



Work in Progress Srl
Corso di Porta Romana, 6
20122 Milano
t +39 02 78621700
www.wip.it

committente
EUROPA RISORSE SGR SpA
FONDO ANDROMEDA IN LIQUIDAZIONE

P.I.I. QUARTIERE STAZIONE

commessa	file			
14-20 PASE	PASE-FG2-T02-C.docx			
data emissione	revisione	redatto	controllato	approvato
18.05.2018	C	MA	EG	LV

VARIANTE

rev mag 2018

RELAZIONE TECNICA

cod. elaborato

FG2 T02

INDICE

1	PREMESSA	3
1.1	CRONOLOGIA DELLO SVILUPPO DEL PII	3
2	LA VARIANTE AL PII	6
2.1	PROPOSTE PLANIVOLUMETRICHE PRESENTATE	6
2.2	PROPOSTA DI VARIANTE	7
2.3	ESITO DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	9
2.4	LOTTE DI INTERVENTO	11
3	SITUAZIONE ATTUALE DEI LOTTI	13
4	LE MODIFICHE PROPOSTE SUL LOTTO 1	14
4.1	L'ASILO O STRUTTURA POLIVALENTE	16
4.2	PARCHEGGI	18
4.3	RIDISTRIBUZIONE DEL VERDE PUBBLICO	22
5	LE MODIFICHE PROPOSTE SUL LOTTO 2	24
6	LE MODIFICHE PROPOSTE SUL LOTTO 6	27
7	AREE NON REPERITE A STANDARD	28
7.1	MONETIZZAZIONE DELLO STANDARD NON REPERITO	29

1 PREMESSA

Il presente documento illustra la proposta di modifica, in variante, del Programma Integrato di Intervento denominato “*Quartiere della Stazione*” (in seguito anche “*PII*”) stipulato tra il Soggetto Attuatore e il Comune di Segrate nel 2006.

Nello specifico la presente relazione e la relativa documentazione tecnica costituiscono una revisione della Variante 2016 al PII “*Quartiere Stazione*”, protocollata in data 11 agosto 2016 (prot. N. 28849), redatta a seguito della conclusione dell’iter di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica.

Ad oggi sono state già realizzate più della metà delle previsioni iniziali del PII, questo sia per le dotazioni pubbliche (standard e opere di urbanizzazione) sia per gli interventi privati (edilizia libera).

La variante, che riguarderà quindi solo la porzione residuale degli interventi e non prevede la modifica delle quantità insediative complessive, opera una nuova distribuzione planimetrica della volumetria residuale e la riorganizzazione, in una nuova conformazione distributiva e dimensionale concertata con il Comune di Segrate, delle restanti opere di urbanizzazione primaria (parcheggi) e secondaria (parco) nonché concentra in un unico lotto di intervento la costruzione delle residenze per le emergenze abitative e dell’asilo/struttura polivalente che, in conformità alle previsioni del PII vigente, saranno ceduti al Comune.

Lo stato attuale delle aree è descritto nel capitolo 3 mentre per una dettagliata analisi dei contenuti della variante si rimanda ai successivi capitolo 4 (modifiche apportate al Lotto 1), capitolo 5 (modifiche apportate al Lotto 2) e capitolo 6 (modifiche apportate al Lotto 6).

A seguito dell’adozione della variante del PII, avvenuta in data 5 febbraio 2018 e della relativa pubblicazione, il Comune di Segrate ha ricevuto una serie di osservazioni da parte di cittadini, Enti (Città Metropolitana di Milano) e associazioni (Segrate Nostra) che sono state recepite totalmente o parzialmente all’interno della variante del PII.

La presente relazione è stata quindi aggiornata al fine di integrare gli aspetti tecnici delle osservazioni recepite dal Comune totalmente o parzialmente.

Per tutti i dettagli tecnici della proposta di Variante, adottata ed integrata a seguito delle osservazioni accolte, si rimanda ai documenti allegati che sono riepilogati nel documento “*Elenco Elaborati*” (elaborato codice FG2 T01).

1.1 CRONOLOGIA DELLO SVILUPPO DEL PII

La società Valore Reale SGR SpA, nella sua qualità di società di gestione e quindi nell’interesse del fondo di investimento immobiliare chiuso, riservato a investitori qualificati denominato “*Andromeda*”, e ALPRIS Srl hanno sottoscritto – in qualità di soggetti attuatori – la Convenzione Urbanistica del PII denominato “*Quartiere della Stazione*”, che è stata stipulata con il Comune di Segrate in data 11 aprile 2007.

Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 57/2008, il Comune di Segrate ha approvato lo schema di convenzione atto a disciplinare la realizzazione delle quote di edilizia residenziale convenzionata previste dal P.I.I. e, in tale occasione, avendo ravvisato insieme ai soggetti attuatori l’opportunità di rimodulare l’assetto delle opere di urbanizzazione ha approvato altresì lo schema di convenzione atto a specificare le modalità attuative di quanto già oggetto di convenzionamento.

In esecuzione di quanto previsto dalla citata delibera di Consiglio Comunale, in data 13 novembre 2008, i soggetti attuatori e il Comune di Segrate hanno sottoscritto la Convenzione per la disciplina dell’intervento di edilizia residenziale convenzionata e l’accordo sulle modalità attuative delle opere convenzionate come rimodulate.

Successivamente, con delibera di Giunta comunale n. 122/2010, in conformità a quanto previsto dalla Convenzione, il Comune ha approvato una proposta di variante del P.I.I. che prevedeva, in conformità al disposto di cui al comma 12 dell’art. 14 della L.R. n. 12/2005, il riposizionamento di

alcune funzioni e volumetrie relative alle opere di interesse generale e destinate al reperimento dello standard urbanistico e, in particolare:

- una semplificazione degli aspetti costruttivi e gestionali del sistema dei parcheggi pubblici a servizio della stazione, da realizzarsi all'interno di un edificio in soprasuolo anziché interrati;
- l'integrazione della superficie a destinazione residenziale da cedere al Comune per la gestione dell'emergenza abitativa all'interno degli edifici destinati all'edilizia convenzionata;
- l'attribuzione alle aree verdi di ulteriore valenza di strumento atto a compensare la presenza della linea ferroviaria attraverso una più idonea strutturazione del parco urbano;
- il riposizionamento dell'asilo.

Ulteriori modifiche migliorative rispetto all'assetto planivolumetrico originario e conformi alla Convenzione sono state approvate dalla Giunta comunale con delibera n. 49/2012 con specifico riferimento all'assetto della piazza antistante la Stazione, alla collocazione dell'asilo all'interno del parco urbano e alla conformazione di una nuova piazza pubblica.

Nel 2013 la società di gestione del risparmio Valore Reale SGR SpA, che all'epoca era la società di gestione del Fondo, è stata sostituita nella gestione del Fondo da Savills (in seguito anche "SGR") a partire dal 1 luglio e quest'ultima è quindi subentrata, nell'interesse del Fondo, a tutti gli effetti, quale Soggetto Attuatore nei diritti e negli obblighi derivanti dalla Convenzione e nello stesso anno è intervenuto il D.Lgs. 21 giugno 2013 n. 69 – convertito in legge 9 agosto 2013 n. 98 – che ha esteso il termine di validità nonché i termini di inizio e fine lavori nell'ambito delle convenzioni urbanistiche o degli accordi similari stipulati fino al 31 dicembre 2012 della durata tre anni.

Savills ha assunto la gestione del Fondo in un momento di difficoltà finanziarie del medesimo, dovute principalmente all'esistenza di una carenza di liquidità in relazione al difficile mercato immobiliare e, in particolare, al fatto che le prenotazioni e le vendite degli appartamenti realizzati avevano subito un sostanziale rallentamento non consentendo al Fondo – per ragioni totalmente indipendenti dalla propria volontà – di rispettare il cronoprogramma allegato al PII e alla Convenzione.

Non appena assunta la gestione del Fondo, la nuova SGR ha reso note all'Amministrazione comunale di Segrate le difficoltà a completare in tempi rapidi le opere previste ai sensi della Convenzione e dei successivi atti integrativi, segnalando che il destino del Fondo era necessariamente legato al reperimento di ulteriori risorse liquide al fine di poter completare il progetto. Il Fondo è stato quindi dapprima posto in liquidazione volontaria e nei primi mesi del 2014 è stata richiesta dalla SGR l'ammissione ad una procedura di liquidazione giudiziale dinanzi al Tribunale di Milano.

Successivamente, a fronte dell'ingresso di Unicredit quale unico quotista e alle rinnovate condizioni di riequilibrio patrimoniale e finanziario del Fondo, la procedura di liquidazione giudiziale è stata estinta a fine del luglio 2014 e il Tribunale di Milano ha dichiarato il non luogo a procedere.

La SGR ha portato quindi avanti un dialogo con l'Amministrazione comunale di Segrate al fine di spiegare la nuova situazione del Fondo e valutare unitamente al Comune le effettive priorità realizzative delle opere in Convenzione, ipotizzando alcuni interventi in relazione anche alle esigenze relative a EXPO 2015.

