



Area Transizione ecologica, ambiente e mobilità

Settore Mobilità, eliminazione barriere architettoniche e trasporto pubblico

RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA DI ANALISI DELLA SOSTA PERTINENZIALE (NTA ART.28)

Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile “La Scuola al Centro del Futuro” Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica

CUP C85E22000660002



*Responsabile Settore Mobilità, eliminazione barriere architettoniche e trasporto
Pubblico*

Ing. Stefano Sbardella

Informazioni generali

Committente

COMUNE DI BRESCIA
Area Servizi Tecnici
Settore Edilizia Civile e Sociale
Via Marconi, 12 – 25128 Brescia (BS) www.comune.brescia.it

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Silvia Foini
Responsabile Settore Edilizia Civile e Sociale

Codice Unico di Progetto (CUP)

C85E22000660002

Progettisti - Raggruppamento Temporaneo di Professionisti

Arch. Guido Tesio (capogruppo)
Arch. Nicola Munaretto
Associates Architecture Srl
Arch. Michele Pallaoro
Arch. Emilio Ellena
Arch. Francesca Pedroni
Opera Mista Srl
Geol. Carlo Daniele Leoni
Arcadis Italia Srl



Cofinanziato
dall'Unione europea



Regione
Lombardia

Sommario	Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile	1
	“La Scuola al Centro del Futuro”	1
Premessa.....		4
1. Finalità e struttura della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile “La Scuola al Centro del Futuro”		6
2. Stato di fatto dell’area di intervento		8
2.1 Descrizione dell’area di intervento		8
3. Proposta progettuale.....		10
3.1 Descrizione della proposta progettuale.....		10
3.2 Accessibilità all’area di intervento		13
Le fermate degli autobus si trovano a meno di 10 minuti a piedi dal centro dell’area di intervento. In futuro, l’accessibilità sarà ulteriormente potenziata con la nuova linea tramviaria T2 “Pendolina-Fiera”, che avrà una fermata lungo via Corsica, a circa 200 metri dagli ingressi di via Nisida, raggiungibile in soli 2 minuti a piedi.		14
3.3 Parametri urbanistici ed edilizi		14
SLP di progetto.....		14
Superficie permeabile.....		14
Distacchi dagli edifici, distanze dai confini e arretramento dalle strade.....		15
3.4 Parcheggi pertinenziali		15
4. Conclusioni		22

Allegato A – Mobilità, Permeabilità e Recinzioni

Premessa

Con il Decreto della Regione Lombardia n. 295 del 18 gennaio 2021 è stata indetta la "Manifestazione di interesse per la selezione di strategie di sviluppo urbano sostenibile da promuovere attraverso i fondi strutturali e di investimento europei per il periodo 2021-2027 (ex DGR 4151/2020)". L'iniziativa mira a selezionare, implementare e attuare strategie di rigenerazione urbana sostenibile in aree caratterizzate da fragilità sociali, ambientali ed economiche, con l'obiettivo di aumentarne l'inclusione e la coesione sociale.

Il Comune di Brescia, con deliberazione di Giunta Comunale n. 99 del 17 marzo 2021, ha presentato una proposta di Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile dal titolo "La scuola al centro del futuro. La rigenerazione dell'area sud-ovest di Brescia parte dalle scuole", che è stata selezionata tra le strategie da implementare e successivamente approvata in via definitiva con Decreto n. 19030 della Regione Lombardia del 23 dicembre 2022.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 623 del 28 dicembre 2022, il Comune ha approvato lo schema di Convenzione per l'attuazione della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile, sottoscritta il 3 gennaio 2023. La strategia comprende otto operazioni, tra cui l'operazione n. 6, intervento bandiera, che prevede la progettazione e realizzazione di un nuovo polo scolastico integrato con servizi socio-culturali, configurandosi come un Community Hub, nel quartiere Don Bosco.

Il 21 giugno 2023, con determinazione dirigenziale n. 1677, è stato indetto un concorso di progettazione in due fasi, ai sensi dell'art. 154 del D.Lgs. 50/2016 e successive modifiche, per acquisire una proposta volta alla riqualificazione urbana dell'area oggetto dell'operazione 6 della Strategia. Oggetto del concorso è stato pervenire all'individuazione di una proposta progettuale sulla base della quale predisporre il progetto di fattibilità tecnico-economica e, facoltativamente, un progetto definitivo-esecutivo, oltre alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, per l'intervento di riqualificazione del quartiere Don Bosco.

Con determinazione dirigenziale n. 3421 del 28 dicembre 2023 è stata approvata la graduatoria finale del concorso, aggiudicato al raggruppamento temporaneo di professionisti (RTP) guidato dall'architetto Guido Tesio. Il 23 febbraio 2024 è stato avviato (P.G. n. 64135/2024) il servizio di ingegneria e architettura per la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione del nuovo polo scolastico/Community Hub nell'ambito del progetto di riqualificazione urbana del quadrante sud-ovest della città.

La Giunta Comunale, con deliberazione n. 300 del 24 luglio 2024, ha approvato in linea tecnica il progetto di fattibilità tecnico-economica. Questo progetto, in conformità con il quadro esigenziale espresso nel Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) del concorso, prevede la suddivisione dell'intervento in quattro lotti funzionali, in modo da non interferire con le attività già presenti nell'area. Si tiene anche conto della necessità di rendere rapidamente disponibili alcuni spazi per attività previste e finanziate nell'ambito della Strategia (ad esempio, l'operazione 7).

Il 12 luglio 2024 (P.G. n. 236490/2024) è stato affidato al medesimo RTP, che aveva già curato il primo livello di progettazione, il servizio di ingegneria e architettura per la redazione del progetto definitivo-esecutivo relativo al primo lotto dell'intervento di riqualificazione. Questo include la realizzazione del Community Hub e della scuola secondaria di primo grado, finanziati parzialmente con fondi FESR e FSC, oltre a fondi propri del Comune di Brescia.

La presente relazione, collegata al progetto di fattibilità tecnico-economica dell'intervento principale della Strategia SUS, espone le considerazioni principali utili a richiedere una deroga per la realizzazione dei parcheggi pertinenziali associati alla nuova previsione insediativa, ai sensi

La Scuola al Centro del Futuro
Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica – Analisi Parcheggi
Relazione tecnico-descrittiva

dell'art. 28 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano di Governo del Territorio (PGT)
vigente del Comune di Brescia.



Cofinanziato
dall'Unione europea



Regione
Lombardia

1. Finalità e struttura della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile “La Scuola al Centro del Futuro”

L'intervento descritto in questa relazione rappresenta il progetto principale della **Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile** “La scuola al centro del futuro. La rigenerazione dell'area Sud-Ovest di Brescia parte dalle scuole”. Per comprendere appieno il contesto in cui si inserisce, è utile approfondire gli obiettivi e la struttura della Strategia.

