



## COMUNE DI GRASSOBBIO

PROVINCIA DI BERGAMO



## RELAZIONE TECNICA

*(ai sensi dell'art. 13 c. 14bis e art. 9 c. 15 della L.R. 12/05 ss.mm.ii)*



INDICE:

- PREMESSA
- RIFERIMENTI NORMATIVI
- INDIVIDUAZIONE AMBITO
- INQUADRAMENTO CATASTALE
- PTR – PIANO TERRITORIALE REGIONALE
- PTCP – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE
- IL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE
- LA DISCIPLINA URBANISTICA VIGENTE - PGT
  - *Documento di Piano*
  - *Piano delle Regole*
  - *Piano dei Servizi*
- VIABILITA' DEL COMPARTO
  - Studio viabilistico 2018
  - Offerta e domanda di sosta - 2018
  - Incidentalità – 2011
- PROPOSTE DI RIQUALIFICAZIONE
- DESCRIZIONE DEL PROGETTO
- OPERE DI COMPENSAZIONE CORRELATE
- PROPOSTA DI RETTIFICAZIONE
  - VERIFICA DIMENSIONALE

## PREMESSA

La società SACBO SPA, gestore dell'aeroporto Internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio, ha mandato di occuparsi, secondo la concessione rilasciata da ENAC, anche dello sviluppo delle infrastrutture in conformità alle disposizioni nazionali in materia di contratti pubblici, secondo la disciplina definita dal Codice Appalti di cui al D.lgs. 50/2016 e s.m.i.. Durante lo svolgimento della complessa e multidisciplinare attività aeroportuale sono emerse alcune criticità di natura localizzativa riguardanti l'ubicazione dei varchi doganali, che hanno determinato nel tempo riflessi ed impatti crescenti principalmente sul sistema della viabilità di accesso all'aeroporto. Preso atto di tale situazione e valutate le ricadute di carattere gestionale, l'ente gestore, in sede di redazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), ha individuato una soluzione finalizzata a migliorare la gestione dell'attività doganale prevedendo interventi di miglioramento viabilistico e di razionalizzazione dell'accesso alla sosta. Allo stato di fatto si riscontra la presenza di due accessi denominati varchi doganali 1 e 2:

- Il primo (denominato varco 1) situato in prossimità della Torre di Controllo, presidiato H24 e dotato di controlli per persone e mezzi;
- Il secondo (denominato varco 2) a servizio dei vettori di trasporto merci, presidiato H24 e funzionale all'accesso delle merci degli utilizzatori.

In relazione all'organizzazione dei varchi doganali per l'accesso carrabile all'area di tutti gli automezzi la società SACBO ha sviluppato una nuova configurazione di tali varchi che coinvolge sull'assetto urbanistico del territorio comunale di Grassobbio.

Il nuovo assetto organizzativo e gestionale dei varchi, coerente con il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), prevede lo spostamento del varco 1 al fine di ridurre la commistione di traffico tra i mezzi di trasporto dei passeggeri e i mezzi di trasporto delle merci; attualmente, infatti, l'attuale posizione comporta problemi di natura viabilistica a causa dell'accodamento, in ingresso all'aeroporto, dei mezzi in attesa di accedere all'area sterile. Nello specifico il PSA prevede lo spostamento del varco 1 dall'attuale ubicazione in prossimità della torre di controllo ad una nuova ubicazione nei pressi dell'accesso est e dell'inceneritore. L'intervento si pone, altresì, in coerenza con i contenuti dell'approvando PSA 2030, approvato in linea tecnica da ENAC. La nuova localizzazione del varco doganale consentirà lo spostamento del traffico merci e di servizio e il conseguente alleggerimento del traffico sulla SP 116.

## RIFERIMENTI NORMATIVI

Il Comune di Grassobbio è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 9 13/04/2012 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia – Serie avvisi e concorsi n. 4 del 23/01/2013. Il PGT è stato oggetto di aggiornamento mediante procedura di variante urbanistica approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 34 del 12.12.2018 e divenuta efficace con la pubblicazione sul BURL n. 30 del 24 luglio 2019. La presente relazione tecnica è finalizzata a motivare adeguatamente la rettifica del PGT per l'area oggetto di futuro intervento. Secondo quanto previsto dall'art. 9 comma 15 della LR 12/05 *"la realizzazione di attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale, diverse da quelle specificamente previste dal piano dei servizi, non comporta l'applicazione della procedura di variante al piano stesso ed è autorizzata previa deliberazione motivata del Consiglio Comunale"*.

Tale presupposto normativo trova anche riferimento nella normativa del Piano dei Servizi che all'art. 3 delle NTA prevede che: *“la destinazione individuata dalle tavole del Piano dei Servizi per ogni area destinata a servizio e attrezzatura non è vincolante per l'Amministrazione Comunale, la quale a seconda delle esigenze può decidere di realizzare sulle diverse aree, indipendentemente dalle specifiche destinazioni, qualsiasi tipologia funzionale. Quanto sopra non costituisce variante urbanistica al Piano dei Servizi o alle altre articolazioni del PGT.”*

Trattandosi dunque di una rettificazione alla previsione per una nuova configurazione si ritiene corretto, ai fini della trasparenza del procedimento, applicare disposti normativi previsti all'art. 9 comma 15 e all'art. 13 comma 14 bis della LR 12/05 in applicazione dell'art. 6 del Piano dei Servizi stesso.

## INDIVIDUAZIONE AMBITO

Il territorio del Comune di Grassobbio confina a nord e ad est con Seriate, a sud-est con Cavernago, a sud e ad ovest con Zanica e a nord-ovest con Orio Al Serio ed è Situato sulla destra orografica del fiume Serio, a circa 8,5 km sud-est dal capoluogo provinciale. Come anticipato in premessa, l'area di intervento rientra parzialmente all'interno del sedime aeroportuale dell'aerostazione il Caravaggio e per la restante parte all'interno del territorio comunale di Grassobbio. Pertanto lo sviluppo complessivo dell'infrastruttura determina la possibilità di incidere non solo sulle aree ricadenti all'interno del sedime, ma altresì coinvolge porzioni di territorio esterne.

*Localizzazione nel territorio comunale.*



Le aree oggetto di intervento si trovano nel territorio comunale di Grassobbio in prossimità del territorio di Orio Al Serio e nello specifico lungo il confine sud-est del sedime aeroportuale in corrispondenza della porzione nord ovest del territorio comunale di Grassobbio, servita dalla via per Orio al Serio che corre parallelamente lungo l'autostrada A4.

Il comparto adiacente all'ambito è caratterizzato da un tessuto urbano connotato dalla prevalenza di fabbricati produttivi e/o artigianali di medio grande dimensione e risulta destinato dal vigente Piano di Governo del Territorio ad attività economiche consolidate di saturazione e riqualificazione.



## INQUADRAMENTO CATASTALE

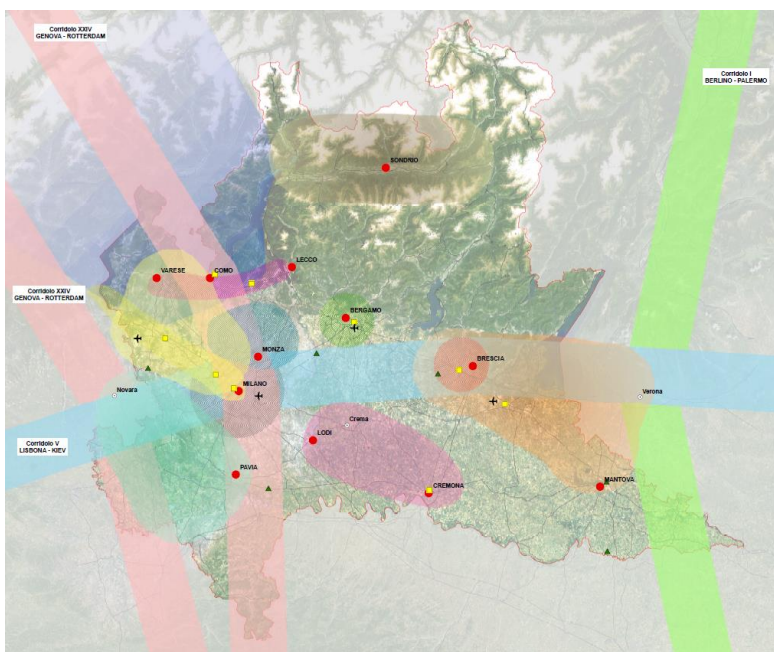
L'ambito di intervento interessa le seguenti particelle catastali del foglio 9:

