

**Valutazione del Programma Integrato di Intervento (PII)  
relativa all'area NADIR (ex ABB) presentato da Dontstop Architettura - Milano**

**Commissione di valutazione dei PII**  
(Roberto De Lotto, Giovanni Ligi, Elena Solero, Fabio Torta)

<b>1.</b>	<b>Le caratteristiche generali ed i contenuti del Programma.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>Il progetto urbanistico.....</b>	<b>3</b>
1.1.1	<i>Stato di fatto.....</i>	3
1.1.2	<i>Rapporto con il nuovo PGT, le condizioni richieste alle trasformazioni urbane .....</i>	4
1.1.3	<i>L'assetto urbanistico proposto .....</i>	4
1.1.4	<i>Le quantità.....</i>	5
1.1.5	<i>Le ricadute pubbliche e le dotazioni territoriali .....</i>	5
<b>1.2</b>	<b>La città pubblica e la Valutazione Ambientale Strategica (VAS).....</b>	<b>8</b>
1.2.1	<i>La città pubblica .....</i>	8
1.2.2	<i>La Valutazione Ambientale Strategica.....</i>	9
<b>1.3</b>	<b>Aspetti trasportistici.....</b>	<b>11</b>
1.3.1	<i>Viabilità .....</i>	12
1.3.2	<i>Ciclopedonalità.....</i>	13
1.3.3	<i>Sosta .....</i>	13
<b>2.</b>	<b>Le valutazioni del Programma.....</b>	<b>16</b>
<b>2.1.</b>	<b>Ammissibilità del PII.....</b>	<b>16</b>

## **1. Le caratteristiche generali ed i contenuti del Programma**

### **1.1 Il progetto urbanistico**

#### ***1.1.1 Stato di fatto***

L'ambito di intervento interessa un'area localizzata a sud-ovest rispetto al centro storico della città di Lodi, separato dal tracciato ferroviario Milano-Bologna e in prossimità della Stazione ferroviaria.

L'area si presenta attualmente come un grande vuoto urbano, delimitato dai vecchi muri di cinta dell'insediamento produttivo dell'ex ABB. I capannoni produttivi sono stati infatti demoliti integralmente, ad eccezione dell'edificio dell'ex portineria e di una cabina elettrica sul lato di via Sant'Angelo.

L'area è inserita all'interno di un contesto caratterizzato da tessuti misti: a sud del comparto, e in particolare gli ambiti che si attestano su via S. Angelo sono costituiti da tessuti consolidati prevalentemente residenziali. Il fronte su strada è caratterizzato da edifici in linea da 4 a 6 piani, mentre gli edifici retrostanti costituiscono un tessuto aperto di edifici isolati su lotto, dotati di una buona distribuzione di verde privato residenziale e di parcheggi. A nord-est, l'ambito che si attesta su via Fascetti e si sviluppa verso il tracciato ferroviario è costituito dal complesso dell'ex Linificio caratterizzato da edifici ex industriali, che attualmente sono stati in parte riqualificati e rifunzionalizzati (circa il 50% della superficie), dando luogo ad un importante centro di servizi, in cui convivono numerose funzioni di interesse pubblico e generale. L'ambito localizzato oltre via Lombardo è caratterizzato da edifici prevalentemente residenziali di 4-6 piani. Infine, l'ambito su via Pavia è costituito da una recente realizzazione a carattere residenziale e più a nord dai magazzini comunali.

L'ambito d'intervento è di forma sufficientemente regolare, compatta e interessa complessivamente un'area di circa 3,5 ettari.

### **1.1.2 Rapporto con il nuovo PGT, le condizioni richieste alle trasformazioni urbane**

Il Documento di Piano (del vigente Piano di Governo del Territorio, PGT2011), classifica l'area ex ABB all'interno degli "Ambiti di trasformazione pregressi confermati dal DdP (previsti da piani e programmi non ancora perfezionati)", già individuati all'interno del Documento di Inquadramento dei Programmi Integrati di Intervento (PII), rappresentati prevalentemente da aree dismesse e/o sottoutilizzate inserite all'interno dei tessuti già urbanizzati (Ambito D1\_ex ABB ed ex Consorzio Agrario\_Nodo Intermodale) (si veda in particolare pag.199 del *DdPO\_Relazione*).

