

Comune di:
ALZANO LOMBARDO

OGGETTO:

PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO

Art. 33 comma 1 - lett. F - L.R. 12-2005 s.m.i.

RICHIEDENTI:

LEONARDO srl

URBAN PLANNING+ BUILDING+DEVELOPEMENT

PAOLO GHEZZI
Architetto

Via Roma, 2
24030 - MAPELLO [BG]

t. [+39] 0354945582 iscrizione ordine architetti n. 1349
m. [+39] 3356868514 pec: paolo.ghezzi@archiworldpec.it
P. IVA 02399020169 e-mail: ghezzi.beck@tin.it

COLLABORATORI

Geom. Panzeri Francesco
Geom. Arsuffi Danilo

REV_n°	DATA	DESCRIZIONE
00	27.04.2023	
01	14.07.2023	
02		
03		
04		
05		
06		
07		
08		
09		
010		

ELABORATO:

RELAZIONE TECNICA

SCALA

TAVOLA

0A

ARCHITETTONICO

DEFINITIVO

ESECUTIVO

AS-BUILT

1. PREMESSA GENERALE

Preso atto che il Comune di ALZANO LOMBARDO e la società LEONARDO srl hanno provveduto, in data 07 Marzo 2013, a sottoscrivere “Contratto di Recupero Produttivo finalizzato alla ristrutturazione aziendale dell’insediamento produttivo Cartiere Paolo Pigna spa e contestuale riqualificazione delle aree dell’insediamento produttivo in via di dismissione” (C.R.P.).

Dall’analisi documentale si è riscontrato come i contenuti specifici del C.R.P. contemplino l’individuazione di due Comparti urbanistici aventi tipologie di intervento diverse, di cui:

- quanto al “Comparto a destinazione produttiva confermata”, corrispondente ai sub ambiti C1 e C2b del vigente P.G.T., da attuarsi mediante interventi di consolidamento dell’attività residua della Cartiera Paolo Pigna spa;
- quanto al “Comparto di riqualificazione urbanistica e riorganizzazione funzionale”, corrispondente ai sub ambiti A1-A2-B1-B2-C2a del vigente P.G.T., da attuarsi mediante l’insediamento di nuove funzioni in grado di stimolare importanti ricadute occupazionali;



ORTOFOTO

Sempre in sede di analisi documentale si è riscontrato come il C.R.P. rechi tra gli obiettivi e finalità *“...il rafforzamento del tessuto occupazionale locale favorendo l'insediamento sulle aree residuanti l'ambito Pigna, interessanti la dismissione delle produzioni cartiere, di nuove realtà, volte, in particolare alla destinazione commerciale e produttiva, quest'ultima improntata ad attività compatibili con il tessuto residenziale.....”*.

Con particolare riferimento agli obiettivi di valenza occupazionale il C.R.P. prevede altresì *“...la riconversione di parti di insediamento che risulteranno abbandonate dalla produzione, indirizzando queste ultime a funzioni prevalentemente produttive....”*.

Tra gli ulteriori contenuti del contratto trovano anche attuazione interventi di miglioramento dell'accessibilità dell'intero ambito d'intervento per il tramite la realizzazione di infrastrutture viabilistiche, di interesse pubblico, finalizzate alla ricucitura e rammendo del tessuto urbanistico del comparto rispetto all'intorno territoriale comunale.

Come sopra anticipato, anche il Piano delle Regole del vigente PGT comunale - nel dettare la disciplina dell'area in questione - ha fatto proprie, recependole, le previsioni edificatorie e funzionali contenute nel C.R.P. sia in termini di destinazioni funzionali che di diritti edificatori. Prova ne sia che i contenuti della tavola C3/1 – Var4 – Carta della disciplina delle aree e delle prescrizioni sovraordinate – del vigente Piano delle Regole evidenziano come per l'intero ambito oggetto di C.R.P. viga una previsione di azionamento generale quale – Comparto di riqualificazione urbanistica e riqualificazione funzionale assoggettati a contratto di recupero produttivo (art. 34 – NTA).

Per contro l'analisi di dettaglio svolta sempre sulla documentazione allegata al contratto, evidenzia, per il compendio di che trattasi, come lo stesso sia planimetricamente individuato tramite il subambito C2a.

A livello operatività amministrativa il subambito, come riportato nelle parti normative del C.R.P., risulta altresì attivabile per il tramite di interventi di riqualificazione urbanistica e funzionale, conseguibili, mediante l'introduzione di nuove o plurime destinazioni funzionali quali, commerciale, in via prioritaria, e in subordine produttiva, direzionale, terziaria o residenziale.

Sulla scorta delle evoluzioni intervenute dalla data della firma del C.R.P. nel panorama socio-economico locale e sovracomunale, nonché dei nuovi scenari regolanti le dinamiche in capo alla modernizzazione degli apparati produttivi, il soggetto attuatore ha palesato all'amministrazione comunale di ALZANO LOMBARDO, l'opportunità di porre in essere l'attivazione del sub ambito C2a tramite l'insediamento sul compendio di che trattasi di una nuova attività avente destinazione produttiva.

Il soggetto attuatore si è posto per tanto quale obiettivo, condiviso con l'Amministrazione Comunale, di pervenire alla riqualificazione ed alla valorizzazione dell'area di che trattasi, mediante la previsione di riconferma, in sito, di capacità edificatorie in dimensionamento coerente con quanto ammesso dallo strumento urbanistico di riferimento, questo per il tramite di un progetto finalizzato a pervenire ad una complessiva rigenerazione del compendio, in totale coerenza anche con gli obiettivi di riduzione del consumo di suolo previsti dalla LR 31/2014, così come declinate anche dall'aggiornamento del Piano Territoriale Regionale, che include il compendio di che trattasi tra gli ambiti urbanizzati, e della LR 18/2019.

Nel contesto di cui sopra, l'odierna proposta di intervento - in continuità con il Contratto di Recupero Produttivo, così come richiamato nell'art.2 comma 1, lettera e) della LR 31/2014, diviene attore promotore dell'attivazione *".....coordinata di interventi urbanistico-edilizi e di iniziative sociali che possono includere la sostituzione, il riuso, la riqualificazione dell'ambiente costruito e la riorganizzazione dell'assetto urbano attraverso il recupero delle aree degradate, sottoutilizzate o anche dismesse....."*.

A fronte di ciò si sono per tanto esperiti gli approfondimenti del caso finalizzati a verificare la compatibilità dell'insediamento proposto con le previsioni contenute sia nelle N.T.A. del vigente Piano delle Regole, art. 34 - Scheda Tecnica N. 04 – AMBITO PIGNA STORICA – SUB AMBITO C2a, sia nelle N.T.A. disciplinanti il C.R.P. art. 5.

Stante le risultanze positive emerse, dopo l'analisi a livello normativo effettuata, circa l'insediabilità di una nuova attività produttiva, si è ritenuto che il percorso amministrativo ideale da intraprendersi abbia a convergere sull'utilizzo dell'istituto giuridico del permesso per costruire convenzionato, così come tra l'altro previsto dallo stesso art. 34 delle N.T.A. del vigente Piano delle Regole *".....permesso di costruire convenzionato: il rilascio del titolo è preceduto da pubblicazione per n. 15 giorni consecutivi dell'esito dell'istruttoria, dello schema di convenzione e degli elaborati di progetto, nonché da approvazione, da parte dell'organo comunale competente in materia di convenzioni urbanistiche, che tiene conto di eventuali osservazioni presentate nei 15 giorni successivi alla pubblicazione....."* così come disciplinato dall'art. 33 comma 1 lettera f della LR 12/2005 s.m.i.

In sede di consultazione preliminare tra il soggetto attuatore e l'amministrazione comunale di ALZANO LOMBARDO emergeva la necessità di rendere coerente il nuovo intervento con la disciplina delle N.T.A. in capo alla Scheda Tecnica N. 04 – AMBITO PIGNA STORICA – SUB AMBITO C2a del vigente Piano delle Regole.

Le parti hanno pertanto congiuntamente valutato di ricomprendere in seno alla presente proposta, l'attuazione della previsione urbanistica viabilistica contermina al subambito, individuata quale destinazione pubblica localizzata e contraddistinta nel vigente Piano dei Servizi con i codici alfanumerici 865 e 879, meglio identificate nella qui richiamata norma *".....strada di penetrazione a servizio dei sub - ambiti B1, B2, C1...."* seppur modificata rispetto all'originaria previsione.

Nella concertazione tra le parti emergeva quindi la necessità, condivisa da tutti gli attori aventi causa, di dar corso al riposizionamento nonché alla riprofilatura dell'asse di connessione viario tra il viale Piave e i comparti B1 – B2 – C1, posti a nord della metro-ferro-tramvia T.E.B., prevedendone il riposizionamento dei sedimi in posizione più defilata, con conseguente rimodulazione dei perimetri dei subambiti B1-B2 e C2a, così come del resto fatto proprio dalla Segreteria Tecnica del C.R.P. nella seduta del 21/12/2021.

A fronte delle risultanze emerse in sede di svolgimento della Segreteria Tecnica del C.R.P. i soggetti aventi titolo sugli immobili nel comparto servito e il Comune hanno successivamente, nella seduta del 16/11/2022, congiuntamente condiviso le modifiche planimetriche del progetto della strada di penetrazione, rispetto all'originaria previsione lineare del tracciato stradale di accesso, ritenendolo, per le singole attribuzioni, confacente alle proprie esigenze.

Sul punto di specie giova rilevare come la ricognizione geometrica sul sottopasso alla linea della metro-ferro-tramvia T.E.B. e le considerazioni preliminari sulle pendenze del tracciato

stradale abbiano di fatto portato le parti attrici a riconsiderare l'esistente tracciato stradale, pur in adeguamento nel calibro.

A fronte di ciò la configurazione planimetrica assunta dalla soluzione progettuale proposta vede, per i subambiti qui richiamati, B1-B2, una modesta risagomatura dell'originario perimetro, mentre per il subambito C2a, stante le modifiche proposte si provvederà al mero adeguamento cartografico dello stesso, stante il mantenimento della configurazione odierna del sito, in assoluto rispetto della trama urbana d'intorno.

Nei termini che precedono, stante la natura dei contenuti specifici della proposta, laddove da un lato, la dotazione dei diritti edificatori complessivamente trova integrale riconferma nella originaria consistenza, dall'altro, la proposta di modifica della previsione urbanistica del tracciato lineare della strada di penetrazione, si configurano come elementi tali, che per caratteristiche tecniche e di consistenza portano di fatto ad applicare i disposti sia dell'art. 14 comma 12 della L.R. 12/2005 smi, si ritiene che nell'insieme la proposta formulata contenga elementi di assoluta coerenza, rispetto al progetto di sviluppo territoriale del Comune di ALZANO LOMBARDO che quantunque statuito dalle N.T.A. del C.R.P.

Ulteriormente, giova altresì rilevare che l'odierna proposta di intervento si ponga, in totale coerenza con il PTCP della Provincia di Bergamo (così come pubblicato sui siti istituzionali), che include, il compendio in esame, tra i *".....contesti di accessibilità ciclopedonale alle stazioni della rete ferroviaria (art.35)....."* .

Il richiamo ai contenuti della norma evidenzia l'assoluta coerenza dell'intervento proposto stante i contenuti della stessa *".....1. I contesti di accessibilità ciclopedonale alle stazioni della rete ferroviaria rappresentano gli ambiti che, in ragione della loro prossimità alla rete del ferro, la Provincia indica come quelli entro i quali: a. laddove insistano su tessuti urbani consolidati, attivare in modo prioritario scelte e interventi di rigenerazione urbana....."* .

Delineato, nei termini di cui sopra, il quadro di riferimento programmatico in cui l'odierna proposta di intervento si inserisce, da attuarsi a mezzo di Permesso per Costruire Convenzionato, ai sensi dell'art. 33 comma 1 lettera f della LR 12/2005 s.m.i., reca al suo interno i seguenti contenuti essenziali:

- ❖ conferma della capacità edificatoria (SLP) rispetto a quella dedotta nella **Scheda Tecnica N. 04 – AMBITO PIGNA STORICA – SUB AMBITO C2a – pari a 2.000,00 mq di s.l.p.**;
- ❖ articolazione dell'intervento in tre distinti Comparti¹, ciascuno dei quali attuabile anche in fasi successive, nonché dotato di propria autonomia sotto il profilo dell'accessibilità, dell'articolazione delle destinazioni d'uso e delle correlate dotazioni urbanizzative;

¹ La possibilità di attuare le previsioni contenute in uno strumento di pianificazione attuativa mediante ricorso a Stralci Funzionali, anche di attuazione successiva, è espressamente prevista dall'art. 28, comma 6-bis della L. 1150/1942, che espressamente dispone quanto segue: *"L'attuazione degli interventi previsti nelle convenzioni di cui al presente articolo ovvero degli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, può avvenire per stralci funzionali e per fasi e tempi distinti. In tal caso per ogni stralcio funzionale nella convenzione saranno quantificati gli oneri di urbanizzazione o le opere di urbanizzazione da realizzare e le relative garanzie purché l'attuazione parziale sia coerente con l'intera area oggetto d'intervento"*.

- ❖ prevista realizzazione - a corredo del comparto produttivo previsto, ma funzionalmente non vincolante in termini di attivazione dello stesso - dei necessari interventi urbanizzativi, tra cui miglioramento dell'accesso sulla via Piave, dell'esistente strada, realizzazione del nuovo tratto stradale interno di collegamento, a monte della metroferrotramvia, dei comparti B1-B2-C1 , opera “...strategica per l'attuazione degli obiettivi generali di riorganizzazione dei Comparti del CRP.....”;
- ❖ rettifica della perimetrazione dei subambiti B1-B2 e C2a;

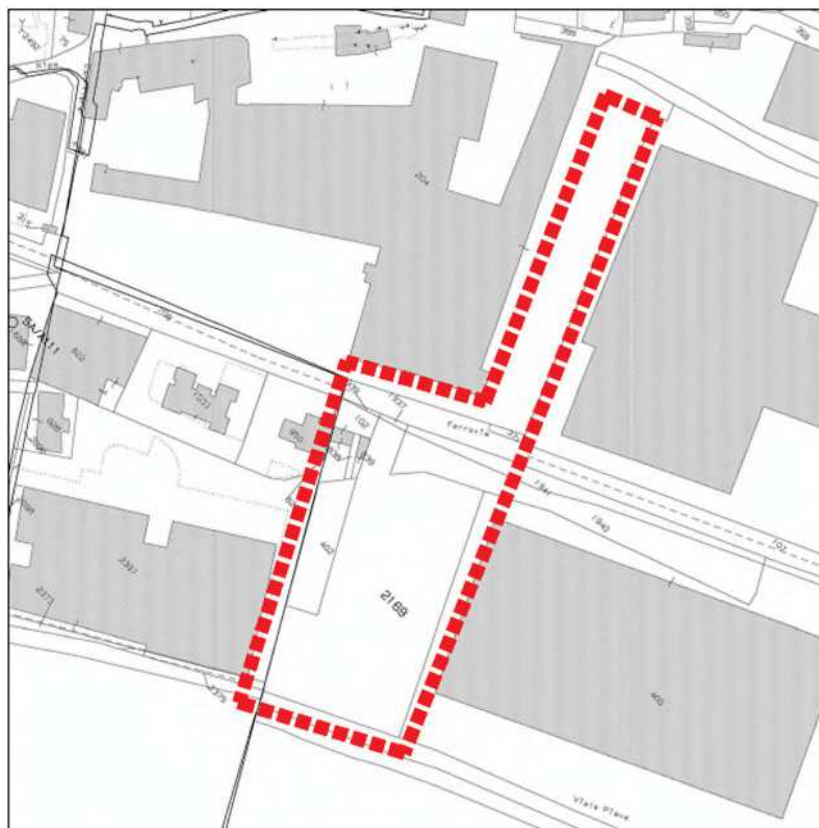
Si dà atto che la proposta qui allegata, così come articolata nello schema progettuale, stante la necessità di riallocare planimetricamente il tracciato della strada di penetrazione all'intero compendio dell'area PIGNA, non costituisce variante al Documento di Piano, stante il rispetto della dotazione dei diritti edificatori contenuti nella stessa, rispetto alla soglia massima consentita.