A settembre 2014 il Comune di Segrate ha trasmesso alla SGR una comunicazione di avvio del procedimento volto all'annullamento delle delibere nn. 57/2008, 122/2010 e 49/2012, dando altresì atto della necessità per l'Amministrazione di dare luogo ad interventi sostitutivi della mancata realizzazione delle opere convenzionate come risultanti a seguito delle modifiche approvate dalle medesime, mediante l'escussione delle polizze fideiussorie prestate a garanzia della realizzazione delle opere di urbanizzazione in sede di sottoscrizione della Convenzione, rendendosi comunque disponibile a organizzare un incontro con la SGR stante l'urgenza del Comune di realizzare le opere di interesse generale previste dal P.I.I., con particolare riferimento al parcheggio a raso in prossimità della ferrovia.

Nell'incontro svoltosi a settembre 2014, la SGR ha confermato all'Amministrazione la propria volontà di concordare le future modalità esecutive degli interventi previsti dal P.I.I. aderenti agli interessi del Comune e del Soggetto Attuatore, rendendosi immediatamente disponibile a realizzare il parcheggio a raso in prossimità della ferrovia e di valutare, nelle more, l'eventuale persistenza dell'interesse al completamento dell'intervento urbanistico così come risultante dall'approvazione delle citate delibere di variante nn. 57/2008, 122/2010 e 49/2012, oppure, di approfondire la percorribilità di soluzioni alternative, nell'ipotesi in cui le esigenze delle parti e – più in generale – del territorio lo richiedessero.

In riscontro alla comunicazione di avvio del procedimento di annullamento sopra richiamata, la SGR, da un lato, con nota del 28 ottobre 2014, si è resa disponibile alla immediata realizzazione del parcheggio a raso, proponendo di presentare a tal fine richiesta di permesso di costruire a stralcio del permesso n. 35 del 2012 e, dall'altro lato, con ricorso notificato al Comune di Segrate in data 27 novembre 2014, ha promosso in via precauzionale ricorso avanti al TAR Lombardia per l'annullamento della comunicazione e dell'atto di avvio del procedimento del 29 settembre 2014 volti all'annullamento delle delibere di Consiglio comunale n. 57/2008 e di Giunta comunale nn. 122/2010 e 49/2012.

Con nota inviata il 3 dicembre 2014 il Comune ha comunicato che avrebbe prestato il proprio assenso alla realizzazione del parcheggio a raso a seguito dell'approvazione da parte della Giunta comunale di uno strumento finalizzato a riaprire i termini della Convenzione a fronte del fatto che il cronoprogramma ivi allegato era superato, chiedendo alla SGR di presentare una proposta di cronoprogramma contenente un termine di 120 giorni necessario per consentire al Soggetto Attuatore di effettuare, congiuntamente all'Amministrazione, le valutazioni sull'opportunità di dare seguito alle soluzioni progettuali come risultanti dalle delibere intercorse o, al contrario, l'interesse a perseguire una nuova soluzione progettuale, tenendo comunque presente che gli specifici interventi di interesse pubblico richiesti prioritariamente dall'Amministrazione avrebbero dovuto trovare immediata attuazione.

Con la medesima nota, l'Amministrazione comunale ha comunicato l'intervenuta sospensione del procedimento amministrativo volto all'annullamento delle delibere nn. 57/2008, 122/2010 e 49/2012 e informato la SGR che le priorità realizzative per l'Amministrazione consistevano, oltre che nell'esecuzione del parcheggio a raso, anche nella sistemazione della connessione con la fermata del Passante Ferroviario e nella realizzazione dell'area di sosta dei Bus del trasporto pubblico e privato, invitando il soggetto attuatore ad utilizzare la documentazione progettuale già agli atti.

In ottemperanza alle richieste dell'Amministrazione comunale, Savills, nella sua qualità di società di gestione del Fondo e Soggetto Attuatore del P.I.I., ha presentato, in data 11 dicembre 2014:

- con prot. 45007, istanza per il rilascio del permesso di costruire a stralcio del precedente permesso n. 35 del 2012 (mai ritirato e pertanto decaduto), unitamente alla documentazione tecnico progettuale corredata da un nuovo computo metrico estimativo ("Stralcio 1");
- una nota nella quale ha dato atto della propria intenzione di presentare, con modalità indicate dall'Amministrazione comunale, una seconda istanza di permesso di costruire a stralcio del permesso n. 35 del 2012 (mai ritirato e pertanto decaduto) relativa alla sistemazione della connessione con la fermata del Passante Ferroviario e la realizzazione dell'area di sosta dei Bus del trasporto pubblico e privato ("Stralcio 2").

A seguito di ulteriori incontri si è convenuto sull'opportunità della presentazione da parte del Soggetto Attuatore di un programma generale delle attività al fine di consentire una rivalutazione congiunta delle scelte relative alle infrastrutture e ai servizi, agli insediamenti privati e alla soluzione planivolumetrica generale, in tempi rapidi.

