



OGGETTO: PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO DI INIZIATIVA PRIVATA DENOMINATO "AREA EX PRODUTTIVA ABB" COMPATIBILE CON LO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE P.G.T. , AI SENSI DELL'ART. 92 C.1 E DELL'ART.14 DELLA L.R. 12/2005 E S.M.I..

**Delibera di Giunta Comunale n.162 del 29/10/2014 di Adozione del PII.
Esame e controdeduzione alle osservazioni pervenute.**

A seguito della pubblicazione della Delibera di Giunta Comunale n.162 del 29/10/2014, nel successivo periodo di deposito sono state protocollate le osservazioni di seguito indicate:

Data	Prot.	Soggetto Proponente	Codice
01/12/2014	44783	FIAB LODI - Ciclodi	A
02/12/2014	45040	ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI LODI	B
02/12/2014	45059	Capogruppo consiliare di SEL - Michela Sfondrini e Coordinatore circolo Sinistra Ecologia e Libertà di Lodi - Stefano Caserini	C

Nelle pagine che seguono, si procederà alla controdeduzione alle osservazioni formulate dai vari soggetti proponenti secondo tabelle di sintesi che ripropongono:

1. il "soggetto proponente";
2. l'"oggetto dell'osservazione", contenente la descrizione sintetica dell'osservazione formulata;
3. la "controdeduzione" formulata;
4. lo "stato di accoglimento", riportante l'esito della controdeduzione espressa mediante l'utilizzo di uno dei cinque giudizi sintetici di seguito specificati:

Esito	Descrizione
ACCOLTA	L'osservazione contribuisce positivamente alla definizione degli obiettivi del procedimento; viene integralmente accolta e comporta modifica della documentazione agli atti dell'Adozione.
PARZIALMENTE ACCOLTA	L'osservazione contribuisce positivamente alla definizione degli obiettivi del procedimento solo in parte; viene accolta parzialmente e comporta modifica, anche successiva, della documentazione agli atti di adozione.
NON ACCOLTA	L'osservazione contrasta con gli obiettivi del procedimento; non viene accolta e non comporta alcuna modifica della documentazione agli atti dell'adozione.
NON PERTINENTE	L'osservazione riguarda contenuti assolutamente estranei alla competenza del procedimento; non comporta alcuna modifica della documentazione agli atti di adozione.

GIA' PREVISTA	L'osservazione riguarda contenuti pertinenti ai disposti del procedimento. Essa trova risposta all'interno delle procedure di gestione Previste; può non comportare alcuna modifica della documentazione agli atti di adozione.
---------------	---

Soggetto Proponente “ FIAB LODI - Ciclodì ”	A
A 1. Stato di Accoglimento PARZIALMENTE ACCOLTA	
<p>Oggetto dell'osservazione: L'osservazione evidenzia la necessità di : garantire una sezione adeguata al percorso ciclabile di Viale Pavia, fra via General Griffini ed il sottopasso verso via Nino Dall'Oro. Pur se la larghezza minima di legge è di 2,50 mt, si chiede di considerare una maggiore ampiezza della pista in previsione di un aumento dei flussi lungo questa direttrice, che potrebbero aumentare con la riqualificazione del sottopasso. Chiede altresì di valutare la soluzione proposta dal progetto di massima predisposto dall'arch.Lorenzo Giorgio per conto dell'Ufficio Mobilità Ciclistica, che prevedeva di mantenere in questo tratto le due corsie separate, come in tutto il resto di viale Pavia, per evitare la congestione attualmente creata dal doppio senso davanti allo stadio;</p>	
<p>Controdeduzione: premesso che il PII riguarda un comparto definito all'interno del tessuto consolidato e pertanto gli interventi pubblici devono ricadere negli ambiti strettamente connessi al perimetro del medesimo, si precisa che: La pista ciclabile prevista in adozione in viale Pavia verrà portata ad un'ampiezza pari a 2,50 mt + un percorso pedonale adiacente; non è fattibile una riduzione dell'ampiezza del percorso pedonale a favore della pista ciclabile sino al raggiungimento di + di 2,50 mt. in quanto vi è la presenza di elementi di separazione costituiti da alberature ad alto fusto e pali della pubblica illuminazione. E' stata valutata l'ipotesi di una zona 30.</p>	
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione può essere accolta in merito all'ampiezza della pista ciclabile lungo viale Pavia come da elaborati grafici di recepimento Tavole di “Implementazione delle piste ciclabili controdeduzioni alle osservazioni del PII” Tav. C01-C02-C03</p>	
A 2. Stato di Accoglimento ACCOLTA	
<p>Oggetto dell'osservazione: L'osservazione evidenzia la necessità di : garantire una sezione adeguata al percorso ciclabile via Fascetti-via Lombardo per dare continuità alla pista di via Fascetti, al fine di realizzare un asse di collegamento del sottopasso con le scuole presenti in via Papa Giovanni XXIII;</p>	
<p>Controdeduzione: è stata valutata l'ipotesi di realizzare un tracciato lungo via Lombardo di ampiezza 2,50 mt per il proseguimento della pista ciclabile . I parcheggi esistenti lungo via Lombardo verranno ricollocati all'interno dell'area ex terminal Bus convertita in Parcheggio Pubblico in aggiunta all'attuale disponibilità.</p>	
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione può essere accolta e comporta modifiche agli elaborati adottati, come da elaborati grafici di recepimento Tavole di “Implementazione delle piste ciclabili controdeduzioni alle osservazioni del</p>	