- Particella n. 4187;
- Particella n. 6474;
- Particella n. 1024;
- Particella n. 5135;

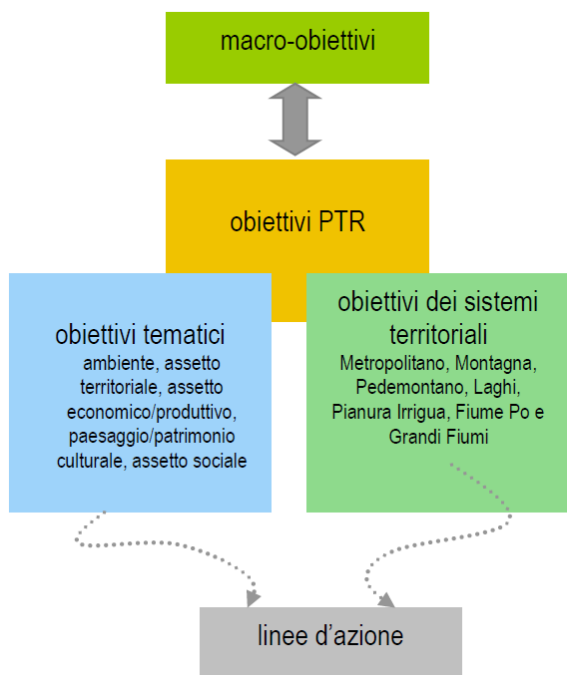


## PTR – PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il PTR è stato approvato con D.C.R. n. 64 del 10 luglio 2018 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 30 del 28 luglio 2018), in allegato al Programma regionale di Sviluppo (PRS) della XI legislatura. Con D.G.R. 1882 del 9 luglio 2019 è stato, inoltre, approvato un adeguamento del PTR ai sensi dell'art. 22, c. 1 bis della L.R. n.12 del 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 29 del 15 luglio 2019. Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale della Lombardia, e, più specificamente, per un'equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP).



Il vigente PTR definisce un quadro strategico di riferimento attraverso l'individuazione degli obiettivi di sviluppo per il territorio regionale. A tale proposito individua 3 macro obiettivi (rafforzare la competitività dei territori della Lombardia, riequilibrare il territorio lombardo e proteggere e valorizzare le risorse della Regione) finalizzati alla declinazione alla definizione degli obiettivi generali, a loro volta suddivisi per ambiti tematici e sistemi territoriali di riferimento. Gli obiettivi del PTR sono costruiti (e aggiornati) sulla base degli indirizzi e delle politiche della programmazione regionale, in particolare del Programma Regionale di Sviluppo, del Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale, dei Piani di settore e della programmazione nazionale e comunitaria.



Il PTR costituisce dunque lo strumento di indirizzo e orientamento per il territorio regionale e definisce in maniera integrata gli obiettivi generali di sviluppo attraverso indirizzi, orientamenti e prescrizioni, che hanno efficacia diretta su altri strumenti di pianificazione,

Tra gli obiettivi di strategia regionale viene sottolineata la necessità di affermazione di Malpensa come aeroporto di carattere intercontinentale e lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali: Linate (city airport di Milano), Orio al Serio (collegamenti low cost nazionali ed internazionali e courier), Montichiari (cargo e riserva di capacità). Anche in questo caso lo sviluppo del sistema necessita di azioni di potenziamento infrastrutturale e attenzione alla rete di adduzione.

Uno dei concetti chiave su cui si basa il PTR è rappresentato dalla competitività dei territori, dal quale discende il tema dell'efficienza territoriale intesa come efficienti reti infrastrutturali di trasporto e di telecomunicazioni, ordinato assetto insediativo, buone condizioni ambientali, efficienze dei servizi alle persone e alle imprese, offerta culturale di qualità.

Per la crescita durevole della Lombardia, il filo rosso che collega i tre macro-obiettivi alla concretezza dell'azione passa attraverso l'individuazione e l'articolazione nei 24 obiettivi che il PTR propone. Nel caso in oggetto l'intervento può essere ricondotto ai seguenti obiettivi definiti dal PTR:

<b>Proteggere e valorizzare le risorse della Regione</b>			
<b>Riequilibrare il territorio lombardo</b>			
<b>Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia</b>			
2	Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica		
3	Assicurare, a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi		
4	Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti, sulla riduzione degli sprechi e sulla gestione ottimale del servizio		



24	Rafforzare il ruolo di “Motore Europeo” della Lombardia, garantendo le condizioni per la competitività di funzioni e di contesti regionali forti			
----	--	--	--	--

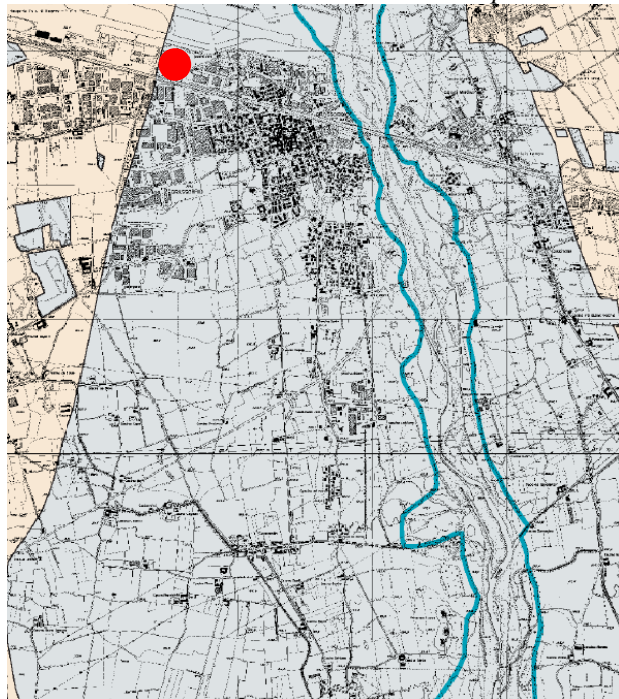
	Legame principale con il macro-obiettivo
	Legame con il macro-obiettivo

## PTCP – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bergamo è stato adottato dal Consiglio provinciale con deliberazione n. 61 del 17.09.2003 (pubblicato sul BURL n. 44, ottobre 2003) e approvato con deliberazione consiliare n. 40 del 22.04.2004, ai sensi dell'art. 3 - comma 36 - della L.R. 1/2000, ha acquisito efficacia il 28 luglio 2004, con la pubblicazione sul BURL numero 31.

Il P.T.C.P. è orientato alla promozione di infrastrutture, alla salvaguardia e valorizzazione del paesaggio e alla guida dell'assetto insediativo. Il territorio di Grassobbio ricade nell'unità di paesaggio n. 24 "Alta pianura asciutta tra Brembo e Serio".

