



FIAB LODI - Ciclodi
Associazione senza fini di lucro
Aderente alla FIAB
Federazione Italiana Amici Della Bicicletta

*Paulo
10/12/14
pm*



COMUNE DI LODI
UFFICIO PROTOCOLLO
- 1 DIC 2014
ARRIVO

All'attenzione dell'Assessore all'Urbanistica
del Comune di Lodi

Simone Piacentini

Oggetto: Osservazioni al P.I.I. "ex-ABB"

Vista la proposta progettuale, visto il contesto esistente e analizzati i principali percorsi che possono interessare la mobilità ciclistica, pur riconoscendo la natura indicativa di un progetto preliminare, FIAB LODI intende portare alcune osservazioni e proposte, relative ai percorsi ciclabili al fine di migliorarne l'impianto viabilistico.

Le osservazioni di seguito, intendono individuare all'interno del PII, alcuni percorsi ciclabili adeguati e sicuri, che sappiano garantire i collegamenti che, riteniamo, siano di importanza strategica lungo due direttrici e favorire in questo modo una ciclabilità diffusa, in linea con due degli impegni programmatici sottoscritti da numerosi componenti dell'Amministrazione comunale prima delle scorse elezioni (*punto A, favorire la crescita della mobilità ciclistica a Lodi; punto E, prevedere in particolare lo sviluppo di percorsi ciclabili, isole ambientali e zone a traffico moderato nelle parti di città di nuova edificazione*).

Osservazioni e proposte:

1. Garantire una sezione adeguata al percorso ciclabile di Viale Pavia, fra Via General Griffini e il sottopasso verso Via Nino Dall'Oro. Pur se la larghezza minima di legge è di 2.50 mt , si chiede di considerare una maggiore ampiezza della pista in previsione di un aumento dei flussi lungo questa direttrice, che potrebbero aumentare con la riqualificazione del sottopasso, per altro attualmente già molto elevati. Si chiede altresì di valutare la soluzione proposta dal progetto di massima predisposto dall'Arch. Lorenzo Giorgio per conto dell'Ufficio Mobilità Ciclistica, che prevedeva di mantenere in questo tratto le due corsie separate, come in tutto il resto di Viale Pavia, per evitare la congestione attualmente creata dal doppio senso davanti allo stadio.
2. Garantire una sezione adeguata al percorso ciclabile Via Fascetti- Via Lombardo, per dare continuità alla pista di via Fascetti, al fine di realizzare un asse di collegamento del sottopasso con le scuole presenti in Via Papa Giovanni XXIII.
3. Mettere in sicurezza gli spostamenti in bicicletta su Via S. Angelo, prevedendo spazi e corsie protette visti i flussi consistenti lungo la via che sicuramente aumenteranno dopo la realizzazione del piano edilizio.
4. Prevedere due percorsi ciclabili a lato della nuova strada che sarà costruita e taglierà l'area del PII; essendo una nuova strada, secondo le norme di legge deve essere dotata di piste ciclabili.
5. Spostare e allargare l'area di manovra delle auto prevista in fondo a Viale Pavia: un suo sottodimensionamento può influire sull'aumento del parcheggio abusivo sulla ciclabile di Viale Pavia. Questo intervento dovrebbe avere l'obiettivo di evitare l'intersezione dei flussi ciclabili della direttrice *sottopasso - viale Fascetti* con le auto in manovra.

Confidando nella disponibilità a prendere in considerazione le nostre proposte, sicuri di una continua e proficua collaborazione, porgiamo distinti saluti

Lodi, 1.12.2014

COMUNE DI LODI
Protocollo Generale
n. 0044783 del 01/12/2014
Cl. 03/02 - f. / 86

Per il Direttivo Ciclodi-FIAB
icepresidente Giuseppe Mancini



3 2 1 4 0 4 4 7 8 3 1



ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI LODI

26900 LODI – CORSO UMBERTO 1°, 27 - TEL. 0371/430345 - FAX 0371/430345
e-mail: ording.lodi@tiscali.it - sito: www.ordineingegnerilodi.it
c. fiscale: 92525800154 - partita IVA: 06443200966

*Studo
08/12/14
P*

Prot. n. **596** /LB/ds
Lodi, 02/12/2014

COMUNE DI LODI
Protocollo Generale
n. **0045040** del **02/12/2014**
Cl. 06/02 - f. 19/0

Spett.le
COMUNE DI LODI
Piazza Mercato 5
26900 LODI



c.a.: Ufficio Tecnico

Trasmissione a mano

**Oggetto: Osservazioni al Programma Integrato di Intervento denominato "Area ex produttiva ABB"
adottato con deliberazione di G.M. n° 162 del 29/10 /2014**

Si trasmettono le osservazioni di cui all'oggetto, formulate dalla Commissione Urbanistica, Edilizia,
Ambiente e Territorio, a nome dell'Ordine degli Ingegneri di Lodi.

A disposizione per eventuali integrazioni, l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti

Il Presidente
dott. ing. Luca Bertoni



Luca Bertoni

COMUNE DI LODI UFFICIO PROTOCOLLO
- 2 DIC 2014
ARRIVO



Spett. COMUNE DI LODI

Ufficio Protocollo – Piazza Mercato 5

26900 LODI

OGGETTO: Osservazioni al Programma Integrato di Intervento denominato “Area ex produttiva ABB” adottato con deliberazione di G.M. n° 162 del 29/10 /2014.

La commissione AMBIENTE, EDILIZIA, URBANISTICA E TERRITORIO dell’Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi, visto il Programma Integrato di Intervento denominato “Area ex produttiva ABB”, adottato con deliberazione di G.M. n° 162 del 29/10 /2014, a nome e per conto dell’Ordine di appartenenza, formula le seguenti osservazioni, ai sensi dell’art. 14, comma 3, della L.R. 12/2005.

L’area ex ABB è, senza dubbio, la più importante fra tutte quelle disponibili in Lodi per operazioni di rinnovamento urbano, sia per le sue dimensioni, sia per la posizione di cerniera fra centro storico e principale direttrice di espansione recente, sia per l’accessibilità stradale e ferroviaria, sia per la dotazione di immobili ed infrastrutture pubbliche, esistenti al contorno. Un intervento su tale area non può e non deve essere esaminato al pari di un qualsiasi altro piano di lottizzazione, perché può condizionare, nel bene o nel male, l’assetto dell’intera città per un periodo non breve.

Pertanto le osservazioni al PII ex ABB qui di seguito formulate, esaminano sia la valenza generale dell’intervento, sia alcune caratteristiche specifiche del progetto.