PII" Tav. C01-C02-C03

A 3. Stato di Accoglimento **NON ACCOLTA**

Oggetto dell'osservazione:

L'osservazione evidenzia la necessità di :

mettere in sicurezza gli spostamenti in bicicletta su via S. Angelo, prevedendo spazi e corsie protette visti i flussi consistenti lungo la via che aumenteranno a seguito della realizzazione dell'intervento edilizio.

Controdeduzione:

Il PII prevede una pista ciclabile a servizio del comparto lungo via Fascetti, nel Parco, sino al collegamento del sottopasso lungo un tratto più protetto rispetto alla viabilità di scorrimento di via S. Angelo.

Il rispetto delle distanze tra edifici e dalla strada e l'intenzione di mantenere comunque un tessuto verde tra i fabbricati non consente ulteriori arretramenti dal perimetro dell'area di proprietà, non consentendo gli spazi per poter realizzare la pista ciclabile oggetto di osservazione. Si potrà valutare successivamente con l'A.C. e l'Associazione FIAB LODI la possibilità di riconversione del marciapiede di via S. Angelo lato opposto al comparto dell'area Ex ABB.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

A 4. Stato di Accoglimento **PARZIALMENTE ACCOLTA**

Oggetto dell'osservazione:

L'osservazione evidenzia la necessità di :

prevedere due percorsi ciclabili a lato della nuova strada che sarà costruita e taglierà l'area del PII, essendo una strada di nuova generazione, per legge deve essere dotata di piste ciclabili;

Controdeduzione:

Il PII riguarda un comparto definito all'interno del tessuto consolidato e la nuova strada si configura con un ruolo di distribuzione interna, mentre gli interventi pubblici proposti presentano un ruolo di ambito di quartiere e urbano (parco, sottopasso ferroviario ampliato , etc)

L'art.10 c.1 della legge 366/98 recita "Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E e F del C.2 dell'art.2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purchè realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli Enti Locali, salvo comprovati problemi di sicurezza" La nuova strada rientra nella casistica per cui si realizza una pista ciclabile, interna al Parco, adiacente i percorsi pedonali ed alla nuova strada . Tale pista ciclabile, in prosecuzione di via Fascetti, ricade per un tratto all'interno del parco, con tracciato e standard di sicurezza adeguati anche rispetto all'itinerario principale con cui si connette (via Pavia ed attraversamento ferroviario), risultando a servizio del comparto, oltre che del quartiere e della città.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione può essere accolta e comporta modifiche agli elaborati adottati, come da elaborati grafici di recepimento Tavole di "Implementazione delle piste ciclabili controdeduzioni alle osservazioni del PII" Tav. C01-C02-C03

A 5 . Stato di Accoglimento **NON ACCOLTA**

<p>Oggetto dell'osservazione: L'osservazione evidenzia la necessità di : spostare ed allargare l'area di manovra degli autoveicoli prevista in fondo a viale Pavia. Quest'ultima osservazione è mirata ad evitare l'intersezione dei flussi ciclabili della direttrice sottopasso -viale Fascetti con gli autoveicoli in manovra.</p>
<p>Controdeduzione: premesso che il PII riguarda un comparto definito all'interno del tessuto consolidato e pertanto gli interventi pubblici devono ricadere negli ambiti strettamente connessi al perimetro del medesimo, si precisa che la realizzazione della nuova strada comporta una deviazione del traffico veicolare di percorrenza all'interno del contesto urbano, relegando l'ultimo tratto di viale Pavia unicamente a servizio della Stazione Ferroviaria. Si è ipotizzata unicamente un'area di manovra per coloro che accompagnano gli utenti in Stazione senza necessità di sosta. Verrà predisposta opportuna segnaletica al fine di garantire l'integrazione tra il flusso ciclopedonale e le auto. Si precisa che l'ipotesi disegnata negli elaborati è indicativa, in fase progettazione esecutiva delle urbanizzazioni potrà essere rivalutata in termini dimensionali coinvolgendo anche ulteriori aree pubbliche.</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>

