

atu quindici

STAZIONE FERROVAIRIA—CALEOTTO

atu quindici: STAZIONE FERROVIARIA-CALEOTTO

INQUADRAMENTO ED OBIETTIVI

L'ambito è localizzato nel cuore della città, nel comparto sono presenti poli attrattori, (anche a valenza sovracomunale come il complesso Meridiana), funzioni pubbliche (sedi delle amministrazioni pubbliche, poli dell'istruzione secondaria superiore, etc.), il nodo infrastrutturale principale connesso al trasporto pubblico e privato. L'ambito è strategico per il futuro della città soprattutto in riferimento alle tematiche inerenti all'accessibilità (trasporti pubblici e privati) e alla ricucitura tra ambiti urbani diversi (in alcune parti di dimensioni dilatate) densi di centralità ma separati fisicamente dalla barriera ferroviaria. L'intervento prevede la riqualificazione di un'area anche di proprietà di Reti Ferroviarie Italiane (RFI) e del Comune di Lecco. Comprende l'attuale stazione ferroviaria, i fabbricati accessori, gli spazi utilizzati per attività di rimessaggio del materiale rotabile. Sono inoltre interessati: il piazzale antistante la stazione, parte degli uffici comunali, il parcheggio pubblico lungo la Via Sassi e il comparto del complesso Meridiana, (esito di un progetto unitario).

Il comparto costituisce parte fondamentale del Progetto urbanistico strategico Polo Caleotto - Arlenico: fucina della cultura e del lavoro, sia in riferimento alla propria collocazione spaziale sia per il ruolo insediativo e infrastrutturale che ricopre, ruolo di cerniera tra il sistema dei centri storici Lecco centro-Pescarenico (esteso dall'inciso ferroviario al lago) con l'areale urbano gravitante tra l'infrastruttura ferroviaria e il recente asse infrastrutturale sovracomunale: entrambi tessuti urbani dinamici, densi di trasformazioni urbane in atto, capaci di rinnovare il comparto urbano in chiave competitiva. Nel corso degli ultimi anni la città ha finalmente apprezzato le positive ricadute urbane-ambientali relative alla realizzazione di importanti collegamenti viabilistici a valenza territoriale (attraversamento Milano-Colico-Sondrio, Provinciale Valsassina). Sono in atto processi di riaggiustamento della rete, di ridisegno dei tessuti urbani e delle relazioni insediative-ambientali alla ricerca di un nuovo equilibrio. L'intento progettuale è principalmente quello della ricomposizione di un brano di città storicamente inciso dal tracciato della ferrovia- vera e propria separazione fisica- mediante una serie di interventi in grado di creare una nuova centralità e servizi oltre che migliorare le prestazioni funzionali dell'area ferroviaria. Da sottolineare la presenza del torrente Caldane quale emergenza e risorsa di carattere ambientale.

AMBITO 15.1

L'importanza strategica di questo ambito è legata, oltre alla centralità della localizzazione nell'impianto urbano, alla presenza/prossimità della Stazione ferroviaria e del Palazzo Bovara, sede attuale del Municipio. Il palazzo Bovara, realizzato nel corso della prima metà del 1800, su progetto dell'architetto

neoclassico Giuseppe Bovara, era destinato ad ospedale, dal 1900 diventò sede del tribunale e dal 1928 sede del Municipio. La qualificazione dell'intera area riguarda sia alcune porzioni edificate di scarsa qualità e/o degradate, con la rivisitazione delle funzioni insediabili (servizi, parcheggi, terziarie-commerciali) e la previsione di un doppio affaccio permeabile rispetto ai tessuti urbani contestuali (centro storico cittadino e servizi ferroviari/comparti oltre la cesura ferroviaria), sia gli spazi aperti che necessitano di una riprogettazione complessiva volta a garantire una pedonalizzazione agevole e sicura soprattutto in riferimento all'accessibilità, ai servizi e al cambio di modalità tra mezzi prevalentemente pubblici, di mobilità sostenibile: il treno, gli autobus extraurbani, il sistema del trasporto urbano, la rete dei percorsi ciclo-pedonali, i servizi agli utenti.