Tali ambiti risultano attuabili attraverso la presentazione di programmi negoziati (PII), finalizzati alla promozione e all'innalzamento della qualità urbana, insediativa e ambientale degli interventi, al miglioramento del sistema della mobilità, all'implementazione degli spazi per la sosta e, in generale, all'aumento della dotazione di servizi e dell'edilizia sociale.

L'elaborato *DdP1\_Indirizzi e criteri per l'attuazione degli ambiti di trasformazione* prevede per gli Ambiti pregressi delle trasformazioni negoziate (pagg. 52 e 56 del DdP1), l'attuazione tramite Programmi Integrati di Intervento (PII). Ma anche, per gli ambiti strategici rilevanti (come nel caso del Comparto ex ABB), la necessità di attivare un percorso di partecipazione con la cittadinanza (pag. 53 del DdP1).

L'ambito ex ABB è compreso all'interno di un comparto urbanistico più ampio, che comprende anche l'area dell'attuale Consorzio Agrario e dell'ex Linificio.

Questo ampio comparto si configura come un tassello fondamentale per il ridisegno della città pubblica di questo settore urbano, che l'Amministrazione comunale si propone di riprogettare l'intero ambito urbano attraverso un *Masterplan* generale (come previsto dall'*art. 46 Ambiti di trasformazione* delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole), un progetto unitario eventualmente attuabile per sub – comparti funzionali.

### **1.1.3 L'assetto urbanistico proposto**

L'assetto urbanistico proposto si articola in due grandi previsioni: la realizzazione di un grande

parco urbano in continuità con il parco esistente di via Fascetti e la formazione di un nuovo quartiere residenziale.

In particolare, la parte nord dell'area di intervento, di circa 6.000 mq, adibita a parco urbano, si connette al parco esistente attraverso la chiusura parziale di via Fascetti; l'area destinata alla realizzazione di nuova residenza, pari a circa 21.000 mq, è organizzata in 7 isole residenziali di dimensioni omogenee con edifici con altezza massima di 8 piani. Le isole residenziali sono autonome, dotate di accessi carrabili e pedonali indipendenti e connesse al verde privato comune interno al tessuto edificato.

L'assetto urbanistico (aree pubbliche e superfici fondiari) prevede una divisione tra superfici fondiari e aree di cessione appropriata: alla consistente area a parco pubblico, compatta ed unitaria e localizzata in adiacenza all'esistente parco di via Fascetti fa riscontro un verde privato residenziale e pertinenziale che innerva e struttura gli insediamenti consentendo una grande porosità e connessione con la città consolidata circostante attraverso percorsi, slarghi e spazi collettivi.

Il verde privato pertinenziale (aree verdi, aree gioco per bambini, spazi ricreativi e per il tempo libero) contribuisce, in questo modo, al miglioramento della qualità urbana e ambientale in un contesto centrale e strategico all'interno della città.

#### **1.1.4 Le quantità**

La volumetria complessiva di nuova edificazione richiesta è pari a 24.255 mq, di cui 20.790 mq per edilizia libera e 3.465 mq di edilizia eco-compatibile; corrispondenti all'applicazione su tutta l'area di proprietà di un Indice territoriale (It) di 0,70 mq/mq.

Si tratta dell'indice di utilizzazione territoriale previsto dal Documento di Inquadramento dei PII per le aree dismesse e/o sottoutilizzate applicando la premialità consentita nel caso della realizzazione di interventi di architettura eco – compatibile.

