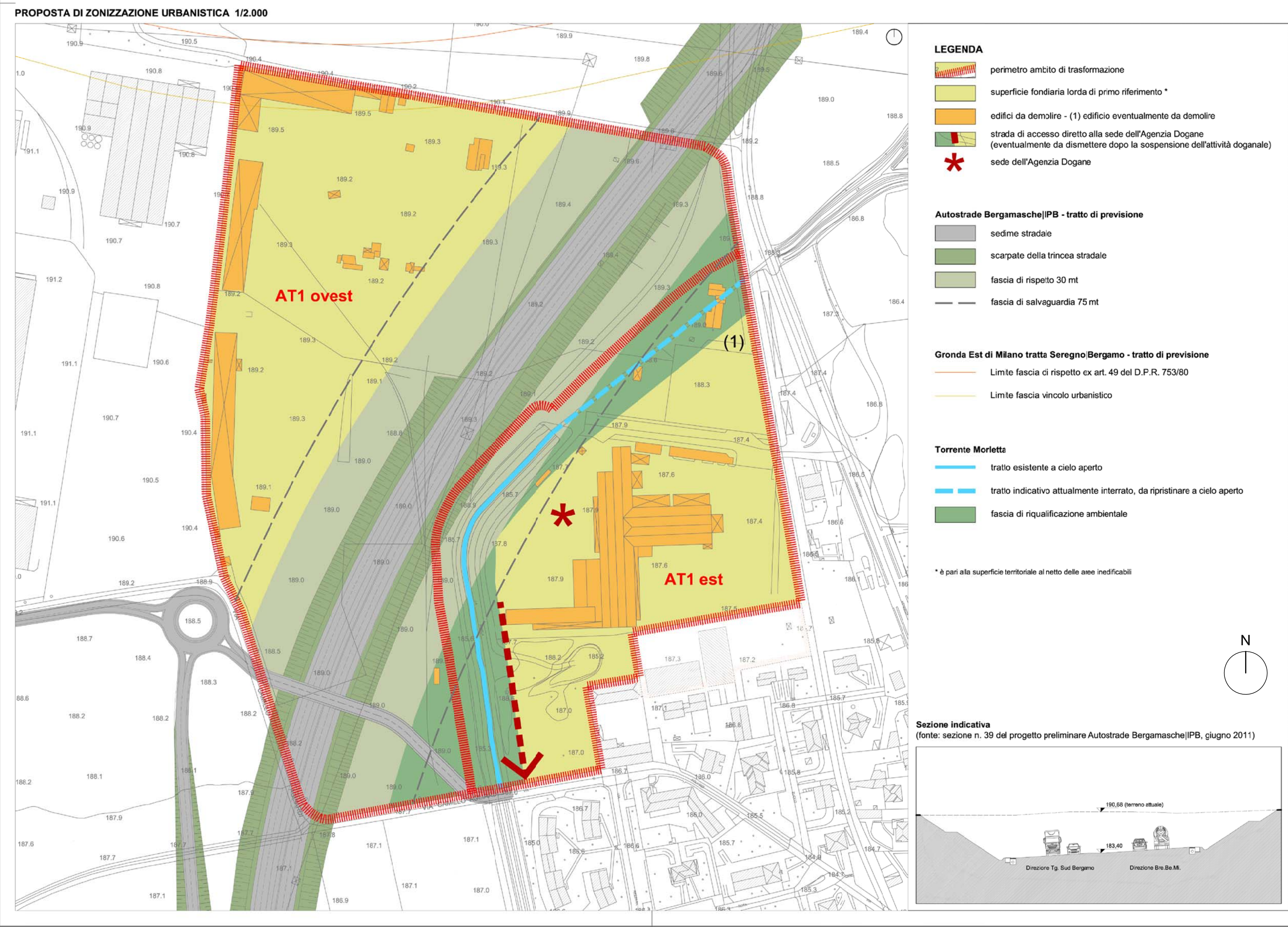
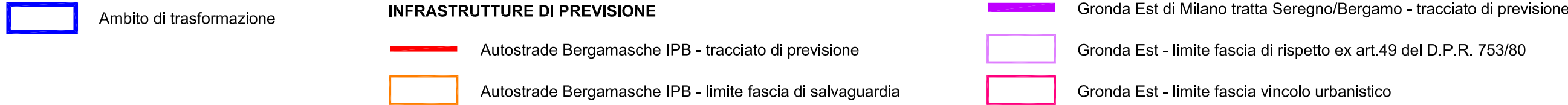
