



COMUNE DI RANICA

Via Gavazzeni,1 - 24020 Ranica
PROVINCIA DI BERGAMO
Codice Fiscale 00330380163

ORIGINALE

N. 5 del 09/02/2018

Codice Comune 10182

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: ESAME PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO RELATIVA ALL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE DENOMINATO "AT2 EX ZOPFI" PRESENTATA IN DATA 31.05.2017.

Il giorno 09/02/2018, alle ore 20:45 Sala delle Adunanze, in prima convocazione ordinaria, in seduta pubblica, osservate tutte le formalità prescritte dal T.U.E.L. 18.08.2000, n. 267 e dello Statuto Comunale vigente sono stati oggi convocati in seduta i componenti del CONSIGLIO COMUNALE.

All'appello risultano:

Cognome e Nome	Pre.	Cognome e Nome	Pre.	Cognome e Nome	Pre.
VERGANI MARIAGRAZIA	S	ROTINI VINICIO	S	COVELLI ANGELO	S
ROGGERI LIDIA	S	TRIBBIA MARGHERITA	S		
TAGLIONE GIOVANNA	N	VECCHI ALESSANDRO	N		
TARTAGLIA GLORIA	S	FUMAGALLI GIOVANNI	S		
BERETTA CARLO	S	BERTINO GIOVANNI	S		
VIROTTA PAOLO	S	ROTINI GIOVANNI	S		

Totale Presenti **11**

Totali Assenti **2**

È presente l'assessore esterno: PELLEGRINI FULVIO GIUSEPPE

Partecipa il SEGRETARIO GENERALE - dott.ssa VITALE MARIA -, che provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il SINDACO - VERGANI MARIAGRAZIA - assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra sopraindicato.

COMUNE DI RANICA

PROVINCIA DI BERGAMO

Allegato alla delibera di Consiglio Comunale

n. 5 del 09/02/2018

OGGETTO: ESAME PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO RELATIVA ALL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE DENOMINATO "AT2 EX ZOPFI" PRESENTATA IN DATA 31.05.2017.

CERTIFICATO DI REGOLARITA' TECNICA

ART. 49 DEL T.U.E.L. 18.08.2000, N. 267 e successive modificazioni ed integrazioni

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Il sottoscritto Responsabile di Settore - Settore 3 - Pianificazione e Gestione del Territorio - certifica l'effettivo svolgimento dell'istruttoria sull'argomento della proposta di deliberazione indicata in oggetto e che segue ed esprime parere

PARERE FAVOREVOLE

Il Responsabile di Settore
Settore 3 - Pianificazione e Gestione del Territorio

ARMELLINI SILVANO

Ranica, li 27/01/2018

OGGETTO:

ESAME PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO RELATIVA ALL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE DENOMINATO "AT2 EX ZOPFI" PRESENTATA IN DATA 31.05.2017.

Il Sindaco – Presidente introduce brevemente l'argomento; quindi passa la parola all'Ass. Beretta.

L'Ass. Beretta, ottenuta la parola, legge dapprima una relazione introduttiva e successivamente un proprio emendamento alla proposta di deliberazione depositata agli atti del Consiglio che rispettivamente sub lettera A) e B) si allegano alla presente per formarne parte integrante e sostanziale.

Conclusa la relazione dell'Ass. Beretta, il Sindaco dichiara aperta la discussione.

Il Consigliere Covelli (Ranica Nuova) dichiara che, vista la proposta di deliberazione, riteneva la questione chiusa e anche in modo positivo; in proposito ricostruisce l'iter ricordando che, dopo una prima presentazione avvenuta nel 2016, nel maggio del 2017, per rispettare il termine previsto dalla legge regionale, la proprietà ha presentato un piano, a suo dire discutibile, che, essendo in variante al PGT, avrebbe dovuto essere respinto subito; aggiunge che il piano è stato esaminato dalla Commissione Governo del territorio che all'unanimità ha chiesto dei chiarimenti. Quindi chiede la lettura della proposta di deliberazione depositata agli atti del Consiglio comprensiva dell'emendamento presentato dall'Ass. Beretta.

Il Cons. Fumagalli (Progetto Comune) propone di rinviare la discussione per approfondimenti in seguito alla presentazione dell'esposto al Sindaco da parte dei progettisti della società proponente.

Il Cons. Rotini G. (Progetto Comune), fa presente quanto segue: nella prima seduta, la Commissione Governo del territorio si è limitata ad esaminare la relazione istruttoria dell'Arch. Armellini e ad esprimersi a favore della stessa, senza approfondire l'esame del Piano; nella seconda seduta la Commissione Governo del territorio ha esaminato la stessa relazione istruttoria esaminata nella prima seduta integrata; il progetto, considerato il suo peso, lo ha esaminato velocemente però non essendo tecnico esperto come l'Arch. Armellini, in Commissione qualcosa ha visto e qualcosa ha reputato di dire ma non è andato più in là perché lo stava esaminando dal punto di vista tecnico; riferisce che dopo avere ricevuto copia dell'esposto dei progettisti, ha provveduto a esaminarlo, impiegandoci tre ore, e a fare delle verifiche dalle quali a suo dire risulta che non è tutto oro quello che luccica né dalla parte dell'Amministrazione né dalla parte del Committente per cui essendo cose complicatissime, chiede di soprassedere per opportuni approfondimenti. Sostenuto che sarebbe facile dire no e che l'esposto è stato trattato dall'Assessore Beretta in due righe con le quali lo stesso è dichiarato irricevibile senza dire nulla di particolare, evidenzia l'assenza di fretta per cui propone di rinviare l'argomento considerato che nell'esposto ci sono delle cose condivisibili e che alcune richieste dell'amministrazione sono a limite e un po' "pelose" quale "posizione dei portici" "indicativa" che non significa che non si fanno ma che si sposteranno mezzo metro a destra o a sinistra. Chiede, quindi, al capogruppo di maggioranza, Cons. Rotini Vinicio, di stare attenti alle decisioni che si prendono.

Il Cons. Rotini V. (maggioranza), premesso che già dal 2007 Proposta per Ranica ha manifestato la volontà di acquisire il parco agricolo al più presto, chiede al Cons. Rotini G., quale tecnico che ha studiato il piano, quando il proponente cederà il parco agricolo al Comune, ricordandogli che la richiesta dell'Amministrazione è alla firma della convenzione.

Il Cons. Rotini G. risponde che nello schema di convenzione la cessione del parco non è prevista subito. Alla replica del Cons. Rotini V. che una proposta del genere dal punto di vista politico è inaccettabile, dichiara che personalmente ritiene di dovere esaminare il piano prima dal punto di vista tecnico e solo successivamente dal punto di vista politico. Chiede, quindi, se si può discutere l'esposto anziché dichiararlo semplicisticamente irricevibile.

Il Cons. Rotini V. controreplica che l'Amministrazione vuole subito il parco agricolo, per cui se la proprietà non si impegna a cederlo subito il piano non può essere approvato.

Concluso l'intervento del Cons. Rotini V., l'Ass. Beretta legge proposta di deliberazione in oggetto integrata con il suo emendamento.

Il Cons. Covelli ringrazia l'Ass. Beretta. Quindi, sostenuto che sarebbe stato opportuno sottoporre qualsiasi modifica alla proposta di delibera alla Commissione Governo del territorio, mancanza che a suo dire costituisce un peccato veniale, dichiara di condividere la proposta letta dall'Ass. Beretta di respingere

il piano sostenendo che il Comune di Ranica merita qualcosa di diverso anche perché il piano risalente al 2009, con la collaborazione dei proprietari, andrebbe adeguato alle nuove esigenze. Auspica che con la revisione del PGT non avvenga lo scorporo dell'area agricola. Quindi riassume che la sua idea è sospendere per portare la proposta in commissione altrimenti se si intende decidere questa sera approvare la bocciatura del piano.

L'Ass. Beretta replica, a proposito della revisione della pianificazione generale, che gli studi che stanno andando avanti in Commissione Gestione Territorio sono solo ragionamenti iniziali. Comunica, quindi, che nell'assemblea pubblica del 15 febbraio p.v. verranno resi pubblici i criteri ai quali la Commissione si atterrà. Quanto alla richiesta del Cons. Rotini G., ricorda che il Piano in oggetto è stato esaminato attentamente dalla Commissione Governo del Territorio sia la prima volta, quando la documentazione era incompleta, sia la seconda volta quando la documentazione era completa anche se non concertata con l'amministrazione. Aggiunge che rispetto ai contenuti e alle valutazioni essenziali del piano, quale la questione relativa alla cessione immediata del parco agricolo non è cambiato nulla nel senso che i contenuti dell'esposto dei tecnici della proponente sono ininfluenti rispetto alla globalità del piano e alle valutazioni critiche sullo stesso.

Il Cons. Rotini G replica che l'esposto presentato al Sindaco lo ha aiutato a capire meglio il contenuto del piano, dimostrandogli che non è tutto oro quello che luce. Ritenendo che non rinviando l'argomento si rischia di spaccare il capello in due, ribadisce la richiesta di sospendere la decisione non vedendo peraltro l'urgenza di decidere questa sera.

L'Ass. Beretta replica che con l' intervento del Cons. Rotini G. viene sminuito il suo lavoro e quello dell'Arch. Armellini che in Commissione lo hanno illustrato ampiamente, anche nei suoi punti critici, punti critici che ci sono ancora adesso, considerato che l'esposto non elimina tali criticità. Conclude, quindi, sostenendo che l'argomento non va rinviato.

Il Cons. Rotini V., evidenziato che essendo presente come amministratore comunale e non come tecnico, questa sera deve fidarsi del parere espresso dal tecnico, nella relazione istruttoria, e dalla Commissione Governo del territorio, chiede al Cons. Rotini G. quale è il suo punto di vista politico e cosa cambierebbe, dal punto di vista politico, il rinvio di un mese dell'argomento.

Il Cons. Bertino (Progetto Comune), replicando al Cons. Rotini V., dichiara che il pensiero del suo gruppo dal punto di vista politico è noto, tuttavia dovendo questa sera discutere su un piano non prettamente politico ma tecnico (cioè se il piano sia ricevibile dal punto di vista tecnico), preferirebbe un rinvio per dare una risposta tecnica all'esposto, riesaminandolo in Commissione Governo del territorio per la tranquillità di tutti. Quindi, fatto presente che dal punto di vista politico in sede di revisione del PGT bisognerà rivedere le previsioni urbanistiche, ribadisce la proposta di rinvio per dare risposta tecnica all'esposto.

Il Sindaco dichiara che anche solo la mancata previsione in convenzione della cessione immediata del parco rende il piano inaccettabile. Aggiunge che nonostante i ripetuti incontri, le posizioni della proprietà non sono cambiate.

Il Cons. Rotini G. asserisce che avrebbe preferito una replica puntuale.

Il Cons. Covelli, ricordato di averne già messo in dubbio la legittimità non essendo aderente al PGT vigente, conferma le sue critiche al piano presentato che a suo dire non va bene in più punti. Quindi, sostenuto che la sostanza è ciò che hanno deciso le Commissioni, dichiara di non essere d'accordo con la proposta del gruppo consiliare Progetto Comune di rinviare l'argomento.

L'Ass. Beretta legge il verbale della seduta di giugno della Commissione Governo del Territorio, dal quale risulta la richiesta di cessione immediata del parco agricolo, richiesta che non ha avuto alcun riscontro positivo dal proponente.

Il Cons. Fumagalli chiede se è possibile rinviare l'argomento di alcune settimane.

Il Sindaco, evidenziato che la cessione immediata del parco agricolo è una pregiudiziale, chiede al Cons. Fumagalli cosa pensa di ottenere rinviando di qualche settimana la trattazione dell'argomento in oggetto.

Il Cons. Fumagalli dichiara che il suo gruppo intende essere cauto.

L'Ass. Beretta chiede al Cons. Rotini G. se approfondendo l'argomento sulla base dell'esposto si è reso conto che alcune eccezioni sollevate dall'Arch. Armellini, quale lo spostamento della slp, soprattutto se ciò può dare adito all'aumento di commerciale, non sono cose di poco conto.

Il Cons. Rotini V. aggiunge che nessuno impedisce alla proprietà di costruire come da previsione del PGT. Ribadisce, infine, che per l'amministrazione è fondamentale ottenere subito il parco agricolo.

Il Cons. Rotini G., evidenziato che allo stato attuale qualsiasi piano dovrebbe essere presentato in variante al PGT, sostiene che sarebbe possibile dare una risposta tecnica all'esposto. Quindi, anticipa la propria astensione dal voto sostenendo che politicamente l'amministrazione ha tirato troppo da una parte.

L'Ass. Beretta replica evidenziando che il Cons. Rotini G. si sta contraddicendo con quanto detto in Commissione Governo del territorio.

Il Cons. Rotini G. replica che in Commissione ha contestato alcune norme delle NTA che erano a totale favore della proprietà.

L'Ass. Beretta ribadisce che l'esposto presentato dai progettisti non ha cambiato il Piano che è ancora quello presentato in Commissione per cui le criticità che c'erano ci sono ancora tutte.

Il Cons. Fumagalli, premesso che il suo gruppo è contro il Piano come in passato, evidenzia che la preoccupazione è dare una risposta tecnica all'esposto per cui ribadisce la proposta di rinviare la trattazione ad un prossimo Consiglio Comunale, per dare la possibilità al tecnico di esaminare l'esposto e controdedurre.

L'Ass. Beretta dichiara che l'istruttoria è stata chiusa e che l'esposto è tardivo.

Il Cons. Fumagalli si chiede se non è opportuno rinviare la trattazione.

L'Ass. Beretta ribadisce che quanto sollevato dall'esposto è ininfluenza rispetto alle criticità emerse in Commissione gestione del territorio e nella istruttoria del Responsabile del procedimento.

Il Cons. Covelli, fatto presente che il rappresentante del suo gruppo in seno alla Commissione Governo del territorio è favorevole a bocciare il piano, chiede di mettere ai voti la proposta di deliberazione deposita agli atti del Consiglio con gli emendamenti proposti dall'Ass. Beretta.

Il Cons. Fumagalli ribadisce la proposta di rinviare di 15 giorni.

Il Sindaco pone ai voti la proposta di rinviare l'argomento di 15 giorni. Il Consiglio Comunale, con voti favorevoli n. 3 (Bertino, Fumagalli e Rotini G.), contrari 7, astenuti n. 1 (Covelli perché non ha valore), respinge la proposta del cons. Fumagalli di rinviare l'argomento di 15 giorni.

Il Cons. Rotini V. ringrazia Sindaco ed Assessore per il tempo dedicato a spiegare e a condividere il piano. Conclude anticipando il voto favorevole alla proposta di respingere il piano.

Conclusa la discussione, il Sindaco pone ai voti l'approvazione della proposta di deliberazione letta dall'Ass. Beretta.

Il Consiglio Comunale, con voti favorevoli 10, contrari nessuno, astenuti 1 (Rotini G.), espressi per alzata di mano, approva la proposta di deliberazione di seguito riportata.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che:

- il Comune di Ranica è dotato di Piano di Governo del Territorio adottato con la deliberazione consiliare n. 18 del 10.06.2011 ed approvato con le deliberazioni consiliari 6 del 24.01.2012 e n. 29 del 17.07.2012;
- Il PGT è entrato in vigore in data 06.02.2013, a seguito della pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia;

- Il Documento di Piano, che compone il PGT, prevede l'ambito di trasformazione urbanistica denominato "AT2 ex Zopfi";
- Le previsioni del Documento di Piano, che costituiscono elemento vincolante relativamente a obiettivi generali, principi insediativi, indirizzi per il progetto dei servizi, prescrizioni specifiche, rinviano agli obiettivi, contenuti e prescrizioni del programma integrato di intervento approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 del 20.11.2009;

PREMESSO altresì che:

- In data 31.05.2017, al prot. 6141, è pervenuta istanza di approvazione del Piano Attuativo in variante al PGT presentata dalla Società Piramide Casa S.r.l.;
- In data 08.06.2017, al prot. 6438, il Comune di Ranica ha trasmesso la comunicazione di avvio del procedimento ai sensi degli artt. 5, 7 e 8 della Legge 07.08.1990 n. 241;
- In data 19.06.2017 la proposta di Piano Attuativo è stata oggetto di esame da parte della commissione Paesaggio del Comune di Ranica;
- In data 20.06.2017 la proposta di Piano Attuativo è stata oggetto di esame da parte della Commissione Governo del Territorio del Comune di Ranica;
- In data 23.06.2017, al prot. 7135, il responsabile del procedimento ha inviato tempestiva richiesta di integrazione documentale ed ha trasmesso i pareri delle commissioni paesaggio e Governo del Territorio;
- In data 09.08.2017, con Determinazione n. 281, il Responsabile del Settore Pianificazione e Gestione del Territorio ha affidato alla società Systematica srl di Milano il servizio di verifica degli effetti del piano attuativo sull'assetto viabilistico locale;
- In data 22.11.2017, al prot. 12545, è pervenuta una prima consegna della documentazione integrativa da parte della società proponente, a riscontro della richiesta istruttoria del 23.06.2017 prot. 7135;
- In data 30.11.2017, al prot. 12945, è pervenuta la seconda consegna della documentazione integrativa, a riscontro della richiesta istruttoria del 23.06.2017 prot. 7135;
- In data 11.01.2018, al prot. 322, è pervenuto il report di verifica degli effetti del piano attuativo sull'assetto viabilistico locale da parte della società Systematica srl;
- In data 25.01.2018 la proposta di Piano Attuativo è stata oggetto di secondo esame da parte della Commissione Governo del Territorio;
- In data 27.01.2018 il Responsabile del procedimento ha concluso l'istruttoria relativa al Piano Attuativo, redigendo la relazione istruttoria che, allegata alla presente, ne costituisce parte integrante e sostanziale;

DATO ATTO che, a seguito dell'integrazione progettuale pervenuta in data 30.11.2017, si è potuto dar corso al procedimento di verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica (VAS) del Piano Attuativo, ai sensi dell'art. 4 della Legge Regionale 11.03.2005, n. 12, di seguito riassunto:

- In data 18.12.2017, al prot. 13521, l'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, ha provveduto ad individuare i soggetti competenti in materia ambientale, gli enti territorialmente interessati, i settori del pubblico interessati all'iter decisionale;
- in data 18.12.2017 è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica (VAS) del piano attuativo, con le seguenti modalità: albo pretorio online del Comune di Ranica; sito internet del Comune di Ranica, apposito sito internet della Regione Lombardia (SIVAS);
- con nota in data 18.12.2017, prot. 13543, è stata convocata la conferenza di verifica;
- in data 17.01.2018 si è tenuta la conferenza di verifica, della quale è stato redatto verbale;
- in data 26.01.2018, al prot. 977, l'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, sulla scorta dei pareri pervenuti e del verbale della conferenza di verifica, ha determinato di assoggettare la proposta di piano attuativo alla procedura di

Valutazione Ambientale Strategica – VAS, stabilendo che il progetto dovrà tener conto delle raccomandazioni e delle prescrizioni contenute nei pareri espressi in Conferenza di Verifica, e di quelli pervenuti entro il termine stabilito;

- il provvedimento di cui al punto precedente è stato reso pubblico con le seguenti modalità: albo pretorio online del Comune di Ranica; sito internet del Comune di Ranica, apposito sito internet della Regione Lombardia (SIVAS);

CONSIDERATO che:

- la proposta di Piano Attuativo costituisce variante al Piano di Governo del Territorio in relazione a nove aspetti elencati alla sezione c) della relazione istruttoria allegata alla presente;
- dall'esame dei verbali della Commissione Governo del Territorio e della Commissione per il Paesaggio, trascritti alla sezione d) della relazione istruttoria allegata alla presente, emergono numerose e rilevanti criticità della proposta di Piano, correlate sia ad aspetti di variante urbanistica che a contenuti di merito;
- pur tempestivamente segnalate al soggetto proponente, le criticità evidenziate in sede di primo esame da parte Commissione Governo del Territorio ed in sede di esame da parte della Commissione per il Paesaggio non hanno trovato adeguato riscontro nelle integrazioni progettuali pervenute in data 22 e 30 novembre 2017;
- la Commissione Governo del Territorio, in occasione dell'esame del 25.01.2018, ha espresso con voti unanimi un parere contrario all'approvazione della proposta di Piano Attuativo;
- dall'esame della relazione istruttoria emergono numerose e rilevanti criticità della proposta di Piano;
- i progettisti della società proponente il PA (Piramide Casa srl), con nota in data 1.2.2018, diretta al Sindaco, anziché al Responsabile del Procedimento, hanno inteso contraddire alcuni aspetti della conclusiva relazione istruttoria 26.1.2018, formulata, per competenza, dal detto Responsabile del Procedimento;

RITENUTO che:

- le argomentazioni riportate nei verbali della Commissione Governo del Territorio e della Commissione per il Paesaggio, nonché le criticità riportate nella già citata relazione istruttoria, risultano del tutto condivisibili;
- in relazione alle criticità sopra richiamate, la proposta di Piano Attuativo in variante al Piano di Governo del Territorio non risulta meritevole di approvazione;

CONSIDERATO, inoltre, che la nota dell'1/2/2018, in disparte ogni questione di ritualità, non introduce alcuna novità incidente sulle valutazioni e criticità già espresse dall'Amministrazione con la citata Relazione Istruttoria 26/1/2018 (e con i pregressi presupposti pari della Commissione Paesaggio 19.6.2017 e della Commissione Governo del Territorio 20.6.2017 e 29.1.2018);

RITENUTO altresì, al fine di non aggravare il procedimento amministrativo, di non dar corso alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano in oggetto;

VISTI:

- la Legge Regionale 11.03.2005, n. 12, ed in particolare gli articoli 4, 12, 13, 14, 26;
- l'art. 42 del d.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i.;
- lo Statuto Comunale vigente;

VISTO il parere favorevole, espresso ai sensi dell'articolo 49 del D.Lgs. 267/2000 ed allegato alla presente per formarne parte integrante e sostanziale;

DELIBERA

- 1) DI NON APPROVARE la proposta di Piano Attuativo relativa all'ambito di trasformazione denominato "AT2 ex Zopfi" presentata in data 31.05.2017, al prot. 6141, dalla Società Piramide Casa S.r.l., per le motivazioni espresse in sede di esame da parte della Commissione Governo del Territorio, nonché per le criticità emerse in sede di istruttoria tecnica, che qui si intendono richiamate, riportate nella relazione istruttoria allegata alla presente a costituirne parte integrante e sostanziale;
- 2) DI DARE ATTO che contro la presente è ammesso ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale secondo le modalità di cui alla legge n. 1034/71, ovvero è ammesso il ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. n. 1199/71, rispettivamente entro sessanta e centoventi giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente provvedimento.