Soggetto Proponente “ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI LODI”	B
B 1. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA	
<p>Oggetto dell'osservazione a carattere generale: L'osservazione evidenzia: il PGT di Lodi prevede che il recupero del comparto D1 sia inquadrato in un Masterplan di iniziativa comunale. Si osserva l'opportunità di sottoporre il documento a futura consultazione pubblica.</p>	
<p>Controdeduzione: il Masterplan è stato approvato alla Giunta Comunale in data 29/10/2014 con deliberazione n.161 ritenendo già assolta la consultazione pubblica nelle fasi previste nel procedimento di adozione ed approvazione del P.G.T. in quanto le soluzioni prospettate nell'attuazione del comparto D1 non hanno modificato le indicazioni del P.G.T.</p>	
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>	
B 2. Stato di Accoglimento GIA' PREVISTA	
<p>Oggetto dell'osservazione a carattere generale: L'osservazione evidenzia: il PII è sostanzialmente finalizzato alla sola funzione residenziale, si chiede se le previsioni non debbano essere rivolte ad attività economiche e ad edilizia agevolata e convenzionata per obiettivi di maggiore integrazione sociale.</p>	
<p>Controdeduzione: l'intervento prevede già una pluralità di destinazioni con una quota pari a 728 mq. di slp per terziario. Vista l'elevata qualità progettuale e prestazionale degli edifici, come anche sottolineato dall'osservante,</p>	

non si è ritenuto perseguibile la scelta di destinare una quota ad edilizia agevolata e convenzionata in quanto i prezzi di futura vendita non sarebbero potuti rientrare nei suddetti valori di mercato che necessariamente devono essere calmierati.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

B 3. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA

Oggetto dell'osservazione a carattere generale:

L'osservazione evidenzia:

il PII propone un significativo incremento della dotazione del verde pubblico e non affronta le tematiche della zona (interscambio strada-rotai, nuovo manufatto di attraversamento ciclopedonale della ferrovia, connessione fra il centro storico ed espansione sud)

Controdeduzione:

il PII deve essere visto all'interno del Masterplan approvato che riguarda l'intero ambito D1. Il progetto complessivo affronta tutte le problematiche e criticità connesse alla presenza della Stazione Ferroviaria ed alla connettività con il centro storico e pone delle soluzioni progettuali la cui realizzazione è a carico di tutti i soggetti interessati dal perimetro del comparto. Ciò detto, l'attuazione dei sub-ambiti con la presentazione di differenti PII porterà al completamento del ridisegno dell'area con la creazione di nuovi parcheggi, la realizzazione del sottopasso ferroviario che troverà attuazione direttamente con l'esecuzione del presente PII, come indicato anche in convenzione, e la costituzione di un nuovo parco urbano.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

B 4. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA

Oggetto dell'osservazione a carattere generale:

L'osservazione evidenzia la necessità di :

approfondire l'aspetto relativo alla scarsa dotazione di parcheggi pubblici prevista dal PII e la scarsa attenzione per migliorare i collegamenti con la direttrice di via San Colombano, via S. Angelo e viale Giovanni XXIII che a detta dell'osservante rimarrebbero prive di idonee connessioni con il centro storico e la Stazione Ferroviaria

Controdeduzione:

il PII riguarda un comparto definito all'interno del tessuto consolidato e pertanto gli interventi pubblici devono ricadere negli ambiti strettamente connessi al perimetro del medesimo, si precisa che il Masterplan ha analizzato tutte le criticità sollevate dall'osservante prestandovi attenzione e proponendo delle risposte alla richiesta di parcheggi nonché allo studio della connettività di quartiere e con il centro storico. Le soluzioni prospettate sono la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario, la realizzazione di nuovi parcheggi sull'intero ambito D1 (che non devono essere assolti unicamente dal PII in oggetto) e di nuove piste ciclabili.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

B 5 . Stato di Accoglimento NON ACCOLTA

Oggetto dell'osservazione a carattere generale:

L'osservazione evidenzia la necessità di :

predisporre un progetto di maggior dettaglio per approfondire gli aspetti osservati in precedenza; di non procedere ad alienazioni di beni pubblici se non finalizzati ad obiettivi specifici ed indispensabili e che sia verificata la congruità delle monetizzazioni per la realizzazione dei parcheggi e del sottopasso ferroviario.