#### **1.1.5 Le ricadute pubbliche e le dotazioni territoriali**

Gli obiettivi del PGT relativi alle ricadute pubbliche attese (individuate specificatamente dal

Piano dei Servizi e come meglio specificato al successivo paragrafo 1.2), con la possibilità di motivata richiesta di standard qualitativi e di standard aggiuntivi (DdP1, pag, 55), possono così essere sintetizzati:

- un migliore collegamento ciclopedonale dell'attuale sottopasso ferroviario, con un progetto di riqualificazione ottenibile con un suo robusto allargamento;
- la riqualificazione e l'ampliamento del giardino pubblico esistente adiacente i Magazzini comunali;
- il miglioramento della viabilità esistente, attraverso il ridisegno cinematico delle infrastrutture a servizio del quadrante urbano (come meglio argomentato al successivo paragrafo 3);
- la realizzazione di nuovi parcheggi, finalizzata anche al recupero del deficit pregresso.

Le ricadute pubbliche in termini di dotazioni e infrastrutture territoriali previste dalla proposta di PII, che derivano in parte da opere aggiuntive e di completamento extra-comparto, sono così riassumibili:

- creazione di un grande parco urbano adiacente al parco pubblico esistente;
- connessione del parco esistente con quello di progetto attraverso la chiusura di parte di via Fascetti;
- organizzazione e strutturazione degli spazi di sosta e realizzazione di un nuovo parcheggio a raso adiacente al recente insediamento residenziale su via Pavia;
- nuova pista ciclopedonale su via Fascetti che si connette alla pista ciclabile esistente su via Pavia e al sottopasso di collegamento con il centro della città;
- realizzazione di due rotatorie viabilistiche, una all'incrocio tra via sant'Angelo e via Pavia e l'altra su via Lombardo;
- realizzazione di uno spazio di manovra a conclusione di via Pavia che diverrà una direttrice cieca senza sbocco viabilistico;
- completamento e raccordo dei nuovi percorsi pedonali previsti con quelli esistenti.

Le ricadute pubbliche attese individuate dal PGT vigente vengono perlopiù soddisfatte dal PII presentato.

Il Documento di Piano prevede infine la cessione del 50% dell'area interessata dall'intervento,

corrispondenti nel caso in esame a 17.325 mq. La proposta prevede la monetizzazione di 5.320 mq, a fronte di una cessione diretta di aree pari a circa 13.471 mq.

## **1.2 La città pubblica e la Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**

### **1.2.1 La città pubblica**

Per tutte le aree oggetto di trasformazione del territorio di Lodi, ai sensi dei dispositivi di legge oggi vigenti in Regione Lombardia, e delle “Norme generali per le aree per attrezzature e servizi” del Piano dei Servizi di Lodi, in fase di trattativa con il privato l’AC può modificare la tipologia di un servizio previsto a patto che sia verificato (e dimostrato) il soddisfacimento del fabbisogno di servizi, pregresso e indotto, per ogni tipologia degli stessi.

L’ambito di progetto è denominato D ai sensi del quadro pianificatorio del PGT vigente, e per le aree ricadenti in tale ambito è previsto che vi sia la cessione minima del 50% per aree pubbliche o di servizio.

Il Piano dei Servizi inquadra le esigenze per la città pubblica che devono essere esaudite con nuove dotazioni nell’intero comparto denominato D1, e le dettaglia come segue: verde pubblico (9.000 mq), parcheggi e ampliamento del Terminal Bus.

Nella proposta di PII sono previsti:

- Percorsi pubblici (marciapiedi) = 1.686 mq.
- Verde pubblico = 6.333 mq.
- Parcheggi a raso Lotto A = 1.442 mq.
- Parcheggi a raso Lotto B = 1.830 mq.
- Strade = 1.422 mq.
- Aree Attrezzate di connessione = 758 mq.

Vi è inoltre una monetizzazione (derivante da parcheggi non realizzati) equivalente a 5.320 mq.

Lo standard urbanistico richiesto è soddisfatto e dal punto di vista della tipologia di servizi vi è una sufficiente dotazione di verde e spazi collettivi per la mobilità dolce.