Estratto elaborato E1.1 P.T.C.P. - Suolo e acque



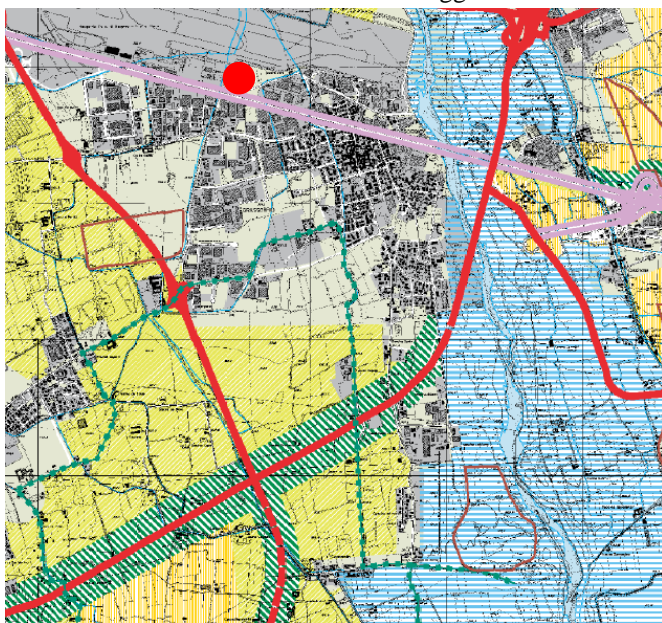
L'elaborato cartografico E1.1 riporta gli elementi di pericolosità e criticità in relazione alla compatibilità degli interventi di trasformazione del territorio e nello specifico il territorio comunale risulta essere interessato:

1. “Ambiti di pianura nei quali gli interventi di trasformazione territoriale devono essere sottoposti a puntuale verifica di compatibilità geologica ed idraulica”
2. “Ambiti di pianura nei quali gli interventi di trasformazione territoriale devono mantenere come soglia minima le condizioni geologiche ed idrauliche esistenti”

Ai sensi dell'art. 44 delle norme del PTCP tali “*si tratta di ambiti sui quali si rileva la presenza di valori bassi di profondità della falda rispetto al piano campagna e la mancanza, o il limitato spessore, dello strato di impermeabilità superficiale. In tali aree ogni intervento che possa potenzialmente alterare le condizioni chimico-fisiche delle acque presenti nel sottosuolo (esemplificativamente: insediamenti agricoli; insediamenti industriali giudicati pericolosi, trivellazione di nuovi pozzi) dovrà essere sottoposto ad un approfondito studio di compatibilità idrogeologica ed idraulica che ne attesti l'idoneità*”

	Ambiti di pianura nei quali gli interventi di trasformazione territoriale devono essere sottoposti a puntuale verifica di compatibilità geologica ed idraulica (art. 44)
	Ambito oggetto di rettifica

Estratto elaborato E2.1 P.T.C.P. - Paesaggio e ambiente



L'elaborato cartografico E2.1 illustra gli elementi inerenti la tutela, la riqualificazione e la valorizzazione ambientale e paesaggistica del territorio.

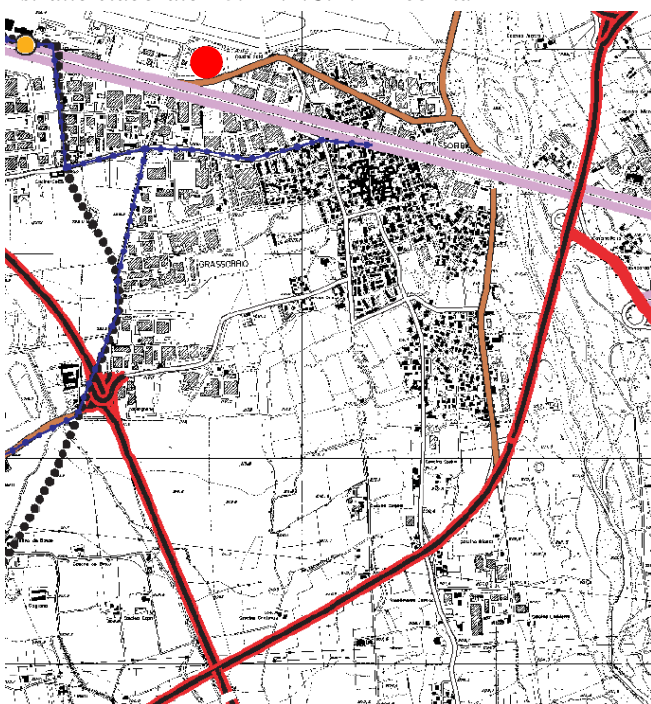
Ai sensi dell'art. 62 delle norme del PTCP per gli interventi in tali aree valgono le seguenti direttive: *Le espansioni e trasformazioni urbane, ove previste, dovranno prioritariamente essere orientate alla riqualificazione e alla ricomposizione delle zone di frangia degli insediamenti.*

*La progettazione degli interventi dovrà essere rivolta ad un adeguato inserimento paesistico e ambientale, da ottenersi anche mediante previsione di impianti arborei ed arbustivi nelle parti esterne, adiacenti il territorio agricolo.*

*Le previsioni degli strumenti urbanistici per queste aree dovranno considerare l'opportunità della formazione di reti ecologiche e di collegamento con le aree a verde o reti ecologiche esistenti sul territorio a valenza paesistico-ambientale.*

	<i>"Aree con fenomeni urbanizzativi in atto o previsti prevalentemente inedificate, di immediato rapporto con i contesti urbani" (art. 62)</i>
	Ambito oggetto di rettifica

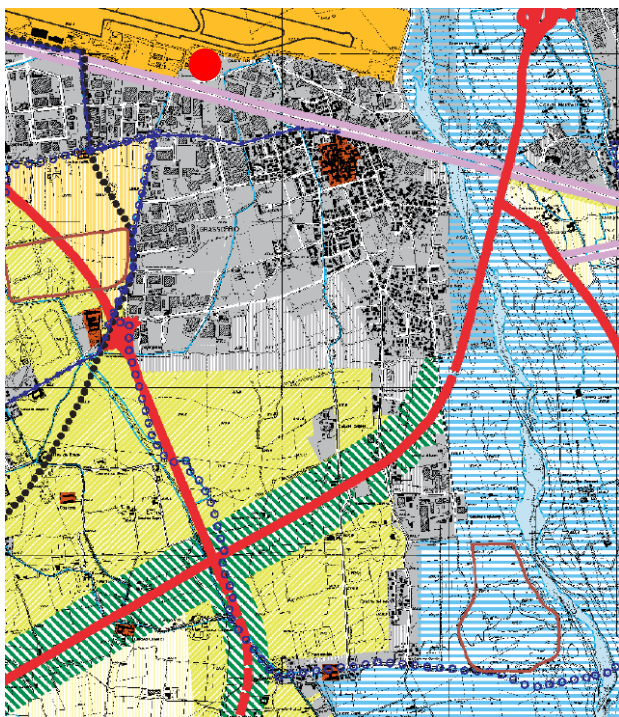
Estratto elaborato E3.1 P.T.C.P. - Mobilità



L'elaborato cartografico E3.1 raffigura il quadro integrato delle reti e dei sistemi per la mobilità. L'area oggetto è interessata dalla presenza della rete autostradale esistente, dalla rete stradale locale (via per Orio) e dalla presenza dell'aeroporto.

	Ambito oggetto di rettifica
--	-----------------------------

Estratto elaborato E4.1 P.T.C.P. - Sistemi insediativi



L'elaborato cartografico E2.1 restituisce un quadro strutturale complessivo circa l'organizzazione del territorio e dei relativi sistemi insediativi, nello specifico, l'area oggetto ricade negli *ambiti definiti dalla pianificazione locale vigente (sono comprese anche le aree per le urbanizzazioni primarie e secondarie)*

	<i>Ambiti definiti dalla pianificazione locale vigente (sono comprese anche le aree per le urbanizzazioni primarie e secondarie)</i>
	Ambito oggetto di rettifica

Per quanto riguarda gli elaborati E.5.4. – Ambiti ed elementi di rilevanza paesistica ed E.5.5 - Rete ecologica provinciale il PTCP non individua, per l'area oggetto, indicazioni specifiche.



## IL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

L'area in oggetto ricade all'interno della zona di tutela C del Piano di rischio aeroportuale validato da ENAC con protocollo 0047589 del 2014 di cui si riporta estratto cartografico.