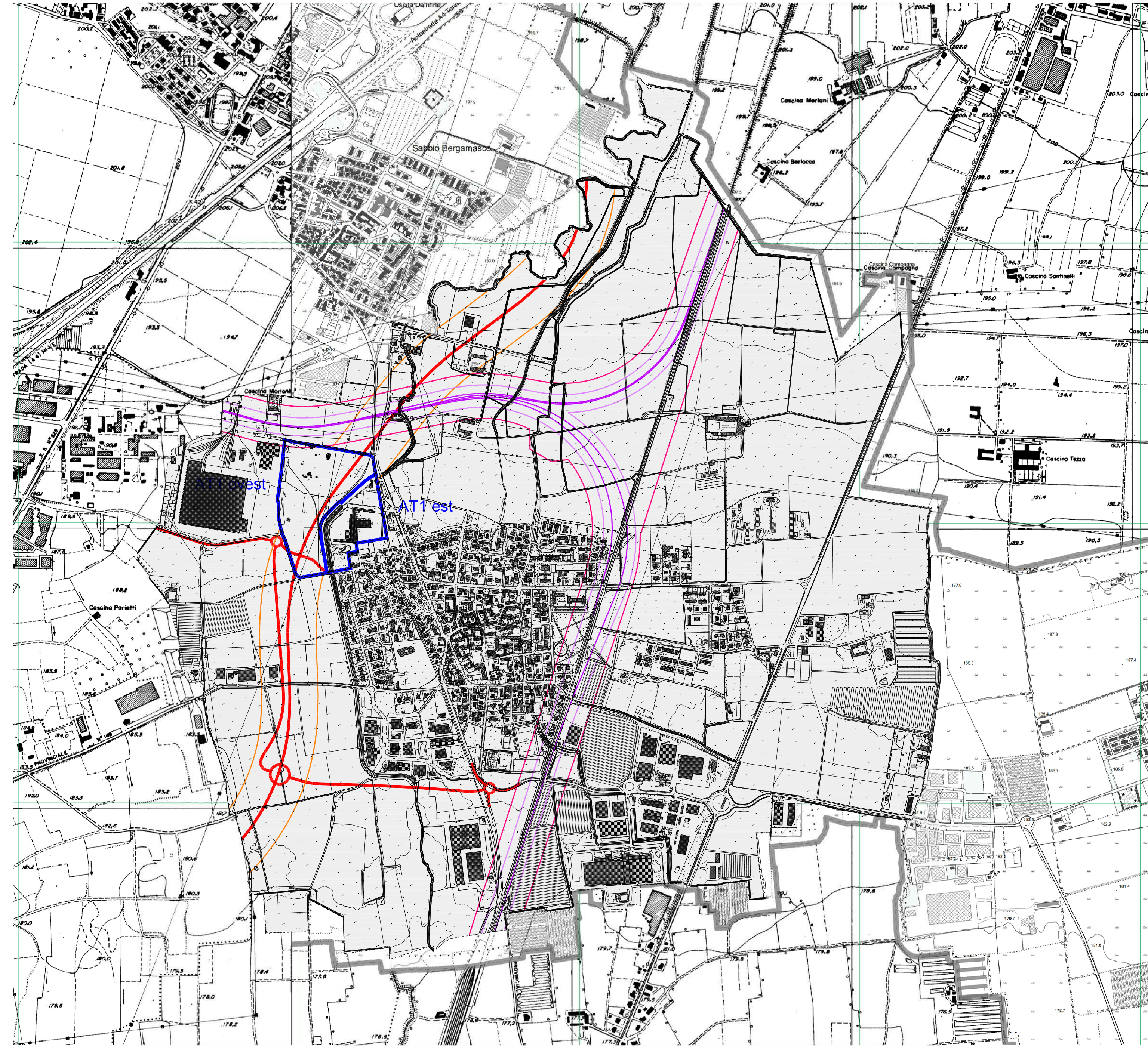