Inoltre, la specifica localizzazione del parco pubblico, permette la continuità con il parco esistente di via Fascetti e la realizzazione di un grande polmone verde in prossimità del centro

storico. Considerando gli altri servizi esistenti nel contesto prossimo, si viene a creare un polo collettivo significativo per la città di Lodi.

Per quanto concerne gli aspetti fondamentali definiti dalla LR 12/2005:

- qualità;
- fruibilità;
- accessibilità;

dagli elaborati progettuali si denota come i primi due attributi siano in effetti perseguiti. Infatti il verde pubblico è ben definito nella sua sagoma e nel rapporto con gli edifici privati, per cui non sussistono dubbi sul carattere collettivo del parco.

Anche l'accessibilità è buona data la presenza del sottopasso e del complesso di servizi esistenti. Un'alternativa localizzativa, mantenendo il carattere unitario del parco, avrebbe potuto essere in adiacenza a via Lombardo, ma questa soluzione non appare migliorativa della proposta di PII presentata.

### ***1.2.2 La Valutazione Ambientale Strategica***

Con riferimento all'Allegato 1 della VAS, schede degli ambiti di intervento, l'ambito oggetto di intervento non presenta particolari sensibilità ambientali, ad eccezione dell'inquinamento acustico, particolarmente significativo data la presenza della ferrovia (e della stazione – è da ricordare come la tipologia di rumore associata a decelerazione e frenata dei convogli sia particolarmente impattante non tanto per il valore in decibel ma per la frequenza dell'onda sonora e per gli aspetti vibrazionali).

Si evidenzia come sia stato redatto uno studio apposito (PIIall02 – Relazione acustica) finalizzato a verificare la compatibilità tra le funzioni insediate, le misure tecniche adottate ed il quadro delle pressioni sul clima acustico.

Per quanto riguarda il tema della impermeabilizzazione del suolo, la proposta progettuale prevede una superficie filtrante di 18.744 mq, superiore al 50% di superficie filtrante prevista dalla VAS.

La documentazione presentata è corredata da una Relazione Ambientale (PIIALL04 – Relazione Ambientale) che prende in esame le sensibilità ambientali, le pressioni esercitate e gli impatti potenziali dalle azioni di progetto.

Lo studio è adeguatamente strutturato e completo ed è corredata dall'approfondimento dei temi e relativi indicatori riportati nel capitolo "Indicazioni per la presentazione dei progetti di trasformazione urbana" del Rapporto Ambientale (pag. 244 del Rapporto Ambientale).

Nella citata Relazione Ambientale è data ragione degli obiettivi ambientali specifici che il piano attuativo intende perseguire e di come questi si integrino positivamente al quadro complessivo della VAS.

Si rileva quindi una buona coerenza tra la proposta di piano attuativo (così come illustrata dagli elaborati di progetto, dalla Relazione Tecnica e dall'insieme degli allegati) e la VAS approvata sia in termini procedurali generali che contenutistici specifici.

Non sono presenti impatti ambientali significativi non già considerati in fase di VAS del PGT. Peraltro, gli impatti limitati che sono da ascrivere genericamente a tutte le attività insediative, sono ampiamente mitigati e compensati come riportato dalla Relazione Ambientale e come verificato in sede istruttoria.

**Pertanto, non si ravvede la necessità di attivare il procedimento di esclusione a Valutazione Ambientale Strategica e tantomeno di attivare un percorso complessivo di VAS.**

### 1.3 Aspetti trasportistici

Gli aspetti della proposta di PII valutati dal punto di vista trasportistico sono i seguenti:

- Viabilità e schemi di circolazione
- Ciclopedonalità
- Spazi di sosta

Le valutazioni sono basate sul proprio “professional judgment” e su alcuni importanti riferimenti formali. Il *Masterplan* che comprende oltre all’area ex ABB anche le aree dell’ex Linificio e del Consorzio Agrario, e naturalmente il PUM (sviluppato nel 2007 e approvato nell’aprile 2009) ed in particolare l’“Analisi dell’accessibilità” delle aree citate, effettuata proprio nell’aprile 2009, che ne rappresenta un approfondimento, mirato proprio allo sviluppo del *Masterplan*.

