



AT 1 – AMBITO DI TRASFORMAZIONE RESIDENZIALE E COMPLETAMENTO INSEDIATIVO DEL NULCEO CENTRALE - VIA PIO SALVINI E VIA V.VENETO



Foto satellitare dell'area interessata dell'Ambito AT 1

PARTE PRIMA:

STATO ATTUALE, DATI DEL COMPARTO E OBIETTIVI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA

Inquadramento del contesto ambientale-territoriale

L'ambito di trasformazione è localizzato nel nucleo centrale di recente sviluppo insediativo sorto lungo la strada provinciale n. 18 (via Pio Selvini) nella zona intermedia tra il Centro di Biandronno e Cassinetta. Questa parte di tessuto urbano si è sviluppata ai margini della direttrice di viabilità provinciale, favorita anche dalla delocalizzazione di alcuni servizi, quali il plesso scolastico.

Il tessuto edificato è rappresentato prevalentemente da lotti singoli con edifici a densità rada (villette e case unifamiliari) con giardino; la direttrice urbana (via Trieste – via V. Veneto) che dalla strada provinciale in corrispondenza dell'istituto scolastico raggiunge Cassinetta, rappresenta l'asse viabilistico di supporto dello sviluppo insediativo di questa zona. Da tale asse si dipartono i numerosi tratti di viabilità locale di servizio



delle abitazioni, perlopiù a fondo cieco. Il tessuto insediativo di questa zona si è sviluppata per successive addizioni, senza un disegno urbanistico ed infrastrutturale complessivo, in grado di rappresentare un elemento ordinatore di questo tessuto, L'orientamento e la distribuzione seguono l'andamento dell'asse di viabilità principale, ed il tessuto presenta un margine molto frangiato verso le aree agricole retrostanti, privo di un confine definito tra le aree agricole ed il sistema insediativo.

L'area di natura pianeggiante è oggi utilizzata parzialmente ai fini agricoli e confina sul lato libero a nord con le propaggini, in parte già edificate, della fascia boschiva che si estende verso Travedona mentre ad ovest si apre verso una piccola piana agricola. Il perimetro frastagliato del fronte sud-est è costituito dal limite dell'edificato esistente verso la campagna ed il tratto a nord-est conserva una zona agricola libera a prato a confine con la strada provinciale.

Il PGT persegue per questo contesto un intervento di riorganizzazione e implementazione della rete di viabilità locale unitamente al completamento insediativo con una migliore definizione del margine urbano. Concorrono a tale realizzazione due comparti di intervento accomunati dalla realizzazione di una nuova infrastruttura stradale volta a migliorare l'accessibilità della zona ed in particolare il collegamento con la strada provinciale.

Dati di superficie

Superficie totale dell'Ambito AT 1.1	18.925 mq.
Superficie totale dell'Ambito AT 1.2	4.580 mq.
Superficie interessata da servizi e viabilità (collegamento tra via Pio Salvini e via V. Veneto)	4.965 mq.

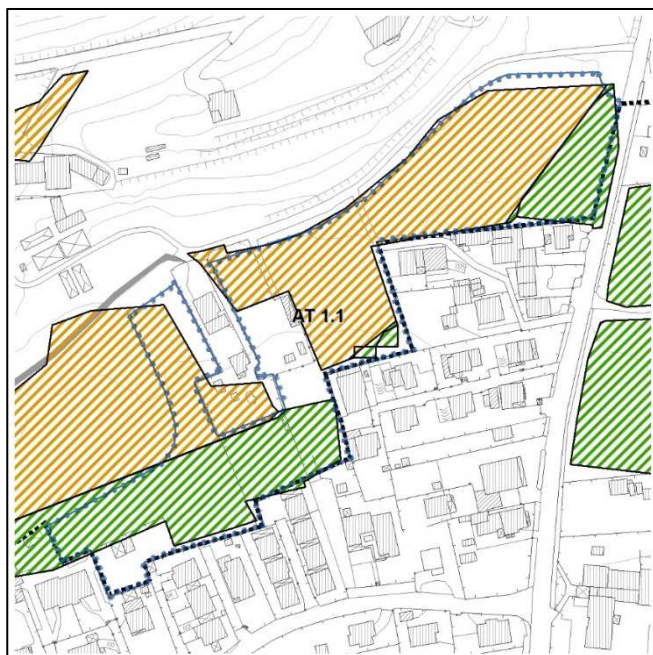
Prescrizioni, vincoli e progetti preordinati