SUDDIVISIONE ATTUATIVA
sub-ambito AT1 est_ Morletta est
sub-ambito AT1 ovest_ Morletta ovest

OBIETTIVI DEL DOCUMENTO DI PIANO

L'ambito di trasformazione AT1_Morletta si prefigge la riqualificazione di un settore di Levate oggi interessato da una commissione funzionale e da una mediocre qualità del paesaggio urbano. Esso recepisce e rivede la previsione di un Piano di Lottizzazione produttivo, non attuato, e ribadisce la necessità di una progettazione unitaria del comparto, prevedendo una pluralità di destinazioni funzionali. Queste ultime sono allocate distintamente nei due sub-ambiti stabilibili dal piano in modo da evitare una non confacente sovrapposizione funzionale. La previsione di trasformazione e da vedersi come occasione di ridisegno e riqualificazione complessiva del margine ovest del territorio levatese, che non prescinda dalla riqualificazione al suo interno del torrente Morletta e dalla mitigazione ambientale della strada di interconnessione denominata Autostrade Bergamasche IPB.

INDIRIZZI FUNZIONALI

principali:
sistema della produzione: secondario/industriale e terziario/artigianale/direzionale/commerciale

secondari:
sistema della residenza e sistema dei servizi

CONDIZIONI ATTUATIVE DI BASE

Localizzazione degli edifici
Il nuovo comparto produttivo/residenziale dovrà avere un principio insediativo confacente agli obiettivi di riqualificazione urbana dei luoghi che il piano si prefigge di raggiungere. La superficie fondiaria in cui troveranno edificazione i volumi previsti si riferisce ad una previsione della superficie territoriale complessiva dell'AT. La dislocazione delle nuove edificazioni interessa sia il settore ovest di maggiore estensione, sia quello est. Il posizionamento e l'altezza degli edifici dovranno essere studiati in funzione dell'andamento del terreno, della presenza del corso del torrente Morletta, del tracciato dell'infrastruttura sovraordinata (ad oggi rappresentata graficamente con un tracciato indicativo, da confermare da parte degli Enti sovracomunali competenti) , del rapporto con le edificazioni contermini esistenti. La morfologia del nuovo insediamento dovrà possibilmente seguire i tracciati ordinatori deducibili dal tessuto edilizio e viario consolidato del contesto. Le volumetrie produttive dell'AT1 ovest potranno conformarsi in funzione del mantenimento/conversione della struttura del carro-ponte esistente.
E' ammesso il mantenimento dell'edificio uffici esistente (1), lato via Kennedy, purché non sia pregiudizievole per lo sviluppo del piano attuativo del comparto AT1-est. La SLP esistente, da accertare con rilievo architettonico aggiornato, andrà sottratta alle quantità produttive previste nell'AT1-est, per la parte di competenza della Proprietà Cobea Spa. Il mantenimento dell'edificio è subordinato all'obbligo di integrale bonifica delle esistenti coperture in cemento-amianto, incluse le tettoie/parcheggio su via Kennedy.