Controdeduzione:

gli elaborati di progetto sono adeguati ad un livello urbanistico quale è quello di cui si sta trattando e dettagliano gli aspetti degli interventi pubblici e le criticità sollevate in elaborati specifici proponendo soluzioni:

- Individuazione dei servizi urbani e territoriali - PII 02
- Individuazione delle reti di trasporto pubblico - accessibilità all'area - PII 03
- Verifica dei parcheggi pubblici - PII 20
- Opere pubbliche - PII 26
- Dettagli delle opere di urbanizzazione - PII 27
- Opere di interesse pubblico - parco urbano - PII 28
- Studio del Traffico

Il PII in oggetto non prevede alcuna ipotesi di alienazione di proprietà pubbliche; scelte già compiute dal CC in merito alla possibilità di alienare beni comunali (piani alienazioni già approvati) ubicati nelle vicinanze del PII in argomento non possono essere, in questa fase, elemento di osservazione.

Le monetizzazioni sono conformi alla normativa urbanistica vigente e contribuiranno, assieme allo standard di qualità ed a parte degli oneri di urbanizzazione alla realizzazione del sottopasso ferroviario ed all'incremento di parcheggi secondo le modalità definite negli atti di programmazione finanziaria ed in base alle fasi attuative previste nel masterplan.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

B 6 . Stato di Accoglimento ACCOLTA**Oggetto dell'osservazione a carattere specifico:**

L'osservazione evidenzia la necessità di :

allargamento della via Lombardo per inserire una pista ciclabile e dei parcheggi

Controdeduzione:

è stata valutata l'ipotesi di realizzare un tracciato lungo via Lombardo di ampiezza 2,50 mt per il proseguimento della pista ciclabile.

I parcheggi esistenti lungo via Lombardo verranno ricollocati all'interno dell'area ex terminal Bus (convertita in Parcheggio pubblico) ed in aggiunta all'attuale disponibilità.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione può essere accolta e comporta modifiche agli elaborati adottati, come da elaborati grafici di recepimento Tavole di "Implementazione delle piste ciclabili controdeduzioni alle osservazioni del PII" Tav. C01-C02-C03

B 7 . Stato di Accoglimento GIA' PREVISTA**Oggetto dell'osservazione a carattere specifico:**

L'osservazione evidenzia la necessità di :

ricalibratura di via Fascetti: aumentare l'ampiezza dei marciapiedi ed inserire una pista ciclabile in sede propria

<p>Controdeduzione: il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, con il tratto di via Fascetti a doppio senso di marcia ed un marciapiede pedonale lato nuove edificazioni.</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione è già prevista pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>
<p>B 8 . Stato di Accoglimento NON ACCOLTA</p>
<p>Oggetto dell'osservazione a carattere specifico: L'osservazione evidenzia la necessità di : introdurre un collegamento ciclo-pedonale pubblico fra via S. Angelo e via Fascetti all'interno del verde privato</p>
<p>Controdeduzione: Il rispetto delle distanze tra edifici e dalla strada e la volontà di mantenere comunque un tessuto verde tra i fabbricati non consente ulteriori arretramenti dal perimetro dell'area di proprietà, non consentendo gli spazi per poter realizzare la pista ciclabile lungo via S. Angelo. Il verde privato attualmente previsto è aperto al pubblico ma con la possibilità di poterlo chiudere pertanto sono stati previsti unicamente dei percorsi pedonali. A fronte di una nuova pista ciclabile in via Fascetti direttamente collegata al sottopasso ferroviario, una ulteriore pista parallela a poca distanza sarebbe stata poco giustificata.</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione non è accolta e pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>
<p>B 9 . Stato di Accoglimento NON ACCOLTA</p>
<p>Oggetto dell'osservazione a carattere specifico: L'osservazione evidenzia la necessità di : valutare una differente soluzione rispetto allo spazio di manovra previsto al termine di viale Pavia, nei pressi della Stazione Ferroviaria in quanto si prospetta una congestione della viabilità compresi i mezzi pubblici.</p>
<p>Controdeduzione: il tratto di viale Pavia vicino alla stazione non svolgerà più la funzione di tratto viario di connessione urbana, assolto dalla nuova strada, ma sarà unicamente a servizio dell'accesso ai parcheggi nel primo tratto e nella parte terminale come fermata veloce nei pressi della Stazione Ferroviaria. I mezzi pubblici percorreranno la nuova viabilità e non più questo tratto di viale Pavia. Verrà predisposta opportuna segnaletica di divieto di sosta. Si precisa che l'ipotesi disegnata negli elaborati è indicativa; in fase di progettazione esecutiva delle urbanizzazioni potrà essere rivalutata in termini dimensionali coinvolgendo anche ulteriori aree pubbliche.</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>
<p>B 10 . Stato di Accoglimento ACCOLTA</p>
<p>Oggetto dell'osservazione a carattere specifico: Verifica dell'idoneità delle reti fognarie e del manufatto della Roggia Cotta Baggia</p>