Comune di Ranica

Provincia di Bergamo

Via Gavazzeni, 1 – 24020 Ranica - ☎ 035/479015 – Fax 035/511214 e-mail: tecnico@comune.ranica.bg.it

Settore Pianificazione e Gestione del Territorio

ISTANZA DI PIANO ATTUATIVO IN VARIANTE AL PGT PRESENTATA IN DATA 31/05/2017 INTESTATA A PIRAMIDE CASA RELATIVA ALL'AMBITO DI TRASFOR- MAZIONE URBANISTICA DENOMINATO AT2 ZOPFI

RELAZIONE ISTRUTTORIA DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

a) Sintesi del procedimento amministrativo

- **31.05.2017, prot. 6141:** Istanza di approvazione del Piano Attuativo in variante al PGT presentata dalla Soc. Piramide casa srl;
- **08.06.2017, prot. 6438:** Comunicazione del Comune di Ranica di avvio del procedimento ai sensi degli artt. 5, 7 e 8 della Legge 7/8/1990 n° 241;
- **19.06.2017:** esame della proposta di Piano da parte della commissione Paesaggio del Comune di Ranica;
- **20.06.2017:** esame della proposta di Piano da parte della Commissione Governo del territorio del Comune di Ranica;
- **23.06.2017, prot. 7135:** Richiesta di integrazione documentale emessa dal Comune di Ranica, con trasmissione dei pareri delle commissioni paesaggio e Governo del Territorio;
- **09.08.2017, Determinazione n. 281:** Affidamento da parte del Comune di Ranica alla società Systematica srl di Milano del servizio di verifica degli effetti del piano attuativo sull'assetto viabilistico locale;
- **22.11.2017, prot. 12545:** prima consegna della documentazione integrativa da parte della Soc. Piramide casa srl, a riscontro della richiesta istruttoria del Comune di Ranica del 23.06.2017 al prot. 7135;
- **30.11.2017, prot. 12945:** seconda consegna della documentazione integrativa da parte della Soc. Piramide casa srl, a riscontro della richiesta istruttoria del Comune di Ranica del 23.06.2017 al prot. 7135;
- **11.01.2018, prot. 322:** consegna del report di verifica degli effetti del piano attuativo sull'assetto viabilistico locale da parte della società Systematica srl
- **25.01.2018:** secondo esame della proposta di Piano da parte della Commissione Governo del territorio;

b) esame di merito della proposta

1 il progetto della città pubblica

1.1 il rapporto tra il piano attuativo e l'attuazione dello stesso

1.1.1 una premessa rilevante

Come sarà meglio approfondito nel prosieguo, il PA, come proposto, non consente all'Amministrazione una valutazione, sotto plurimi profili urbanistici, ambientali e paesaggistici, in ordine alle effettive e concrete modalità di attuazione del Piano stesso, precludendone, di fatto, il dovuto controllo pianificatorio di competenza dell'Ente.

1.1.2 Come evidenziato sia nel primo che nel secondo esame della proposta da parte della commissione per il governo del territorio, trattandosi di un ambito a forte rilevanza sotto il profilo paesaggistico, ambientale, architettonico, culturale ed identitario, la proposta avrebbe richiesto un maggior sviluppo progettuale (nel senso di cui *infra*) tra il Piano e l'attuazione in concreto dello stesso (cfr.: spesso, invece, lasciata a mero livello "*indicativo*", e quindi alla sola disponibilità del privato, circa le possibili future opzioni realizzative) e ciò, dovendo l'intervento fare i conti con le preesistenze architettoniche (rappresentate principalmente dall'impianto di archeologia industriale), con i manufatti della roggia Serio (bene culturale ai sensi del DLgs 42/2004), con il paesaggio agricolo posto tra la Roggia Serio ed il torrente Nesa (parco agricolo) e con elementi naturali come il corso d'acqua Riolo e le sue rive boscate.

L'insieme degli interventi proposti prevede alterazioni rilevanti del rapporto con tali preesistenze. Per tale ragione si richiedeva per il Piano un dettaglio progettuale maggiore, tale da consentire la ricognizione di un quadro ben definito di sviluppo, facendo completa chiarezza su tipologia, modalità e consistenza degli interventi presentati (invece, spesso, come detto) in modo indicativo.

In fase di richiesta istruttoria del 23.06.2017, venne trasmesso il verbale della commissione governo del territorio relativa al primo esame della proposta di Piano attuativo, che chiaramente esprimeva la necessità di corredare il progetto con elementi di maggior dettaglio progettuale (sempre, nel senso di cui *infra*), tali da garantire coerenza tra il piano proposto e gli interventi attuativi in concreto. La richiesta della Commissione (che pur riconosceva una legittima flessibilità attuativa) evidenziava la necessità che gli elementi tipologico formali potessero divenire un compiuto riferimento per la progettazione esecutiva: ciò, sia per le nuove costruzioni che, ancor più, per gli interventi sul patrimonio edilizio esistente.

La proposta progettuale pervenuta in data 22 e 30 novembre 2017 non fornisce adeguati riscontri a tali richieste: infatti, in più parti delle tavole, della relazione, delle norme tecniche attuative, della convenzione urbanistica, le proposte progettuali, definite come "*indicative*", sono prive dei necessari dettagli, comprimendo eccessivamente, se non addirittura riducendo a valore di mero indirizzo, il ruolo della pianificazione attuativa.

Sarebbe stato necessario invece che, almeno per la composizione architettonica, per le soluzioni tipologiche, per gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, per il disegno e la connotazione degli spazi aperti, per il rapporto con le sponde del torrente Riolo, il progetto si fosse sviluppato con un livello di dettaglio maggiore.

1.2 il progetto degli spazi pubblici

Analogamente al tema precedente, anche la connotazione degli spazi pubblici sotto il profilo identitario, delle relazioni funzionali e percettive, presenta incognite non accettabili. Come riportato nel verbale del secondo esame da parte della commissione governo del territorio, non può condividersi che l'insieme dei portici al piano terra dell'edificio B2 e del porticato D sia letteralmente "*indicativa*" della loro consistenza planimetrica e del tutto priva di impegno contrattuale all'asservimento all'uso pubblico (cfr.: si veda *infra* il successivo punto 5.3.2). Così aleatoriamente strutturata, tale ipotesi priva il Piano di un elemento fondamentale: la garanzia che gli spazi pubblici prospicienti i corpi di fabbrica storici (piazze A1 e A2 di progetto, che si sviluppano attorno ai fabbricati B1, B2, alla ciminiera e al salto di quota della roggia Serio) siano messi in relazione da una rete pubblica di connessioni pedonali, dal valore funzionale e percettivo, fondamentale per la creazione di un rapporto dialogico tra la città pubblica e i fabbricati storici.

Oltre alla valenza urbanistica delle connessioni pedonali pubbliche, la possibilità di permeare i fabbricati industriali storici con percorsi pedonali pubblici rappresenta un obiettivo di carattere anche identitario, in quanto gli edifici rappresentano la testimonianza della storia di Ranica, dalla rivoluzione industriale fino agli anni '80 del secolo scorso.

Alle criticità sopra descritte, circa l'effettiva realizzazione delle connessioni pedonali tra le piazze, si aggiunge la presenza di tre aree private (la prima posta tra la piazza A2 e il portico D; la seconda posta al piano terra del fabbricato C; la terza posta tra il fronte Ovest del fabbricato B2 e la via Zopfi) che rischia di pregiudicare la continuità visuale e certamente limitare quella funzionale tra gli spazi aperti pubblici.

2 il dimensionamento del piano

La proposta di piano determina un significativo taglio della superficie lorda di pavimento nominale prevista dal vigente PGT (cfr.: che, con riguardo all'ambito in questione, ha recepito il PII approvato con deliberazione consiliare n. 51 del 20.11.2009): lo strumento urbanistico generale, nel richiamare gli obiettivi, i contenuti e le prescrizioni di detto Programma, ha fissato le previsioni insediative solo come limite quantitativo massimo.

La riduzione della proposta di piano attuativo (23.022 mq di SLP contro i 25.360 mq di PGT) si concretizza tuttavia, essenzialmente, in una riduzione "nominale" della superficie di pavimento all'interno dei corpi di fabbrica storici B1 e B2, lasciando sostanzialmente invariata, se non addirittura incrementando (V. *infra*), la superficie lorda di pavimento delle nuove costruzioni, come rappresentato nella tabella che segue.

		SLP privata totale	SLP privata in edifici esistenti	SLP privata in nuova costruzione
1	PGT VIGENTE	25.360	8.300	17.060
2	Proposta Piano Attuativo	23.022	6.286	16.736
	variazione % rispetto al PGT	-9,22%	-24,27%	-1,90%
3	possibili effetti della flessibilità della proposta di piano attuativo (ipotesi riduzione 10% slp complessiva negli edifici storici)	23.022	3.984	19.038
	variazione % rispetto al PGT	-9,22%	-52,00%	+11,60%

2.1 il peso insediativo all'interno dei volumi storici

Il PGT, nel richiamare obiettivi, contenuti e prescrizioni del PII del 2009, ne ha confermato i criteri di intervento sul patrimonio edilizio esistente.

A fronte di una superficie lorda di 8.300 mq prevista all'interno dei corpi di fabbrica storici dal citato PII e, di conseguenza, dal PGT vigente, la proposta di piano prevede uno "svuotamento" (solo) virtuale dei suddetti corpi di fabbrica, escludendo dal calcolo della slp (cfr.: quindi, in variante ai parametri urbanistici di PGT: V. *infra* al punto 2.2.2) una quota rilevante di superficie lorda di pavimento che, però, di fatto, fisicamente, continua ad esistere.

Tale virtuale sottrazione di slp, non comportando alcuna reale riduzione delle sagome (o involuipi) dei fabbricati, risulterebbe quindi irrilevante dal punto di vista percettivo: figurativamente, sarebbe come se una forma di Parmigiano si trasformasse in una forma di Gruviera, di identico volume esterno, che pesa meno ma la cui grandezza si percepisce allo stesso modo.

Traducendo la metafora in numeri, la proposta di piano "pesa" virtualmente 6.286 mq di slp; peraltro, ulteriormente riducibili senza alcun limite in relazione alla flessibilità prevista in fase attuativa nella ripartizione dei pesi insediativi tra interventi sul patrimonio edilizio esistente e nuove costruzioni. La proposta di NTA di piano [art. 2, lett. a), pag. 4] e dello schema di convenzione (art. 3, punto 3, pag. 10), prevede infatti che: "sarà sempre ammesso, sempre nel rispetto dei limiti della slp complessiva prevista dal PA, il trasferimento – sia in termini di slp e sia per destinazione – tra i vari comparti edificatori della slp".

Dunque, in fase attuativa, pur limitando ipoteticamente al 10% il detto trasferimento (che, come scritto, non avrebbe invece alcun vincolo di limite) di slp dai fabbricati storici a quelli di nuova edificazione, potrebbe verificarsi una slp virtuale di 3.984 mq all'interno degli edifici esistenti, contro una slp reale di 19.038 mq in favore dei fabbricati di nuova costruzione e, quindi un ulteriore svuotamento (sempre solo virtuale) dei corpi di fabbrica storici (cfr.: l'ipotesi del 10% è stata tratta in analogia con il parametro fissato nella proposta di NTA e di convenzione e di cui al successivo punto 5.1).

In ragione a tanto, è possibile valutare, sotto il profilo procedimentale, urbanistico e paesaggistico, gli effetti concreti di una simile proposta di piano.

2.2 il peso insediativo delle nuove costruzioni

Il dimensionamento delle nuove costruzioni previsto dalla proposta di piano ammonta a 16.736 mq a fronte dei 17.060 mq previsti dal PGT (PII 2009). Tale parametro, apparentemente, risulta quindi coerente con lo strumento urbanistico generale vigente, in quanto lievemente inferiore (-1,9%).

Tuttavia, applicando la detta flessibilità prevista dalla proposta di NTA di Piano e dello schema di convenzione, in fase attuativa, come descritto al punto precedente, potrebbe verificarsi un sensibile incremento di slp di nuova costruzione, a fronte della (solo virtuale) riduzione della slp negli edifici esistenti.

Di seguito si evidenziano le relative criticità.

2.2.1 Criticità di processo: tale flessibilità, secondo la proposta di piano, sarebbe gestita unilateralmente dall'operatore economico, sfuggendo completamente alla valutazione del Consiglio Comunale. In tal modo, analogamente a quanto già evidenziato ai punti precedenti, le previsioni del piano attuativo appaiono di fatto solo "*indicative*", e dunque aleatorie, comprimendo eccessivamente il ruolo della pianificazione attuativa di competenza dell'amministrazione, ridotta a mero valore di indirizzo.

2.2.2 Criticità sotto il profilo urbanistico: a fronte di una riduzione "dichiarata" del peso insediativo complessivo del 9,22% rispetto al PGT, il progetto riduce in misura quasi irrilevante le nuove costruzioni (-1,9%), se non addirittura le incrementa (in ragione della citata flessibilità descritta al punto 2.1). Ciò collide con l'obiettivo di ottimizzare l'impiego dei corpi di fabbrica esistenti, ridestinandone la superficie lorda di pavimento ad usi attivi, compatibilmente con l'inserimento delle necessarie funzioni connettive (corpi scala, portici di uso pubblico ecc.) che, in applicazione dei parametri del PGT vigente, non sono ricompresi nel calcolo della slp.

La modifica delle modalità di calcolo della slp (ultimo periodo dell'art. 6 della proposta di NTA, pag. 14), in variante allo strumento urbanistico, comporta l'ottenimento di un maggior scomputo di slp (cfr.: a titolo di esempio: le logge e i portici privati, così come i vani scala, vengono scomputati anche in misura maggiore rispetto al limite, fissato nel PGT, del 10% della superficie coperta dell'edificio; il piano terra della cascina all'interno del comparto V2, se destinato ad autorimessa, non viene del tutto conteggiato; il livello 0 dell'edificio B1 non viene del tutto conteggiato ecc.), e produce l'effetto di ridurre la slp virtuale all'interno dei corpi di fabbrica storici, generando:

- maggior slp effettiva di nuova costruzione;
- un incremento della densità fondiaria effettiva delle nuove costruzioni;
- un incremento della superficie coperta effettiva delle nuove costruzioni;
- una riduzione degli spazi aperti tra le nuove costruzioni.

Oltre a ciò, relativamente alla cascina [art. 2, lett c) pag. 7 delle NTA] è prevista la possibilità di realizzare autorimesse fuori terra, purché "*ricoperte di terreno*" senza che le stesse vengano conteggiate nella slp. In tal caso, oltre a costituire volumi fuori terra del tutto visibili (ancorché artifi-

cialmente mascherati), si tratterebbe di volumi non conteggiati nel peso insediativo (ma da computarsi ex artt. 66 LR 12/2005 e 2, § SLP, NTA del PdR) e quindi eccedenti i limiti dichiarati di piano.

2.2.3 Criticità sotto il profilo paesaggistico: ai rilievi urbanistici di cui al periodo precedente corrispondono altrettante criticità paesaggistiche. Non può infatti essere messo in dubbio che il libero incremento delle densità fondiari delle nuove costruzioni produce un maggior volume fisico dei corpi di fabbrica del PA, con la conseguente saturazione dello spazio e riduzione dei coni visuali: in particolare, tra i corpi di fabbrica da e verso il centro di Ranica e da e verso il parco agricolo oltre la Roggia Serio. Più in generale, aumenta l'impatto visivo delle nuove costruzioni e, con esso, la variazione del rapporto vuoti/pieni, i cui effetti sono percepibili sia all'interno dell'area di trasformazione che in rapporto al contesto urbano.

3 il principio insediativo: le nuove costruzioni

L'impostazione planivolumetrica del nuovo impianto urbano, rappresentata nella tavola n. 9, risulta complessivamente adeguata, tenuto conto dei pesi insediativi (ora) previsti.

Vanno, però, rappresentate le criticità emerse dall'analisi degli elaborati di piano relative al principio insediativo per le nuove costruzioni, rilevate in sede di istruttoria tecnica e di valutazione da parte delle competenti commissioni:

3.1 le linee di massimo inviluppo planivolumetrico

3.1.1 Il PGT, nel richiamare obiettivi, contenuti e prescrizioni del PII del 2009 (e, quindi, del presupposto documento di inquadramento⁽¹⁾), ne ha confermato i criteri di impostazione nel nuovo im-

¹ Il documento di inquadramento, approvato con dcc n. 28 del 25.7.2008: 1) definisce l'intervento sull'ex filatura Zopfi, il più importante, a livello urbanistico, sull'intero territorio comunale; 2) con riferimento al PTCP, l'area in questione è riconosciuta come «paesaggio delle colline con presenze naturalistiche e agrarie di valore congiunto»; 3) elemento urbanistico fondante risulta essere la cessione al Comune del Parco Agricolo esistente tra la roggia Serio e il torrente Nesa, onde consolidare la rete ecologica urbana in uno al valore paesaggistico dell'area; 4) viene evidenziata la stretta vicinanza dell'area Zopfi con l'asse dei servizi locali e con il centro storico; 5) la relativa trasformazione urbanistica, una occasione irrinunciabile per lo sviluppo delle reti di relazione tra il centro storico ed il resto del paese, ovvero sia la qualificazione della "città pubblica", quale insieme di servizi pubblici e privati, di funzioni commerciali, relazionali e istituzionali e, grazie alla presenza del Parco agricolo e attraverso la maglia dei corsi d'acqua esistenti, un aggancio del centro abitato con il sistema delle aree naturali; 6) considera di assoluta importanza la preservazione e valorizzazione, all'interno della rete ecologica, dei bacini idrici costituiti dal torrente Nesa e dalla roggia Serio, per garantire connessioni effettive con i serbatoi di naturalità del versante collinare; nonché per la preservazione e valorizzazione della valenza percettiva costituita dalla forte visibilità dei profili urbani a mezzo dei numerosi coni visuali; 7) definisce i criteri atti a parametrare il concetto di standard qualitativo urbanistico, attraverso **obiettivi** (cfr.: una nuova preminenza col centro storico; creazione di un nuovo nodo della catena dei "luoghi pubblici"; approccio viabilistico fondato sull'analisi dei flussi; spazi di parcheggio adeguati al fabbisogno dell'area e funzionali al centro storico; alto livello di permeabilità interna e significative connessioni funzionali e visuali con l'area agricola), **azioni** (cfr.: un nuovo disegno di assi preferenziali di percorribilità; ridisegno dell'asse -porta- di ingresso al paese; nuova distribuzione degli spazi di sosta e degli assi connettivi diretti e di qualità) e **vincoli** (cfr.: precisi parametri numerici sotto il profilo economico, volumetrico, ecc; reperimento parcheggi pubblici funzionali alla residenza, al terziario ed al commerciale; la superficie lorda di pavimento quale parametro urbanistico di riferimento dell'intero PII; garanzia sulla corrispondenza tra peso insediativo di Piano con e quello di progetto; quindi, recu-

pianto urbano. In particolare, al fine di garantire un'adeguata corrispondenza tra la previsione planivolumetrica di Piano Attuativo e quella effettivamente realizzata, il PGT fissa quale parametro di riferimento gli involuppi massimi tridimensionali, che comprendono tutti gli ingombri effettivi dei corpi di fabbrica e degli elementi accessori (in facciata ed in copertura), quali parapetti, extra corsa ascensori e vani scale ecc.

Il PGT, quindi, prevede una geometria di tali involuppi tale da consentire scostamenti in fase attuativa, garantendo la necessaria flessibilità realizzativa nel rispetto di un rapporto vuoti/pieni ben definito.

La proposta di Piano, invece, esclude qualsiasi strumento atto ad assicurare coerenza tra l'impianto planivolumetrico ivi "disegnato" e la possibile realizzazione in concreto degli edifici e relativi involuppi, siccome solo indicativi perché lasciati alla flessibilità (*i.e.*: autodeterminazione) del solo proponente: tanto che la proposta di piano si limita alla previsione di un perimetro di massimo involuppo in pianta relativo a ciascuno dei due sub compartimenti Sfr e Sfrc (cfr.: NTA, pag. 7, punto 4 e Tav. n. 14). Sul punto, poi, vi è anche che la proposta chiarisce espressamente che la sagoma dei fabbricati previsti negli elaborati grafici di Piano è da ritenersi indicativa: a tale proposito, è sufficientemente assertivo il testo dell'art. 11, comma 2, lett. c) dello schema di convenzione (pag. 28), secondo il quale sono sempre ammessi: *"lo spostamento, la soppressione, la modifica o l'accorpamento delle sagome indicate per i fabbricati negli elaborati di piano attuativo essendo le stesse indicative"*.

3.1.2 Oltre a quanto sopra esposto, si rileva che la proposta di Piano [art. 2, lett c), punto 4, pag.7 delle NTA] non prevede il rispetto della linea di massimo involuppo dei balconi (a prescindere dalla profondità degli stessi) e degli sporti collegati verticalmente, limitando tale rispetto ai balconi *"ed in genere gli sporti di facciata aventi struttura partente da terra"*. Anche tale previsione si configura come variante all'art. 2 delle NTA del piano delle regole del PGT, che ricomprende nel calcolo della superficie coperta (e pertanto assoggetta al rispetto delle linee di massimo involuppo) i balconi oltre i 2 metri di profondità ed i balconi collegati verticalmente tra loro, indipendentemente dall'ancoraggio a terra del collegamento verticale. Tale variante produce l'effetto di incrementare l'ingombro fisico dei fabbricati, e quindi quello effettivamente percepito, oltre le linee di massimo involuppo, riducendo eccessivamente gli spazi liberi garantiti dai massimi involuppi di Piano.