A) Osservazioni di carattere generale

a-1) Master Plan : il PGT di Lodi prevede, giustamente, che il recupero urbanistico delle aree intorno alla stazione ferroviaria (ex ABB, ex Consorzio, ex Linificio) sia inquadrato in un Master Plan unitario di iniziativa comunale. Il documento predisposto non risulta compreso negli allegati al PII, pertanto non sembra essere fra quelli per i quali è possibile presentare osservazioni. Sarebbe opportuno, che anche tale elaborato fosse sottoposto ad una futura consultazione pubblica. Comunque le osservazioni che seguono, valgono, limitatamente al perimetro del PII, anche per le analoghe proposte del Master Plan.

a-2) Il PII è sostanzialmente finalizzato alla sola funzione residenziale, in particolare di alto livello. La previsione può anche rivestire aspetti positivi, circa la qualità dell’insediamento. Ci si chiede se un’area tanto centrale e dotata di così elevata accessibilità non debba essere utilizzata almeno in parte sia per attività economiche (terziario, commercio, tempo libero, artigianato), sia per edilizia agevolata e convenzionata, evitando, pertanto, la monofunzionalità e perseguendo, al contrario obiettivi di maggiore integrazione sociale.

a-3) Il PII, mentre propone un significativo notevole incremento nella dotazione di verde pubblico, non affronta altre rilevanti tematiche proprie della località (interscambio strada – rotaia; nuovo manufatto di attraversamento ciclopedonale della ferrovia; connessione fra centro storico ed espansione sud).

a-4) In particolare, per alcuni aspetti l’insediamento potrebbe aggravare la situazione attuale. Ci si riferisce, soprattutto, alla scarsa dotazione di parcheggi pubblici (oltre la metà dei quali è sostituita da monetizzazione), in un’area interessata già attualmente da una fortissima domanda, per la vicinanza con la stazione ferroviaria. Ci si riferisce, inoltre, alla scarsa attenzione per migliorare i collegamenti con la direttrice di Via San Colombano, Via Sant’Angelo, Viale Giovanni 23°, che, a differenza di Viale Pavia, rimarrebbero nuovamente privi di idonee connessioni con il centro storico e la stazione ferroviaria.

a-5) E’ possibile replicare che la grande dotazione di aree ed immobili comunali adiacenti (ex Linificio) può consentire di risolvere buona parte delle carenze sopra evidenziate. Ciò richiede comunque:

- Che si predisponga al più presto un progetto di maggiore dettaglio, che approfondisca questi problemi (auspicabilmente con un concorso di idee pubblico);
- Che non si proceda a frettolose alienazioni di proprietà comunali nella zona, senza avere analizzato quali di queste siano indispensabili per le finalità sopra richiamate;

- Che si verifichi se l'entità delle monetizzazioni previste in convenzione è congrua per risolvere almeno i problemi più urgenti della località (parcheggi, manufatto ciclopedonale di attraversamento della ferrovia).

B) Osservazioni di carattere specifico sul progetto

Premesso un giudizio sostanzialmente positivo sulla proposta urbanistica ed architettonica, a patto che l'intervento venga realizzato senza stravolgimenti rispetto a quanto desumibile dalle tavole progettuali, si formulano le seguenti osservazioni di carattere operativo.

b-1) Allargamento della Via Lombardo (tratto rotonda Via Sant'Angelo – Via Fascetti), arretrando leggermente i due nuovi edifici previsti in fregio alla stessa. Si propone l'inserimento di un adeguato percorso ciclopedonale in sede propria e di posteggi su entrambi i lati. In caso contrario, la strada, già attualmente molto congestionata, rischierebbe di essere notevolmente penalizzata dal nuovo intervento.

b-2) Ricalibratura di Via Fascetti, aumentando notevolmente l'ampiezza dei marciapiedi e creando una pista ciclabile in sede propria, più efficiente e gradevole che non l'attuale.

b-3) Introdurre un collegamento ciclo-pedonale pubblico fra Via Sant'Angelo (scuola media Don Milani) e Via Fascetti, in posizione mediana all'interno del verde privato a servizio delle isole residenziali. Ciò appare possibile, semplicemente aprendo al pubblico passaggio uno dei percorsi privati già in progetto.

b-4) Differente soluzione circa il previsto spazio di accostamento veicolare alla stazione ferroviaria alla testata nord di Viale Pavia. Si ha motivo di ritenere che la soluzione progettata crei una notevole congestione ed escluda addirittura una accessibilità ai mezzi pubblici, non solo per le ridotte dimensioni del piazzale di manovra, ma anche per l'introduzione del doppio senso di marcia nel tratto terminale di Viale Pavia. Si propone di esaminare l'opportunità di mantenere aperta al traffico veicolare una ristretta corsia veicolare a senso unico in uscita da Viale Pavia, in luogo dell'integrale pedonalizzazione del primo tratto di Via Fascetti. In tale tratto dovrebbe essere consentita la sola breve fermata dei veicoli privati ed il carico e scarico dei passeggeri dei mezzi pubblici. Il collegamento pedonale fra le due porzioni (la preesistente e la nuova progettata) di parco pubblico potrebbe essere risolto con uno o due ponticelli a scavalco della corsia veicolare, raccordati con opportuni movimenti di terra al piano originario; soluzione che, se bene progettata, può costituire un elemento di arricchimento al parco stesso.

b-5) Verifica dell'idoneità delle reti fognarie e del manufatto di copertura della roggia Cotta Baggia a sopportare il carico del nuovo quartiere. Verificare anche la probabile presenza nell'area di un grosso collettore di acque bianche (in prosecuzione del prospetto sud del Liceo Artistico), che, ove ancora utilizzato a monte, non potrebbe essere eliminato, ma eventualmente solo deviato.

b-6) Controllo puntuale, in corso di bonifica, dello stato di compromissione del sottosuolo e delle falde per effetto della paventata esistenza di inquinanti industriali, ed ovviamente dei risultati della bonifica.

b-7) Maggiori vincoli normativi su una effettiva realizzazione unitaria (disposizione planivolumetrica, prospetti, recinzioni, aree esterne, aggregazioni e/o suddivisioni di lotti), evitando che varianti successive stravolgano il progetto. Al riguardo, le previsioni dell'art. 4 della convenzione sembrano lasciare eccessivo margine di modifiche sostanziali al progetto presentato.

b-8) Per evitare che i tempi lunghi di realizzazione provochino situazioni intermedie di forte disagio sia per i primi nuovi residenti, sia per l'intera zona al contorno, occorrerebbe individuare una suddivisione in lotti funzionali dell'intervento, in maniera tale che singoli nuclei residenziali debbano essere completati e resi abitabili solo contestualmente alle opere di urbanizzazione connesse.

A disposizione per eventuali ulteriori precisazioni, si porgono distinti saluti.

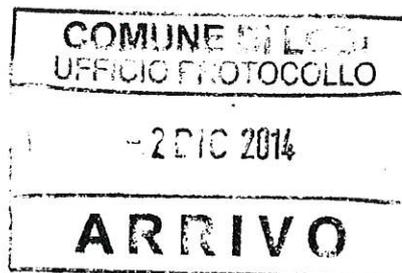
Lodi, 1 dicembre 2014

Commissione ambiente, edilizia,
urbanistica e territorio

URBANISTICA

Egr. Sig. Sindaco Comune di Lodi
Simone Uggetti
c/o Sede Municipale, Protocollo Generale
Piazza Broletto 1, 26900 Lodi

COMUNE DI LODI
Protocollo Generale
n. 0045059 del 02/12/2014
Cl. 06/02 - f. 19/0



Zuda
03/12/14
pr

Oggetto: Osservazioni ai sensi dell'art. 14 comma 3 della LR 12/2005 al Programma integrato di intervento di iniziativa privata denominato "Area ex produttiva ABB"