<p>Controdeduzione: quanto osservato è comunque già previsto nel procedimento. E' stato richiesto il parere all'Ente Gestore delle reti fognarie in data 03/11/2014 prot.n.41026. Non sono pervenute prescrizioni ed osservazioni. In fase di attuazione degli interventi, l'Attuatore dovrà adottare tutti gli accorgimenti necessari a garantire e conservare le attuali funzionalità del manufatto della Roggia Cotta Baggia. Il progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione dovrà dare atto di tali aspetti e prevedere specifica relazione specialistica riguardante l'idoneità dei recapiti delle fognature a servizio del nuovo insediamento.</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L' osservazione è accolta dando atto che quanto osservato era già previsto nel procedimento di attuazione del piano; non comporta modifiche agli elaborati adottati, ma sarà oggetto di approfondimenti progettuali in fase esecutiva.</p>
<p>B 11. Stato di Accoglimento GIA' PREVISTA</p>
<p>Oggetto dell'osservazione a carattere specifico: Controllo puntuale delle fasi preliminari all'approvazione del piano di bonifica e dell'esecuzione dell'intervento conseguente.</p>
<p>Controdeduzione: il PII prevede l'obbligo (in convenzione) prima della sua attuazione dell'approvazione del Piano di Bonifica e della realizzazione delle conseguenti opere.</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L' osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>
<p>B 12. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA</p>
<p>Oggetto dell'osservazione a carattere specifico: le previsioni previste all'art.4 della convenzione sembrano lasciare margine a modifiche sostanziali al progetto</p>
<p>Controdeduzione: le indicazioni contenute all'art.4 della convenzione elencano le varianti al PII che non costituiscono "variante essenziale" come peraltro definito dall'art.14 c.12 della L.R.12/05 e s.m.i. e che possono essere attuate senza preventiva approvazione di variante urbanistica al programma integrato di intervento. Necessiteranno invece di preventiva variante urbanistica le variazioni relative modifiche dei parametri urbanistici, modifica della consistenza del PII ed alterazioni dei contenuti della convenzione.</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L' osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>
<p>B 13. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA</p>
<p>Oggetto dell'osservazione a carattere specifico: si chiede un cronoprogramma per l'attuazione del PII, con la suddivisione in lotti indipendenti e completi</p>
<p>Controdeduzione: Il cronoprogramma e le modalità di attuazione sono disciplinati dalla convenzione urbanistica attuativa unita ai documenti allegati alla delibera di G.C.n.162 del 29/10/14</p>

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:
L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

Soggetto Proponente “Capogruppo consiliare di SEL - Michela Sfondrini e Coordinatore circolo Sinistra Ecologia e Libertà di Lodi - Stefano Caserini”	C
C 1 . Stato di Accoglimento NON ACCOLTA	

Oggetto dell'osservazione:
Il percorso di adozione del PII evidenzia un deficit di partecipazione sia verso la cittadinanza che verso il Consiglio Comunale.
Dettagli dell'osservazione presentata, prot. n. 45059, del 02.12.2014.

Controdeduzione:
il PGT di Lodi prevede che il recupero del comparto D1 sia inquadrato in un Masterplan di iniziativa comunale. Il Masterplan è stato approvato dalla Giunta Comunale (quale organo competente) in data 29/10/2014 con deliberazione n.161 ritenendo già assolta la consultazione pubblica nelle fasi previste nel procedimento di adozione ed approvazione del P.G.T. in quanto le soluzioni prospettate nell'attuazione del comparto D1 non hanno modificato le indicazioni del P.G.T.. La Legge Regionale 12/05 e s.m.i. all'art.14 c.1 recita che "I piani attuativi e loro varianti, conformi alle previsioni degli atti di PGT, sono adottati dal CC, nei comuni sino a 15.000 abitanti, ovvero dalla Giunta Comunale nei restanti comuni", all'art.92 c.1 cita altresì " I programmi integrati di intervento sono approvati con la procedura di cui all'art.14.."; pertanto per quanto suindicato si ritiene il percorso adottato conforme alla normativa vigente.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:
L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

C 2. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA

Oggetto dell'osservazione:
Il PII adottato modifica in sostanza le previsioni urbanistiche del PGT, introducendo la possibilità di realizzare una media superficie di vendita commerciale.
Infatti, nella convenzione del PII ex ABB il Comune riconosce all'operatore privato la possibilità di realizzazione di una media struttura commerciale di vendita senza ottenere nulla in cambio in termini di interessi pubblici generali.