Lo studio geologico del territorio comunale classifica tutte le aree interessate dai due sub ambiti di trasformazione e dalla realizzazione della strada nella Classe di fattibilità geologica F1 (Aree con scarsi/assenti fenomeni geologici e geomorfologici in zone da debolmente acclivi a pianeggianti) "Fattibilità con modeste limitazioni".



Stato della pianificazione sovracomunale

Sia L'ambito AT 1.1 che l'ambito AT 1.2 interessano, per la quasi totalità della superficie ambiti agricoli strategici del PTCP



Ambiti agricoli strategici del PTCP vigente

-  Fertile - F
-  Moderatamente fertile - MF
-  Poco fertile - PF

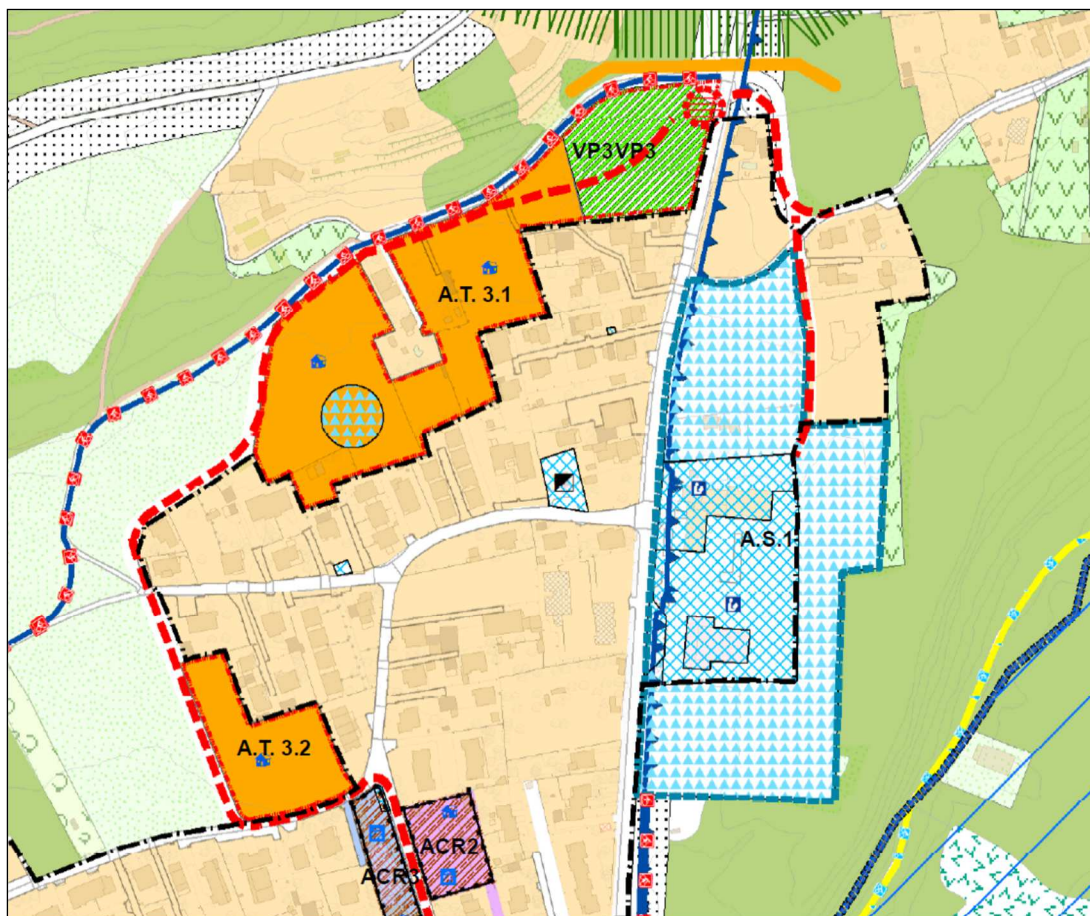


Ambiti agricoli strategici del PTCP vigente

-  Fertile - F
-  Moderatamente fertile - MF
-  Poco fertile - PF



Stato della pianificazione vigente

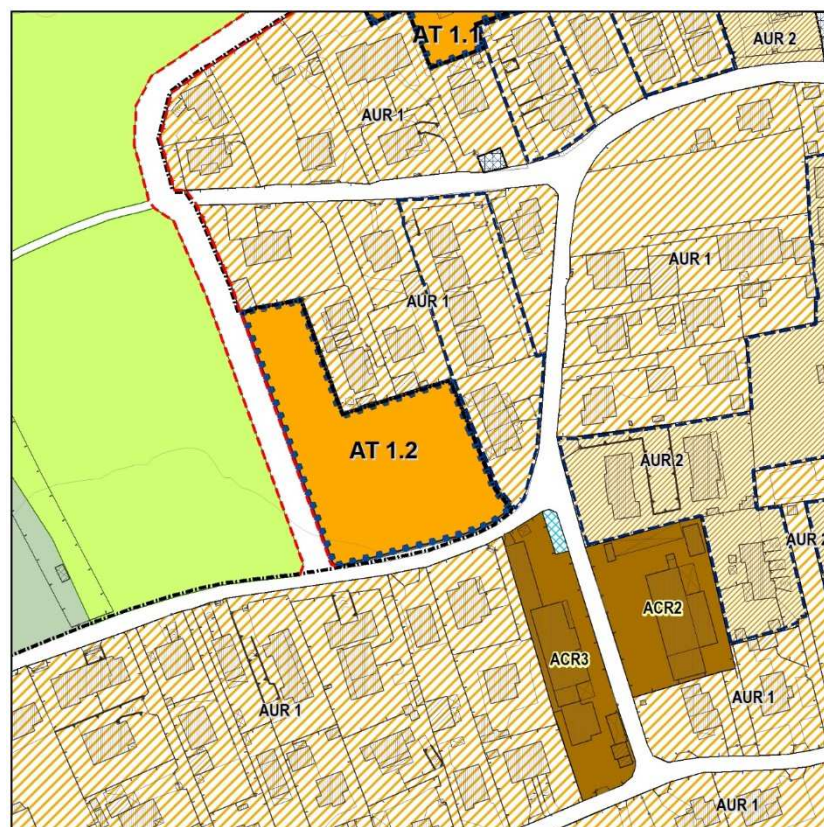
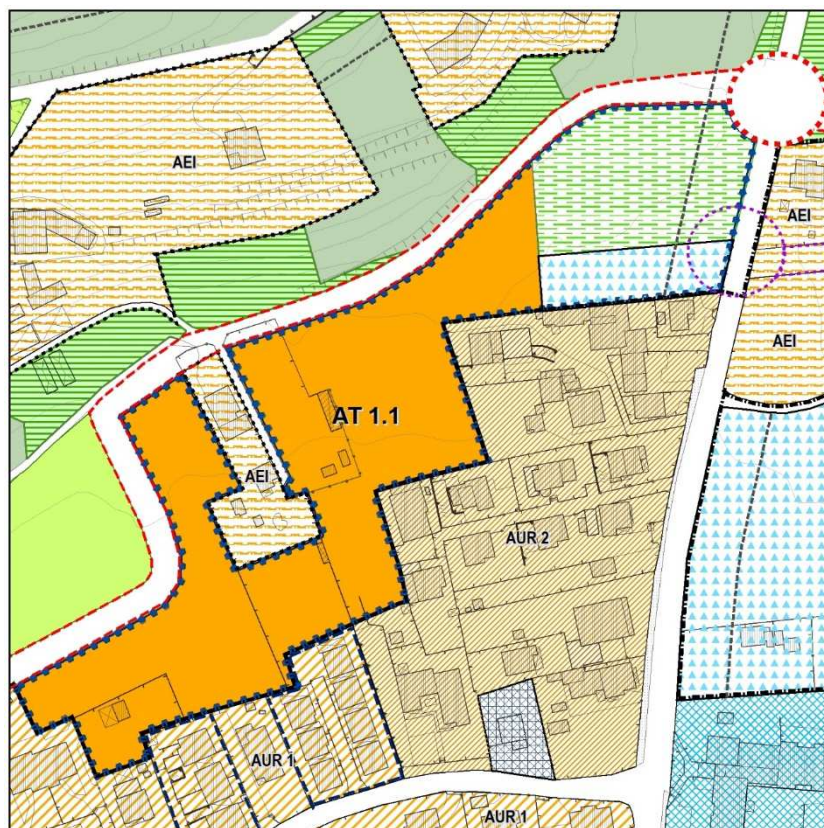