I SOTTOSCRITTI

Michela Sfondrini nata a Lodi il 29/09/1970 C.F. SFNMHL70P69E648K residente a Lodi in Via Magenta n. 32
email michela.sfondrini@tin.it in qualità di capogruppo consiliare di Sel per Lodi, con sede in Via Vistarini a Lodi

E

Stefano Caserini, nato a Lodi il 25/10/1965, C.F. CSRSFN65R25E648E residente a Lodi in Via Orfino Giudice 5, email stefano.caserini@gmail.com, in qualità di coordinatore circolo Sinistra Ecologia e Libertà di Lodi, con sede in Via Vistarini a Lodi

PREMESSO

- che l'amministrazione comunale ha adottato con Deliberazione di Giunta Comunale n.162 del 29/10/14 il Programma integrato di intervento di iniziativa privata denominato "Area ex produttiva ABB" compatibile con lo strumento urbanistico vigente PGT, ai sensi dell'art. 92 c.1 e dell'art.14 della l.r. 12/2005 e s.m.i.
- che in data 29.10.2008 è stata depositata unitamente a tutti gli elaborati progettuali, presso la Segreteria Comunale
- di aver preso visione della documentazione pubblicata sul sito web del Comune di Lodi;

SOTTOPONGONO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI.

1. Il percorso di adozione del PII evidenzia un deficit di partecipazione sia verso la cittadinanza che verso il consiglio comunale

1.1 Nei confronti dei cittadini, perché l'iter di adozione non ha previsto alcun percorso partecipativo, nonostante il PGT vigente lo abbia esplicitamente contemplato.

Infatti, il vigente *Documento di Piano - Indirizzi e criteri Indirizzi e criteri per l'attuazione degli ambiti di trasformazione* individua l'area ex ABB tra gli *Ambiti pregressi delle trasformazioni negoziate*, che comprendono una serie di aree, fra cui le *Aree industriali dimesse e/o degradate (così classificata l'area ex ABB ndr)*.

Il Documento di Piano a pag. 53 paragrafo 3, recita testuale *"Per gli ambiti aventi un grado di strategicità urbanistica e territoriale rilevante dovrà essere attivato un adeguato percorso di partecipazione con la cittadinanza"*.

Tale percorso non può in alcun modo essere ricondotto all'istituto delle osservazioni ai Piani urbanistici attuativi (come il PII in oggetto) in quanto esso è un obbligo di legge (art. 14 comma 3 della LR 12/2005), e tantomeno al solo dibattito interno alla coalizione di maggioranza che temporaneamente amministra la città.

Inoltre, si evidenzia che il grado di *strategicità urbanistica e territoriale rilevante* è comprovata anche dalla necessità di ricorrere allo strumento del Masterplan (approvato con DGC n. 161 del 29/10/2014) il che pone in maniera inequivocabile la necessità del percorso partecipazione con la cittadinanza.

1.2 Nei confronti degli operatori del commercio locale e delle loro rappresentanze, così come previsto dal Documento di Piano vigente *DP1 - Indirizzi e criteri Indirizzi e criteri per l'attuazione degli ambiti di trasformazione*, che a pag. 53 precisa che *"l'inserimento delle medie strutture andrà valutato - nelle aree di trasformazione previste dal nuovo piano (come l'area ex ABB ndr) - sulla base delle esigenze funzionali espresse dalle singole zone, anche attraverso forme di intesa con il commercio locale e le sue rappresentanze"*.

Anche in questo caso, l'Amministrazione comunale, nonostante fosse stabilito dal PGT vigente, non ha provveduto ad ottemperare la definizione di alcuna forma di partecipazione finalizzata ad informare o ad addivenire a intesa con le categorie del settore economico del commercio (esercenti e associazioni) in merito alla possibilità di realizzare sull'area una nuova media superficie di vendita prima dell'adozione del PII ex ABB.

1.3 Nei confronti del Consiglio Comunale, perché lo strumento propedeutico al PII ex ABB – il Masterplan – è stato approvato con Delibera di Giunta comunale, nonostante si configuri come documento di indirizzo di natura urbanistica e non di attuazione, di livello intermedio tra il PGT e il Piano attuativo stesso.

Lo stesso Masterplan – strumento propedeutico al PII ai sensi del PGT vigente - avrebbe dovuto essere oggetto di specifica delibera del Consiglio Comunale in quanto votato dal consiglio comunale, non dalla Giunta Comunale in quanto documento di indirizzo di natura urbanistica.

Circa la natura del Masterplan si rimanda al vigente Piano delle regole, che ne definisce la natura e i campi di applicazione:

Capo III Ambiti di trasformazione- Art. 46 Ambiti di trasformazione

1. Gli Ambiti di trasformazione, indicati emblematicamente ed esemplificativamente dal Documento di Piano, da attuarsi con i successivi piani e programmi attuativi, dovranno indicativamente essere contenuti all'interno dell'area tratteggiata indicata negli elaborati grafici del Piano delle Regole, rispettando le regole urbanistiche ed ambientali degli "Indirizzi normativi" del Documento di Piano.

I piani e i programmi attuativi potranno prevedere sub comparti attuativi, che potranno avere convenzioni autonome e separate, previa definizione di un Masterplan generale esteso all'intero Ambito di trasformazione, di iniziativa pubblica e/o privata, ma comunque fatto proprio dall'Amministrazione Comunale.

Nel caso di Masterplan di iniziativa privata, i proponenti dovranno possedere la maggioranza di cui all'art. 12 comma 4 della L.R. 12/2005 e successive modifiche ed integrazioni.

Lo stesso Documento di Piano vigente comprende il comparto in oggetto in un perimetro urbanistico ampio, che comprende l'area dell'attuale Consorzio Agrario e dell'ex Linificio e dell'ex ABB e che si configura come "un tassello fondamentale per il ridisegno della città pubblica di questo settore urbano che l'Amministrazione Comunale si propone di riprogettare attraverso un Masterplan generale al fine di definire un progetto unitario, attuabile per sub-comparti funzionali".

La DGC n. 161 del 29/10/2014 avente come oggetto l'approvazione del Masterplan relativo all'"Ambito pregresso delle trasformazioni negoziate - D1- Aree Industriali dismesse e/o degradate" del vigente PGT riafferma il contenuto di questo specifico strumento, in quanto recita: "Rilevato che il Masterplan è un documento di indirizzo strategico che sviluppa un'ipotesi complessiva sulla programmazione del territorio, individuando i soggetti interessati, gli strumenti, le azioni e le modalità di attuazione nonché le politiche territoriali;"

Occorre ricordare che gli atti di indirizzo sono funzioni e competenza del Consiglio Comunale e non della Giunta, ai sensi dell'art. 42 del T.U. Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali n. 267/2000.

"Articolo 42 - Attribuzioni dei consigli

1. Il consiglio è l'organo di indirizzo e di controllo politico-amministrativo.

2. Il consiglio ha competenza limitatamente ai seguenti atti fondamentali:

*...
b) programmi, relazioni previsionali e programmatiche, piani finanziari, programmi triennali e elenco annuale dei lavori pubblici, bilanci annuali e pluriennali e relative variazioni, rendiconto, piani territoriali ed urbanistici, programmi annuali e pluriennali per la loro attuazione, eventuali deroghe ad essi, pareri da rendere per dette materie;*

...