3.2 Il rapporto tra le nuove edificazioni e fabbricati esistenti

Tanto la commissione per il governo del territorio quanto la commissione del paesaggio hanno evidenziato le criticità relative al nuovo corpo di fabbrica C, posto a cerniera tra gli edifici B1 e B2, che

però della slp dei corpi di fabbrica demoliti nell'ambito degli interventi di nuova costruzione, con bilanciamento a carico dell'operatore tramite realizzazione di infrastrutture pubbliche in caso di incremento insediativo, comunque contenuto nei limiti precisati); 8) la previsione di specifica documentazione integrativa per gli interventi sul patrimonio edilizio esistente (cfr.: documentazione fotografica; rilievo di ogni piano e sezione; progetto di ogni piano e sezione; rilievo e progetto di tutte le facciate; elaborati comparativi; relazione dell'intervento e, in particolare, delle misure atte a conservare i valori architettonici-ambientali, ecc.)

costituisce un limite alla permeabilità visuale (oltre che funzionale, come argomentato nel precedente punto 1.2) tra le piazze A1 e A2. Pur costruito sul sedime di una preesistenza edilizia, il nuovo corpo di fabbrica non si integra nel sistema dei nuovi spazi aperti pubblici e costituisce un ostacolo alle relazioni visuali e funzionali tra gli stessi.

Analogamente, entrambe le commissioni hanno evidenziato l'eccessiva altezza dei due corpi di fabbrica immediatamente a nord ovest dell'edificio B2, in quanto di altezza eccessiva in rapporto all'edificio storico.

3.3 i coni visuali e le nuove costruzioni

All'interno dell'ambito destinato a nuove costruzioni posto a nord dell'edificio storico B2, il PGT individua cinque coni visuali lungo la direttrice perpendicolare alla Roggia Serio (la direttrice più sensibile sotto il profilo paesaggistico), tali da assicurare una frammentazione volumetrica degli ingombri in alzato. La proposta di Piano (che denomina tale ambito a nord dell'edificio storico B2 con la sigla Sfr), pur presentando negli elaborati grafici cinque coni visuali lungo la direttrice principale, in realtà riduce i coni visuali minimi garantiti lungo tale direttrice a tre, e ciò senza tener conto della flessibilità assicurata con la mera "indicazione" del massimo inviluppo (pag. 8, § 2, delle NTA e cfr.: Tav. n. 14).

Anche in questo caso si conferma quanto già in precedenza argomentato in ordine all'eccessiva aleatorietà dei contenuti del Piano Attuativo, non garantendo un'adeguata corrispondenza tra quanto rappresentato negli elaborati grafici e quanto verrà effettivamente realizzato.

3.4 altezze massime delle nuove costruzioni

Come evidenziato dalla commissione governo del territorio nel secondo esame del 25.01.18, l'altezza massima dell'edificio B3 risulta eccessiva in quanto comporta un'importante occlusione visuale dell'edificio B2 (il più suggestivo dell'impianto industriale storico) dalla rotonda via Zopfi / Marconi, snodo che rappresenta uno dei punti di vista più importanti in quanto costituisce la porta di ingresso al centro di Ranica. Viceversa, relativamente al comparto edilizio Sfr, è previsto un (seppur modesto) aumento delle quote massime previste per il comparto (60 cm). Tale incremento, seppur in variante al PGT, costituisce modifica di portata modesta e non comporta criticità di rilievo.

4 gli interventi edilizi sul patrimonio edilizio esistente

Il PGT, nel richiamare obiettivi, contenuti e prescrizioni del PII del 2009 (nonché del presupposto Documento di Inquadramento), ne ha confermato i criteri di intervento sul patrimonio edilizio esistente.

Relativamente ai corpi di fabbrica di archeologia industriale B1, B2 ed centrale termica, nonché per la cascina nell'area verde V1, il PII prevedeva interventi di tipo conservativo, con gradi di intervento riconducibili al restauro o, in alcuni casi, al risanamento conservativo (art. 12 NTA del PII 2009).

La proposta di piano opera invece in variante per tutti i suddetti corpi di fabbrica, prevedendo (pag. 6, n. 2, § 1-2; pag. 7, § 1, delle NTA):

- in un caso la demolizione (ex centrale termica);
- in due casi la ristrutturazione (edificio B1 e cascina);
- in un altro ancora (B2) la ristrutturazione edilizia con il restauro conservativo delle facciate: per tale edificio sono tuttavia previsti interventi a modifica delle facciate necessari ad adeguare gli immobili alle specifiche funzioni di progetto.

Come evidenziato dalla commissione territorio nell'esame del 25.01.2018, le valutazioni sono di seguito articolate e ricondotte a ciascun edificio:

- relativamente alla demolizione della ex centrale termica, l'intervento appare giustificato dall'impostazione del nuovo sistema degli spazi pubblici e dalla nuova relazione (visuale e funzionale) con il parco agricolo;
- la ristrutturazione (che ai sensi del DPR 380/2001 comprende anche la demolizione e ricostruzione a parità di volume) dell'edificio B1 è giustificata dal degrado avanzato dell'edificio, purché, trattandosi di fabbricato storico, e come riconosciuto già nel PPI del 2009 (e relativo DdI), venga rispettata fedelmente la sagoma e, con essa, la composizione architettonica delle facciate (condizioni che la proposta di PA, invece, non prevede);
- quanto appena detto, vale anche per la ristrutturazione dell'edificio B2, con possibilità di sopralzo e possibilità di apportare modifiche alle facciate. Tali possibilità non appaiono in linea con l'esigenza di conservare l'involucro esterno e la partitura strutturale edificio, obiettivi conseguibili pur ammettendo i necessari adeguamenti strutturali e funzionali;
- analogamente, la ristrutturazione della cascina del Parco Agricolo (e quindi la possibilità di demolizione totale e ricostruzione a parità di volume), non appare in linea con l'esigenza di conservare l'involucro esterno e la partitura strutturale edificio, obiettivi conseguibili pur ammettendo i necessari adeguamenti strutturali e funzionali.

5 le destinazioni d'uso

L'elemento fortemente caratterizzante la proposta, rispetto alle destinazioni d'uso previste dal PII 2009 e richiamate nel PGT, è il sensibile incremento della destinazione commerciale, ed in particolare la possibilità di realizzare una o più medie superfici di vendita, alimentari e non.

5.1 la superficie lorda di pavimento commerciale

Occorre in primo luogo approfondire la questione legata al dimensionamento della slp a destinazione terziario-commerciale, che dai 4.200 mq del PII/PGT aumenta ai dichiarati 5.500 mq, interamente destinabili ad una o più medie superfici di vendita, alimentari e non. Tale parametro è tuttavia aumentabile, secondo la libera discrezione dell'attuatore, fino a 7.802 mq (5.500 + 10% della slp complessiva) ai sensi dell'art. 2, lett. a), § 2, pag. 4 delle NTA e dell'art. 3, punto 3, pag. 10 dello schema di convenzione. La possibilità di incremento della slp terziario-commerciale (destinabile interamente a più medie superfici di vendita alimentari e non) è, secondo la proposta, infatti vinco-

lata al solo rispetto dello standard urbanistico complessivo di Piano, che risulta rispettato anche nell'ipotesi di incremento della slp commerciale a 7.802 mq (cfr.: V. *infra*, tabella al punto 7.1). Nessuna verifica è invece prevista relativamente alla sostenibilità di tale incremento della destinazione commerciale rispetto a due parametri fondamentali:

- il sistema viabilistico, relativamente al quale si evidenziano rilevanti criticità anche solo per i 5.500mq dichiarati (si veda il successivo punto 6).
- la dotazione di standard a parcheggio, relativamente alla quale si evidenziano rilevanti criticità anche solo per i 5.500mq dichiarati (V. *infra*, tabella successivo punto 7.2);

5.2 la superficie di vendita commerciale

Pur espressamente richiesto al punto 2. della nota istruttoria del Comune di Ranica del 23.06.2017, l'integrazione progettuale pervenuta a fine novembre 2017 non ha chiarito l'ammontare della superficie di vendita massima prevista, né tantomeno il numero e la tipologia (alimentare o non alimentare) delle relative strutture di vendita.

Non può che rilevarsi, in tal senso, una rilevante carenza della proposta, che non consente di disciplinare con chiarezza le attività commerciali insediabili e di valutarne la sostenibilità dal punto di vista urbanistico e ambientale.

Pertanto, le valutazioni che seguono si basano sull'unico elemento della proposta che quantifica la superficie di vendita di Piano: a pag. 14 della relazione di valutazione di compatibilità viabilistica, si stima che tutti i 5.500 mq di slp a destinazione terziaria-commerciale siano specificatamente destinati ad attività commerciale, dei quali 1.800 mq di superficie di vendita alimentare, 2.000 mq di superficie di vendita non alimentare, per un totale di 3.800 mq di vendita e 1.700 mq destinati a commerciale non di vendita.

Tale proposta, oltre che configurarsi come variante al PGT (che prevede espresso divieto di realizzare medie e grandi strutture di vendita) e con le citate incognite legate all'incremento fino a 7.802 mq di slp commerciale, presenta forti criticità relative alla dotazione di parcheggi pubblici ed alla sostenibilità del sistema viabilistico, alle quali già si accennava in precedenza e che verranno approfondite nei punti che seguono.

5.3 la tipologia delle strutture di vendita

Un ulteriore aspetto meritevole di approfondimento è rappresentato dalla tipologia delle strutture di vendita.

La relazione accompagnatoria dell'integrazione progettuale del 22.11.2017, riscontrando un puntuale rilievo riportato nella nota istruttoria del Comune di Ranica del 23.06.2017, riporta quanto segue:

2 – Tipologia della struttura di vendita proposta

Il Piano, per quanto attiene le superfici di vendita, non prevede l'insediamento di strutture di vendita organizzate in forma unitaria (es. grandi strutture di vendita); sono previste la tipologia di Media Struttura di vendita (fino a mq 1.500 di vendita) oltre alla tipologia dei negozi di vicinato. Tali strut-

ture di vendita saranno articolate e configurate nel rispetto di quanto indicato dalla Deliberazione Giunta regionale 20 dicembre 2013 - n. X/1193, come rettificata dalla ripubblicazione sul Burl del 09/04/2014 serie ordinaria n. 15, che precisa: (punto 2, pag. 6) "... non è considerato struttura di vendita organizzata in forma unitaria l'insieme degli esercizi e di altre attività di servizio che si affacciano su vie e piazze pubbliche che si caratterizzano come «centri commerciali naturali» compresi i mercati su aree pubbliche ...". Pertanto le attività di vendita che saranno insediate avranno affaccio diretto su spazi pubblici o comunque assoggettati a servitù di uso pubblico e regolamentati tali ai fini del soddisfacimento tale requisito.

Occorre tuttavia rilevare che:

5.3.1 in primo luogo, alcuni spazi commerciali si connotano come una struttura di vendita organizzata in forma unitaria ⁽²⁾, ed in particolare come un "centro commerciale aggregato, inte-

⁽²⁾ INQUADRAMENTO GENERALE: ESAME FATTISPECIE NORMATIVA DI GRANDE O MEDIA STRUTTURA DI VENDITA ORGANIZZATA IN FORMA UNITARIA DI CUI AL PAR. 4.2.1 D.G.R. n. 8/5054.

La definizione di grande o media struttura di vendita organizzata in forma unitaria è contenuta nel paragrafo **4.2.1 della DGR n. 8/5054** (nonché nell'**allegato A**, della **DGR 20.12.2013 n. X/1193**)

Tale norma prevede dapprima, al comma 1, una definizione generale di tale tipologia di struttura distributiva, per poi, al comma 2, definire più nello specifico i format in cui la stessa si articola, ovverosia: a) "centro commerciale" [a sua volta articolato in tre sottocategorie: a1) "centro commerciale tradizionale", a2) "centro commerciale multifunzionale", a3) "factory outlet center"]; b) "parco commerciale" (*idem*: allegato A alla citata DGR X/1193, art. 2, lettera f).

Il **par. 6.2 del PTSSC 2006-2008**, il quale, dopo avere segnalato la necessità di regolamentare la proliferazione di strutture commerciali in forma unitaria, rimanda alla successiva disciplina attuativa l'individuazione delle specifiche tipologie riconducibili a tale categoria generale, con i relativi elementi caratterizzanti.

Chiarito ciò, occorre ora esaminare la fattispecie di parco commerciale come definita dal sopraccitato **par. 4.2.1 DGR 5054/2007**.

Tale format viene definito come un «*complesso commerciale costituito da una aggregazione, in aree commerciali contigue, di almeno due medie o grandi strutture di vendita localizzate anche sul medesimo asse viario e con un sistema di accessibilità comune*».

Da tale formulazione si evince che gli elementi necessari per la sussistenza della fattispecie di parco commerciale sono costituiti da: **a)** un complesso commerciale costituito da almeno due medie o grandi strutture di vendita; **b)** un sistema di viabilità d'accesso comune.

Analizzando ora singolarmente tali requisiti è possibile osservare quanto segue:

a) complesso commerciale: la norma parla di «*complesso commerciale costituito da una aggregazione, in aree commerciali contigue di almeno due medie o grandi strutture di vendita*».

Dall'analisi di tale enunciato si può rilevare che, a differenza della fattispecie di centro commerciale ove viene richiesto che debba avere destinazione commerciale specifica o quantomeno **prevalente**; invece, perché sia integrata un'ipotesi di parco commerciale, occorre che l'intervento edilizio sia costituito da una aggregazione prevalentemente commerciale. Il **DLgs 114/1998** ha previsto come unica tipologia di struttura di vendita organizzata in forma unitaria il centro commerciale, prevedendone, all'art. 4, comma 1, lett. g, la relativa definizione.

Il legislatore regionale ha voluto ampliare le tipologie di strutture di vendita in forma unitaria introducendo, tra gli altri, anche il format parco commerciale, nonché prevedendo una definizione di centro commerciale più ampia e ciò di modo che non sfuggissero alla disciplina procedurale e sostanziale delle medie e grandi strutture di vendita quelle fattispecie che, pur non avendo un contesto organizzativo significativo come quello delineato dalla definizione di centro commerciale di cui **all'art. 4 DLgs 114/1998**, tuttavia, comportassero, comunque, un forte impatto ambientale, territoriale, sociale ed economico per la forte **capacità attrattiva** dell'aggregazione (cfr. par. 6.2 del PTSSC 2006-2008).

L'attrattività del centro commerciale è data dall'offerta alla clientela di un sistema di esercizi integrato e coordinato, all'interno di una medesima struttura o strutture collegate: considerata la forte integrazione tra esercizi (i quali condividono spazi di servizio gestiti unitariamente), si considera che l'attrattività del format centro commerciale non venga meno per effetto dell'integrazione della funzione commerciale con diverse funzioni (da qui la previsione normativa di una possibile coesistenza di funzioni).

Tuttavia il parco commerciale, è caratterizzato da un contesto organizzativo più attenuato rispetto a quello del centro commerciale (non essendo, infatti, necessaria, ai fini della configurabilità della relativa fattispecie, la sussistenza di una struttura unitaria e la condivisione di spazi di servizio gestiti unitariamente).

Logica conseguenza che ne deriva è che, perché il parco commerciale conservi capacità attrattiva, e venga percepito dai consumatori come polo commerciale unitario, l'aggregazione costituente il parco commerciale debba avere una destinazione quantomeno in misura prevalente rispetto alle altre funzioni.

b) viabilità: con riguardo alla viabilità d'accesso, la norma parla di strutture «*localizzate anche sul medesimo asse viario e con un sistema di accessibilità comune*».

Da tale formulazione si ricava che le strutture possono «*anche*» non essere collocate sul medesimo asse viario, purché, in ogni caso, condividano un sistema di accesso comune.

so quale complesso commerciale costituito da una aggregazione, nella medesima area, di più edifici, anche contigui e collegati funzionalmente da percorsi pedonali su suolo privato con accessibilità ad un insieme di esercizi commerciali con servizi comuni fruibili dall'intero complesso" [DGR 20.12.2013, n. X/1193, Allegato A, art. 2, comma 1, lett. f), sub lett. a1)].

Dall'esame delle tavole 12 e 16, emerge che:

- il parcheggio privato denominato P0 posto a livello 0 è posto a cerniera e a diretto servizio delle seguenti superfici commerciali:
 - edificio A1 (1.800 mq slp interamente commerciale) posto al medesimo livello 0 e adiacente il parcheggio;
 - superfici commerciali poste al piano terra dell'edificio B1 (560 mq) collegate al suddetto parcheggio mediante un vano scala privato interno all'edificio B1;
 - superfici commerciali poste al piano terra e primo dell'edificio B2 (2.120mq) collegate al suddetto parcheggio mediante due vani scala privati interni all'edificio B2;
- a loro volta, le superfici commerciali a livello 0 dell'edificio A1 sono collegate verticalmente alle superfici commerciali al piano terra dell'edificio B3 (1.200 mq) mediante un portico / vano scala privato. Queste ultime si collocano infatti proprio al di sopra della superficie commerciale al livello 0 dell'edificio A1;
- a loro volta, le superfici commerciali poste al Piano terra degli edifici B2, B1 e B3 sono tra loro collegate mediante i portici interni all'edificio B2 e dal porticato D, dei quali si tratterà al punto seguente.
- in ragione di quanto evidenziato ai due punti precedenti, la slp commerciale riconducibile alla struttura di vendita organizzata in forma unitaria ammonta a 5.680 mq.

5.3.2. i portici interni posti al piano terra dell'edificio B2 ed connesso porticato D) vengono indicati "da assoggettare all'uso pubblico" alla tavola 16: tale infrastruttura, però, risulta, in concreto diretta al collegamento degli esercizi commerciali (e ad essi funzionale, al pari della piazza A2); tanto che la connotazione pubblica di tali enti appare piuttosto problematica (se non aleatoria), in quanto la tavola 16 stessa, in legenda, definisce tali porticati come "distribuzione indicativa". Inoltre, in nes-

Dalla chiara e inequivoca lettera della legge deriva che se le strutture sono collocate sul medesimo asse viario e/o condividono sistemi di accesso comune, ciò risulta sufficiente perché sia integrata la fattispecie di parco commerciale. (o, comunque, di struttura di vendita organizzata in forma unitaria).

Il DLgs 114/1998, che è stato emanato anche al fine di tutelare la concorrenza nel sistema distributivo (cfr. art. 1, comma 3, lett. a), ha, come detto, previsto, oltre alle MSV e alle GSV, i centri commerciali, sottoponendo gli stessi alla disciplina delle prime o delle seconde a seconda della complessiva superficie di vendita degli esercizi.

L'evidente intenzione del legislatore è quella di sottoporre alla disciplina delle MSV e delle GSV quei complessi che pur formati da esercizi distinti per il contesto organizzativo che li caratterizza sono da considerare come un unicum.

Le Regioni, all'interno della propria competenza esclusiva in materia di commercio, possono introdurre nuovi format di strutture "unitarie" da sottoporre (a seconda della superficie di vendita complessiva dell'aggregazione) alla disciplina delle MSV o GSV, **quando siano caratterizzati da un significativo collegamento organizzativo percepibile da parte della clientela dei consumatori.**

Invero, a conferma di quanto precede, il Tar Bresciano, con sentenza n.636/2010, recependo, in sede istruttoria, l'ordinata perizia regionale, ebbe ad individuare la presenza di una grande struttura di vendita organizzata in forma unitaria, in quanto l'aggregazione commerciale era caratterizzata dall'unicità dal punto di vista e planivolumetrico e architettonico, **dal collegamento pedonale delle strutture di vendita, da un sistema di accessibilità e parcheggi condivisi** (cfr.: elementi, questi, riscontrabili nel PA di che trattasi, con conseguente riconducibilità degli insediamenti commerciali ivi previsti alla fattispecie delle medie/grandi strutture di vendita organizzate in forma unitaria).

sun documento del piano attuativo è dato riscontrare una quantificazione della superficie di tali portici (dichiaratamente) da asservire e, soprattutto, in nessun documento del piano è riportato un puntuale impegno da parte dell'operatore all'assoggettamento all'uso pubblico di tali spazi.

A tal fine si rileva che:

- nella detta tavola n. 16, la tabella relativa alla quantificazione delle aree da asservire all'uso pubblico non comprende i suddetti porticati;
- nel documento B -relazione tecnica- al capitolo 9 la tabella relativa alle aree da asservire all'uso pubblico non comprende i suddetti porticati, e, infatti, al capitolo 11 i porticati non sono compresi tra le opere di urbanizzazione;
- analogamente, nei documenti C –relazione economica e D –computi metrici di stima delle opere previste– i portici in questione non sono compresi tra le opere di urbanizzazione;
- l'art. 5, secondo periodo, delle NTA prevede un rinvio alla fase attuativa circa la conferma e la definizione di tali porticati. Non dispone inoltre alcun obbligo di assoggettamento degli stessi e si limita a definire le tempistiche dell'(eventuale) asservimento all'uso pubblico, il quale dovrebbe avvenire non già prima del rilascio del permesso di costruire, ma addirittura prima *“dell'utilizzo delle unità immobiliari che li identificano o di cui fanno parte”*;
- l'art. 4 dello schema di convenzione (pag. 13) esclude i porticati di che trattasi dalle aree da assoggettare all'uso pubblico (chiaramente individuate all'art. 4, lett b). Analogamente a quanto previsto dall'art. 5 delle NTA, viene definita la tempistica dell'(eventuale) asservimento all'uso pubblico *“prima dell'utilizzo delle unità immobiliari che li identificano o do cui fanno parte”*, con, peraltro, il dettaglio di tutti i limiti all'esercizio di tale (eventuale) servitù.

L'aleatorietà della previsione di assoggettamento all'uso pubblico di tali portici, oltre che rilevante (unitamente alla loro funzione di collegamento delle attività commerciali) ai fini della verifica dell'esistenza di una struttura di vendita organizzata in forma unitaria (ai sensi della richiamata DGR 20.12.2013, n. X/1193), è determinante anche ai fini delle connessioni tra gli spazi pubblici descritte al precedente punto 1.2.