L'art. 2 delle norme tecniche di attuazione del Piano di rischio aeroportuale All'interno delle zone di tutela A, B e C ricadenti nel territorio comunale di Grassobbio, non sono di norma ammessi: insediamenti ad elevato affollamento e costruzioni di obiettivi sensibili. All'articolo 3.3 delle stesse norme vengono declinati in modo puntuale le destinazioni d'uso non ammesse dal Piano di Rischio aeroportuale per le singole zono di tutela di cui si riporta estratto: *“non sono ammesse nuove opere e/o attività per servizi e/o attività pubbliche o di interesse pubblico, quali: servizi per l'istruzione, servizi e attrezzature di interesse comune e di interesse religioso come servizi sociali, assistenziali, sanitari, residenze per anziani, uffici pubblici, centri civici, centri culturali, centri religiosi, biblioteche, musei e cimiteri; servizi per lo sport o il tempo libero”*.

Pertanto la realizzazione di servizi finalizzati allo sport ed il tempo libero risulta essere non coerente con le indicazioni del Piano rischio aeroportuale.

## LA DISCIPLINA URBANISTICA VIGENTE - PGT

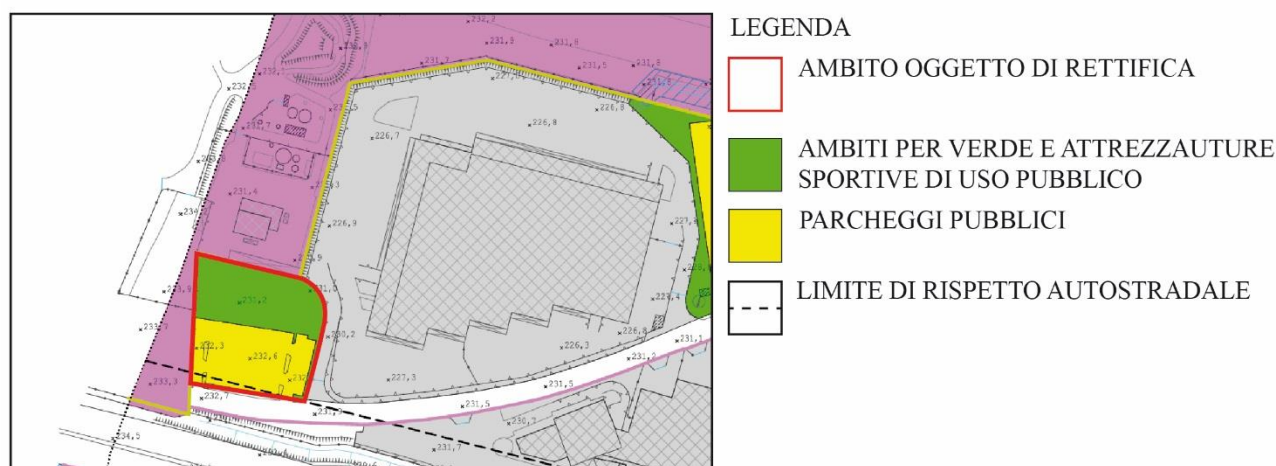
Le aree oggetto di intervento risultano, nello stato di fatto, utilizzate parte come parcheggio e parte come verde; nello specifico l'area verde risulta essere scarsamente accessibile, non in prossimità del centro abitato del territorio comunale, di contenute dimensione e non attrezzata per l'uso pubblico. Tale area deriva da un precedente piano di lottizzazione denominato "Airport center", approvato con deliberazione di consiglio comunale n. 27/99 ai sensi dell'art. 28 della 1150 del 1942 in attuazione della previsione urbanistica di "zone per strutture, attrezzature ed impianti aeroportuali" previste dal previgente Piano Regolatore Generale (PRG). Nell'ambito della convenzione urbanistica, di cui alla raccolta 11836 repertorio 31104 del 12/11/1999 che ha disciplinato il richiamato piano di lottizzazione, le parti si impegnavano a reperire 4.508,44 mq di aree destinate a verde pubblico unitamente a mq 4.232,55 di aree da destinare a parcheggio pubblico. Tali aree rappresentano lo standard urbanistico del richiamato piano di lottizzazione; la convenzione ha sancito il mantenimento delle aree a standard secondo l'istituto dell'asservimento all'uso pubblico con obbligo della manutenzione a carico dei lottizzanti.

In applicazione della legge per il governo del territorio del 11 marzo 2005 e s.m.i. il vigente Piano di Governo del Territorio del comune di Grassobbio individua l'ambito con la seguente disciplina:  
Documento di Piano

L'area non risulta oggetto di specifica disciplina da parte del Documento di Piano.

### Piano delle Regole

#### ESTRATTO ELABORATO CARTOGRAFICO 2a - USO DEL SUOLO E AMBITI NORMATIVI



Estratto norme del Piano delle Regole

#### **Art. 25 - Parcheggi ed aree per attrezzature al servizio degli insediamenti residenziali e per attività economiche**

*Con la presente disposizione, vengono disciplinate due tipologie di parcheggi:*

*A) i parcheggi privati di esclusiva pertinenza delle costruzioni;*



*B) i parcheggi di cui la normativa vigente, in relazione a talune tipologie di attività, ne impone l'apprestamento, nelle forme di seguito indicate, al fine del soddisfacimento di standard urbanistici;*

...

*Parcheggi di cui alla lettera B)*

*I parcheggi in questione, sono pubblici, ovvero ad uso/destinazione pubblica e sono comunque chiamati ad assolvere ad una esigenza di carattere generale, sottesa al standard urbanistico da soddisfare con loro apprestamento.*

*Il soddisfacimento dello relativo standard, l'interessato dovrà cedere ovvero asservire le aree destinate alla realizzazione dei parcheggi, mediante convenzione o atto unilaterale d'obbligo.*

*Dal computo delle superfici da cedersi o asservirsi a soddisfacimento dello standard a parcheggi, sono escluse le superfici di rampe, corselli e aree di manovra.*

*Le aree per i parcheggi in questione, da realizzarsi a soddisfacimento dello standard stabilito per la realizzazione di costruzioni aventi destinazioni terziarie o commerciali, devono di norma essere localizzate in superficie e in posizione di facile accessibilità dalle sedi viarie esterne.*

*Le predette aree, qualora non siano oggettivamente reperibili in adiacenza ai fabbricati di cui dev'essere soddisfatto lo standard urbanistico a parcheggi, potranno essere reperite in spazi circostanti entro un raggio di 200 mt., a condizione che siano poste in superficie e in posizione accessibile dalla viabilità pubblica.*

*Salvo eventuali previsioni o prescrizioni delle specifiche norme di zona è consentito, in luogo della cessione di aree, procedere alla loro monetizzazione, solo laddove, entro il raggio di 500 mt dai fabbricati per i quali dev'essere soddisfatto lo standard urbanistico a parcheggi, siano presenti dal PGT aree da destinare a parcheggi pubblici.*

*Il Piano delle Regole e il Piano dei Servizi individuano specifiche aree di parcheggio a destinazione pubblica indicandone, ove opportuno, gli insediamenti produttivi per i quali viene previsto, in luogo della monetizzazione, l'obbligo di soddisfacimento dello standard mediante la realizzazione delle necessarie strutture di parcheggio*

### ***Piano dei Servizi***

Il Piano dei servizi dei Servizi classifica l'area con la destinazione urbanistica di parcheggi a servizio delle attività produttive esistenti, per la porzione sud dell'ambito di rettifica e per la parte nord con la destinazione di verde ed attrezzature sportive ad uso pubblico. Di seguito si riporta la disciplina normativa del Piano dei Servizi modificata con la variante 1 al Piano di Governo del Territorio approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 34 del 12.12.2018 e divenuta efficace con la pubblicazione sul BURL n. 30 del 24 luglio 2019.