Una proposta di Cronogramma è stata presentata dalla SGR al Comune di Segrate a metà dicembre 2014 e la richiesta di rilascio del permesso di costruire relativo al c.d. Stralcio 2 è stata protocollata dalla SGR a metà gennaio 2015.

L'Amministrazione ha inoltrato una controproposta di Cronogramma in data 21 gennaio 2015, richiedendo una compressione ulteriore dei tempi e il Soggetto Attuatore, nel recepire le esigenze di urgenza manifestate dal Comune, con nota del 27 gennaio 2015, ha accolto le richieste

dell'Amministrazione Comunale, impegnandosi nei termini ivi previsti all'esecuzione dei lavori nelle tempistiche indicate nel Cronogramma proposto dal Comune.

Tutto quanto sopra è stato formalizzato attraverso la stipula, in data 17 febbraio 2015, di un accordo integrativo per la specificazione dei contenuti e il rinnovo di alcuni obblighi relativi alla convenzione urbanistica stipulata nel 2007, atto questo approvato con delibera di Giunta Comunale n. 22 del 10 febbraio 2015 e recante in allegato il nuovo Cronogramma.

Il Soggetto Attuatore ha quindi provveduto alla realizzazione delle opere di cui allo Stralcio 1 e allo Stralcio 2 che sono state collaudate in data 20 maggio 2015 e consegnate al Comune in data 23 maggio 2015, in conformità ai termini temporali previsti nel Cronogramma. Con Determina Dirigenziale N. 218 del 19 giugno 2015 l'Amministrazione Comunale ha inoltre approvato il Certificato di Collaudo relativo alla realizzazione della fermata degli autobus e di parcheggio a raso.

2 LA VARIANTE AL PII

Parallelamente alla realizzazione delle opere di cui allo Stralcio 1 e allo Stralcio 2 descritte in premessa, il Soggetto Attuatore, in conformità a quanto previsto dal Cronogramma di gennaio 2015 ha svolto ulteriori verifiche di carattere tecnico e portato avanti in contraddittorio con gli uffici del Comune di Segrate un'analisi sulle soluzioni progettuali alternative a quelle previste dalla Convenzione e a quelle approvate a mezzo delle delibere di Giunta Comunale n. 122/2010 e n. 49/2012, nell'ottica di soddisfare i bisogni attuali ed effettivi del territorio come manifestati dall'Amministrazione nel corso dei diversi incontri.

Primi tra tutti sono stati verificati e analizzati gli scenari attuativi che potessero soddisfare le richieste del Comune relative al fabbisogno di parcheggi all'interno del PII e alla realizzazione dell'asilo (o di una struttura polivalente) in una nuova posizione che potesse garantire maggior sicurezza e comfort a pari condizioni di accessibilità autonoma per gli utenti.

Conseguentemente sono stati sviluppati anche diversi studi relativi all'effettiva quantificazione del dimensionamento e della funzionalità delle aree verdi e delle aree destinate ad ospitare piazze pubbliche, da asservire ad uso pubblico, nonché alla migliore collocazione dell'edificio a destinazione residenziale da cedere al Comune per la gestione dell'emergenza abitativa.

Quanto segue illustra dapprima le fasi di analisi svolte dal 2015 con alcune ipotesi di variazione planivolumetrica (cfr. § 2.1) successivamente il contenuto della Variante al PII adottata dal Comune di Segrate in data 5 febbraio 2018 ed integrata a seguito delle osservazioni recepite dal Comune di Segrate (cfr. § 2.2 e seguenti).

2.1 PROPOSTE PLANIVOLUMETRICHE PRESENTATE

In data 26 maggio 2015 Savills Investment Management SGR SpA, per conto del Fondo Andromeda in Liquidazione, ha presentato al Comune di Segrate la proposta¹ di modifica dello schema planivolumetrico del Piano Integrato di Intervento denominato "Quartiere Stazione".

Tale proposta si basava sulle seguenti migliorie:

- aumento delle aree asservite ad uso di piazze pubbliche;
- redistribuzione e aumento delle aree verdi in cessione al Comune;
- aumento della superficie libera e drenante;
- collocazione dell'asilo in area più controllata e protetta dal rumore, scelta sufficientemente distante dalla ferrovia;
- collocazione degli alloggi da cedere al Comune nel Lotto 6 al fine di anticipare la relativa realizzazione ed integrazione degli stessi all'interno di un nuovo edificio che potrebbe ospitare anche parte della residenza convenzionata prevista dal PII e l'asilo;

¹ Vedi prot. n. 0019272 del Comune di Segrate del 26.05.2015.