AMBITO 15.2

Ambito occupato da strutture ferroviarie localizzate in un ambito centrale e strategico per il riordino del comparto e più in generale per la prossimità fisica alla rete ferroviaria. La localizzazione dell'ambito rappresenta il punto nodale per qualificare e promuovere la connessione trasversale tra i due comparti separati dalla cesura ferroviaria, la implementazione e correlazione tra le due connessioni esistenti

di via Porta e via Balicco, collegando contesti urbani carichi di funzioni attrattive e di servizi, densi di flussi pedonali e di utenti del trasporto pubblico (es. studenti scuole superiori ed università). Sono previsti interventi volti alla rigenerazione urbana dell'intero ambito, attraverso operazioni di rinnovo edilizio e funzionale (servizi, terziario-commerciale).

Adeguati studi di fattibilità specialistici dovranno approfondire le potenzialità rispetto alla concentrazione nell'area stessa di linee del trasporto pubblico e di centri di interscambio modale. Sarà possibile in fase progettuale ampliare il comparto ad altre porzioni adiacenti qualora in disuso, in riferimento ai servizi ferroviari attualmente esistenti.

AMBITO 15.3

L'ambito è l'esito di un progetto di Recupero urbano degli anni '80 del secolo scorso, con finalità evidenti di realizzare un impianto architettonico dotato di visibilità e riconoscibilità rispetto ai tessuti urbani contestuali e più in generale alla città, quale elemento simbolico e contenitore di funzioni connesse all'allora nuova Provincia di Lecco. Non è stata realizzata una delle quattro torri che racchiudono la piazza centrale, prevista dal progetto originale. Le funzioni insediate ad oggi non comprendono sedi istituzionali-amministrative, rappresentative di funzioni eccellenti di rango sovracomunale correlate al capoluogo di Provincia, ma nel corso degli anni si è insediato e affermato un Centro Commerciale con presenza di grande/media strutture di vendita. Il completamento dell'attraversamento cittadino ha confermato la strategicità dell'ambito, nodo centrale alla città, appartenente ad una fascia urbana delineata tra i luoghi centrali storici (centro e Pescarenico) e di completamento novecentesco, il nastro ferroviario e il nuovo asse stradale ad alto scorrimento, non lontano dal nuovo Campus universitario. Le due reti infrastrutturali (stradale e ferroviaria) rappresentano delle barriere da "superare", ma al contempo offrono le maggiori opportunità di accessibilità, soprattutto di livello sovracomunale, rispetto al trasporto pubblico e privato, attraverso le stazioni ferroviarie e le uscite/ingressi dalla strada statale sulla principale arteria viabile lecchese. L'ambito può definirsi quale condensatore di "luoghi delle opportunità" per la città in chiave di competitività e d'immagine, ma al tempo stesso problematica complessa per gli effetti di congestionamento sul traffico locale, soprattutto in riferimento ai punti di intersezione dei flussi viabilistici e sulla verifica circa la disponibilità delle aree di sosta rispetto al carico potenzialmente indotto. La soluzione urbanistica per l'area prevede un progetto urbano nell'ottica di completare, riadattare e

implementare funzioni negli spazi urbani, del costruito e aperti, situati in uno dei centri nodali della città in evoluzione, caratterizzati da un impianto insediativo e da un disegno architettonico particolare (almeno per Lecco), che appaiono capaci di convergere l'immaginario collettivo verso i nuovi flussi dello sviluppo urbano. Planivolumetricamente la soluzione progettuale consiste nel completamento dell'impianto architettonico della "corte" della Meridiana.

MODALITA' DI INTERVENTO

Programma Integrato di Intervento/Project financing.

In ogni Programma Integrato di Intervento è prevista una superficie da destinare a servizi e attrezzature pubbliche pari almeno al 50% della SU ammessa.

TIPOLOGIA DELLE COSTRUZIONI

Edifici articolati ed unitari. Edifici a corte, in linea, a blocco, a torre, quest'ultimo per l'ambito 15.3. Caratteri principali e qualificanti: permeabilità rispetto ai tessuti urbani contestuali, anche attraverso corpi edificati a doppio affaccio, implementazione e integrazione alla rete delle percorribilità.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

In ogni Programma Integrato di Intervento è prevista una superficie da destinare a servizi e attrezzature pubbliche pari almeno al 50% della SU ammessa.