Del resto, ciò è sancito anche dallo Statuto Comunale vigente di Lodi, che all'art. 27 comma 6 recita: "Il consiglio comunale indirizza l'attività dell'ente con l'adozione di atti amministrativi fondamentali di carattere normativo, programmatico, organizzativo e negoziale".

2. Il PII adottato modifica in sostanza le previsioni urbanistiche del PGT, introducendo la possibilità di realizzare una media superficie di vendita commerciale

2.1 Il PII adottato introduce – peraltro con una formula ambigua nella forma ma esplicita nella sostanza - la possibilità di variare in maniera automatica le funzioni ammesse.

Infatti, nella Convenzione del PII ex ABB il Comune riconosce all'Operatore privato la possibilità di realizzazione di una media struttura commerciale di vendita senza ottenere nulla in cambio intermini di interessi pubblici generali.

(Cfr. Convenzione – art 2 comma f, pag. 8 " È ammessa la possibilità di insediare, con procedura 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, nonché la verifica di compatibilità degli impatti di cui alla DGR n. 6024 in data 5.12.2007 e s.m.i.).

Occorre richiamare il vigente Documento di Piano - Indirizzi e criteri Indirizzi e criteri per l'attuazione degli ambiti di trasformazione (PGT) che precisa a pag. 53: "In linea con gli indirizzi del PGT, al fine di proteggere, valorizzare e incentivare il commercio di vicinato, non è prevista la localizzazione di grandi strutture di vendita. L'AC **valuterà** la possibilità di prevedere **medie strutture di vendita** (alimentari e non), sulla base delle argomentazioni delle proposte di PII e in rapporto alle caratteristiche (funzionali, insediative e di accessibilità/mobilità) dei tessuti urbani all'interno dei quali la proposta si inserisce".

Si passa perciò da un VALUTERA' del PGT (in base a dimostrazioni specifiche) a un AMMETTE della Convenzione.

L'Operatore ha perciò già incassato il cambio d'uso potenziale, prima di fare la variante, perché le condizioni sono del tutto superabili:

- la verifica degli standard urbanistici (ma potrebbero anche essere monetizzati, come nel caso PII ex Pharmagel di recente adozione);
- il solo versamento di oneri aggiuntivi (standard qualitativi);

Si consideri che, visto il criterio adottato nel presente PII (vedi in seguito) e adottato nel PII Pharmagel, di conteggiare come "nuovi parcheggi" i parcheggi già esistenti ai fini della verifica del soddisfacimento degli standard di parcheggi necessari, la riproposizione del medesimo criterio potrebbe permettere in futuro di realizzare la nuova struttura conteggiando come "nuovi parcheggi" i parcheggi già esistenti o realizzati dal PII per soddisfare la domanda residenziale.

Considerato che l'Operatore con la sottoscrizione della Convenzione acquisisce anche il diritto al cambio d'uso verso una specifica configurazione commerciale (media struttura di vendita) la richiamata verifica della compatibilità delle ripercussioni urbanistiche e ambientali di tale scelta (richiamata nella Convenzione stessa) risulta del tutto inutile in quanto ex post, con una scelta (ancorché potenziale) già avvenuta. Anche perché la citata DGR regionale, per le medie strutture di vendita definisce le seguenti priorità localizzative: " *Compatibilmente con le situazioni microurbanistiche, paesaggistiche ed ambientali dei luoghi, sono indicate quali localizzazioni prioritarie per l'apertura e la modificazione di nuove medie strutture di vendita: le aree in prossimità di stazioni ferroviarie, aerostazioni, porti e altre stazioni e nodi di interscambio del trasporto pubblico e privato*".

Acquisita la possibilità di realizzare una media superficie di vendita nell'area ex ABB, il rimando ad una valutazione successiva si limita di fatto alle modifiche da apportare al PII adottato, necessarie per rendere coerente il sistema dell'accessibilità e della sosta dell'area, commisurandole alle caratteristiche commerciali e dimensionali delle nuove previsioni commerciali.

Peraltro, tale considerazione e preoccupazione è rafforzata dalle risultanze della *Valutazione del Programma Integrato di Intervento (PII) relativa all'area NADIR (ex ABB) presentato da Dontstop Architettura- Milano dalla Commissione di valutazione dei PII (Roberto De Lotto, Giovanni Ligi, Elena Solero, Fabio Torta)* che hanno posto in evidenza quanto l'eventuale realizzazione di una media superficie di vendita porterebbe cambiare lo scenario. A pag. 15 della valutazione infatti si legge: "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."

2.2 Circa l'offerta commerciale di medie superfici di vendita, si rileva quanto il Documento di piano vigente espliciti una strategia urbanistica finalizzata a contenere nuovi previsioni di esercizi con queste caratteristiche dimensionali.

Le strategie che si intendono mettere in campo sono finalizzate ad un'opportuna localizzazione dell'offerta dei diversi moderni format per meglio rispondere ai fabbisogni delle famiglie lodigiane oltre che l'indicazione di azioni finalizzate al rafforzamento del sistema degli esercizi di vicinato, per valorizzare la funzione di "centro commerciale naturale", già di fatto presente nel centro storico.

Anche in relazione al Programma di mandato 2005-2010, le principali azioni risultano finalizzate alla protezione, valorizzazione ed incentivazione del commercio di vicinato, in particolare:

- contenimento delle previsioni di nuovi insediamenti commerciali di medie e grandi dimensioni;
- l'incentivazione del commercio di vicinato, soprattutto legato all'alimentare;

- promozione di riqualificazione dell'arredo urbano a supporto dell'attività commerciale, anche con la creazione di percorsi commerciali e/o promozione del centro storico come "supermercato all'aperto", alternativo alle strutture di vendita extraurbane.

(Documento di Piano, Relazione, paragrafo 4.3 Politiche per il sistema commerciale, pag. 212).

2.3 Si richiama al precedente punto 1.2 il problema della mancata partecipazione al processo di adozione del PII ex ABB così come previsto dal Documento di Piano vigente DP1 - *Indirizzi e criteri Indirizzi e criteri per l'attuazione degli ambiti di trasformazione*, a pag. 53.

2.4 Questa nuova previsione commerciale sancita dalla Concessione sottoscritta tra le parti, si accompagna a quella contenuta nella variante urbanistica denominata PII ex Pharmagel recentemente adottata dal Comune di Lodi, che prevede la collocazione lungo viale Europa (in linea d'aria a meno di duecento metri proprio dall'area ex ABB) di una media superficie di vendita (un supermercato alimentare). Struttura a sua volta poco distante dal Centro Commerciale MYLODI - COOP.

Si evidenzia perciò la presenza di un processo di trasformazione urbanistica che vede la proposizione di uno specifico disegno insediativo a scala territoriale:

- entro il tessuto urbano di Lodi, a destra della tangenziale, una spiccata connotazione commerciale dell'asse di penetrazione urbana di Viale Europa;
- oltre la tangenziale, lungo la SP 235 Lodi - Pavia il lungo nastro commerciale caratterizzato dalla presenza di medio-grandi contenitori di vendita specializzata che affiancano la provinciale e si attestano attorno al casello autostradale dell'A1 Autostrada del Sole.