**ESTRATTO ELABORATO CARTOGRAFICO 2 - SISTEMA COMPLESSIVO DELLE ATTREZZATURE E DELLA MOBILITA'**



LEGENDA

AMBITO OGGETTO DI RETTIFICA

SISTEMA DEL VERDE

VERDE PUBBLICO ESISTENTE

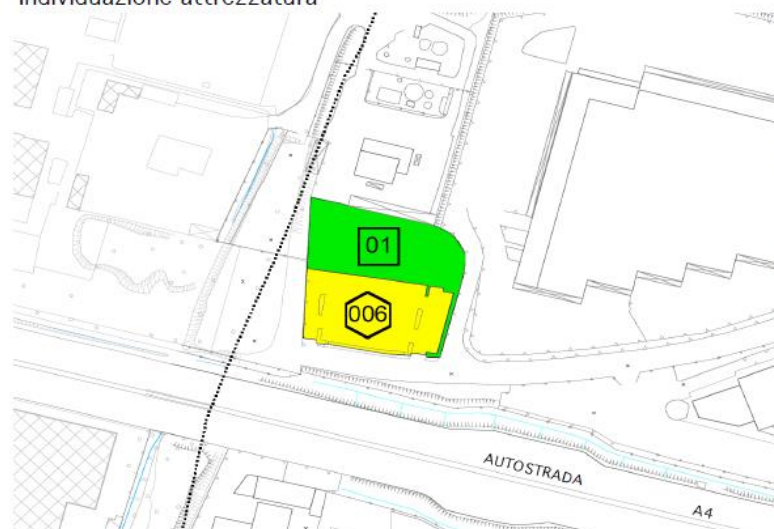
SISTEMA DEI PARCHEGGI

PARCHEGGI A SERVIZIO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE ESISTENTI

COMUNE DI GRASSOBBIO Provincia di Bergamo	<b>PGT - PIANO DEI SERVIZI</b>	SCHEDA SERVIZI PUBBLICI
Attrezzatura: VERDE PUBBLICO	Scheda N.	<b>1</b>

Ubicazione: Via Orio al Serio n.

Individuazione attrezzatura



Estratto norme del Piano dei Servizi

Art. 3 – Natura delle Previsioni

La destinazione individuata dalle tavole del Piano dei Servizi per ogni area destinata a servizio e attrezzatura non è vincolante per l'Amministrazione Comunale, la quale a seconda delle esigenze può decidere di realizzare sulle diverse aree, indipendentemente dalle specifiche destinazioni, qualsiasi tipologia funzionale.


Quanto sopra non costituirà variante urbanistica al Piano dei Servizi o alle altre articolazioni del PGT ai sensi dell'art. 9, comma 15 della l.r.12/2005.

#### Art. 7 Aree verdi: destinazioni compatibili

*Nelle aree a parco e a verde attrezzato sono ammesse: le attrezzature sportive, la realizzazione di strutture ricettive e relative attrezzature e le attività quali chioschi ed edicole per attività di tipo commerciale.*

*Tali interventi devono sempre conseguire la valorizzazione dello spazio pubblico ed i relativi progetti devono permettere di valutare il corretto inserimento dell'intervento rispetto all'ambiente circostante e l'attenzione a non alterare le caratteristiche presenti se di pregio.*

*In ogni caso in dette aree sarà possibile localizzare anche attrezzature scolastiche, centri polivalenti a servizio della collettività, attrezzature per feste e quant'altro risponda alle esigenze immediate della collettività.*

COMUNE DI GRASSOBBIO Provincia di Bergamo	<b>PGT - PIANO DEI SERVIZI</b>	SCHEDA SERVIZI PUBBLICI
Attrezzatura: PARCHEGGIO	Scheda N.	

Ubicazione: Via Orio al Serio n.

Individuazione attrezzatura



#### *Estratto norme del Piano dei Servizi - Art. 9 Disciplina delle aree e strutture di parcheggio*

*In caso di realizzazione di parcheggi interrati, pubblici o privati, o di altri servizi pubblici nel sottosuolo, il progetto deve prevedere la sistemazione del soprasuolo secondo le destinazioni del piano dei servizi.*

*Nelle aree che il piano destina a verde pubblico la realizzazione di parcheggi in sottosuolo è ammessa e deve garantire un riporto di terra non inferiore a m.1,50 sufficiente alla realizzazione di alberature*

*ad alto fusto e di m.0,60 per la realizzazione di verde e arbusti secondo i progetti approvati dall'Amministrazione Comunale.*

Nella relazione del Piano dei Servizi, al capitolo 7, vengono riportate indirizzi e criteri per la pianificazione comunale dei servizi sia per quanto riguarda il verde pubblico che per quanto riguarda la realizzazione dei parcheggi pubblici. Relativamente all'analisi condotta in sede di redazione del Piano dei Servizi i progettisti incaricati hanno valutato la situazione delle aree verdi in relazione alla loro consistenza ed all'integrazione potenziale sulla base di tipologie di ambito. Nello specifico l'analisi considera il "sistema dei servizi del verde" articolando l'offerta sulla base delle seguenti tipologie:

- 1. Aree verdi e giardini: gli spazi fruibili aventi requisiti per ampiezza e localizzazione tali da renderli utilizzabili da ampie fasce di popolazione;*
- 1. Aree di interesse naturalistico e di fruizione ecologica: gli ambiti ricadenti nel Parco Regionale del fiume Serio;*
- 2. Aree per attrezzature ricreative ad accesso libero: contesti attrezzati per gioco e sport contermini o caratterizzati da complementarità di ambiti verdi.*

Dall'analisi condotta e riportata al capitolo 7 della relazione del piano dei servizi la dotazione di aree verdi in relazione alla popolazione esistente ed anche in relazione alla popolazione potenziale (derivante dall'attuazione di tutte le previsioni attuative del PGT – ambiti di trasformazione del documento di Piano) risulta essere di 225 mq di aree verdi per abitante. Tale valore, come dichiarato, risulta essere ampiamente soddisfatto, non solo per la realtà italiana e soprattutto lombarda (dove la dotazione media non è superiore a 13 mq./ab.) ma anche valutato in relazione alla realtà europea laddove si ragiona su dotazioni pari a 70-80 mq./ab.

Il dato disaggregato, ovvero depurato dal parco regionale del Serio riporta la dotazione a livelli decisamente bassi per la realtà locale, ma tale aspetto, come evidenziato dalla relazione tecnica, deve necessariamente essere valutato in relazione ad altri fattori determinanti quali l'accessibilità delle aree rispetto alla struttura edificata/abitata. Aree verdi scarsamente accessibili e distanti dal centro abitato, come quella in oggetto, difficilmente potranno assolvere alla funzione per il quale nascono, limitando dunque il loro ruolo alla mera computazione dimensionale.

Per quanto attiene al tema dei parcheggi pubblici la relazione del piano dei servizi definisce (al punto 2 dello stesso capitolo 7) alcuni indirizzi in relazione al reale utilizzo del parcheggio pubblico classificando i parcheggi sulla base del loro ruolo: parcheggi per l'edificato residenziale, per i luoghi centrali e di destinazione. Per quanto attiene all'ambito oggetto di intervento, sulla base dell'articolazione dei parcheggi effettuata dallo strumento urbanistico, è possibile ricondurlo a quello di destinazione, il cui ruolo è quello di "mirare all'ottimizzazione dell'uso in funzione di attività diversificate, attrattive in fasce orarie differenti, sulla base di analisi del cosiddetto «profilo cronologico di carico», che coglie le variazioni della domanda di sosta nell'arco temporale della giornata, della settimana o dell'anno.