Controdeduzione:
la convenzione citata indica che è ammessa la possibilità di insediare una media struttura di vendita, ma in Variante al PII stesso. Non è pertanto realizzabile un insediamento commerciale di MSV senza la preventiva riattivazione di un nuovo iter finalizzato a variare il Programma Integrato di Intervento. Come indicato anche nell'osservazione, non sono ammesse le grandi strutture di vendita, ma si individua la possibilità, in conformità ai disposti del Documento di Piano, di valutare l'ipotesi di insediare un'attività commerciale di media struttura di vendita. Per dare attuazione a tale eventualità sarà necessario riattivare il percorso di concertazione con l'A.C. e sarà necessaria una preventiva variante al PII. Il PII in adozione prevede oltre al residenziale unicamente la realizzazione di terziario per una quota pari a 728 mq di slp.
Permangono gli obiettivi di Piano di valorizzazione ed incentivazione dell'esercizio di vicinato.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:
L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

C 3. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA

<p>Oggetto dell'osservazione: La trasformazione urbanistica produce un aggravio delle dotazioni di standard urbanistici dell'area. Dettagli dell'osservazione presentata, prot. n. 45059, del 02.12.2014.</p>
<p>Controdeduzione: il PII in esame soddisfa le prescrizioni di standard e cessioni previste dal Documento di Piano e dal Piano dei Servizi. Si precisa che vi è una sostanziale differenza tra il parametro relativo alle cessioni pari al 50% della St e gli standard/servizi che sono pari al 100% della SLP; il primo si riferisce alla superficie territoriale (aree) ed il secondo alla superficie lorda di pavimento (quantità costruibili). Vi è da aggiungere che le cessioni riguardano tutte le superfici cedute: viabilità, parcheggi, verde etc.; mentre gli standard/servizi si riferiscono unicamente al verde pubblico, alle aree attrezzate ed ai parcheggi. Vista la precisazione sul valore della superficie territoriale si specifica che le Norme di PGT prevedono di utilizzare come riferimento la quantità individuata catastalmente, risultante da atti ufficiali. La documentazione allegata alla delibera di adozione del PII esplicita nel dettaglio le modalità di calcolo di cessioni e standard dovuti.</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>
<p>C 4 . Stato di Accoglimento NON ACCOLTA</p>
<p>Oggetto dell'osservazione: L'accessibilità alla stazione ferroviaria non è stata adeguatamente considerata. Il progetto sembra non considerare le necessità di interscambio con la stazione. La proposta prevede la chiusura di via Fascetti e quindi la fine di viale Pavia in un "cul de sac", con uno spazio di manovra per i veicoli di 14x14m, in prossimità dell'uscita del sottopasso ciclopedonale (di fronte al cinema Fanfulla). Si tratta di un'area troppo piccola in quanto la manovra di inversione ad U può essere ostacolata da poche auto in sosta, e resa impossibile per un pulmino o un furgone, che pure potranno imboccare viale Pavia. Il PII ABB dovrebbe aiutare ad affrontare le problematiche che una stazione nel centro città pone sul piano urbanistico e viabilistico, tenendo conto il possibile aumento dell'attività della stazione ferroviaria in direzione di una mobilità più sostenibile o per l'avvio di una sede dell'Università di Milano nel Territorio Comunale. La posizione dell'area di manovra è davanti all'uscita del sottopasso, generando problemi per la sicurezza degli utenti deboli della stazione (pedoni, ciclisti e disabili), in particolare negli orari di punta quando si sovrappongono e si intensificano i flussi. L'ampliamento dell'area per il carico/scarico delle persone, la realizzazione di una rotonda e di parcheggi di brevissima durata ad esclusivo servizio dei movimenti da/verso la stazione, deve essere prevista in una zona diversa da quella ora indicata come "area di manovra", in modo da non ostacolare i flussi di pedoni e biciclette diretti dal sottopasso della ferrovia e dall'uscita della stazione, verso via Fascetti.</p>
<p>Controdeduzione: il tratto di viale Pavia vicino alla stazione non svolgerà più la funzione di tratto viario di connessione urbana, assolto dalla nuova strada, ma sarà unicamente a servizio dell'accesso ai parcheggi nel primo tratto e nella parte terminale come fermata veloce nei pressi della Stazione Ferroviaria. I mezzi pubblici percorreranno la nuova viabilità e non più questo tratto di viale Pavia. Per quanto indicato, si ritiene che con una opportuna segnaletica e la separazione dei percorsi pedonali e ciclabili dalla viabilità ordinaria sarà garantita la sicurezza di tutti i soggetti che usufruiranno del nuovo sottopasso ferroviario.</p>