Emerge quindi uno scenario più o meno consapevole - e non privo di rischi - che tende a estendere l'asse con spiccata vocazione commerciale presente sulla SP 235 all'interno dell'abitato, con tre strutture di vendita.

E nel comune di Lodi tutto ciò avviene a colpi di varianti urbanistiche al PGT vigente e quindi al di fuori di un quadro di programmazione e pianificazione generale, in grado di valutarne attentamente gli effetti e le esternalità sul territorio, sul paesaggio e sull'ambiente circostante, urbano ed extraurbano.

3. La trasformazione urbanistica produce un aggravio della dotazione di standard urbanistici nell'area

RIASSUNTO SUI DATI URBANISTICI FINALI DEL PROGETTO (tratti dalla documentazione depositata)

- St: catastale 34.650. (Nella convenzione è riportato che in realtà la superficie effettiva rilevata è di 34.538; tale differenza di 112 mq comporta per l'operatore una maggiore superficie edificabile di 78 mq; in pratica, un appartamento).
- Slp: 24.255 slp (con indice di edificabilità 0,7 mq/mq)
- Nuovi abitanti (teorici): 485
- Nuovi appartamenti: 189 (escluse le mansarde che verranno "recuperate" come appartamenti tra 5 anni)
- Parcheggi privati (box): 235 (tutti realizzati al secondo piano interrato, con superficie totale di 10.228 mq).
- Nuovi parcheggi pubblici totali: (cfr. punto precedente) 204 compresi i parcheggi già esistenti nell'area.
- Aree a standard previste dal Piano dei servizi vigente del PGT (100% della slp realizzabile) = 24.255 mq,
- Aree standard monetizzati = 13.892 mq
- Aree standard effettivamente ceduti = 6.333 mq (per giardino pubblico)
- Aree cedute al comune per urbanizzazione primaria (non sono standard urbanistici!) = 7.138 mq (di cui: - nuova viabilità: 5.308 mq; parcheggi: 1.830 mq Lotto B)
- Aree totali cedute al comune (standard + urbanizzazione primaria) = 13.471 mq (6.333 mq + 7.138 mq)

3.1 Il PII adottato prevede dunque una cessione di aree pubbliche per standard notevolmente inferiore a quanto previsto dal Piano dei servizi vigente del PGT (24.255 mq, pari al 100% della slp realizzabile). Infatti, le urbanizzazioni primarie (strade, marciapiedi piste ciclabili ecc.) sono di 7.138 mq mentre standard urbanistici ammontano appena al 30% (6.333 mq) di quanto richiesto dalle regole del PGT (20.225 mq).

Questo significa che la trasformazione dell'area ABB genera un deficit di aree a standard di 13.892 mq. Si tratta di un deficit di aree da utilizzare a servizio degli abitanti che si indiranno nell'area (per asili, aree verdi, parcheggi, ecc).

Queste aree a standard non vengono realizzate ma monetizzate, trasformate quindi in denaro (114 €/mq = 1.583.688 €) che il comune incassa alla stipula della Convenzione.

La giustificazione addotta per la monetizzazione è, per certi aspetti, paradossale: "La monetizzazione è stata resa necessaria dall'esigenza di connettere il parco pubblico esistente in adiacenza a via Fascetti con quello di nuova previsione, modificando di conseguenza la viabilità con la deviazione di via Fascetti che va a definire la separazione tra

le destinazioni pubbliche e quelle private con la valorizzazione del parco pubblico conseguente alla sua unitarietà, alla sua maggior fruibilità ed alla minore onerosità di gestione e di manutenzione". Ovvero: l'amministrazione sceglie un disegno urbanistico dell'area che prevede meno aree a standard (verde e parcheggi) e lo giustifica dicendo che quel disegno con meno aree verdi valorizza (!?) il parco esistente.

Anche ammettendo di conteggiare come aree a standard i parcheggi del LottoB (1830mq), la carenza di aree a standard di questo PII rimane sostanziale e si va sommare con un'analoga carenza che caratterizza il limitrofo PII Pharmagel (monetizzazione delle aree a standard pari al 46%). In sostanza, si prevedono nuovi abitanti e nuove attività, nuove auto, nuovi fabbisogni di asili, verde, scuole, ecc., ma non si prevedono le aree previste dal PGT per i necessari servizi.

4 L'accessibilità alla stazione ferroviaria non è stata adeguatamente considerata

Il progetto sembra non considerare le necessità di interscambio con la stazione. La proposta prevede la chiusura di Via Fascetti e quindi la fine di via Pavia in un "cul de sac", con uno spazio di manovra per i veicoli di 14x14m, in prossimità dell'uscita del sottopasso ciclopedonale (di fronte al Cinema Fanfulla). Si tratta di un'area troppo piccola, in quanto la manovra di inversione ad U può essere ostacolata da poche auto in sosta, e resa impossibile per un pulmino o un furgone, che pure potranno imboccare Viale Pavia.

La stazione ferroviaria di Lodi già oggi soffre una carenza di auto per caricare e scarico le persone. Nel piazzale verso il centro città nelle ore di punta c'è un flusso continuo, che diventa caos nei giorni di pioggia. Decine di auto sostano dove possibile, molte in zone vietate, anche in seconda fila. Il poco spazio non genera comportamenti più virtuosi, ma un ingorgo che si risolve con attese nervose e colpi di clacson.

Il PII ABB dovrebbe aiutare ad affrontare le problematiche che una stazione nel centro città pone sul piano urbanistico e viabilistico, tenendo conto il possibile aumento dell'attività della stazione ferroviaria in direzione di una mobilità più sostenibile o per l'avvio di una sede dell'Università di Milano nel territorio comunale.

La posizione dell'area di manovra è davanti all'uscita del sottopasso e dei pedoni dalla stazione, generando problemi per la sicurezza per gli utenti deboli della stazione (pedoni, ciclisti e disabili), in particolare negli orari di punta quando si sovrappongono e si intensificano i flussi. L'ampliamento dell'area per il carico/scarico delle persone la realizzazione di una rotonda e di parcheggi di brevissima durata ad esclusivo servizio dei movimenti da/verso la stazione, deve essere prevista in una zona diversa da quella ora indicata come "area di manovra", in modo da non ostacolare i flussi di pedoni e biciclette diretti, dal sottopasso della ferrovia e dall'uscita della stazione, verso via Fascetti. Sembra dal progetto che la realizzazione dell'area di manovra comporterà l'abbattimento di alcuni platani presenti nei pressi dell'attuale parcheggio biciclette, ma il suo eventuale allargamento nella stessa posizione comporterà l'abbattimento di alcuni grandi alberi presenti nell'attuale parco di Via Fascetti.

5. Necessità di un impegno formale alla realizzazione del sottopasso di viale Pavia

Nella Convenzione, a pag. 14, si legge che "Come "standard qualitativo", connesso alle caratteristiche ed alla consistenza dell'intervento in progetto, la Società si impegna inoltre a partecipare, sino alla quota massima di euro 1.528.065 (corrispondente a 21,00 euro per ogni metro cubo edificabile), alla spesa che sosterrà il Comune per la realizzazione dell'allargamento del sottopasso di viale Pavia. Il contributo sarà corrisposto con le seguenti modalità : € 387.014,00 all'atto della stipula della presente convenzione; € 182.500,00 entro il 31.12.2015".