2. ANALISI DEL COMPARTO

CONSISTENZA DEL COMPARTO

Il Comune di ALZANO LOMBARDO risulta alla data odierna dotato di P.G.T. visto i contenuti della variante n.04, avente esecutività a seguito di delibera di Consiglio Comunale n.5 del 22.02.2021 e pubblicata sul B.U.R.L. n.8 in data 23.02.2022, la quale ha altresì recepito e reiterato i contenuti del Contratto di Recupero Produttivo, approvato e sottoscritto in data 07 Marzo 2013 ai sensi della L.R. 2/2006 ex art.5.

La presente proposta di progetto, da realizzarsi a mezzo di Permesso per Costruire Convenzionato, redatta ai sensi dell'art. 33 comma 1 lettera f della LR 12/2005 s.m.i. e in ossequio ai contenuti delle LR 31/2014 e LR 18/2019 è finalizzata a pervenire alla riqualificazione territoriale, urbanistica ed ambientale, ed alla rifunzionalizzazione di compendio immobiliare di cui la società LEONARDO srl ne detiene la proprietà versante, alla data odierna, in condizioni di sottoutilizzazione funzionale.



ESTRATTO MAPPA

Dal punto di vista catastale, la proprietà, riferita al compendio di che trattasi e all'intervento viabilistico che ne consegue, risulta essere individuata dai mappali n. 2169-402-371-1937-1940-204 del catasto terreni del Comune di ALZANO LOMBARDO di proprietà della società proponente LEONARDO srl.

In sede di ricognizione preliminare si è potuto appurare come il compendio immobiliare in proprietà presenti, alla data odierna, come azzonamento cartografico secondo il vigente PGT, tavola C3/1 – Var4 – Carta della disciplina delle aree e delle prescrizioni sovraordinate – del Piano delle Regole, quanto al sub-ambito C2a una superficie fondiaria pari a circa 5.324,00, mq, e quanto al sub-ambito B1-B2 a una superficie fondiaria pari a circa 30.855,00, mq quanto alle porzioni di aree per servizi di interesse generale (viabilità di penetrazione), contraddistinte nel vigente Piano dei Servizi con i codici alfanumerici, 865, avente una superficie fondiaria pari a circa 650 mq e 879 avente una superficie fondiaria pari a circa 795 mq.

Il compendio oggetto della presente proposta di pianificazione attuativa è costituito da aree aventi storicamente destinazione produttiva, come attestato dal C.R.P. sottoscritto nell'anno 2013.

L'area, interessata alla presente proposta d'intervento comprende nella sua totalità il sub-ambito C2a e in maniera marginale i subambiti B1-B2, stante la ripermetrazione degli stessi, nonché i sedimi della strada di penetrazione a servizio dei suddetti subambiti B1-B2 e C1, ne deriva quale diretta conseguenza l'interessamento complessivo di un'estensione territoriale d'intervento, in esclusiva proprietà, pari a circa 7.471,65 mq.

Alla data odierna l'ambito di che trattasi risulta privo di episodi edificativi essendo stato oggetto, nel tempo, di interventi di demolizione di porzioni di edificazioni riconducibili all'attività della Cartiera Paolo Pigna.

Il nuovo progetto, di riordino urbano, propone l'edificazione di un volume edilizio avente una destinazione funzionale riconducibile alle categorie delle attività produttive, oltre alla realizzazione, secondo una temporalità articolata, dell'asse di penetrazione stradale, di interesse pubblico, a servizio dei sub-ambiti B1, B2 e C1 previsti nel C.R.P. originario.

ACCESSIBILITÀ AL COMPARTO

L'accessibilità al compendio di che trattasi avviene per il tramite del viale Piave stante l'affaccio diretto dell'area su esso.

Il comparto oggetto dell'odierna proposta è collocato nel settore meridionale del territorio comunale di ALZANO LOMBARDO, in prossimità del fiume Serio, e nelle immediate vicinanze dell'accesso alla S.P. 35, che assicura, dunque, un'ottimale accessibilità all'ambito dalla maglia viabilistica primaria, nonché della linea di metro-ferro-tramvia T.E.B. - BERGAMO-ALBINO.

Posto quanto sopra, si dà altresì atto che il contesto territoriale all'interno del quale si inserisce l'ambito di cui all'odierna proposta - quest'ultimo storicamente già connotato da una spiccata vocazione produttiva - è stato oggetto di importanti trasformazioni e riconversioni funzionali, in atto, non solo a livello locale ma anche presso i comuni contermini.

DISCIPLINA URBANISTICA

Come già evidenziato in premessa, in base a quanto disposto dal Piano delle Regole del vigente PGT comunale, il sub-ambito "C2a" (disciplinato dall'allegato "04" delle N.T.A. del P.d.R. del vigente P.G.T.) è ricompreso tra i comparti di riqualificazione urbanistica e funzionale assoggettati a contratto di recupero produttivo (art. 34 – NTA) e che ulteriormente prevede la possibilità di allocare destinazioni commerciali, produttive, terziario/direzionali.

Nel novero delle destinazioni funzionali assegnate e nei termini di cui sopra, la regolamentazione dei relativi indici e parametri edificatori è disciplinata in via generale dall'art. 34 delle NTA del Piano delle Regole.

Per contro a livello di dettaglio, detta norma, viene a sua volta, meglio esplicitata per il tramite dei contenuti di cui all'allegata scheda "04", la quale dispone e definisce la consistenza effettiva dei diritti edificatori attivabili presso il sub-ambito, di che trattasi, quantificandoli in 2.000,00 mq di superficie lorda di pavimento.

A completamento si segnala altresì come i contenuti della presente proposta di progetto, troverà attuazione a mezzo di istanza per Permesso per Costruire Convenzionato, redatta ai sensi dell'art. 33 comma 1 lettera f della LR 12/2005 s.m.i.

VINCOLI URBANISTICI

L'area oggetto di intervento è soggetta ai vincoli meglio evidenziati nella tavola C3/1 – Var4 – Carta della disciplina delle aree e delle prescrizioni sovraordinate – l'ambito oggetto di C.R.P. risulta altresì ricompreso nel perimetro degli – Ambiti soggetti a vincoli ambientali e/o comportanti condizioni e/o limitazioni all'uso del suolo, in particolare stante la prossimità del Fiume Serio.

Visti i contenuti dell'art. 142, comma c), del D. Lgs. 42/2004 (Codice Urbani), sono assoggettati per legge a vincolo paesaggistico "*.....i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.....*".

L'inclusione dei corsi d'acqua nelle categorie di beni vincolati per legge a prescindere dalla effettiva loro rilevanza paesaggistica, già prevista dalla Legge Galasso (L. 431/1985), comporta che le eventuali trasformazioni territoriali relative ai corsi d'acqua - o alle relative fasce di tutela - rientranti negli elenchi redatti ai sensi del citato Regio decreto n. 1775/1933, sono subordinate all'applicazione della procedura di rilascio dell'autorizzazione paesaggistica.

Sul punto di specie si da atto che il Comune di ALZANO LOMBARDO è dotato di PGT e fra gli elaborati grafici a corredo dello stesso, per il tramite della carta della sensibilità paesistica, attribuisce, alle aree di che trattasi, un grado di sensibilità paesistica BASSA.



PIANO DELLE REGOLE – Tav. C2 – Tavola della sensibilità paesistica

RELAZIONI TRA AMBITO D'INTERVENTO E LE PREVISIONI DEL VIGENTE PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI ALZANO LOMBARDO

Come già evidenziato nei capitoli precedenti, la configurazione planimetrica del compendio immobiliare di che trattasi, interesserà, a livello di previsione cartografica, una superficie territoriale pari a circa 7.513,74 mq.

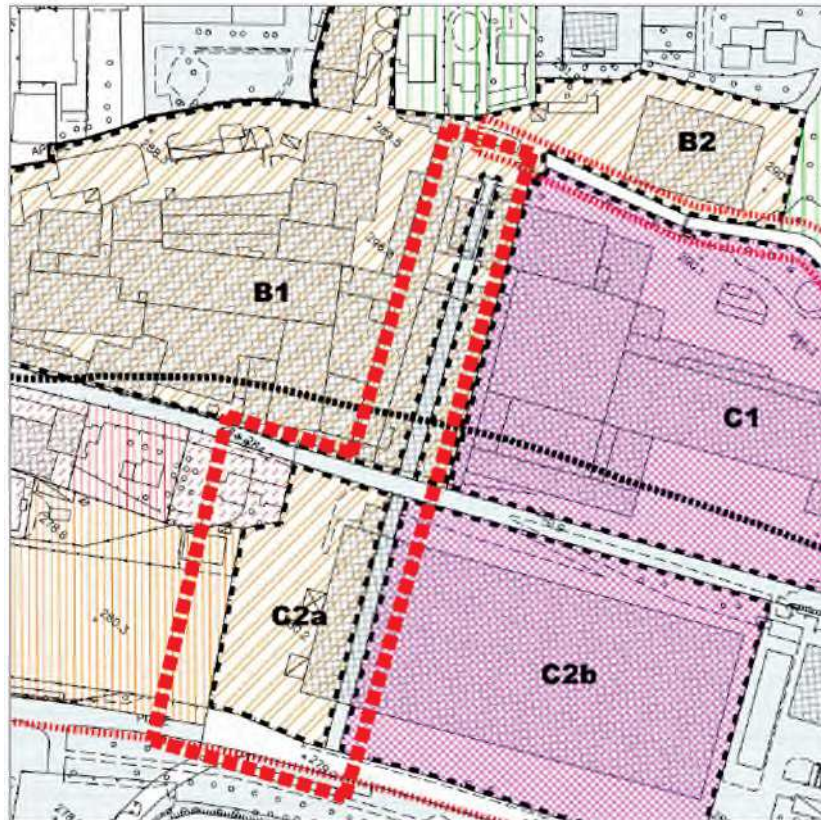
Complessivamente, dunque, il lotto in esame risulta, alla data odierna completamente libero da edificazioni, essendo stato oggetto di campagne di demolizioni pregresse, fatto salva tuttavia la presenza, in lato ovest, dell'esistente strada di accesso al subambito C1.

In ordine alle previsioni urbanistiche riferite al subambito C2a si dà atto che il Comune di ALZANO LOMBARDO risulta alla data odierna dotato di P.G.T. a seguito della variante n.04 avente esecutività a seguito di delibera di Consiglio Comunale n.5 del 22.02.2021 pubblicata sul B.U.R.L. n.8 in data 23.02.2022 la quale ha altresì recepito e reiterato i contenuti del Contratto di Recupero Produttivo, approvato e sottoscritto in data 07 Marzo 2013 ai sensi della L.R. 2/2006 ex art.5.

In sede di ricognizione preliminare si è potuto riscontrare come il compendio immobiliare in oggetto alla presente, presenti, nello stato di fatto in cui trovasi, le caratteristiche proprie, in ordine all'approntamento funzionale del sito, a mezzo di destinazioni urbanistiche

specifiche, ne consegue che l'attuale proposta insediativa contempla, sempre nell'ambito delle destinazioni di natura economica, la funzione produttiva.

Nel merito specifico i contenuti della tavola C3/1 – Var4 – Carta della disciplina delle aree e delle prescrizioni sovraordinate – del vigente Piano delle Regole, vedono per il compendio di che trattasi, una previsione di azzonamento puntuale quale sub-ambito C2a, e normato nelle vigenti N.T.A. del Piano delle Regole come Comparto di riqualificazione urbanistica e riqualificazione funzionale assoggettati a contratto di recupero produttivo (art. 34 – NTA).



PIANO DELLE REGOLE – Tav. C3-1 – Var. 4

Ulteriormente dall'analisi puntuale dei contenuti delle N.T.A. in capo alla Scheda Tecnica N. 04 – AMBITO PIGNA STORICA – SUB AMBITO C2a si riscontrano le seguenti prescrizioni minime d'intervento:

POTENZIALITA' EDIFICATORIA MASSIMA:

- 2.000 mq di s.l.p. / s.r.c.

DESTINAZIONI D'USO PRINCIPALI DELLE AREE PRIVATE:

- commerciale – mq 2.000 di s.l.p.; è escluso, in ogni caso, l'insediamento di esercizi a tipologia merceologica alimentare.

DESTINAZIONI D'USO COMPLEMENTARI O COMPATIBILI:

- *produttiva nei limiti della potenzialità edificatoria massima prevista per il sub ambito; sono, in ogni caso, insediabili all'interno del comparto esclusivamente attività artigianali di servizio;*
- *terziario/direzionale*

TIPOLOGIA DI INTERVENTO:

- *demolizione integrale dei volumi presenti in loco e realizzazione, in via di sostituzione edilizia, di nuova edificazione di capacità insediative come sopra definite*

SUPERFICI DESTINAZIONI PUBBLICHE LOCALIZZATE:

- *strada di penetrazione a servizio dei sub - ambiti B1, B2 e C2a con prioritaria valutazione di struttura in sottopassaggio al sedime della tramvia TEB.*

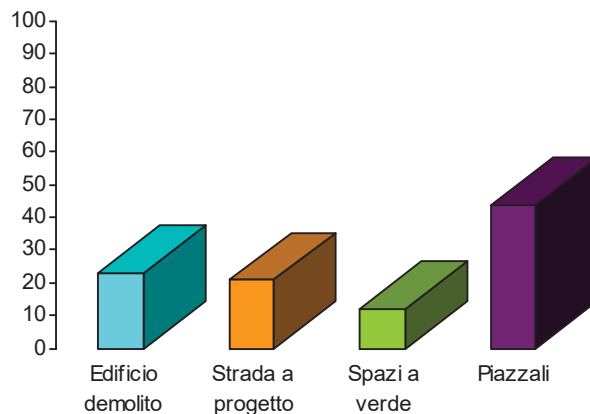
I contenuti della presente proposta di progetto, trovano attuazione a mezzo di istanza per Permesso per Costruire Convenzionato, redatta ai sensi dell'art. 33 comma 1 lettera f della LR 12/2005 s.m.i.

3. CONTENUTI DELLA PROPOSTA

CONSIDERAZIONI PRELIMINARI DI PROGETTO

In sede di ricognizione preliminare si è potuto riscontrare come il compendio immobiliare in oggetto alla presente, nello stato di fatto in cui trovasi, presenti le caratteristiche proprie, in ordine alla riattivazione funzionale del sito.

Complessivamente, il sito d'intervento, a macro scala, facente parte del Contratto di Recupero Produttivo della Cartiera Paolo Pigna, risulta inserito in un tipico contesto di tessuto edificato, necessitante di interventi di rigenerazione, di riconversione, di riqualificazione, di rivitalizzazione e di completamento funzionale.



Assetto urbano del comparto STATO DI FATTO

Nello stato di fatto in cui trovasi il compendio di che trattasi risulta essere stato interessato, dal punto di vista del consumo di suolo, da un intervento edificatorio avente in origine destinazione produttiva.

Come precedentemente evidenziato, l'accessibilità al comparto è ampiamente garantita dal viale Piave che tuttavia, nel progetto di riqualificazione dell'esistente strada di collegamento al sub-ambito C1 sarà oggetto di ridefinizione geometrica in ordine all'innesto sulla via comunale.

Al fine poi di migliorarne l'accessibilità e la fruizione è intenzione del soggetto attuatore ricavare un accesso autonomo, sia carrabile che pedonale, per il sub-ambito C2a, questo per permettere all'utilizzatore finale lo svolgimento delle attività previste con modalità di maggior flessibilità.

Come anticipato nelle premesse, la presente proposta muove dai contenuti del C.R.P. approvato e sottoscritto in data 07 Marzo 2013 ai sensi della L.R. 2/2006 ex art.5, ma si trova ad operare in un contesto socio-economico e territoriale radicalmente mutato.