In particolare, la Strategia ha come obiettivo la rigenerazione sociale e urbana del quadrante sud-ovest di Brescia, con un focus sulle scuole per bambini da 0 a 14 anni. Questa area, caratterizzata da un'elevata presenza di popolazione straniera e da sfide socio-economiche, punta a trasformare le scuole in centri di integrazione, coesione sociale e formazione.

I **principali obiettivi** della Strategia sono:

- Sperimentare modelli scolastici innovativi e rafforzare il ruolo delle scuole nella comunità;
- Promuovere l'integrazione e la coesione sociale, facilitando lo scambio culturale;
- Migliorare l'uso degli spazi urbani, rendendoli accoglienti e partecipativi;
- Creare scuole sicure, certificate e sostenibili;
- Riqualificare e aumentare l'efficienza energetica degli edifici scolastici pubblici;
- Favorire la mobilità sostenibile e migliorare l'accesso ai servizi comunitari.

La Strategia si articola in 8 operazioni suddivise in due principali linee d'azione:

1. Azione sul Sistema Scolastico dell'area Sud-Ovest: include 5 operazioni di riqualificazione delle scuole con l'obiettivo di migliorare la sicurezza, l'efficienza energetica, la mobilità sostenibile e l'inclusione sociale:

Operazione 1: Scuole sicure;

Operazione 2: Scuole a basse emissioni;

Operazione 3: A scuola a piedi;

Operazione 4: Scuole green e sostenibili;

Operazione 5: Scuole inclusive per comunità accoglienti.

2. Intervento "bandiera" nel quartiere Don Bosco: prevede la creazione di un nuovo polo scolastico innovativo, progettato come **Community Hub**, un centro aperto alla comunità:

Operazione 6: Progettazione e realizzazione del nuovo polo scolastico;

Operazione 7: Servizi per la coesione sociale del nuovo Hub scolastico.

Infine, l'**Operazione 8** riguarda il rafforzamento della governance per coordinare e monitorare l'implementazione delle varie operazioni.

L'importo totale della Strategia è pari a **37.105.405,42 euro**, di cui:

- 12.000.000,00 euro del Fondo europeo di sviluppo regionale/ASSE IV (FESR), destinati agli interventi materiali/infrastrutturali;
- 3.000.000,00 euro del Fondo sociale europeo Plus (FSE+), destinati agli interventi di carattere immateriale (attivazione nuovi servizi, corsi di formazione, ecc);
- 300.000,00 euro del FESR, ASSE V, destinati alla governance della Strategia;



Cofinanziato
dall'Unione europea



La Scuola al Centro del Futuro

Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica – Analisi Parcheggi

Relazione tecnico-descrittiva

- 2.100.000,00 euro del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), da investire sugli interventi materiali/infrastrutturali;
- 19.705.405,42 euro di finanziamento a carico del Comune di Brescia, eventualmente da reperire tramite altri bandi pubblici o l'attivazione di forme di partenariato pubblico-privato.

Rispetto al Piano Finanziario complessivo della Strategia, l'**operazione 6** che, come detto precedentemente, ricomprende il progetto in oggetto, ha un costo complessivo pari a **28.938.888,42 euro**, di cui:

- **10.150.000,00 euro** finanziati con il Fondo europeo di sviluppo regionale/ASSE IV (FESR);
- **2.100.000,00 euro** finanziati con il Fondo Sviluppo e Coesione (FSC);
- **16.688.888,42 euro** finanziati con fondi a carico del Comune di Brescia o altro (partenariati pubblico-privati, bandi pubblici, ecc).



Cofinanziato
dall'Unione europea



Regione
Lombardia

•

2. Stato di fatto dell'area di intervento

2.1 Descrizione dell'area di intervento

L'area del progetto, situata nella porzione nord-est del quartiere Don Bosco a sud della linea ferroviaria AV/AC di Brescia, si estende su una superficie di circa 33.100 mq (vedi Figura 1).

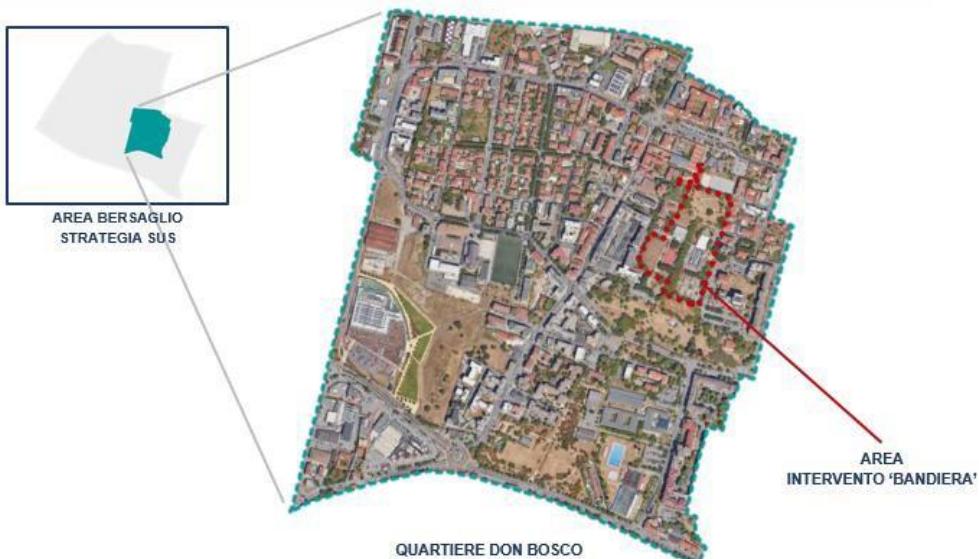


Figura 1 - Inquadramento area dell'intervento

Il quartiere Don Bosco è delimitato a nord dalla linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, a sud da via Lamarmora, a ovest da via Dalmazia e a est da via Corfù e via Rodi. È attraversato da due arterie principali: via Corsica (nord-sud) e via Cefalonia (est-ovest), che lo suddividono in quattro quadranti:

- Il quadrante **nord-ovest** è la parte più storica, prevalentemente residenziale;
- Il quadrante **sud-ovest** ospita l'ex area industriale dei Magazzini Generali, in fase di trasformazione con un nuovo polo direzionale e residenziale, oltre a spazi come la Parrocchia e l'Istituto Salesiano Don Bosco;
- Il quadrante **nord-est**, che include l'area oggetto del concorso, e il quadrante **sud-est** sono urbanisticamente simili, caratterizzati da ampi spazi verdi come i giardini di via Sardegna, il parco Gallo e il parco Pescheto, e da importanti servizi come il Poliambulatorio ASST e l'Istituto d'Istruzione "Golgi".

L'area di progetto si trova in una zona urbana eterogenea, fungendo da potenziale collegamento tra il quartiere residenziale Don Bosco e l'area direzionale di Brescia Due. Morfologicamente pianeggiante, essa è delimitata a nord dall'Oratorio di S. Maria in Silva, a sud da via Caleppe e dal Parco Gallo, a est da via Corfù e via Privata de Vitalis, e a ovest da via Nisida.