- miglioramento dell’assetto planimetrico del Lotto 2, con migliore distribuzione delle funzioni, inserimento a nord di un nuovo volume (ad unico livello) a destinazione commerciale e modifica del volume di edilizia libera come da riserva espressa nella Delibera n. 49 del marzo 2012.

Tale proposta, che prevedeva anche la monetizzazione degli standard non reperiti, è stata oggetto di confronto nel corso di diversi incontri tenutisi al fine di verificare le esigenze dei residenti del “Segrate Village” tra il Soggetto Attuatore e l’Amministrazione Comunale.

In data 27 novembre 2015, la Direzione Ambiente Territorio e LL.PP. del Comune di Segrate ha invitato Savills a modificare la proposta del 26.05.2015, sulla base delle indicazioni preliminarmente assunte dall’Assessore al Territorio e alla Progettazione Urbana, sostanzialmente riconducibili ai seguenti aspetti modificativi:

- Lotto 6. Area sud:..... Collocazione dell’asilo al piede dell’edificio G destinato a residenza in cessione al Comune e residenza convenzionata, in luogo della prevista collocazione nell’ambito dell’edificio A del Segrate Village.
- Lotto 6. Area nord: Realizzazione di parcheggio pubblico a raso in cessione nell’area nord, in luogo dell’edificio H, del parcheggio 12 e della piazza pubblica 15.
- Lotto 2. Area nord: Realizzazione dell’edificio H (ad un solo livello), con destinazione commerciale e realizzazione del parcheggio a raso 13 da asservire ad uso pubblico. Quest’ultimo potrà essere recintato per inibirne l’accesso nelle sole ore notturne.
- Lotto 1. Area sud-est:..... Realizzazione di ciclo-officina e di piccolo volume adibito a servizi della stazione, in cessione al Comune, su area a piazza pubblica in prossimità dell’ingresso al parcheggio 14, lato parco, in luogo della struttura 1c e dei servizi della stazione in ambito 1b; ciclo-officina e servizi saranno gestiti dal Comune.
- Lotto 1. Area sud-ovest:.. Realizzazione di adeguata “area cani” nell’ambito del verde attrezzato di uso pubblico.

Gli elementi modificativi sopra sintetizzati, interferiscono solo marginalmente con lo schema generale della variante planivolumetrica del 26.05.2015 che, pertanto, è stata confermata per quanto riguarda i suoi principi generatori e l’impianto generale.

In data 18 dicembre 2015, Savills ha quindi presentato² al Comune di Segrate l’ulteriore proposta che pur risultando confermativa dell’impianto generale e dei principi ispiratori della precedente, ne modifica alcuni aspetti, armonizzando i desiderata rappresentati dall’Amministrazione con gli impegni urbanizzativi residui.

A seguito di un’approfondita analisi tecnico-economica circa la fattibilità delle soluzioni di cui alla proposta di Dicembre 2015 – in contraddittorio con l’Amministrazione Comunale – è stata riscontrata l’opportunità di effettuare alcune modifiche alle soluzioni progettuali relative alle opere di interesse generale di cui al P.I.I. che comportavano una variazione alle ipotesi quantitative di cui alla Convenzione, determinando quindi l’opportunità di una modifica al P.I.I. di carattere planivolumetrico e con una rimodulazione degli obiettivi, senza tuttavia alcuna alterazione delle caratteristiche tipologiche di impostazione del P.I.I., e con un’incidenza minima sul dimensionamento globale degli insediamenti e la monetizzazione degli standard non reperiti.

2.2 PROPOSTA DI VARIANTE

Con comunicazione del giorno 11 marzo 2016 del Comune³ sono state esplicitate le nuove richieste ed indicazioni procedurali, ritenendo la variante proposta come sostanziale al P.I.I., in quanto impattante sulla dotazione di parcheggi definita dalle Norme tecniche del P.I.I., come di seguito riportato (vedi punto b della comunicazione):

² Vedi prot. n. 44496 del Comune di Segrate del 18.12.2015.

³ Vedi prot. n. 9489 del Comune di Segrate del 11.03.2016.

“Sotto il profilo procedurale si ribadisce che, essendo la dotazione di parcheggi definita dalle Norme tecniche del PII, un’eventuale modifica della dotazione configurerebbe un aspetto di variante sostanziale al PII stesso, portando la competenza alla modifica del PII in capo al Consiglio Comunale”.

Di conseguenza, dopo ulteriori incontri di definizione dell’assetto definitivo del nuovo impianto planivolumetrico e accogliendo i suggerimenti dell’amministrazione comunale, in data 11 agosto 2016, Savills ha presentato⁴ una proposta di variante al P.I.I. che, implementando i contenuti delle proposte precedentemente descritte, costituiva variante sostanziale al PII vigente.