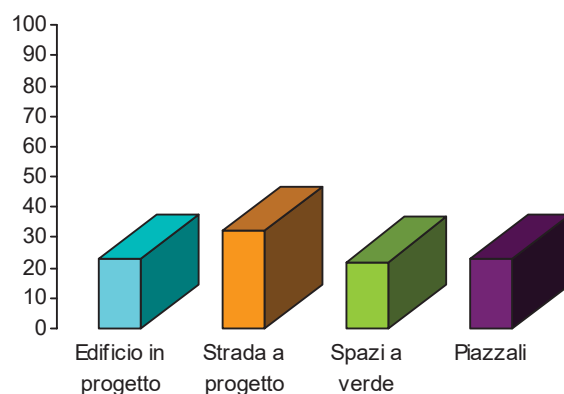
Le innovazioni del contesto economico hanno generato un radicale cambio di "visione" della destinazione originariamente prevista per l'area, commerciale, in luogo di quella contenuta nella presente proposta, destinazione produttiva, funzione quest'ultima, in linea con la tradizione storica del sito, e per certi versi ormai necessaria, questo anche al fine scongiurare l'insorgere di fenomeni di marginalizzazione e di sottoutilizzo, ma soprattutto per poter dar vita ad un processo di riattivazione funzionale del compendio.

Nello stato di fatto in cui trovasi, il comparto, anche in virtù dei contenuti di cui alla convenzione urbanistica rubricata al n. 156452 di Repertorio, Raccolta n. 43748, come anche poco sopra evidenziato, e come nell'art. 34 – Scheda 04 – delle N.T.A. del vigente P.D.R. riconfermato, reca in dote al suo interno, diritti edificatori di cui alla superficie lorda di pavimento, quanto a circa 2.000,00 mq.

Alla luce delle considerazioni preliminarmente espresse, il progetto, si pone come obiettivo la riattivazione funzionale del compendio di che trattasi, nonché il miglioramento dell'accessibilità dei sub-ambiti B1-B2-C1 inclusi nel qui citato C.R.P.

La nuova organizzazione planimetrica del comparto, verrà perseguita attraverso il ridisegno della viabilità primaria di accesso e dalla conseguente ripermimetrazione del sub-ambito C2a e dei sub-ambiti B1-B2. così come del resto fatto proprio dalla Segreteria Tecnica del C.R.P. nella seduta del 21/12/2021.

Le risultanze emerse in sede di svolgimento della Segreteria Tecnica del C.R.P. sono state fatte proprie dai soggetti aventi titolo sugli immobili nel comparto servito e dal Comune nell'incontro del 16/11/2022, dove sono state congiuntamente condivise le modifiche planimetriche della strada di penetrazione, rispetto all'originaria previsione lineare del tracciato stradale di accesso, ritenendolo nella nuova configurazione, per le singole attribuzioni, di fatto confacente alle proprie esigenze.



Assetto urbano del comparto
INTERVENTO PROPOSTO

Sul punto di specie giova altresì rilevare come la ricognizione geometrica sul sottopasso alla linea della metro-ferro-tramvia T.E.B. e le considerazioni preliminari sulle pendenze del tracciato stradale ad esso connesso abbiano di fatto portato le parti attrici a riconsiderare il mantenimento dell'esistente tracciato stradale, pur con adeguamento nel calibro.

Il progetto d'insieme viene altresì completato dalla progettazione del sub-ambito C2a nel quale si ha evidenza di come il nuovo corpo di fabbrica andrà a collocarsi.

Ottenuto per il tramite l'attivazione dei diritti edificatori, il nuovo edificio disporrà, nella sua organizzazione planimetrica, di funzionali spazi privati per la sosta, oltre a una congrua dotazione di superfici a verde, tra l'altro, in misura superiore ai parametri previsti dalle vigenti normative.

Ulteriormente si consideri che il progetto così come illustrato nella presente proposta, con riferimento al ridisegno urbano della viabilità di penetrazione, stante i contenuti specifici, prenda le proprie mosse in virtù di attività di concertazione e confronto con la Pubblica Amministrazione ed è il risultato del "coagulo" delle diverse esigenze degli attori "in gioco", nella fattispecie Ente Pubblico e Soggetto Privato.

LA PROPOSTA D'INTERVENTO

Il Comune di ALZANO LOMBARDO risulta alla data odierna dotato di P.G.T. visto i contenuti della variante n.04 avente esecutività a seguito di delibera di Consiglio Comunale n.5 del 22.02.2021 e pubblicata sul B.U.R.L. n.8 in data 23.02.2022, la quale ha altresì recepito e reiterato i contenuti del Contratto di Recupero Produttivo, approvato e sottoscritto in data 07 Marzo 2013 ai sensi della L.R. 2/2006 ex art.5.

Con la ratifica tra le parti del documento, il Comune di ALZANO LOMBARDO, nella fattispecie ha espresso, di fatto, la volontà di portare a compimento il percorso di pianificazione territoriale di dettaglio, per la riqualificazione urbanistica e funzione di cui il comparto di che trattasi risulta ivi incluso.

L'area oggetto di intervento, facente parte del Contratto di Recupero Produttivo denominato "Cartere Pigna" si trova a Sud-Ovest rispetto al centro abitato del Comune di ALZANO LOMBARDO e risulta in affaccio diretto sul viale Piave.

Il compendio interessato dalla realizzazione dell'edificio in progetto, contraddistinto nelle cartografie di piano, con il codice alfanumerico C2a, confina, in lato nord con la linea della metro-ferro-tramvia T.E.B. - BERGAMO-ALBINO, in lato est con il compendio produttivo della Cartera PIGNA, e in lato ovest con il Palazzetto dello Sport Comunale.

Nello sviluppo dell'ipotesi di progetto viene altresì contemplata l'opportunità, di porre a corredo dell'intervento di edificazione previsto, quale elemento concorrente al ridisegno planimetrico dell'ambito stesso, e in ossequio ai contenuti del C.R.P. sottoscritto, di dar corso anche alla realizzazione della previsione urbanistica inerente i servizi viabilistici di cui ai codici alfanumerici 865 e 879 del vigente Piano dei Servizi, strada di penetrazione a servizio dei sub-ambiti B1-B2 e C1.

In sede di confronto tra il soggetto attuatore e l'Amministrazione del Comune di ALZANO LOMBARDO è emersa altresì la necessità che la suddetta previsione di collegamento viaria individuata dal P.G.T., stante le mutate condizioni dell'economia globale, potessero, a fronte di una nuova giacitura planimetrica, differente rispetto all'originaria previsione, trovare una concreta

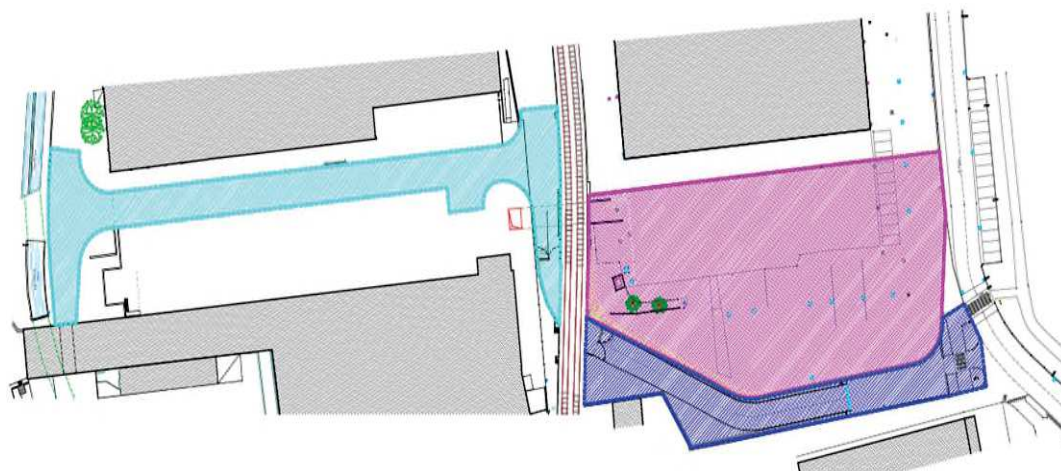
soddisfazione in termini realizzativi, da un lato, approntando il ridisegno funzionale dell'infrastruttura, e dall'altro soddisfare le richieste presenti sul mercato del lavoro di nuovi spazi aventi destinazione esclusivamente produttiva, tematiche per altro riaffermate anche in sede di svolgimento della Segreteria Tecnica del C.R.P. nella seduta del 21/12/2021.


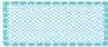

Quale diretta conseguenza ne è scaturita la formulazione della qui presente proposta che contempla, come poc'anzi accennato, in ossequio anche dei contenuti del verbale della seduta precedentemente richiamata, il ridisegno planimetrico dell'infrastruttura viaria, e del sub-ambito C2a e la parziale rettifica del perimetro dei sub-ambiti B1-B2.

Dal punto di vista catastale, la proprietà, riferita al compendio di che trattasi e all'intervento viabilistico che ne consegue, risulta essere individuata dai mappali n. 2169-402-371-1937-1940-204 del catasto terreni del Comune di ALZANO LOMBARDO.

Alla data odierna le aree si presentano libere da edificazioni, funzionalmente collegate, alla viabilità locale, tramite il viale Piave, dalla quale, principalmente, vi si accede.

L'intervento proposto, da attuarsi mediante comparti tra loro funzionalmente distinti, promuove l'insediamento nel tessuto urbanistico del C.R.P. di una nuova attività produttiva da realizzarsi mediante l'edificazione di nuova costruzione, oltre, a come poc'anzi accennato, anche alla realizzazione della infrastruttura viabilistica di connessione delle aree poste a nord della metro-ferro-tramvia esistente.



-  COMPARTO 1 - riqualificazione viabilità esistente
-  COMPARTO 2 - nuova viabilità in progetto
-  COMPARTO 3 - Subambito C2a - edificio produttivo in progetto

SCHEMA FUNZIONALE D'INTERVENTO

L'intervento proposto, che preliminarmente ai sensi dell'art.14 comma 1 delle N.T.A. del C.R.P., ha visto, da parte del soggetto attuatore esperire le necessarie verifiche, tecniche e geometriche circa l'utilizzo della struttura di sottopassaggio al sedime ferroviario esistente emergendone di fatto l'inadeguatezza del medesimo, sia quanto al calibro stradale, che alle conseguenti pendenze del tratto stradale in progetto, trova la sua articolazione planimetrica complessiva secondo un'organizzazione funzionale composta da tre comparti tra loro distinti, di cui due, Comparto 1 e Comparto 2, individuanti il sistema dell'accessibilità delle aree nord della metro-ferro-tramvia T.E.B. BERGAMO-ALBINO, mentre un terzo, Comparto 3, definisce le modalità insediative di una nuova attività produttiva qui proposta.

Dal punto di vista delle consistenze e dell'attività i singoli comparti presentano la seguente articolazione e consistenza:

- ❖ quanto al **Comparto 1**, inclusivo dei raccordi anche su proprietà comunale, avente una superficie fondiaria complessiva pari a circa 1.309,19 mq, con intervento di adeguamento dell'intersezione sul viale Piave, unitamente alla rifunzionalizzazione del tratto stradale, tra la via comunale e la linea della metro-ferro-tramvia, identificabile nella tavola del Piano dei Servizi del vigente P.G.T. con il codice alfanumerico 865;
- ❖ quanto al **Comparto 2**, avente una superficie fondiaria complessiva pari a circa 1.533,42 mq, con intervento di realizzazione della nuova strada di penetrazione a servizio delle aree e degli edifici a nord della linea della metro-ferro-tramvia, identificabile nella tavola del Piano dei Servizi del vigente P.G.T. con il codice alfanumerico 879;
- ❖ quanto al **Comparto 3**, avente una superficie fondiaria complessiva pari a circa 4.671,13 mq, con intervento di realizzazione di nuovo edificio a destinazione produttivo, con accessibilità diretta sia carrabile che pedonale dal viale Piave, identificabile nella tavola del Piano delle Regole del vigente P.G.T. con il codice alfanumerico C2a;

Le singole realizzazioni, afferenti, i tre comparti individuati, potranno essere attuate secondo tempistiche e con modalità operative tra loro indipendenti, la proposta progettuale, così come concepita, permette di fatto un'articolazione delle singole fasi di lavorazione del tutto autonoma e priva di correlazioni.

Come poc'anzi declinato nel Comparto 1 le attività prevedono la riqualificazione funzionale dell'esistente strada di accesso al sub-ambito C1, con adeguamento della sezione stradale, revisione delle barriere stradali, adeguamento della rete di smaltimento delle acque meteoriche, posizionamento dell'impianto di illuminazione, adeguamento della segnaletica verticale e orizzontale e miglioramento dell'innesto sul viale Piave, il tutto a valere su una superficie fondiaria pari a circa 1.309,19 mq.

Riguardo a quanto declinato nel Comparto 2 le attività prevedono la realizzazione di una nuova strada di accesso ai sub-ambiti B1-B2, con realizzazione di adeguata sezione stradale, marciapiedi laterali, rete di smaltimento delle acque meteoriche, realizzazione dell'impianto di illuminazione, pavimentazione delle carreggiate e dei marciapiedi, segnaletica verticale e orizzontale, il tutto a valere su una superficie fondiaria pari a circa 1.533,42 mq.

Per quanto attiene invece la specifica disciplina attuativa, nel Comparto 3 il soggetto attuatore prevede di realizzare un edificio costituito da un unico corpo di fabbrica, avente

destinazione produttiva, caratterizzato da una porzione prevalente adibita a reparto produzione per lo svolgimento di lavorazioni meccaniche, e da una porzione adibita ad uffici amministrativi per la gestione dell'attività svolta, oltre a spazi in uso per il personale addetto alle lavorazioni, il tutto a valere su una superficie fondiaria pari a circa 4.671,13 mq.

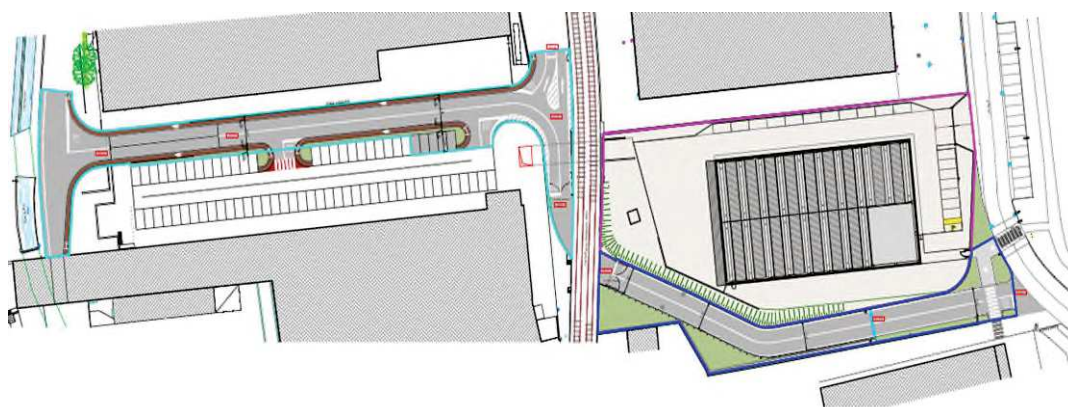
4. IPOTESI D'INTERVENTO – Comparto 1 – 2

IL PROGETTO

Nello sviluppo dell'ipotesi di progetto dell'intervento di edificazione previsto, quale elemento concorrente al ridisegno planimetrico dell'ambito stesso, e in ossequio ai contenuti del C.R.P. sottoscritto, è intenzione del soggetto attuatore dar corso anche alla realizzazione della previsione urbanistica inerente i servizi viabilistici di cui ai codici alfanumerici 865 e 879 del vigente Piano dei Servizi.