Estratto elaborato DP C2 – Ambiti di Trasformazione ed indirizzi generali di pianificazione

Il P.G.T. vigente classifica l'area come "Ambito di trasformazione" Disciplinata dal Documento di Piano



PARTE SECONDA AMBITO AT 1



Estratto elaborato DdP C.2 – Previsioni del Documento di Piano



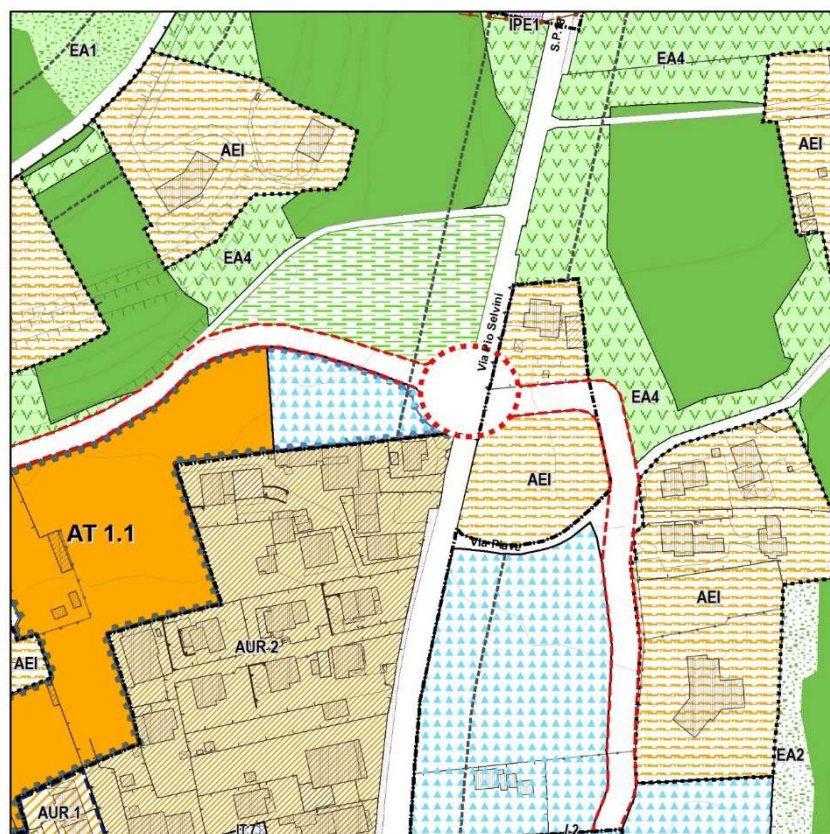
Obiettivi generali e di pianificazione attuativa

Il PGT persegue il completamento insediativo del tessuto edificato.

