

## Provincia di Brescia

### Il Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Brescia

Le principali problematiche di assetto territoriale sono evidenziabili in considerazione dell'articolazione del territorio provinciale e delle sue vicende insediative.

La provincia (4.782 kmq e uno sviluppo nord-sud di 130 km) mostra le seguenti articolazioni territoriali :

- la fascia alpina di notevole valenza turistica ma soggetta a spopolamento;
- la fascia prealpina, di antica industrializzazione, caratterizzata, nei suoi fondi valle, da un urbanizzato continuo con economia industriale basata su produzioni mature, nei versanti da agricoltura in via di abbandono e nelle sommità da elementi a energia di rilievo; scarse dinamiche geografiche nei fondi della fascia valle e spopolamento sui versanti;
- la fascia collinare, formata dai primi rilievi affacciati alla pianura e dalle colline moreniche, interessate da forti spinte urbanizzative, ma anche produzione agricola di pregio (vigneti della Franciacorta e Valtenesi);
- la fascia metropolitana, che partecipa alla conurbazione corrispondente grossomodo alla linea pedemontana e che collega le città situate nell'alta pianura padana da Milano a est fino a Venezia: essa corrisponde, dal punto di vista geologico, all'altra pianura secca ed è interessata da vivace e dinamica urbanizzativa indotta in larga misura dall'infrastrutturazione trasportistica storica (la ferrovia Mi-Ve, le ex SS 11, 45 bis e 510) e più recente (l'autostrada Mi-Ve e la tangenziale sud di Brescia);
- la bassa pianura, caratterizzata da agricoltura intensiva, da dinamiche insediative e demografiche varianti, dall'ambiente ben mantenuto, ma anche artificializzato dalle moderne pratiche agricole, con conseguente inquinamento della prima falda ed eutrofizzazione dei corsi d'acqua.

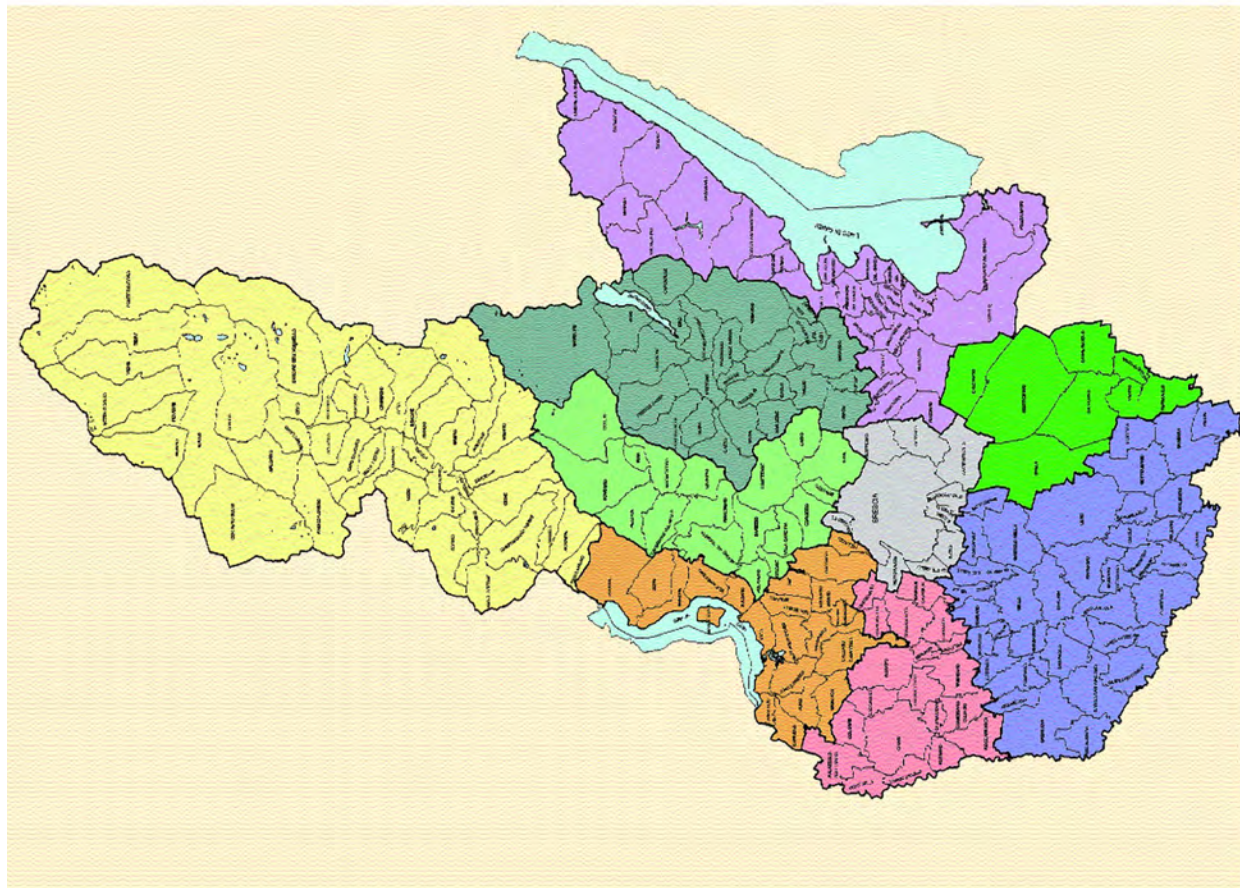
Trasversalmente alle fasce si riconoscono ambienti di forte connotazione:

- i laghi, di nota e consolidata immagine, a economia turistica, che scontano il sovraffollamento residenziale estivo, anche in quell'elemento delicatissimo che è la qualità delle acque.
- il capoluogo e la prima cerchia dei comuni ormai saldati in un continuum edilizio, appesantiti nella loro funzionalità da un radiocentrismo storicamente consolidato che neppure i più recenti provvedimenti viari (tangenziali urbane) riescono a correggere. Ciò genera fenomeni di congestione e di inquinamento atmosferico.

L'attuale accentramento di servizi e attività del capoluogo crea disarmonie e tensioni nell'assetto territoriale che trovano espressione nei flussi pendolari, in gran parte automobilistici.

## Una più armonica distribuzione di attività e servizi sul territorio attraverso il policentrismo

Si è proposta una suddivisione della provincia in Sistemi urbani, con peso di popolazione abbastanza omogeneo e in qualche modo già strutturata attorno a centralità evidenti espresse dalla dotazione di servizi. I Sistemi urbani fanno riferimento a centri ordinatori che già oggi posseggono un certo numero di servizi e sono concepiti come ambiti di riferimento per le concertazioni previste per la localizzazione di insediamenti di carattere sovracomunale in fase di gestione del Piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptcp).



## L'accessibilità, in termini di efficienza e sostenibilità, perseguita attraverso una forte integrazione delle reti trasportistiche esistenti e programmate

La fascia metropolitana è interessata dal tracciato di due infrastrutture programmate: la ferrovia ad Alta capacità (Ac) e l'autostrada BreBeMi, oltre all'aeroporto di Montichiari reso disponibile al traffico civile. Altre infrastrutture programmate sono il raccordo autostradale della SP19, formante un semianello attorno al capoluogo ad una certa distanza da esso, che raccorda la A4 e la A21 oltre che la BreBeMi e il raccordo autostradale della Valtrompia.