Sembra necessario che sia indicata la quota minima con cui la società si impegna a partecipare; la presenza di un impegno solo su una "quota massima" non vincola ad una partecipazione che sia prossima all'importo massimo, ma potrebbe permettere alla società di partecipare con una quota molto inferiore, in quanto gli importi indicati nelle modalità di erogazione dei contributi sono pari a circa un terzo dell'importo massimo.

Non si rileva nella documentazione alcun impegno formale nel PII alla realizzazione del sottopasso, né in termini di tempi né di risorse proprie da spendere per il sottopasso. Non è quindi possibile escludere che in futuro l'introito derivante dalla realizzazione del PII sia dirottato su altri capitoli di spesa, senza quindi risolvere i problemi dell'accessibilità pedonale dell'area. Si chiede di vincolare formalmente l'utilizzo dei proventi del PII alla realizzazione dell'intervento sul sottopasso.

6. La trasformazione urbanistica produce un aggravio per la sosta nella zona, sia per le nuove residenze, sia per quella legata all'interscambio pendolare con la stazione ferroviaria

A- Stato di fatto:

- sosta di interscambio treno/gomma tra Viale Pavia (accesso) e linea ferroviaria (82 posti auto)
- sosta viale Pavia (a spina di pesce, circa 40 posti auto)
- sosta via Fascetti – Via Lombardo (lungo strada circa 25 posti auto)

totale: circa 147 posti auto

Con la trasformazione urbanistica PII ex ABB:

B - Stato di diritto (obblighi di norma del PGT e di legge):

- fabbisogno generato: 413 posti auto, di cui 392 per nuovi residenti e 21 per nuove attività (commercio di vicinato, terziario)

C- Stato di progetto

- parcheggi previsti: 204 posti auto

di cui:

- 82 posti auto nell'area dell'attuale parcheggio di interscambio (Lotto B)
- 105 lungo il perimetro della nuova area verde (Lotto A - triangolo, di 6.333 mq)
- 17 lungo la parte carrabile di via Fascetti (Lotto A Via Fascetti)

Numero parcheggi mancanti rispetto a quanto chiesto dalle norme del PII. Differenza tra C e B: $204 - 413 = - 209$ posti auto

Il PII realizza solo la metà dei posti auto pubblici per i nuovi residenti dovuti di legge

Numero parcheggi aggiuntivi che saranno realizzati: differenza tra C e A : $204 - 147 = + 57$ posti auto

Numero parcheggi aggiuntivi che saranno realizzati (comprendendo gli 82 posti del LottoB): $57 + 82 = 139$ posti auto

Numero parcheggi effettivamente mancanti rispetto a quanto chiesto dalle norme del PII. Differenza tra B e A: $139 - 147 = - 8$ posti auto

6.1 L'intervento non prevede quindi la realizzazione di un numero molto elevato di parcheggi che le norme di PGT ipotizzano come necessari per soddisfare le esigenze del traffico indotto dalle nuove residenze. Pur se a livello teorico e di diritto si comprende la scelta di considerare nei parcheggi esistenti gli 82 posti del Lotto B, si tratta di posti già utilizzati per l'interscambio ferro/gomma; pur se teoricamente possono essere pensati a servizio dei nuovi residenti, non possono soddisfare contemporaneamente le due esigenze. Di conseguenza la realizzazione PII comporterà una situazione di pesante carenza di parcheggi nell'area.

Si evidenzia altresì:

- che il Piano della Mobilità vigente del Comune di Lodi (PIM - 2007) aveva posto il problema della sosta di interscambio nel fronte sud della ferrovia "Con la trasformazione urbanistica e funzionale dello scalo ferroviario si prevede, inoltre, la realizzazione, oltre a un terminal dei bus, di un parcheggio che il progetto Metropark quantifica in 150 posti macchina. Anche dalla trasformazione urbanistica dell'area industriale exABB sarà da attendersi la realizzazione di spazi a parcheggio, sia in relazione alle funzioni insediate sia in funzione degli elevati fabbisogni di parcheggi (pag. 30).

- che lo Studio sul traffico allegato al PII ex ABB (a pag. 40) cita la realizzazione di un parcheggio di 195 posti auto (non più parte del progetto del PII) e scrive che questa nuova offerta di sosta "sarà pienamente sfruttata e potrà alleggerire la domanda di sosta diffusa lungo le vie di sosta circostanti". Se ne deduce quindi che la non realizzazione di questo parcheggio comporterà il mancato soddisfacimento di questa richiesta di parcheggi di interscambio e, con la maggiore pressione data dalle nuove residenze, comporterà l'aggravamento della *domanda di sosta diffusa lungo le vie di sosta circostanti*.

- che la Relazione economica allegata al PII ex ABB (pag. 4) evidenzia tra i benefici pubblici:
"La stima dei benefici pubblici può essere così sintetizzata:

...
• dotazione di parcheggi ad uso pubblico in quantità considerevole e in grado di assorbire abbondantemente le richieste derivanti dalla vicinanza alla Stazione Ferroviaria;

..."

Ovvero: si ammette che la Stazione ferroviaria generi una abbondante domanda di sosta anche sul fronte sud, ma si ricorre ad un'affermazione priva di fondamento per motivare un presunto beneficio. Si ritiene infatti che sia palese la mancanza di fondamento dell'affermazione secondo cui il PII genererebbe una "dotazione di parcheggi ad uso pubblico in quantità considerevole" in quanto i parcheggi aggiuntivi generati sono 57 (139 conteggiando gli 82 già realizzati sul Lotto B), meno della metà di quanti prevede il PGT per soddisfare le sole esigenze indotte dal PII stesso. Anziché "assorbire abbondantemente le richieste" l'offerta di parcheggi del PII genererà una criticità che sarà scaricata sui futuri interventi urbanistici.

- per soddisfare in futuro la domanda di parcheggi per sosta dei residenti e per quella di interscambio l'amministrazione dovrà far fronte ad un impegno economico significativo, in quanto si tratta di parcheggi in struttura con costi rilevanti.

La possibilità di trasferire il problema sugli altri soggetti proprietari delle aree comprese nel perimetro del Masterplan (ex Linificio, Ex Consorzio Agrario, Cinema Fanfulla), non è stata considerata nel Masterplan, ma la carenza sembra tale da rendere dubbia la possibilità per questi interventi, che pure avranno l'obiettivo di assicurare un quadro economico soddisfacente agli operatori, di farvi fronte.

In nessun atto che compone il PII è prevista una qualche indicazione certa relativamente alla collocazione di un parcheggio di interscambio ferro/gomma in grado di risolvere il problema della sosta, quella esistente e quella prevista.

Anzi, il Masterplan ne parla ma nella parte relativa all'Ex ABB (pag. 13):

" b) Ex ABB

Obiettivo pubblico principale del PII in corso di definizione dovrà essere l'ampliamento del Parco di via Fascetti, sulla base delle previsioni del Piano dei Servizi (PdS), unitamente alla ridefinizione e potenziamento del sistema della mobilità ciclo - pedonale, sia in rapporto alla città oltre la ferrovia (sottopassi), sia del quartiere di San Fereolo; formando una grande piattaforma a verde, che si configura come un vero e proprio polmone interamente permeabile.