L'intervento mira a riqualificare la mobilità nell'ambito di nuovo sviluppo insediativo tra il polo scolastico e il centro di Cassinetta, con la creazione di una viabilità urbana alternativa alla strada provinciale, attraverso la riqualificazione di una strada consortile esistente, prevedendo contestualmente il completamento insediativo dell'area compresa tra l'attuale margine urbano e la nuova viabilità, con la ricucitura della rete viaria locale. Si prevede la conservazione di un'ampia area a verde di tutela ambientale a supporto del varco ecologico confinante a nord con l'area del comparto.

Al fine di perseguire una maggiore tutela e valorizzazione del varco ecologico, in sede di predisposizione della proposta di progettazione urbanistica per l'attuazione del comparto, dovrà essere verificata la fattibilità di una soluzione alternativa che prevede lo spostamento della rotatoria nell'area libera tra il margine del comparto edificato a sud-ovest e l'edificio isolato ad est della strada provinciale. Lo spostamento della rotatoria consente l'ampliamento del varco ecologico con la riduzione dell'interferenza dei due assi viari ad est ed ad ovest della rotatoria. La verifica di fattibilità dovrà valutare le due alternative rispetto all'impatto ambientale, in termini di efficienza del varco ecologico e di consumo di suolo, valutando per contro la soluzione della rotatoria sia per quanto riguarda gli aspetti viabilistici che l'incidenza economica dell'intervento, e l'interferenza con gli insediamenti esistenti.

La soluzione alternativa proposta, come rappresentata nell'estratto cartografico, tiene conto di una differente configurazione del comparto di intervento, conservando la medesima capacità edificatoria, ed una analoga dimensione delle aree per servizi ed a verde di tutela ambientale, perseguendo la continuità di parte delle aree a verde con quelle del corridoio ecologico, allontanando da quest'ultimo la strada urbana di progetto.

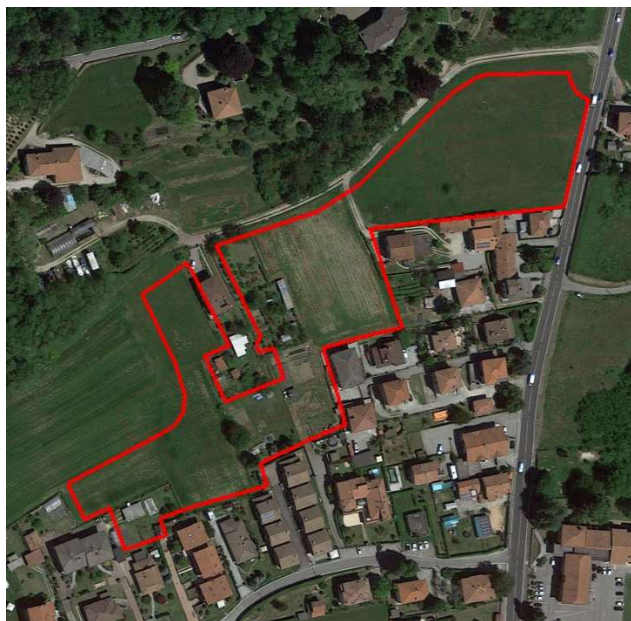


Ambito AT 1.1. soluzione alternativa con diversa localizzazione della rotatoria



Per l'ambito AT 1 le finalità specifiche da perseguire in fase di pianificazione attuativa sono:

- Creazione di una direttrice urbana di mobilità, alternativa alla strada provinciale, al servizio della zona edificata tra Cassinetta ed il plesso scolastico, attraverso l'ampliamento e la riqualificazione della strada consorziale esistente (via F.lli Cairoli), secondo la sezione stradale tipo indicata nel piano dei servizi che comprende un percorso ciclabile affiancato alla strada di livello urbano, con la creazione di una rotatoria all'incrocio con la strada Provinciale, rotatoria che avrà la funzione di costituire la nuova accessibilità anche per il centro scolastico, migliorando la sicurezza dell'accesso sia al plesso scolastico che alle zone residenziali .
- Completamento del tessuto residenziale esistente, con tipologie edilizie a bassa densità, attraverso un disegno urbano unitario con un margine definito verso la zona agricola ad ovest.
- Conservazione di una fascia a verde tra la viabilità e gli insediamenti
- Creazione di adeguati spazi a parcheggio pubblico al servizio del comparto funzionali sia al nuovo insediamento che al fabbisogno pregresso degli insediamenti circostanti
- Conservazione di un'area a verde di tutela ambientale a complemento del varco ecologico a nord. Dovrà essere valutata e verificata, in sede di progettazione attuativa, la possibilità di spostare la rotatoria (come da schema allegato) al fine di migliorare la tutela del varco ecologico e ridurre l'impatto della viabilità, di raccordo al tessuto insediativo e di nuova accessibilità al complesso scolastico.
- Realizzazione di una fascia a verde alberato di margine dell'urbano, tra l'insediamento e l'area agricola confinante;