<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>
<p>C 5 . Stato di Accoglimento GIA' PREVISTA</p>
<p>Oggetto dell'osservazione: Necessità di un impegno formale alla realizzazione del sottopasso di viale Pavia.</p>
<p>Controdeduzione: come indicato anche nell'osservazione la convenzione già prevede l'impegno di finalizzare le risorse dello standard di qualità alla realizzazione del sottopasso ferroviario , viste le modalità di versamento strettamente legate all'iter di progettazione, approvazione ed esecuzione del progetto di realizzazione del sottopasso, non è necessaria altra formalizzazione dell'impegno.</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>
<p>C 6. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA</p>
<p>Oggetto dell'osservazione: La trasformazione urbanistica produce un aggravio per la sosta nella zona, sia per le nuove residenze, sia per quella legata all'interscambio pendolare per la stazione ferroviaria. Dettagli nell'osservazione presentata, prot. n. 45059, del 02.12.2014.</p>
<p>Controdeduzione: il PII in adozione assolve alle prescrizioni del PGT vigente riferite ai parcheggi dovuti: Parcheggi da Piano dei Servizi: Residenziale 1 posto auto ogni 60 mq di slp Terziario 1 posto auto ogni 35 mq di slp Res. Verifica: $23.493,00/60 = n.392$ posti => 5.292,00 mq. Terz.. Verifica: $728/35 = n.21$ posti => 283,50 mq. Tot . posti auto = n.413 = mq. 5.575,50 mq. Posti auto da progetto: Tot. n.204 Posti auto monetizzati: Tot n.209 Complessivo n.413 = n.413 - verificato Gli insediamenti residenziali dovranno inoltre garantire due posti auto per alloggio da reperire nell'area fondiaria. Si ritengono quindi assolte le esigenze derivanti dai nuovi abitanti insediati tenendo conto anche di quanto realizzato e quanto monetizzato. La situazione esistente ha 65 posti auto pubblici + una quota "provvisoria" di 82 posti su area privata in comodato d'uso (scaduta), che potrebbero venire meno per altre destinazioni dell'area da parte della proprietà. Di contro, l'attuazione del PII garantisce 204 posti immediati e 209 da realizzare (genera le risorse per realizzarli) per un totale di 413 posti auto. Il PII in adozione è un sub-comparto dell'ambito D1 e non può assolvere completamente a quanto previsto dall'intero comparto, tenuto conto della priorità dell'amministrazione di prevedere l'ampliamento del parco esistente e di ampliare il sottopasso ferroviario. Il Masterplan organizza le necessità dell'intero ambito e consente un'attuazione di tali necessità in base alle priorità dell'A.C., alle risorse generate dalle singole trasformazioni ed al momento in cui tali trasformazioni verranno attivate..</p>
<p>Modalità di recepimento ed elaborati da modificare: L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.</p>

C 7. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA

Oggetto dell'osservazione:

Mobilità ciclistica.

Al contrario di quanto prevede il Masterplan "Obiettivo pubblico principale del PII in corso di definizione dovrà essere l'ampliamento del Parco di via Fascetti, sulla base delle previsioni del Piano dei Servizi (PdS), unitamente alla ridefinizione e potenziamento del sistema della mobilità ciclo-pedonale". È innegabile il beneficio che darà l'allargamento del sottopasso ciclopedonale della ferrovia, ma non sono previsti altri interventi per la mobilità ciclistica, che sono indispensabili per raggiungere l'obiettivo del Masterplan, e che dovrebbero prevedere in particolare di:

- allargare la ciclabile di viale Pavia, molto trafficata, nel tratto da via General Griffini al Cinema Fanfulla;
- prevedere la continuazione della pista ciclabile di via Fascetti in via Lombardo, in modo da realizzare un asse ciclabile per gli studenti e gli insegnanti che dal centro vanno verso il polo scolastico di via Giovanni XXIII;
- realizzare piste o corsie ciclabili su via Sant'Angelo classificata come direttrice locale internazionale del Piano Urbano della Mobilità, che non a caso prevede su questa strada la realizzazione di un percorso ciclabile;
- prevedere percorsi ciclabili a lato della nuova strada progettata nel PII, che prevedendo circa 65 parcheggi a spina di pesce, su entrambi i lati, sarà pericolosa per i ciclisti.

Controdeduzione:

il PII in adozione è un sub-comparto del comparto D1 e pertanto assolve solo in parte (la parte di competenza) alle indicazioni contenute nel Masterplan (che riguarda l'ambito complessivo), consentendo l'attuazione di investimenti e realizzazioni importanti come la riqualificazione del sottopasso ferroviario e la pista ciclabile di via Fascetti, l'ampliamento del parco. Il rispetto delle distanze tra edifici e dalla strada e l'idea di mantenere comunque un tessuto verde tra i fabbricati, non consente ulteriori arretramenti dal perimetro dell'area di proprietà, non consentendo ulteriori spazi per poter realizzare la pista ciclabile lungo via S. Angelo mentre è stata accolta l'osservazione relativa alla realizzazione della pista ciclabile lungo via Lombardo.