L'intervento complessivo dell'area è previsto tramite la procedura di uno o più progetti di Programma Integrato di Intervento la cui attivazione, limitatamente alle parti pubbliche, può essere prevista tramite Project financing. L'obiettivo principale delle trasformazioni dell'ambito è quello di garantire, parallelamente alla realizzazione di destinazioni compatibili ad uso privato, la dotazione di più servizi strategici per lo sviluppo dell'area centrale di Lecco, fulcro della mobilità e dell'accessibilità ai servizi generali alla città. L'intervento prevede anche di individuare e realizzare la nuova stazione di autocorriere urbane e extraurbane che unitamente alla stazione passeggeri costituisce un terminal di interscambio tra ferrovia, autolinee, e trasporto privato (dall'automobile alla bicicletta). Il terminal deve integrare le varie modalità di trasporto e rendere agevole l'interscambio minimizzando i tempi di rottura di carico attraverso l'attenta progettazione dei percorsi e dei servizi. Sono da prevedere l'autostazione, il parcheggio veicolare di interscambio, le aree attrezzate per il deposito e l'assistenza delle biciclette, parcheggi interrati a servizio delle attrezzature. L'intervento di trasformazione è caratterizzato da elevata complessità e da rilevanza territoriale. Le indagini e gli approfondimenti prescritti sotto il profilo geologico ed idrogeologico devono essere realizzati prima della progettazione in quanto propedeutici alla pianificazione dell'intervento e alla progettazione stessa, copia delle indagini effettuate e della relazione geologica di supporto deve essere consegnata, congiuntamente alla restante documentazione, in sede di presentazione di Piano. Il livello di dettaglio delle opere e degli interventi (fra cui anche le opere di urbanizzazione) deve considerare l'esistenza e quindi le eventuali necessità derivanti dalla presenza di reti tecnologiche elettriche, sorgenti a bassa frequenza, in considerazione della prossimità all'infrastruttura ferroviaria. Poiché l'ambito ricade in parte nella fascia di rispetto del pozzo pubblico si dovranno rispettare le limitazioni di cui all'art. 94 del D.Lgs 152/2006.

Ai fini dell'attuazione delle trasformazioni previste deve essere predisposto un masterplan generale degli interventi dell'intero ATU 15 sulla base dei contenuti del Documento di piano e della presente scheda, che evidenzia le ricadute pubbliche e le dotazioni territoriali, con particolare riferimento alla soluzione degli elementi di criticità esistenti e alla rete complessiva degli spazi pubblici di collegamento da integrarsi a

quella esistente. Per ogni intervento deve essere predisposta la verifica dell'impatto veicolare sulla viabilità esistente e realizzate le opere per l'adeguamento della rete e dei nodi al fine di supportarne i carichi indotti dall'intervento, soprattutto in funzione degli impatti dell'inserimento del punto di interscambio ferro-gomma.

Il progetto deve prevedere la ridefinizione urbanistica ed edilizia con la demolizione degli attuali manufatti incongrui con particolare riferimento alle infrastrutture di servizio ferroviario, facendosi carico di:

- ampliare e completare il superamento fisico e morfologico della cesura urbana dovuta al fascio dei binari ferroviari;
- creare un Polo intermodale concepito come infrastruttura legata al sistema urbano, in grado di garantire il cambio di modalità tra mezzi prevalentemente pubblici: il treno, gli autobus extraurbani, il sistema del trasporto urbano, anche con la realizzazione della stazione a doppio affaccio;
- riqualificare la Via Sassi e la piazza antistante la stazione ferroviaria che, se liberata dalla presenza delle corriere, possa recuperare riconoscibilità formale e un nuovo valore simbolico;
- realizzare un'adeguata offerta di funzioni commerciali, residenziali, terziarie e di servizi pubblici in grado di garantire una idonea *mixité* funzionale.

Il PII, nella sua completa realizzazione, prevede anche il completamento del progetto originario del complesso della Meridiana(4° torre) con destinazioni miste terziario/alberghiero e residenziale. E' possibile prevedere l'intera quota insediativa destinata ad attività ed attrezzature alberghiere (U7).

Per le aree ricadenti all'interno della fascia di rispetto di un pozzo ad uso idropotabile, nella realizzazione di edifici e strutture si dovranno rispettare i divieti e le limitazioni di cui all'art. 94 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. nonché quanto disposto dalla DGR n. 7/12693 del 10.04.2003. L'ambito interessa anche la zona di tutela assoluta del pozzo che deve essere salvaguardata e per quanto possibile in relazione agli interventi previsti adeguata alla normativa vigente in materia. Si ritiene necessario, in relazione alle strutture ferroviarie, prevedere l'effettuazione dell'indagine ambientale preliminare. Si raccomanda nella conduzione dell'indagine ambientale particolare attenzione affinché eventuali contaminazioni non vengano veicolate in falda. L'ambito ricade inoltre all'interno di fasce di rispetto di antenne per la telefonia mobile e pertanto dovranno essere previste le necessarie verifiche.