*La finalità ultima è quella di restituire alle strade la loro specifica funzione di aree per la circolazione di veicoli e pedoni, con gli indubbi benefici che ne derivano anche per la qualità ambientale della città.*



Infine lo strumento urbanistico individua, quale obiettivo perseguito dal Piano dei Servizi per i parcheggi, quello di mirare *“all’ottimizzazione dell’uso in funzione di attività diversificate, attrattive in fasce orarie differenti, sulla base di analisi del cosiddetto «profilo cronologico di carico», che coglie le variazioni della domanda di sosta nell’arco temporale della giornata, della settimana o dell’anno.*

*La finalità ultima è quella di restituire alle strade la loro specifica funzione di aree per la circolazione di veicoli e pedoni, con gli indubbi benefici che ne derivano anche per la qualità ambientale della città.”*

Infine, al punto 3, definisce dei criteri relativi all’integrazione con le programmazioni di settore:

*“Obiettivo primario del Piano dei Servizi è quello di connettere al sistema i piani di settore che, pur rispondendo a logiche parziali, si dovranno confrontare nell’ambito di un approccio programmatico globale; si pensi ai servizi e le strutture relative ai trasporti, ai servizi sociosanitari, culturali-amministrativi, ecologico-ambientali, dell’istruzione”.*

Infine con la richiamata variante 1 al PGT è stato introdotto l’art. 16 e 17 di cui si riporta estratto:

#### **Art. 10 - Soggetti attuatori degli interventi**

*L’intervento sulle aree destinate a servizio pubblico è riservato in via principale alla Pubblica Amministrazione o agli Enti istituzionalmente competenti. La procedura di approvazione e attuazione degli interventi avviene mediante delibera comunale in caso di opera pubblica di interesse comunale ed eseguito su iniziativa dell’Amministrazione Comunale. Negli altri casi l’attuazione degli interventi avviene nel rispetto delle procedure delle leggi vigenti.*

#### **Art. 16 – Infrastrutture per la mobilità**

*Il Piano dei Servizi individua i tracciati dei percorsi destinati alla viabilità stradale, ciclabile e pedonale nonché le aree da destinare a parcheggi pubblici.*

*Detti tracciati e le connesse fasce di rispetto delle infrastrutture sono destinati alla conservazione, alla protezione, all’ampliamento e alla creazione di spazi per il traffico veicolare, ciclabile e pedonale*

#### **Art. 17 - Modificabilità delle previsioni del Piano dei Servizi**

*” I tracciati viari e le aree a parcheggio di previsione riportati nelle tavole del Piano dei Servizi hanno valore indicativo e devono essere meglio definiti in sede di progetto di opera pubblica.*

*In tali progetti i calibri stradali dovranno consentire la realizzazione di parcheggi a lato delle carreggiate, nonché ove ciò non sia impedito dalle condizioni fisiche preesistenti, la realizzazione di piste ciclabili, salvo che le stesse non siano già previste in prossimità”. La viabilità prevista può subire parziali modifiche di tracciato, di dimensionamento e di intersezione all’interno delle relative fasce di rispetto, in relazione alle effettive caratteristiche della stessa, da motivare in sede di progetto da approvarsi con delibera di Consiglio Comunale.*



## VIABILITA' NEL COMPARTO

In questa sezione si riportano alcuni elementi contenuti nello “Studio sul traffico e sulla mobilità” del Comune di Grassobbio (aprile 2011) ed elementi ricavati dallo studio viabilistico commissionato da S.A.C.B.O. S.p.a. e realizzato da Tandem s.r.l. nel mese di novembre 2018.

### Studio viabilistico 2018

Lo studio viabilistico è stato realizzato da Tandem al fine di esplorare la funzionalità delle rete viaria nell'ipotesi di realizzazione della nuova intersezione in corrispondenza della nuova ubicazione del varco doganale di cui alla presente ipotesi di intervento.

Sono stati pertanto rilevati i flussi di traffico sia in modalità manuale (nella giornata del 14/11/2018) sia in modalità automatica (dal 15/11/2018 al 21/11/2018). Tali elementi sono stati integrati con i dati di transito presso la sbarra posta all'estremità ovest di via Orio al Serio e gli ingressi presso l'attuale varco doganale, forniti da S.A.C.B.O. S.p.a.

Tramite questi dati è stata quindi elaborata una matrice origine/destinazione (O/D) sia relativa allo stato di fatto (SdF) che allo stato di progetto (SdP), a cui poi è seguito l'utilizzo di diversi strumenti di modellizzazione per verificare l'incidenza degli interventi proposti sul traffico.

La mappa delle zone O/D dello stato di fatto, di seguito riportata, è stata costruita sulla base dei flussi di traffico rilevati. Il test dell'R2 restituisce un elevato valore di attendibilità (0,995 al mattino e 0,992 la sera), laddove convenzionalmente si considerano attendibili valori di correlazione superiori a 0,80.



Zone O/D (fonte: Tandem s.r.l.)

Di seguito sono riportate le matrici O/D della rete; la prima colonna indica i punti di origine e la prima riga riporta i punti di destinazione.

MAT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOT
1	0	4	12	111	5	103	6	19	50	310
2	0	0	1	8	0	8	0	1	4	23
3	74	0	0	69	5	91	5	17	45	305
4	21	0	1	0	0	10	1	2	4	39
5	11	0	2	2	0	5	0	1	3	24
6	325	0	50	55	3	0	17	58	155	664
7	2	0	0	0	0	4	0	0	0	6
8	3	0	1	1	0	5	0	0	1	10
9	23	0	4	4	0	35	0	1	0	67
TOT	460	4	70	249	14	260	29	100	263	1449

Matrice O/D SdF mattina (fonte: Tandem s.r.l.)

SERA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOT
1	0	12	17	111	13	265	3	0	23	444
2	0	0	0	1	0	4	0	0	0	6
3	65	0	0	61	7	139	1	0	12	285
4	44	0	2	0	1	20	0	0	2	69
5	18	0	5	6	0	6	0	0	1	34
6	235	0	66	76	3	0	9	1	85	473
7	4	0	1	1	0	11	0	0	0	17
8	17	0	5	5	0	50	0	0	2	79
9	35	0	10	11	0	104	0	0	0	160
TOT	417	13	106	273	24	598	13	1	124	1568

Matrice O/D SdF sera (fonte: Tandem s.r.l.)

I flussi di traffico di cui alla matrice O/D sono stati poi ulteriormente elaborati tenendo in considerazione i dati relativi ai transiti presso l'attuale ubicazione del varco doganale e presso la sbarra posta all'estremità ovest di via Orio al Serio e la loro redistribuzione nell'ipotesi progettuale di realizzazione di nuovo varco doganale.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOT
1	0	4	12	111	5	103	6	19	50	4	314
2	0	0	1	8	0	8	0	1	4	0	23
3	74	0	0	69	5	91	5	17	45	4	309
4	21	0	1	0	0	10	1	2	4	0	40
5	11	0	2	2	0	5	0	1	3	0	24
6	325	0	50	55	3	0	17	58	155	8	673
7	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	6
8	3	0	1	1	0	5	0	0	1	0	10
9	23	0	4	4	0	35	0	1	0	0	67
10	15	0	2	8	0	9	0	0	0	0	35
TOT	476	4	72	258	15	269	29	100	263	17	1501

Matrice O/D SdP mattina (fonte: Tandem s.r.l.)