All'interno di quest'area si trovano diverse strutture esistenti, tra cui:

- la scuola dell'infanzia "Don Bosco";
- la scuola secondaria di primo grado "Bettinzoli", attualmente sede della Scuola Bottega Artigiani e della biblioteca comunale Parco Gallo "Angelo Rabozzi";

La Scuola al Centro del Futuro
Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica – Analisi Parcheggi
Relazione tecnico-descrittiva

- una palestra, collegata alla scuola Bettinzoli tramite un passaggio sopraelevato;
- un campo da calcio e una piastra polifunzionale con canestri da basket.

STATO DI FATTO DELL'AREA



Figura 2 - Area di intervento allo stato attuale

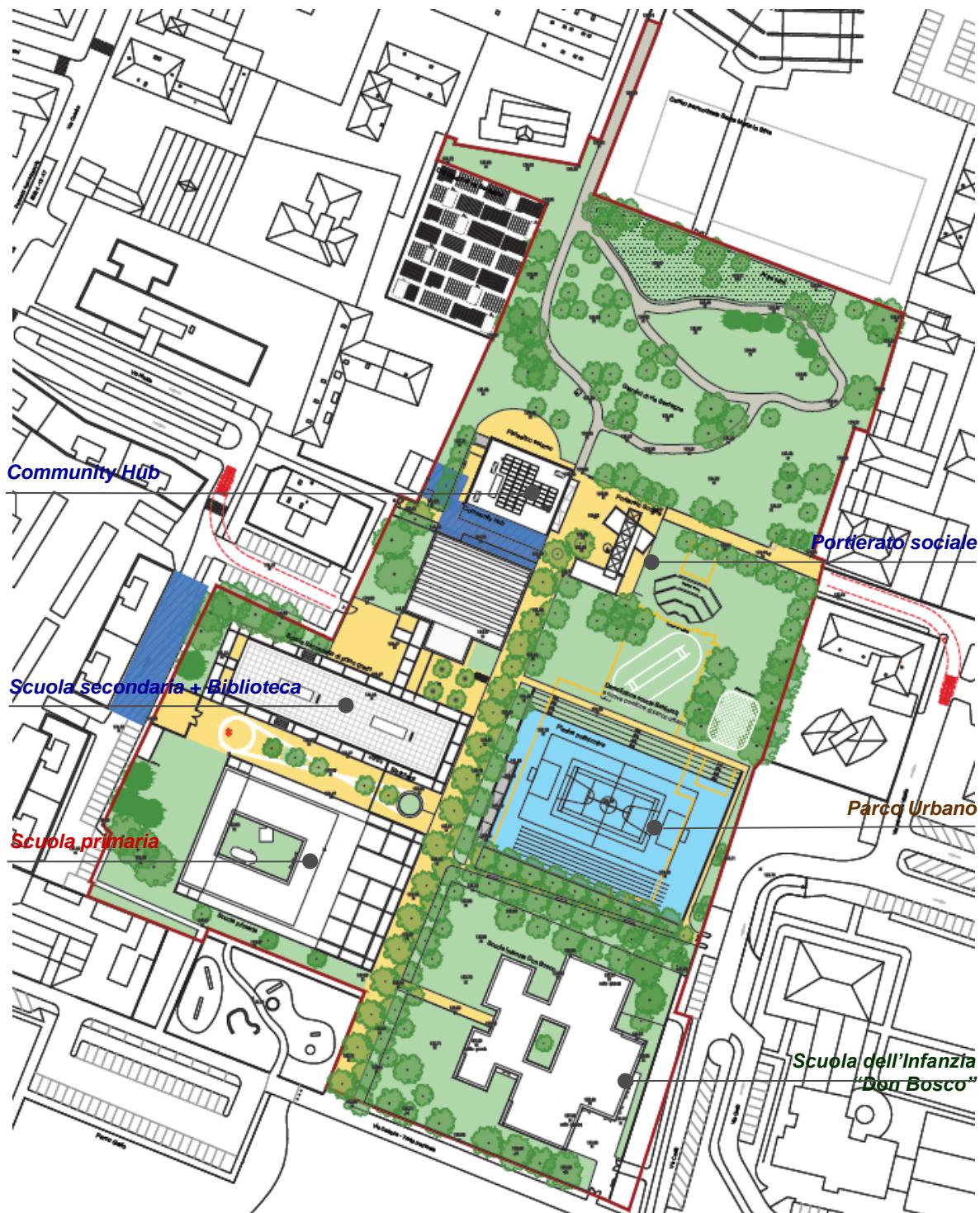
La zona settentrionale include un'area verde denominata "giardini di via Sardegna", accessibile da via Sardegna a nord, via Nisida a ovest e via Privata de Vitalis a est.

Nonostante la presenza di diverse strutture, l'area è percepita come un grande spazio verde che collega i giardini di via Sardegna al Parco Gallo, grazie anche alla ricchezza di alberature e filari. Tuttavia, l'area è fisicamente separata dall'ambiente circostante a causa delle numerose recinzioni, che isolano le scuole dagli spazi verdi e dal quartiere, compresa la palestra e le aree sportive, anch'esse a loro volta recintate.

3. Proposta progettuale

3.1 Descrizione della proposta progettuale

L'intervento di riqualificazione urbana in oggetto rappresenta un progetto molto complesso ed interessa un'estesa area del quartiere Don Bosco (Figura 3).



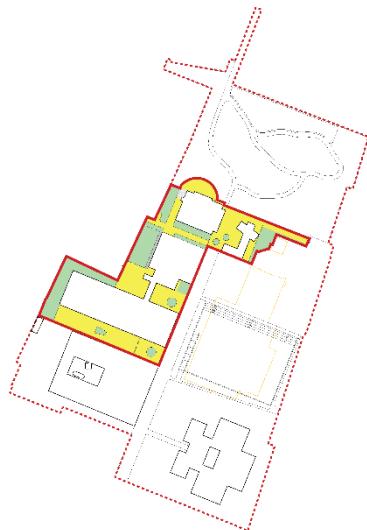
La Scuola al Centro del Futuro

Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica – Analisi Parcheggi Relazione tecnico-descrittiva

Nota: in **blu** sono indicate le funzioni del **Lotto 1**, in **verde scuro** le funzioni del **Lotto 2**, in **rosso** quelle del **Lotto 3**, in **marrone** quelle del **Lotto 4**.