L'area ricade inoltre nella fascia di pertinenza acustica della ferrovia nonché di diverse fascia di pertinenza acustica stradale. L'ambito ricade parzialmente in classe di fattibilità geologica 2 e si rimanda a quanto definito dalle norme geologiche, sottolineando la necessità di eseguire gli approfondimenti opportuni prima della progettazione degli interventi. L'ambito risulta in piccola parte interessato dalla classe 4 per la presenza del corso d'acqua. L'ambito risulta inoltre parzialmente interessato dalla presenza del torrente Caldane e pertanto dovranno essere rispettati i divieti di in edificabilità stabiliti dalla vigente normativa in materia e dal reticolo idrico comunale.

CRITERI PER LA NEGOZIAZIONE PROGETTUALE E DI SOSTENIBILITA'

AMBITO 15.1

- realizzare stalli interrati e/o parcheggi interrati con funzionamento a rotazione/tempo/orari/costi, regolati da apposita convenzione;

- realizzare interventi di completamento del sistema delle piazze e degli spazi pubblici di collegamento con soluzioni e materiali pregiati, accessibili alle persone con ridotte capacità motorie;
- rendere fruibili gli spazi pubblici;
- prevedere soluzioni progettuali che rendano permeabili gli spazi del costruito e aperti, anche attraverso edifici dotati di doppio affaccio;
- promuovere un fronte di qualità ambientale ed estetica da e verso la ferrovia;
- prevedere porzioni significative di aree a verde e promuovere l'utilizzo, laddove possibile, di impianti vegetazionali;
- riqualificare e valorizzare le emergenze architettoniche, monumentali-archeologiche. L'intervento è subordinato ad una preventiva analisi delle emergenze archeologiche tramite uno studio approfondito condiviso dalla Soprintendenza ai Beni Archeologici.

AMBITO 15.2

- realizzare stalli interrati e/o parcheggi interrati con funzionamento a rotazione/tempo/orari/costi, regolati da apposita convenzione;
- realizzare interventi di completamento del sistema delle piazze e degli spazi pubblici di collegamento con soluzioni e materiali pregiati, accessibili alle persone con ridotte capacità motorie; in particolare qualificare e implementare il passaggio pedonale tra via Porta e via Balicco con un ulteriore collegamento, trasversale di attraversamento del fascio ferroviario all'altezza di piazza Sassi, verificando la fattibilità anche carraia;
- rendere fruibili gli spazi pubblici;
- prevedere soluzioni progettuali che rendano permeabili gli spazi del costruito e aperti, anche attraverso edifici dotati di doppio affaccio;
- promuovere un fronte di qualità ambientale ed estetica verso la ferrovia;
- prevedere porzioni significative di aree a verde e promuovere l'utilizzo, laddove possibile, di impianti vegetazionali.

AMBITO 15.3

- predisporre apposito studio sugli impatti veicolari relativamente alle funzioni insediate nell'ambito 15.3 e potenzialmente insediabili nell'intero ATU 15, con l'ausilio delle informazioni quantitative e relativa interpretazione, al fine di valutare le opere stradali necessarie (rotonde, allargamenti, svincoli, etc.) e le esigenze di aree a parcheggio ulteriori;
- predisporre una riprogettazione complessiva degli spazi aperti nell'ambito 15.3 con particolare attenzione alle seguenti componenti:
 - qualificazione e funzionalità del sistema degli spazi aperti pubblici e della rete degli spazi pubblici di collegamento con integrazioni rispetto alla rete esistente di prossimità (sia verso il centro/stazione ferroviaria/terminal trasporto pubblico, che verso i poli scolastici e universitari, villa Manzoni, c.so P.Sposi, etc.);
- aree e attrezzature del verde in porzioni significative;
- valutazione su una possibile ricollocazione dei parcheggi a raso per funzioni più consone alla centralità

localizzativa dell'area.

- realizzare servizi ed attrezzature pubbliche da prevedersi all'interno dell'ATU in ottemperanza alle normative del PdS.

SCENARIO INFRASTRUTTURAZIONE PUGSS

L'ambito è localizzato in quartiere LECCO CENTRO con accesso da VIA BALICCO/VIA SASSI.

