

AMBITO DI TRASFORMAZIONE N. 1 – scheda di coerenza -

L'ambito è posto a fianco della linea ferroviaria Milano/Sondrio, sul lato Nord, e compresa tra due zone edificate.

Obiettivi d'interesse ambientale perseguiti.

- *Obiettivo 1: compatibilità ecologica e paesaggistico-ambientale delle trasformazioni.*

Le scelte indotte dal Piano nel delineare l'ambito derivano prevalentemente da motivazioni di carattere morfologico – paesaggistico. Ovvero il Piano individua la necessità di concludere un'area parzialmente edificata posta a fianco dell'infrastruttura ferroviaria introducendo nel contempo elementi di valorizzazione attraverso la formazione di una fascia di mitigazione alberata su lato confinante con detta ferrovia.

Tale la scelta è volta a produrre un riordino ed una conclusione al contesto edificato rispettando i caratteri di tessitura insediativa, mantenendo l'orientamento dell'edificazione parallela all'asse della ferrovia stessa.

Il Piano inoltre riconosce come qualificati i caratteri territoriali ed ambientali delle aree poste più a valle ed esterne all'ambito in oggetto. A tal fine indica una serie d'interventi di piantumazione con filari disposti a creare schermature verdi del costruito. Inoltre viene previsto lo spostamento di una strada veicolare esistente verso il limite nord. Pertanto tale scelta viene mitigata con l'adozione dei criteri d'inserimento ambientale specifici per detta infrastruttura.

Anche per l'edificazione insediabile vengono indicate adeguate distanze sia tra i corpi di fabbrica proposti che da quelli esistenti e ciò per mantenere e favorire le possibili connessioni tra zone verdi all'interno dell'ambito nonché mantenere visuali sulle aree prevalentemente agricole posto a nord.

- *Obiettivo 2: integrazione fra i sistemi insediativo e della mobilità.*

Il Piano prevede lo spostamento della strada esistente localizzata al centro dell'ambito.

La scelta è volta a favorire la localizzazione degli insediamenti ed a delineare un limite fisico alle espansioni. Inoltre vengono proposti dei segmenti di connessione

ciclopeditoneale (uno a fianco della ferrovia e uno trasversale che permette di collegare il tracciato esistente lungo il Fiume Adda con il centro abitato di Delebio). Questi collegamenti tra parti urbanizzate si caratterizzano quali percorsi alternativi alla viabilità veicolare contribuendo alla formazione di un sistema integrativo della rete viaria principale. Anche considerando i caratteri orografici dell'area, il percorso permette di attraversare parti di territorio comunale favorendo la mobilità lenta compatibile coi caratteri della zona residenziale.

- *Obiettivo 3: ricostruzione della rete ecologica ambientale.*

L'ambito non è direttamente interessato da varchi o segmenti afferenti alla rete ecologica individuata dagli studi del PTCP. D'altra parte sul fianco nord è presente un varco definito dal PTCP stesso quale "inedificabile". Ciò porta ad indicare da parte del Piano dei criteri di attenzione rivolti verso tale area. Detti criteri interessano sia la realizzazione della nuova strada che l'organizzazione degli spazi verdi pertinenti all'ambito.

- *Obiettivo 4: compattazione della forma urbana.*

Il Piano punta tra l'altro ad evitare il fenomeno della frammentazione dell'edificato sul territorio. L'edificazione insediabile sull'ambito in oggetto assume significato di completamento di una parte di territorio interessato da edifici delineando per gli ambiti posti a nord un confine definito dell'urbanizzato. Ciò permette di evitare, per quanto possibile, il consumo di suolo situato all'esterno della zona già infrastrutturata.

- *Obiettivo 5: innalzamento della qualità insediativa.*

Quest'ambito di Piano introduce elementi partecipi del miglioramento della qualità insediativa. Tra di essi risulta essenziale la formazione di una fascia di mitigazione a verde avente valore di diaframma tra la zona residenziale e la ferrovia. Inoltre il Piano introduce criteri riguardanti gli aspetti edilizi: tipologia, materiali, orientamento degli edifici ed il contenimento dei consumi idrico-energetici. Le indicazioni sulla localizzazione di massima dell'edificato prescrivono di mantenere aree libere evitando la formazione di una cortina continua con i nuovi corpi di fabbrica insediabili a fianco della ferrovia. Per le aree pertinenti, vengono forniti

criteri per il mantenimento della permeabilità dei suoli ed indicazioni sulla tipologia delle nuove piantumazioni.

Approfondimento delle coerenze coi sistemi ambientale, insediativo ed infrastrutturale.

Sistema ambientale

Il Piano individua criteri per il mantenimento delle aree libere di pertinenza e delinea i rapporti copertura ottimali ai fini del contenimento della riduzione di permeabilità dei suoli. Il Piano fornisce anche linee guida ai fini della piantumazione delle aree verdi individuando un criterio di piantumazione basato su di un rapporto tra elemento alberato e mq di superficie d'ambito. Ciò permette di migliorare l'inserimento ambientale dei nuovi interventi qualificando gli stessi anche con la trattazione morfologica del sistema del verde per la quale s'individua la riproposizione della tradizionale tessitura della vegetazione (di origine agricola) con l'utilizzo di essenze di locali. In particolare è prevista una fascia di mitigazione a fianco della ferrovia e viene proposta la piantumazione (con filari) dei previsti percorsi ciclo-pedonali poiché tali tracciato assumono valore di connessione tra spazi verdi.