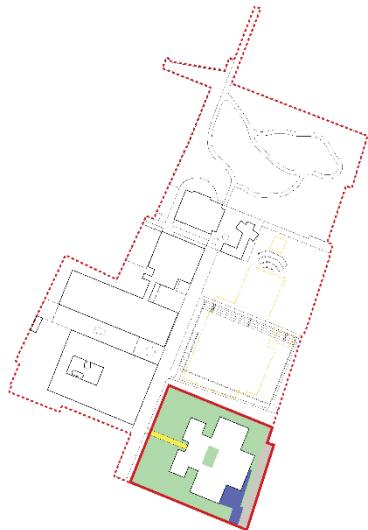
Figura 3 – Progetto dell'area e funzioni di nuovo insediamento

Per queste ragioni il progetto è stato suddiviso in quattro lotti (Figura 4), da realizzare secondo tempistiche differenti:



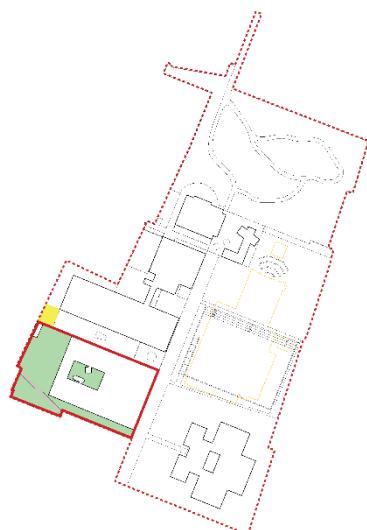
Lotto 1

Community Hub con Portierato Sociale e Scuola Secondaria di primo grado



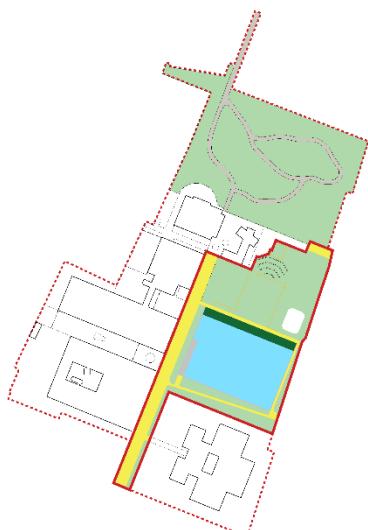
Lotto 2

Ampliamento e riqualificazione Scuola dell'Infanzia



Lotto 3

Scuola Primaria



Lotto 4

Nuovo parco urbano

Figura 4 – Articolazione dei 4 Lotti di progetto

- Il **Lotto 1** prevede la costruzione del **Community Hub** e di una nuova **Scuola secondaria di primo grado**. Il Community Hub ospiterà un auditorium per eventi, uno spazio all'aperto per performance, e un FabLab creativo con una mediateca e spazi multifunzionali per attività culturali e professionali. La Scuola secondaria potrà accogliere fino a 225 studenti e sarà collegata alla palestra esistente tramite una pensilina. Sarà anche inclusa una nuova

biblioteca civica, in piena autonomia gestionale, che ospiterà il patrimonio librario attualmente nella biblioteca Parco Gallo "Angelo Rabozzi". Inoltre, sarà realizzato un padiglione per il **Portierato Sociale**, a supporto della comunità;

- Il **Lotto 2** prevede la riqualificazione energetica dell'esistente **scuola dell'infanzia "Don Bosco"**, con l'aggiunta di una nuova sezione primavera per 20 bambini e la creazione di uno spazio per attività di psicomotricità;
- Il **Lotto 3** riguarda la costruzione di una nuova **Scuola primaria**, progettata per accogliere fino a 375 bambini, dotata di una palestra di tipo A1 e di una mensa;
- Il **Lotto 4** comprende la demolizione dell'attuale scuola secondaria Bettinzoli e la realizzazione di una nuova porzione di Parco urbano che metta in connessione i giardini di via Sardegna a nord con il Parco Gallo a sud. Questa nuova area verde includerà anche aree dedicate all'attività sportiva e sociale, tra cui uno spazio per il parkour, una piastra polivalente per vari sport (calcio a 5, basket, pallavolo, pallamano e badminton), un tracciato per atletica leggera e un'area per il cricket.

In generale, il progetto si articola in elementi indipendenti ma interconnessi, valorizzando i paesaggi esistenti e sfruttandoli come struttura ordinatrice degli interventi futuri (Figura 5). L'obiettivo principale è migliorare la permeabilità dell'area, con l'inserimento di corridoi e piazze che favoriscano la connessione e l'accessibilità. I punti chiave includono:

- valorizzazione del corridoio pubblico Nord-Sud esistente;
- creazione di un nuovo corridoio scolastico in direzione Nord-Sud, quale collegamento fra i diversi volumi del nuovo polo ad uso esclusivo delle scuole;
- realizzazione di piazze pubbliche e scolastiche che connettono le varie parti del quartiere e delle scuole;
- implementazione di corridoi trasversali Est-Ovest per una distribuzione più capillare nell'area.

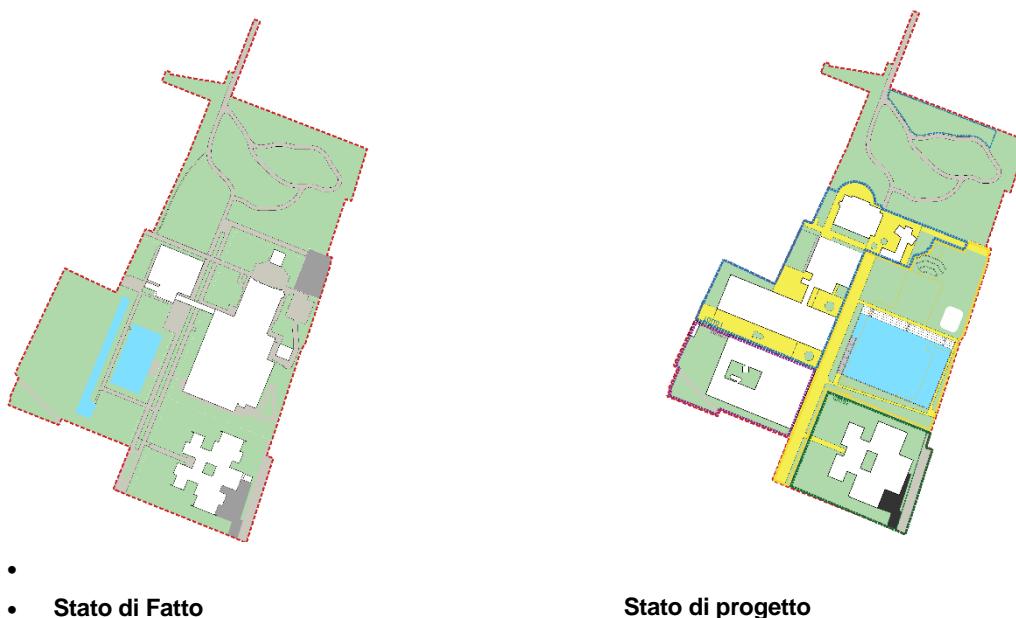


Figura 5 – Confronto fra Stato di Fatto e Stato di Progetto

3.2 Accessibilità all'area di intervento

Il progetto migliorerà in modo significativo l'accessibilità sia lungo l'asse Nord-Sud, attualmente limitata dalla presenza di recinzioni, sia lungo l'asse Est-Ovest. Per la direttrice Nord-Sud, sarà possibile accedere da nord tramite via Sardegna, nei pressi dell'oratorio di Santa Maria in Silva, e da sud attraverso via Caleppe, vicino al Parco Gallo. Lungo l'asse Est-Ovest, sono previsti tre punti di accesso: uno sulla strada pedonale (asse nord-sud baricentrico all'intervento) tra la biblioteca e la futura scuola primaria, e due su via Privata de Vitalis (uno già esistente, in corrispondenza del Portierato Sociale, e un altro a nord della scuola dell'infanzia, che permetterà di raggiungere direttamente la nuova piazza scolastica).