La variante dell’agosto 2016 era stata verificata anche per garantire:

- il pieno rispetto dei nuovi limiti aeroportuali attualmente vigenti, come da D. Lgs n.96 del 09/05/2005 art.707, modificato dal D. L.gs n.151 del 15/03/2006 (Codice della Navigazione);
- il rispetto dei vincoli idrogeologici che, in particolare per quanto riguarda la falda freatica, rappresentano un elemento di novità e un nuovo limite rispetto alle condizioni della Convenzione del 2007⁵;
- l’analisi degli elementi e vincoli ambientali utili alla verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Strategico (VAS), come da “Rapporto preliminare ambientale” (documento codice FG2 T07 consegnato in data 11 agosto 2016);
- la valutazione di compatibilità tra le opere in progetto nella variante proposta ed il clima acustico post operam, come da relazione “Valutazione del clima acustico post-operam” (documento codice FG2 T06 consegnato in data 11 agosto 2016)

La revisione di Variante al PII consegnata in data 16 febbraio 2017⁶; ha aggiornato e parzialmente rettificato la proposta progettuale dell’agosto 2016; oltre ai punti sopra elencati, ulteriori temi introdotti dalla variante hanno riguardato:

- l’inserimento di un parcheggio privato interrato (denominato area 16) pari a circa 1.175 mq, di cui circa 820 mq da asservire ad uso pubblico collocato nella parte nord-ovest del Lotto 2;
- l’ingrandimento del parcheggio all’interno del Lotto 1, denominato area 14. Per la realizzazione di tale parcheggio, che occupa una superficie pari a 3.917 mq per 182 posti auto; si prevede l’utilizzo e la sistemazione – previa messa a disposizione dell’area da parte del Comune – di una fascia esterna all’area del P.I.I. pari a circa 746 mq (per maggiore dettaglio si rimanda ai successivi capitoli 4 e 4.2).

La proposta revisionata a febbraio 2017 è stata redatta a seguito dell’emissione da parte dell’autorità competente per la valutazione ambientale strategica del proprio parere motivato ai sensi dell’art. 11 comma 2 lett. A del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (documento protocollo n. 44696 del 16 dicembre 2016).

Con detto parere si è decretato di escludere dalla procedura di VAS la variante al PII Quartiere stazione presentata in data 11 agosto 2016, vincolando tale esclusione al rispetto di una serie di prescrizioni, misure compensative e mitigazioni riportate integralmente nelle Norme Tecniche Attuative del PII. Nel paragrafo successivo (cfr. § 2.3) verranno analizzate puntualmente le diverse prescrizioni entrando nel merito della loro integrazione nella presente proposta progettuale.

La proposta presentata nel mese di luglio 2017, rettifica parzialmente la precedente del febbraio 2017, come quanto descritto di seguito, apportando le seguenti modifiche:

- **eliminazione del parcheggio privato interrato (denominato area 16)** pari a circa 1.175 mq, collocato nella parte nord-ovest del Lotto 2;
- **inserimento di un parcheggio privato a raso** all’interno del Lotto 2, afferente al corpo di fabbrica denominato H e collocato ad est di quest’ultimo, che occupa una superficie pari a

⁴ Vedi prot. n. 28849 del Comune di Segrate del 11.08.2016.

⁵ Vedi § 3.2.1 dello “Studio di Fattibilità Geologica” (elaborato codice FG2 T05).

⁶ Vedi prot. n. 0005778 del Comune di Segrate del 16.02.2017.

330 mq per 17 posti auto; l'adiacente parcheggio a raso (area 13), in cessione al comune, occuperà invece una superficie pari a 2.608 mq per 114 posti auto (per maggiore dettaglio si rimanda al successivo capitolo 5).

Da 19 dicembre 2017, Europa Risorse SGR SpA è subentrata nella gestione del Fondo di Investimento immobiliare Alternativo denominato Andromeda in liquidazione precedentemente gestito da Savills Investment Management SGR SpA.

Come anticipato in premessa, la proposta di variante consegnata a luglio 2017 al Comune di Segrate è stata oggetto di adozione lo scorso 5 febbraio e pubblicata in data 15 febbraio 2018 per raccogliere eventuali osservazioni.

A seguito della pubblicazione, il Comune di Segrate ha ricevuto una serie di osservazioni da parte di cittadini, Enti (Città Metropolitana di Milano) e associazioni (Segrate Nostra) che sono state recepite totalmente o parzialmente all'interno della variante presentata oggi.