6 aspetti viabilistici

La proposta di Piano Attuativo è corredata da una relazione di valutazione di compatibilità viabilistica predisposta dalla società TAU S.r.l. di Milano, i cui esiti paiono dimostrare la sostenibilità della rete stradale esistente del nuovo insediamento. Al fine di verificare gli effetti del piano attuativo sull'assetto viabilistico locale, il Comune di Ranica si è avvalso della collaborazione di una società esperta in materia, la Systematica S.r.l. di Milano. Il Report di verifica pervenuto in data 11.01.2018 al prot 322, allegato alla presente ed a cui si rinvia integralmente, evidenzia criticità relative tanto alla sostenibilità degli impatti dell'insediamento sul traffico locale, quanto alla conformazione degli accessi alla viabilità pubblica delle aree a destinazione prevalentemente commerciale.

Le criticità rilevate sono riassunte ai punti seguenti.

6.1 la viabilità pubblica

Sotto il profilo metodologico, la verifica condotta da Systematica evidenzia, tra l'altro, "l'eccessiva riduzione del traffico veicolare indotto dalle nuove funzioni (fino al 70%) che, non supportata da alcuna evidenza giustificabile, comporta la sostanziale messa in discussione delle risultanze dello studio" predisposto dalla società TAU (cap. 4: valutazioni conclusive, pag. 24).

Nel merito, "è possibile affermare che l'attuale offerta infrastrutturale dell'area Zopfi non risulta in grado di gestire un aumento dei volumi di traffico derivante dalla realizzazione delle nuove funzioni" (cap. 4: valutazioni conclusive, pag. 24).

Occorre evidenziare inoltre che, tanto lo studio prodotto dalla società TAU, quanto (conseguentemente) alla verifica condotta da Systematica, basano le proprie verifiche su una previsione slp commerciale pari a 5.500mq, senza tenere conto della possibilità di incremento a fino a 7.802mq di slp commerciale, descritta al precedente punto 5.1, che amplificherebbe le problematiche evidenziate.

6.2 l'accessibilità veicolare

Relativamente alla verifica relativa agli accessi al comparto dalla viabilità pubblica, al capitolo 3 della verifica condotta da Systematica vengono descritte le criticità relative agli snodi di accesso al comparto commerciale da via Zopfi (accesso ai parcheggi privati P0 e P-1 ed al parcheggio pubblico P1) e da via Marconi (accesso al livello 0 dei fabbricati A1 e B1 ed al parcheggio pubblico P1).

7 gli standard urbanistici e le aree a parcheggio

7.1 le aree a standard

La tabella che segue dimostra il rispetto degli standard urbanistici minimi complessivi previsti dal Piano dei Servizi (artt. 3.2 e 3.3 delle NTA), tanto in funzione dei pesi insediativi dichiarati, quanto in relazione agli effetti di incrementi del peso insediativo legati alla flessibilità dell'articolazione funzionale prevista dal Piano (incremento della superficie commerciale da 5.500 mq a 7.802 mq).

DESTINAZIONI DI PIANO ATTUATIVO			
	destinazione residenziale	destinazione commerciale	totale
superficie lorda di pavimento	17.522,00	5.500,00	23.022,00 mq
standard minimo di PGT	23.829,92 (68 mq/abitante)	13.200,00 (240%slp)	37.029,92 mq
standard di Piano Attuativo			45.350,89 mq
			VERIFICATO
INCREMENTO DEL PESO INSEDIATIVO CONSEGUENTE ALLE POSSIBILITA' DI MODIFICA FUNZIONALE PREVISTE DAL PIANO			
	destinazione residenziale	destinazione commerciale	totale
superficie lorda di pavimento	15.220,00	7.802,00	23.022,00 mq
standard minimo di PGT	20.699,20 (68 mq/abitante)	18.724,80 (240%slp)	39.424,00 mq
standard di Piano Attuativo			45.350,89 mq
			VERIFICATO

L'esito delle verifiche sulla dotazione complessiva degli standard urbanistici risulta positivo, in ragione della superficie del parco agricolo da cedere al Comune di Ranica (cfr.: occorre però evidenziare che dei 45.350,89 mq a standard di progetto, ben 37.790,44mq corrispondono alla superficie del Parco Agricolo (aree a standard denominate V1, V2, V3 nel PA), assoggettato interamente alla cessione per espressa previsione del PGT, della cui (non)cessione si dirà appresso.

Occorre tuttavia segnalare una grave criticità legata alla previsione dell'art. 4 della convenzione urbanistica (pag. 13) che così recita: *“qualora, in sede di collaudo, siano accertati scostamenti nella consistenza delle aree da cedere al Comune, o da asservire all'uso pubblico, non si darà luogo ad alcuna compensazione purché sia sempre garantita la dotazione minima richiesta”*.

Questa condizione, tenuto conto dell'anzidetta rilevanza (numerica e paesaggistica) della superficie del Parco Agricolo, comporterebbe la possibilità, in capo all'operatore, di apportare unilateralmente riduzioni (anche rilevanti) rispetto ai 45.350,89mq di superficie da destinare a standard (cfr.: tenuto anche conto che la dotazione minima è pari a 37.029,92mq e che l'area a Parco, da sola, misura 37.790,44mq). Tale opzione svilirebbe il ruolo della pianificazione attuativa, che in questo caso opera in attuazione di una espressa previsione del PGT.

7.2 Le aree a parcheggio pubblico

Diversamente dalla dotazione complessiva delle aree a standard urbanistico, le dotazioni a parcheggio non risultano verificate in funzione dei pesi insediativi dichiarati. A maggior ragione, non risultano verificate in relazione agli incrementi del peso insediativo legati alla flessibilità dell'articolazione funzionale prevista dal Piano (incremento della superficie commerciale da 5.500mq a 7.802mq).

DESTINAZIONI DI PIANO ATTUATIVO			
	destinazione residenziale	destinazione commerciale	totale
superficie lorda di pavimento	17.522,00	5.500,00	23.022,00 mq
standard a parcheggio minimo di PGT	3.504,40 (20%slp) art. 3,4 NTA PDS	3.300,00 (60%slp) art. 3,5 NTA PDS	6.804,40 mq
standard a parcheggio di Piano Attuativo			4.952,43 mq
			NON VERIFICATO
INCREMENTO DEL PESO INSEDIATIVO CONSEGUENTE ALLE POSSIBILITA' DI MODIFICA FUNZIONALE PREVISTE DAL PIANO			
	destinazione residenziale	destinazione commerciale	totale
superficie lorda di pavimento	15.220,00	7.802,00	23.022,00 mq
standard minimo di PGT	3.044,00 (20%slp) art. 3,4 NTA PDS	4.681,20 (60%slp) art. 3,5 NTA PDS	7.725,20 mq
standard di Piano Attuativo			4.952,43 mq
			NON VERIFICATO

I parametri assunti nella verifica derivano dalle NTA del Piano dei servizi. Relativamente alla funzione commerciale -medie strutture di vendita- si assume il parametro del 60% della slp previsto dall'art. 3.5 (cfr.: in realtà, per quanto prima detto in relazione alla presenza in concreto di una

GSV, il parametro da applicare sarebbe del 200%). Relativamente alla destinazione residenziale, si assume il parametro dei parcheggi di prossimità indicati all'art. 3.4.

7.2 Le aree a parcheggio privato relative alla componente commerciale

All'art. 4.1 (pag. 13) della convenzione urbanistica, viene precisato l'asservimento del parcheggio privato P0 livello 0 ad una o più medie struttura di vendita, che (come evidenziato al precedente punto 5.1) possono assorbire interamente la slp commerciale di Piano. La tabella che segue evidenzia che tale parcheggio soddisfa i parametri previsti per la dotazione di parcheggi pertinenziali (Legge 122/1989) nell'ipotesi del dimensionamento previsto dal PA, ma non sarebbe sufficiente nel caso di incremento della slp commerciale fino al limite di 7.802 mq consentito dalla flessibilità prevista in fase attuativa.

DESTINAZIONE COMMERCIALE -MEDIA STRUTTURA DI VENDITA		
superficie lorda di pavimento	5.500,00	mq
parcheggio privato pertinenziale minimo	1.650,00	mq
	(slp * altezza 3 mt/10)	
parcheggio privato pertinenziale P0 livello 0	2.150,00	mq
	VERIFICATO	
INCREMENTO SLP COMMERCIALE CONSEGUENTE ALLE POSSIBILITA' DI MODIFICA FUNZIONALE PREVISTE DAL PIANO		
superficie lorda di pavimento	7.802,00	mq
parcheggio privato pertinenziale minimo	2.340,60	mq
	(slp * altezza 3 mt/10)	
parcheggio privato pertinenziale P0 livello 0	2.150,00	mq
	NON VERIFICATO	

In tal caso, si renderebbe necessario asservire alla destinazione commerciale anche una porzione del parcheggio privato P0 livello -1.

8 il parco agricolo

8.1 tempistiche e modalità di cessione del parco

il Comune di Ranica ha espresso con immediatezza, coerenza e chiarezza la propria posizione relativa alle modalità di cessione dell'area del parco agricolo. Fin dalla richiesta istruttoria del responsabile del procedimento del 23.06.2017, la proponente veniva informata del parere della Commissione per il Governo del Territorio, trasposto nel verbale della seduta del 20.06, che espressamente riportava: *"la cessione delle aree a parco dovrà essere contestuale alla firma della convenzione, la cessione delle aree interessate dalle opere pubbliche dovrà avvenire al termine di ciascun lotto funzionale"*. Nel corso dei successivi mesi, il Comune di Ranica ha costantemente e coerentemente condiviso, fatto proprio e confermato il parere della Commissione, sottolineando che tale posizione trae origine dal precedente e già citato PII del 2009 e relativo presupposto (DdI) documento di inquadramento (recepiti nel PGT vigente), evidenziando le criticità delle diverse soluzioni proposte nel tempo dall'operatore, che prevedono il differimento della cessione della proprietà dell'area.

Peraltro, in sede di secondo esame della proposta da parte della Commissione per il Governo del Territorio è emersa (in coerenza con la Delibera del Consiglio Comunale n. 59 del 16.12.2016 di adesione all'associazione del "bio-distretto dell'agricoltura sociale di Bergamo" ed alla "associazione italiana per l'agricoltura biologica Lombardia") l'intenzione del Comune di attivare nell'ambito del parco agricolo, fin dalla sottoscrizione della convenzione urbanistica, le attività volte al rilancio dell'agricoltura locale, sociale, biologica.

Tali attività prevedono l'attivazione di iniziative e l'accesso a finanziamenti sia pubblici che privati, non potendo quindi prescindere dalla certezza della disponibilità dell'area nel lungo periodo. Tali condizioni non sono garantite dalla proposta convenzionale prevista all'art. 4 (pag. 14).

Dal punto di vista eminentemente patrimoniale, inoltre, l'acquisizione immediata della proprietà delle aree garantisce il Comune circa l'effettiva concretizzazione delle aspettative pubbliche previste dal PGT (e, si ripete, dal recepito PII) in ordine al parco agricolo.

8.2 Gli interventi all'interno del parco

Le considerazioni che seguono si aggiungono a quanto già riportato al precedente punto 4 in ordine agli interventi edilizi (con demolizione e ricostruzione a parità di volume) ammessi per la cascina all'interno del parco agricolo, nonché a quanto riportato all'ultimo periodo del precedente punto 2.2.2 relativamente alla possibilità di realizzare autorimesse fuori terra, purché *“ricoperte di terreno”*.

L'art. 11 delle NTA del piano prevede la possibilità di realizzare, nell'ambito del parco agricolo, la medesima tipologia di recinzione prevista per le aree oggetto di trasformazione urbanistica poste a ovest della Roggia Serio. Tale tipologia (muro in calcestruzzo di 50 cm di altezza e soprastante barriera metallica, per un'altezza totale di 170 cm) risulta in contrasto con le NTA del PLIS *“NaturalSerio*, cui l'area è soggetta, che non consente manufatti in muratura ma solo con materiali lignei-arborei idonei alla salvaguardia del paesaggio (NTA, art. 6.2 del PLIS).

L'art. 15 delle NTA del piano attuativo prevede inoltre la possibilità di realizzare, all'interno dell'area privata denominata VP1 e posta all'interno del parco agricolo, *“attrezzature ed impianti di carattere sportivo (piscina, campi gioco ecc.)”* nonché *“strutture pertinenziali e accessorie alle funzioni sopra riportate (gazebo, pergolati, servizi) con impronta massima contenuta nel 20% dell'area complessiva, strutture che dovranno avere altezza massima di 3,50m”*. Tale ipotesi edificatoria, non meglio disciplinata e non rappresentata in alcun elaborato grafico del piano attuativo, consentirebbe la possibilità di realizzare rilevanti alterazioni dell'ambiente, con edifici di volumetria tutt'altro che secondaria (617,53 mc), che risulterebbero eccessivamente impattanti sotto il profilo paesaggistico, in relazione alla prossimità con il parco agricolo ricompreso nel succitato PLIS e con la Roggia Serio (che, occorre ricordare, è identificata come bene culturale in forza del decreto ministeriale in data 22.12.2010) e, comunque, fuori dagli obiettivi del PGT.

9 il torrente Riolo

Il piano prevede, in corrispondenza del parcheggio P3, movimenti terra all'interno della fascia di rispetto del corso d'acqua Riolo. In sede istruttoria, con nota del 23.06.2017, erano stati richiesti i necessari dettagli progettuali con evidenziati sterri e riporti e, in caso di interventi entro la fascia di 10 metri dal corso d'acqua (Regio decreto 25 luglio 1904, n. 523), si evidenziava la necessità di una verifica di compatibilità idraulica del progetto, al fine di ottenere l'eventuale autorizzazione idraulica da parte della Comunità Montana (cui è delegata la funzione di "polizia idraulica" e gestione del Reticolo idrico minore).

L'integrazione progettuale pervenuta a fine novembre 2017 non ha assolutamente chiarito quanto richiesto, rinviando tali aspetti alla fase attuativa.

Occorre tuttavia evidenziare che la verifica circa l'effettiva realizzabilità delle opere previste in fregio al corso d'acqua costituisce aspetto non rinviabile, in quanto produce effetti diretti sulla conformazione planimetrica della superficie fondiaria. La fascia che il piano attuativo destina alle opere di urbanizzazione in via Fontanino (nuova scarpata in fregio al corso d'acqua, marciapiede, parcheggio P3 e P3 livello 0) si caratterizza infatti per una larghezza molto contenuta, per consentire il massimo sviluppo della superficie fondiaria ed il massimo inviluppo dei fabbricati. Oltre a ciò, la sezione 4 - 4 nell'elaborato grafico V2 rappresenta (pur in modo schematico) una risagomatura della sponda del torrente, apparentemente riducendone la sezione idraulica, finalizzata alla realizzazione del parcheggio P3.

Si ritiene che tali aspetti progettuali, per le ricadute sull'equilibrio idraulico e per le possibili modifiche ai perimetri della superficie fondiaria e del massimo inviluppo dei fabbricati, non siano rinviabili alla fase realizzativa ma da esaminare fin dalla presente fase di pianificazione attuativa.

10 la convenzione urbanistica

10.1 le tempistiche di attuazione del piano

La tempistica prevista dal piano per gli interventi edilizi privati e per le opere di urbanizzazione non è articolata per singoli lotti funzionali, così come evidenziato nella richiesta istruttoria comunale del 23.06.2017, che riportava il parere della Commissione governo del territorio: *"Pur mancando del tutto un cronoprogramma delle fasi attuative, si evidenzia che è indispensabile individuare lotti funzionali di attuazione, e relativo cronoprogramma, che preveda l'esecuzione prioritaria di tutte le operazioni di bonifica e demolizione, nonché la tempestiva esecuzione delle opere di interesse pubblico e degli interventi sul patrimonio edilizio esistente"*

La versione aggiornata al novembre 2017, oltre a non prevedere un dettagliato cronoprogramma delle fasi attuative, definisce tempistiche di attuazione degli interventi edilizi privati tali da sguarnire il piano di un orizzonte temporale intermedio definito per le opere pubbliche (art. 10 comma 2 della convenzione).

Oltre a ciò, la tempistica prevista per la conclusione delle opere di urbanizzazione (10 anni), in ragione di tutto quanto già evidenziato, appare oltremodo eccessiva. In tal senso, si evidenzia che la

quota più rilevante delle opere di interesse pubblico rappresenta non solo il presupposto urbanizzativo necessario all'utilizzo degli insediamenti previsti dal Piano, ma un'importantissima opera di riqualificazione urbana e paesaggistica, i cui effetti ricadono sull'intera comunità di Ranica.

10.1 aspetti economici

Al fine di non aggravare il procedimento amministrativo, sulla scorta delle rilevanti criticità della proposta di piano attuativo emerse in sede istruttoria e di esame da parte delle commissioni, la presente relazione non analizza la componente economica della proposta. In via del tutto preliminare, si sottolinea che il piano comprende tra i costi di urbanizzazione (e pertanto ne prevede lo scomputo dagli oneri urbanizzativi) le opere di demolizione dei fabbricati esistenti in corrispondenza del sedime di opere urbanizzative e delle aree destinate a standard urbanistico. Si ritiene che tali costi costituiscano invece un carico economico da porre interamente a capo dell'operatore, in quanto costo generale preliminare alla trasformazione urbanistica del comparto.

c) Gli elementi di variante al piano di governo del territorio vigente

La relazione tecnica di piano attuativo (al capitolo 1, pagg. 10-12 ed al capitolo 10 pagg. 29-30) declina i seguenti elementi di variante al Piano di Governo del Territorio:

- 1 la perimetrazione delle aree soggette a piano attuativo;
- 2 la destinazione privata, in luogo della cessione a titolo di standard urbanistico, della cascina e relativa area pertinenziale all'interno del parco agricolo, in ordine alla quale si richiamano le criticità espresse al punto 8.2;
- 3 la possibilità di realizzare medie strutture di vendita, in luogo dei soli esercizi di vicinato, in ordine alla quale si richiamano le criticità espresse ai punti 5, 6, 7;
- 4 la destinazione privata di un'area denominata VP1 all'interno del parco agricolo in ordine alla quale si richiamano le criticità espresse al punto 8.2;.

Dall'esame istruttorio degli atti si rilevano tuttavia i seguenti ulteriori elementi di variante al PGT, non espressamente dichiarati nella proposta di piano:

- 5 modifica del parametro urbanistico superficie lorda di pavimento, mediante l'estensione delle fattispecie di esclusione dal calcolo. Il dettaglio degli elementi di variante e le relative criticità sono descritti al precedente punto 2.2.2;
- 6 modifica del parametro urbanistico superficie coperta, mediante l'estensione delle fattispecie di esclusione dal calcolo. Il dettaglio degli elementi di variante e le relative criticità sono descritti al precedente punto 3.1.2;
- 7 la maggior altezza delle nuove costruzioni poste a nord dell'edificio B2, descritta al precedente punto 3.4;
- 8 modifiche dei gradi di intervento relativi agli edifici storici B1; B2; ex centrale termica; cascina nell'area verde V1. Il dettaglio degli elementi di variante e le relative criticità sono descritti al precedente punto 4;
- 9 la possibilità di realizzare nuove costruzioni private nell'ambito posto ad est della Roggia Serio. Il dettaglio degli elementi di variante e le relative criticità sono descritti al precedente punto 8.2.

d) Pareri raccolti in fase istruttoria

Commissione Governo del territorio

Trascrizione del verbale della seduta del 20.06.2017

Il presidente ed il responsabile del procedimento relazionano sul progetto. In particolare il responsabile del procedimento si sofferma sulla carenza documentale, che non consente l'esame compiuto della proposta. Tuttavia la commissione, al fine di agevolare la prosecuzione delle attività istruttorie e di favorire un rapido sviluppo del procedimento, sulla scorta degli elementi desumibili dal progetto, evidenzia quanto segue:

Premessa generale: Il rapporto tra piano e progetto. Trattandosi di un ambito a forte rilevanza sotto il profilo ambientale, architettonico, culturale ed identitario, deve essere assicurato il maggior dettaglio progettuale possibile ed un più stretto nesso tra il piano urbanistico ed il progetto architettonico. Pur rappresentate alla scala di piano (tipicamente 1:500), si possono già leggere precise indicazioni progettuali. Altri elementi, invece, sono del tutto abbozzati in modo generico. È necessario invece che, almeno per la forma architettonica e le composizioni delle facciate, per le soluzioni tipologiche, per gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, per il disegno e la connotazione degli spazi aperti, il progetto sviluppi un valore di dettaglio maggiore. È quindi necessario l'inserimento di elementi a garanzia della coerenza tra il piano e gli interventi effettivi. Pur riconoscendo una legittima flessibilità attuativa, occorre che gli elementi tipologico formali diventino un compiuto riferimento per la progettazione esecutiva. Ciò vale per le nuove costruzioni e, ancor più, per gli interventi sul patrimonio edilizio esistente.

Destinazioni d'uso: deve essere approfondita la connotazione specifica delle attività commerciali, deve essere condotta una valutazione degli impatti sul territorio ed una verifica della loro sostenibilità. Oltre che un vincolo di PGT, ciò è anche un obbligo normativo (DGR 20.12.2013, n. X/1193), in quanto trattasi di una "struttura di vendita organizzata in forma unitaria".

peso insediativo: si prende atto positivamente della riduzione della slp complessiva e del mantenimento della destinazione a parco agricolo pubblico dell'area ad est della Roggia.

Gli spazi pubblici: le piazze ed i percorsi pubblici non devono trovare interruzioni di sorta, come invece proposto dal progetto, ad esempio, tra la piazza A2 e la piazza A1 – ciminiera in corrispondenza del fabbricato C. Deve essere assicurata la fruizione pubblica degli spazi aperti, evitando o riducendo allo stretto indispensabile le aree private, le quali dovranno essere prive di recinzioni o impedimenti all'accessibilità del pubblico.

La sosta pubblica: anche in relazione alle funzioni insediate, ed in particolare agli approfondimenti sulla destinazione commerciale, si ritiene che le aree di sosta pubblica debbano essere potenziate.