Per quanto riguarda lo stazionamento pubblico, il Masterplan suggerisce di approfondire l'opportunità di realizzare un parcheggio pubblico interrato, opportunamente e congruamente dimensionato sulla base delle esigenze di mobilità e d'interscambio (localizzato al di sotto delle aree pubbliche esistenti e previste e/o delle aree fondiarie private), quale perno e fulcro della mobilità/accessibilità pubblica anche a servizio della Stazione; una previsione che potrà essere implementata con le risorse economiche liberate dalle trasformazioni programmate per l'Ambito D1 nel suo complesso e/o attraverso la programmazione comunale delle opere pubbliche."

Dunque non emerge alcuna indicazione in merito rispetto alla risoluzione della sosta di interscambio nell'area della Stazione ferroviaria.

Sul problema della sosta anche la Relazione di Valutazione del progetto elaborata dal nucleo di esperti (allegato alla delibera di adozione), ha evidenziato le condizioni di criticità del progetto:

- 1) perché l'offerta è sottodimensionata rispetto ai minimi di legge per i nuovi insediamenti (residenze e terziario, commercio di vicinato)
- 2) perché non tiene in considerazione il fabbisogno generato dalle aree di trasformazione dell'intorno (es. area trasformazione Cinema Fanfulla, ex Consorzio Agrario, ecc.)
- 3) perché non considera il fabbisogno pregresso, già indicato nel piano del traffico vigente (studio del PIM)

In più, la Relazione di valutazione ha messo in evidenza il problema di quanto previsto dalla Convenzione urbanistica del PII ex ABB circa la possibilità di ammettere media struttura di vendita, che andrebbe ulteriormente ad aggravare la condizione della sosta e della rete viabilistica locale.

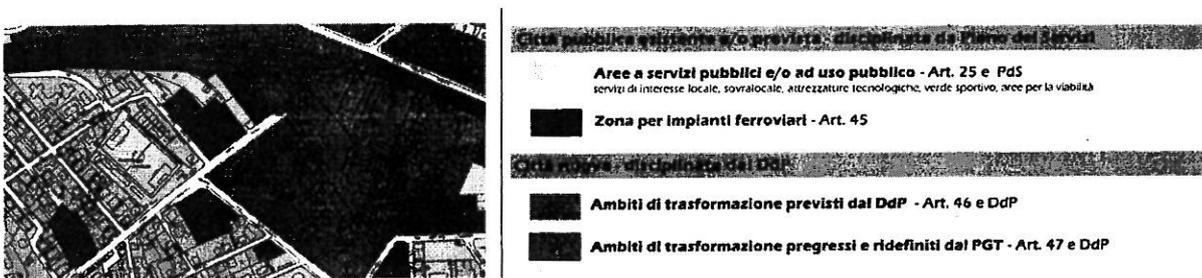
La mancanza di aree per la sosta (richieste dalla norma e dal PGT) non sono di fatto legate a decisioni inerenti innovazioni nella concezione di tipologia di insediamenti che facciano della mobilità sostenibile degli elementi caratterizzanti, ad esempio con vincoli sul possesso delle autovetture quali gli insediamenti "car free" che sono proposte in alcune avanzate sperimentazioni estere (es. progetto Green Network di Amburgo). Senza impegni effettivi nella riduzione del numero di auto dei proprietari delle abitazioni, e senza robuste alternative alla mobilità privata (non solo ferrovia o autolinee ma anche linee di trasporto pubblico urbano efficiente, fitta accessibilità ciclabile e pedonale in sicurezza, car sharing, ecc.), l'idea che limitare i parcheggi possa avere un effetto di ridurre l'utilizzo delle auto, appare in questo contesto del tutto velleitaria.

6.2 Il parcheggio compreso tra via Pavia e la ferrovia (Lotto B del progetto) non è di proprietà pubblica per cui "provvisorio" mentre con il PII diventa di proprietà del Comune di Lodi.

Pur se si riconosce la necessità di comprendere nel PII un'area "prestata" dalla proprietà alla cittadinanza per alleviare la necessità di parcheggi, si deve rilevare che quest'area è già stata considerata dal Comune di Lodi come acquisita e destinata a parcheggi per i pendolari e questo uso si è protratto nel tempo indipendentemente dal regime proprietario. In altre parole, viene difficile pensare come questa area possa essere oggi utilizzata per soddisfare le esigenze legate all'edificazione, senza creare uno squilibrio.

La situazione di criticità generata dalla mancanza di parcheggi ricadrà in maniera negativa sulla fruibilità delle zone limitrofe da parte dei residenti.

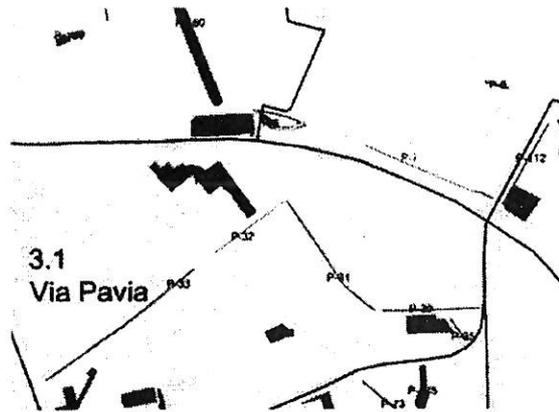
Si aggiunga che lo stesso parcheggio (82 posti auto dichiarati dal PII adottato) in tutta la documentazione del PGT è stato considerato come standard urbanistico esistente. Come tale è stato calcolato e indicato nel Piano delle Regole (tavola 7B). Come si può vedere l'area è indicata come area a standard (grigio chiaro) e perciò fuori dal perimetro delle aree di trasformazione (grigio scuro). Il PII ex ABB modifica il perimetro indicato nel PGT per comprendere un'area che finora era stata considerata come standard esistente. In questo modo si genera ulteriore slp: $1.830 \text{ mq} \times 0.7 \text{ mq/mq} = 1281 \text{ mq di slp}$.



È inoltre da notare come l'area Lotto B è stata considerata anche nel Piano dei Servizi – Tavola PdS4 Tavola Servizi esistenti (area identificata come parte della P26 = complessivamente 3001 mq) ed è stata considerata come fuori dal perimetro delle aree di trasformazione (area retinata e denominata D1).



L'area è stata infine indicata come standard esistente (P25) nel Piano dei Servizi; si riporta la tavola dello studio sul traffico e la sosta del 2009 del PIM a pag. 63.



