

Ambito ATT1

Finalità urbanistica: Questo ambito viene ridefinito attraverso la fusione di lotti privati con aree di proprietà comunale, completamente interne al tessuto urbano consolidato con obiettivo di recupero dell'ambito territoriale di riferimento attraverso funzioni compatibili con il contesto territoriale.

Nello specifico si prevede l'individuazione di un unico Piano attuativo comprensivo sia di parte delle aree appartenenti all'originario Ambito di Trasformazione ATT1 che di quelle di proprietà comunale originariamente a destinazione commerciale di completamento e sulle quali insiste un edificio ormai fatiscente destinato un tempo a caserma dei carabinieri.

Il Piano Attuativo dovrà prevedere la contestuale permuta del valore dell'area pubblica con servizi da realizzare all'interno del P.A. stesso ed essere attuato con le modalità di seguito prescritte.

Problematiche da risolvere: l'accessibilità e l'infrastrutturazione. L'accessibilità dovrà essere garantita:

- a nord, attraverso la realizzazione di una nuova rotatoria su via SP 170, che avrà il compito di innestare oltre al nuovo accesso anche la via Bustigatti;
- a sud, attraverso la realizzazione di uno svincolo che garantirà l'accesso diretto al comparto dalla via SP 170.

Il nuovo comparto dovrà inoltre garantire l'accessibilità al compendio immobiliare commerciale "Road House" esistente, in quanto, a seguito delle modifiche che saranno apportate al disegno della rotatoria del casello autostradale da parte della Provincia di Bergamo e finalizzate a rendere l'infrastruttura più scorrevole, non sarà più possibile l'accesso al comparto dalla strada provinciale.

L'attuazione dell'ambito dovrà essere subordinata ad un'effettiva verifica di sostenibilità infrastrutturale specialmente riferita a:

1 - Nuova rotatoria all'incrocio tra via Bustigatti e la SP 170 (lato nord);

2 - Inserimento secondo ingresso e uscita in mano Dx su tratto di SP 170 in prossimità della SP 184 (lato sud);

Elementi di mitigazione prescritti: dovranno essere attuate tutte le azioni di mitigazione e compensazione prescritte dalla Valutazione Ambientale Strategica effettuata in fase di approvazione della variante urbanistica. L'attuazione dell'ambito sarà inoltre subordinata a verifica di assoggettabilità a Via di competenza regionale qualora ne ricorrano i presupposti ai sensi della normativa vigente.

Le previsioni insediative del Piano Attuativo dovranno essere coerenti con le più recenti disposizioni dettate della zonizzazione acustica del territorio comunale.

La progettazione esecutiva degli edifici dovrà essere sottoposta a parere da parte dell'ente gestore della linea elettrica che interessa una porzione dell'ambito.

La progettazione dell'ambito dovrà garantire il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica (regolamento regionale n. 7 del 23 novembre 2017), come previsto dall'articolo 58 bis della legge regionale n. 12 del 2005 per il governo del territorio.

Dovrà essere eseguita preliminarmente all'approvazione del P.A. la verifica della contaminazione dei suoli ed avviate, se necessarie, le conseguenti azioni di bonifica.

Nonostante l'assenza di evidenze, visto lo stato di abbandono dell'area d'intervento dell'ambito ATT1, è prescritta la verifica, preliminarmente all'approvazione del Piano Attuativo, su un eventuale contaminazione dei suoli in modo che siano avviate, se necessarie, le conseguenti azioni di bonifica.

In sede di pianificazione attuativa dovrà essere definito con attenzione il rapporto del nuovo insediamento con il tessuto urbano circostante, prevedendo idonee misure di mitigazione, con particolare riferimento alla tutela delle residenze limitrofe e della struttura socio-assistenziale;

E' prescritta la rilevazione del clima acustico ante operam mediante monitoraggio acustico di lungo termine (durata sufficiente a caratterizzare sia i giorni feriali, sia i festivi) in almeno due punti, e cioè uno ad ovest presso la struttura sociosanitaria assistenziale ed un altro a nord presso via Bustigatti in

classe II, al fine di verificare che il post operam non registri un peggioramento dell'attuale clima acustico.