Situazione attuale:

Area in parte edificata con prevalente vocazione terziario (Uffici comunali, Stazione Ferroviaria, edifici a servizio delle Ferrovie, ditta Sodai Italia Spa e Officine Trenitalia, edificio FerroHotel, centro commerciale "Le Meridiane").

Destinazione prevista:

Riqualificazione edilizia, demolizione e ricostruzione a prevalente vocazione residenziale, inserimento di nuovo edificio e riqualificazione urbana.

DATI PER L'INFRASTRUTTURAZIONE

Ambito inserito in zona servita da pubblica fognatura, dalla rete acquedottistica, gas e energia elettrica (via Balicco, via Sassi, Piazza Lega Lombarda, via Ferriera).

Nella posa delle condotte che interferiscono con linee ferroviarie dovranno essere adottate le prescrizioni del D.M. n. 2445 del 23/02/1971 "Norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto" e successive modificazioni tra cui il D.M. 10/08/2004.

Si sottolinea la presenza del POZZO COMUNE, posto in via Sassi, all'interno del cortile della sede Municipale, per il quale occorre rispettare sia la fascia di tutela che la fasce di rispetto, poiché posto all'interno dell'ambito (prevedendo la delimitazione della zona a tutela assoluta).

Le caratteristiche attuali dell'area e il progetto previsto richiedono un intervento infrastrutturale sulla rete di fognatura comunale di Corso Matteotti—via Balicco—via Carlo Porta:

- separazione rete mista comunale in Corso Matteotti,
 - realizzazione nuovo tracciato rete nere da via Balicco in direzione via Cavour (uso tracciato rete esistente sotto sedime ferroviario solo per acque meteoriche con scarico terminale n. 85 ed eliminazione sfioro n.42),
 - realizzazione rete meteoriche in via Balicco (per collegare i due tratti terminali),
 - verifica sfiori presenti in Torrente Caldane (altezza via pedonale Carlo Porta).
-

(...omissis...)

Art. 4 - Perequazione urbanistica, compensazione, incentivazione e trasferimento di diritti edificatori

La perequazione urbanistica, la compensazione, l'incentivazione ed il trasferimento dei diritti edificatori sono applicati, nel DP e nel PdR, secondo quanto previsto dal presente articolo.

4.1 - Perequazione urbanistica

I diritti edificatori assegnati alla superficie territoriale di ciascun ATU competono ai proprietari delle aree incluse nei relativi piani attuativi od atti di programmazione negoziata in proporzione alla superficie dei rispettivi terreni; identica ripartizione è effettuata per gli oneri derivanti dall'obbligo solidale di dotare l'insediamento di aree per servizi (mediante cessione gratuita o, se ammissibile, costituzione gratuita di servitù perpetua ad uso pubblico), di realizzare le relative opere e di rendere le ulteriori prestazioni convenute. I piani attuativi e gli atti di programmazione negoziata debbono essere corredati da specifico bilancio che definisca analiticamente l'attribuzione dei diritti edificatori e, a fronte degli stessi, degli oneri per la dotazione di aree e la realizzazione di opere e per le prestazioni convenute. Nel calcolo della SU spettante ai singoli lotti non si tiene conto della SU relativa ai fabbricati esistenti da demolire e da rilocalizzare altrove all'interno degli *ambiti di trasformazione*; per i fabbricati esistenti da conservare, la relativa SU viene detratta da quella complessivamente spettante all'intero ambito oggetto di piano attuativo, salvo quanto specificatamente indicato nelle schede d'ambito.

Il medesimo principio si applica anche nelle aree del PdR soggette a pianificazione attuativa.

4.2 - Compensazione

Nel Piano dei Servizi sono individuate, con apposita simbologia, le aree per servizi pubblici o infrastrutture pubbliche, non incluse negli ambiti o tra le aree soggetti a piani attuativi o ad atti di programmazione negoziata e necessarie per la realizzazione di opere di competenza comunale, la cui cessione al Comune -senza corrispettivo in denaro- può essere compensata, in sostituzione dell'indennità di espropriazione, con l'attribuzione di diritti edificatori a destinazione residenziale.

I diritti edificatori possono essere usati nelle aree del Piano delle Regole appositamente individuate sino a concorrenza delle specifiche quantità massime per essi previste e nel rispetto dei limiti complessivi insediabili a seguito di operazioni di compensazione. Al fine di disporre di una situazione aggiornata dei diritti edificatori attribuiti e del grado di esaurimento delle relative disponibilità, il Comune tiene ed aggiorna permanentemente apposito registro pubblico a disposizione presso l'ufficio tecnico comunale.

