



**Comune di Nogara
Provincia di Verona**

Variante n.6 al Piano degli Interventi

Relazione Illustrativa – Progetto di Variante

giugno 2020

**Comune di Nogara
il Sindaco
Flavio Pasini**

**il Responsabile del procedimento
Antonello Scipioni**

Il Progettista:
Roberto Raimondi
via Monte Bruno n. 1
Desenzano del Garda (BS)
tel e fax 030912192
raimondi.studio@gmail.com



1. Relazione illustrativa

1.1. Lo stato della pianificazione

che il Comune di Nogara (VR) è dotato di Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato in conferenza dei servizi in data 03.04.2014, poi ratificato ai sensi dell'art. 15, comma 6, e dell'art. 16 della L.R.V. n. 11/2004 con deliberazione di Giunta regionale n° 596 in data 29.04.2014, pubblicata infine nel Bollettino Ufficiale Regione del Veneto (B.U.R.) n. 52 del 20.05.2014, efficace ai sensi di legge dal 04.06.2014.

Con l'obiettivo di completare il processo di rinnovamento degli strumenti urbanistici Il Comune ha quindi elaborato il Primo Piano degli Interventi, per dotare la comunità di Nogara di uno strumento efficace per lo sviluppo sostenibile della società e dell'economia. Il Primo Piano degli Interventi è stato quindi approvato con Delibera del Consiglio Comunale D.C.C. del 13.12.2016 n.73.

1.2. Necessità di una variante e suoi obiettivi

La Variante n°6 al Piano degli Interventi nasce dalla volontà di limitare le distanze dei nuovi edifici dalle strade statali, regionali e provinciali all'interno dei centri abitati. In particolare, modificando l'articolo 5 delle Norme Tecniche Operative, si prevedono due diverse "discipline" delle distanze minime degli edifici dalle strade, da applicare all'interno e all'esterno dei centri abitati.

Le modifiche apportate alle normativa risultano coerenti sia con le caratteristiche del sistema insediativo (specie nelle sue parti meno recenti), sia con gli obiettivi della legislazione regionale, sempre più orientati verso processi di densificazione delle aree di urbanizzazione consolidata, alla valorizzazione delle cortine edilizie e della continuità delle trame urbane.

1.3. Compatibilità con il Piano di Assetto del Territorio

I contenuti della presente variante non contrastano con quanto definito dal Piano.

1.3.1. Consumo di suolo e conseguenze sul dimensionamento

La variante non comporta consumo di suolo.

1.3.2. Standard

La variante non comporta un incremento del carico insediativo né produce un conseguente fabbisogno di standard.

1.4. Valutazioni

1.4.1. V.Inc.A.

Considerato che la Variante interessa le modalità di determinazione delle fasce di rispetto stradale, con particolare riguardo all'ampiezza di queste all'interno dei centri abitati, la V.Inc.A. non risulta necessaria. Il caso di "non necessità" è riconducibile al tipo b23 riconosciuto al paragrafo 2.2 dell'Allegato A alla DGR 1400 /2017:

23. piani, progetti e interventi per i quali sia dimostrato tramite apposita relazione tecnica che non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

Alla presente Variante è allegata dichiarazione di non necessità di procedere con V.Inc.A., nonché la specifica Relazione Tecnica prevista per il caso b23 sopra richiamato.

1.4.2. Valutazione di Compatibilità Idraulica

La variante riguarda le modalità di determinazione delle fasce di rispetto stradale, con particolare riguardo all'ampiezza di queste all'interno dei centri abitati; pertanto, l'assetto idraulico delle aree non viene modificato.

Si può quindi concludere che la variante al P.I. non produce trasformazioni potenzialmente significative sul regime idraulico, tali da richiedere una valutazione di compatibilità ai sensi della D.G.R.V. n. 2948 del 6/10/2009.

Alla variante è allegata asseverazione di non necessità della Valutazione di Compatibilità Idraulica.

1.5. Elementi tecnico normativi

I contenuti della variante sono esclusivamente normativi e in particolare consistono in una modifica ai commi 2 e 3 dell'Art. 5 – "Fasce di rispetto stradale".