Sistema insediativo

Le linee di attuazione dell'ambito sono rivolte ad un coerente inserimento nel contesto. Ciò riguarda sia gli aspetti morfologici del costruito che l'organizzazione delle aree libere. Pertanto vengono delineati criteri riguardanti dimensioni, orientamento e linguaggio architettonico degli interventi tenendo conto degli aspetti di relazione tra le parti già urbanizzate. Per l'ambito in oggetto il PGT prevede lo sviluppo dei corpi di fabbrica in parallelo alla ferrovia ed il mantenimento di spazi verdi tra di essi.

Per favorire lo sviluppo del sistema di accessibilità e mobilità, alternativo alla mobilità veicolare, viene inoltre garantita la connessione tra percorsi ciclabili (quello dell'alzaia dell'Adda) e le aree di centro edificato

Sistema infrastrutturale.

La relazione con tale sistema viene considerata nei parametri che individuano l'ambito.

I previsti percorsi ciclopedonali potranno connettere, con criteri di sostenibilità, l'edificato con le infrastrutture esistenti e così collegare le zone prossime al Centro Storico con le zone residenziali più periferiche e facenti parte del sistema naturalistico prossime all'alveo dell'Adda situate a Nord. Per la formazione della nuova strada al limite nord il Piano rinvia alle "Linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture".

AMBITO DI TRASFORMAZIONE N. 1 – scheda di attuazione -

Descrizione: a) l'ambito è posto a valle della linea ferroviaria Milano-Sondrio, in un contesto di frangia, elemento residuale di un mancato completamento dell'edificato, che si è consolidato in anni recenti sull'asse viario cittadino Via Bassi e Via XXV Aprile.

b) nel P.R.G. vigente, strumentazione di pianificazione locale, di cui il Comune di Delebio si è dotato nel 2000, l'ambito in trattazione è inserito in zona di espansione edilizia per funzioni residenziali.

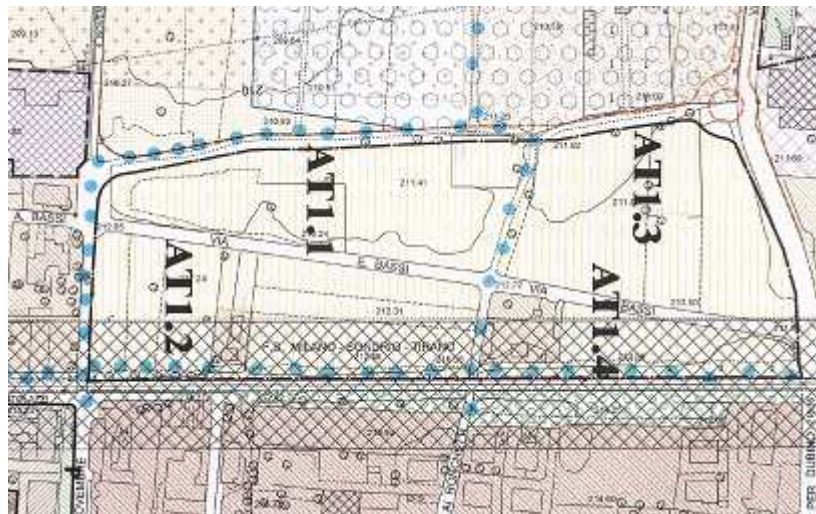
Obiettivo: la scelta nell'individuazione dell'ambito, oltre alla richiesta pervenuta dai singoli proprietari, è appunto quella di addivenire alla conclusione del residuale di area di frangia urbana, in modo tale di contestualizzare l'areale in modo da permettere una lettura unitaria del macro ambito in cui lo stesso ricade.

Strategia d'intervento: la trasformazione dell'ambito a fini prevalentemente residenziali e/o con funzioni ad essa compatibili, si pone come strategia:

1. la riqualificazione del tratto iniziale della Via Bassi dalla sua intersezione con la Via per Dubino (asse viario provinciale) per un verso e con la Via IV

Novembre per l'altro, traslando l'asse viabilistico in fregio al confine di valle dell'ambito;

2. riqualificare la mobilità pedonale e/o ciclo/pedonale tra il centro cittadino e la viabilità campestre esistente nonché con la pista ciclo/pedonale che costeggia il corso dell'Adda, sponda orografica sinistra, con una connessione con la Via Ronchetti utilizzando il sottopasso ferroviario esistente;
3. previsione di elementi schermanti e di rispetto di natura vegetale lungo il perimetro dell'ambito con la linea ferroviaria e con la viabilità veicolare di contorno all'ambito.