La cessione volontaria di aree a servizi a fronte dell'attribuzione di diritti edificatori è convenuta per atto pubblico al quale interviene anche il proprietario dei terreni o delle aree su cui, previa approvazione di specifica deliberazione di Giunta Comunale, potranno essere realizzati i diritti medesimi esprimendo al riguardo il proprio consenso. Ove però la cessione medesima avvenga in occasione dell'approvazione del di un piano attuativo nel quale è disciplinata la realizzazione dei relativi diritti edificatori, cessione ed attribuzione dei diritti saranno oggetto della medesima convenzione volta a regolare l'attuazione del piano. I piani attuativi nei quali è prevista la realizzazione anche di diritti edificatori debbono essere presentati anche dai proprietari delle aree cui sono attribuiti i diritti medesimi.

4.3 – (abrogato con Deliberazione C.C. n. 43/2014 di Controdeduzioni alle osservazioni e approvazione del Piano di Governo del Territorio)

4.4 - Trasferimento di volumi e di SU esistenti per la salvaguardia dei corpi idrici o per lo sviluppo delle attività

produttive e residenziali

Il Piano delle Regole, disciplinando gli interventi sul patrimonio consolidato esistente, può prevedere compensazioni a fini delocalizzativi in modo da favorire l'attuazione degli indirizzi stabiliti dallo Studio Geologico ed Idrogeologico del PGT nonché da disposizioni del vigente Regolamento di polizia idraulica per il reticolo idrico minore; tale compensazione avviene riconoscendo la possibilità di edificare altrove una SU pari a quella residenziale legittimamente esistente e applicati, nel DP e nel PdR, secondo quanto previsto dal presente articolo.

ricadente totalmente od almeno per i suoi 2/3 nella fascia di 10 metri dai corpi del Reticolo Idrico Minore oppure, in caso di fabbricati a destinazione produttiva, una SU pari ad un terzo del volume virtuale (ivi incluso quello dei volumi accessori) legittimamente esistente e ricadente totalmente od almeno per i suoi 2/3 nella fascia di 10 metri dai corpi del Reticolo Idrico Minore.

Detti trasferimenti di SU sono consentiti sulle aree specificamente previste dal PdR a condizione che:

- a) sia trasferita gratuitamente al Comune la proprietà dell'area di sedime e di pertinenza dell'immobile da dismettere;
- b) la demolizione dell'immobile e la realizzazione delle opere idrauliche eventualmente necessarie alla regimazione del corso d'acqua ed alla riqualificazione del sito siano assunte a carico del proprietario dell'immobile da rimuovere;
- c) che il proprietario del sito ove realizzare la SU trasferita sottoscriva convenzione con il Comune e con il proprietario interessato dal trasferimento per la disciplina del relativo insediamento in via autonoma o congiunta con quelli già eventualmente consentiti in sito.

4.5 - Incentivazione

Possono essere attribuiti incrementi della capacità edificatoria in funzione del raggiungimento di determinati obiettivi stabiliti dal PGT previa approvazione con apposita Delibera di Giunta Comunale della convenzione di riferimento.

Sono previste le seguenti forme di incentivazione.

L'utilizzo delle diverse forme di incentivazioni non può superare il limite massimo del 15% delle SU.

Incentivazione energetica

Tipo 1: negli ATU nei Piani attuativi e nei Permessi di costruire con convenzione le SU preassegnate possono essere incrementate a fronte dell'impegno a realizzare edilizia finalizzata al risparmio energetico così come definita dalla legislazione regionale, esclusivamente a seguito dell'attuazione dell'intervento di trasformazione previsto e nelle misure di cui al seguente schema:

- incremento del 10% della SU preassegnata o prevista, in caso di intervento in classe A+;
- incremento del 5% della SU preassegnata o prevista in caso di intervento in classe A.

Le superfici aggiuntive ai fini dell'incentivo energetico inerenti gli ATU i Piani Attuativi e i Permessi di costruire convenzionati sono ulteriori rispetto alla quota resa disponibile per l'ambito consolidato del PdR.