Tutti gli accessi saranno ciclopedinali e dotati di stazioni per biciclette, mentre quelli su via Nisida e via Privata de Vitalis permetteranno anche il passaggio di veicoli di emergenza e servizio.

La mobilità interna sarà organizzata su due corridoi principali: uno pubblico e lento, pensato per pedoni e ciclisti, e uno più protetto e rapido, ideato per garantire sicurezza e accesso veloce alle scuole. Questa distinzione favorisce un equilibrio tra l'integrazione con il contesto urbano e la tutela della privacy delle aree scolastiche.

Grazie alla maggiore permeabilità dell'area per pedoni e ciclisti, il nuovo polo sarà facilmente accessibile anche rispetto al trasporto pubblico locale. L'area si trova infatti in una posizione strategica (Figura 6), a meno di 600 metri (circa 7 minuti a piedi dall'accesso est di via Sardegna) dalla stazione ferroviaria AV/AC di Brescia, ed è servita dalle fermate Stazione e Bresciadue del Metrobus. Entro un raggio di 500 metri, principalmente lungo via Corsica e via Cefalonia, sono presenti diverse fermate del trasporto pubblico su gomma, che collegano sia il centro urbano sia i comuni limitrofi, come Concesio, Bovezzo, Gussago e Cellatica a nord, e Flero, Poncarale e Castel Mella a sud.

Le principali linee che servono l'area sono:

- **Linea 4** “Stazione FS – Folzano” (direttrice centro-sud);
- **Linea 10** “Concesio – Poncarale” (direttrice nord-centro-sud);
- **Linea 13** “Gussago – Poliambulanza” (direttrice nord-ovest – est);
- **Linea 17** “Ospedale – Castel Mella” (direttrice nord-centro-sud-ovest).

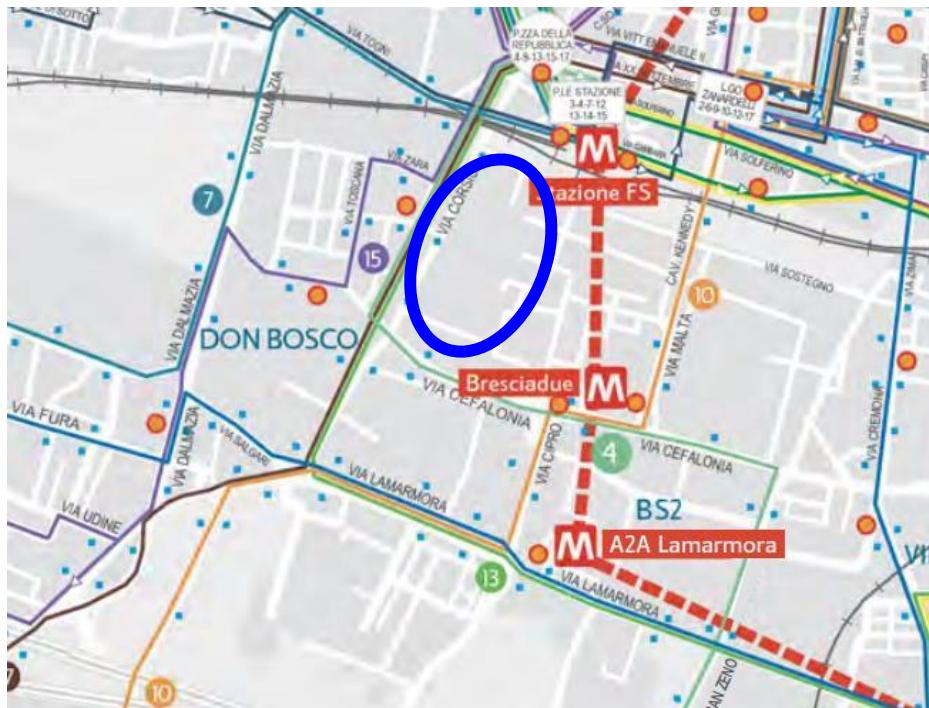


Figura 6 - Sistema del TPL ed individuazione dell'area di intervento (in blu) (fonte: Brescia Mobilità)

Le fermate degli autobus si trovano a meno di 10 minuti a piedi dal centro dell'area di intervento. In futuro, l'accessibilità sarà ulteriormente potenziata con la nuova linea tramviaria T2 "Pendolina-Fiera", che avrà una fermata lungo via Corsica, a circa 200 metri dagli ingressi di via Nisida, raggiungibile in soli 2 minuti a piedi.

3.3 Parametri urbanistici ed edilizi

SLP di progetto

Per quel che riguarda la SLP insediabile, è assegnata all'area una SLP complessiva non superiore a 14.600 mq, di cui quella esistente è pari a 8.200 mq (NTA art. 63 - Progetto Speciale del Piano dei Servizi - PSs5 – Polo Scolastico Don Bosco-Bettinzoli).

Il progetto propone una SLP complessiva di circa 8.635 mq, con un conseguente incremento insediativo di 435 mq di SLP rispetto alla situazione odierna.

Esistente	1.063,00 mq	Palestra Bettinzoli
Lotto 1	1.466,12 mq	Community Hub
Lotto 1	2.008,00 mq	Scuola secondaria di primo grado
Lotto 2	1.437,00 mq	Scuola dell'Infanzia con ampliamento
Lotto 3	2.511,50 mq	Scuola primaria
Lotto 4	148,96 mq	Portierato Sociale

TOT. 8.634,58 < 14.600 mq

Superficie permeabile

Il progetto rispetta specifiche prescrizioni connesse alla quota minima di superficie permeabile (Sper), superficie a verde profondo e verde di mitigazione (NTA art.11). In particolare, per quel che

riguarda la quota di superficie permeabile, è stabilito che debba essere garantita una percentuale pari ad almeno il 30% della superficie del comparto, di cui almeno il 20% deve essere trattata a verde profondo. I parametri di progetto sono qui di seguito riportati:

Art.11 NTA

Superficie permeabile (SPer)	15.238mq	pari al 46,35% della SF	> 30% SF
------------------------------	----------	-------------------------	----------

Art.11 NTA

Verde Profondo	9.800mq	pari al 29,82% della SF	> 20% SF
----------------	---------	-------------------------	----------

Distacchi dagli edifici, distanze dai confini e arretramento dalle strade

Il progetto rispetta le prescrizioni ai sensi degli art.15, 16, 17 delle NTA.