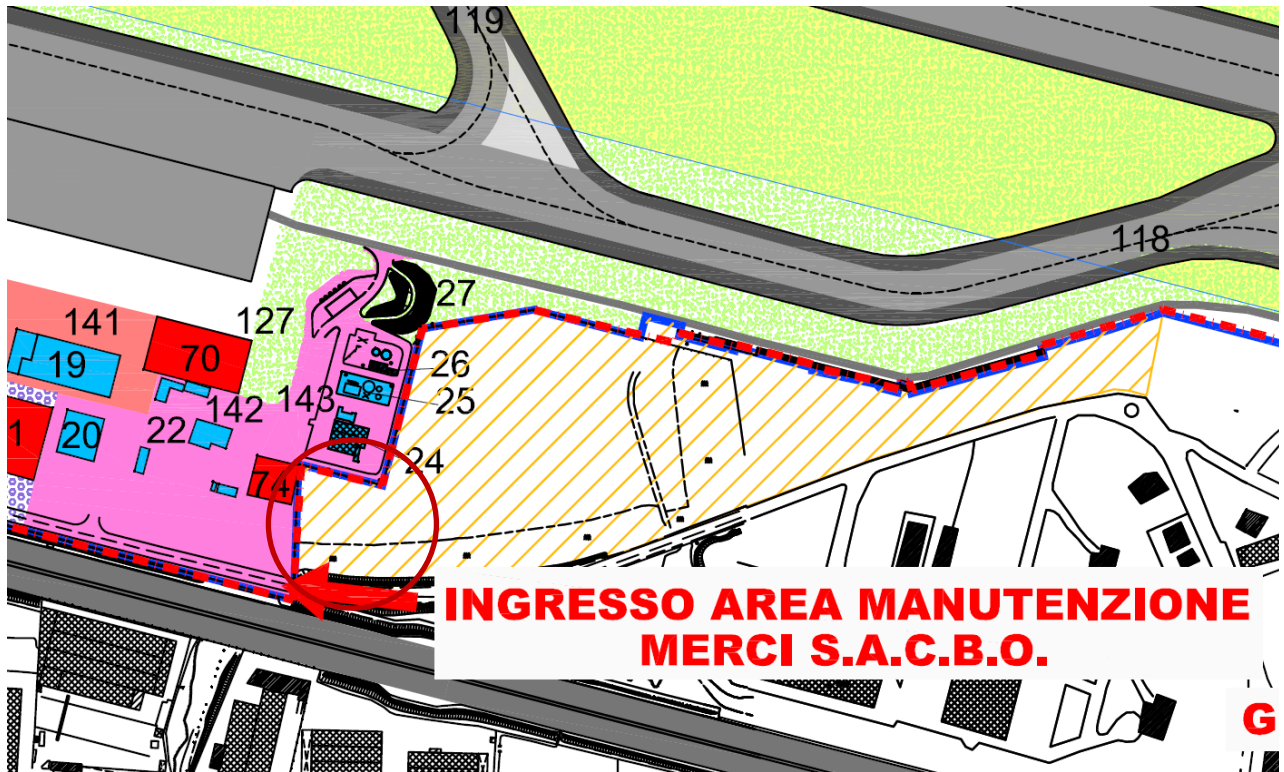
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOT
1	0	12	17	111	13	265	3	0	23	1	445
2	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	6
3	65	0	0	61	7	139	1	0	12	0	286
4	44	0	2	0	1	20	0	0	2	0	69
5	18	0	5	6	0	6	0	0	1	0	34
6	235	0	66	76	3	0	9	1	85	1	474
7	4	0	1	1	0	11	0	0	0	0	17
8	17	0	5	5	0	50	0	0	2	0	79
9	35	0	10	11	0	104	0	0	0	0	160
10	20	0	5	13	1	28	0	0	0	0	67
TOT	437	13	111	285	25	626	13	1	124	2	1637

Matrice O/D SdP sera (fonte: Tandem s.r.l.)




Dallo studio effettuato risulta manifesto che l'incremento dei flussi di traffico previsti a seguito della realizzazione del progetto appaia di modesta incidenza e non rilevi criticità.

## DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La richiesta e conseguente proposta di rettificazione nasce, in quanto l'attuale posizione del varco doganale comporta una commistione di traffico tra i mezzi di trasporto dei passeggeri e i mezzi di trasporto delle merci, creando problemi alla viabilità in ingresso all'aerostazione dovuti all'accodamento dei mezzi in attesa di accedere all'area sterile; nonostante gli interventi di riqualificazione della viabilità effettuati negli anni 2014-2015 abbiano in parte migliorato la situazione la società SACBO ritiene ulteriormente migliorativo il nuovo assetto viabilistico. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030, già approvato in linea tecnica da ENAC, prevede lo spostamento del varco doganale n. 1 dall'attuale ubicazione in prossimità della torre di controllo ad una nuova ubicazione nei pressi dell'accesso est e dell'inceneritore con lo scopo di alleggerire il traffico sulla SP 116. L'area in oggetto risulta inoltre tra le nuove aree oggetto di acquisizione al sedime aeroportuale come riscontrabile nella planimetria generale del PSA vigente di cui si riporta estratto:



LEGENDA :

-  AREE DEMANIALI DA ACQUISIRE
-  ACQUISIZIONE PREVISTA NEL PIANO PRECEDENTE
-  NUOVE AREE DA ACQUISIRE

Inoltre l'intervento si pone altresì in coerenza con i contenuti del vigente P.S.A. 2015 che prevede l'apertura dell'accesso da est al traffico degli operatori aeroportuali e merci. L'accessibilità al nuovo varco doganale sarà garantita dalla via Orio al Serio, mentre la realizzazione dell'intervento interesserà un'area di circa 13.000 mq fra aree interne ed esterne al sedime di cui circa 4.000 mq sono attualmente destinati a verde pubblico e a parcheggi (esterni al sedime), dal vigente Piano di Governo del Territorio del Comune di Grassobbio.



La soluzione di progetto, già oggetto di confronto tra SACBO S.p.A. e l'Amministrazione Comunale, prevede la demolizione dell'inceneritore e lo spostamento del bunker, al fine di consentire la realizzazione dei nuovi uffici doganali e una programmazione più razionale dell'utilizzo degli spazi destinati alla circolazione e allo stazionamento dei mezzi in accesso e transitò nell'area del varco.

L'accesso al varco avverrà tramite innesto a T, che insisterà parzialmente sull'attuale parcheggio esterno riservato SACBO (che sarà oggetto di un riadeguamento) e sulle aree pubbliche destinate a verde e a parcheggio. Si prevede un mantenimento del numero di stalli di sosta attualmente disponibili mediante una ridefinizione dell'area a parcheggio, che in insisterà parzialmente sulle aree ad oggi destinate a verde, le quali si prevede subiranno una riduzione. Si segnala inoltre che la configurazione progettuale della nuova ubicazione degli stalli di sosta consentirà la salvaguardia della maggior parte delle essenze arboree di alto fusto oggi presenti nell'attuale area verde.

Il progetto, di cui si riporta estratto, è stato approvato da ENAC – Direzione pianificazione e progetti – con provvedimento ENAC-prot-07/01/2019-0001353-P.





## OPERE DI COMPENSAZIONE CORRELATE

La proposta di intervento relativa alla nuova configurazione dell'area a parcheggio prevede che la società proponente realizzi ulteriori opere di urbanizzazione di interesse collettivo finalizzate a migliorare il contesto territoriale di riferimento e aventi natura di opere di compensazione. Essendo la società stessa erogatrice di servizi di interesse generale, unitamente al miglioramento del parcheggio, la società intende estendere l'area di intervento migliorando l'accessibilità ciclo-pedonale al fine di incrementare gli standard di sicurezza lungo la via per Orio. Nello specifico la società SACBO SPA propone di:

- intervenire lungo la via Orio al Serio per la sua messa in sicurezza attraverso la ridefinizione della carreggiata stradale, realizzando il tratto di pista ciclopedonale unitamente alla messa in sicurezza degli attraversamenti e all'adeguamento della segnaletica stradale. Tale proposta di intervento si estende per una lunghezza di 500 metri lineari e nello specifico dall'area di intervento fino all'intersezione tra le vie Matteotti e Tonale;
- predisporre a propria cura e spese lo studio di fattibilità e successivamente il progetto esecutivo per gli interventi di cui sopra;
- realizzare in qualità di stazione appaltante le opere previste dal progetto sopra indicato a fronte della sua approvazione da parte dell'amministrazione comunale;
- consegnare al Comune l'opera completa di certificazione di regolare esecuzione.