Preso atto dei contenuti del verbale della Segreteria Tecnica del C.R.P. del 21/12/2021 e dell'impossibilità tecnica di realizzare secondo un tracciato lineare la strada di penetrazione ai comparti posti oltre la linea della metro-ferro-tramvia T.E.B., ne è scaturito che la configurazione planimetrica alla data odierna contenuta negli elaborati cartografici, come condiviso con l'Amministrazione Comunale, e con gli attori presenti entro il comparto del C.R.P. Cartiera PIGNA, debba essere di fatto riconsiderata in ordine alla giacitura, stante le modifiche degli scenari di sviluppo/riattivazione delle attività riconducibili alla rinascita produttiva dell'originario tessuto produttivo territoriale, da un lato e dall'altro a causa delle implicazioni tecniche circa la corretta fattibilità tecnica dell'infrastruttura.

A fronte di queste considerazioni preliminari le parti hanno convenuto di dar corso ad un nuovo progetto realizzativo dell'asse di penetrazione viaria, di interesse pubblico, a servizio dei comparti B1-B2-C1 dell'originario C.R.P. ratificato nell'incontro tecnico tra gli attori del 16/11/2022 svoltosi presso il palazzo comunale.



PLANIMETRIA DI PROGETTO

Quale diretta conseguenza e come precedentemente illustrato veniva predisposto il progetto qui allegato che prevede dunque il ridisegno planimetrico del tracciato originariamente previsto, defilando in posizione ovest il primo tratto dell'arteria viaria (dalla

linea metro-ferro-tramvia al viale Piave) questo grazie al recupero funzionale del sedime stradale ad oggi esistente, a cui farà seguito il necessario adeguamento dell'immissione sul viale Piave.

Spostando invece leggermente in lato est il sedime stradale previsto dal vigente PGT si potrà procedere anche alla realizzazione della seconda porzione dell'asse di penetrazione viabilistico, dalla linea metro-ferro-tramvia fino ai sub-ambiti B1-B2.

Dal punto di vista delle attività amministrative riconducibili all'autorizzazione dell'intervento, si evidenzia la necessità di attivare di non attivare le opportune procedure finalizzate all'assunzione di variante urbanistica puntuale al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole del vigente PGT, stante, i contenuti delle N.T.A. del C.R.P..

In particolare dalla lettura dell'art. 10 comma 2, vi è evidenza come le modifiche planivolumetriche non siano assentite laddove abbiano a interessare le cosiddette previsioni definite "invarianti", come del resto la strada di penetrazione ad andamento lineare risulta essere, invero la modifica nel caso di specie, non riguarda di fatto la non esecuzione dell'infrastruttura, ma bensì il ridisegno funzionale della stessa al fine del rispetto di alcuni parametri tecnici.

Orbene sul punto preme richiamare l'evidenza di come l'art.14 comma 2 delle N.T.A. del C.R.P. sottolinei la necessità di porre a garanzia che *".....il tracciato definitivo dovrà avere adeguate pendenze....."* tecnicamente non perseguibili, stante la verifica effettuata ante operam, dal tracciato ad andamento lineare, e similmente non perseguibili, in termini di calibro stradale, in ragione della presenza di una larghezza inadeguata al transito delle merci per il manufatto che sottopassa la metro-ferro-tramvia T.E.B.

Le risultanze qui esposte portano a riallocare il tracciato, confermandone di fatto la realizzazione, coerenza con art. 14 comma 1 delle N.T.A. del C.R.P., ma in posizione tale da consentire il rispetto minimale dei parametri tecnici.

Ne deriva che, a livello di attività amministrativa/autorizzativa, trova di fatto applicazione, il puntuale richiamo, all'art.15 comma 1 capoverso 3 delle N.T.A. del C.R.P., all'art. 14 comma 12 della L.R. 12/2005 smi in ove *".....non necessita di approvazione di preventiva variante la previsione, in fase di esecuzione, di modificazioni planivolumetriche, a condizione che queste non alterino le caratteristiche tipologiche di impostazione dello strumento attuativo stesso, non incidano sul dimensionamento globale degli insediamenti e non diminuiscano la dotazione di aree per servizi pubblici e di interesse pubblico o generale....."* .

La proposta progettuale nei termini che seguono, riferita alla sola infrastruttura viaria, prevede quindi di individuare due comparti tra loro distinti, di cui quanto al Comparto 1, posto a valle della metro-ferro-tramvia, e di cui quanto al Comparto 2, posto a monte della metro-ferro-tramvia, attivabili con fasi operative e temporali tra loro anche sequenzialmente distinte.

Dal punto di vista delle consistenze e delle attività proposte i singoli comparti presentano altresì la seguente articolazione e consistenza:

- ❖ quanto al **Comparto 1**, tinta blu, inclusivo dei raccordi anche su proprietà comunale, avente una superficie fondiaria complessiva pari a circa 1.309,19 mq, superficie quest'ultima superiore rispetto alle originarie previsioni desumibili dalla documentazione

a corredo del Piano dei Servizi del vigente P.G.T. ove con il codice alfanumerico 865 si identificava una superficie d'intervento pari a 650,00 mq.

- ❖ quanto al **Comparto 2**, tinta azzurra, avente una superficie fondiaria complessiva pari a circa 1.533,42 mq, superficie quest'ultima superiore rispetto alle originarie previsioni desumibili dalla documentazione a corredo del Piano dei Servizi del vigente P.G.T. ove con il codice alfanumerico 879 si identificava una superficie d'intervento pari a 795,00 mq.

CONSIDERAZIONI DI NATURA GEOLOGICA, GEOTECNICA ED IDROGEOLOGICA

Il progetto prevede di intervenire su luoghi antropizzati, infrastrutturati per più della metà superficaria, porzione d'area a sud della linea della metro-ferro-tramvia T.E.B. BERGAMO-ALBINO.

La natura del suolo e del sottofondo per le aree interessate dall'intervento risultano essere generalmente idonee a ricevere le opere previste.

Nelle successive fasi di progettazione saranno approfonditi gli aspetti geologici e geotecnici delle aree di progetto con particolare attenzione per gli aspetti riguardanti le fondazioni dei pali per la pubblica illuminazione.

ELEMENTI TECNICI

Carreggiata e opere stradali connesse.

Per la formazione del piano stradale a monte della linea della metro-ferro-tramvia si procederà, in funzione delle quote di progetto mediante il riempimento delle depressioni o dei rilevati previsti, al suo addensamento, con strato idoneo materiale riciclato, certificato, non inferiore a 40 cm, il tutto bagnato e cilindrato con rullo di 16-18 tonnellate.

Sopra l'ossatura della sottofondazione stradale, verrà posato uno strato, non inferiore a 8 cm, di materiale stabilizzato-cementato, opportunamente rullato e costipato, il materiale, dovrà possedere qualità meccaniche corrispondenti alle prime tre classi della norma CNR – UNI 10006/1963.

Particolare cura deve essere posta nella esecuzione degli ultimi strati costituenti sottofondo della pavimentazione; lo strato superficiale (massicciata) è considerato parte integrante della pavimentazione, posta superiormente allo strato di fondazione.

Per tale strato si richiede materiale rigorosamente nella classe A1-a della classificazione UNI 10006 e che rientri nel fuso granulometrico; si dovrà procedere al costipamento dello stesso fino ad ottenere una densità dello strato finito pari ad almeno il 95% dell'ottimo di Proctor modificato ed un modulo di piastra Md pari ad almeno 85 Mpa (valutata fra 150 e 250 kPa).

La pavimentazione bituminosa sarà costituita da:

- sottofondo spessore 8 cm con materiale tout venant bitumato, in materiale lapideo granulometricamente assortito e mescolato preventivamente e successivamente con 60 Kg/mc di bitume 80/100, da stendersi sul piano di posa con macchina vibrofinitrice previa iniezione di 1,5 Kg/mq di emulsione bituminosa al 55% del

piano stradale e successiva rullatura finale per mezzo di un compressore da 16-18 tonnellate;

- strato di base (binder) spessore cm 5 in materiale lapideo granulometricamente assortito e mescolato preventivamente e successivamente con 60 Kg/mc di bitume 80/100, da stendersi sul piano di posa con macchina vibrofinitrice previa iniezione di 1,5 Kg/mq di emulsione bituminosa al 55% del piano stradale e successiva rullatura finale per mezzo di un compressore da 16-18 tonnellate.
- La finitura prevede il tappeto di conglomerato bituminoso dello spessore di cm 3, da ricollocare anche nelle nuove parti del corpo stradale e nell'adeguamento dello svincolo.

Per la porzione stradale a valle della metro-ferro-tramvia si procederà all'adeguamento della sezione stradale, adottando gli stessi criteri tecnici qui sopraesposti, per le parti realizzate ex novo, mentre per le parti esistenti interessate dall'intervento si procederà al ripristino delle eventuali pavimentazioni ammalorate.

Marciapiedi.

La larghezza dei marciapiedi lungo strada sarà di 1,50 m, in parte a raso, nel tratto relativo al comparto 1, e in parte rialzato, nel tratto relativo al comparto 2, la sezione sarà comprensiva dello spessore degli eventuali cordoli, le stratigrafie saranno identiche a quanto previsto nel pacchetto della sede stradale

Fognatura bianca

La posa è contraddistinta da larghezza di scavi ridotta, circa 1,50 volte il diametro del tubo, con pareti di scavo, soprattutto nella parte di terreno in cui è alloggiato il tubo, serie SN4, le più possibili verticali per favorire il rinfianco.

Il rinterro, nella zona del tubo, deve avvenire in strati da ogni parte e si deve compattare secondo le metodologie della norma UNI ENV 1046. Deve essere comunque assicurata la compattazione del materiale sotto i fianchi del tubo. Per il riempimento di questa zona primaria, alloggiamento e copertura del tubo, si prevede un materiale granulare ben vagliato con dimensioni massime di 20 mm. Il riempimento sopra la generatrice del tubo deve essere eseguito con strati sovrapposti non superiori a 20 cm.

La raccolta delle acque piovane dalla carreggiata è prevista mediante l'adozione di pozzetti a sedimentazione e sifone di tenuta idraulica in c.a. prefabbricati detti comunemente "a bocca di lupo" con colli di ispezione in muratura di mattoni pieni legati con malta cementizia e ricoperti con chiusini di ghisa sferoidale con tappo a feritoia.

Detti pozzetti saranno collegati al collettore stradale mediante tubi di PVC di diametro 160 mm bloccati e ricoperti con calcestruzzo dello spessore minimo di 10 cm.

La caditoia, in ghisa sferoidale GJS-500-7 – EN 1563 classe di carrabilità D400, deve essere munita di rilievi antisdrucchiolo, dispositivi per evitare il furto o la manomissione, asole parallele disposte su due file, ulteriori asole ortogonali in posizione centrale; tutte le griglie ed i telai devono riportare la sigla EN 124 e le altre marcature obbligatorie. L'innesto del tubo al pozzo perdente avviene in corrispondenza del foro predisposto e fissato allo stesso con apposito blocco di ancoraggio.

Rete illuminazione pubblica - predisposizione

Il progetto prevede la realizzazione dell'impianto di illuminazione nella nuova viabilità, che verrà derivato dall'impianto stradale esistente sul viale Piave, si provvederà a realizzare i necessari plinti in calcestruzzo gettato in opera dim. 100x100x100, alloggiante al suo interno pozzetto d'ispezione completo di chiusino in ghisa sferoidale di chiusura, foro per alloggiamento palo di sostegno e cavidotto in pvc diam 120 mm per alloggiamento della linea elettrica principale, le opere murarie prevedono anche la realizzazione del basamento in calcestruzzo per la posa del relativo quadro elettrico di alimentazione.

Verranno posti in opera in acciaio di tipo tronco conico con altezza fuori terra pari 8,00 mt con armatura testa palo del tipo a Led.

Segnaletica stradale

La segnaletica conseguentemente, sia orizzontale che verticale è complementare con le opere civili previste e deve assolvere alle funzioni di sicurezza e di indirizzo per la percorrenza e, in prossimità della nuova immissione, agevolare l'accesso al comparto.

5. IPOTESI D'INTERVENTO – Comparto 3

CONNOTAZIONI PRELIMINARI GENERALI

Il Comune di ALZANO LOMBARDO risulta alla data odierna dotato di P.G.T. visti i contenuti della variante n.04 avente esecutività a seguito di delibera di Consiglio Comunale n.5 del 22.02.2021 e pubblicata sul B.U.R.L. n.8 in data 23.02.2022, la quale ha altresì recepito e reiterato i contenuti del Contratto di Recupero Produttivo, approvato e sottoscritto in data 07 Marzo 2013 ai sensi della L.R. 2/2006 ex art.5.

La presente proposta di progetto, viene formulata a mezzo di Permesso per Costruire Convenzionato, redatta ai sensi dell'art. 33 comma 1 lettera f della LR 12/2005 s.m.i. e in ossequio ai contenuti delle LR 31/2014 e LR 18/2019.

La nuova costruzione interesserà l'intero lotto, riconducibile urbanisticamente al subambito C2a, di proprietà del soggetto attuatore, avente una superficie fondiaria pari a circa 4.787,35 mq è ricompreso, dal vigente PGT, del Comune di ALZANO LOMBARDO, nell'ambito denominato "Comparto di riqualificazione urbanistica e riorganizzazione funzionale area "ex Pigna-Rilecart" assoggettato a contratto di recupero produttivo", interamente ubicato nel quadrante sud-occidentale del territorio comunale.



PLANIMETRIA DI PROGETTO

In sede di ricognizione preliminare si è potuto riscontrare come il compendio immobiliare in oggetto alla presente, presenti, nello stato di fatto in cui trovasi, le caratteristiche proprie, in ordine all'approntamento funzionale del sito, a mezzo di destinazioni urbanistiche specifiche, ne consegue, che l'attuale proposta insediativa contempla, sempre nell'ambito delle destinazioni di natura economica, la funzione produttiva, così come declinato nei contenuti della Scheda Tecnica N. 04 – AMBITO PIGNA STORICA – SUB AMBITO C2a.

Va da sé, dunque, che le previsioni edificatorie contemplate nell'odierna proposta progettuale risultano assolutamente compatibili sia in rapporto al complessivo dimensionamento del lotto, sia in relazione al tessuto edilizio presente al contorno, atteso che il nuovo edificio in previsione e l'attività ivi prevista costituiscono il naturale completamento del livello di offerta di servizi e di strutture per attività economiche presente nel quadrante territoriale di riferimento.



INSERIMENTO PLANIVOLUMETRICO

Alla luce di quanto sopra esposto, l'articolazione funzionale dedotta nell'odierna proposta progettuale, oltre a non contrastare con gli obiettivi di carattere generale posti dall'Amministrazione Comunale alla base del P.G.T. e del Documento di Piano, appare chiaramente preordinata a promuovere la realizzazione di un edificio produttivo, idoneo ad assicurare il completamento del complessivo livello di offerta di spazi produttivi e di attività economiche presenti nel territorio del Comune di ALZANO LOMBARDO.

Nei termini squisitamente numerici il progetto proposto è stato redatto in coerenza e nel rispetto dei parametri urbanistici declinati sia nelle NTA del P.d.R. del vigente PGT che delle

N.T.A. allegate al C.P.R., in particolare il nuovo edificio e le dotazioni a corredo, risultano coerenti circa la dotazione complessiva, dei diritti edificatori.

Nel merito dei singoli parametri urbanistici, circa la superficie lorda di pavimento e circa la superficie utile, il progetto allegato alla presente circostanza, nella tavola 06-c3, la verifica delle consistenze dotazionali, nel pieno rispetto dimensionale dei contenuti specifici, delle singole quantità, come prescritto negli articoli delle NTA del P.d.R. del vigente PGT.

Ciò premesso, nella proposta qui illustrata, si prevede quindi di attivare, entro l'estensione territoriale di proprietà, pari a circa mq. 4.671,13, e come meglio declinato nelle tavole di progetto, i seguenti diritti edificatori:

- quanto a mq 1.701,00 – di superficie utile da imputarsi all'edificio;
- quanto a mq 1.897,91 – di superficie lorda di pavimento all'edificio;

Anche l'impermeabilizzazione del suolo (viabilità e stalli auto) sarà solo ed esclusivamente all'interno del perimetro individuato, senza andare a coinvolgere aree esterne, di fatto comunque già urbanizzate e infrastrutturate.