L'ambito D1 ed il sub-comparto Ex ABB, riguardano un perimetro ben definito all'interno del tessuto consolidato e pertanto gli interventi pubblici devono ricadere negli ambiti strettamente connessi al perimetro del medesimo. Si precisa che il Masterplan ha analizzato tutte le criticità sollevate dall'osservante prestandovi attenzione e proponendo delle risposte alla richiesta di parcheggi nonché allo studio della connettività di quartiere e con il centro storico che il PII in oggetto ha proporzionalmente recepito.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione non può essere accolta nei contenuti generali anche se parte delle osservazioni sono state accolte in controdeduzioni specifiche.

C 8. Stato di Accoglimento GIA' PREVISTA

Oggetto dell'osservazione:

Il programma della realizzazione del PII ex ABB adottato penalizza l'interesse pubblico perché rimanda la realizzazione delle attrezzature pubbliche alle fasi finali dell'intervento.

Controdeduzione:

Le ricadute pubbliche dell'intervento sono disciplinate temporalmente dalla convenzione attuativa. L'interesse pubblico è pienamente garantito dagli impegni e dalle obbligazioni convenzionali assunte dai soggetti attuatori che assicurano la disciplina di attuazione delle dotazioni territoriali

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

C 9. Stato di Accoglimento NON ACCOLTA

Oggetto dell'osservazione:

Assenza dei criteri di determinazione degli importi delle monetizzazioni stabiliti nella Convenzione Urbanistica sottoscritta dalle parti.

Il PII approvato prevede una monetizzazione delle aree a standard piuttosto consistente, cioè la corresponsione da parte dell'Operatore privato all'Amministrazione Comunale di un importo alternativo alla cessione di aree dovute dalle norme urbanistiche e dalle regole del PGT vigente. *"Le monetizzazioni, dovute a fronte del mancato reperimento delle aree a standard previste dalla normativa urbanistica vigente (PGT), ammonta a: € 1.583.688,00 ottenuto calcolando un valore unitario di 114,00 €/mq"* (cfr. premessa, punto d., pag. 3 della Convenzione per l'attuazione del Programma Integrato di Intervento relativo al sub-ambito di trasformazione "EX-ABB" (D1)).

La possibilità di ricorrere alla monetizzazione è prevista per la Regione Lombardia, dell'articolo 46, comma 2, lettera a), ultimo periodo, della Legge Regionale n. 12 del 2005, che ne disciplina i criteri.

La norma infatti recita: *"...qualora l'acquisizione di tali aree non risulti possibile o non sia ritenuta opportuna dal Comune in relazione alla loro estensione, conformazione o localizzazione, ovvero in relazione ai programmi comunali di intervento, la convenzione può prevedere, in alternativa totale o parziale della cessione, che all'atto della stipulazione i soggetti obbligati rispondano al Comune una somma commisurata all'utilità economica conseguita per effetto della mancata cessione e comunque non inferiore al costo dell'acquisizione di altre aree"*.

La Convenzione Urbanistica stabilisce di procedere alla monetizzazione (decisione peraltro che non deve essere totalmente discrezionale, come precisa l'art. 46 della L.R. 12/2005) ma i criteri per quantificare i relativi importi sono ben delineati e si sottraggono anch'essi alla discrezionalità che non sia di natura tecnica e di valutazione economica. Infatti la norma prevede che:

- La somma debba essere commisurata all'utilità economica conseguita per effetto della mancata cessione;
- La somma comunque non debba essere inferiore al costo dell'acquisizione di aree simili a quelle non cedute.

La seconda condizione si configura come norma di chiusura (questo il significato della parola "comunque"), nel senso che essa trova applicazione solo nell'eventualità che l'applicazione del primo criterio dia un risultato non sufficiente a soddisfare il secondo.

Le somme della monetizzazione devono essere determinate volta per volta, con atto di cognizione tecnica da parte dell'Amministrazione Comunale, su base peritale, secondo il criterio principale enunciato del vantaggio economico conseguito dal richiedente per effetto della mancata cessione.

Si evidenzia che nella documentazione che compone il PII ex ABB non vi è alcun atto di natura tecnica che abbia fissato il valore economico attribuito alle aree non cedute.

Controdeduzione:

i valori della monetizzazione derivano da una stima redatta in occasione della valutazione delle aree edificabili previste dal PGT ai fini IMU approvata con delibera di Giunta Comunale n.70 del 29/03/2010 e confermata sino ad oggi con provvedimenti successivi, che si è basata sulla valorizzazione per trasformazione delle aree sulla base degli indici e parametri previsti dalle schede degli ambiti di trasformazione previsti dal Documento di Piano.

Pertanto il valore indicato in convenzione non è discrezionale.

Modalità di recepimento ed elaborati da modificare:

L'osservazione non può essere accolta pertanto non comporta modifiche agli elaborati adottati.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Binda Ing. Michela

IL DIRIGENTE

Ligi Ing. Giovanni