**PROPOSTA DI RETTIFICAZIONE**

Come anticipato nelle premesse la necessità manifestata dalla società SACBO spa di effettuare delle modifiche organizzative e gestionali al varco doganale 1 rappresenta il punto di partenza della seguente proposta di modifica agli atti del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi del vigente Piano di Governo del Territorio. Gli elaborati tecnico dello strumento urbanistico oggetto di adeguamento sono i seguenti:

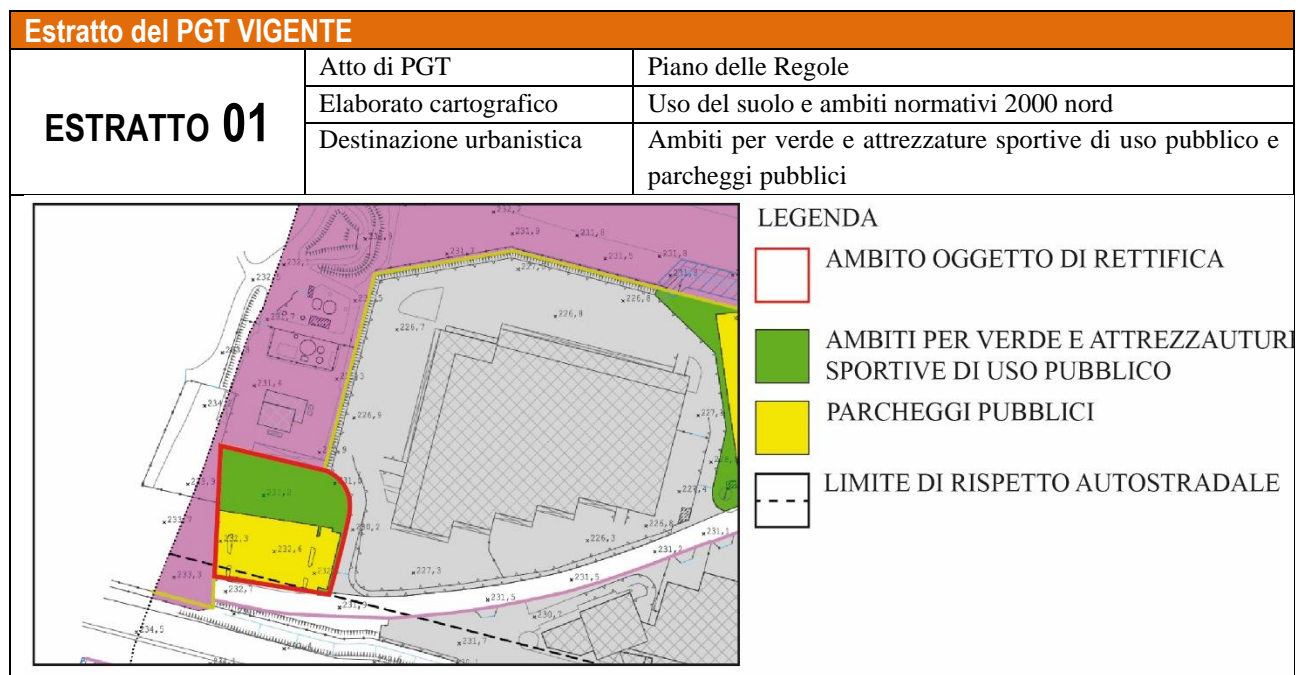
elaborati del Piano delle Regole

- tav. 2A Uso del suolo e ambiti normativi 2000 nord

elaborati del Piano dei Servizi

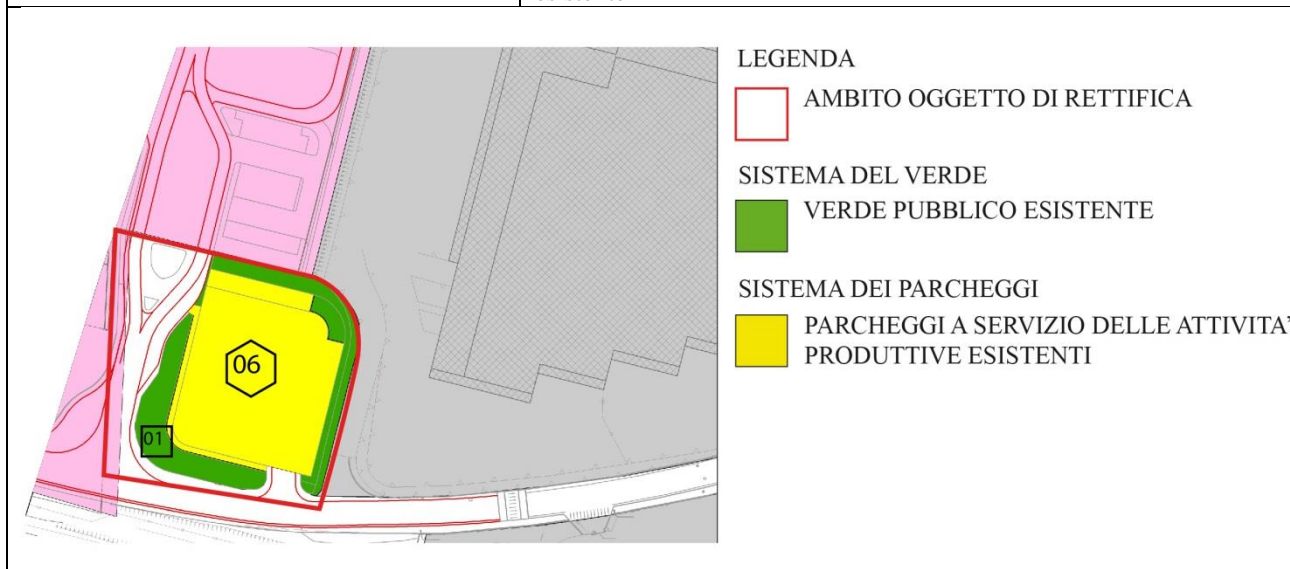
- tav. 2 sistema complessivo delle attrezzature e della Mobilità
- schede di rilievo allegate al piano dei servizi

Per maggiore chiarezza si riportano di seguito gli estratti relativi agli ambiti oggetto della presente proposta nella versione vigente e nella versione in cui si propone di rettificare.



**PROPOSTA DI MODIFICA**

Atto di PGT	Piano delle Regole
Elaborato cartografico	Uso del suolo e ambiti normativi 2000 nord
Destinazione urbanistica	Ambiti per verde e attrezzature sportive di uso pubblico e parcheggi pubblici e viabilità di previsione e/o adeguamenti della viabilità esistente

**VERIFICA DIMENSIONALE**

La nuova configurazione dell'area a parcheggio ed a verde comporta la revisione dimensionale delle destinazioni urbanistiche. Nello specifico il piano dei servizi vigente, nella relazione tecnica, riporta i seguenti dati dimensionali relativi all'area verde ed al parcheggio:

DESTINAZIONE	CODICE	LOCALIZZAZIONE	SUPERFICIE
<b>PARCHEGGIO</b>	6	Via per Orio	2.063 mq
<b>VERDE</b>	1	Via per Orio	2.122 mq
<b>TOTALE</b>			<b>4.185 mq</b>

La proposta di rettifica a seguito dell'intervento comporta i seguenti adeguamenti dimensionali

DESTINAZIONE	CODICE	LOCALIZZAZIONE	SUPERFICIE
<b>PARCHEGGIO</b>	6	Via per Orio	2.428 mq
<b>VERDE</b>	1	Via per Orio	1164 mq
<b>TOTALE</b>			<b>3.592</b>

Il delta tra le due soluzioni corrisponde a metri quadri 593.

**Estratto del PGT VIGENTE**

<b>ESTRATTO 02</b>	Atto di PGT	Piano dei Servizi
	Elaborato cartografico	tav. 2 sistema complessivo delle attrezzature e della Mobilità
	Destinazione urbanistica	Verde pubblico esistente e parcheggi a servizio delle attività produttive esistenti

LEGENDA

- AMBITO OGGETTO DI RETTIFICA
- SISTEMA DEL VERDE
- VERDE PUBBLICO ESISTENTE
- SISTEMA DEI PARCHEGGI
- PARCHEGGI A SERVIZIO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE ESISTENTI

**PROPOSTA DI MODIFICA**

Atto di PGT	Piano dei Servizi
Elaborato cartografico	Uso del suolo e ambiti normativi 2000 nord
Destinazione urbanistica	Parcheggio pubblico di previsione

LEGENDA

- AMBITO OGGETTO DI RETTIFICA
- SISTEMA DEI PARCHEGGI
- PARCHEGGI DI PREVISIONE
- ATTREZZATURE PER LA MOBILITA'
- VIABILITA' DI PREVISIONE