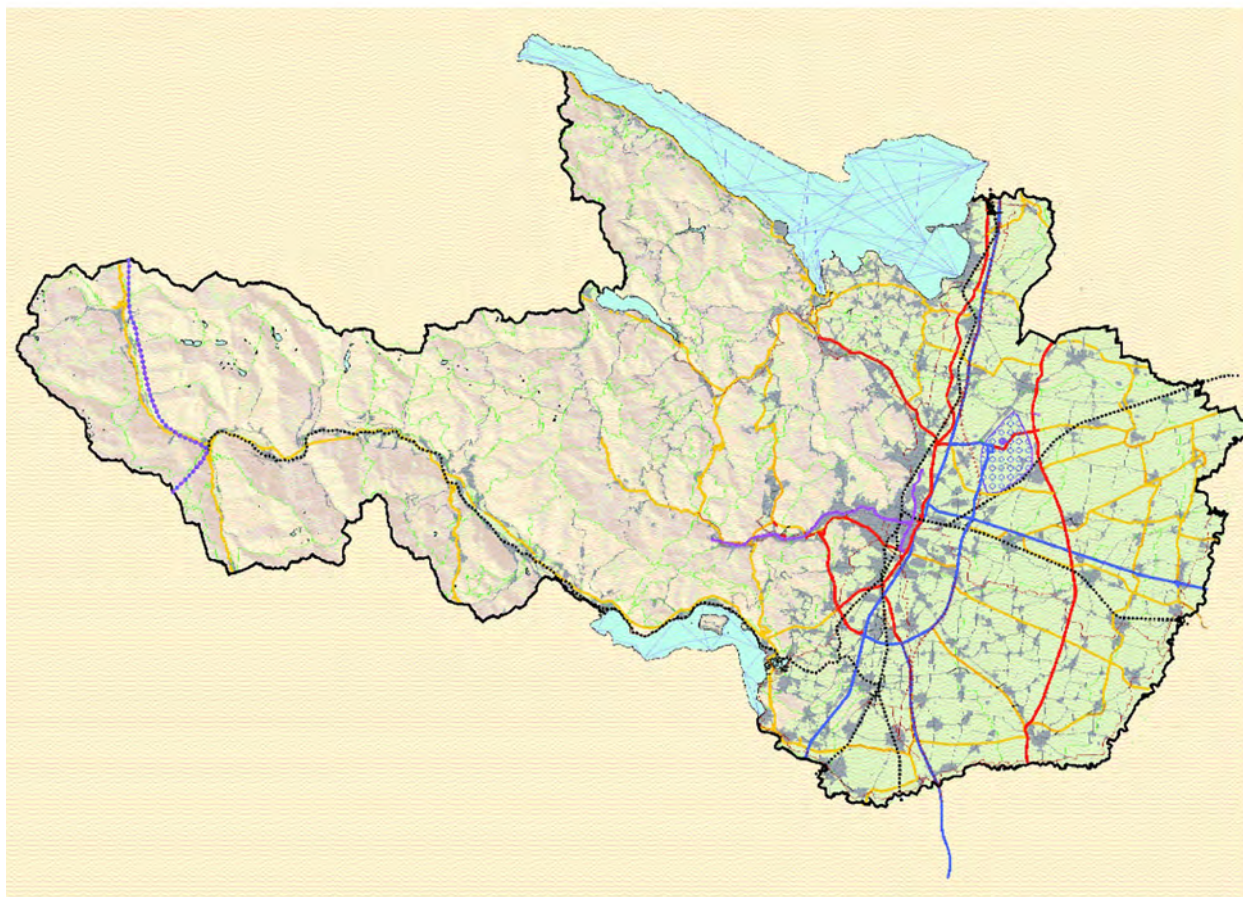
Il Ptcp propone una forte integrazione fra le modalità di trasporto, prevedendo una stazione di interscambio nel punto di tangenza fra Ac, SP19, aeroporto di Montichiari e gli interscambi merci fra ferrovia storica e sistema autostradale, in accordo con la programmazione regionale.

Per le infrastrutture di valenza regionale, il Ptcp prevede il potenziamento della ex SS 668 lenese, in funzione di raccordo dei maggiori centri della bassa pianura e di incentivo alla localizzazione di insediamenti industriali (in alternativa alla fascia metropolitana) e il potenziamento dei tratti principali di viabilità già eseguita in variante alle strade statali che da Brescia portano al lago di Iseo e di Garda. Inoltre propone il completamento della viabilità valliva ed il potenziamento delle ferrovie Brescia-Iseo-Edolo e Brescia-Cremona; la prima in vista del possibile collegamento in alta Val Canonica con la Valtellina e il Trentino, in funzione soprattutto del potenziamento turistico della montagna alpina.