CONNOTAZIONI PRELIMINARI DI PROGETTO – subambito C2a

Il Comune di ALZANO LOMBARDO ha provveduto nel vigente Piano di Governo del Territorio ha dotarsi di studio paesistico, nello specifico alla Tavola PdR - C2 - Tavola della Sensibilità Paesistica" dello stesso si riscontra come il compendio in esame sia stato ricompreso in area con livello di sensibilità paesistica 2 – BASSA.

Ciò premesso come si diceva nell'area progettuale della proposta, l'intervento, a macro scala, persegue come obiettivo primario il mantenimento di un buon grado di porosità a livello di tessuto urbano mediante la creazione di aree a verde d'intorno all'intervento al cui interno troveranno collocazione opportune essenze arboree, il tutto come meglio evidenziato nella tavola n. 10-C3.

Il disegno planimetrico del compendio immobiliare caratterizzato dall'individuazione in lato ovest e in lato nord di una fascia a verde di maggior dimensione che consentono nel loro insieme, da un lato la rinaturalizzazione del paesaggio e dall'altro, la riqualificazione funzionale dell'urbanizzato.

La nuova articolazione degli spazi, a livello di dislocazione planimetrica, garantirà inoltre una migliore lettura visiva dell'intorno, questo grazie anche alla riduzione delle sagome dell'edificio, in termini di composizione dei volumi da un lato e di arretramento, dall'altro, rispetto al viale Piave, andando di fatto a "riempire" e completare il vuoto inutilizzato che oggi viene letto percorrendo la stessa.

Riprova ne sia che la giacitura del nuovo edificio in arretramento significativo, rispetto agli allineamenti stradali preesistenti, viale Piave in primis, grazie all'introduzione di significative quote di spazi a verde/sosta divengano il naturale completamento d'insieme dell'originario progetto planivolumetrico previsto per l'ambito urbano di che trattasi.

I volumi dell'edificio si presentano in forma pressoché compatta, in arretramento rispetto al viale Piave con valori variabili da un minimo di circa mt. 13,00 ad un massimo di circa mt. 17,00, e con una quota altimetrica di imposta, quota media pavimento edificio, **collocata,**

rispetto alla quota più bassa del marciapiede del viale Piave, su un piano di circa mt 0,80 più alto rispetto alla stessa.

Dal punto di vista compositivo l'edificio si propone, con un'alternanza di partiture "vuote", finestrate a tutt'altezza, in tinta RAL 7026, su angolo porticato, lato sud-ovest, quest'ultimo caratterizzato, da rivestimento in lamiera preverniciata, RAL 5002, con riprodotta l'insegna aziendale.

Nei restanti lati dell'edificio, le partiture saranno di tipo pieno, pannellature in c.a.p., rivestite con graniglia di marmo tonalità nero antracite, caratterizzate da scurettature orizzontali, mentre le aperture presenti in facciata, funzionali al reparto produttivo, saranno munite di chiusure realizzate in lamiera zincata preverniciata, tonalità RAL 7026.

Ulteriormente oltre alle campiture di tipo opaco, qui descritte, l'immobile sarà oltremodo caratterizzato, come poc'anzi riportato e stante l'organizzazione degli spazi interni e delle funzioni ivi svolte, da partizioni cosiddette "vuote", la previsione delle ampie superfici vetrate, permetteranno da un lato di rendere, compositivamente articolato il disegno di facciata, e dall'altro consentire di avere un significativo apporto di luce naturale entro i luoghi di lavoro con forte riduzione dei consumi energetici derivanti dall'illuminazione artificiale dei locali, i serramenti di chiusura, saranno per tanto realizzati in alluminio anodizzato RAL 7026 e similmente le porte e i portoni a servizio del reparto produttivo saranno in lamiera preverniciata anch'essi con tonalità RAL 7026, mentre la pensilina di protezione della zona carico degli autotreni sarà realizzata con elementi metallici anch'essi tinteggiati con tonalità RAL 7026.

L'introduzione delle partiture vetrate, nella soluzione progettuale proposta, permette all'edificio di essere, volutamente, permeato dall'osservatore esterno in avvicinamento, consentendo, nel contempo, il crearsi di una situazione di dialogo tra spazio esterno e luoghi di servizio, escludendo di fatto sul nascere il cosiddetto effetto "marginalizzazione" rispetto all'intorno, ma al contrario, permette in buona sostanza alla fabbrica di essere partecipe e parte integrante del sistema urbano dell'abitare.

Il disegno d'insieme della fabbrica viene completato poi dalla copertura con tegoli alari in c.a.p., rivestiti con guaina in pvc dal colore grigio chiaro antiabbagliamento, cromatismo scelto per contenere il carico termico della copertura, oltre a coppelle in alluminio.

Nel disegno complessivo dello spazio si sono dovute coniugare le molteplici esigenze, funzionali, tecniche e normative, questo soprattutto in ordine alla dislocazione planimetrica dei singoli manufatti, ma soprattutto stante la funzione specifica che ne caratterizza, ma al tempo stesso ne determina, da un lato la sagoma e dell'altro la composizione architettonica delle facciate stesse.

Anche dal punto di vista della trama urbana, come meglio rappresentato nei foto-inserimenti realizzati nella tavola di progetto opportunamente dedicata, il fabbricato appare inserirsi al margine di un'area edificata di tipo industriale e con essa appare uniformarsi.

In tema di aree a verde, a corredo dell'intervento, viene prevista la messa a dimora di alberature di tipo autoctono, questo da un lato per scongiurare l'effetto isola di calore degli spazi urbanizzativi, e dall'altro per permettere visivamente, di contenere e mitigare il livello percettivo del presente manufatto nell'ambito urbano d'intorno, a tale proposito viene altresì allegato al progetto un elaborato specifico, vedasi tavola n. 10-c3, finalizzato a riprodurre,

da un lato lo schema planimetrico d'impianto del verde, arbusti e alberature, nonché l'effetto percettivo dello stesso nella lettura d'insieme.

Nella realizzazione della soluzione progettuale proposta, al fine di garantire un elevato grado di sostenibilità paesistico-ambientale, oltre ad analizzarne gli aspetti architettonici e percettivi d'insieme ci si è premurati anche di mettere a punto anche tecniche costruttive improntate all'utilizzo di involucri edilizi le cui prestazioni energetiche siano garanti dei valori normativi richiesti, similmente a livello impiantistico installazione di pompe di calore ad alta efficienza energetica permetterà di minimizzare l'incidenza a livello ambientale della fabbrica.

Sul punto specifico si consideri che l'approvvigionamento energetico degli impianti sarà supportato e integrato dall'energia ricavata dal parco fotovoltaico, posto in copertura alla fabbrica.

Ulteriormente si consideri che le tecnologie impiantistiche adottate in fase di progetto prevedono, l'utilizzo di impianti esclusivamente a pompa di calore, per la parte adibita ad uffici e spogliatoi, muniti di recuperatori/scambiatori, per la produzione e riscaldamento dell'aria in ambiente, l'impiego di corpi illuminanti con tecnologia Led.

L'utilizzo esclusivamente di energia di tipo elettrico consentirà altresì di avere un saldo pressoché neutro in termini di emissioni in atmosfera a livello di CO2 e di NOx.

CONNOTAZIONI TECNICHE DI PROGETTO subambito C2a

Il comparto oggetto d'intervento, relativamente al solo sub-ambito C2a, sviluppa una superficie complessiva di circa 4.671,13 mq, interamente ubicata nel quadrante sud-occidentale del Comune di ALZANO LOMBARDO, è funzionalmente collegata, alla viabilità locale, tramite il viale PIAVE, dalla quale cui vi si accede, ed alla viabilità sovracomunale, tramite S.P. 35.

In sede di ricognizione preliminare si è potuto riscontrare come il compendio immobiliare in oggetto alla presente, presenti, nello stato di fatto in cui trovasi, le caratteristiche proprie, in ordine all'approntamento funzionale del sito, a mezzo di destinazioni urbanistiche specifiche, ne consegue che l'attuale proposta insediativa contempla, sempre nell'ambito delle destinazioni di natura economica, la funzione produttiva, così come statuito dall'art. 34 – Scheda 04 - delle NTA del P.d.R. del vigente PGT nonché dell'art. 5 delle NTA del C.R.P.

In termini squisitamente numerici il progetto proposto è stato redatto in coerenza e nel rispetto dei parametri urbanistici declinati sia nelle NTA del P.d.R. del vigente PGT che delle N.T.A. allegate al C.R.P. (allegato 2), in particolare il nuovo edificio e le dotazioni a corredo, risultano coerenti con la dotazione complessiva dei diritti edificatori, pari a circa 2.000,00 mq di s.l.p., così come desumibile dai contenuti dalla convenzione in capo al C.R.P., nonché dalle qui richiamate norme.

Superficie Lorda di Pavimento - Superficie Utilizzabile

L'art. 5 comma 6-8 delle NTA del P.D.R. del vigente PGT fornisce le indicazioni di merito in ordine alla determinazione per ciascun parametro urbanistico qui richiamato.

Nel merito dei singoli parametri urbanistici, circa la superficie lorda di pavimento e circa la superficie utilizzabile, il progetto allegato alla presente circostanza, nella tavola n. 06-C3, la

verifica delle consistenze dotazionali, nel pieno rispetto dimensionale dei contenuti specifici, delle singole quantità, come prescritto negli articoli delle NTA del P.d.R. del vigente PGT.

Ciò premesso, nella proposta qui illustrata, si prevede quindi di attivare, entro l'estensione territoriale di proprietà, pari a circa mq. 4.671,13, e come meglio declinato nelle tavole di progetto, i seguenti diritti edificatori:

- quanto a mq 1.701,00 – di superficie utile;
- quanto a mq 1.897,91 – di superficie lorda di pavimento;

L'impermeabilizzazione del suolo (viabilità, stalli auto e piazzali) sarà solo ed esclusivamente all'interno del perimetro individuato, senza andare a coinvolgere aree esterne, di fatto comunque già urbanizzate e infrastrutturate.

Va da sé, dunque, che le previsioni edificatorie contemplate nell'odierna proposta progettuale risultano assolutamente compatibili sia in rapporto al complessivo dimensionamento del lotto, sia in relazione al tessuto edilizio presente al contorno, atteso che il nuovo edificio in previsione e l'attività ivi prevista costituiscono il naturale completamento del livello di offerta di servizi e di strutture per attività economiche presente nel quadrante territoriale di riferimento.

Alla luce di quanto sopra esposto, l'articolazione funzionale dedotta nell'odierna proposta progettuale, oltre a non contrastare con gli obiettivi di carattere generale posti dall'Amministrazione Comunale alla base del P.G.T. nonché dei contenuti del C.R.P., appare chiaramente preordinata a promuovere la realizzazione di un edificio produttivo, idoneo ad assicurare il completamento del complessivo livello di offerta di spazi produttivi e di attività economiche presenti nel territorio del Comune di ALZANO LOMBARDO.

Superfici Filtranti

L'art. 7 comma 1 capoverso 5 delle NTA del C.R.P. e l'art. 3 delle NTA del P.D.R. del vigente PGT definisce l'applicazione seguente del parametro urbanistico qui richiamato:

".....la superficie territoriale del lotto di pertinenza del fabbricato di nuova realizzazione dovrà avere una superficie scoperta e drenante non inferiore a:

-15% nelle zone produttive, commerciali e terziarie....."

Il progetto individua, complessivamente, una superficie permeabile, interna all'area oggetto di intervento, pari a circa 1.147,50 mq, come da elaborato grafico tavola n. 07-C3, valore quest'ultimo di gran lunga superiore, rispetto alla superficie drenante minima richiesta, sia dal vigente Regolamento Locale d'Igiene – Titolo III, che dalle NTA del vigente PGT circa il parametro richiesto in materia di aree permeabili, prova ne sia che per una superficie d'intervento pari a 4.671,13 mq, viene normativamente prescritto il reperimento di aree permeabili per un valore pari a circa 700,67 mq (4.671,13 x 0,15), per contro, il progetto, individua superfici permeabili complessive pari a 1.147,50 mq., ne consegue che l'intervento reca in dote, un indice di permeabilità pari al 24,57% dell'intera area coinvolta.

Parcheggi Pertinenziali

Per quanto concerne il tema della sosta interna al comparto si è provveduto in sede di progetto ad assumere superfici minime di parcheggio sia nella misura stabilita dalla Legge 24 marzo 1989, n. 122, che dall'art. 11 delle NTA del P.d.R. del vigente PGT, con richiamo di specie all'art. 41 sexties della Legge 17 agosto 1942 n.1150, unitamente ai contenuti dell'art.13 comma 3 delle NTA del C.R.P.

Ne deriva quale diretta conseguenza che per l'intervento di che trattasi la superficie a parcheggio privato minima da garantire è pari a circa 569,37 mq, valore quest'ultimo determinato moltiplicando la SLP di progetto (1.897,91 mq) per l'altezza virtuale pari a 3 mt e dividendolo poi per 10.

Per contro l'intervento reca in dote superfici a parcheggio, per autovetture, pari a circa 741,20 mq, ovvero 171,83 mq aggiuntivi rispetto alla dotazione minima richiesta.

Circa il rispetto del parametro contenuto nelle NTA del C.R.P. il progetto individua n. 19 stalli per la sosta degli autoveicoli nel rispetto del parametro di 1 posto auto ogni 100 mq di SLP da realizzare.

In ordine al rispetto della dotazione minima di parcheggi per persone con deficit fisici, in rapporto a 1 posto a parcheggio ogni 50 posti disponibili, si segnala come, per quest'ultimo punto, il rispetto risulti presso chè garantito, prova ne sia che a fronte di una dotazione complessiva di 18 posti auto previsti, con conseguenti, secondo norma, posti auto riservati pari a $(18/50) = 0,36$, l'intervento reca in dote 1 posto auto ad uno esclusivo di persone con deficit fisici.

Distanze

In materia di rispetto delle distanze minime dalle strade l'edificio in progetto risulta altresì coerente rispetto ai contenuti dell'art. 5 comma 5 delle NTA del P.d.R. del vigente PGT.

".....I distacchi e le distanze tra gli edifici, dai confini e dalle strade sono di norma quelle indicate dai D.M. 01.04.1968 n° 1404 e 02.04.1968 n° 1444 Decreto Legge 30 aprile 1992 n° 285 e dal D.P.R. 16.12.1992 n° 495, salvo eventuali diverse prescrizioni specificamente individuate nelle norme di Piano relative a ciascun insediamento. Le distanze dai confini, per motivate esigenze produttive, potranno essere inferiori a ml. 5; in tal caso dovrà essere stipulato un atto di accordo registrato e trascritto con il confinante. Comunque tale possibilità non sarà consentibile qualora venga a determinare distanze tra pareti finestrate di edifici, esistenti o erigendi, inferiori a ml. 10....." . si rimanda di fatto ai contenuti specifici della tavola n. 02-C3.

Similmente in materia di rispetto delle distanze minime dalle proprietà l'edificio in progetto risulta altresì coerente con i contenuti dell'art. 4.3 delle NTA del P.d.R. del vigente PGT *".....Distanza minima degli edifici dai confini di proprietà: non può essere inferiore alla metà dell'altezza, con un minimo di m 5....."* si rimanda di fatto ai contenuti specifici della tavola n. 02-c3.

Altezze

Per il rispetto delle altezze, il nuovo edificio, deve risultare conforme ai contenuti dell'art. 5 comma 1 delle NTA del P.d.R. del vigente PGT unitamente ai contenuti dell'art.7 comma 1 capoverso 3 delle NTA del C.R.P.

che nella fattispecie declinano: *“.....altezza dei nuovi fabbricati non potrà essere superiore a quella massima esistente dei fabbricati adiacenti che prospettano su viale Piave.”*.

