



PIANO ATTUATIVO
Paterlini Shares spa _ Milesi srl
Via Stretta

Osservazione n. 3 presentata dall'avv.to Laura Gamba in qualità di consigliere comunale del Movimento 5 Stelle e sottoscritta anche dal sig. Gussago Nicola .
PG n. 97541 del 25 Agosto 2014

SINTESI CONTENUTO DELL' OSSERVAZIONE :

Il consigliere Gamba osserva:

In generale si rileva l' inopportunità di insediare nuove attività produttive in prossimità di residenze anche alla luce del fatto che l' insediamento esistente ha perso da tempo le caratteristiche di " attività produttiva "; in tal senso l'amministrazione avrebbe dovuto promuovere una variante per riclassificare la zona. Nel merito il consigliere osserva/propone :

- 1) L'insediamento della nuova attività produttiva genera problematiche legate al traffico in particolar modo alla commistione di traffico con diverse caratteristiche ; la proposta " bretella nord " non si ritiene possa risolvere il problema in quanto essa stessa generatrice e attrattrice di ulteriore traffico che attualmente transita su Via Triumplina .
Inoltre l'insediamento di un'industria " insalubre di prima classe " all'interno del perimetro del centro abitato implica necessariamente una variante a quest'ultimo e quindi al PGT poiché le industrie di quella tipologia sono insediabili soltanto all'esterno del perimetro del centro abitato . Configurandosi dunque come Piano Attuativo in variante al PGT non può essere approvato dalla Giunta Comunale.*
- 2) Si segnala inoltre come motivo di variante sia anche la collocazione di opere viabilistiche rilevanti non previste dallo strumento urbanistico generale. La nuova bretella nord in quanto non prevista nel PGT ed in quanto non funzionale al solo PA costituisce variante allo strumento generale.*
- 3) L'osservante rileva come la relazione sul traffico allegata al PA non contenga il calcolo del Livello di Servizio (LOS) della rete stradale interessata .*
- 4) Si suggerisce di subordinare l'inizio lavori della nuova attività produttiva al collaudo delle infrastruttura stradale .*
- 5) Per quanto riguarda il tema del rumore l'osservante evidenzia come le industrie insalubri di prima classe non possano essere ammesse in classe IV della Zonizzazione Acustica comunale come invece è previsto per il nuovo*

insediamento Paterlini; la corretta classificazione di un insediamento industriale dovrebbe essere la classe VI non la classe II come invece è nella zonizzazione acustica comunale. .

In proposito si chiede di prevedere un controllo annuale circa il rispetto del differenziale zero sull'impatto acustico e che il proponente si faccia carico di ulteriori interventi contenimento del rumore in caso intervengano cause endogene (aumento della produzione) od esogene (calamità naturali) .

- 6) *Sullo schema di convenzione urbanistica vengono proposte alcune modifiche : si chiede di non computare dagli oneri di urbanizzazione dovuti in sede di rilascio del Permesso di Costruire la realizzazione delle opere previste (punti 2 e 3 della bozza di convenzione) in quanto strettamente afferenti al nuovo insediamento .*

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

Non Accoglibile _

- 1) Come evidenziato dalle simulazioni sul traffico la bretella nord serve quasi esclusivamente le uscite dal quartiere verso al tangenziale ovest in direzione sud e risulta altamente improbabile un suo utilizzo in attraversamento (percorso certamente non concorrenziale rispetto ai percorsi oggi possibili) .
Dalla documentazione prodotta si evince come il PA tratti la nuova costruzione di un edificio destinato ad attività produttiva in conformità al vigente PGT; il presente procedimento non attiene all'insediamento di una specifica attività produttiva con riferimento alle peculiarità che la caratterizzano .
Le aree interessate alla realizzazione della nuova bretella sono destinate nel PGT a sede stradale ed in particolare alla realizzazione di un nuovo svincolo tra la Tangenziale Montelungo, e i previsti raccordi autostradali con la Valtrompia (in direzione nord) e Tangenziale Est (in direzione est). La soluzione proposta rappresenta una soluzione transitoria rispetto all'ipotesi indicata dal PGT (la cui realizzazione presuppone gli interventi infrastrutturali sopra richiamati non prevedibile nel breve periodo) senza peraltro inficiarne la possibile realizzazione. Si rileva inoltre che, in base all'art. 55 delle NTA, in tutti gli ambiti del PGT è consentito adeguare e ampliare le strade e le intersezioni esistenti in base alle caratteristiche richieste dal Codice della Strada.
.
- 2) Il traffico indotto dal nuovo insediamento è del tutto simile a quello della attuale attività Paterlini. Anche considerando il traffico della nuova attività completamente " aggiuntivo " rispetto all'esistente si tratterebbe complessivamente di meno di 100 spostamenti equivalenti al giorno che corrispondono a circa 10 veicoli equivalenti nelle ore di punta. Si tratta di numeri trascurabili (gli assi e le intersezioni oggetto di valutazione sono attualmente interessate da flussi che superano i 1000 veicoli/ora e i 3000 veicoli/ora sulla Triumplina, per la quale si paventa il rischio di congestione) .
- 3) Nel prendere atto come diversamente da come enunciato al punto precedente la nuova bretella sia ora " adeguata" a risolvere i problemi di traffico di Via Stretta e Via dell'Arsenale si ritiene che il termine previsto all'art. 4 dello schema di convenzione (" le opere di cui sopra dovranno essere realizzate

contemporaneamente all'edificio e terminate collaudate prima del rilascio del certificato di agibilità ") siano idoneo a garantire la piena funzionalità a regime del nuovo sistema viabilistico.

- 4) Il PA non tratta l'insediamento di una attività produttiva compatibile con la classe IV acustica . La convenzione urbanistica tende a garantire il rispetto del differenziale " zero " inteso come valore inferiore a 0,5 dB ed una fase di monitoraggio ed applicazione di eventuali penali che si ritengono sufficienti a garantire il clima acustico previsto.
- 5) Le opere di urbanizzazione a scomputo elencate nei Capitoli 2 e 3 dello schema di convenzione per loro natura (pista ciclopedonale verde di mitigazione e opere su via stretta) costruiscono un arricchimento del patrimonio comunale e non possono essere considerate ad esclusivo beneficio del proponente.

IL RESPONSABILE DEL SETTORE

Arch. Gianpiero Ribolla