 12/2005, la realizzazione delle opere di urbanizzazione può essere scomputata dal contributo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria.

Ai sensi dell'art.43-c.2-sexies della L.R. 12/2005, è prevista una maggiorazione percentuale del contributo relativo al costo di costruzione di cui all'art.16, comma 3 del D.p.R. 380/2001, che varia da un minimo del trenta ad un massimo del quaranta per cento, determinata dai Comuni, per gli interventi che consumano suolo agricolo nello

stato di fatto non ricompresi nel tessuto urbano consolidato e pari al cinquanta per cento per gli interventi di logistica non incidenti sulle aree di rigenerazione.

D fatto, ai sensi dell'art. 17 del D.p.R. n.380/2001, il pagamento del costo di costruzione non risulta dovuto per l'intervento in oggetto, trattandosi di logistica a servizio della destinazione d'uso produttiva (come individuata dal PGT vigente), per cui tale maggiorazione non viene applicata.

Ad ogni modo, l'art.43 c.2-bis della L.R. 12/2005, prevede: "*Gli interventi di nuova costruzione che sottraggono superfici agricole nello stato di fatto sono assoggettati ad una maggiorazione percentuale del contributo di costruzione, determinata dai comuni entro un minimo dell'1,5 ed un massimo del 5 per cento, da destinare obbligatoriamente a interventi forestali a rilevanza ecologica e di incremento della naturalità.*"

Per cui, essendo l'area in esame agricola nello stato di fatto, tale maggiorazione dovrà essere prevista e in via cautelativa viene qui considerato il 5%, come riportato anche nell'art.10.5, comma 18, delle NTA del Piano delle Regole del Comune di Palazzolo sull'Oglio.

Inoltre, come sopra riportato, l'art. 12 al paragrafo 7 delle NTA ammette la possibilità, nel caso in cui si reperisce una quota maggiore di standard rispetto alla dotazione minima richiesta dalla scheda d'ambito, di poter computare la quota in eccedenza all'interno dello standard di qualità aggiuntivo.

In merito alla corresponsione dello standard di qualità, **si precisa che, qualora l'Amministrazione Comunale optasse per l'opera di riqualificazione del tratto di via Firenze, ci si impegna alla realizzazione della stessa nei limiti di un importo equivalente al valore monetario dovuto.**

Si precisa inoltre che, come da art. 13, comma 7 delle NTA di DdP, "*In caso di dimostrazione della non sostenibilità/diseconomia dell'intervento dell'ambito, i valori economici dello standard di qualità potranno essere rivisti nell'ambito della convenzione da stipularsi per l'attuazione del Piano Attuativo e/o del PdC convenzionato.*"

Verona, li 23.10.2023

Ing. Stefano Barbi

---

Dott. Ing. Barbi Stefano