A fronte dei contenuti delle norme il progetto propone un'altezza pari a mt. 10,40 coerente circa il rispetto dell'altezza massima prescritta pari a 10,60 mt, valore quest'ultimo riferito alla quota media dell'edificio adiacente esistente.

Accesso al lotto

L'accesso al comparto di che trattasi avverrà dalla viabilità comunale tramite il viale Piave, in Comune di ALZANO LOMBARDO.

La proposta progettuale contempla la realizzazione sia di un accesso carrabile che pedonale, in affaccio sulla viabilità comunale esistente, dal punto di vista delle geometrie l'accesso carrabile risulterà arretrato rispetto al ciglio strada nel rispetto del *DPR 16 dicembre 1992 n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada)*.

Sistemi smaltimento acque reflue e meteoriche

Nelle tavole n. 09-C3 sono evidenziati gli schemi per lo smaltimento delle acque reflue e meteoriche, in particolare per quest'ultimo aspetto il progetto risulta redatto in conformità ai contenuti del *Regolamento regionale 23 novembre 2017 - n. 7 Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica s.m.i.*

In fase di studio preliminare, si è provveduto, per il tema specifico, a redigere relazione metodologica finalizzata al pre-dimensionamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche, mediante l'applicazione dei parametri ivi contenuti, questo al fine di validarne e attestarne la fattibilità, ai cui contenuti tecnici e specifici, vi si rimanda, per gli approfondimenti di rito, tavola 0B.

Nel dettaglio il progetto prevede la realizzazione di una rete di raccolta specifica mediante l'impiego di condotte in PVC tipo SN4 di vario diametro, la successiva raccolta presso un sistema di laminazione (Trincee con pozzi perdenti), che, viste le stratigrafie litologiche allegato allo studio geologico del vigente PGT, per il compendio di che trattasi, permetterà di fatto il rilascio in sottosuolo delle acque meteoriche della copertura, del piazzale nonché della viabilità a corredo, per quest'ultime superfici, il progetto prevede, nel rispetto dei regolamenti regionali, il trattamento di disoleazione a monte del rilascio in falda.

Per quanto attiene le acque reflue, derivanti dai servizi igienici e dalle docce previste nell'edificio, il progetto prevede la loro raccolta e conseguente recapito, per mezzo di rete dedicata, quest'ultima da realizzarsi con tubazioni in PVC tipo SN8, completano la rete, una vasca di accumulo provvista di stazione di sollevamento meccanico, stante la lunghezza del tragitto ed i dislivelli da superarsi, con successiva immissione a gravità nella rete comunale esistente sul viale Piave.

Ai sensi della normativa in vigore, sia nazionale che regionale in materia di trattamento delle acque di prima pioggia, non preesiste l'obbligo normativo di trattare le acque in uscita dai piazzali in progetto. Infatti, secondo l'art. 3 del Regolamento regionale 24.03.2006 n.4: La formazione, il convogliamento, la separazione, la raccolta, il trattamento e lo scarico delle acque di prima pioggia sono soggetti alle disposizioni del presente regolamento qualora tali acque provengano:

a) da superfici scolanti di estensione superiore a 2.000 mq, calcolata escludendo le coperture e le aree a verde, costituenti pertinenze di edifici ed installazioni in cui si svolgono le seguenti attività:

- 1) industria petrolifera;
- 2) industrie chimiche;
- 3) trattamento e rivestimento dei metalli;
- 4) concia e tintura delle pelli e del cuoio;
- 5) produzione della pasta carta, della carta e del cartone;
- 6) produzione di pneumatici;
- 7) aziende tessili che eseguono stampa, tintura e finissaggio di fibre tessili;
- 8) produzione di calcestruzzo;
- 9) aree intermodali;
- 10) autofficine;
- 11) carrozzerie;

b) dalle superfici scolanti costituenti pertinenza di edifici ed installazioni in cui sono svolte le attività di deposito di rifiuti, centro di raccolta e/o trasformazione degli stessi, deposito di rottami e deposito di veicoli destinati alla demolizione;

c) dalle superfici scolanti destinate al carico e alla distribuzione dei carburanti ed operazioni connesse e complementari nei punti di vendita delle stazioni di servizio per autoveicoli;

d) dalle superfici scolanti specificamente o anche saltuariamente destinate al deposito, al carico, allo scarico, al travaso e alla movimentazione in genere delle sostanze di cui alle tabelle 3/A e 5 dell'allegato 5 al d.lgs. 152/1999.

Per il trattamento delle acque di pioggia provenienti dalle aree dedicate a parcheggio è prevista la realizzazione di un impianto per il trattamento in continuo delle acque di pioggia con raccolta e smaltimento per infiltrazione nei sistemi drenanti.

Le restanti aree impermeabilizzate saranno gestite mediante sistemi di raccolta e smaltimento per infiltrazione per il tramite delle trincee di laminazione in progetto.

Descrizione dell'immobile

L'edificio in oggetto viene progettato sul sub-ambito C2a, ricompreso nel perimetro del C.R.P. Cartiera PIGNA, e avente una superficie d'intervento pari a 4.671,13 mq.

Il nuovo edificio avrà forma compatta, con lato lungo sui versanti est e ovest (lungo circa m 54,00) e lato più corto sui versanti nord e sud (lungo circa m 31,50) sempre in lato a sud è prevista un'area parcheggio auto, e similmente in lato est, le aree per il carico-scarico verrà realizzata in lato Nord, mentre in lato Sud trovano collocazione gli accessi.

Come precedentemente anticipato, l'intervento interessa la realizzazione di un unico edificio ad uso produttivo per lo svolgimento di lavorazioni meccaniche, con annesso spazi uffici amministrativi e spogliatoi per il personale.

La superficie territoriale del lotto oggetto d'intervento, coincidente con la superficie fondiaria, è pari a circa 4.671,13 mq, la superficie utilizzabile, inclusi gli spazi di servizio all'edificio principale, risultante pari a 1.701,00 mq e la superficie lorda di pavimento (SLP),

corrispondente a 1.897,91 mq sono state calcolate ai sensi delle N.T.A. vigenti sia per il PGT che per il C.R.P.

La nuova costruzione sarà realizzata con elementi prefabbricati in calcestruzzo armato, la struttura portante è sostituita da un sistema di pilastri e travi prefabbricati, la copertura sarà realizzata con struttura in tegole alari prefabbricati sempre in calcestruzzo armato, intervallati da coppelle curve coibentate in alluminio, e finitura TPO con colorazione grigia antiabbagliamento.

La copertura avrà una pendenza del 1,50% tale da garantire il deflusso delle acque meteoriche verso i fronti maggiore (sui prospetti Ovest e Est).

I tamponamenti perimetrali proseguiranno fino ad un'altezza di 1,10 m rispetto all'estradosso della copertura (in corrispondenza del canale di raccolta delle acque meteoriche), pertanto non risultano necessari dispositivi di protezione individuali per la caduta dall'alto (Linee Vita) in quanto la copertura è totalmente protetta da protezioni collettive.

Il fabbricato non presenterà locali tecnici interrati. Alla base di tutto il sedime dell'edificio, verrà inoltre steso un foglio di polietilene e di materiale isolante come elemento schermante verso il terreno, per il reparto lavorazioni, mentre per le parti riservate a servizi igienici o uffici/reception si provvederà a realizzare puntuale vespaio aerato.

Per convenzione e uniformità negli elaborati grafici, è stato assunto lo zero relativo di progetto ($\pm 0,00$ m) in prossimità del piano pavimento finito del magazzino.

Le pareti perimetrali dell'edificio saranno realizzate con pannelli prefabbricati in calcestruzzo con graniglia di marmo nero antracite, i serramenti esterni saranno in alluminio preverniciato color verde RAL 7026, mentre i portoni e porte di emergenza saranno in lamiera zincata preverniciata color RAL 7026, così come tutte le opere di lattoneria, il rivestimento del portale d'ingresso sarà realizzato con pannellature in alluminio groffato con colorazione RAL 5002, le campiture di tutte le superfici e le rispettive tonalità saranno realizzate come da indicazioni riportate nelle tavole di progetto allegate.

Caratteristiche del reparto produttivo

Il reparto produttivo sarà costituito da un unico comparto, e sarà dotato da una bocca di carico, delle dimensioni di 5.00*5.00 m, posta sul lato nord, a protezione della stessa verrà realizzata una pensilina in aggetto di copertura, realizzata con carpenteria metallica opportunamente dimensionata.

Completano la dotazione dell'immobile 4 uscite di sicurezza totali e di idonei percorsi pedonali interni (colore giallo).

La pavimentazione interna del magazzino sarà costituita da un massetto in calcestruzzo armato con fibre polimeriche strutturali e finitura superficiale con spolvero al quarzo, e trattamento antipolvere, la pavimentazione sarà dotata di giunti per il controllo della contrazione.

Caratteristiche del corpo uffici

Sul lato sud-ovest dell'edificio in progetto verrà realizzata la zona uffici e servizi igienici, articolata in blocchi sia al piano terra che da diversi blocchi al primo piano di dimensioni variabili.

Al piano terra venga ricavata una zona reception/office dotata di servizi igienici, anche per persone diversamente abili e un vano scala per il collegamento al primo piano di ulteriori uffici amministrativi.

Sempre al piano terra vengono previsti spazi da adibire a spogliatoio maschile e femminile, con servizi igienici e docce separate, e uno spazio mensa riservato al personale addetto alla produzione oltre ad alcuni locali a servizio dell'attività.

Al piano primo verrà ricavata una zona uffici con uffici separati, una sala riunioni, i relativi servizi igienici maschili, femminili.

Laddove i servizi igienici, non possano usufruire di aero-illuminazione diretta, verranno dotati di aspirazione forzata, questo per garantire idonei ricambi d'aria con un minimo di 6 vol/ora. Saranno realizzati con superfici lavabili e saranno opportunamente riscaldati; le porte verranno rialzate dal pavimento di circa 10 cm per permettere il passaggio dell'aria calda anche nella zona antibagno.

Le pareti interne dei "locali uffici" saranno in lastre di cartongesso semplice mentre saranno in lastre di cartongesso idrorepellente per quanto riguarda alcuni bagni e gli spogliatoi. I divisori dei servizi igienici degli spogliatoi saranno invece realizzati con elementi modulari prefabbricati in HPL di tipo lavabile con bordatura in alluminio e saranno sollevati 10 cm da pavimento finito.

Gli uffici saranno dotati di pavimento sopraelevato con finitura superiore in gres porcellanato, mentre i servizi igienici e i corridoi avranno pavimenti in gres ceramico posato su sottofondo di sabbia-cemento, i locali al piano terreno invece saranno isolati allo scopo di evitare la risalita dell'umidità dal terreno mediante vespaio areato.

Verrà realizzato un controsoffitto con pannelli 60*60 cm in fibra minerale a foratura irregolare con potere fonoassorbente e tale da consentire sopra di esso il passaggio degli impianti (elettrico e meccanico).

Le porte interne degli uffici, degli spogliatoi su spazi comuni, saranno ad un battente con telaio in alluminio con due cerniere ad anta e finitura elettro anodizzata di colore idoneo. Tutti i locali saranno tinteggiati.

Relativamente ai serramenti esterni, saranno realizzati in alluminio anodizzato e provvisti di vetrocamera, nel rispetto della relazione tecnica sistema edificio - impianto (Ex Legge 10/91), le parti apribili avranno un sistema di apertura ad anta o a sporgere verso l'esterno.

Gli spogliatoi ed i servizi igienici sono stati dimensionati in base al numero di addetti previsto al massimo sviluppo di ogni singolo blocco spogliatoi, garantendo una superficie minima di 10 mq e comunque non meno di 1 mq per ogni addetto (art. 3.11.6 e art. 3.11.7 del Titolo III, Regolamento locale di igiene tipo del 25.07.1989 Capitolo 11).

Impianto elettrico

All'interno del reparto produttivo verranno installate passerelle a filo e similmente nel corpo uffici si provvederà ad una simile installazione ma posizionata all'interno del controsoffitto ispezionabile.

L'impianto forza motrice all'interno degli uffici e spogliatoi sarà essenzialmente costituito da alcune prese di servizio 2P+PE10/16A posate ad incasso e installate all'interno ad almeno 40 cm dal pavimento. Negli spazi adibiti ad ufficio verranno anche realizzate delle postazioni di lavoro a pavimento mediante torrette a scomparsa.

Per l'illuminazione ordinaria della zona uffici e zona spogliatoi verranno installati degli apparecchi di illuminazione in lamiera di acciaio zincato di tipo a LED, similmente anche nel reparto produttivo si provvederà ad un allestimento con corpi illuminanti a LED.

Verrà realizzato un impianto di illuminazione di sicurezza mediante l'impiego di apparecchi autoalimentati.

Impianto di riscaldamento e raffrescamento

È prevista la realizzazione di impianto di raffrescamento e riscaldamento della zona uffici / servizi al piano terra e primo; con un sistema ad espansione diretta con gas ecologico R410A a portata variabile con funzionamento a pompa di calore. Tutti i locali potranno essere autonomamente gestiti e controllati in termini di temperatura. Le unità esterne verranno installate sulla copertura del corpo uffici mentre le unità interne a cassetta verranno installate a controsoffitto.

L'acqua calda sanitaria a servizio degli spogliatoi e bagni sarà fornita con impianto a pompa di calore, con recuperatore posto sulla copertura degli uffici e opportunamente dimensionata per il numero massimo di dipendenti/utilizzatori.

L'impianto sarà integrato con un sistema a pannelli fotovoltaici opportunamente dimensionato, come previsto dalla normativa vigente in materia.

L'impianto di riscaldamento e condizionamento blocco uffici è stato dimensionato nel rispetto della relazione tecnica sistema edificio - impianto (Ex Legge 10/91).

Per il reparto produttivo verrà predisposto puntuale impianto di riscaldamento nel rispetto dei criteri normativi.

Spazi interni e esterni

Le aree adibite a parcheggio auto si trovano in corrispondenza degli ingressi agli uffici, ad esclusione dei parcheggi auto posti nel lato est, i percorsi per il disimpegno degli uffici non presentano variazioni di livello e permettono il passaggio alle persone su sedia a rotelle.

La porta di accesso agli uffici, al piano terra, avrà dimensioni minime di 1.20 * 2.10 m, la porta di accesso al bagno per i portatori di handicap è invece di 0.90 * 2.10 m, l'altezza delle maniglie è di 85 cm da quota pavimento, è prevista la realizzazione di un bagno per persone diversamente abili nel blocco uffici al piano terra, la porzione di uffici al piano primo non risulterà aperta al pubblico.

I percorsi pedonali esterni hanno una larghezza minima pari a cm 120 e tutti i piazzali sono perfettamente accessibili poiché non presentano dislivelli, dove sono previsti dei cigli, questi saranno differenziati per materiali e colore dalla pavimentazione del percorso oltre che provvisti di eventuali parapetti.

La pavimentazione esterna verrà realizzata in asfalto e con porzioni in calcestruzzo, per il raggiungimento del blocco uffici dai parcheggi sono stati previsti percorsi pedonali di collegamento diretto e di più breve tragitto possibile.

In ogni area di parcheggio verranno realizzati n°1 posti auto per portatore di handicap ogni 50 posti auto in corrispondenza del blocco uffici, come previsto dal punto 2.2 dell'allegato della L.R. n.6/1989, complessivamente si sono previsti di realizzare parcheggi dedicati per un totale di n°1 posto auto per portatore di handicap. L'area propria di parcheggio relativa all'ingombro del veicolo dovrà essere affiancata da uno spazio zebrato con una larghezza minima tale da consentire la rotazione di una carrozzina e, comunque, non inferiore a 1.20 m nel rispetto delle disposizioni della L.R. n.6/1989 allegato 2.2.