L'accessibilità carrabile: è necessario un approfondimento dei carichi di progetto sugli accessi carrabili, producendo uno schema progettuale dei piani interrati. È inoltre opportuno un approfondimento sulla circolazione interna ai parcheggi di servizio all'attività commerciale.

Le nuove costruzioni: la quota altimetrica individuata come estradosso massimo di riferimento dovrà essere effettivamente rispettata. Occorre pertanto dettagliare come verranno realizzate le coperture e gli impianti ivi insediabili, le relative mascherature ecc. Si ritiene che i primi due corpi di fabbrica immediatamente a nord dell'edificio B2 debbano essere abbassati, con i piani di spiccato più vicini alla quota della piazza A1.

Gli interventi sul patrimonio edilizio esistente: gli elaborati di piano non chiariscono l'effettivo grado di intervento. Si evidenzia fin d'ora che, al fine di contenere gli impatti volumetrici complessivi di progetto, eventuali interventi di riduzione della slp (demolizione di solai, creazione di portici, logge ecc.) relativi agli edifici B1 e B2 potranno essere compensati con nuova slp all'interno della sagoma di ciascun fabbricato (soppalchi ecc.). È necessario approfondire la natura funzionale, la composizione architettonica e l'ingombro volumetrico degli edifici in addizione ai corpi di fabbrica storici (edificio C, portico D)

Pur mancando del tutto un cronoprogramma delle fasi attuative, si evidenzia che è indispensabile individuare lotti funzionali di attuazione, e relativo cronoprogramma, che preveda l'esecuzione prioritaria di tutte le operazioni di bonifica e demolizione, nonché la tempestiva esecuzione delle opere di interesse pubblico e degli interventi sul patrimonio edilizio esistente.

Il parco agricolo: è necessario evitare una sovrastrutturazione del parco, che è, e resterà, un'area eminentemente agricola. Eventuali interventi urbanizzativi all'interno del parco (ad eccezione del sottopasso da via Riolo e della passerella di connessione con la strada di accesso alla nuova centrale idroelettrica) saranno da rinviare ad un futuro intervento, da realizzarsi unitamente ad un rilancio dell'attività agricola, una volta acquisita l'area al patrimonio pubblico.

In analogia a quanto evidenziato per il parco agricolo pubblico, anche per le aree di proprietà privata all'interno del parco (Vp1) le possibilità insediative sono eccessive. Inoltre, per quanto riguarda la cascina, la trasformazione ad autorimessa del piano terra non potrà generare slp di nuova costruzione.

La convenzione urbanistica e le norme tecniche di attuazione: evidentemente non concertate con gli uffici, risultano del tutto sbilanciate a tutela dell'interesse dell'operatore, e determinano un livello di flessibilità attuativa che riduce eccessivamente il ruolo del piano. Vanno interamente riscritte tenendo ben presente anche l'interesse pubblico. A mero titolo di esempio, la cessione delle aree a parco dovrà essere contestuale alla firma della convenzione, la cessione delle aree interessate dalle opere pubbliche dovrà avvenire al termine di ciascun lotto funzionale.

Quantificazione economica delle opere di urbanizzazione: risultano eccessivamente schematiche e approssimate, inserendo costi non di competenza pubblica (demolizione parti di fabbricati esistenti) e utilizzando capitoli di listino non adeguati (W2 in luogo del W1).

Commissione Governo del territorio

Trascrizione del verbale della seduta del 25.01.2018

Il presidente ed il responsabile del procedimento relazionano sul progetto e circa l'andamento del procedimento amministrativo. In particolare il responsabile del procedimento si sofferma sugli elementi di variante al PGT.

Esaminati gli atti, la Commissione richiama le criticità già evidenziate nell'esame del 20.06.2017, e che la proposta progettuale del novembre 2017 non ha risolto.

Nel merito, si ritiene di evidenziare quanto segue:

1 *Il rapporto tra piano e progetto. Trattandosi di un ambito a forte rilevanza sotto il profilo ambientale, architettonico, culturale ed identitario, la proposta avrebbe dovuto assicurare il maggior dettaglio progettuale possibile ed un più stretto nesso tra il piano urbanistico ed i permessi di costruire attuativi. Pur riconoscendo una legittima flessibilità attuativa, gli elementi tipologico formali, gli inviluppi tridimensionali, i con visuali rappresentati nelle tavole grafiche avrebbero dovuto costituire un preciso riferimento per i permessi di costruire. La proposta di piano aggiornata, invece, non fornisce adeguati riscontri a tali richieste, avanzate in occasione del primo esame della proposta. In più parti delle tavole, della relazione, delle norme tecniche attuative, della convenzione urbanistica, le proposte progettuali vengono definite come "indicative" e sono prive dei necessari dettagli, comprimendo eccessivamente, se non addirittura riducendo a valore di mero indirizzo, il ruolo della pianificazione attuativa.*

2 *Gli spazi pubblici: si conferma che le piazze ed i percorsi pubblici non devono trovare interruzioni di sorta, come invece proposto dal progetto. Non è ammissibile che i portici al piano terra dell'edificio B2 e del porticato D siano caratterizzati da una mera ipotesi di assoggettamento all'uso pubblico, in quanto letteralmente "indicativi" nella consistenza planimetrica e del tutto privi di impegno contrattuale all'asservimento all'uso pubblico. Così aleatoria, tale proposta priva il progetto di un elemento fondamentale: la garanzia che gli spazi pubblici prospicienti i corpi di fabbrica storici siano messi in relazione da una rete pubblica di connessioni pedonali, dal valore funzionale e percettivo, fondamentale per la creazione di un rapporto dialogico tra la città pubblica e i fabbricati storici.*

Oltre alla valenza urbanistica delle connessioni pedonali pubbliche, la possibilità di permeare i fabbricati industriali storici con percorsi pedonali pubblici rappresenta un obiettivo di carattere anche identitario, in quanto gli edifici rappresentano la testimonianza della storia di Ranica, dalla rivoluzione industriale fino agli anni '80 del secolo scorso.

Alle criticità sopra descritte si aggiunge la presenza di aree private all'interno delle piazze (per le quali non si rileva alcun limite alla realizzazione di recinzioni o altri ingombri quale dehor ecc) che rischia di pregiudicare la continuità visuale e funzionale tra gli spazi aperti pubblici.

3 *Destinazioni d'uso e sostenibilità viabilistica della proposta: non appare ancora affatto chiara la connotazione specifica delle attività di vendita per tipologia, numero, superficie di vendita, tipologia alimentare o non alimentare. La superficie commerciale ammissibile (7.802mq, ben oltre i 5.500mq dichiarati) appare eccessiva rispetto all'equilibrio del contesto sotto il profilo urbanistico ed ambientale, anche in relazione alle criticità espresse nella verifica viabilistica condotta dalla soc.*

Systematica per conto del Comune e relative a 5.500mq di slp. Si evidenzia pertanto l'irricevibilità di proposte non chiare e non sostenibili dal punto di vista viabilistico.

4 *La sosta pubblica: si conferma la necessità di potenziare le aree di sosta pubblica, anche in relazione alle funzioni insediate. Tale carenza è confermata dalle verifiche relative agli standard minimi a parcheggio condotte responsabile del procedimento.*

5 *L'accessibilità carrale: i dubbi sollevati nel precedente esame sono stati confermati dalle criticità ben evidenziate nella verifica condotta dalla soc. Systematica.*

6 *Le nuove costruzioni: si prende atto dello sfioramento di 60 cm rispetto alla quota altimetrica individuata come estradosso massimo di riferimento dal PGT. Si rileva l'ammissibilità di tale superamento, purché accompagnato da un quadro ben definito degli interventi previsti e che sia effettivamente rispettato in fase attuativa.*

7 *Si conferma la necessità di contenere l'altezza dei primi due corpi di fabbrica immediatamente a nord dell'edificio B2, eventualmente anche abbassando il piano di spiccato, al fine di armonizzare le relative altezze con quella dell'edificio B2.*

8 *In occasione del precedente esame si era evidenziato l'obiettivo, al fine di contenere gli impatti volumetrici complessivi di progetto, di compensare l'eventuale riduzione della slp (demolizione di solai, creazione di portici, logge ecc.) relativa agli edifici B1 e B2 con nuova slp all'interno della sagoma di ciascun fabbricato (soppalchi ecc.). Tale richiesta è stata del tutto disattesa, e la proposta progettuale risulta del tutto sbilanciata verso interventi di nuova costruzione, mediante lo "svuotamento" virtuale della slp all'interno dei corpi di fabbrica storici, peraltro confezionando nuove definizioni dei parametri urbanistici del tutto immotivate ed in variante al PGT.*

Tale operazione, combinata all'assoluta flessibilità in fase attuativa, annullerebbe del tutto, sotto il profilo percettivo, la riduzione della slp complessiva proposta dal PA rispetto al PGT, con rilevanti conseguenze anche dal punto di vista urbanistico:

- *maggior slp effettiva di nuova costruzione;*
- *un incremento della densità fondiaria effettiva delle nuove costruzioni;*
- *un incremento della superficie coperta effettiva delle nuove costruzioni;*
- *una riduzione degli spazi aperti tra le nuove costruzioni.*

9 *La definizione delle linee di massimo inviluppo, limitata ad un perimetro in pianta complessivo di ciascuno dei due sub compartimenti, appare volta ad assicurare la massima libertà all'operatore in fase attuativa, eliminando un qualsivoglia rapporto di coerenza, in fase di attuazione, con le sagome dei nuovi corpi di fabbrica previsti dal Piano Attuativo stesso. Anzi, la proposta di piano evidenzia espressamente che la sagoma dei fabbricati previsti negli elaborati grafici è indicativa. Oltre a ciò, la proposta confeziona nuove definizioni dei parametri urbanistici del tutto immotivate ed in variante al PGT, che incrementano l'ingombro fisico dei fabbricati oltre le linee di massimo inviluppo, riducendo eccessivamente gli spazi liberi garantiti dai massimi inviluppi di Piano.*

10 *Il corpo di fabbrica C, così come ipotizzato, costituisce un limite alla permeabilità visuale (oltre che funzionale) tra le piazze A1 e A2.*

- 11 *l'altezza massima dell'edificio B3 risulta eccessiva in quanto comporta un'importante occlusione visuale dell'edificio B2 dalla rotonda via Zopfi / Marconi.*
- 12 *Gli interventi relativi ai fabbricati storici, in variante al PGT, sono valutati come segue:*
- demolizione della ex centrale termica: l'intervento appare giustificato dall'impostazione del nuovo sistema degli spazi pubblici e dalla nuova relazione (visuale e funzionale) con il parco agricolo;*
 - ristrutturazione dell'edificio B1: precisato che ai sensi del DPR 380/2001 la ristrutturazione comprende anche la demolizione e ricostruzione a parità di volume, si osserva che il grado di intervento proposto è giustificato dal degrado avanzato dell'edificio. Dovrà tuttavia essere ricostruita fedelmente la sagoma e rispettata la composizione architettonica delle facciate;*
 - ristrutturazione dell'edificio B2, con possibilità di sopralzo e possibilità di apportare modifiche delle facciate: la proposta non appare in linea con l'esigenza di conservare l'involucro esterno e la partitura strutturale edificio, obiettivi conseguibili pur ammettendo i necessari adeguamenti strutturali e funzionali;*
 - la ristrutturazione della cascina del parco: la possibilità di demolizione totale e ricostruzione a parità di volume, compatibile con il grado di intervento proposto, non appare in linea con l'esigenza di conservare l'involucro esterno e la partitura strutturale edificio, obiettivi conseguibili pur ammettendo i necessari adeguamenti strutturali e funzionali.*
- 13 *Si sottolinea nuovamente la carenza di un cronoprogramma delle fasi attuative, articolato in lotti funzionali di attuazione, che preveda l'esecuzione prioritaria di tutte le operazioni di bonifica e demolizione, nonché la tempestiva esecuzione delle opere di interesse pubblico e degli interventi sul patrimonio edilizio esistente.*
- 14 *Così come proposto nella versione aggiornata al novembre 2017, oltre a non prevedere un cronoprogramma dettagliato delle fasi attuative, il Piano definisce tempistiche di attuazione degli interventi edilizi privati tali da privare il piano di un orizzonte temporale definito. Oltre a ciò, la tempistica prevista per la conclusione delle opere di urbanizzazione appare eccessivamente lunga. In tal senso, si evidenzia che la quota più rilevante delle opere di interesse pubblico rappresenta non solo il presupposto urbanizzativo necessario all'utilizzo degli insediamenti previsti dal Piano, ma un'importantissima opera di riqualificazione urbana, i cui effetti ricadono sull'intera comunità di Ragnica.*
- 15 *per le aree di proprietà privata all'interno del parco (Vp1) le possibilità insediative sono eccessive. Per quanto riguarda la cascina, la trasformazione ad autorimessa del piano terra non potrà generare slp di nuova costruzione; risultano inoltre del tutto improprie le possibilità realizzative per autorimesse fuori terra e recinzioni, in quanto eccessivamente impattanti sul paesaggio.*
- 16 *Si ribadisce la necessità che la cessione delle aree a parco sia contestuale alla firma della convenzione, per le seguenti motivazioni:*

- *Dal punto di vista eminentemente patrimoniale, l'acquisizione immediata della proprietà delle aree garantisce il Comune circa l'effettiva concretizzazione delle aspettative pubbliche previste dal PGT per il parco agricolo.*
- *è intenzione del Comune attivare attività volte al rilancio dell'agricoltura locale, sociale, biologica, prevedendo iniziative e l'accesso a finanziamenti sia pubblici che privati, che devono essere garantiti dalla proprietà dell'area.*

Per tutte le motivazioni sopra esposte, la commissione con voti unanimi esprime parere contrario alla proposta di piano attuativo

commissione per il paesaggio

verbale della seduta del 19.06.2017

al fine di esprimere un parere compiuto, si ritiene necessaria l'integrazione del progetto con i dettagli relativi alle opere di urbanizzazione più significative, ai corpi di fabbrica oggetto di mantenimento (le NTA non chiariscono se si debbano conservare gli edifici, fatti salve le necessarie integrazioni, o si possano ricostruire nel rispetto dei "caratteri di facciata tipici"), oltre che a quelli in aderenza (edificio C, portico D), le eventuali recinzioni prospicienti gli spazi pubblici, ecc.

Si anticipa fin d'ora che il corpo di fabbrica C, così come ipotizzato, costituisce un limite alla permeabilità visuale (oltre che funzionale) tra le piazze A1 e A2.

Più in generale, la componente architettonica è espressa in forma certamente qualitativa: occorre definire gli elementi tipologico formali che vengano assunti dal piano come riferimento per la progettazione esecutiva, onde evitare che vi siano significativi scollamenti tra quanto rappresentato negli elaborati e quanto effettivamente verrà realizzato.

Si ritiene utile, al fine di armonizzare gli ingombri delle nuove costruzioni con il fabbricato B2, un abbassamento dell'estradosso di questi ultimi.

Al fine di non aggravare il procedimento amministrativo, sulla scorta delle rilevanti criticità della proposta di piano attuativo emerse in sede istruttoria e di esame da parte della Commissione per il governo del territorio, considerato che l'aggiornamento progettuale pervenuto a fine novembre 2017 non ha risolto le criticità evidenziate dalla Commissione paesaggio nella seduta del 19.06.2017 relativamente all'edificio C ed all'altezza dei nuovi corpi di fabbrica adiacenti all'edificio B2, si è ritenuto di non sottoporre l'aggiornamento della proposta di piano a nuovo esame Commissione paesaggio.

e) Il procedimento di Valutazione ambientale strategica

Si richiama la determinazione in data 26.01.2018, al prot. 977 dell'Autorità Competente per la VAS, di intesa con l'Autorità Procedente, circa la necessità di sottoporre il piano attuativo al procedimento di VAS in relazione alla sostenibilità dei traffici derivanti dalla realizzazione delle nuove costruzioni.

Al fine di non aggravare il procedimento amministrativo, sulla scorta delle rilevanti criticità della proposta di piano attuativo emerse in sede istruttoria e di esame da parte della Commissione per il governo del territorio, si propone di sottoporre la proposta di piano attuativo all'esame del Consiglio Comunale senza dar corso al procedimento di VAS.

Ranica, 27.01.2018

Il Responsabile del Settore
Arch. Silvano Armellini
Documento firmato digitalmente

Allegato: report di verifica degli effetti del piano attuativo sull'assetto viabilistico locale, redatto dalla società Systematica srl di Milano a seguito di incarico del Comune di Ranica, pervenuto in data 11.01.2018 al prot. 322.

□ Systematica

15 Dicembre 2017 Preparato per: Comune di Ranica

Ambito di Trasformazione AT2 Zopfi

Attività di Peer Review dello Studio di Traffico ed Analisi del Sistema di Accessibilità e di Parcamento

Relazione Tecnica

Preparato da: **Simone Castelnovo, Consulente**
Verificato da **Samuele Camolese, Consultante Senior**
Approvato da: **Diego Deponte, Partner e Direttore Tecnico**
Codice Progetto: **17P0067g**
Nome del file: **17P0067g_171215_S_Comparto_AT2_Mobilità_Peer_Review_Rev00**
Numero di revisione: **00** Date: **15/12/2017**



Indice

1	PREMESSA E OBIETTIVI	5
2	PEER REVIEW DELLO STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO	6
2.1	ANANLISI CRITICA DELLE RISULTANZE	6
2.2	VERIFICA LIVELLO FUNZIONALE INTERSEZIONE A ROTATORIA	11
2.2.1	Scenario di Fatto	11
2.2.2	Scenario di Progetto	12
2.2.3	Valutazioni sul Livello Funzionale	15
2.3	ANANLISI CRITICA DELLA METODOLOGIA DELLO STUDIO	15
3	VERIFICA GEOMETRICO-FUNZIONALE DEL SISTEMA DI ACCESSIBILITÀ E DI PARCAMENTO	18
3.1	PREMESSA	18
3.2	VERIFICHE FUNZIONALI	18
3.3	VERIFICHE GEOMETRICHE	20
4	VALUTAZIONI CONCLUSIVE	24

Figure

Figura 1 - Inquadramento territoriale	5
Figura 2 – Risultanze di rete SDF	7
Figura 3 - Risultanze di rete SDP	7
Figura 4 – Grado di saturazione SDF – Venerdì sera	9
Figura 5 – Grado di saturazione SDP – Venerdì sera	10
Figura 6 – LOS rotatoria e ritardo manovre - SDF	12
Figura 7 – Interpolazione tra isocrone e popolazione/addetti	13
Figura 8 – Accessibilità comparto di Progetto	14
Figura 9 – LOS rotatoria e ritardo manovre - SDP	14
Figura 10 – Ingressi e Uscite al comparto di Progetto.....	19
Figura 11 – Percorsi pedonali	20
Figura 12 – Verifiche geometriche ingresso e uscita via Zopfi (veicoli di servizio).....	21
Figura 13 – Verifiche geometriche ingresso e uscita via Marconi (veicoli commerciali).....	22
Figura 14 – Verifiche geometriche ingresso e uscita via degli Alpini e via al Fontanino ((veicoli di servizio).....	23

Tabelle

Tabella 1 Livello di Servizio delle strade	8
Tabella 2 Livello di Servizio delle intersezioni.....	11
Tabella 3 LOS dell'intersezione, Scenario di Fatto vs Scenario di Progetto	15

1 Premessa e Obiettivi

Il presente report tecnico si pone l'obiettivo di illustrare metodica e risultanze dell'indagine di analisi critica - c.d. *Technical Peer Review* - dello Studio di Impatto Viabilistico relativo all'intervento di riqualificazione dell'Ambito di Trasformazione AT2 Zopfi di Ranica (BG).

Oltre ad analizzare criticamente e portare a validazione l'indagine trasportistica illustrata nello Studio di Traffico, l'attività di consulenza oggetto dell'analisi presentata nel presente report comprende la verifica geometrico-funzionale del sistema di accessibilità e di parcheggio del comparto insediativo, con l'obiettivo di verificare sia il livello prestazionale, sia l'aderenza normativa dell'assetto proposto ed identificare, se necessario, eventuali margini di ottimizzazione e/o miglioria nell'ipotesi di riconfigurare gli ambiti di circolazione e sosta ritenuti più critici.

Il documento di cui viene sviluppata l'analisi critica si riferisce allo Studio di Traffico relativo all'intervento di riqualificazione dell'area Ex-Zopfi in Comune di Ranica (BG) redatto dalla società di consulenza *TAU trasporti e ambiente urbano srl*. Tale documento, emesso in data 20/11/2017 (Revisione C), ha come fine la valutazione delle ricadute di carattere trasportistico derivanti dalla realizzazione di nuove residenze e di una struttura di media superficie di vendita.

