

**ALLEGATO 1 \_ ( rif. paragrafo 9.3 del Bando ) al  
Bando di gara per l'alienazione di aree limitrofe alla stazione del Metrobus " Poliambulanza "  
di proprietà di BRESCIA INFRASTRUTTURE srl**

---

**LINEE GUIDA E INDICAZIONI PROGETTUALI**

**INQUADRAMENTO URBANISTICO**

**a) Le previsioni urbanistiche**

Il Piano del Governo del Territorio vigente inserisce l'area da alienare (allegato 1) nel Documento di Piano, regolandone la trasformazione nella specifica scheda allegata al presente documento e identificandola come Unità di Intervento A.7.1 (allegato 2) . In particolare per le aree oggetto di alienazione si prevede la realizzazione di 22.300 mq di slp ( superficie lorda di pavimento ) di cui almeno 15.000 mq destinati a servizi, eventualmente incrementabili con ulteriore edificabilità proveniente da aree di compensazione fino a complessivi 25.868 mq.

L'area di intervento è lambita da altri ambiti di trasformazione (allegato 2) in particolare le Unità di Intervento A.7.3 e A.7.2 , che prevedono principalmente il recupero e di edifici esistenti sottoposti a vincolo monumentale e l'Unità di intervento P.1.5 b, che prevede la realizzazione di una struttura destinata a servizi di circa 12.000 mq di slp .

All'interno del sito (ma escluso dall'area di intervento) è presente infine un lotto di circa 2.300 mq (indicato in planimetria, allegato 3a con la lettera A) regolato da un Piano Attuativo recentemente convenzionato che prevede l'edificazione di 5.690 mq di slp a destinazione terziaria/residenziale. La previsione è attuabile mediante ulteriore Piano Attuativo riferito al lotto specifico .

**b) I progetti sulla mobilità**

L'area di intervento è interessata da importanti progetti di mobilità già attuati o in fase di conclusione ( allegato 3b) . In particolare, conseguentemente all'entrata in funzione del Metrobus, sono in fase di realizzazione le opere complementari nell'ambito della Stazione Poliambulanza, che prevedono nello specifico la realizzazione di un parcheggio scambiatore che, in una prima fase, potrà ospitare circa 384 posti auto, incrementabili, e un terminal del trasporto su gomma urbano ed extraurbano, configurando in tal modo l'area come un importante nodo di interscambio rivolto soprattutto alla zona sud della città e dell'hinterland. Tale ruolo è confermato e sottolineato dalla realizzazione in corso di una nuova arteria di penetrazione che lambisce ad ovest l'area di intervento e che, una volta completata, metterà in collegamento il casello autostradale di Brescia Centro con Via Foro Boario e con la rete stradale a nord della ferrovia che integra il ring e distribuisce il centro cittadino.

**c) Stato di fatto e realizzazioni in corso**

Oltre alle opere relative alla mobilità di cui al paragrafo precedente, la zona immediatamente limitrofa all'area di intervento è interessata all'attuazione di un Piano Attuativo recentemente convenzionato (PN 20, UMI 3), che prevede la realizzazione di 21.400 Mq di slp a prevalente destinazione residenziale (allegato 3a).

**INDICAZIONI PROGETTUALI**

**Funzioni**

Come prescritto dalla relativa scheda del Documento di Piano 15.000 mq di slp dovranno essere destinati a servizi; considerato l'ottimo livello di servizio del trasporto pubblico, i suddetti servizi dovranno rivolgersi a scala urbana/territoriale e garantire un elevato flusso di persone, coerentemente con l'obiettivo di ottimizzazione dell'uso del Metrobus,

### **Spazi pubblici**

L'intervento dovrà prevedere spazi pubblici e/o di uso pubblico destinati alla percorrenza e alla sosta dei pedoni che, per quantità, qualità e collocazione siano in grado di assicurare i collegamenti da e per la stazione Metrobus e il parcheggio scambiatore, rispetto alle strutture previste, nonché a quelle esistenti (in particolare la Clinica Poliambulanza il cui ingresso principale è collocato immediatamente a nord dell'area di intervento), al quartiere immediatamente ad ovest della strada di nuova realizzazione e al Parco di S.Polo. In tal senso le proposte progettuali potranno parzialmente discostarsi dalle indicazioni contenute nella scheda del Documento di Piano purché ne garantiscano le prestazioni in termini di permeabilità dell'area sia in senso nord-sud che est-ovest.

### **Parcheggi pertinenziali**

I parcheggi pertinenziali dovranno essere collocati prevalentemente nei piani interrati, minimizzandone la presenza sulle aree a raso; particolare attenzione dovrà essere posta all'accessibilità carraia a tali parcheggi e alla collocazione delle rampe di accesso agli interrati, evitando interferenze con la percorrenza pedonale e ponendo la necessaria attenzione agli innesti sulla viabilità comunale. Il sistema di viabilità carraia prevista all'interno dell'area di intervento dovrà in ogni caso garantire l'accesso alla struttura a servizi prevista dall'Unità di Intervento P.1.5 nonché all'edificio esistente indicato nella planimetria allegata (allegato 3c) con il n. 3 (Cascina Rosa), evitando significative interferenze con il sistema degli spazi pedonali.