Le piante e gli alberi inseriti nel progetto dovranno essere sostituiti all'occorrenza, e non solo per il recupero delle fallanze iniziali, ed essere dotati di sistemi di irrigazione fissi a risparmio d'acqua per i periodi di primo accrescimento e per i periodi siccitosi;

Modalità attuativa: attraverso un Piano Attuativo di interesse pubblico privato; In presenza di iniziative e previsioni di rilevanza sovracomunale, così come individuati dagli art. 58 e 59 delle Regole di Piano del PTCP, il Comune è chiamato ad attivare specifiche Intese Strategiche di cui all'art.18 delle stesse RP;

Superficie complessiva: mq. 31.264 circa (da verificare in fase attuativa);

Comparto minimo di intervento da assoggettarsi a Pianificazione attuativa: mq. 10.000;

S.L.P. complessiva realizzabile: fino a 7.200 mq.;

H = 10,50 metri; Ds = 5 metri; Dc = 5 metri o metà dell'altezza massima raggiunta; Deint = 10 metri; Deest = 10 metri o pari all'altezza massima raggiunta.

Destinazione d'uso prevalente: Commerciale fino a complessivi 6.400 mq. di cui fino a 3.200 di vendita (GSV-Parco commerciale organizzato in forma unitaria) ammettendovi la vendita di prodotti alimentari e non alimentari.

Destinazione d'uso complementare o accessoria: Terziario direzionale e di servizio anche per la somministrazione di cibi e bevande ed uffici amministrativi, fino alla concorrenza massima di slp complessiva ammessa dal piano e comunque non destinata alla funzione commerciale;

Destinazione d'uso non ammessa: residenziale, produttiva ed agricola;

Af = 15 % superficie comparto attuativo;

Norme particolari:

Il progetto di piano dovrà garantire una dotazione di standard urbanistici non inferiore al 200% per le slp commerciali di vendita (GSV) e del 100% per le altre slp a destinazione commerciali terziario direzionale e di servizio.

La dotazione complessiva delle aree per la sosta veicolare (pubbliche e private) dovrà comunque essere supportata e verificata da apposita relazione trasportistica.

Il Piano Attuativo potrà prevedere altresì, ove il Soggetto Attuatore lo richieda, l'eventuale monetizzazione delle aree da destinare a servizi, sulla base dei valori di monetizzazione applicati in comune di Capriate San Gervasio al momento dell'approvazione definitiva del Piano Attuativo.

Il Soggetto Attuatore, a totale scomputo degli oneri di urbanizzazione primaria dovuti al Comune, provvederà alla realizzazione dei servizi e delle infrastrutture afferenti all'intervento tra le quali:

- 1) realizzazione collegamento ciclopedonale tra le vie Pezzi e Bustigatti;
- 2) realizzazione della rotatoria di accesso alla via Bustigatti;
- 3) la realizzazione dell'accesso in mano destra al comparto e l'eventuale uscita in mano destra lungo la via Pio X;

Il Piano Attuativo potrà prevedere una dotazione di aree a verde e/o servizi per la mobilità dolce (piste e collegamenti ciclopedonali). La realizzazione di queste opere sarà scomputata dagli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria se necessario.

In sede di pianificazione attuativa sarà richiesto l'impiego di pavimentazioni drenanti o semidrenanti, compatibilmente con le specifiche funzionali e normative, nonché l'inserimento di adeguate dotazioni arboree e sistemi vegetazionali in grado di mitigare l'effetto isola di calore e di migliorare il microclima locale. Tali prescrizioni saranno valutate nel dettaglio attraverso la documentazione progettuale di livello attuativo. Sarà inoltre valutata positivamente l'integrazione di sistemi fotovoltaici, preferibilmente su copertura, in coerenza con le caratteristiche architettoniche e paesaggistiche del contesto.

Il contributo commisurato al costo di costruzione sarà corrisposto al Comune dal Soggetto Attuatore in base al valore ottenuto applicando la prescritta percentuale (da tabelle comunali in vigore al momento del rilascio del titolo abilitativo) al computo metrico estimativo come approvato dall'Ufficio Tecnico Comunale eventualmente anche attraverso validazione di struttura di valutazione

terza. Il computo non potrà risultare di importo inferiore ai valori medi riportati dalle tabelle deliberate dagli ordini professionali competenti materie edilizie.

STANDARD QUALITATIVO: In aggiunta agli obblighi di legge, per il raggiungimento delle finalità di riqualificazione di cui al Piano Attuativo di interesse pubblico/privato, il Soggetto Attuatore si dovrà impegnare a versare a favore dell'Amministrazione Comunale l'importo complessivo del valore dello standard di qualità come definito da apposite tabelle comunali in vigore al momento dell'approvazione del Piano Attuativo ed al momento determinato in € 805.350,00. Questo importo risulta in ogni caso superiore a quanto previsto da regione Lombardia per la sostenibilità all'apertura di nuove Grandi strutture di Vendita di superficie pari a 3.200 mq.