Qualità architettonica e edilizia
L'edificazione dell'AT dovrà esprimere un'alta qualità dell'architettura, che deve perciò riguardare sia disegno del piano attuativo complessivo (la composizione unitaria dei volumi, la loro dislocazione in funzione dei caratteri morfologici del contesto, il rapporto fra edifici e spazi aperti, etc.) sia il singolo "oggetto" architettonico. Nelle tipologie residenziali dovranno essere privilegiate tipologie che aggregino più unità abitative, ottimizzando l'uso della superficie fondiaria, consentendo di ricavare spazi aperti verdi privati e di relazione. La nuova edificazione residenziale e produttiva deve contraddistinguersi come esempio di buona pratica costruttiva, privilegiare l'uso di materiali e tecnologie di bioarchitettura e/o dal requisiti ecologicamente corretti. Il ricorso alle fonti rinnovabili e al contenimento energetico deve tendere obbligatoriamente al raggiungimento di un livello prestazionale di eccellenza, per il quale non sono applicabili gli incentivi volumetrici e le agevolazioni sul contributo di costruzione stabiliti dal PGT.
Nelle nuove volumetrie produttive non è ritenuto idoneo l'insediamento di attività classificate dalla vigente normativa come a rischio di incidente rilevante (RIR).
Sono consigliate soluzioni impiantistiche che prevedano sistemi di cogenerazione e il ricorso a fonti energetiche sostenibili e rinnovabili.

PRESCRIZIONI PER SERVIZI E AREE LIBERE

Servizi
All'interno dell'AT sono da prevedersi le aree da destinare a servizi (standard), in relazione alle destinazioni d'uso, alle quantità edificabili e ai parametri minimi del Piano dei Servizi. Indicazioni specifiche al proposito potranno essere precisate nei confronti preliminari fra A.C. e Privati per la definizione dei piani attuativi.

Aree libere
La progettazione unitaria del comparto dovrà essere particolarmente curata nel disegno dei bordi, soprattutto in relazione alle differenti zone funzionali, alla presenza del torrente Morletta, alla viabilità locale. La superficie ineditata deve essere considerata organicamente alle parti edificate, prevedendo parzialmente anche un uso pubblico confacente al luogo.

Aree Verdi
Le aree verdi devono essere caratterizzate da essenze arboree e arbustive riconducibili alle specie autoctone del PUS del Rio Morta e delle Rogge (si veda anche l'allegato alla relazione del Documento di Piano).

OPERE ASSOCIATE DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Riqualificazione del tratto del torrente Morletta
Indicativamente sono da prevedere la demolizione della copertura del tratto interrato del torrente, il ripristino delle sponde con interventi di ingegneria naturalistica, l'incremento della vegetazione autoctona esistente, il progressivo sfoltimento degli esemplari all'ocini, l'integrazione ad aree di fruizione pubblica - con eventuali attrezzature leggere per il gioco, la sosta, la ricreazione - e a percorsi ciclopedonali.
Qualora la rinaturalizzazione del tratto ora interrato del torrente fosse in contrasto con il mantenimento dell'edificio uffici, verranno valutate le ipotesi alternative in fase di attuazione del comparto in oggetto e dopo aver accertato l'esatta posizione del corso d'acqua tombinato.
In caso di rettifica dell'individuazione del tratto interrato del torrente Morletta e delle relative fasce di rispetto, a seguito di verifiche condotte dai Competenti Enti sovraordinati, i piani attuativi derivanti dall'AT1 dovranno riportare l'aggiornata situazione idrologica e vincolistica e adeguare di conseguenza la suddivisione dei sub-ambiti est e ovest.

Riduzione dell'impatto ambientale dell'infrastruttura Autostrade Bergamasche IPB
A lato del tracciato autostradale - se verrà confermata la sezione in trincea - dovrà essere realizzata una fascia verde alberata, interposta fra l'infrastruttura, il corso del torrente Morletta, le nuove edificazioni.

Bonifica ambientale
Preliminarmente alla realizzazione del Piano Attuativo dovranno essere eseguite idonee indagini sul terreno, da concordare con l'A.C./UTC, al fine di definire correttamente il piano di caratterizzazione finalizzato alla bonifica dell'area in oggetto.