Ai livelli provinciale e locale il *surplus* di capacità che il progetto della ferrovia Ac induce sul sistema dei bi-

Tavola dei sistemi urbani. La Provincia policentrica e le città sovracomunali. Per correggere gli squilibri territoriali derivanti dalla concentrazione di popolazione, attività, servizi ed infrastrutture nel capoluogo e nelle aree limitrofe, si propone un'organizzazione policentrica della provincia. Sono stati delimitati 9 sistemi urbani sovracomunali, ognuno dei quali comprende uno o più centri ordinatori, in cui dovranno collocare o potenziare attività, attrezzature e servizi di qualità attualmente solo nel capoluogo.

nari ad ovest del capoluogo e la ristrutturazione conseguente della stazione di Brescia, sono l'occasione per creare una metropolitana provinciale, dall'aeroporto di Montichiari a Iseo sfruttando linee ferroviarie esistenti e fornendo occasioni di accesso ad aree industriali in via di dismissione nel capoluogo. Una linea metropolitana complementare a quella urbana di Brescia, già in cantiere, che si propone di estendere alla Valtrompia e ad est. Tali previsioni sono integrate col Piano triennale del trasporto pubblico locale.



45.  
IL SISTEMA  
DELLA MOBILITÀ:  
PROPOSTE

- Rete Primaria
- Rete Secondaria
- Rete Terziaria
- Rete Locata (strade per insediati)
- Metropolitana
- Ferrovia
- Alta capacità
- Pista ciclabili
- Rotta traguardi
- Rete strategica provinciale
- Area Soggette a pianificazione

*L'aspetto socio economico e l'aeroporto di Montichiari*

La deindustrializzazione che sta interessando l'Italia colpisce anche la Provincia di Brescia, caratterizzate da produzioni mature che trovano nei paesi emergenti condizioni di maggiore economicità a parità o quasi di qualità. La riconversione verso prodotti innovativi a più alto contenuto di tecnologia, di ricerca e di tipicità è un passo necessario se si vogliono mantenere gli attuali livelli di reddito e promuovere lo sviluppo.

L'aeroporto di Montichiari è visto come occasione fondante e irripetibile. Il salto di scala nella domanda di trasporto aereo che la saturazione dell'aeroporto di Malpensa produrrà a medio periodo, è interpretato come il possibile motore di una economia provinciale abbastanza diversa dall'attuale, basata su un'infrastruttura ad alto contenuto di manodopera che produce un considerevole indotto o a sua volta occasioni economiche diverse, come la produzione di prodotti ad alto contenuto tecnologico e basso peso, che utilizzino il vettore aereo per raggiungere i mercati mondiali; la domanda di direzionalità internazionale (i centri servizi delle multinazionali, parchi tecnologici, etc) il turismo estero, la metadistrettualità internazionale verso la quale il mondo economico bresciano appare orientarsi.