La modifica normativa riguarda il Titolo I – “Caratteri del Piano degli Interventi”, in particolare il Capo II – “Vincoli, fasce di rispetto e idoneità dei suoli”, dove il testo dell’Art. 5 – “Fasce di rispetto stradale” è modificato ai commi 2 e 3 come segue (testo cancellato in carattere ~~azzurro barrato~~, testo introdotto in carattere rosso sottolineato):

Art. 5 - Fasce di rispetto stradale

1. La profondità della fascia di rispetto stradale coincide con la distanza da osservare per l’edificazione prevista dal Codice della strada.
2. In materia di distanze delle costruzioni dalle strade, ~~oltre a quanto disposto nelle presenti NTO,~~ all'esterno dei centri abitati valgono le norme del Codice della Strada e del D.M. ~~4444/1968-1404/1968~~, nonché le altre disposizioni ivi contenute circa le distanze da rispettare lungo le strade, per qualsiasi manufatto, recinzioni, siepi o alberature, nonché circa la realizzazione di accessi e diramazioni dalle pubbliche vie.
3. La distanza minima che i fabbricati devono mantenere dai cigli stradali all'esterno dei centri abitati è ~~diversamente~~ di conseguenza, secondo la seguente casistica:
 - ~~all'esterno dei centri abitati~~ nelle zone agricole, con esclusione degli ambiti individuati dal PAT come “urbanizzazione diffusa”, le distanze sono quelle previste dal DM 1404/68;
 - la distanza minima dai cigli delle strade statali e regionali è sempre fissata in ml 30.00, indipendentemente dalla zona omogenea, salvo il caso di realizzazione di controstrade ad accesso controllato, nel qual caso vale la distanza di ml 10.00 dal ciglio della controstrada;
 - la distanza minima dai cigli delle strade provinciali è sempre fissata in ml 20.00, indipendentemente dalla zona omogenea, salvo il caso di realizzazione di controstrade ad accesso controllato, nel qual caso vale la distanza di ml 5.00 dal ciglio della controstrada;
 - la distanza minima dai cigli delle altre strade è sempre fissata in ml 5.00, indipendentemente dalla zona omogenea;
 - l’Ufficio tecnico potrà prescrivere particolari allineamenti, anche modificatori delle norme suddette, sulla base delle caratteristiche delle preesistenze limitrofe;
 - in particolare, potrà essere imposto il rispetto di una distanza massima di ml 3.00 delle recinzioni dei lotti dai cigli stradali, allo scopo di costituire una fascia accessibile dal suolo pubblico per installazione e manutenzione di impianti tecnologici a rete; tale fascia rimane comunque di proprietà privata e concorre a tutti gli effetti alla determinazione dei parametri edificatori del lotto da cui deriva.
4. Le distanze dei locali interrati dai cigli stradali possono essere ridotte fino a una misura pari alla profondità sotto il livello del suolo del pavimento dei locali interrati;
5. Sono fatte salve le deroghe alle distanze sopra riportate rilasciabili dall’Ente competente ai sensi della normativa vigente in materia di viabilità e strade.
6. Le aree direttamente interessate dalla previsione di infrastrutture di viabilità e le fasce di rispetto stradale sono soggette a vincolo di inedificabilità, salvo quanto consentito dalle presenti NTO e dalle norme in esse richiamate.
7. Qualora, a seguito della modifica del limite dei centri abitati o della riclassificazione delle strade esterne ai centri abitati ad opera delle autorità competenti ai sensi dell’art. 2, comma 8 del Codice della Strada¹, le fasce di rispetto risultino modificate rispetto a quanto stabilito dal presente articolo, le nuove fasce di rispetto si sostituiscono a quelle quivi indicate.
8. Le fasce di rispetto stradale sono normalmente destinate alla realizzazione, alla conservazione, alla protezione e all’ampliamento di spazi per il traffico veicolare: per nuove strade, corsie di servizio o ampliamento di strade esistenti, per parcheggi, percorsi pedonali e ciclabili, per le piantumazioni e sistemazioni a verde; nelle fasce di rispetto, oltre ad opere stradali ed impianti connessi, ad interventi di arredo urbano e di segnaletica, sono consentiti anche impianti tecnologici, impianti di distribuzione di carburante e annesse strutture a servizio della mobilità, la realizzazione di barriere antirumore.
9. I tracciati viari di progetto rappresentati sugli elaborati grafici di P.I. hanno carattere indicativo; la progettazione esecutiva potrà apportare modifiche al tracciato stesso senza che ciò comporti variante al P.I., a condizione che le modifiche permangano all’interno delle fasce di rispetto. Le porzioni di suolo che risultassero non impegnate dalla sede stradale e relative pertinenze, assumono le destinazioni delle aree contigue.

¹ Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285)