Opere di mitigazione
A seguito del parere espresso da Regione Lombardia, la valutazione delle eventuali maggiori opere di mitigazione ambientale dovute alla differenziazione di destinazione d'uso previste dal PGT, dovrà tenere conto delle attività previste dal PRG, nonché delle funzioni e configurazioni planimetriche che l'attuazione dell'AT1 effettivamente preveda coerentemente alle indicazioni del Documento di Piano.

CONDIZIONI ATTUATIVE DEL SUB-AMBITO AT1 est

Sistema insediativo
L'attuazione del sub-ambito AT1-est può avvenire secondo una divisione in lotti separati corrispondenti a U.M.I. (unità minime d'intervento), in modo da consentire un'attuazione autonoma alle diverse Proprietà: tale modalità è inderogabilmente subordinata alla presentazione di un masterplan preliminare e di una convenzione da concordare fra tutte le Proprietà ed il Comune;
nel masterplan dovrà essere sviluppata una soluzione plani-volumetrica organica di tutto il sub-ambito e la divisione in varie U.M.I. non potrà in alcun modo andare a scapito del disegno unitario; nel rispetto delle indicazioni/prescrizioni della presente tavola, il progetto dovrà indicare la suddivisione di funzioni , quantità edificabili, opere di urbanizzazione e standard, opere di bonifica delle aree industriali, opere di riqualificazione del Morletta, opere di raccordo alla viabilità locale; l'attuazione delle U.M.I. potrà avvenire eventualmente in tempi differiti, purché nella convenzione e nel programma di attuazione venga chiaramente definita la cronologia di realizzazione;
gli oneri di redazione del masterplan saranno a carico delle Proprietà e nella fase di precisazione e definizione degli accordi fra le Proprietà il Comune potrà svolgere un ruolo di supervisione generale;
nel caso in cui le Proprietà non optassero per la modalità del masterplan , l'attuazione del sub-ambito seguirà la normale prassi che prevede la presentazione di un unitario piano attuativo o atto di programmazione negoziata a valenza territoriale, nel rispetto delle indicazioni/prescrizioni della presente tavola.

Rapporto con la viabilità locale
Fra le opere connesse all'attuazione del sub-ambito AT1-est dovrà essere prevista la realizzazione di una strada - a carico delle Proprietà coinvolte con riparto proporzionale - che consenta l'accesso alla sede dell'Agenzia Dogane direttamente da via Agliardi (come da indicazione di massima riportata nella proposta di zonizzazione). Tale strada potrà avere carattere provvisorio, o eventualmente essere mantenuta anche dopo la cessazione delle attività doganali: in quest'ultima ipotesi essa dovrà essere ad uso pubblico e integrata al disegno complessivo del comparto.

CONDIZIONI ATTUATIVE DEL SUB-AMBITO AT1 ovest

Sistema insediativo
L'attuazione del sub-ambito AT1-ovest prevede la presentazione di un unitario piano attuativo o atto di programmazione negoziata a valenza territoriale, nel rispetto delle indicazioni/prescrizioni della presente tavola;
data la particolare configurazione dell'area ed i vincoli sovraordinati presenti, è richiesta la presentazione di una proposta plani-volumetrica preliminare, in cui sia specificata la localizzazione e il dimensionamento degli edifici, nonché un'ipotesi di disegno delle aree esterne e delle sistemazioni a verde;
nella proposta dovrà essere incluso uno studio d'impatto visivo (modellazioni tridimensionali, rendering, fotomontaggi, etc.), con visuali da concordare con l'A.C., che includa anche le mitigazioni lungo la futura autostrada in recepimento di quanto previsto dal progetto preliminare (o definitivo) di quest'ultima;
l'ipotesi di mantenimento/conversione della struttura del 'carro-ponte' esistente dovrà essere verificata anche con gli Enti sovraordinati in base ai vincoli dettati dalla fascia di rispetto dell'autostrada;
la presentazione della proposta preliminare avverrà nella fase di negoziazione, nel corso della quale l'Amministrazione pubblica e la Proprietà si confronteranno per definire nel dettaglio tutti gli aspetti dimensionali/insediativi , nonché le opere di urbanizzazione e gli standard, in approfondimento alle previsioni del PGT.