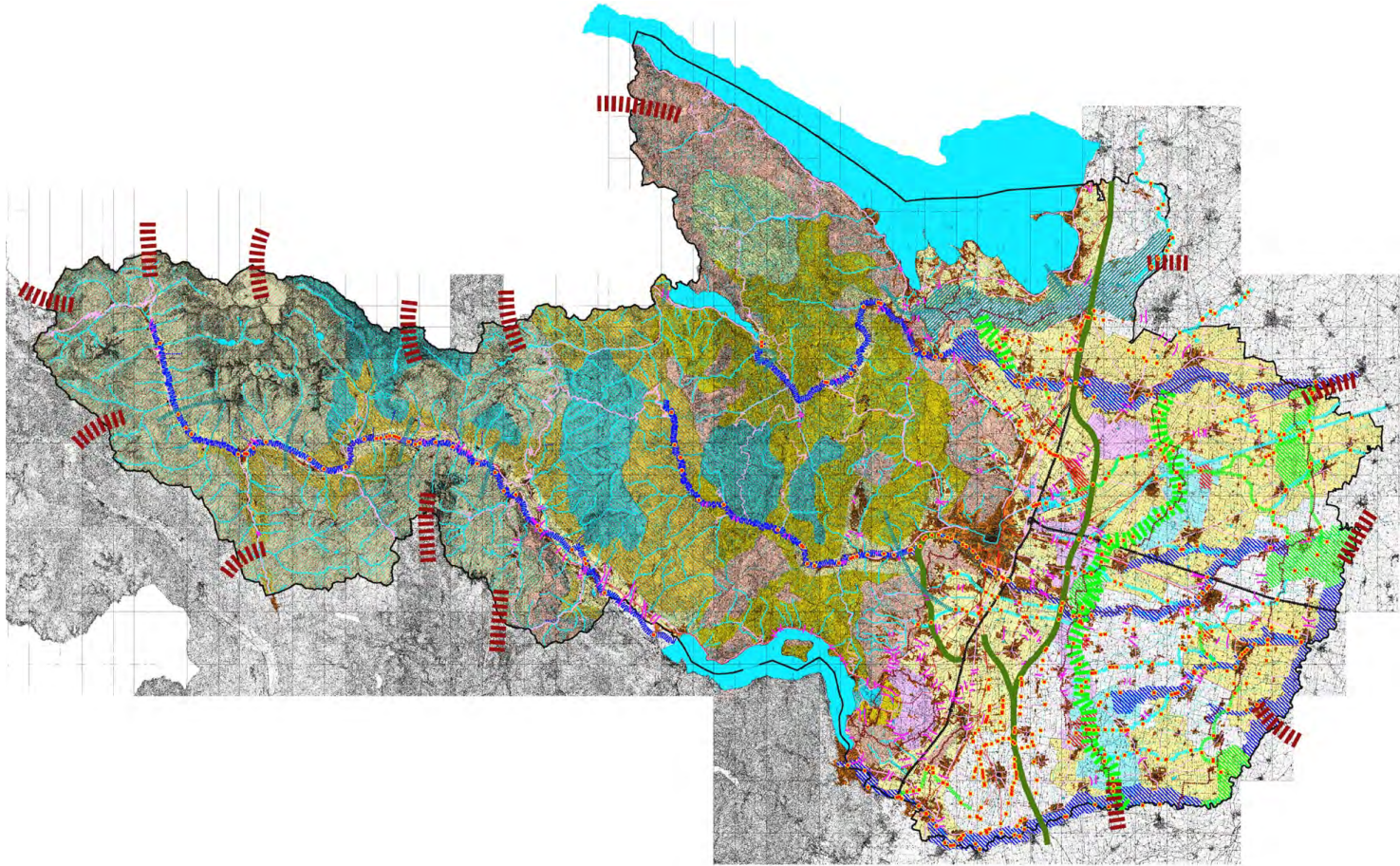
*Il paesaggio come preconditione agli sviluppi degli insediamenti*

Il Ptcp ha valenza di Piano paesistico; declina in tal senso le impostazioni e le individuazioni del Piano territoriale paesistico regionale alla scala provinciale, costituendo guida e riferimento per la predisposizione

Il Sistema della Mobilità. Proposte. L'insieme dei progetti, riferito alla situazione esistente, fornisce un quadro abbastanza esaustivo della configurazione a medio termine delle reti di trasporto e che può essere completata mediante interventi, nell'ottica del migliore servizio da assicurare alle varie parti del territorio e nell'ottica di un forte trasferimento di domanda dalla strada al ferro.

dei Piani paesistici comunali.

I beni paesistici naturali, i segni dell'antropizzazione, le vie storiche e le infrastrutture moderne più frequentate sono puntualmente censite e cartografate. A ciò si aggiungono le rappresentazioni dei siti di più evidente valenza percettiva, nonché la previsione di una rete coerente di sentieri e piste ciclabili destinati a una fruizione estensiva del territorio. L'atteggiamento è rivolto alla tutela e alla fruizione del paesaggio; sono combattute la dispersione degli insediamenti, la saldatura dei vari centri lungo gli assi storici e l'occlusione delle visuali dai nuovi assi trasportistici.



#### *La biodiversità e le aree protette*

Il Ptcp cerca di coordinare le attuali aree protette, situate in prevalenza negli ambiti montani, con le esigenze di incremento della biodiversità, attraverso un primo Schema direttore di reti ecologiche, costituito soprattutto da elementi di continuità in pianura (rinaturalizzazione delle aree periferiali) e da provvedimenti di deframmentazione da attuarsi nei riguardi delle nuove opere infrastrutturali (autostrade e ferrovia ad alta velocità)

#### **Metodo di costruzione del Piano**

Nel processo di costruzione del Ptcp è stata utilizzata la formula "dal generale al particolare" per garantire partecipazione a tutti i livelli di gestione e formazione; pertanto sono stati editi due quaderni, uno costituito dal Documento preliminare e uno dal Progetto preliminare di piano.