Conformità Legge 13/1989 - Decreto Ministeriale 236/1989 – L.R. n.6/1989

L'edificio in oggetto è stato progettato in ottemperanza ai più alti livelli di fruibilità previsti dalla legge 13/89 per persone diversamente abili e l'accessibilità è stata garantita sia per il reparto produttivo sia per la zona destinata agli uffici al solo piano terra, secondo le disposizioni del D.M. 236/89 e della L.R. n.6/1989, il progetto tuttavia prevede la possibilità di installare, a tendere, impianto ascensore per il raggiungimento del piano primo, stante la predisposizione a livello strutturale di vano dedicato nell'anima del vano scale.

Saranno inoltre perseguite le prescrizioni tecniche di attuazione per l'eliminazione delle barriere architettoniche contenute nell'allegato alla L.R. n.6/1989 che prevedono:

- pavimentazione delle aree e dei percorsi pedonali realizzati in materiale antisdrucciolevole, compatto ed omogeneo;
- parcheggi per disabili affiancati da spazio zebrato con una larghezza minima tale da consentire la rotazione di una carrozzina e, comunque, non inferiore a m. 1,20;
- servizi igienici con porte apribili verso l'esterno, spazio libero interno per garantire la rotazione di una carrozzina e dotazione degli opportuni corrimani orizzontali e verticali realizzati con tubo di acciaio e di un campanello di emergenza posto in prossimità del vaso del wc.

Sistemazione ambientale

Attorno al nuovo edificio è prevista la realizzazione di aree a verde, con piantumazione di alberi e arbusti a scopo ornamentale, utili alla mitigazione degli impatti e del microclima (riduzione dell'insolazione e effetto frangivento) oltre che per un corretto inserimento paesaggistico.

Il verde è oggetto di uno specifico progetto, di cui alla tavola n. 10-C3. Il criterio guida per la realizzazione delle aree verdi è l'utilizzo di essenze arboree e arbustive in gran parte autoctone, ben adattate al microclima locale, tipiche del luogo e caratterizzanti il paesaggio di questo settore ai margini della Pianura Lombarda e a ridosso delle prime propaggini collinari che fanno da sfondo al sistema delle Prealpi Orobiche. Per la messa a dimora di nuovi alberi verranno adottati sesti di impianto piuttosto ampi in modo da consentire la piena espansione della chioma; tale scelta è più consona alla fisiologia degli stessi, riduce le cure manutentive e massimizza la resa estetica e paesaggistica, si elencano qui i criteri che hanno portato alla scelta delle essenze arboree, che sono indicati di seguito:

- Valore ecologico, ambientale, forestale: la scelta delle ripiantumazioni necessarie ricade principalmente sulla selezione di specie vegetali arboree autoctone del luogo. Sono state scelte infatti piante che hanno caratterizzato e che caratterizzano l'areale tipico della parte finale della pianura a ridosso dell'ambito collinare di prossimità. Tali specie, oltre a trovare il luogo, il terreno ed il clima ideale per il loro sviluppo ottimale offrono un valore aggiunto perché ormai poco presenti nei territori antropizzati odierni.
- Valore estetico-paesaggistico: oltre al valore ecologico si è voluto conservare il valore estetico aggiungendo specie ad elevato valore, nel rispetto dei criteri ecologici dettati dal luogo (si cerca di evitare, quando è possibile, specie esotiche o aliene per preservare e valorizzare la vegetazione autoctona). Si propongono quindi specie che presentano caratteri particolari, come una rigogliosa fioritura primaverile, oppure specie che si inseriscono molto bene all'interno del paesaggio.
- Valore faunistico: questo intervento di ripiantumazione non comporterà un'immediata ripopolazione di animali locali, ma potrebbe indurre, diversamente da eventuali zone cementificate e sterili nelle immediate vicinanze, la presenza di animali sporadici (soprattutto uccelli) e/o di passaggio.

Certificazioni di sostenibilità ambientale

Lo sviluppo del progetto adotterà come proprio il concetto di sviluppo sostenibile, inteso come un investimento sostenibile e responsabile. L'obiettivo sarà quello di creare una strategia di investimento orientata al medio-lungo periodo, che integri l'analisi finanziaria con quella ambientale, sociale e di buon governo, al fine di generare valore per gli investitori e per la comunità nel suo complesso.

Si partirà da una progettazione mirata all'impatto ambientale, sul carico di GHG (Gas serra), sull'efficientamento energetico, sul contenimento dei consumi, integrando la progettazione con la componente umanistica (impatto sulla comunità locale, condizioni lavorative, salute e sicurezza) e quella economica (interessi collettivi, compenso esecutivo, contenimento delle spese).

Saranno linee guida i concetti di sostenibilità del sito, comfort ambientale, energia, acqua, materiali e ambiente, trattati sia in fase di cantiere/costruzione e poi mantenuti in fase di esercizio dell'edificio.

Verranno infatti esaminate politiche di gestione, procedure e pratiche relative al funzionamento degli edifici e l'analisi della mobilità alternativa; il consumo di risorse chiave come energia, acqua e altri materiali di consumo; impatti ambientali come il carbonio e la generazione di rifiuti. Sarà parte integrante, infine, la comprensione e l'attuazione di politiche, procedure e pratiche di gestione, di impegno del personale, programmi per la manutenzione **delle aree esterne, policy per gli acquisti sostenibili, gestione del flusso dei rifiuti e controllo della qualità ambientale interna come l'utilizzo di prodotti a basso impatto ambientale e pratiche per la pulizia interna a basso impatto.**

Il nuovo intervento verrà progettato secondo criteri di sostenibilità ambientale, al fine di ottenerne la certificazione presso organismi internazionalmente riconosciuti. In particolare, verranno affrontati e sviluppati i seguenti temi:

- sostenibilità del sito: minimizzazione dell'impatto dell'edificio sull'ecosistema, controllo e gestione dell'acque piovana, mediante la raccolta, l'immagazzinamento e il successivo rilascio in sottosuolo, verifica delle emissioni di sostanze inquinanti nell'atmosfera anche in fase di costruzione;
- gestione delle acque: uso intelligente dell'acqua, all'interno e all'esterno dell'edificio, vasche per il riutilizzo sia per l'uso umano (cassette di accumulo nei servizi igienici) che per uso irriguo (aree a verde di mitigazione);
- energia ed atmosfera: utilizzo di illuminazione più efficace oltre all'uso di forme rinnovabili di energia;
- materiali e risorse: incentivazione dell'uso di materiali locali promuovendo un'attenta riduzione dei rifiuti tramite il riuso e riciclo;
- qualità ambientale interna: promuovere strategie che migliorano la qualità dell'aria, la luce naturale ed il comfort acustico, per migliorare la vivibilità degli ambienti interni;
- luoghi e connessioni: siti nelle vicinanze di infrastrutture preesistenti;
- consapevolezza e educazione: incoraggiare gli utilizzatori ad un corretto utilizzo dell'immobile;
- Innovazione nella progettazione: utilizzo di tecnologie e strategie innovative per migliorare il rendimento di un edificio.

6. PROFILI URBANISTICI D'INTERVENTO

CONTENUTI URBANISTICI

Il Comune di ALZANO LOMBARDO risulta alla data odierna dotato di P.G.T. a seguito della variante n.04, divenuta esecutiva a seguito di delibera di Consiglio Comunale n.5 del 22.02.2021 e della pubblicazione sul B.U.R.L. n.8 in data 23.02.2022, la quale ha altresì recepito e reiterato i contenuti del Contratto di Recupero Produttivo, approvato e sottoscritto in data 07 Marzo 2013 ai sensi della L.R. 2/2006 ex art.5.

La presente proposta di progetto, viene formulata a mezzo di Permesso per Costruire Convenzionato, da attivarsi ai sensi dell'art. 33 comma 1 lettera f della LR 12/2005 s.m.i. e in ossequio ai contenuti delle LR 31/2014 e LR 18/2019.



ORTOFOTO

L'intervento ha per oggetto un'area individuata dal vigente strumento urbanistico P.G.T. nella cartografia del Piano delle Regole, in parte come Comparto di riqualificazione urbanistica e riqualificazione funzionale assoggettati a contratto di recupero produttivo – sub-

ambito C2a e in parte come aree per attrezzature di interesse pubblico o generale di cui la società LEONARDO srl con sede in BERGAMO, via Ghislazoni n. 41, ne detiene la proprietà.

Individuato dai mappali n. 2169-402-371-1937-1940-204 del catasto terreni del Comune di ALZANO LOMBARDO il compendio di che trattasi si articola in due ambiti distinti, come pac'anzi descritto, entrambi, alla data odierna, oggetto di urbanizzazione pregressa.

A seguito della ricognizione preliminare si è potuto riscontrare come il compendio immobiliare in proprietà presenti, alla data odierna, degli azionamenti cartografici secondo il vigente PGT, tavola C3-1- Var.4 del Piano delle Regole, una superficie pari a circa 5.324,00 mq quanto al sub-ambito C2a e circa 30.855,00 mq quanto al sub-ambito B1-B2, come Comparto di riqualificazione urbanistica e riqualificazione funzionale assoggettati a contratto di recupero produttivo - e una superficie pari a circa 1.445,00 mq come aree per attrezzature di interesse pubblico o generale.

I contenuti urbanistici della proposta, con esclusione di modifica al vigente Documento di Piano, stante la riconferma della dotazione di diritti edificatori previsti, contempla:

ridefinizione del perimetro del sub-ambito C2a, con attivazione della funzione produttiva, comunque prevista e annoverata tra le compatibili, in luogo della funzione commerciale (scheda 04 – art. 34 NTA) tramite il riposizionamento planimetrico, in lato ovest, della strada di penetrazione e di connessione tra i sub-ambiti B1-B2-C1 e il viale Piave, posta a sud della linea della ferro-metro-tramvia;

L'insieme degli adeguamenti proposti permettono di dare continuità al percorso socio-economico intrapreso dal soggetto attuatore e dall'Amministrazione Comunale nell'ottica della riqualificazione/rifunzionalizzazione del quadrante territoriale d'intervento, declinandone l'assoluta coerenza con *".....la strategia complessiva, nel rispetto delle invarianti strategiche indicate, si concretizza nell'assoggettamento dell'intero ambito ad un programma di interventi da definirsi mediante Contratto di Recupero Produttivo, che costituisca, da un lato, strumento di definizione dell'insieme di azioni, anche intersettoriali, per il conseguimento degli obiettivi di sviluppo occupazionale, e, dall'altro, assoggettati a unitario programma di riqualificazione e riorganizzazione le aree non più funzionali all'attività di cartiera....."* (cfr. pag.18 – Criteri di attuazione del DDP).

CONSISTENZE URBANISTICHE

L'analisi di dettaglio delle consistenze urbanistiche, così come riportato nei contenuti dalle N.T.A evidenzia come l'ambito di che trattasi risulta essere classificato dal vigente Piano di Governo del Territorio del Comune di ALZANO LOMBARDO nei termini che seguono:

Area per attrezzature di interesse pubblico – ID 865	650,00 mq
Area per attrezzature di interesse pubblico – ID 879	795,00 mq
Aree di riqualificazione urbanistica riqualificazione funzionale assoggettati a contratto di recupero produttivo	
Sub-ambito B1-B2	30.855,00 mq
Sub-ambito C2a	5.324,00 mq

Per contro l'odierna proposta contemplando il riposizionamento planimetrico della infrastruttura viabilistica di penetrazione/collegamento di interesse pubblico tra i sub-ambiti B1-B2-C1 e il viale Piave, determina l'adeguamento del perimetro dei sub-ambiti B1-B2-C2a, e quale diretta conseguenza a ciò né deriva che la nuova consistenza degli azzonamenti urbanistici in capo alla nuova proposta risultano per tanto essere:

Area per attrezzature di interesse pubblico – ID 865	1.186,65 mq
Area per attrezzature di interesse pubblico – ID 879	1.497,65 mq
Aree di riqualificazione urbanistica riqualificazione funzionale assoggettati a contratto di recupero produttivo	
Sub-ambito B1-B2	30.152,35 mq
Sub-ambito C2a	4.787,35 mq

Dal punto di vista delle attività amministrative riconducibili all'autorizzazione dell'intervento, si evidenzia la necessità di non attivare le opportune procedure finalizzate all'assunzione di variante urbanistica puntuale al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole del vigente PGT, stante, i contenuti delle N.T.A. del C.R.P. con riferimento all'individuazione del tracciato stradale a livello cartografico, configurandosi di per sé di mero scostamento del tracciato all'interno di un piano particolareggiato (C.R.P.).

Sul punto in particolare dalla lettura dell'art. 10 comma 2, vi è evidenza come le modifiche planivolumetriche non siano assentite laddove abbiano a interessare le cosiddette previsioni definite "invarianti", come del resto la strada di penetrazione ad andamento lineare risulta essere, invero la modifica nel caso di specie, non riguarda di fatto la non esecuzione dell'infrastruttura, ma bensì il ridisegno funzionale della stessa al fine del rispetto di alcuni parametri tecnici.

Orbene sul punto preme richiamare l'evidenza di come l'art.14 comma 2 delle N.T.A. del C.R.P. sottolinei la necessità di porre a garanzia che *".....il tracciato definitivo dovrà avere adeguate pendenze....."* tecnicamente non perseguibili, stante la verifica effettuata ante operam, dal tracciato ad andamento lineare, e similmente non perseguibili, in termini di calibro stradale, in ragione della presenza di una larghezza inadeguata al transito delle merci per il manufatto che sottopassa la metro-ferro-tramvia T.E.B.

Le risultanze qui esposte portano a riallocare il tracciato, confermandone di fatto la realizzazione, coerenza con art. 14 comma 1 delle N.T.A. del C.R.P., ma in posizione tale da consentire il rispetto minimale dei parametri tecnici.

Ne deriva che, a livello di attività amministrativa/autorizzativa, trova di fatto applicazione, il puntuale richiamo, all'art.15 comma 1 capoverso 3 delle N.T.A. del C.R.P., all'art. 14 comma 12 della L.R. 12/2005 smi in ove *".....non necessita di approvazione di preventiva variante la previsione, in fase di esecuzione, di modificazioni planivolumetriche, a condizione che queste non alterino le caratteristiche tipologiche di impostazione dello strumento attuativo stesso, non incidano sul dimensionamento globale degli insediamenti e non diminuiscano la dotazione di aree per servizi pubblici e di interesse pubblico o generale....."* .

Preso che atto che la proposta di per sé:

- non altera le tipologie di impostazione del C.R.P., riconferma di fatto la realizzazione di opera di primario interesse, strada di penetrazione, garantendone, con la rimodulazione della giacitura planimetrica, le caratteristiche proprie richieste;
- non incide sul dimensionamento complessivo dei diritti edificatori individuati per il sub-ambito C2a riconfermandone di fatto la propria dotazione originaria, e modificandone solo la destinazione funzionale da commerciale a produttiva, variazione coerente con i contenuti dell'art. 34 - Scheda Tecnica N. 04 – AMBITO PIGNA STORICA – SUB AMBITO C2a delle N.T.A. del Piano delle Regole del vigente P.G.T.;
- non diminuisce la dotazione di aree per servizi, strada di penetrazione, ma reca, per contro, un'implementazione della dotazione complessiva superficaria rispetto ai valori espressi nel vigente Piano dei Servizi del vigente P.G.T.;

Ne consegue che la presente proposta di permesso per costruire convenzionato presenta tutti gli elementi di coerenza con i contenuti di cui all'art.14 comma 12 della L.R. 12/2005.

Ulteriormente, si precisa che gli adeguamenti urbanistici correlata di permesso per costruire convenzionato da attivarsi ai sensi dell'art. 33 comma 1 lettera f della LR 12/2005 s.m.i. non costituisce variante al vigente P.T.C.P. atteso che, il compendio di che trattasi è azionato come *".....contesti di accessibilità ciclopedonale alle stazioni della rete ferroviaria (art.35)....."*, e similmente non costituisce variazione al Documento di Piano, del vigente Piano di Governo del Territorio del Comune di ALZANO LOMBARDO.

7. CONTENUTI ECONOMICI DELLA PROPOSTA

INQUADRAMENTO RICOGNITIVO E VALUTAZIONI PROGRAMMATICHE

Il Progetto proposto, da assumersi per mezzo di permesso per costruire convenzionato, si andrà ad attivare, in ordine all'esecuzione delle opere di urbanizzazione, mediante una sequenzialità articolata per stralci funzionali.