SCENARIO VIABILISTICO

Un aspetto particolare attiene alle sinergie da attivarsi tra quanto previsto in seno al progetto di riqualificazione dell'area sita in via Bustigatti, e SP 170 e via Pezzi unitamente agli esiti degli endo-procedimenti di cui agli AdP 'Crespi' e 'Leolandia Park and Village' e delle altre previsioni in comune di Brembate, afferenti al contesto viario di afferenza dell'area in parola.

È del tutto evidente che, per addivenire ad una risoluzione ottimale delle criticità già manifeste e destinate ad aumentare a seguito della realizzazione delle strategie urbanistiche previste è necessario porre in atto soluzioni integrate che contemplino:

- l'introduzione di una rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra SP 170 e via Bustigatti e un ingresso/uscita secondario solo in mano destra a sud dell'intervento (funzionali, adeguati e sufficienti per il livello di impatto che i soli traffici dell'ATT1 potranno produrre);
- la sistemazione della rotatoria di Leolandia, la realizzazione della rotatoria sull'incrocio attualmente semaforizzato di via Vittorio Veneto – via Crespi, la doppia corsia in uscita direzione casello nella rotatoria intermedia (incrocio con SP 184), tutti interventi già finanziati

da Regione Lombardia e dal Comune di Capriate San Gervasio a seguito della positiva conclusione dell'ADP Crespi d'Adda;

- il potenziamento della rotatoria del casello (ridisegno della sua impronta di corona e inserimento di 4 bypass esterni per le svolte a destra), soluzione che contribuirà a scaricare significativamente l'anello interno della rotatoria con indubbi benefici per tutti, compreso l'insediamento dell'ATT1, (anche questo intervento già finanziato da Regione Lombardia all'interno della convenzione dell'ADP Crespi d'Adda);

Nella eventualità che un differimento delle tempistiche di attuazione di uno o entrambi gli AdP sopra richiamati renda impossibile attivare le indispensabili sinergie funzionali alla risoluzione coordinata e completa delle criticità viabilistiche è opportuno che venga redatto un nuovo e dettagliato studio del traffico funzionale a supportare eventuali nuove scelte infrastrutturali finalizzate a garantire la piena funzionalità del nodo viario afferente all'ambito ATT1 (anche provvisorie, qualora i tempi dei differimenti risultassero contenuti o definitivi).

Qualora, per l'ambito ATT1 emergessero scelte strategiche differenti dall'attuale proposta, scelte progettuali che non necessitassero di un ulteriore passaggio valutativo attraverso la procedura di valutazione di impatto ambientale e/o di verifica di assoggettabilità a VIA sarà in ogni caso necessario prevedere un passaggio di valutazione ambientale strategica funzionale a verificare il grado di integrazione ambientale delle eventuali nuove scelte progettuali; detto passaggio dovrà essere corroborato da uno studio del traffico da predisporre in ragione di dette eventuali nuove scelte progettuali e dovrà essere mirato a dimostrare il livello di funzionalità della rete viaria complessiva di appartenenza all'ambito.

In ogni caso tutte le soluzioni alle osservazioni espresse in sede di Valutazione Ambientale da assoggettare ad ulteriori sviluppi progettuali nelle successive fasi di attuazione del PA dovranno essere sottoposte a specifico provvedimento autorizzativo da rilasciarsi a cura dell'ufficio

Concessioni della Provincia di Bergamo in quanto trattasi di opere che interessano la viabilità provinciale in esercizio.

PERMUTA AREE EX CASERMA CON NUOVI SERVIZI PER LA SOSTA PUBBLICA

Nell'ambito del complessivo intervento di riorganizzazione urbanistica dell'area, ed in ragione della necessità di una pianificazione volta a risolvere le attuali criticità del compendio immobiliare, anche nella più ampia prospettiva di risoluzione delle problematiche relative all'intero comparto urbanistico a cui si relaziona con il compendio in oggetto, da assicurarsi mediante la creazione di sinergie tra i privati ed il Comune, la permuta al privato dell'area comunale genericamente denominata "ex caserma", dovrà essere assicurata dalla Pianificazione Attuativa con un'area di superficie non inferiore ai 5.000 mq, edificata a parcheggi, secondo progetto e relativo capitolato tecnico che sarà definito all'atto della permuta stessa.

Ulteriori accordi convenzionali tra le parti dovranno definire, nel dettaglio, le modalità di manutenzione e gestione di questi nuovi servizi comunali ottenuti in permuta.