Il primo è stato distribuito ai Sindaci e alla Regione nell'estate 2001, il secondo nella primavera 2003; ambedue i quaderni fanno parte a tutti gli effetti del Ptcp in quanto contengono materiali ed elaborazioni che hanno consentito la stesura del Progetto definitivo.

La costruzione del Piano è iniziata con lo studio del quadro di riferimento programmatico e legislativo europeo (Schema di sviluppo dello spazio europeo), nazionale e regionale con la descrizione dello stato di fatto e delle tendenze evolutive della realtà provinciale, partendo dalla rappresentazione aerofotogrammatica del territorio e tenendo in conto di tutti gli studi eseguiti in occasione delle precedenti pianificazioni e dei dati Istat.

Inoltre si sono esaminate le ricognizioni del Piano territoriale paesistico regionale, del Piano regionale dei trasporti e delle pianificazioni generali già eseguite dalla Provincia ma mai giunte a operatività (bozze di Piano paesistico del 1989 e di Piano territoriale del 1998).

#### **Rete ecologica**

Il Ptcp coordina le attuali aree protette situate in prevalenza negli ambiti montani con le esigenze dell'incremento della biodiversità attraverso un primo schema direttore di reti ecologiche, costituito soprattutto da elementi di continuità in pianura (rinaturalizzazione delle aree periferiali) e da azioni di deframmentazione da attuarsi nei riguardi delle nuove opere infrastrutturali (autostrade e ferrovia ad alta velocità).

La seconda fase è consistita nella sistematizzazione delle conoscenze in quattro Sistemi: ambientale, del paesaggio e dei beni storici, della mobilità, insediativo e produttivo. I Sistemi sono articolati in materie specifiche, trattate sia approfondendo le fenomeniche in atto, sia rappresentando l'attuale stato di diritto, così come costituito dall'applicazione della legislazione vigente e delle pianificazioni di settore in atto.

In particolare sono stati eseguiti il mosaico dei Piani regolatori vigenti in scala 1:10.000 in accordo col Programma regionale Sipur e la rappresentazione dell'espansione dell'urbanizzato dal 1885 ad oggi secondo le soglie temporali delle edizioni della cartografia IGM. Questa fase del lavoro ha avuto come interlocutore la Commissione urbanistica provinciale ed è sfociata nel Progetto preliminare di Piano, ampiamente pubblicizzato.

Il Progetto definitivo è stato costruito sintetizzando le informazioni su due tavole al 25.000 (Rischi idraulici e idrogeologici, Paesaggio) e una al 50.000 (Struttura di Piano). La tavola di struttura è eseguita per sintesi delle prime due tavole e del mosaico dei Piani regolatori vigenti e contiene il progetto di rete della mobilità, rappresentato per livelli di importanza. Il Progetto definitivo è stato concertato con i Comuni e le Comunità montane secondo le procedure previste dalla Lr 1/00 e poi adottato. L'approvazione del Piano è stata preceduta dalle osservazioni, dal parere regionale e dall'ulteriore concertazione con i comuni e le comunità montane previsti dalla legislazione regionale vigente.

### **Rapporti con la pianificazione sovraordinata**

Il Ptcp rispetta la vigente legislazione statale e regionale nel campo ambientale, territoriale, della prevenzione dei rischi, della protezione delle cose di interesse storico-artistico, dell'edilizia e dei trasporti; rispetta altresì la pianificazione e la programmazione sovraordinata sia statale che regionale nel proprio territorio.

Il Ptcp recepisce il Pai sia per quanto riguarda l'aspetto cartografico, sia per quanto riguarda l'aspetto normativo. In attuazione del Pai, il Ptcp propone approfondimenti da eseguire previo protocollo d'intesa con la Regione, i quali saranno recepiti una volta approvati dall'Autorità di bacino del Fiume Po.