Citando questo documento, si riportano i seguenti obiettivi da perseguire nello sviluppo delle aree a sud della stazione:

- “creare, in questo luogo, sempre più centrale e denso di funzioni urbane e sovralocali, un sistema di collegamenti che privilegi la mobilità dolce”.
- “Le aree di parcheggio dovranno tenere conto della domanda espressa dall’utenza delle funzioni da insediare oltre che dall’utenza urbana della ferrovia e delle altre polarità presenti nel comparto, ma sarà necessario valutare attentamente l’offerta che sarà opportuno mettere a disposizione”.

Nell’ambito dello sviluppo del PII 2014, è stato anche prodotto uno Studio di Traffico a cura dello studio di acustica De Polzer. Tale studio ha approfondito, anche utilizzando un modello di micro simulazione, alcuni aspetti fra i quali:

- la stima del traffico generato dal nuovo insediamento
- i livelli di servizio della rete

Lo studio suggerisce la trasformazione dell’intersezione semaforizzata Pavia-Sforza-Colombo (prossima all’area di intervento, ma ad essa esterna) in rotatoria (la citata “Analisi

dell'accessibilità la indicava fra via Sforza e via Visconti), mentre riporta ancora l'ipotesi di un parcheggio pubblico sotterraneo di 195 posti, sotto al parco pubblico, abbandonata in quanto, a seguito dello sviluppo del *Masterplan*, che ipotizza la realizzazione del parcheggio interrato o nell'area comunale tra i magazzini comunali ed il sottopasso oggetto di ampliamento o nell'area di piazzale Forni, al di sotto dell'area fondiaria di previsione. L'analisi effettuata nell'ambito dello studio sulla rete di progetto dell'area risulta positiva e con adeguati livelli di servizio.

### **1.3.1 Viabilità**

Per quanto riguarda la viabilità, pur riconoscendo al documento di approfondimento del PUM per lo sviluppo del *Masterplan* una particolare attenzione alla riduzione dei flussi veicolari lungo la rete a sud della ferrovia ("In particolare occorrerà valutare attentamente le caratteristiche dei tratti terminali delle vie Pavia e Dante Alighieri, che potrebbero assumere un carattere prettamente pedonale"), le proposte dell'Analisi di accessibilità dell'area prevedevano di fatto un incremento di capacità complessiva della rete, ancorché le nuove tratte previste fossero di servizio e all'interno dell'area ex ABB, ma si prevedevano anche alcune rotatorie nell'area a sud della stazione, una delle quali in particolare all'intersezione fra via Pavia e via S. Angelo. Il documento inoltre confermava il disegno di via Fascetti fino all'intersezione con via Pavia.

Da questo punto di vista, la proposta attuale di PII incorpora alcune delle proposte del documento citato mentre ne modifica altre, con le conseguenti variazioni dello schema di circolazione attuale, attraverso l'inserimento di:

- l'interruzione di via Fascetti nella tratta finale verso via Pavia, che avrebbe impedito lo sviluppo unitario del parco;
- una nuova strada, interna all'insediamento, da via Fascetti troncata fino all'intersezione tra via Pavia e via S. Angelo;
- la trasformazione dell'intersezione citata (e prevista dall'Analisi di accessibilità) tra via Pavia e via S. Angelo (più la nuova strada di cui al punto precedente) in rotatoria;
- il doppio senso in via Pavia, con un "torna indietro" nella tratta tronca, all'altezza del sottopasso ferroviario.

I vantaggi potenziali dell'ipotesi di un unico grande parco unitario, che comprende quello esistente incrementato dell'area sottratta alla viabilità (Fascetti-Pavia), sono stati controllati sul fronte viabilistico, prevedendosi il citato torna indietro e la rotonda Pavia-S. Angelo-Nuova strada. Tale rotonda andrà peraltro correttamente dimensionata in fase di progettazione attuativa, ad evitare le eventuali problematiche derivanti dalla convergenza sul nodo di tre strade molto ravvicinate fra loro.