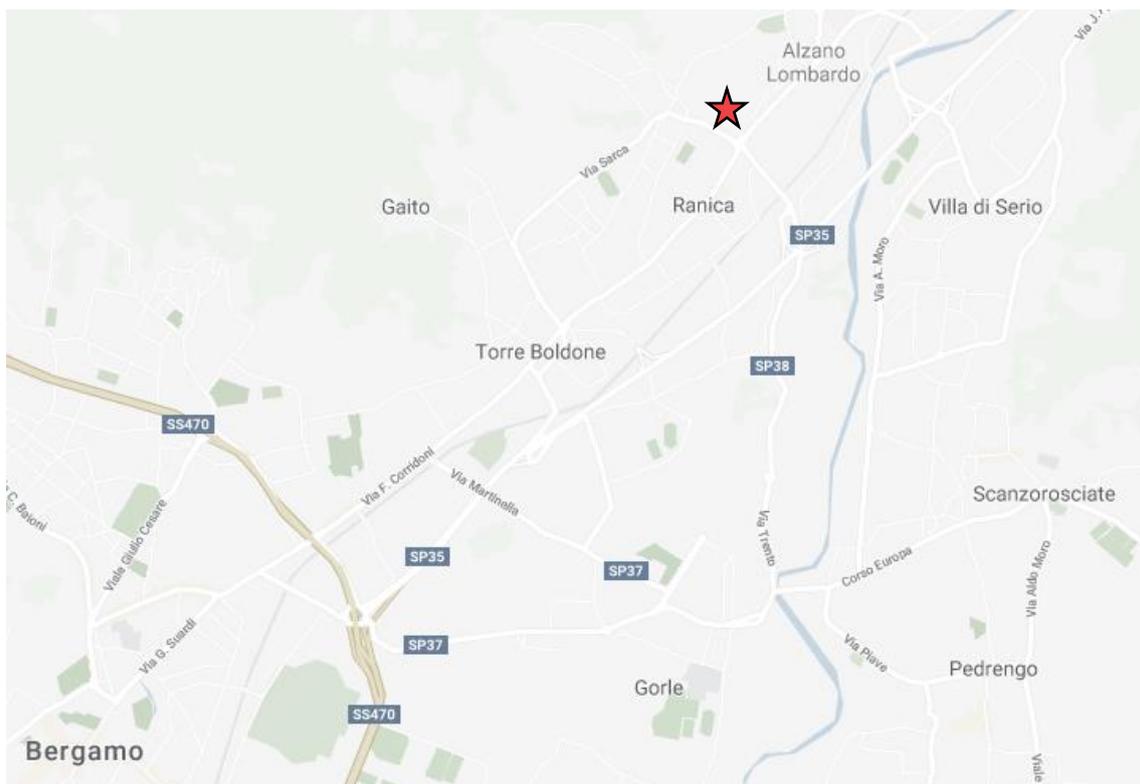


Figura 1 - Inquadramento territoriale

2 Peer Review dello Studio di Impatto Viabilistico

Questa prima attività di revisione e validazione si declina nell'esaustiva analisi tutti gli elementi di indagine che compongono lo Studio di Traffico, al fine di verificarne completezza e congruità in relazione ai dettami normativi, alle linee guida di settore riconosciute in Italia e all'estero e alle procedure di *best-practice* nazionali ed interazionali.

La disamina critica del processo di valutazione degli impatti viabilistici generati dal traffico indotto dal comparto ha come obiettivo quello di valutare criticamente l'esito di "generale sostenibilità trasportistica" dell'intervento di trasformazione, i livelli di accessibilità attesi e le future condizioni di circolazione viabilistica.

La relazione tecnica relativa alla valutazione degli impatti veicolari conseguenti alla realizzazione di nuove residenze e strutture commerciali nell'area circostante l'immobile ex-Zopfi si articola in cinque fasi schematizzate secondo il seguente approccio metodologico:

- Definizione Stato di fatto e Scenario di Progetto;
- Rilievi di Traffico – Definizione Domanda di Mobilità Stato di fatto;
- Definizione Traffico Indotto – Definizione Domanda di Mobilità Scenario di Progetto;
- Simulazione Modellistica - Valutazione scenario di fatto e di Progetto;
- Calcolo/Valutazione effetti sulla viabilità.

I paragrafi che seguono entrano nel merito dell'analisi critica al documento in oggetto.

2.1 ANALISI CRITICA DELLE RISULTANZE

In questo primo paragrafo vengono analizzate le risultanze fornite nella relazione tecnica. Le tabelle sottostanti riportano i risultati delle simulazioni modellistiche relative allo scenario di fatto e allo scenario di progetto, come riportate all'interno dello studio di traffico alle pagine 27 e 28.

PARAMETRO	VENERDI' MATTINA	VENERDI' SERA	SABATO SERA
DISTANZE PERCORSE [km]	896	911	860
TEMPO DI PERCORRENZA [ore]	24,6	24,6	22,0
VELOCITA' MEDIA [km/h]	37,4	38,3	39,7
RITARDI [sec/km]	19,6	19,9	14,4
TEMPO STOP [sec/km]	7,8	10,3	5,5

Figura 2 - Risultanze di rete SDF

PARAMETRO	VENERDI' MATTINA	VENERDI' SERA	SABATO SERA
DISTANZE PERCORSE [km]	937	1.036	1.005
TEMPO DI PERCORRENZA [ore]	25,2	31,7	27,9
VELOCITA' MEDIA [km/h]	38,2	35,7	37,2
RITARDI [sec/km]	17,1	32,9	20,9
TEMPO STOP [sec/km]	7,5	21,8	10,3

Figura 3 - Risultanze di rete SDP

Lo studio di traffico si limitava a riportare tali risultanze modellistiche – c.d. MoE, *Measures of Effectiveness* - senza analizzare criticamente il valore dei singoli parametri e senza analizzare le differenze tra i due scenari.

Come riportato anche all'interno dello studio di traffico stesso, lo scenario temporale peggiore risulta essere la finestra tardo-pomeridiana del venerdì. In questo caso infatti i risultati modellistici mostrano una riduzione della velocità media di percorrenza del 7%, passando dai 38.3 km/h dello stato attuale ai 35.7 km/h dello scenario di progetto.

Altro parametro importante nella valutazione del livello di servizio generale del progetto trasportistico è quello relativo al tempo di percorrenza totale, espresso in ore. Confrontando lo scenario di progetto con lo stato attuale si evidenzia un aumento pari a circa il 30% del tempo totale speso in auto.

Tale parametro risulta ancora più significativo se pesato sul traffico effettivamente circolante sulla rete, ovvero calcolando il tempo medio speso in auto per ogni singolo veicolo. Confrontando stato attuale e scenario di progetto (SDP1) risulta che il differenziale di aumento della domanda di traffico è pari al 16% (da 2185 veicoli/ora a 2526 veicoli/ora) da cui risulta che il tempo medio di percorrenza della rete per ogni singolo veicolo passa da 40 minuti a 45 minuti circa, aumento facilmente percepibile dall'utente.

Gli ultimi due parametri infine mostrano un'evidente peggioramento delle prestazioni della rete in corrispondenza dei nodi, ove ritardi e tempi di stop subiscono un aumento rispettivamente del 65% e del 110%.

Altre perplessità emergono analizzando le risultanze dell'elaborato 3.2 in cui viene mostrato, per ogni singolo arco della rete, il rapporto tra flusso e capacità.

Il rapporto tra flusso e capacità, ovvero il grado di saturazione, esprime il livello di servizio (LOS) di un generico tratto di strada ed è una misura delle condizioni operative della strada stessa e del funzionamento dell'insieme strada-veicolo, così come viene percepito dall'utente; esso rappresenta pertanto un indice che misura le condizioni di deflusso.

Le condizioni di circolazione delle strade sono divise in 6 categorie rispetto al grado di saturazione (s) dei singoli segmenti stradali, come riportato nella tabella seguente.

Livello di Servizio	Grado di saturazione (s)
A	≤ 0.18
B	0.18-0.32
C	0.32-0.52
D	0.52-0.77
E	0.77-1
F	> 1

Tabella 1 Livello di Servizio delle strade

LoS A, B e C indicano condizioni in cui il deflusso veicolare avviene senza particolari ritardi nel periodo di riferimento analizzato. LoS D ed E mostrano condizioni di operatività via via peggiori, mentre LoS F rappresenta la situazione in cui la domanda di traffico eccede la capacità del sistema. Nella maggior parte degli ambienti urbani un LoS D è considerato accettabile nelle ore di punta, mentre il LoS C è l'obiettivo da raggiungere negli altri intervalli temporali della giornata.

Sulla base delle definizioni del HCM, i diversi LoS sono descritti come di seguito riportato:

- A: flusso libero



- B: flusso quasi libero



- C: deflusso stabile



- D: condizioni di deflusso quasi instabile



- E: deflusso instabile



- F: condizioni di marcia stop and go



La figura 4, estratta dall'elaborato 3.2 dello studio di traffico, riporta il rapporto flusso/capacità della rete durante l'ora di punta del venerdì sera (scenario come già detto più critico) allo stato di fatto. La figura evidenzia che già nello scenario di fatto, gli archi che insistono sull'intersezione a rotatoria lavorano in LOS D (ad eccezione di via Zopfi che risulta in LOS C) e che addirittura via Marconi lato Nord è caratterizzata da un Livello di Servizio E con una capacità residua pari a solo il 5%.

Risulta evidente fin da subito che, un'ulteriore aumento di domanda di traffico, senza un'opportuna ed adeguata modifica dell'offerta infrastrutturale, porterebbe l'intersezione a lavorare su Livelli di Servizio da considerarsi non accettabili.

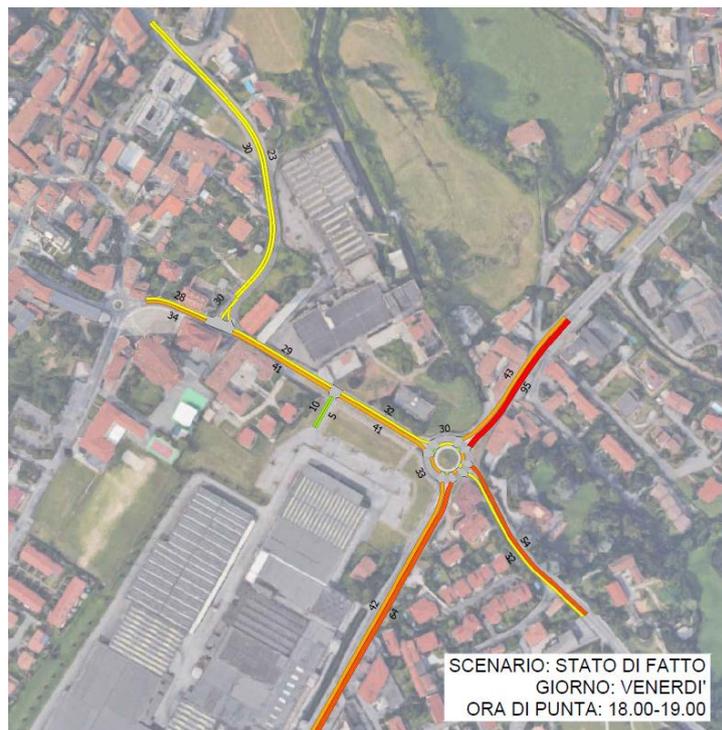


Figura 4 – Grado di saturazione SDF – Venerdì sera

In figura 5 viene riportato lo stesso parametro nello scenario di progetto, sempre in corrispondenza dell'ora di punta serale del venerdì.

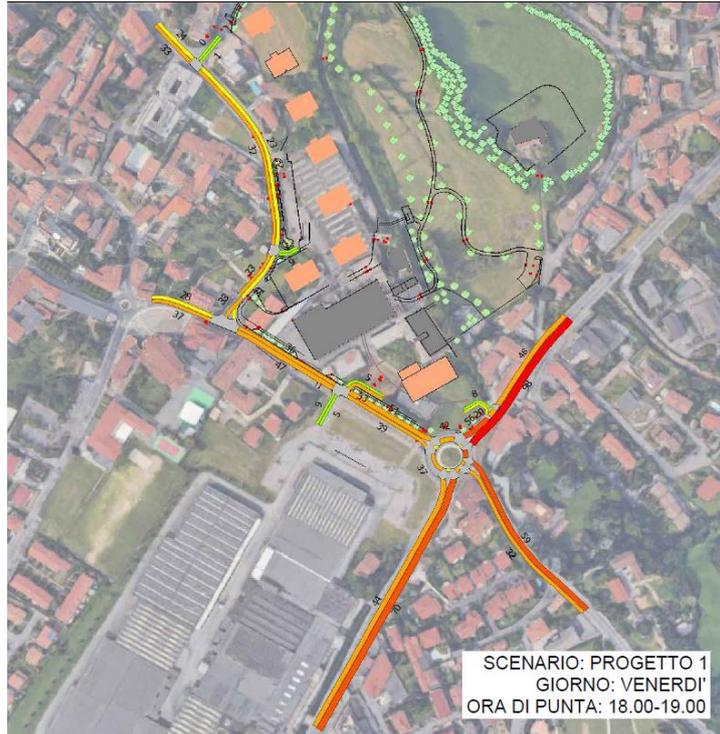


Figura 5 – Grado di saturazione SDP – Venerdì sera

Il confronto dei due scenari mostra un deterioramento del Livello di Servizio lungo via Marconi approssiando la rotatoria da Nord, passando da un grado di saturazione del 43%, pari ad un LOS C, ad una saturazione del 56%, pari ad un LOS D, nonostante il raddoppio delle corsie in approccio. Tale peggioramento, che non viene menzionato all'interno della relazione, porta la rotatoria a lavorare lungo ogni suo braccio con un LOS D, ossia il limite considerato accettabile in ambito urbano. Un qualsiasi aumento futuro di domanda di traffico veicolare, seppur minimo, congestionerebbe l'intersezione.

Sempre lungo via Marconi in approccio alla rotatoria da nord, il grado di saturazione nell'ora di punta del venerdì mattina nello scenario di progetto (elaborato 3.2) risulta essere pari al 97% (LOS E), con una capacità residua pari al solo 3%.

Tale criticità è infatti riportata anche all'interno della relazione a pagina 28, in cui viene indicato che "L'aumento del traffico circolante porta all'utilizzo di buona parte della capacità residua di deflusso: il ramo più critico resta via Marconi nord, con rapporto Flusso / Capacità del 94% al venerdì mattina in direzione Bergamo e 98% il venerdì sera in direzione Alzano" e che "non si creano accodamenti continui perché le intersezioni hanno una buona capacità di deflusso".

Proprio in merito alla capacità di deflusso delle intersezioni è doveroso sottolineare che la calibrazione del modello di micro-simulazione, riportata in relazione a pagina 24, risulta poco chiara e soprattutto mancante di parametri ritenuti fondamentali per la corretta calibrazione di un modello di simulazione dinamica del traffico, quali il parametro GEH, i tempi di percorrenza a comprendere la quotaparte di tempo speso in coda, il rilievo qualitativo degli accodamenti (seguendo le indicazioni del manuale inglese DMRB). La calibrazione infatti si fonda sul solo parametro statistico R^2 sui dati di traffico. Per questi motivi la capacità di deflusso potrebbe essere minore di quella stimata all'interno dello studio di traffico.

A supporto di quanto emerso, nel prossimo capitolo viene valutato quantitativamente il livello di operatività complessivo dell'intersezione a rotatoria (ritenuta più critica) in termini di livelli di

servizio, ritardi e code sulla base della metodologia indicata nel manuale statunitense HCM2010 riconosciuto ed utilizzato a livello internazionale.

2.2 VERIFICA LIVELLO FUNZIONALE INTERSEZIONE A ROTATORIA

Le analisi del livello di servizio della rotatoria sono state effettuate attraverso l'utilizzo del software SIDRA Intersection®, il quale permette di valutare e confrontare i livelli di servizio delle intersezioni semaforizzate, a rotatoria e a semplice precedenza partendo da un algoritmo che tiene in considerazione quanto definito nel Highway Capacity Manual (HCM2010).

SIDRA® utilizza modelli analitici del traffico uniti ad un metodo iterativo di approssimazione per fornire le stime della capacità e le statistiche sulle prestazioni delle intersezioni e, in presenza di semaforo, l'ottimizzazione dei parametri di regolazione. Le intersezioni si confrontano generalmente in termini di Livello di Servizio (LoS, Level Of Service).

La tabella seguente riporta la classificazione dei LoS delle intersezioni secondo il ritardo medio (espresso in secondi/veicolo). Come anticipato, la metodologia associa il LoS F laddove $v/c > 1.0$ (condizioni di sovrasaturazione), indipendentemente dal ritardo.

Livello di Servizio per $v/c < 1$	Ritardo medio per veicolo in secondi (d)		Livello di Servizio per $v/c > 1$ Tutti i tipi di intersezioni
	Intersezione semaforizzata	Intersezione non semaforizzata (rotatoria)	
A	≤10	≤10	F
B	10-20	10-15	F
C	20-35	15-25	F
D	35-55	25-35	F
E	55-80	35-50	F
F	>80	>50	F

Tabella 2 Livello di Servizio delle intersezioni

2.2.1 Scenario di Fatto

Il presente paragrafo riporta i risultati dell'analisi della rotatoria nello scenario attuale dell'ora di punta del venerdì sera. Per la definizione della domanda di traffico, distribuita nelle diverse manovre in approccio all'intersezione, sono stati considerati i risultati dei conteggi manuali effettuati tra le 18.00 e le 19.00 riportati nell'allegato 2 all'interno della tabella A.

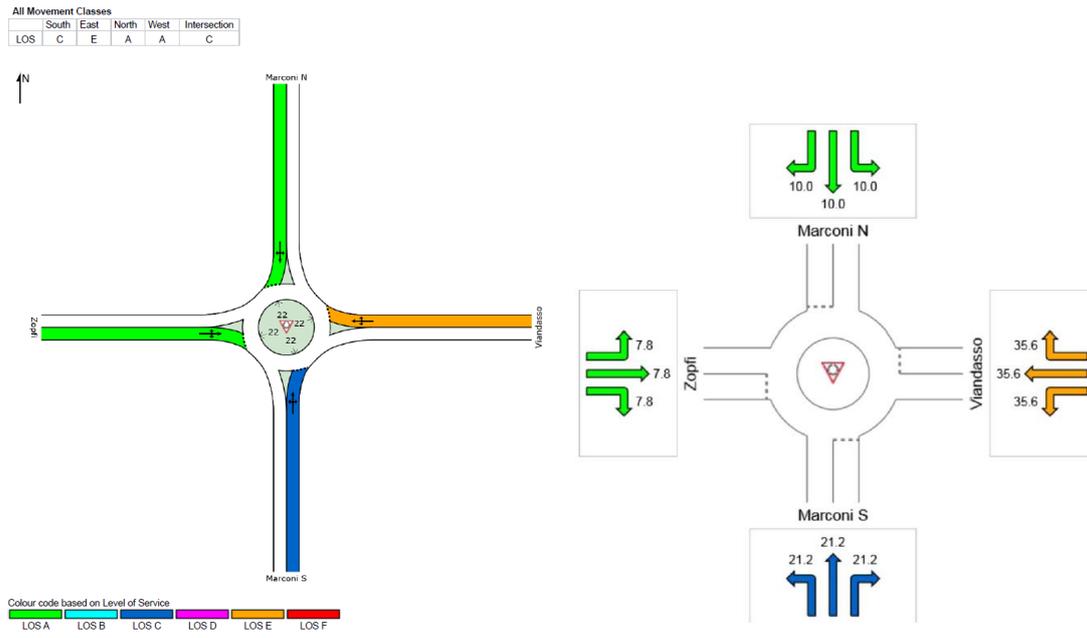


Figura 6 – LOS rotatoria e ritardo manovre - SDF

È da sottolineare come la domanda di traffico che insiste sulla rotatoria riportata nel flussogramma dell'elaborato 3.1 risulta incongruente con i numeri dei risultati dei conteggi manuali, utilizzati per verificare il livello prestazionale dell'intersezione. Nei flussogramma del modello di simulazione infatti i flussi che insistono sulla rotatoria risultano ridotti di circa il 13% passando da 2.320 veicoli/ora a 2.008 veicoli/ora. Ancora una volta si evidenzia come questa discrepanza sia frutto di una carente calibrazione del modello di microsimulazione.

2.2.2 Scenario di Progetto

Per la definizione della domanda di traffico nello scenario di progetto sono stati presi a riferimento i volumi di traffico indotto relativi all'ora di punta del venerdì sera, riportati in relazione a pagina 17. Si ricorda che ai 540 veicoli totali generati devono essere sottratti i 110 veicoli di traffico deviato, come spiegato a pagina 16. Risulta quindi che il traffico veicolare totale indotto è pari a 430 veicoli/ora.

Poiché, come spiegato al punto 3 del paragrafo 2.3 del presente documento, non sono state riportate all'interno della relazione le distribuzioni sulla rete del traffico veicoli indotto, l'unico dato disponibile è stato quello relativo ai flussogramma del modello di simulazione.

Analizzando il flussogramma (elaborato 3.1) relativo allo scenario di progetto nell'ora di punta del venerdì sera risulta un incremento del traffico che insiste sulla rotatoria pari a 230 veicoli rispetto allo scenario di progetto. Questo incremento, che equivale a circa il 50% del totale del traffico indotto (430 veicoli), rappresenta la quota parte di veicoli attratti/generati dal nuovo comparto che vanno a percorrere l'intersezione a rotatoria.

Le mappe delle figure a seguire illustrano il risultato dell'interpolazione tra l'areale di accessibilità isocrona del comparto oggetto di studio e le densità di popolazione ed addetti che ricadono in tale ambito di influenza, considerando un tempo di percorrenza massimo in auto pari a 30 minuti.

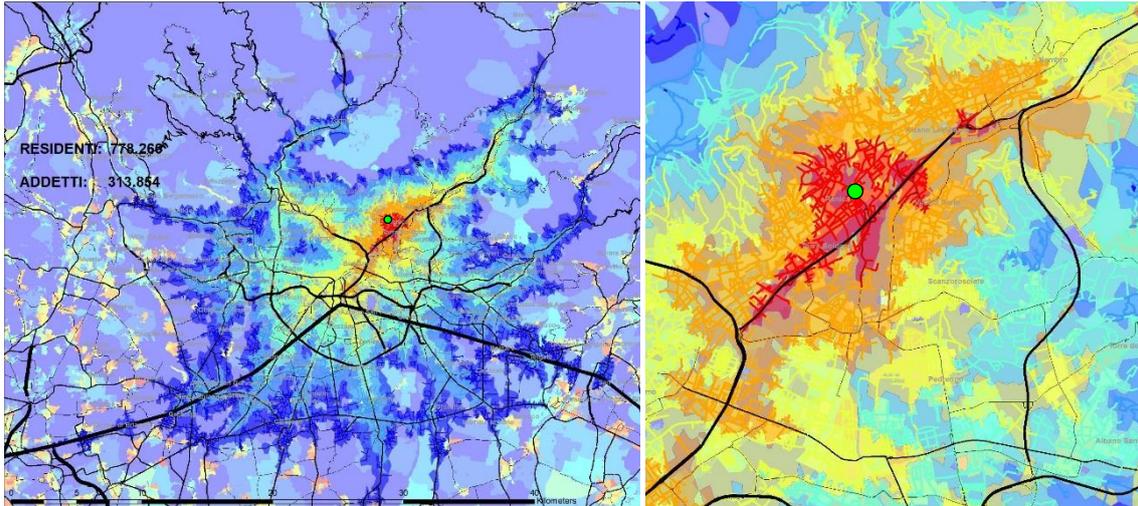


Figura 7 - Interpolazione tra isocrone e popolazione/addetti

L'analisi dell'accessibilità isocrona al nuovo comparto evidenzia una netta predominanza della quota di veicoli che accedono al comparto dalla rotatoria rispetto a via Zopfi. Questo è giustificato dal fatto che l'intera domanda dei Comuni confinanti di Torre Boldone e di Alzano Lombardo e di quella garantita dalla vicina SP35, confluisce al nuovo comparto proprio attraverso la rotatoria, mentre solo chi proviene da Ranica, peso quasi trascurabile, raggiunga il nuovo comparto senza dover attraversare la rotatoria. A confermare ciò anche il dato relativo alla popolazione di Ranica, circa 6.000 abitanti, che, confrontato con il bacino di utenza complessivo dell'isocrona (circa 700.000 abitanti), riveste un peso ridotto.