Tipo 2: il PGT al fine di promuovere la riduzione delle emissioni inquinanti con un utilizzo razionale dell'energia e delle risorse idriche nonché un utilizzo di fonti rinnovabili, per edifici ubicati in alcune zone specificamente individuate nell'ambito consolidato del PdR, rende disponibili una tantum complessivi m² 18000 di SU, da utilizzarsi esclusivamente in loco di intervento, quale incentivo a fronte della realizzazione di edilizia finalizzata al risparmio energetico così come definita dalla legislazione regionale. L'incentivo è corrisposto fino ad esaurimento della quota di SU resa disponibile. È cura del proponente all'atto della presentazione della pratica inerente l'intervento acquisire, presso gli uffici, tutte le informazioni necessarie riguardo la permanenza o l'esaurimento della disponibilità di tali superfici incrementali di incentivo. L'esaurimento di tali superfici di incentivo non dà adito ad alcun diritto in capo al richiedente/proprietario sulla loro disponibilità o utilizzo. L'intervento di riqualificazione energetica deve riguardare come minimo l'intero fabbricato. Non è ammissibile l'utilizzo dell'incentivo per interventi parziali o su determinate unità immobiliari che non comprendano l'intero corpo di fabbrica.

Il sistema dell'incentivazione energetica è previsto per gli interventi di ristrutturazione, sostituzione edilizia e

ampliamento, le modalità di utilizzo e suddivisione sono riportate nel Piano delle Regole.
Prevalgono e non si cumulano gli incentivi derivanti da eventuali normative nazionali e regionali (es. Piani casa).

Per le ristrutturazioni sostituzioni edilizie e gli ampliamenti valgono i seguenti incrementi:

- incremento del 10%, della SU esistente, in caso di intervento in classe A+;
- incremento del 7,5% della SU esistente, in caso di intervento in classe A;
- incremento del 5% della SU esistente in caso di intervento in classe B.

Tutti gli incrementi della SU dovranno essere garantiti da apposite certificazioni validate.

Incentivazione sociale

Negli ambiti di trasformazione del Documento di Piano a prevalente destinazione residenziale, è prevista una incentivazione fino ad un massimo del 10% della SU assegnata, in caso di impegno a realizzare alloggi da dedicare -per un tempo convenzionalmente concordato non inferiore a 20 anni- ad alloggi in locazione a canone concordato e calmierato da riservare a particolari categorie sociali per una percentuale non inferiore al 30% dell'intero insediamento, comprensivo della SU incrementale, ovvero in caso di impegno a realizzare alloggi in vendita a prezzo convenzionato e da riservare a particolari categorie sociali per una percentuale non inferiore al 30% dell'intero insediamento, comprensivo della SU incrementale.

Incentivazione qualitativa

Negli ambiti di trasformazione del Documento di Piano a prevalente destinazione diversa da quella residenziale, è prevista una incentivazione fino ad un massimo del 10% della SU preassegnata, in caso di impegno a realizzare opere di urbanizzazione secondaria situate anche all'esterno dell'ambito, ma riconosciute necessarie a far fronte all'integrale (e non solo a quota parte del) fabbisogno urbanizzativo indotto dall'insediamento, sempreché l'entità di tale specifico apporto abbia un costo stimato pari almeno al triplo del contributo di urbanizzazione dovuto in relazione alla SU incrementale a norma della deliberazione comunale per gli interventi non soggetti a piano attuativo. Detti interventi dovranno essere approvati preventivamente dall'Amministrazione Comunale e comunque riferiti ai contenuti delle necessità identificate dal Piano dei Servizi/Sottoservizi e compatibili con il Programma Triennale delle opere pubbliche.

Norme generali per tutte le incentivazioni previste:

Il PdR esplicita puntualmente, nel solo caso interventi che prevedano l'utilizzo di superfici derivanti da compensazione, un eventuale apposito diverso indice per l'altezza.

Gli incentivi sociali e qualitativi non sono tra di loro cumulabili.

La realizzazione delle SU oggetto di incentivazione è assoggettato a preventiva approvazione di apposita convenzione con l'Amministrazione che:

- A. definisca e motivi, la percentuale in concreto, applicata tenendo conto anche degli eventuali precedenti;
- B. descriva puntualmente le prestazioni oggetto delle obbligazioni prevedendo, a conclusione dell'intervento, la verifica e - se necessario - il collaudo delle opere e/o delle sistemazioni e della loro efficacia in ordine ai benefici perseguiti;
- C. contenga gli elementi essenziali del contratto di locazione o di vendita o, meglio, lo schema del contratto con indicazione delle particolari categorie sociali cui gli alloggi sono riservati e dei criteri di selezione delle richieste;
- D. contenga le certificazioni eventualmente previste nelle misure incentivanti;
- E. contenga e preveda le sanzioni, in caso di mancato conseguimento dei suddetti benefici o di mancato adempimento delle obbligazioni assunte, che a seconda dei casi può prevedere: la demolizione delle porzioni edificate con le SU incentivanti a cura e spese del proprietario o la cessione gratuita in proprietà al Comune con vincolo di destinazione ad attrezzature o servizi pubblici; versamenti economici pari al doppio del valore di mercato delle porzioni edificate con le SU incentivanti, anche nel caso di mancato rispetto delle condizioni locative o di vendita. Tutte le sanzioni devono prevedere inoltre l'eventuale conguaglio degli oneri dovuti;