### **1.3.2 Ciclopedonalità**

Rispetto al primo obiettivo riportato in precedenza si segnala come la proposta progettuale preveda di contribuire alla modifica della situazione esistente, citando ancora il documento, per "riorganizzare il sistema dell'accessibilità superando la separazione tra i due fronti a nord e a sud della linea ferroviaria e creando quindi una nuova forte centralità urbana là dove ora c'è un cul de sac" o prevedere che "i percorsi di connessione fra le due parti della città, oltre che di accesso ai binari, dovranno diventare occasione per integrare tra loro spazi esclusivamente o prevalentemente riservati ai pedoni" ed infine che "i percorsi ciclabili e pedonali dovranno essere privi di barriere architettoniche, funzionali, sicuri e piacevoli, e rappresentare un importante tema di progettazione architettonica".

Il progetto prevede itinerari ciclopedonali interni alla sola area di intervento, importanti pur di valenza propria dell'insediamento, ma con un contributo sul sottopasso che, ampliato di sezione e reso più "aperto" e accogliente, dovrebbe consentire un collegamento migliore e sicuro con il centro città, a modificare sostanzialmente la percorribilità lenta del comparto mettendola fortemente in relazione con il centro città.

### **1.3.3 Sosta**

Sulla sosta si possono osservare le problematiche più articolate. Da un punto di vista formale (PGT) quanto previsto nella proposta progettuale e nella convenzione in merito ai posti/mq da destinare a parcheggi pubblici, risulta coerente, ma sono da considerare alcuni aspetti che contribuiscono a formare il quadro complessivo di valutazione della problematica sosta:

- le destinazioni d'uso degli interventi previsti nella proposta progettuale;

- i quantitativi attesi relativamente all'intera area del comparto da sottoporre a *Masterplan*, secondo lo studio di approfondimento del PUM citato;
- i quantitativi relativi alla domanda pregressa, anch'essi considerati nello studio di approfondimento.

Questi tre aspetti, definiti per ora solo progettualmente dagli estensori del PII (primo punto), mentre non formalizzati dal documento sull'analisi di accessibilità della zona (secondo e terzo punto), portano ad una valutazione che possa tenere conto delle diverse esigenze espresse dai diversi soggetti. In particolare si devono considerare:

- la percentuale di superficie prevista per destinazioni differenti dalla residenza e caratteristiche delle tipologie di tali destinazioni (terziario, commerciale, altro);
- le valutazioni quantitative in merito all'intera area di *Masterplan*;
- le valutazioni qualitative sull'eccessivo impatto di avere troppi posti auto in quest'area;
- il ruolo del trasporto collettivo relativamente alle esigenze di interscambio.

Sul fronte progettuale, essendo previsti 204 posti auto, si prevede da convenzione che il resto dei posti auto mancanti sia monetizzato. Il conto numerico dei posti auto previsto dal progetto (413) considera gli standard di posti auto in caso di destinazioni d'uso differenti dalla residenza, corrispondenti a 728 mq di SIp terziaria sui 24.255 complessivi.

L'Analisi di accessibilità, come detto, ricorda inoltre la questione della domanda pregressa non soddisfatta; da questo punto di vista le valutazioni restano qualitative, ritenendosi allora di dover evitare una sovrappressione di traffico all'aumento di capacità di sosta in un'area che resta con una rete stradale di livello locale. Tali considerazioni si basavano anche su ipotesi di trasferimento di parte della domanda di interscambio auto-ferro alla futura fermata Università. Sia che tale ipotesi si concretizzasse sia in caso di mancata realizzazione, si dovrà prevedere uno spazio aggiuntivo di sosta a integrazione di quanto reso disponibile dal PII e approfondire con cura, secondo quanto previsto dal *Masterplan* l'opportunità di realizzare un parcheggio pubblico interrato (di dimensioni probabilmente superiori rispetto ai 209 posti auto monetizzati). Tale struttura (localizzata al di sotto delle aree pubbliche esistenti e previste e/o delle aree fondiarie private) dovrà quindi essere opportunamente e congruamente dimensionata sulla base delle esigenze di mobilità e d'interscambio, quale perno e fulcro della mobilità/accessibilità pubblica anche a servizio della Stazione; una previsione che potrà essere

implementata attraverso le risorse economiche liberate dalle trasformazioni programmate per l'Ambito D1 nel suo complesso e/o attraverso la programmazione comunale delle opere pubbliche.