3.4 Parcheggi pertinenziali

Come sopra illustrato, e sintetizzato nella Tabella 1, l'intervento proposto ha l'obiettivo di potenziare i servizi e le attrezzature di interesse pubblico nell'area. Il progetto prevede:

- La demolizione e ricostruzione della scuola secondaria di primo grado "Bettinzoli" in una nuova sede. Attualmente, la struttura ospita gli studenti della Scuola Bottega Artigiani, e verrà ricostruita insieme alla biblioteca "Parco Gallo";
- La creazione di un Community Hub, che includerà anche un nuovo auditorium in sostituzione di quello esistente (auditorium "Livia Bottardi"), e uno spazio dedicato al Portierato Sociale;
- La realizzazione di una nuova scuola primaria;
- L'ampliamento della scuola dell'infanzia "Don Bosco" con l'aggiunta di una nuova sezione primavera e di un'aula di psicomotricità.

Non sono, invece, previsti interventi per la palestra "Bettinzoli".

Classi Servizi (art. 55 NTA)	Tipo Servizio	Servizio Esistente	Nuovo Servizio	Note
I – Servizi per l'istruzione	Scuola Secondaria di primo grado "Bettinzoli"	X		Demolizione del fabbricato esistente e ricostruzione su nuovo sedime
	Scuola dell'Infanzia "Don Bosco"	X		Realizzazione di una sezione primavera
	Scuola primaria		X	-
C - Servizi per la cultura	Biblioteca "Parco Gallo"	X		Funzione collocata nello stesso corpo di fabbrica della futura scuola secondaria
	Portierato Sociale		X	-
	Community Hub		X	-
	Auditorium "Livia Bottardi"	X		Ricollocazione all'interno del Community Hub
G - Servizi per lo sport e il tempo libero	Palestra "Bettinzoli"	X		

Tabella 1 - Comparazione fra funzioni urbane esistenti e funzioni di nuovo insediamento

Dimensionamento dotazione di parcheggi pertinenziali (art. 28 NTA)

Secondo l'art. 28 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA), i servizi con slp superiore ai 400 mq devono essere dotati di parcheggi pertinenziali pari al 100% della Superficie Lorda di Pavimento (SLP) di nuovo insediamento.

Per quanto riguarda l'ambito in questione, si avranno da un lato nuovi servizi del Portierato Sociale, del Community Hub e della Scuola Primaria, per 3.692,89 mq di slp (Tabella 2), mentre la



Cofinanziato
dall'Unione europea



 Regione
Lombardia

ristrutturazione edilizia delle funzioni urbane esistenti determinerà una riduzione di 3.258,31 mq di slp (Tabella 3)

<i>Interventi di nuova costruzione</i>	<i>SLP Ante Operam</i>	<i>SLP Post Operam</i>
Portierato Sociale	0 mq	148,96 mq
Community Hub	0 mq	1.032,43 mq
Scuola primaria	0 mq	2.511,50 mq
TOTALE SLP Post Operam		3.692,89 mq

Tabella 2 - SLP per funzioni urbane di nuovo insediamento

<i>Interventi di ristrutturazione edilizia</i>	<i>SLP Ante Operam</i>	<i>SLP Post Operam</i>	<i>Differenza fra SLP Ante Operam e Post Operam</i>
Auditorium "Livia Bottardi"	607 mq	433,69 mq	- 173,31 mq
Scuola Secondaria di primo grado "Bettinzoli"	5.220,00 mq	2.008,00 mq	-3.212,00 mq
Biblioteca "Parco Gallo"			
Scuola dell'Infanzia "Don Bosco"	1.310,00 mq	1.437,00 mq	127 mq
TOTALE SLP	7.137,00 mq	3.878,69 mq	-3.258,31 mq

Tabella 3 - SLP per funzioni urbane esistenti, oggetto di intervento di ristrutturazione edilizia

In sintesi, il carico urbanistico aggiuntivo e la conseguente dotazione di nuovi parcheggi pertinenziali è pari a 435 **mq**.

Tuttavia, non è possibile realizzare questi parcheggi all'interno dell'area di intervento senza costruire una struttura interrata, una soluzione non considerata, oltre che per ragioni di natura economica, anche in ragione de:

- L'accessibilità al sistema del trasporto pubblico locale (cfr. Paragrafo 3.2);
- La presenza di numerose aree di sosta pubblica nelle vicinanze;
- Le fasce orarie di funzionamento ed il numero di utenti dei nuovi servizi.

Arearie di sosta pubblica nelle vicinanze

Entro un raggio di 250 metri dall'area di progetto si trovano diverse aree di parcheggio pubblico.

<i>Parcheggi pubblici</i>	<i>Superficie</i>
1	1635,64 mq
2	1053,69 mq
3	571,54 mq
4	1704,75 mq
5	722,32 mq
6	1149,12 mq
7	10927,65 mq
8	518,98 mq
9	509,30 mq
10	157,62 mq
11	154,11 mq
12	250,60 mq
13	302,48 mq
TOTALE	19.657,79 mq



Figura 7 – Rilievo delle aree di sosta pubbliche (con tabella)

Considerando solo quelle più vicine ai principali accessi all'area (come mostrato in Figura 7), la superficie totale disponibile, che comprende sia parcheggi dedicati sia stalli su strada, ammonta a 19.657,79 mq.

Una recente analisi dei posti liberi nelle aree di parcheggio vicine all'area di intervento, riportata nel rapporto finale del Piano Particolareggiato del Traffico nell'ambito della Stazione Ferroviaria (PG 45280/2023), evidenzia che l'occupazione di questi spazi è generalmente medio-alta durante l'ora di punta del mattino (tra le 10:00 e le 11:30), mentre scende a livelli più bassi nell'ora di punta serale (intorno alle 18:30) (Figura 8).

Questa situazione risulta compatibile con gli orari di funzionamento dei servizi non scolastici presenti o previsti nell'area (Community Hub con Auditorium, Biblioteca), mentre risulta relativamente più critica in rapporto all'utilizzo delle strutture scolastiche esistenti nell'area di progetto, che collaborano attualmente all'occupazione della sosta su suolo pubblico nelle aree adiacenti al comparto in esame.

Peraltro, il dimensionamento a medio termine del sistema dei parcheggi deve tener conto anche degli interventi in corso di definizione a supporto della progettazione definitiva della nuova linea tram T2 (Pendolina – Fiera), che transiterà lungo via Corsica determinando una complessiva riorganizzazione dell'offerta di sosta.