Per i motivi appena esposti è poco realistico ipotizzare che solo il 50% dell'intera domanda aggiuntiva di traffico vada a gravare sull'intersezione a rotatoria. Per poter verificare il livello funzionale della rotatoria è quindi stato considerato che il 75% dell'indotto totale - da considerarsi limite minimo - acceda al nuovo comparto dalla rotatoria mentre il restante 25% da Ranica paese.

Tale ripartizione rispecchia bene con i pesi di origine e destinazione dello scenario di fatto evidenziati nella figura a seguire, relativa all'analisi dei percorsi di accessibilità al nuovo comparto, che dimostra ancora una volta l'elevata incidenza di via Viandasso rispetto a via Zopfi.

2.2.3 Valutazioni sul Livello Funzionale

La tabella 3 riporta i risultati dell'analisi funzionale del nodo nello scenario di progetto, confrontati con i risultati dello scenario di fatto. In generale i risultati mostrano un marcato incremento dei ritardi che portano la rotatoria da un LOS complessivo C dello stato di fatto ad un LOS F nello scenario di progetto.

Tale risultato è dovuto ai ritardi di via Marconi sud e via Viandasso (ritardi che rispettivamente raggiungono il minuto e i 2 minuti) che rappresentano i collegamenti principali con il resto della viabilità pubblica circostante.

Arco in ingresso	Scenario di Fatto		Scenario di Progetto	
	Ritardo medio manovra [s]	LIVELLO DI SERVIZIO	Ritardo medio manovra [s]	LIVELLO DI SERVIZIO
MARCONI NORD	10	A	9.4	A
VIANDASSO	36.6	E	140.5	F
MARCONI SUD	21.2	C	55.6	F
ZOPFI	7.8	A	9.7	A

Tabella 3 LOS dell'intersezione, Scenario di Fatto vs Scenario di Progetto

A conclusione dell'analisi funzionale è doveroso sottolineare che ulteriori peggioramenti al Livello di Servizio (già LOS F) dell'intersezione sarebbero inevitabili nel caso in cui si considerino altri fattori, fra cui:

- Aumento del traffico veicolare "di fondo" in risposta ad una probabile crescita fisiologica nel - anche se contenuta - nel medio-lungo termine;
- Interferenza con flussi pedonali in accesso al nuovo comparto. A tal proposito si evidenzia che il livello di servizio di un'intersezione non semaforizzata risente drasticamente della presenza di attraversamenti pedonali non regolati in prossimità della stessa;
- Il traffico veicolare indotto, come ampiamente spiegato al punto 5 del paragrafo 2.3 del presente documento, è stato ridotto in maniera consistente. Verificando il Livello funzionale della rotatoria con un valore di traffico indotto calcolato da normativa (Regione Lombardia) il risultato sarebbe ancora peggiore.

2.3 ANALISI CRITICA DELLA METODOLOGIA DELLO STUDIO

L'approccio metodologico dello Studio di Impatto Viabilistico risulta nel complesso corretto e coerente anche se emergono alcuni aspetti (in parte già menzionati nei precedenti capitoli) che risulterebbe utile approfondire ed eventualmente revisionare. In particolare emergono le seguenti tematiche:

1. Per ricostruire il corretto quadro dei traffici lungo l'asse investigato, si è effettuata una estensiva campagna di indagine veicolare in corrispondenza di archi e intersezioni. In particolare sono stati effettuati conteggi manuali e conteggi automatici. Secondo quanto

riportato nella relazione tecnica (a pagina 12) dai conteggi di traffico automatici risulta che nei giorni feriali l'ora di punta mattutina è dalle 7.00 alle 8.00. Questo non trova conferma con quanto emerge dai conteggi di traffico manuale i quali, sempre secondo quanto scritto nella relazione (a pagina 14), evidenziano una un'ora di punta del mattino tra le 7.30 e le 8.30. Questo è probabilmente dato dal fatto che i conteggi manuali siano stati eseguiti a partire dalle 7.30, senza investigare quindi la mezz'ora tra le 7.00 e le 7.30 (che secondo i conteggi automatici risulta essere è parte dell'ora di punta).

2. Per quanto riguarda lo scenario di Progetto vengono proposte due soluzioni. Di queste viene riportata (nell'elaborato 2 in allegato alla relazione) solo la planimetria della soluzione 1, come scritto in relazione a pagina 9. Si ritiene utile riportare, anche solo in forma di allegato, entrambe le planimetrie di massima delle due soluzioni progettuali.
3. Per quel che riguarda la distribuzione del traffico indotto, a pagina 18 della relazione si riporta che *“La matrice Origine/Destinazione del traffico indotto è stata stimata sulla base del traffico circolante nel quartiere nell'ora di punta mattutina e serale”*. Tale assunzione che, come già approfondito nel paragrafo 2.2.2 del presente documento, non rispecchia la condizione reale e potrebbe essere quantomeno approfondita all'interno della relazione. Non è infatti riportato da nessuna parte come si distribuisca sulla rete effettivamente il traffico indotto.
4. Il progetto prevede di recuperare un'ampia area dismessa per la realizzazione di una struttura a destinazione commerciale pari a 5.500 mq di SLP e a residenziale pari a 17.522 mq di SLP. Non essendo ancora nota, al momento della stesura della relazione tecnica, il layout delle varie attività commerciali la superficie di vendita viene stimata pari al 65-70% della SLP, ovvero pari a 3.575-3.850 mq a differenza di quanto indicato a pagina 14 (viene riportata la cifra di 3.100 mq). Questo non ha conseguenze sulla bontà dello studio in quanto per il calcolo del traffico indotto vengono utilizzate le superfici classificate in alimentari/non alimentari pari a 1.800 mq e 2.000 mq che sommate risultano effettivamente pari al 69% della SLP.
5. Per il calcolo della domanda indotta dalle funzioni commerciali previste per gli ambiti di trasformazione si applica la metodologia prevista dalla Regione Lombardia. Mentre la normativa regionale suggerisce una riduzione del traffico indotto pari al 30% per considerare una quota di veicoli già presenti nella rete che sarà interessata alle nuove funzioni commerciali, lo Studio assume una riduzione pari al 25% pari alla quota di traffico deviato e un'ulteriore riduzione pari al 25% per quanto riguarda le superfici di vendita alimentari e pari al 50% per le superfici di vendita non alimentare. Questa secondo riduzione è giustificata (a pagina 16 della relazione tecnica) dal fatto che *“La nuova struttura è posizionata in ambito urbano (punto vendita di prossimità)”* e *“La nuova struttura sarà ben collegata con itinerari ciclopedonali”*. Tale affermazione, che comporta una notevole riduzione del traffico indotto (più del 40% nel caso di superfici alimentari e più del 70% per quel che riguarda superfici non alimentari), dovrebbe essere supportata da maggiori argomentazioni. Comunque, pur mantenendo la proposta di questa doppia riduzione del traffico indotto, sarebbe utile verificare le proposte progettuali anche in uno Scenario alternativo in cui la riduzione del traffico esistente sia effettivamente del 30%, come proposto dalla normativa.

6. Sempre per quanto riguarda il calcolo della domanda indotta dalle funzioni commerciali *“si stima che il traffico indotto nell'ora di punta del mattino sia pari al 20% di quello dell'ora di punta serale il venerdì e al 15% il sabato”* poiché *“l'orario di apertura della maggior parte degli esercizi commerciali è successivo alle 8.30”*. Tale affermazione, seppur in parte condivisibile, porta ad un'ulteriore drastica riduzione del traffico indotto nell'ora di punta del mattino (80-85 %). Tenendo in considerazione anche il punto precedente sarebbe utile verificare le proposte progettuali utilizzando una riduzione più contenuta e realistica del traffico mattutino che comportano le nuove realizzazioni commerciali.
7. La riduzione del traffico indotto del sabato rispetto al giorno feriale risulta pari al 50% il mattino e allo 0% la sera – *Tabelle 5.1 e 5.2 dell'Allegato B*); di tale dato, seppur ragionevole, non viene citata la fonte.
8. Per quanto riguarda la stima della capacità di sosta necessaria per le funzioni commerciali, trattata in relazione a pagina 18, viene assunto che *“il tempo di permanenza medio nell'ora di punta sia pari a 25' per le aree di vendita alimentari e 20' per quelle non alimentari”*, che porta ad una capacità di sosta da garantire pari a 137 veicoli. Si ritiene utile evidenziare come questo risultato sia fortemente influenzato dalla doppia riduzione del traffico indotto di cui al punto 3 e che sarebbe quindi utile verificare l'offerta di sosta da garantire in uno Scenario alternativo in cui la riduzione del traffico esistente sia effettivamente del 30%, come proposto dalla normativa.

3 Verifica geometrico-funzionale del Sistema di Accessibilità e di Parcheggio

3.1 PREMESSA

Il presente capitolo tratta dell'accurata indagine circa la funzionalità ed il generale livello prestazionale dei sistemi di accessibilità (nello specifico i nodi di innesto con la viabilità pubblica) e di parcheggio del comparto urbanistico, con l'obiettivo di proporre eventuali interventi correttivi geometrico-funzionali atti a garantire un adeguato livello di accessibilità veicolare ed ottimizzare la circolazione all'interno delle aree di sosta (efficienza del layout distributivo).

3.2 VERIFICHE FUNZIONALI

- A differenza del comparto residenziale (lato ovest), la cui accessibilità veicolare e gli schemi di circolazione non presentano particolari criticità, gli accessi al comparto commerciale comportano incroci di flussi veicolari opposti, da considerarsi critici. La figura a seguire evidenzia (riquadri in giallo) i due punti in cui si riscontra tale criticità, in corrispondenza dell'ingresso al parcheggio interrato da via Zopfi e in corrispondenza del accesso lungo via Marconi. Nel primo caso i veicoli in ingresso al parcheggio interrato e i veicoli in uscita dal parcheggio pubblico a raso sono in conflitto tra loro. La situazione è resa più complicata dalla presenza della rampa di accesso che, seppur caratterizzata da una pendenza moderata, può causare disagio ai veicoli che devono attendere il deflusso degli altri veicoli. Nel secondo caso l'incrocio di flussi avviene tra i veicoli in ingresso al parcheggio a raso ed i veicoli commerciali in uscita dall'area di carico/scarico. In questo caso la situazione potrebbe rappresentare una criticità maggiore in quanto sono coinvolti mezzi commerciali pesanti (che comportano ingombri e distanze più elevate). Queste due aree, insieme a tutti i punti di ingresso e uscita al nuovo comparto, verranno approfondite dal punto di vista geometrico nel paragrafo a seguire.

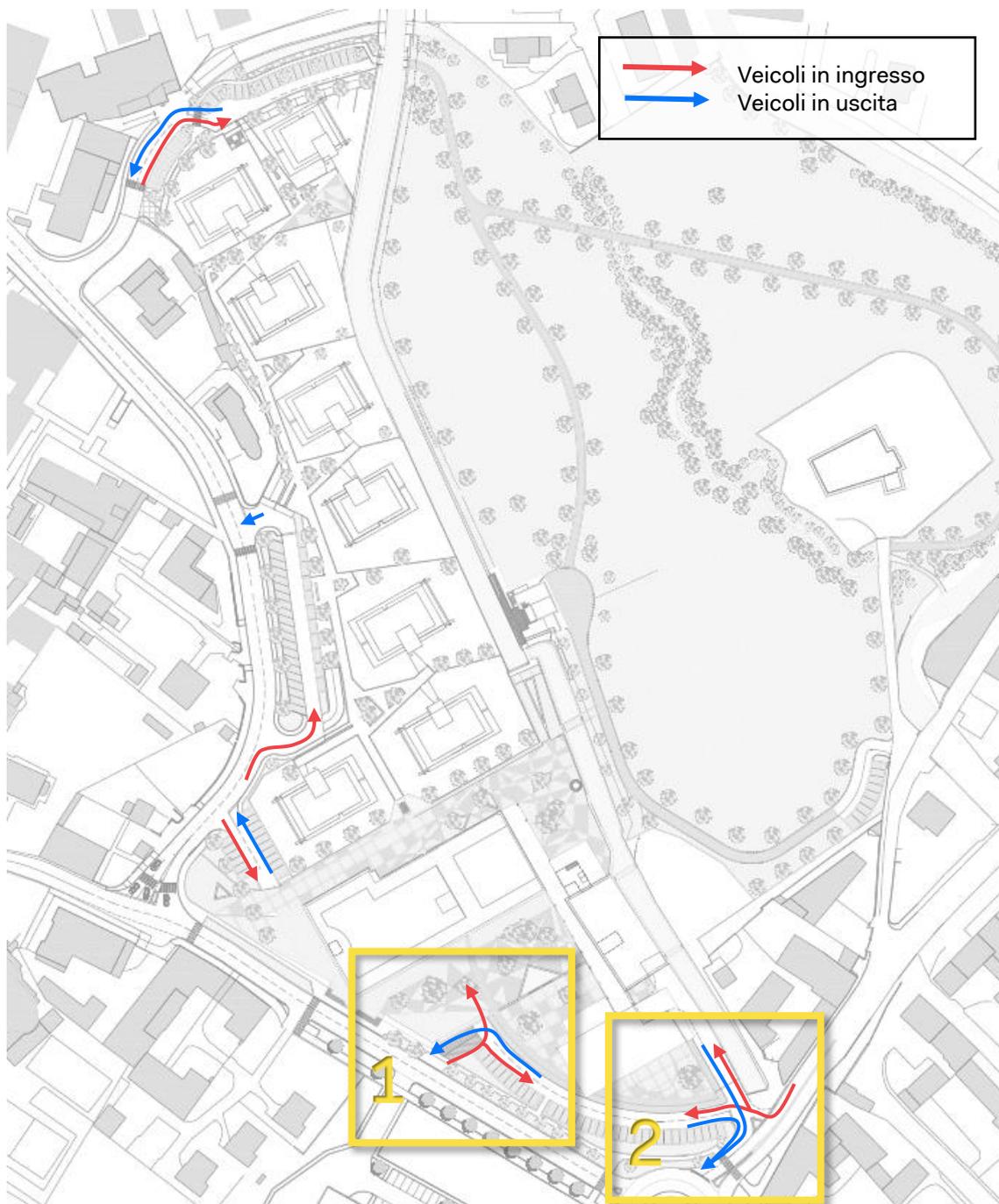


Figura 10 – Ingressi e Uscite al comparto di Progetto

- Le rampe veicolari da progetto non superano i 12% e quindi garantiscono un buon livello di servizio. Da evidenziare che la rampa d'accesso al parcheggio in copertura esistente di via Fontanino, anche se non interessata dai lavori di nuova realizzazione poiché già esistente, è caratterizzata da una pendenza del 20% che supera la pendenza limite prevista da regolamento dei Vigli del Fuoco pari al 18%.

- Le dimensioni di tutti gli stalli nell'area di progetto rispettano il normale livello di servizio e di comfort relativo alle manovre di parcheggio. Questi infatti sono caratterizzati da una profondità di 5,0 m e da una larghezza di 2,5 m sia che si tratti di stalli a 90° o inclinati.
- Anche per quanto riguarda le dimensioni delle vie di circolazione interne, il progetto risulta ben dimensionato e i corselli di distribuzione interni ai parcheggi pubblici, di dimensione compresa tra i 5 e i 6 metri, garantiscono un buon livello di servizio.
- Per quel che riguarda l'accessibilità pedonale complessiva del comparto i marciapiedi hanno sempre larghezza superiore ai 150 cm, limite imposto da normativa. Il progetto prevede un buon livello di accessibilità pedonale ai nuovi parcheggi pubblici a raso garantendo un livello di confort percepito dall'utente debole soddisfacente, come evidenziato nella figura a seguire.

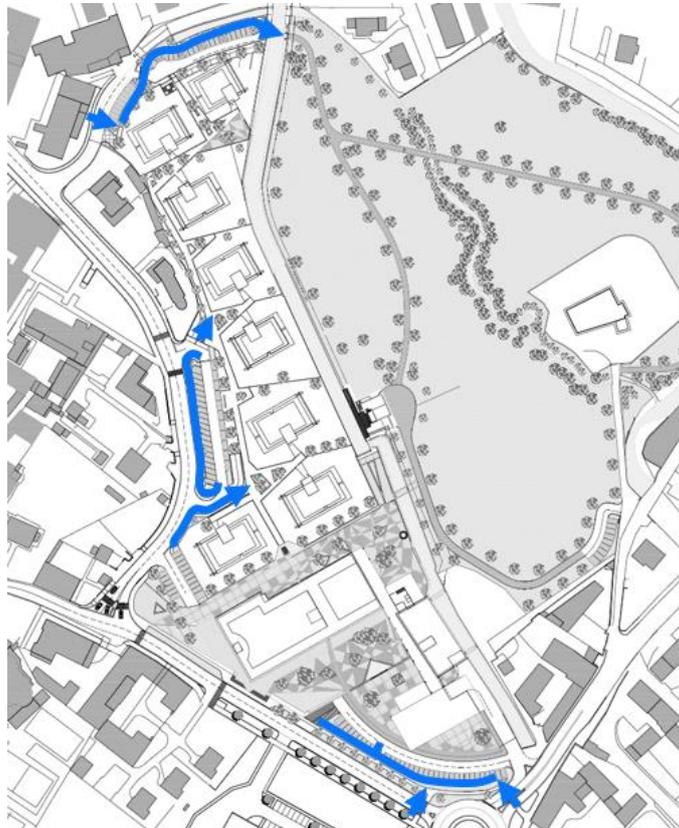


Figura 11 – Percorsi pedonali

3.3 VERIFICHE GEOMETRICHE

Il layout di circolazione interna ed esterno e i punti ritenuti più critici sono stati inoltre verificati geometricamente attraverso l'utilizzo del software specialistico *Autodesk Vehicle Tracking®* in grado di simulare qualunque tipo di veicolo sterzante al fine di evidenziarne l'ingombro dimensionale nei diversi tipi di manovra richiesti.

Per quanto riguarda l'ingresso di via Zopfi le verifiche geometriche evidenziano la necessità di correggere i cordoli in ingresso al fine di permettere la circolazione veicolare.

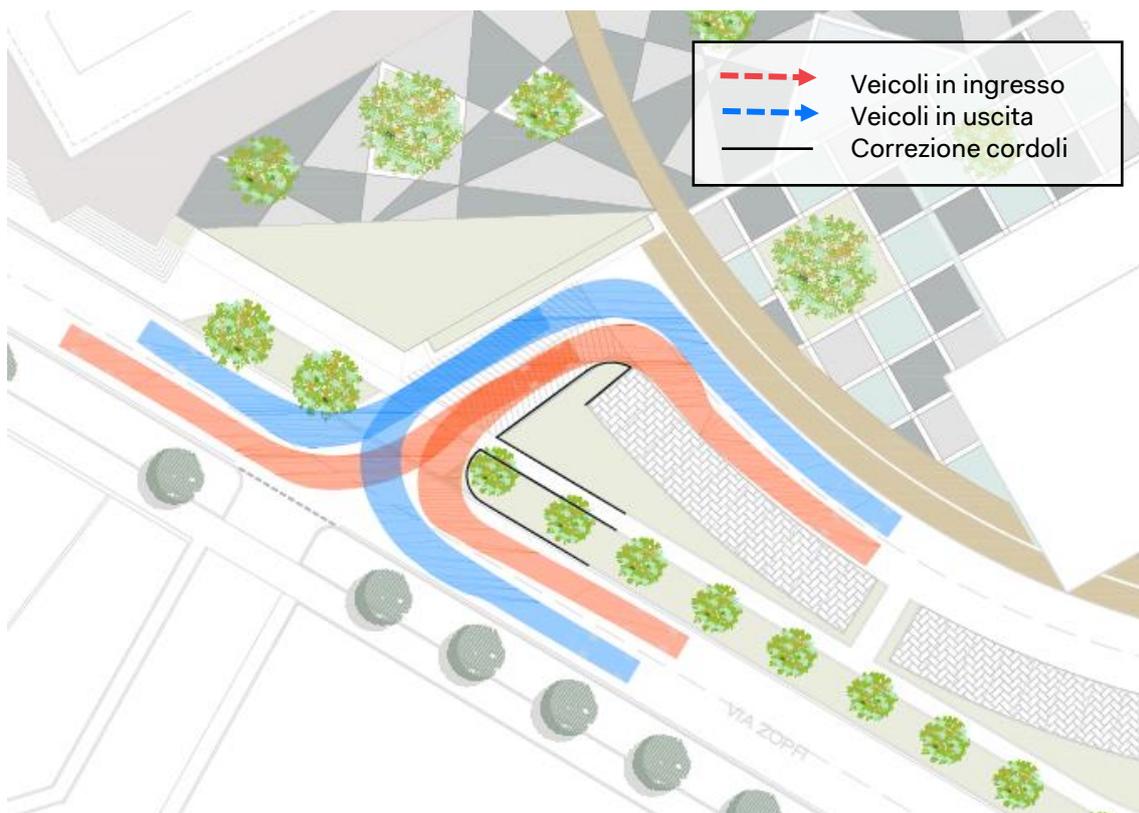


Figura 12 – Verifiche geometriche ingresso e uscita via Zopfi (veicoli di servizio)

Nel secondo caso (accesso via Marconi) le verifiche sono state eseguite anche con un veicolo commerciale di 7,5 tonnellate (autocarri di medio/grandi dimensioni) con una lunghezza pari a 7,2 metri.