Le considerazioni fatte rispondono agli standard relativi alla sosta considerando la superficie destinata ad attività terziaria pari a quella di progetto (728 mq). Per quanto riguarda l'eventualità di una realizzazione di una media superficie di vendita, che modificherebbe sostanzialmente le stime relative alla sosta, si rimanda esplicitamente all'art. 2 comma f della Convenzione che recita: "E' ammessa la possibilità di insediare, con procedure di variante al PII, una media struttura di vendita, fatta salva la verifica della dotazione dei servizi aggiuntivi richiesti nonché l'attivazione di un percorso di concertazione con l'Amministrazione comunale per quanto attiene ai maggiori standard qualitativi conseguenti" dovendosi quindi ricalibrare le analisi trasportistiche nello specifico.

## 2. Le valutazioni del Programma

### 2.1. Ammissibilità del PII

La valutazione di ammissibilità del PII presentato è articolata prendendo in considerazione tre aspetti:

- *l'ammissibilità procedurale* in rapporto alla pianificazione comunale e alla LR 12/2005;
- *la presenza di almeno due dei tre elementi indicati dall'art. 87 della legge regionale n°12/20* (previsione di una pluralità di destinazione e funzioni, compresenza di tipologie e modalità di intervento integrate, rilevanza territoriale tale da incidere sulla riorganizzazione di un significativo ambito urbano);
- *i contenuti urbanistici* (l'assetto urbano, le ricadute pubbliche, la città pubblica, gli aspetti trasportistici).

***Per quanto riguarda il primo aspetto di ammissibilità procedurale, la presente valutazione considera la proposta di PII presentata nella sostanza congruente con le disposizioni della delibera della giunta regionale*** e conseguentemente ammissibile. In particolare, il PII rispetta e risulta coerente con le previsioni contenute all'interno del PGT vigente, che individua l'area in oggetto all'interno di un ambito di trasformazione strategico da attuarsi previa presentazione di un Programma Integrato di Intervento, rispettando i parametri e le indicazioni del PGT. L'attuazione per sub-comparti dell'ambito di trasformazione dovrà essere definita all'interno di un Masterplan generale (*art. 46 Ambiti di trasformazione, Piano delle Regole*).

Per quanto riguarda il secondo aspetto, il **PII soddisfa quanto indicato dall'art. 87 della legge regionale n°12/2005.**

L'intervento proposto assume un'incidenza territoriale in grado di influire sull'organizzazione e funzionalità di un più ampio ambito urbanistico. Il progetto, costituito da interventi di valenza pubblica e privata, prevede il concreto miglioramento della funzionalità del sistema dei servizi urbani ed extraurbani, e del sistema principale della mobilità e dell'accessibilità, anche attraverso, per quanto riguarda specificamente le infrastrutture di trasporto, la previsione di parcheggi pubblici e la connessione tra il sistema di trasporto pubblico (ferroviario e stradale) e

il sistema della mobilità dolce (ciclopedonale).

Le infrastrutture e le dotazioni territoriali previste dal PII rappresentano un motivo di rigenerazione e riqualificazione del contesto urbano di riferimento, in grado di generare positive ricadute per una migliore funzionalità urbana e territoriale e rappresentare una componente significativa della struttura complessiva dell'intervento.