L'intervento nel suo complesso, rispetto alla previsione planivolumetrica di progetto, in rapporto anche alla temporalità complessiva dell'intervento, per esigenze organizzative, potrà essere articolato secondo lotti funzionali autonomi, in ossequio anche, alle possibili esigenze di programmazione evolutiva dell'iniziativa, quest'ultima, sequenziata su un periodo temporale corrispondente a tre anni dalla stipula della Convenzione, al termine dei quali si dovrà aver interamente attuato il permesso per costruire, salvo eventuale proroga, da ratificarsi tra le parti.

I contenuti programmatici della proposta prevedono quindi che l'esecutività del permesso per costruire avvenga mediante l'attivazione di n° 3 lotti funzionali da realizzarsi anche in tempi cronologicamente distinti ma con termine perentorio dei 3 (tre) anni dalla data di sottoscrizione della Convenzione.

Dal punto di vista delle consistenze e dell'attività proposta i singoli comparti presentano la seguente articolazione e consistenza:

- ❖ quanto al **Comparto 1**, inclusivo dei raccordi anche su proprietà comunale, avente una superficie fondiaria complessiva pari a circa 1.309,19 mq, con intervento di adeguamento dell'intersezione sul viale Piave, unitamente alla rifunzionalizzazione del tratto stradale, tra la via comunale e la linea della metro-ferro-tramvia, identificabile nella tavola del Piano dei Servizi del vigente P.G.T. con il codice alfanumerico 865;
- ❖ quanto al **Comparto 2**, avente una superficie fondiaria complessiva pari a circa 1.533,42 mq, con intervento di realizzazione della nuova strada di penetrazione a servizio delle aree e degli edifici a nord della linea della metro-ferro-tramvia, identificabile nella tavola del Piano dei Servizi del vigente P.G.T. con il codice alfanumerico 879;
- ❖ quanto al **Comparto 3**, avente una superficie fondiaria complessiva pari a circa 4.671,13 mq, con intervento di realizzazione di nuovo edificio a destinazione produttivo, avente una superficie lorda di pavimento attivata pari a circa 1.897,91 mq, e caratterizzato da accessibilità diretta e autonoma, rispetto ai comparti qui richiamati, sia carrabile che pedonale dal viale Piave, identificabile nella tavola del Piano delle Regole del vigente P.G.T. con il codice alfanumerico C2a;

DIMENSIONAMENTO ECONOMICO DEGLI ONERI DI URBANIZZAZIONE, DEL COSTO DI SMALTIMENTO RIFIUTI.

L'importo economico derivante dall'applicazione delle tariffe comunali, meglio esplicitato nella successiva tabella a corredo della presente, i cui valori complessivi, a valere sulla S.L.P. contenuta nella proposta di permesso per costruire convenzionato, per gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, e del costo smaltimento rifiuti previsto dalla normativa vigente, corrispondono a:

COMPARTO 3

Edificio - (Slp 1.897,91 mq)

Oneri di urbanizzazione primari (1.897,91 x 27,95 €) = **53.046,58 €**

Oneri di urbanizzazione secondari (1.897,91 x 19,95 €) = **37.863,30 €**

Costo di smaltimento rifiuti (1.897,91 x 8,70 €) = **16.511,82 €**

Si demanda tuttavia l'esatto ammontare degli stessi in sede di rilascio del provvedimento abilitativo.

OPERE DI URBANIZZAZIONE

Il permesso per costruire convenzionato contempla, per ciò che concerne le opere di urbanizzazione primaria, quali interventi interni al comparto, sia opere inerenti il sistema della viabilità, che interventi relativi all'adeguamento del sistema dei sottoservizi tecnologici, rete di smaltimento acque meteoriche e la rete di illuminazione stradale.

Il comparto, risulta urbanizzato nel suo interno, tuttavia stante le nuove emergenze economiche e la necessità di rispondere puntualmente alla nuova domanda di spazi a vocazione produttiva, si è proposto di dar corso ad una nuova organizzazione spaziale e funzionale del compendio.

L'assunzione del un nuovo disegno urbanistico del comparto, ottenibile grazie alla rettifica della posizione della strada di penetrazione e di connessione tra i sub-ambiti B1-B2-C1 e il viale Piave, il ridisegno dell'accessibilità viabilistica al comparto, la riorganizzazione degli spazi e delle funzioni insediabili, consentono l'attivazione del processo di rigenerazione e rifunzionalizzazione del compendio immobiliare.

Per ciò che concerne le opere di urbanizzazione primaria, il permesso per costruire contempla, quali interventi interni al comparto, sia opere inerenti il sistema della viabilità, che interventi relativi all'adeguamento del sistema dei sottoservizi tecnologici.

Dal punto di vista delle singole dotazioni urbanizzative, alla data odierna, l'area in oggetto risulta completamente infrastrutturata, secondo gli utilizzi odierni.

Le caratteristiche tecniche e dimensionali delle opere di urbanizzazione vengono in ogni caso meglio definite negli elaborati grafici allegati alla presente, mentre dal punto di vista realizzativo ed esecutivo le opere previste, come poc'anzi illustrato, saranno funzionalmente e temporalmente suddivise per comparti.

DIMENSIONAMENTO ECONOMICO DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE INTERNE AL COMPARTO E MODALITÀ DI SCOMPUTO

I contenuti del permesso per costruire convenzionato contemplano che il soggetto attuatore abbia a realizzare sia opere di urbanizzazione primaria, riconducibili a viabilità primaria secondo l'articolazione prevista.

La quantificazione economica delle opere, ai cui importi si giunge sulla scorta dell'applicazione delle voci e dei costi, meglio descritti nei computi metrici estimativi allegati al PA, calcolati, al netto I.V.A., utilizzando il Bollettino dei prezzi informativi delle opere edili anno 2022 della provincia di Bergamo risultano altresì così quantificabili:

- quanto al comparto 1: **€ 115.925,24** (eurocentoquindicinovecentoventicinque/24) come da computo metrico allegato;

Le sole opere descritte nel capitolo 4 **"IPOTESI D'INTERVENTO – Comparti 1-2"**, il cui importo economico, per il solo comparto 1, è qui richiamato, vengono dedotte, complessivamente, a scomputo degli oneri di urbanizzazione primari e secondari, pari a **€ 90.909,88**, in coerenza con il noto e costante principio giurisprudenziale per il quale *"Ai sensi dell'art. 11 L. 28 gennaio 1977, n. 10, lo scomputo totale o parziale della quota di contributo dovuta in caso di realizzazione diretta delle opere di urbanizzazione deve essere effettuato senza alcuna distinzione tra opere di urbanizzazione primaria e secondaria"* (C.d.S., Sez. V, 4.12.1989, n. 806; cfr., altresì, TAR Lombardia – Milano, 21.6.1995, n. 844 e TAR Toscana – Firenze, 11.3.2004, n. 679).

Si dà atto quindi che essendo i costi per la realizzazione della viabilità di penetrazione di interesse pubblico, relativamente al solo comparto 1, a servizio dei sub-ambiti B1-B2-C1 e del raccordo con il viale Piave pari a **€ 115.925,24**, importo quest'ultimo nettamente superiore agli oneri dovuti, le parti si danno atto che non sussistono conguagli a favore del Comune relativamente agli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria.

8. PROFILI DI COMPATIBILITA' URBANISTICA - AMBIETALE

“.....caratteristiche dell'attività produttiva, commerciale, direzionale o terziaria, in ordine alle emissioni, delle acque reflue, delle sostanze gassose e dei fumi, alla rumorosità nonché a quanto altro possa compromettere l'equilibrio ambientale del sito.....”

Premesso che la presente istanza ha per oggetto la realizzazione di un edificio avente destinazione funzionale produttiva, su un sedime d'area già originariamente oggetto di attività produttiva pregressa e di fatto consolidato nel tessuto urbano del territorio comunale, e che per quanto riguarda la verifica di compatibilità urbanistica-edilizia dell'intervento, lo stesso è stato altresì oggetto di ampia trattazione nei precedenti capitoli esplicitandone le opportune verifiche.

Nei termini invece di compatibilità ambientale il ciclo di produzione della nuova attività prevista in insediamento contempla la lavorazione di verghe prefinite di leghe leggere, in assenza di fusione, finalizzate alla produzione di manufatti per il settore cicli e motocicli, quali manubri in Ergal, alluminio 7003 o ferro, di diametro 28,6 e 22 mm, con o senza traversino, piastre porta freccia, piastre porta faro, supporti specchietto e contachilometri per moto, oltre a cavalletti laterali, telaietti porta targa, supporti motore, supporti marmitta, porta parafango, leve per freno posteriore, adattatori e riser per manubri.

L'azienda è altresì produttrice di cavalletti alza moto regolabili in altezza, con sgancio a pedale, per moto da enduro, da cross e da strada, rientrano tra le competenze specifiche del ciclo produttivo, stante la specializzazione nella lavorazione delle leghe leggere, la realizzazione di componentistiche per telai in alluminio relative a carrozzine per persone diversamente abili.

Lo sviluppo delle singole produzioni è per tanto determinato da una serie di attività lavorative che alternativamente nel ciclo realizzativo del singolo prodotto vengono svolte nell'azienda secondo metodologie di processo definite che a seconda del prodotto richiesto dalla clientela possono prevedere:

- Lavorazioni CNC con centro di lavoro e tornio per la realizzazione di componenti per pezzi speciali, in metalli inossidabili e leghe speciali.
- Lavorazioni di tranciatura, taglio, piegatura, stampaggio a freddo per la realizzazione di componenti per pezzi speciali, in metalli inossidabili e leghe speciali.
- Lavorazioni di saldatura sui metalli: acciaio, acciaio inox, alluminio, titanio, rame e ottone con robot per la saldatura di ferro, acciaio e leghe leggere.
- Lavorazioni di marcatura incisione di metalli in genere, nonché svariati altri materiali come il vetro, la pelle, il legno e la carta, per marcare codici alfanumerici, codici a barre e QR Code, utilizzando un laser MOPA.

Circa la compatibilità a livello ambientale delle lavorazioni va premesso che le attività che si andranno a svolgere non prevedono operazione di combustione e/o fusione in quanto il ciclo di produzione è essenzialmente legato alla trasformazione di prodotti di per se finiti, metalli e leghe leggere acquisiti presso fornitori specializzati, si tratta per tanto di lavorazioni di mera trasformazione di prodotti grezzi, per mezzo di lavorazioni con macchine a CNC i cui prodotti di scarto sono essenzialmente trucioli.

Per quanto riguarda altresì le lavorazioni che implicano eventuali emissioni in atmosfera all'interno del ciclo di produzione previsto vanno segnalate le operazioni di saldatura con conseguente produzione di fumi da esse derivanti, tuttavia stante la modesta rilevanza delle lavorazioni in rapporto alle fasi del ciclo di produzione, trova applicazione l'articolo 272 del D. Lgs.152/06 che regola le autorizzazioni di carattere generale alle emissioni, alle quali gli impianti in deroga possono ricorrere in luogo di quelle ordinarie.

Gli impianti in deroga sono quegli impianti che producono emissioni *scarsamente rilevanti* e sono elencati nella parte I dell'allegato IV modificato dal D. Lgs 183/2017. In ordine alla tematica delle emissioni sonore in capo al ciclo di produzione le stesse risulteranno essere altresì compatibili con i limiti di zona fissate dal vigente piano di zonizzazione acustica, atteso che le lavorazioni fonte di emissioni, nel caso di specie riconducibili alle sole macchine CNC, avvengono di fatto in ambiente chiuso e quindi di per se già di fatto schermate e non riversate all'esterno dell'edificio. Da ultimo si segnala come le attività svolte non prevedano la produzione/scarico, derivante da cicli di lavorazione interne, di acque di processo presso reti fognarie pubbliche, atteso che le sole acque emulsionate di processo derivanti dall'impiego delle macchine CNC vengono di fatto gestite come ciclo chiuso all'interno della produzione.

Si può ragionevolmente affermare che la tipologia delle lavorazioni svolte dall'attività che andrà ad insediarsi entro l'erigendo immobile siano da ritenersi di fatto ambientalmente compatibile.

".....caratteri previsti dal traffico indotto in entrata e in uscita, la sua quantità e la sua periodicità, nonché la dimostrazione che la sosta dei veicoli non avverrà su spazi pubblici non specificatamente destinati a parcheggio....."

L'intervento prevede la realizzazione di un edificio produttivo che andrà ad interessare un lotto funzionale avente superficie fondiaria pari a circa 4.671,13 mq, sul quale si prevedono di realizzare un edificio di circa 1.701,00 mq di superficie utile.

Per quanto riguarda le modalità e l'organizzazione infrastrutturale degli accessi al nuovo insediamento si prevede di realizzare una nuova intersezione a T sul viale Piave per l'ingresso dei mezzi pesanti e delle autovetture. In ordine ai flussi veicolari indotti dal nuovo insediamento ci si è avvalsi delle informazioni fornite dalla proprietà, sulla scorta del numero dei dipendenti e dei fornitori/clienti, sia per i veicoli leggeri che per i mezzi pesanti, questo al fine di verificare la congruità delle dotazioni circa la sosta degli veicoli.

Secondo i dati forniti dal Committente il traffico indotto dal nuovo insediamento possono di fatto essere riassunti nelle seguenti consistenze:

- circa 1 mezzo pesante - settimanale;
- circa 8 auto tra impiegati e visitatori/fornitori - giornalieri;
- circa 2 furgoni/corrieri – giornalieri;

Come quindi riscontrabile negli elaborati grafici a corredo dell'istanza, Tav.07-C3, le previsioni progettuali relative agli spazi per la sosta degli autoveicoli vedono la realizzazione di 19 stalli per la sosta di autovetture internamente al compendio, valore superiore rispetto alle previsioni di utilizzo fornite dalla committenza, similmente per i mezzi pesanti sul fronte nord dell'edificio è prevista la realizzazione di uno spazio per il carico/scarico delle merci oltremodo compatibile con le dimensioni dei mezzi pesanti previsti in accesso al plesso.

Sulla scorta dell'analisi svolte in rapporto alle dotazioni previste dal progetto non si segnalano situazioni di possibile conflittualità e/o di incompatibilità.

“.....lo stato delle urbanizzazioni dell'area e la dotazione di urbanizzazioni pubbliche al contorno, che abbiano potenzialità sufficienti per le zone e per lo specifico insediamento.....”

L'intervento prevede la realizzazione di un edificio produttivo che andrà ad interessare un lotto funzionale avente superficie fondiaria pari a circa 4.671,13 mq, sul quale si prevedono di realizzare un edificio di circa 1.701,00 mq di superficie utile, l'area risulta già essere infrastrutturata a livello urbanizzativo essendo il compendio in affaccio sul viale Piave.

Sulla scorta dell'analisi svolte in rapporto alle dotazioni previste all'intorno il progetto non evidenzia situazioni di possibile conflittualità e/o di incompatibilità.

“.....caratteri degli insediamenti, specie se residenziali, esistenti al contorno e le eventuali situazioni di possibile conflittualità.....”

L'intervento prevede la realizzazione di un edificio produttivo inserito in un contesto di per se completamente urbanizzato recante al suo immediato intorno edifici con destinazioni di fatto compatibili, in lato est edificio adibito a magazzino deposito, in lato sud infrastruttura viaria, viale Piave, in lato ovest edificio plurifunzionale in parte pubblico, palazzo dello sport, e in parte con funzioni private, media di struttura di vendita commerciale e unità immobiliare para-commerciale per la somministrazione di bevande e alimenti, in lato nord, separato dalla linea della metro-ferro-tramvia TEB, tessuto produttivo in parte da riqualificare, in parte attivo, Cartiera PIGNA.

Sulla scorta dell'analisi territoriale delle funzioni presenti all'intorno non si segnalano situazioni di possibile conflittualità e/o di incompatibilità funzionale.