7. Mobilità ciclistica

Al contrario di quanto prevede il Masterplan (pag. 13) "Obiettivo pubblico principale del PII in corso di definizione dovrà essere l'ampliamento del Parco di via Fascetti, sulla base delle previsioni del Piano dei Servizi (PdS), unitamente alla ridefinizione e potenziamento del sistema della mobilità ciclo - pedonale" il progetto non prevede la ridefinizione e il potenziamento del sistema della mobilità ciclo - pedonale. È innegabile i benefici che darò l'allargamento del sottopasso ciclopedonale della ferrovia, ma non sono previsti altri interventi per la mobilità ciclistica, che sono indispensabili per raggiungere l'obiettivo del Masterplan, e che dovrebbero prevedere in particolare di:

- allargare la ciclabile di Viale Pavia, molto trafficata, nel tratto da via General Griffini al Cinema Fanfulla,
- prevedere la continuazione della pista ciclabile di via Fascetti in Via Lombardo, in modo da realizzare un asse ciclabile per gli studenti e gli insegnanti che dal centro vanno verso il polo scolastico di Via Giovanni XXIII.
- realizzare piste o corsie ciclabili su Viale S. Angelo classificata come direttrice locale interzonale dal Piano Urbano della Mobilità, che non a caso prevede su questa strada la realizzazione di un percorso ciclabile (Tav. 19a).
- prevedere percorsi ciclabili a lato della nuova strada progettata nel PII, che prevedendo circa 65 parcheggi a spina di pesce, su entrambi i lati, sarà pericolosa per i ciclisti.

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

Il Cronoprogramma allegato alla Relazione Economica del PII indica che le opere di urbanizzazione secondaria previste (l'area verde di 6333 mq) sono messe in fondo a tutto (fase 4 di 5, che riguarda la rotatoria in Via Fascetti).

Non appare opportuno tenere così incerto il destino dell'area, magari col rischio che questo spazio si trasformi (di fatto o con variante al PII) in un parcheggio - ancorché pubblico.

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

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

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

La norma infatti recita: "... qualora l'acquisizione di tali aree non risulti possibile o non sia ritenuta opportuna dal comune in relazione alla loro estensione, conformazione o localizzazione, ovvero in relazione ai programmi comunali di intervento, la convenzione può prevedere, in alternativa totale o parziale della cessione, che all'atto della stipulazione i

soggetti obbligati corrispondano al comune una somma commisurata all'utilità economica conseguita per effetto della mancata cessione e comunque non inferiore al costo dell'acquisizione di altre aree».

La Convenzione sottoscritta dall'Amministrazione comunale di Lodi e l'Operatore Nadir srl ha stabilito di procedere alla monetizzazione (decisione peraltro che non deve essere totalmente discrezionale, come precisa l'articolo 46 della LR 12/2005) ma i criteri per quantificare i relativi importi sono ben delineati e si sottraggono anch'essi alla discrezionalità che non sia di natura tecnica e di valutazione economica. Infatti, la norma prevede che:

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

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

L'orientamento giurisprudenziale suggerisce che la direzione da intraprendere per la determinazione delle somme delle monetizzazioni delle aree a standard non sia quella di predeterminare a priori un valore al mq attraverso un criterio generale, perché ciò violerebbe proprio il citato art. 46, comma 2, lettera a), ultimo periodo, della legge regionale n. 12 del 2005 in quanto sommario e non commisurato al caso specifico.

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

In pratica, la differenza tra il valore dell'area di trasformazione senza la presenza delle aree pubbliche monetizzate e il valore dell'area con le aree cedute a titolo gratuito (secondo quanto stabilito dalle norme urbanistiche del PGT vigente).

Questa somma, dovrà essere pari al costo di acquisizione di altre aree, equivalenti per estensione e comparabili per ubicazione e destinazione a quelle che dovrebbero essere cedute (non necessariamente determinato con i criteri espropriativi) solo se questo valore sia superiore al valore determinato come al punto precedente.

Ciò premesso si evidenzia che nella documentazione che compone il PII ex ABB non vi è alcun atto di natura tecnica che abbia fissato il valore economico attribuito alle aree non cedute. È da notare che nel caso dell'area ex Pharmagel il valore attribuito dall'Amministrazione comunale alle superfici monetizzate e perciò non cedute è stato di 140 €/mq, ma anche qui privo di alcun atto tecnico di perizia allegato alla Variante urbanistica a sostegno di tale valore.

TUTTO CIO' PREMESSO

i sottoscritti Michela Sfondrini e Stefano Caserini

PROPONGONO

A) di attivare, preventivamente all'approvazione del PII, il percorso di partecipazione con la cittadinanza specificatamente previsto dal Documento di Piano vigente

B) di attivare, preventivamente all'approvazione del PII, il percorso di partecipazione con gli operatori del commercio locale e delle loro rappresentanze, così come previsto dal Documento di Piano vigente;

C) di approvare con delibera di Consiglio Comunale, preventivamente all'approvazione del PII, il Masterplan che comprende l'area interessata dal PII, Masterplan che costituisce un documento di indirizzo di natura urbanistica, e quindi di competenza del Consiglio;

D) di prevedere esplicitamente nella delibera di approvazione del PII che i proventi dalla monetizzazione delle aree a standard siano vincolati all'utilizzo per l'allargamento del sottopasso ciclopedonale della ferrovia, in modo da evitare che a seguito di ristrettezze di bilancio, future amministrazioni possano utilizzarli per il bilancio ordinario;

E) di indicare una quota minima con cui il proponente del PII si impegna a contribuire alle spese di allargamento del sottopasso della ferrovia, in quanto la definizione di una sola quota massima non comporta alcun obbligo reale da parte dell'operatore privato oltre a quanto previsto nelle modalità di erogazione;

F) di ampliare l'area per il carico/scarico delle persone ("kiss and ride"), con realizzazione di una rotonda e di parcheggi di brevissima durata ad esclusivo servizio dei movimenti da/verso la stazione, in una zona diversa da quella ora indicata come "area di manovra";

G) di prevedere maggiori spazi per la mobilità ciclistica, indispensabili per raggiungere l'obiettivo del Masterplan di potenziare il sistema della mobilità ciclo - pedonale, assicurando sezioni adeguate alle direttrici di Viale Pavia, Via Fascetti-Lombardo, Viale Europa.

H) di anticipare nel cronoprogramma la realizzazione delle opere di urbanizzazione secondaria

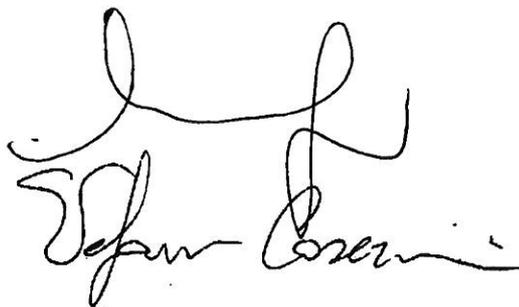
I) di quantificare tramite perizia tecnica il valore dell'importo specifico da corrispondere per le aree a standard oggetto di monetizzazione, valutando il vantaggio economico conseguito dal richiedente per effetto della mancata cessione delle aree stesse, o quantomeno di chiarire i criteri con cui la somma di 114 €/mq è stata determinata.

SUGGERISCONO

vista l'entità delle proposte sopra riportate, una revisione profonda del Piano di Intervento, che con una diversa disposizione planivolumetrica e un maggiore sviluppo in verticale degli edifici possa liberare al suolo le aree indispensabili per assicurare una maggiore realizzazione di aree a standard, nonché spazi adeguati per la mobilità sostenibile e lo scambio intermodale con la stazione ferroviaria.

Cordiali saluti.

Lodi, 02.12.2014



Per comunicazioni

Stefano Caserini, stefano.caserini@polimi.it
Michela Sfondrini, michela.sfondrini@tin.it