L'intervento è volto ad una consistente valorizzazione dello spazio pubblico all'interno del contesto insediativo, attraverso il potenziamento del verde e delle infrastrutture per la mobilità esistenti. Il nuovo parco urbano si configura come la naturale estensione del parco di via Fascetti e il verde assume valore di spazio connettivo e collettivo, favorendo così l'integrazione tra spazi pubblici e spazi privati. Il parco sarà dotato di un'infrastruttura ambientale che alimenterà le funzioni presenti e sperimentare i più avanzati sistemi legati alla sostenibilità e al basso consumo energetico.

**Per quanto riguarda i contenuti più propriamente urbanistici del PII, si ricordano le valutazioni e le considerazioni precedentemente esposte:** in particolare, l'impostazione dell'impianto urbanistico appare equilibrato e relazionato al contesto. Da un lato il nuovo parco urbano si configura come la naturale estensione del parco esistente, dall'altro, il nuovo insediamento che prevede il contenimento dell'occupazione di suolo con la conseguente concentrazione delle densità è caratterizzato da una consistente porosità e permeabilità ottenuta attraverso percorsi, slarghi e spazi collettivi che connettono il nuovo centro ai luoghi abitati limitrofi. La proposta planivolumetrica, pur se eccessivamente schematica per permettere di formulare un giudizio architettonico e tipologico specifico e di merito, presenta una composizione insediativa sufficientemente appropriata.

**La particolare e strategica localizzazione dell'ambito all'interno del contesto urbano e il suo rapporto con i tessuti edificati limitrofi, fanno pensare che, nel caso specifico, il carico insediativo ammesso risulta compatibile con la vocazione e con i caratteri insediativi del luogo.**

**Dal punto di vista ambientale,** lo studio risulta adeguatamente strutturato e completo ed è corredato dall'approfondimento dei temi e relativi indicatori riportati nel capitolo "Indicazioni per la presentazione dei progetti di trasformazione urbana" del Rapporto Ambientale (pag. 244 del Rapporto Ambientale).

Si rileva quindi una buona coerenza tra la proposta di piano attuativo (così come illustrata dagli elaborati di progetto, dalla Relazione Tecnica e dall'insieme degli allegati) e la VAS approvata sia in termini procedurali generali che contenutistici specifici. **Pertanto, non si ravvede la necessità di attivare il procedimento di esclusione a Valutazione Ambientale Strategica e tantomeno di attivare un percorso complessivo di VAS.**

Relativamente agli **aspetti legati al tema del trasporto** (viabilità, ciclopeditonalità e sosta), la proposta attuale di PII risponde e soddisfa le ricadute derivate dal nuovo insediamento con specifiche raccomandazioni relative alla necessità di opportuni e congrui dimensionamenti alla rotatoria di progetto (Pavia-S. Angelo-nuova strada) e al parcheggio interrato, sulla base delle esigenze di mobilità e d'interscambio.

In particolare, per quanto riguarda la viabilità, le proposte dell'Analisi di accessibilità dell'area, che prevedevano di fatto un incremento di capacità complessiva della rete ma anche alcune rotatorie nell'area a sud della stazione, sono state recepite dalla proposta del PII, in particolare per quanto riguarda la rotatoria in corrispondenza dell'intersezione fra via Pavia e via S. Angelo. I vantaggi potenziali dell'ipotesi di un unico grande parco unitario sono stati controllati sul fronte viabilistico.

Riguardo alla mobilità lenta, la proposta progettuale contribuisce a modificare e a migliorare la situazione esistente, con particolare riferimento al sottopasso che, ampliato di sezione e reso più "aperto" e accogliente, consentirà un collegamento migliore e sicuro con il centro città, modificando sostanzialmente la percorribilità lenta del comparto mettendola fortemente in relazione con il centro città.

Infine, relativamente alla sosta, quanto previsto nella proposta progettuale e nella convenzione in merito ai posti/mq da destinare a parcheggi pubblici, risulta coerente.

Per le considerazioni e valutazioni precedenti espresse, la Commissione formula un **parere favorevole** al Programma presentato e **si suggerisce all'Amministrazione comunale di procedere con le conseguenti determinazioni.**