Strumento di attuazione: piano attuativo comunale o di iniziativa privata- perequazione circoscritta - (art. 11 della L.R. 12/05 e s.m.i.), è ammessa la commerciabilità della SLP altrimenti non localizzabile all'interno dell'ambito di trasformazione; la convenzione dovrà essere sottoscritta tra l'Amministrazione Comunale ed i privati proprietari del comparto attuativo, inserendo nella stessa le opere/prescrizioni indicate nella presente scheda. La negoziazione tra le parti potrà prevedere precisazioni sia dei contenuti che eventuali determinazioni sulla realizzazione di opere pubbliche, in altre parti del territorio comunale, queste previste all'interno del

rispettivo piano dei servizi, anche nella forma della compensazione.

Tabella dati dimensionali e raffronto con il vigente P.R.G.

	D.diP.	P.R.G.
Superficie zonale	mq.35.785,00	
Volume esistente	mc.300,00	
Indice di edificabilità zonale	mq/mq.0,26	
Superficie lorda di pavimento complessiva	Mq. 9.190,74	
Volume edificabile	mc.27.572,22	mc.17.349,00
Volume teorico per abitante	mc. 150	mc. 100
Abitanti teorici in aumento DdiP	n.11*	173
Abitanti teorici complessivi	n.184	

*** determinato sulla differenza fra il volume complessivo dell'ambito di trasformazione e quanto previsto da P.R.G.**

Note: stante la collocazione del comparto in ambito con sensibilità paesistica parte media e parte alta, la progettazione dovrà essere oggetto di un disegno urbano attento e porre in atto misure di mitigazione e di un appropriato inserimento dei nuovi volumi nel contesto paesistico.

Le Norme Tecniche del Piano Attuativo definiranno le tipologie edilizie ammissibili nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici:

Ambito di Trasformazione n. 1 di Via Bassi

La trasformazione dell'ambito a fini prevalentemente residenziali e/o con funzioni ad essa compatibili, si pone come strategia:

- la riqualificazione non escluso in sinergia con la Provincia e con lo stesso Comune della viabilità veicolare con particolare riferimento al tratto iniziale della Via Bassi dalla sua intersezione con la Via per Dubino (asse viario provinciale) per un verso e con la Via IV Novembre per l'altro, traslando l'asse viabilistico in fregio al confine di valle dell'ambito;
- la riqualificazione della mobilità pedonale e/o ciclo/pedonale tra il centro cittadino e la viabilità campestre esistente nonché con la pista ciclo/pedonale che costeggia il corso dell'Adda, sponda orografica sinistra, con una connessione con la Via Ronchetti utilizzando il sottopasso ferroviario esistente;
- la previsione di elementi schermanti e di rispetto di natura vegetale lungo il perimetro dell'ambito con la linea ferroviaria e con la viabilità veicolare di contorno all'ambito.

L'ambito in trattazione è stato suddiviso in sub-ambiti definendo quindi gli ambiti minimi oggetto di attuazione.

Le Norme Tecniche del Piano Attuativo definiranno le tipologie edilizie ammissibili nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici:

Destinazioni d'uso:	Residenza.
- It	Mq. 0,26/mq. pari complessivamente sull'intero ambito ad una Slp di mq. 9.190,74, così suddivisa: AT1.1 - max slp mq. 2.481,00; AT1.2 - max slp mq. 3033,00; AT1.3 max slp mq. 2.757,00; AT1.4 max slp mq. 919,74.
- Rct	25%
- Rpt	30%
- Hmax /Hf	7,50
Prescrizioni particolari	Strumento di attuazione: piano attuativo comunale – perequazione concentrata - (art. 12 della L.R. 12/05 e s.m.i.); La negoziazione tra le parti potrà prevedere precisazioni sia dei contenuti che eventuali determinazioni sulla realizzazione di opere pubbliche, in altre parti del territorio comunale, queste previste all'interno del rispettivo piano dei servizi, anche nella forma della compensazione. Stante la collocazione del comparto in ambito con sensibilità paesistica parte media e parte alta, la progettazione dovrà soddisfare gli indirizzi di cui al Cap. 5.4 del Rapporto Ambientale (RA). Ogni scelta progettuale ivi incluse le mitigazioni sarà motivata in sede di relazione ambientale da allegarsi alla proposta di Piano Attutivo. Gli assi viari compresi nell'ambito in trattazione saranno oggetto di riqualificazione al fine di creare il percorso ciclo-pedonale di connessione individuato nell'azzonamento del PdR. La progettazione del piano attutivo deve dimostrarsi coerente con gli indirizzi di Sostenibilità del Piano, mutuati dal DdP, dal Rapporto Ambientale cap. 5.4, oltre che rispondente alle norme del regolamento edilizio RE. I volumi edilizi già edificati e presenti all'interno del perimetro dell'ambito di trasformazione n.1 sono subordinati al rispetto della normativa dell'ambito B1 - residenziale di completamento. La quantità minima di aree per servizi da localizzare e/o cedere all'interno o all'esterno (anche mediante monetizzazione) non può essere inferiore a mq. 3.312,00 (18 mq/ab).