Qual'ora, in considerazione della presenza del Metrobus e in relazione alla natura del servizio proposto, ci si volesse avvalere della possibilità di deroga alla quantità di parcheggi pertinenziali prevista dall'art. 25 delle Norme Tecniche di Attuazione, la proposta dovrà essere integrata dalla documentazione indicata dall'articolo stesso. In questo caso l'aggiudicazione è subordinata al parere favorevole del Consiglio Comunale circa la possibilità di deroga, così come previsto dallo stesso art. 25 delle NTA.

### **Altri criteri prestazionali per la progettazione**

Il progetto dovrà tener conto del rapporto dei nuovi edifici con le preesistenze storiche presenti sull'area e, in generale, con gli elementi del paesaggio (allegato 3c) considerando che l'intero ambito è inserito in " Classe di sensibilità paesaggistica 4 \_ Elevata " dal vigente PGT.

L'assetto insediativo dovrà tenere conto dei vincoli rispetto agli elementi circostanti, in particolare mantenere una distanza dei nuovi edifici di almeno 10 metri dagli edifici esistenti esterni all'area di intervento e dal pozzo esistente, e di almeno 5 metri dai confini dell'area di intervento e dalla viabilità principale. Per quanto riguarda la distanza da mantenere rispetto ai limiti dell'Unità di Intervento P.1.5, in considerazione delle caratteristiche morfologiche dell'insediamento previsto su tale area, i nuovi edifici dovranno mantenere una distanza di almeno 15 metri, mentre, rispetto ai limiti del lotto indicato con la lettera A nella planimetria allegata, andrà mantenuta una distanza minima di 10 metri. Il progetto dovrà infine considerare la possibilità di utilizzare in futuro le aree attualmente utilizzate a servizi tecnologici (pozzo, im planimetria indicato con la lettera D) e a Circolo ricreativo (indicato in planimetria con la lettera B), a spazi pubblici pedonali.

Inoltre il planivolumetrico dovrà prevedere, attraverso l'individuazione di idonei percorsi, l'attraversamento dell'area nel periodo di apertura del cantiere, da parte dei mezzi di soccorso dalla Via Bissolati ( fronte casa di Cura Poliambulanza ) verso la stazione del Metrobus.

Per quanto non esplicitamente indicato al presente paragrafo si rimanda alle specifiche indicazioni contenute nella scheda del Documento di Piano (allegato 2) .

## **CRITERI DI VALUTAZIONE DEI PROGETTI**

I progetti presentati saranno valutati in base ai seguenti criteri:

1) Congruenza delle specifiche destinazioni a servizio proposte e loro rilevanza in riferimento agli obiettivi indicati;

- 2) Integrazione con il paesaggio: impatto paesistico del progetto in relazione alla percepibilità degli edifici previsti e al loro rapporto rispetto le preesistenze storiche e la viabilità principale;
- 3) Qualità urbanistica e forma urbana: coerenza delle scelte tipologiche e morfologiche, rispetto al contesto urbano ;
- 4) Qualità e ruolo degli spazi pubblici previsti;
- 5) Qualità architettonica: aspetti compositivi e distributivi, coerenza linguistica, innovazione tipologica e tecnologica;
- 6) Sostenibilità ambientale sia in riferimento al modello insediativo (posizionamento ed orientamento degli edifici, previsioni di elementi di mitigazione delle criticità), sia in riferimento alle caratteristiche degli edifici e degli spazi aperti (uso di fonti di energia rinnovabili, efficienza energetica, caratteristiche dei materiali e dell'involucro edilizio, ecc.)
- 7) Coerenza della scelte in materia di mobilità rispetto all'obiettivo di ottimizzare l'uso del mezzo pubblico e della mobilità ciclopedonale: in tal senso potranno essere valutate, oltre che le scelte prettamente progettuali, anche proposte gestionali che contemplino eventuali misure incentivanti da adottare nei riguardi dei dipendenti e/o utenti dei servizi proposti che perseguano gli obiettivi sopra indicati

Gli elementi di cui sopra dovranno essere dettagliatamente esplicitati nella relazione illustrativa anche, eventualmente, con l'ausilio di grafici. Brescia Infrastrutture srl si riserva comunque, sentita anche l'Amministrazione Comunale, di richiedere parziali modifiche ai progetti selezionati per la seconda fase dell'aggiudicazione, che non né stravolgano l'impostazione ma che siano finalizzate a migliorarne l'efficacia in termini di perseguimento degli obiettivi e delle prestazioni indicate.

## **DOCUMENTAZIONE FORNITA**

1. Ortofoto
2. Documento di stampa contenente previsioni PGT\_ Estratto dal Documento di Piano
3. Documentazione grafica :
  - a. *allegato \_ previsioni urbanistiche aree esterne al sito di intervento*
  - b. *allegato \_ infrastrutture, viabilità e parcheggi*
  - c. *allegato \_ elementi architettonici di interesse storico e paesaggistico \_ vincoli*
4. Rilievo fotografico