DISPOSIZIONI DI CARATTERE PRESCRITTIVO

Superficie del sub-Ambito AT 1.1 **18.925 mq** di cui:

- Area a verde di tutela ambientale 3.665 mq.
- Area per servizi 1.300 mq.

Superficie del sub-Ambito AT 1.2 **4.600 mq**



Destinazioni d'uso:

L'ambito è destinato ad ospitare esclusivamente funzioni residenziali:

- Destinazioni d'uso principali e complementari della residenza, di cui all'art. 7.2.1 delle NdA del PdR

Capacità edificatoria

La capacità edificatoria complessiva prevista per l'area residenziale è così determinata:

- L'indice **IT** = 0,20 mq/mq
- L'indice **Id** = 0,05 mq/mq (premialità per la realizzazione della nuova viabilità)
- **IC** = 30%
- **IPF** = 40% (di cui sistemato con verde a giardino alberato 40%)
- **Hm** = m 7,50 (altezza massima per i fronti con linea di gronda orizzontale)
m. 10,00 (altezza massima per i fronti con linea di gronda inclinata misurata all'intradosso del colmo)
- Distanze minima dei fabbricati dal confine 5,00 ml.
- Distanze minima dei fabbricati dalle strade
 - Dalla circonvallazione di progetto) 7,50 mt.
 - Dalla Strada provinciale 10,00 mt.
 - Dalla viabilità interna al comparto 5,00 mt.
- Rispetto al filo stradale Le recinzioni lungo la strada provinciale dovranno essere arretrate di mt. 5,00 e lungo la nuova circonvallazione dovranno essere arretrate di mt. 2,50.

L'indice IT di base, che si intende esteso a tutte le aree perimetrate entro il comparto AT 1.1 e AT 1.2 e tiene conto dei meccanismi di perequazione di comparto interna all'ambito relativi alle aree in cessione (o asservite ad uso pubblico) destinate ai servizi (accessibilità e parcheggi interni al comparto), nonché a quelle destinate al verde di tutela ambientale.

Alla capacità edificatoria determinata dall'indice IT dovrà essere aggiunta la quota di capacità edificatoria aggiuntiva **Id** quale premialità finalizzata alla partecipazione all'attuazione della nuova viabilità esterna al comparto, che dovrà essere realizzata in forza di un progetto unitario in accordo con l'abito AT 1.2.

Modalità attuative

È prescritta la redazione di un masterplan unitario, promosso dalle proprietà o direttamente dall'A.C., finalizzato a coordinare le opere di urbanizzazione, ed in particolare la realizzazione della nuova viabilità al confine con il comparto, l'accessibilità e l'assetto insediativo complessivo. L'attuazione degli interventi, compatibili con il masterplan approvato dal Consiglio Comunale, potrà essere realizzata con ricorso alla pianificazione attuativa, esteso ad ogni singolo sub-ambito di intervento AT 1.1. e AT 1.2.

In sede di approvazione del masterplan si potrà procedere ad una migliore definizione delle aree interessate da ciascun comparto, in considerazione di eventuali migliori definizioni del perimetro rispetto alle aree di pertinenza degli edifici confinante, senza che ciò comporti modifiche al PGT.