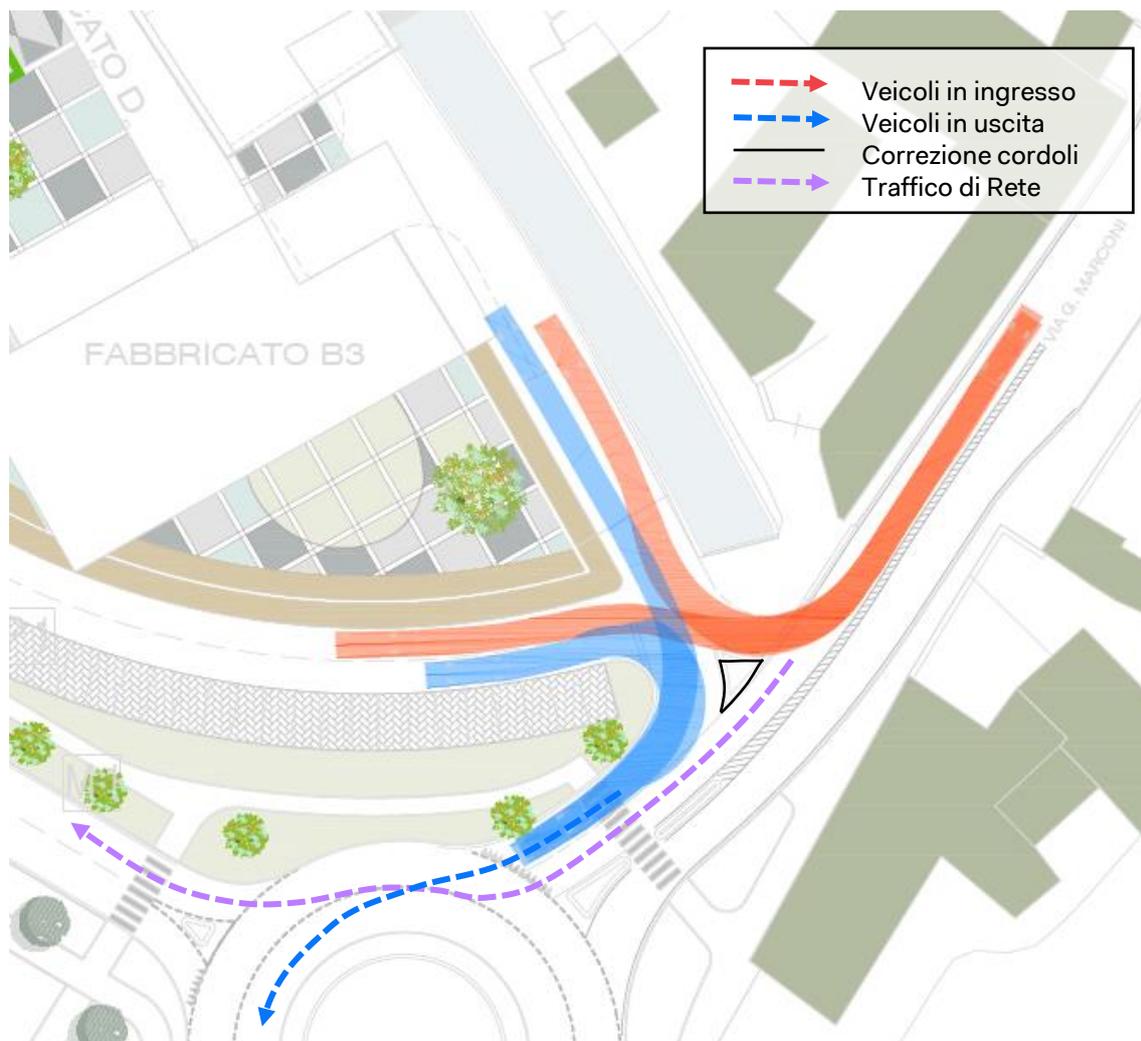


Figura 13 - Verifiche geometriche ingresso e uscita via Marconi (veicoli commerciali)

La figura mostra, come già accennato nel paragrafo precedente, l'incrocio di traiettorie tra i veicoli che compiono le diverse manovre. Data la vicinanza alla viabilità pubblica, eventuali accodamenti dovuti a tali conflitti potrebbero essere risentiti anche direttamente lungo via Marconi, andando a peggiorare il livello di servizio dell'arco.

Inoltre si sottolinea la vicinanza dell'uscita dal comparto alla linea di precedenza dell'intersezione a rotatoria (meno di 40 metri). Questa potrebbe essere causa di criticità tra i flussi veicolari di conflitto come mostrato in figura.

Infine sono state eseguite le verifiche geometriche in corrispondenza dei punti di accesso al comparto da via degli Alpini e via al Fontanino. Tali verifiche non hanno evidenziato criticità.

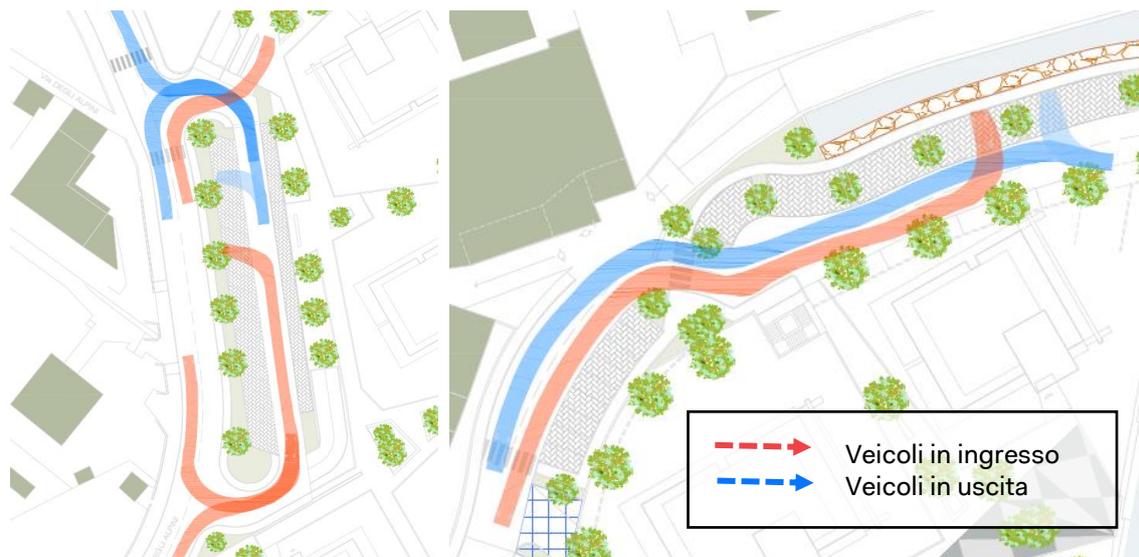


Figura 14 – Verifiche geometriche ingresso e uscita via degli Alpini e via al Fontanino ((veicoli di servizio)

4 Valutazioni Conclusive

Nel presente documento viene analizzato da un punto di vista critico lo Studio di Impatto Viabilistico relativo all'intervento di riqualificazione dell'Ambito di Trasformazione AT2 Zopfi di Ranica (BG).

Il documento di cui viene sviluppata l'analisi critica si riferisce allo studio di impatto viabilistico relativo all'area circostante l'immobile ex-Zopfi in comune di Ranica (BG) ad opera di *TAU trasporti e ambiente urbano Srl*. Il documento, approvato in data 20 Novembre 2017, ha come fine la valutazione delle ricadute di carattere trasportistico derivanti dalla realizzazione di nuove residenze e strutture commerciali.

Dal punto di vista metodologico, l'approccio dello Studio di Impatto Viabilistico risulta nel complesso corretto e coerente anche se emergono alcuni aspetti che risulterebbe utile approfondire ed eventualmente correggere. Tra questi risulta di particolare rilievo l'eccessiva riduzione del traffico veicolare indotto dalle nuove funzioni (fino al 70%) che, non supportata da alcuna evidenza giustificabile, comporta la sostanziale messa in discussione delle risultanze dello studio.

Altro aspetto, fondamentale nella stesura di uno studio di impatto trasportistico, è la distribuzione del traffico indotto sulla rete infrastrutturale che nel documento viene poco approfondita andando ad inficiare ulteriormente i risultati conclusivi.

Dal punto di vista funzionale invece, in base a quanto esposto nei precedenti capitoli è possibile affermare che l'attuale offerta infrastrutturale dell'area Zopfi non risulta in grado di gestire un aumento dei volumi di traffico derivante dalla realizzazione delle nuove funzioni.

Questo poiché l'infrastruttura allo stato attuale presenta una ridotta capacità residua e non è quindi in grado di assorbire il traffico veicolare indotto dalla realizzazione del nuovo comparto polifunzionale.

In particolar modo risulta critica l'intersezione a rotatoria tra via Marconi, via Zopfi e via Viandasso che, secondo verifiche modellistiche del nodo, non sarebbe in grado di smaltire il nuovo traffico veicolare creando congestioni lungo via Viandasso e via Marconi (lato sud) con ritardi non accettabili.



A)

5

09.02.2018

Comune di Ranica

Provincia di Bergamo

Via Gavazzeni, 1 – 24020 Ranica - ☎ 035/479015 – Fax 035/511214 e-mail: tecnico@comune.ranica.bg.it

Settore Pianificazione e Gestione del Territorio

Introduzione all'esame Proposta Di Piano Attuativo Relativa all'Ambito di Trasformazione denominato "AT2 ex ZOPFI "

Dopo incontri preliminari di confronto con amministratori e tecnico comunale per la predisposizione di un Piano Attuativo sostenibile, la soc.Piramide, il 31/05/2017, ha unilateralmente deciso di protocollare istanza di approvazione del piano attuativo in variante al PGT, senza concludere il percorso di confronto e verifica con l'amministrazione comunale.

In particolare non erano stati affrontati e discussi i diversi aspetti normativi e obbligazionali delle Norme Tecniche di Attuazione e della Convenzione.

Senza tener conto di gran parte delle richieste di integrazione riportate nella nota del responsabile del procedimento del 23/06/2017 e nonostante la chiara, netta e ferma posizione degli amministratori relativa alle modalità di cessione delle aree destinate a parco agricolo, secondo la quale, come previsto dal PGT:

"la cessione delle aree a parco dovrà avvenire alla stipula della convenzione",

la soc.Piramide Casa, per scelta ancora una volta unilaterale, il 22 e 30/11/2017 ha completato il deposito della documentazione integrativa richiesta, senza concertare con gli amministratori gli aspetti (rimasti inevasi) delle Norme Tecniche di Attuazione e della Convenzione.

In relazione alle suddette modalità messe in atto dall'operatore e dai suoi tecnici, visto l'essenziale aspetto convenzionale legato alla cessione del parco, oltre alle criticità evidenziate nella relazione istruttoria del Responsabile del procedimento, non è certamente possibile affermare che la proposta di piano attuativo in variante al pgt sia stata condivisa con l'amministrazione comunale: un contratto può dirsi tale (e, quindi, è condiviso dalle parti) quando c'è accordo sulle obbligazioni ivi previste (soprattutto su quelle essenziali e irrinunciabili per la pubblica amministrazione e, quindi, determinanti l'accordo

stesso); e ciò non si è verificato per la posizione assunta dalla società proponente in ordine a diversi qualificanti aspetti urbanistici e convenzionali, come ampiamente illustrato nella citata relazione istruttoria conclusiva del Responsabile del procedimento.

E ciò, a maggior ragione, costituendo la proposta di piano attuativo variante urbanistica rispetto a diversi e significativi profili del PGT, pur rappresentati nella ridetta relazione istruttoria.

La nota 1.2.2018 (*post* conclusioni istruttorie del Responsabile del procedimento) dei progettisti non ha introdotto alcuna novità, tale da incidere sulle dette conclusioni istruttorie e sugli atti presupposti che, pertanto, non possono che essere confermati.

Oltre agli aspetti tecnici evidenziati dal Responsabile del procedimento, mi corre l'obbligo (in questa sede) di rimarcare la funzione propria del Consiglio Comunale in ordine al governo del territorio e, quindi, a tutti gli aspetti direttamente riconducibili alla programmazione e attuazione delle linee di pianificazione/trasformazione urbanistica del nostro territorio. Al Consiglio comunale è infatti assegnato il diritto / dovere di compiere tutte le valutazioni, anche discrezionali, volte a perseguire un equilibrato sviluppo del territorio e che tenga conto degli interessi prevalenti della collettività.

In ragione di tutto ciò e, dunque, in punto di merito, è evidente che le criticità e problematiche (irrisolte per posizione tenuta dalla proponente), riprese e riportate nella relazione istruttoria e nei pregressi e presupposti pareri delle commissioni per il Paesaggio e Governo del Territorio, siano tanto pregiudizievoli per l'interesse pubblico da rendere irricevibile la proposta, ed in tal senso propongo la non approvazione del piano.

Ranica, 09/02/2017

Carlo Beretta

Assessore alla Pianificazione e Governo Del Territorio

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Carlo Beretta', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat abstract.

B)
ALLEGATO ALLA DELIBERA

№ 5 DEL 03.02.2018

Comune di Ranica
Prot. 0001395
del 07/02/2018
Tit. 6 Cl. 2 Rit. 0 /0
Fascicolo: / A



DIGITALMENTE

DOCUMENTO PDF PERVENUTO
VIA E MAIL PDF FIRMATO

Spettabile
COMUNE DI RANICA
Via G.B.Gavazzeni n.1
24020 RANICA BG

Alla c.a. del Sindaco, Mariagrazia Vergani

Lo scrivente, Carlo Beretta, quale consigliere e assessore dell'intestato Comune,

PREMESSO CHE

- è stato convocato consiglio comunale per il giorno 9.2.2018;
- il punto n. 5 all'OdG reca «Esame proposta Piano Attuativo relativa all'Ambito di trasformazione denominato "AT2 EX ZOPFI", presentata in data 31.5.2017»;
- in ordine a tale argomento è stata depositata proposta di deliberazione in data 27/01/2018, comunicata agli aventi diritto in data 03/02/2018;
- i progettisti della società proponente il PA (Piramide Casa srl), con nota in data 1.2.2018, diretta al Sindaco, anziché al Responsabile del Procedimento, hanno inteso contraddire alcuni aspetti della conclusiva relazione istruttoria 26.1.2018, formulata, per competenza, dal detto Responsabile del Procedimento;

CONSIDERATO CHE

- Tale nota 1.2.2018, in disparte ogni questione di ritualità, non introduce alcuna novità incidente sulle valutazioni e criticità già espresse dall'Amministrazione con la citata Relazione Istruttoria 26.1.2018 (e con i pregressi presupposti pari della Commissione Paesaggio 19.6.2017 e della Commissione Governo del Territorio 20.6.2017 e 29.1.2018);
- in ragione di ciò dette valutazione e criticità vanno confermate (avendo peraltro l'Amministrazione curato di ottenere dalla società "Systematica srl" -cui era stata affidata la "Technical Perr Review dello Studio del Traffico"- una ulteriore ricognizione del proprio elaborato 15.12.2017 in puntuale riscontro alle controdeduzioni presentate con la ridetta nota 1.2.2018);

VISTI

- . l'art. 19, comma 2, dello Statuto del Comune di Ranica;
- l'art. 12, comma 1, 4, 5 e 6, del Regolamento del Consiglio Comunale (RCC);

CHIEDE

- che quanto in "PREMESSO" e in "CONSIDERATO" venga testualmente riportato

nel verbale della seduta consiliare relativo all'argomento in questione ai sensi dell'art 46, comma 4, RCC;

- che quanto in "PREMESSO" e in "CONSIDERATO", costituisca emendamento integrativo del testo della proposta di deliberazione relativa all'argomento in questione ai sensi dell'art. 12, comma 1, 4 e 5 del RCC.

Con osservanza.

Ranica, li 7.2.2018

F.to Carlo Beretta

OGGETTO: NOTA SINTETICA IN RISPOSTA AL DOCUMENTO - **CONTRODEDUZIONI ALLA "TECHNICAL PEER REVIEW" DELLO STUDIO DI TRAFFICO** - redatto da TAU Trasporti e Ambiente Urbano S.r.l. in data 01/02/2018

La presente nota di sintesi illustra i commenti e le integrazioni che Systematica ritiene utile formula a chiarimento ed integrazione di quanto esposto nel documento in oggetto. Al fine di facilitare la lettura della presente nota, si è scelto di mantenere la medesima struttura facendo riferimento ai Capitoli e alle pagine del documento in oggetto.

PARAGRAFO 2.1 - Analisi critica delle risultanze (pag.4)

Rispetto all'osservazioni formulate relative all'analisi critica delle risultanze modellistiche, si osserva che dal confronto tra lo scenario di progetto e lo scenario stato di fatto si registra una riduzione del livello prestazionale della rete modellata.

Risulta infatti che a fronte di un aumento della domanda di traffico del 18%, si registra un aumento pari a circa il 30% del tempo speso in rete e quindi di deterioramento delle condizioni di circolazioni. Pur comprendendo che in termini assoluti le differenze siano contenute, - con la precisazione che all'interno del documento *Technical Peer Review* tale risultanza sia stata erroneamente indicata quale variazione di minuti invece che secondi -, si ritiene comunque significativo evidenziare che lo scenario di progetto, non proponendo alcun intervento di ottimizzazione e/o riconfigurazione del nodo a rotatoria via Guglielmo Marconi - via Viandasso - Via G. Zoppi, non è in grado di garantire le attuali condizioni di spostamento all'interno della porzione viabilistica oggetto di indagine.

Le variazioni di tempo medio per veicolo, apparentemente poco significative se riferite alla sola ora di punta, rappresentano comunque un'esternalità - o costo per la collettività - non trascurabile e facilmente percepibile, soprattutto se proiettato all'anno di esercizio. Applicando infatti i fattori indicati all'interno delle Linee Guida per la redazione di Studi di Fattibilità di Interventi Infrastrutturali di Regione Lombardia, si ottiene un costo sociale complessivo - relativo al solo tempo di viaggio aggiuntivo - pari a circa 200.000 €/anno, al netto di puntuali riflessioni circa la quantificazione di ulteriori costi quali emissioni inquinanti e incidentalità.

Rispetto alle osservazioni in merito all'analisi del livello di servizio, si condivide che in ambito urbano siano le intersezioni a governare la capacità della rete infrastrutturale più dei singoli archi stradale; si ritiene tuttavia che la mappatura del rapporto V/C sia indicativa del livello di congestione della rete tanto da essere riportata anche nello Studio di Traffico originale quale risultanza della verifica modellistica.

Per quanto attiene all'individuazione dell'ora di punta, si ritiene esaustivo quanto riportato nel documento. Rispetto ai parametri di calibrazione del modello si conviene con i risultati positivi relativi al parametro GEH ma si auspica di poter disporre di specifica indicazione circa i tempi di percorrenza dei percorsi più significativi e la lunghezza media degli accodamenti registrati nel modello, al fine di strutturare un esaustivo processo di calibrazione del tutto in linea con i dettami internazionali - e nello specifico il manuale inglese *DMRB Traffic Appraisal of Roads Schemes* Cap. 12 - .

Utilizzando una piattaforma di micro-simulazione, risulterebbe utile e significativo dare evidenza del livello prestazionale della rete investigata "qualitativamente" anche attraverso la predisposizione di una serie di



di traffico. A tal riguardo risulta sottostimato il peso di generazione/attrazione associato a tale direttrice per quel che concerne il traffico indotto dal comparto, pari al 25% della quota di mobilità complessiva.

Si ritiene quindi che le ipotesi adottate nella definizione della matrice OD di progetto siano troppo vincolanti e cautelative poiché una variazione dei flussi in termini di quantità e distribuzione potrebbe produrre rallentamenti significativi all'intersezione. E' doveroso sottolineare che la stima dell'indotto veicolare, seppur basata su pratiche condivise, introduce una ipotesi di riduzione del 50% dei veicoli relazionati con la funzione commercio - ALIMENTARE, del 25% della funzione commercio NON ALIMENTARE (pari a circa il 32% del valore complessivo), a cui si aggiunge l'ipotesi che il 25% degli spostamenti sia traffico deviato da relazioni esistenti. Tali assunzioni dovrebbero essere supportata da adeguata documentazione in quanto la loro applicazione implica che la quota di traffico aggiuntiva nello scenario di progetto rappresenti solo 18% del traffico attuale (2.610 veicoli nella matrice di progetto rispetto a 2.205 nella matrice stato di fatto), mentre in assenza di riduzioni tale variazione corrisponderebbe al 35% (777 veicoli di cui 127 relazionati con le funzioni residenziali e 650 veicoli indotti dalle funzioni commerciali). Alla luce di quanto esposto si ritiene fondamentale una analisi di sensitività che possa tenere in considerazione:

- eventuale crescita fisiologica della domanda di traffico di rete;
- eventuale crescita della domanda di traffico relazionata con il comparto;
- possibile aumento della quota di traffico relazionata con il comparto su via Viandasso;
- presenza di movimenti pedonali.

PARAGRAFO 2.3 Analisi critica della metodologia dello studio (pag 13)

Sulla base di quanto descritto nel documento in oggetto e alla luce base di quanto riportano nei paragrafi precedenti non si evidenziano ulteriori elementi di approfondimento.

PARAGRAFO 3 VERIFICA GEOMETRICA FUNZIONALE DEL SISTEMA DI ACCESSIBILITA' E DI PARCAMENTO

Si conferma quanto precedentemente indicato.



COMUNE DI RANICA
PROVINCIA DI BERGAMO

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE
N. 5 del 09/02/2018

OGGETTO:

**ESAME PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO RELATIVA ALL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE
DENOMINATO "AT2 EX ZOPFI" PRESENTATA IN DATA 31.05.2017.**

Letto, approvato e sottoscritto come segue:

FIRMATO
IL SINDACO
VERGANI MARIAGRAZIA

FIRMATO
IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT.SSA VITALE MARIA

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del Codice dell'amministrazione digitale"(D.Leg.vo 82/2005).