Gli elaborati tecnici e grafici della variante del PII sono stati quindi aggiornati a seguito delle osservazioni. Tutti gli elaborati tecnici e grafici della variante al PII, anche quelli non oggetto di integrazioni o modifiche per le osservazioni recepite, sono stati comunque aggiornati per recepire l'avvenuta modifica di ragione sociale della Committente.

2.3 ESITO DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Di seguito si riportano le modalità di ricezione, all'interno della presente proposta progettuale, delle indicazioni generali e delle misure di mitigazioni prescritte dal Decreto emesso in data 16 dicembre 2016 al fine dell'esclusione della Variante al PII Quartiere Stazione dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

2.3.1 In merito alle indicazioni generali si conferma quanto segue:

- gli impianti di illuminazione esterna, pubblici e privati, verranno realizzati in conformità ai criteri di antinquinamento luminoso e a ridotto consumo energetico, ai sensi delle leggi L.R. 17/2000 e L.R. 38/2004;
- si adotteranno tutti i possibili accorgimenti tecnici atti ad ottenere il massimo contenimento dei consumi di risorse ambientali. Nello specifico si garantirà l'allacciamento alla centrale termica di quartiere per tutti gli edifici di nuova costruzione ad eccezione dell'edificio G, su Lotto 6; per questo edificio, destinato ad ospitare l'edilizia residenziale comunale e di emergenza, nonché sede dell'asilo è infatti più consona un'autonomia del reperimento dell'energia rispetto al collegamento con i soggetti privati già insediati sul Lotto 1;
- si impiegheranno tutti i possibili accorgimenti tecnici al fine di ottenere la massima riduzione della generazione di inquinanti e la massima riduzione del carico sulle reti dei sotto servizi tecnologici;
- si provvederà ad un piano di monitoraggio del rumore e all'aggiornamento delle indagini del clima e/o dell'impatto acustico al fine di verificare la compatibilità nel tempo delle previsioni insediative e delle loro modificazioni. Si prevede di pianificare detto monitoraggio per un periodo di 24 mesi dalla conclusione delle opere;
- si prevedrà un piano di monitoraggio delle condizioni del traffico, verificando nel tempo l'adeguatezza viabilistica nell'immediato intorno del PII, in considerazione anche dei futuri sviluppi insediativi delle aree limitrofe, in particolare dell'ambito dell'Accordo di programma AdP3. In fase esecutiva si provvederà a concordare con gli enti preposti le modalità di questo monitoraggio stabilendo la quantità e il posizionamento dei punti di prelievo nonché la scansione temporale delle campagne di rilievo in base alle fasi salienti dello sviluppo e ai momenti significativi rispetto ai flussi del traffico.

- 2.3.2 In merito alle azioni e agli interventi di mitigazione previsti in ambito idrogeologico si conferma che:
- per il canale Adduttore A si provvederà al ripristino delle sponde e dell'alveo allo stato antecedente gli interventi di realizzazione del secondo piano interrato del “Segrate Village”; trattasi di opere di pulizia ed eliminazione di eventuali opere provvisorie da eseguirsi durante la fase di cantiere;
 - verranno previsti idonei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche atti ad escludere qualsiasi potenziale interferenza con la rete idrografica esistente;
 - si provvederà al recupero delle acque meteoriche per un successivo riuso; ove ciò non dovesse essere possibile si provvederà allo smaltimento negli strati superficiali del suolo;
 - si terrà inoltre in debito conto la problematica relativa alla modesta soggiacenza della falda (5-6 m da p.c.), sia in fase di costruzione sia prevedendo un adeguato monitoraggio nel tempo.
- 2.3.3 In merito alle azioni e agli interventi di mitigazione previsti sulla componente traffico si conferma che:
- è già stato previsto, come riportato nella documentazione grafica, un allargamento della via Botticelli con un parziale raddoppio di corsia di flusso dalla rotatoria Sanzio-Caravaggio-Botticelli verso la rotatoria di via Morandi in funzione di eventuali nuovi sviluppi insediativi delle aree limitrofe relazione (Figura 5-3). È inoltre possibile, come dimostrato graficamente nel capitolo 5 della presente relazione (Figura 5-4 |), un ulteriore allargamento della stessa strada che può essere ampliata a quattro corsie totali. Quest'ultimo intervento non è previsto come onere a carico del Soggetto Attuatore ma potrà essere attuato dal Comune in una futura trasformazione della viabilità complessiva comunale;
 - saranno effettuati parziali interventi di adeguamento geometrico degli attraversamenti pedonali e delle isole spartitraffico presenti;
 - si provvederà al rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale della rotatoria Sanzio-Caravaggio-Botticelli.
- 2.3.4 In merito alle azioni e agli interventi di mitigazione previsti sulla componente rumore e sulla componente vegetazione si conferma che:
- il progetto prevede una riqualificazione sotto l'aspetto vegetazionale con la realizzazione di un nuovo equipaggiamento arboreo arbustivo, consistente principalmente nella realizzazione di un parco pubblico di circa 12.000 mq;
 - all'interno delle sistemazioni generali del parco pubblico, in particolare in prossimità del lato nord del parcheggio della fermata FS, si prevede la realizzazione di una fascia piantumata con specie arbustive ed arboree.
- 2.3.5 In merito alle azioni e agli interventi di valorizzazione e mitigazione sulla componente mobilità sostenibile si conferma che:
- in fase esecutiva si procederà alla progettazione di una ciclostazione che soddisfi le esigenze di sicurezza e sorveglianza richieste: i 200 posti bici prescritti dalla Convenzione (art. 14) verranno quindi realizzati in parte liberi ed in parte protetti ed automatizzati;
 - come prescritto dal Decreto di esclusione VAS, a Sud dell'esistente “Segrate Village”, verrà realizzata una fascia arborea di mitigazione in corrispondenza del confine con il Segrate Village, verso il parcheggio della stazione; il resto dell'area sarà a semplice prato al fine di rendere possibile un eventuale incremento di parcheggi e la connessione ciclopedonale con l'adiacente ambito ADP3. Si precisa che il futuro eventuale ampliamento del parcheggio non è un onere a carico del Soggetto Attuatore e potrà essere realizzato dal Comune di Segrate ove la stazione non venisse trasferita.