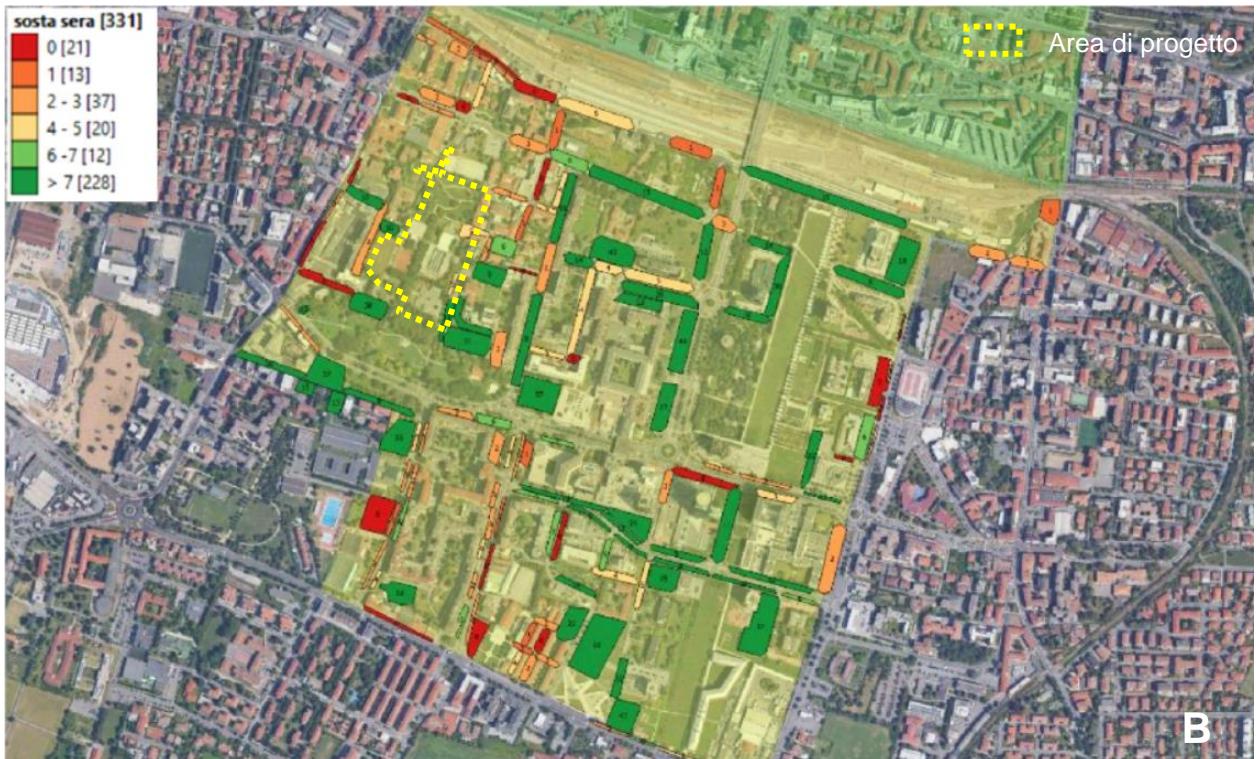


Figura 8 – Posti liberi nell'ore di punta della sosta del mattino (**A**) e della sera (**B**) ed individuazione dell'area di progetto (fonte: Comune di Brescia)

Secondo lo schema al momento ipotizzato (Tabella 4, Figura 9), il deficit di posti-auto conseguente all'inserimento della tramvia lungo l'asse di via Corsica (-21 posti-auto), verrà compensato:

- da una regolazione dell'offerta collocata nelle immediate adiacenze più strettamente orientato alla sosta a rotazione (a pagamento od a disco);
- da un aumento dell'offerta a sosta libera ottenuto ampliando il parcheggio collocato all'estremità orientale di via Caleppe (comparto D);

per un bilancio positivo (+ 17 posti-auto), a fronte del quale è possibile assumere un alleggerimento delle condizioni di saturazione della sosta nell'area, favorito anche dal potenziamento del servizio di trasporto pubblico.

L'intervento di cui al comparto D è coerente con l'indirizzo contenuto nella Deliberazione del Consiglio Comunale n.39 del 24.6.2024 di approvazione del progetto definitivo della tranvia T2 Pendolina-Fiera e in particolare con la prescrizione di cui al punto 8 lettera e) dell'allegato C “*Prescrizioni per lo sviluppo del progetto esecutivo della tranvia T2 Pendolina-Fiera*”, e potrà pertanto essere realizzato nell'ambito di tale intervento.

		TRAM su via Corsica	comparto A	comparto B	comparto C	comparto D	saldo
rilievo	sosta libera	3	0	62	15	45	130
	sosta a	30	30	0	7	0	67

	rotazione					
	altro	2	3	1	0	0
	totale	35	33	63	22	45
progetto	sosta libera	0	0	33	0	83
	sosta a rotazione	12	30	29	22	0
	altro	2	3	1	0	0
	totale	14	33	63	22	83
confronto		-21	0	0	0	38
						+ 17

Tabella 4 – Bilancio della sosta

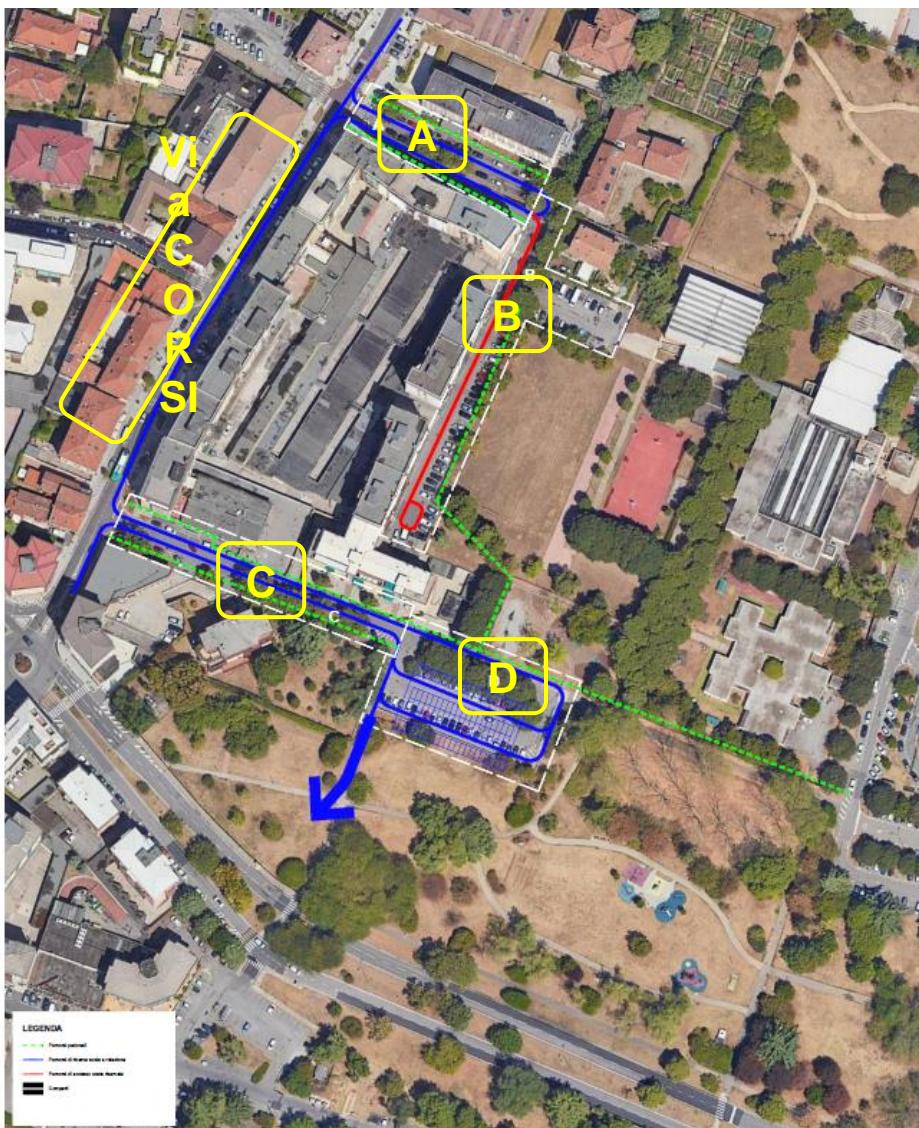


Figura 9 – Ipotesi di riorganizzazione del sistema della sosta intorno a via Corsica a seguito della realizzazione della linea T2