F. identifichi puntualmente i parametri e le modalità di riutilizzo degli eventuali diritti edificatori derivanti dalla misura di incentivazione per interventi di ristrutturazione realizzata nel tessuto urbano consolidato oltre alla localizzazione delle aree su cui saranno utilizzate tali superfici aggiuntive.

(...omissis...)

NTAPR

(...omissis...)

14.1 Ambiti di trasformazione urbana ATU

Si tratta di ambiti individuati dal Documento di Piano, la cui realizzazione è ritenuta di particolare rilevanza entro un processo di trasformazione volto al mantenimento di un adeguato controllo e indirizzo della componente pubblica.

Denominazione degli Ambiti:

ATU 1 - Chiuso - area ex cava

ATU 2 - Pescarenico

ATU 3 - Torrente Caldone - Garabuso Bonacina

ATU 4 - Torrente Gerenzone - Laorca Pomedo

ATU 5 - Corso Martiri

ATU 6 - Rivabella

ATU 7 - Via Pergola

ATU 8 - Via Valsugana - Unicalce

ATU 9 - Arlenico

ATU 10 - Via Fiandra

ATU 11 - Torrente Bione - Belledo

ATU 12 - Cava Maggianico

ATU 13 - Logaglio

ATU 14 - Area San Nicolò - ex Faini

ATU 15 - Stazione Ferroviaria – Caleotto

ATU 16 - Caviate

Gli interventi e le trasformazioni negli ATU si attuano, obbligatoriamente, attraverso le soluzioni negoziali appartenenti agli strumenti della programmazione negoziata, pianificazione attuativa e convenzionata come espressamente previsto per ogni singolo ATU nel fascicolo SDATU.

Per ogni ambito è stata redatta un'apposita scheda contenuta nel fascicolo "SDATU" schede dispositive ambiti di trasformazione urbana, dove vengono riportati l'inquadramento, gli obiettivi, le modalità di intervento, le tipologie delle costruzioni, le prescrizioni particolari, i criteri per la negoziazione progettuale di sostenibilità, lo scenario infrastrutturazione PUGSS e i dati per l'infrastrutturazione, gli indici e parametri urbanistici ed edilizi, tavole planimetriche esplicative. Per quanto non contenuto nelle schede si farà riferimento a tutto il complesso dispositivo del PGT e delle normative vigenti in materia.

In assenza dello strumento di attuazione dell'ATU specificamente previsto saranno ammessi solo interventi di cui alle lettere a), b), e c) dell'art. 27 della l.r. 12/05. Per gli edifici produttivi esistenti alla data di adozione del presente PGT, sono ammessi oltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria gli interventi per l'adeguamento igienico sanitario e tecnologico e impiantistico, ambientale e/o connesso alle norme di sicurezza e all'abbattimento delle barriere architettoniche. Ad avvenuto completamento dei lavori attuativi non saranno ammessi interventi sostitutivi dell'esistente, saranno consentiti solo interventi di manutenzione e di risanamento conservativo. Nel rispetto di quanto specificatamente previsto dalle singole disposizioni degli strumenti attuativi (SU min e max e ammissibilità di singole destinazioni d'uso e non per gruppi omogenei), saranno ammessi cambi di destinazioni d'uso esclusivamente fra le destinazioni d'uso previste dall'ATU negli indici e parametri edilizi delle schede SDATU. Gli ATU devono prevedere la cessione gratuita di tutte le superfici per servizi (S) individuata dalle rispettive schede eventualmente integrata sino a raggiungere la dotazione conteggiata, come previsto dalle NTACM e dalla NTAPS sul carico insediativo previsto dal progetto attuativo. In tali aree non è ammessa la monetizzazione delle aree per servizi. Non è prevista monetizzazione all'interno degli Ambiti di Trasformazione Urbana.

(...omissis...)