Rapporto con la viabilità locale
L'accesso all'AT1-ovest dovrà avvenire dalla nuova bretella che collegherà Autostrade Bergamasche IPB alla ex S.S. 525 (rettifica parziale dell'attuale via Agliardi/via Osio Sopra). Fermo restando l'acquisizione dell'autorizzazione degli Enti sovraordinati competenti, il nuovo accesso dovrà possibilmente essere studiato come innesto diretto di una strada privata proveniente dall'AT1-ovest nella rotatoria prevista sulla predetta bretella.

CONDIZIONI ATTUATIVE PER ENTRAMBI ISUB-AMBITI

A seguito del parere espresso da Regione Lombardia sarà redatto uno studio del traffico che valuti gli scenari degli AT del Documento di Piano, il quale sarà a cura del Comune di Levate e integrato allo studio del traffico precedentemente svolto e approvato. La redazione sarà avviata successivamente all'approvazione del PGT e prima dell'attuazione dell'AT, vedrà coinvolti gli Operatori di questi ultimi e sarà oggetto di confronti con Provincia di Bergamo. Una volta analizzati e valutati correttamente gli scenari, ponderate le ripercussioni future sugli stessi in termini di traffico indotto dalle nuove trasformazioni, sentita la Provincia di Bergamo, potranno essere determinate le opere di eventuale adeguamento della rete viaria locale.

DESTINAZIONE D'USO	AT1 OVEST	AT1 EST	n. piani fuori terra
Destinazione d'uso	AT1 OVEST	AT1 EST	n. piani fuori terra
PRODUTTIVO	SI	NO	1/2
TERZIARIO	SI	SI	3
RESIDENZIALE	NO	SI	3

RIEPILOGO PREVISIONI PRG	
0) Superfici azionamento	
AT1 ovest	AT1 est
zona D5 = 68.301,91 mq (inclusa nel PL)	zona D1 = 22.217,43 mq
zona Vp = 9.210,70 mq (inclusa nel PL)	zona Vp = 5.351,75 mq (inclusa nel PL)
zona Vs = 11.759, 13 mq (inclusa nel PL)	zona Vs = 16.228,56 mq
strada di piano = 4.034,55 mq (inclusa nel PL)	zona As = 5.419,48 mq
	strada di piano = 1.726, 16 mq
NOTA: le superfici del PRG sono state dedotte dalla planimetria di azionamento e sono da ritenere indicative	
PREVISIONI PGT	
1) Superficie territoriale	
AT1 ovest	AT1 est
superficie territoriale: 93.816,43 mq	superficie territoriale: 46.137,02 mq
superficie territoriale totale AT1: 144.347,45 mq	
2) Superficie fondiaria lorda di primo riferimento (indicativa)	
AT1 ovest	AT1 est
superficie fondiaria 41.381,63 mq	superficie fondiaria 31.086,32 mq
3) Superficie inedificabile	
Fascia di rispetto Autostrade Bergamasche PB (fascia mt 30)	
AT1 ovest: 23.415,55 mq	AT1 est: 4.716,59 mq
Fascia di riqualificazione ambientale	
AT1 ovest: 3.356,47 mq	AT1 est: 9.816,34 mq
Sedime Autostrade Bergamasche PB, relative scarpate stradali e viabilità di raccordo	
AT1 ovest: 25.662,46 mq	AT1 est: 517,77 mq
4) SLP produttiva edificabile di primo riferimento	
AT1 ovest	AT1 est
SLP edificabile: 35.000 mq	SLP edificabile: 23.600 mq
5) Volume residenziale edificabile di primo riferimento	
AT1 ovest	AT1 est
	volume minimo 3.800 mc (SLP 1.400 mq)
7) Abitanti teorici previsti in base al volume residenziale	
numero abitanti = 3.800 mc : 100 mc/ab = 38 ab	