Incremento del numero di utenti

Il progetto, con riferimento ai soli servizi interessati da interventi di nuova costruzione/ristrutturazione edilizia, prevede un incremento complessivo dell'utenza di circa **443**

persone, di cui:

- 273 afferenti ad attività scolastiche, impattanti sul bilancio della sosta del mattino
- 170 afferenti ad attività non scolastiche, impattati sul bilancio della sosta del pomeriggio/sera.

<i>Servizi interessati dal progetto</i>	<i>Num. Utenti Attuale (A)</i>	<i>Num. Utenti Potenziale (B)</i>	<i>Differenza Num. Utenti (B-A)</i>
Community Hub (con Auditorium) + Portierato Sociale	100 ¹	270 ²	170
Scuola Secondaria di primo grado "Bettinzoli"	249	249	0
Biblioteca "Parco Gallo"	65	65	0
Scuola dell'Infanzia "Don Bosco"	125	145	20
Scuola primaria	0	253	253
TOTALE	421	1.053	443

Tabella 5 - Confronto fra numero di utenti attuale e numero di utenti potenziale

Tuttavia, è importante precisare alcuni aspetti:

- Per quanto riguarda la sfera scolastica, tralasciando il carico invariato dalla Scuola Secondaria di primo grado (249 persone, di cui 220 alunni) ed il lieve incremento dovuto all'ampliamento della Scuola dell'Infanzia, il maggiore impatto sarà generato dalla nuova Scuola Primaria (253 persone, tra cui 216 alunni). Va inoltre considerato che attualmente il plesso della scuola "Bettinzoli" accoglie la Scuola Bottega Artigiani, con un'utenza complessiva di 420 persone, di cui 380 studenti e 40 di personale. A questo proposito, si prevede che la necessità di posti-auto sarà principalmente legata al personale scolastico. La differenza fra il personale scolastico tra la scuola secondaria di primo grado (29 utenti) e la scuola primaria (37 utenti) rispetto a quello attuale della Scuola Bottega Artigiani (40 utenti), risulta pari a 26 unità. È importante inoltre osservare che attualmente la Scuola Bottega Artigiani è frequentata da ragazzi d'età compresa fra i 13 ed i 18 anni, alcuni dei quali potrebbero essere automuniti. Alla luce di ciò, è possibile trascurare l'apporto della Scuola dell'Infanzia, assumendo come riferimento un totale di +26 addetti, da ripartire per il 50% sul sistema di trasporto pubblico (13 utenti, pari a meno di 1/5 del personale scolastico complessivo), e per il restante 50% sul mezzo privato, il che determina un incremento del fabbisogno di sosta pari a 13 autovetture, valore compatibile con l'ipotesi di riorganizzazione del comparto;
- Per quanto riguarda il Community Hub e il Portierato Sociale, le cui attività sono strettamente connesse, l'utenza varierà in base all'orario: durante il giorno, i servizi erogati saranno rivolti principalmente agli studenti del polo scolastico, mentre nel pomeriggio e di sera saranno aperti agli abitanti del quartiere e della città. Ciò significa che la domanda di sosta si collocherà principalmente nelle ore pomeridiane e serali. Considerando l'analisi sulle aree di sosta (Figura 7) e l'ipotesi di riorganizzazione del comparto (Figura 8), si ritiene che l'offerta di sosta presente nell'area sia in grado di assorbire la domanda generata da questi nuovi servizi, in quanto il grado di occupazione attuale risulta basso, mentre con i nuovi servizi potrà al più attestarsi ad un livello medio alto.

Considerando quanto sopra esposto, risulta ragionevole prevedere che la domanda di accesso incrementale al comparto venga servita in parte dalla nuova linea tramviaria T2, ed in parte dal trasporto motorizzato privato. Dati gli interventi previsti dal Piano Particolareggiato del quartiere

¹ Il numero di utenti attuali è riferito all'uso degli spazi dell'auditorium "Livia Bottardi", ospitato dalla scuola secondaria di primo grado "Bettinzoli".

² Si precisa che il numero potenziale di utenti del nuovo auditorium è pari a massimo 198 persone.

La Scuola al Centro del Futuro

Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica – Analisi Parcheggi

Relazione tecnico-descrittiva

stazione e dal Progetto della linea T2, questa domanda dovrà essere preferenzialmente indirizzata verso le aree di sosta collocate sul lato meridionale del comparto, ovvero verso il parcheggio di via Corfù/via privata De Vitalis e quello, ampliato, di via Caleppe. Da questo punto di vista, particolare attenzione dovrà essere riservata alle connessioni pedonali esistenti tra i due parcheggi e tra via Caleppe e via Nisida, che risulteranno utili anche all'utilizzo delle due aree di sosta a supporto dell'accompagnamento studenti.

Considerando quanto sopra evidenziato, risulta ragionevole richiedere una deroga per la realizzazione di nuovi parcheggi pertinenziali per il polo scolastico e il Community Hub.



Cofinanziato
dall'Unione europea



Regione
Lombardia

4. Conclusioni

In sintesi, considerando la vicinanza a diverse modalità di trasporto pubblico locale (linee autobus, metropolitana e, in futuro, linea tramviaria) e la disponibilità di parcheggi pubblici nelle immediate vicinanze, si prevede che l'incremento di utenti dovuto ai nuovi servizi sarà distribuito nel corso della giornata, in base alle fasce orarie di funzionamento degli stessi. Per questo motivo, si ritiene che il nuovo insediamento non avrà impatti significativi sul sistema dei parcheggi locali.

La richiesta di deroga all'art. 28 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) può essere giustificata in base a quanto previsto nel settimo capoverso dello stesso articolo:

“Per le strutture destinate a servizi, in base alla procedura di cui al successivo art. 56, in caso di comprovate motivazioni, il Consiglio Comunale potrà autorizzare una dotazione inferiore di spazi di sosta. La minor dotazione dovrà essere oggetto di specifica motivata valutazione in relazione alle caratteristiche del contesto urbano (prossimità del trasporto pubblico, presenza di parcheggi pubblici, ecc.) e alla natura specifica del servizio stesso”.