Il Ptcp declina, alla propria scala, i contenuti del Piano territoriale paesistico regionale approfondendolo ed articolandolo mediante individuazione delle varie componenti del paesaggio e dell'espressione della loro valenza, mediante schede normative; inoltre assume valenza paesistica e costituisce parte del Piano del paesaggio lombardo.

Nelle aree comprese nei territori classificati come aree protette ai sensi della Lr394/91 e Lr 86/83, il Ptcp recepisce le relative discipline alle singole aree protette anche con riferimento ai contenuti naturalistico-ambientali e i contenuti dei Piani territoriali regionali di settore vigenti; in particolare il Piano di risanamento delle acque, i Piani delle attività estrattive e il Piano regionale della qualità dell'aria.

### **Rapporti con la pianificazione subordinata**

Gli strumenti di programmazione delle Comunità montane hanno contribuito alla formazione del Ptcp e in particolare:

- il Piano di sviluppo urbanistico comunitario, per quelle Comunità montane che ne sono dotate ai sensi della Legge 1102/71;
- il Piano pluriennale di sviluppo socio economico, che si considera come strumento di attuazione del Ptcp stesso. Nel caso di revisioni o nuove elaborazioni dei Psse, queste dovranno recepire le indicazioni del Ptcp ed essere predisposte secondo le procedure di concertazione.

Il Ptcp si attua anche attraverso i Piani di settore provinciali, la cui elaborazione e approvazione è di competenza della Provincia.

I Piani di cui la Provincia è dotata e che il Ptcp fa propri sono:

- Piano agricolo provinciale;
- Piano faunistico venatorio;
- Programma triennale 2001-2003 dei servizi del trasporto pubblico locale;
- Piano sentieristico provinciale;
- Piano delle sedi scolastiche;
- Linee di indirizzo per la programmazione turistica;
- Studio energetico provinciale.

Altri piani formano il risultato di Progetti strategici previsti dal Ptcp, alcuni ne costituiscono parte integrante, come il Piano viario; mentre sono *in itinere* il Piano di protezione civile e il Piano della rete ecologica provinciale.

## **Rapporto con la programmazione concertata di scala territoriale e/o con gli orientamenti delle politiche europee**

Il Ptcp fa proprie le finalità dello Schema di sviluppo dello spazio europeo:

- lo sviluppo territoriale sostenibile, equilibrato e policentrico, con particolare riferimento alle aree rurali; nuovo rapporto di partenariato fra città e campagna;
- la parità di accesso alle infrastrutture e alle conoscenze, migliorando i collegamenti alle reti di trasporto per una migliore accessibilità, condizione irrinunciabile per lo sviluppo policentrico; la diffusione della innovazione e della conoscenza;
- l'uso attento dei beni naturali e culturali, intesi come potenziali fattori di sviluppo, con particolare riferimento ad un'efficiente gestione delle risorse idriche e alla "gestione creativa" del patrimonio culturale e del paesaggio.

## **Operatività, società miste di trasformazione urbana, espropri/perequazione, politiche alternative**

Il Ptcp si attua mediante:

- il recepimento delle proposte da parte della pianificazione preordinata;
- il recepimento degli indirizzi da parte della pianificazione preordinata con delega provinciale;
- i Piani di settore provinciale;
- i Piani attuativi di interesse sovracomunale;
- la pianificazione generale comunale;
- l'adeguamento degli strumenti urbanistici generali dei Comuni.

## **Sistemi decisionali e gestionali**

Le intese con la Provincia circa la localizzazione di insediamenti a carattere sovracomunale, costituiscono l'elemento decisionale di maggiore rilevanza nella gestione del Ptcp. Esse, a seconda della rilevanza dimensionale dell'intervento, in rapporto a situazioni medie di consumo di ruolo rapportata alle condizioni urbanistiche e demografiche del singolo comune, possono coinvolgere o meno, in Conferenza di concertazione, gli altri Comuni del sistema urbano sovracomunale interessato.

### **SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA**

Provincia di Brescia

### **IL CASO**

Il Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Brescia

### **CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO**

Intero territorio provinciale

### **A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE**

Piani e quadri territoriali e metropolitani, fondi strutturali europei

### **RIFERIMENTI**

[www.provinciadibrescia.it](http://www.provinciadibrescia.it)