Descrizione dello stato attuale

L'area dell'ambito di trasformazione AT1 è composta da due settori distinti, suddivisi dal sedime del torrente Morletta: il sub-ambito AT1 ovest e il sub-ambito AT1 est. Il primo di questi si configura in gran parte come un'area industriale, ricadente nella zona D5 del PRG, adibita ad attività metalmeccaniche per la raccolta, lo stoccaggio e successiva lavorazione di materie secondarie. Il sub-ambito AT1 est è invece costituito da aree a destinazione differente: nella zona nord è presente un'area produttiva, ricadente nella zona D1 del PRG, in cui la porzione occupata da capannoni è parzialmente adibita a sede dell'Agenzia delle Dogane di Bergamo. A sud è collocata un'area verde inutilizzata, destinata dal PRG a VP-verde pubblico, mentre lungo il corso del Morletta le relative fasce di rispetto sono identificate dal PRG come zona VS-verde di salvaguardia.

Relazioni con il contesto

L'ambito appartiene al contesto di conurbazione industriale del settore nord-occidentale di Levate, è a contatto con la zona produttiva di Dalmine e Osio Sopra in cui - tra le altre - vi è un'industria a rischio di incidente rilevante (RIR). Nonostante il carattere produttivo-secondario l'area tuttavia si relaziona a sud con alcuni lotti agricoli di margine (non inclusi nel PUS) e, a sud-est, con i tessuti residenziali di espansione dell'abitato. Il bordo orientale è delimitato dal tracciato della ferrovia Tenaris-Dalmine e, in parte, dalla Via Kennedy.

Criticità e potenzialità

Il tratto del Morletta che attraversa l'ambito è stato artificialmente rettificato, canalizzato e parzialmente intubato, e oggi versa in scadenti condizioni di conservazione. Anche se il suo valore naturalistico è molto relativo, è tuttavia indispensabile prevederne la riqualificazione, anche al fine di garantire una valorizzazione implicita delle future funzioni residenziali e produttive che su di esso si affacceranno.
La previsione di un ambito di trasformazione, inoltre, permetterebbe di ridisegnare complessivamente un settore urbano oggi marginale e dequalificato, prevedendo anche adeguate fasce verdi compensative nei confronti della nuova arteria autostradale (ex IPB) il cui tracciato di previsione attraversa proprio l'ambito in esame.
In base a quanto indicato nell'elaborato tecnico del rischio di incidente rilevante (E-RIR) e in base alla normativa di cui al D.P.C.M 25 febbraio 2005, il comparto dell'AT1-ovest è interessato dalla "terza zona di attenzione" derivante dalle attività dell'Industria SIAD.

Vincoli e classi di fattibilità geologica e sismica

Lo studio della componente geologica, idrogeologica e sismica individua la fascia lungo il Morletta come ricadente nella classe di fattibilità 3: la restante parte dell'area ricade in gran parte nella classe 2b e, in parte minoritaria, nella classe 2a.

Classi di sensibilità paesistica

Date le caratteristiche di forte urbanizzazione e di parziale dequalificazione, gli studi sulla sensibilità paesistica affrontati con il PGT individuano l'area dell'AT1 fra le classi 1 (sensibilità molto bassa) e 2 (sensibilità bassa).

COMUNE DI LEVATE

Provincia di Bergamo

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

ADOZIONE VARIANTE 1 deliberazione del C.C. n. 34 del 22 novembre 2016
APPROVAZIONE VARIANTE 1 deliberazione del C.C. n. 18 del 8 giugno 2017

DOCUMENTO DI PIANO

VARIANTE 1

D.8

titolo Ambito di trasformazione AT-1 Morletta

scala 1:5.000

file 283 AT1 Morletta

data 8 giugno 2017

agg.

progetto urbanistico
Valutazione Ambientale Strategica

arch. Marco Tomasi
dott. Umberto Locati