L'attuazione delle previsioni di mobilità sarà subordinata alla procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi della DGR n. XI/4488 del 2021 e s.m.i. e dell'art. 25 bis L.R. n. 86/83 in relazione all'interferenza con il varco ecologico.



Dotazioni territoriali e opere di urbanizzazione

Dovrà essere garantita la realizzazione di parcheggi pubblici, in misura non inferiore a:

- un posto macchina ogni unità abitativa destinata a residenza (o ogni 150 mq. se le unità abitative sono di superficie superiore)

La quota di servizi necessari a raggiungere la dotazione minima pari a 18 mq/abitante e non ceduta all'interno del comparto di attuazione dovrà essere monetizzata.

DIRETTIVE DI INDIRIZZO

Assetto morfologico-insediativo

Il Piano privilegia il ricorso a tipologie costituite da edifici isolati con giardino di pertinenza, a tipologia mono o bifamiliare. Il ricorso ad altri schemi tipologici dovrà comunque perseguire un disegno urbano complessivo in grado di definire un assetto planimetrico coerente con il contesto già edificato in cui si inseriscono gli interventi. La rete viaria di accesso ai nuovi insediamenti dovrà essere opportunamente razionalizzata, con un numero contenuto di collegamenti al servizio delle abitazioni, evitando, ove possibile, l'accesso diretto alle singole abitazioni.

Prescrizioni paesistiche e inserimento ambientale

Le aree di sosta dovranno essere opportunamente sistemate a verde e piantumate.

Dovrà essere realizzata una fascia a verde alberato di rafforzamento del varco ecologico individuata in prossimità della strada provinciale, attraverso l'arretramento degli edifici e delle recinzioni rispetto all'incrocio e la sistemazione di una fascia alberata tra gli insediamenti e la viabilità.

Nella progettazione degli edifici si dovrà tener conto delle prescrizioni dettate dallo studio geologico ed idrogeologico del territorio comunale in particolare per quanto riguarda le problematiche connesse alla raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.

MISURE DI ATTENZIONE, MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Dal punto di vista delle **misure di attenzione e mitigazione** sono da attuarsi i seguenti elementi:

- La progettazione dovrà essere ispirata ai concetti di architettura ecocompatibile (risparmio energetico, recupero delle acque, ecc).
- L'edificazione dovrà essere tenuta il più possibile in vicinanza all'edificato esistente, quindi verso est, a completamento del tessuto con la creazione di un margine urbano compiuto, lasciando la parte a ovest, tra l'edificato e la nuova strada, libera per impianto di alberature a rafforzamento del margine di interazione paesaggistica
- La progettazione dovrà essere rispettosa della morfologia dei luoghi con la creazione aree a giardino opportunamente alberate tra le abitazioni e la nuova viabilità.
- Le aree a parcheggio pubblico dovranno essere opportunamente corredate di verde e piantumate.
- La progettazione dovrà essere sottoposta a uno specifico studio sulla minimizzazione degli effetti paesaggistici.

In considerazione della sottrazione di suolo agricolo, si prescrivono inoltre le seguenti **misure compensative**:

- Realizzazione, tramite apposito progetto, di area/aree verdi alberate/boscate pari alla superficie coperta edificata, da realizzarsi in loco o in altra area/aree che l'Amministrazione Comunale riterrà



idonea al rafforzamento della rete ecologica, dando priorità alle localizzazioni in ambito urbano e a rafforzamento del margine urbano. Tale definizione sarà stabilita dall'Amministrazione in sede di pianificazione attuativa, in relazione anche alla programmazione comunale degli interventi a carattere ambientale e alle opportunità ed esigenze dell'ambito di trasformazione stesso, sia in ambito pubblico che privato. Tale area/aree dovrà essere assoggettata a progettazione naturalistica, utilizzando specie endogene. In caso di compensazioni, fermo restando il valore equivalente, potranno essere indirizzate verso altre opere di carattere ambientale (quali ad esempio sistemazioni spondali, regimentazione/laminazione dei corsi d'acqua, sistemazioni di sentieri-terrazzamenti, e simili).