2.4 LOTTI DI INTERVENTO

Le modifiche previste nella presente Variante al P.I.I. si concentrano sulle aree indicate nella Figura 2-1 e definite quali Lotto 1, Lotto 2 e Lotto 6.

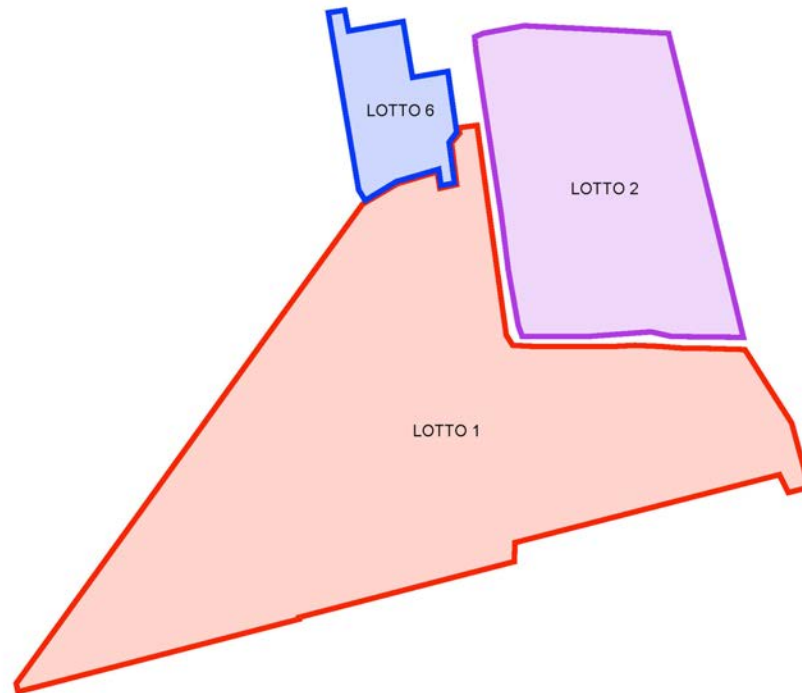


Figura 2-1 | La divisione in tre Lotti di intervento denominati 1, 2 e 6.

Il Lotto 1, che include le unità di coordinamento progettuale e di intervento enumerate 1, 6, 7 e parte della 5 (Figura 2-3), è così delimitato:

- a nord in parte dal Lotto 6 sopra descritto e in parte dal canale esistente (denominato Adduttore A);
- ad est in parte dalla via Caravaggio e in parte dalla via Morandi;
- a sud dalla stazione ferroviaria di Segrate;
- ad ovest dall'area della ex Dogana.

Il Lotto 2, delimitato a nord da Via Sanzio, ad est da Via Morandi, a sud dall'Adduttore A e ad ovest da Via Caravaggio, corrisponde all'area formata dalle unità di raggruppamento progettuale e di intervento n. 3, 4 e parte della 5.

Il Lotto 6, coincidente con l'unità di coordinamento progettuale e di intervento 2, consiste nella porzione del P.I.I. delimitata a nord da Via Sanzio, ad est da Via Caravaggio, a sud dall'impianto esistente di edilizia libera del Segrate Village e ad ovest dall'area della ex Dogana di cui è prevista la futura trasformazione all'interno di altro P.I.I.

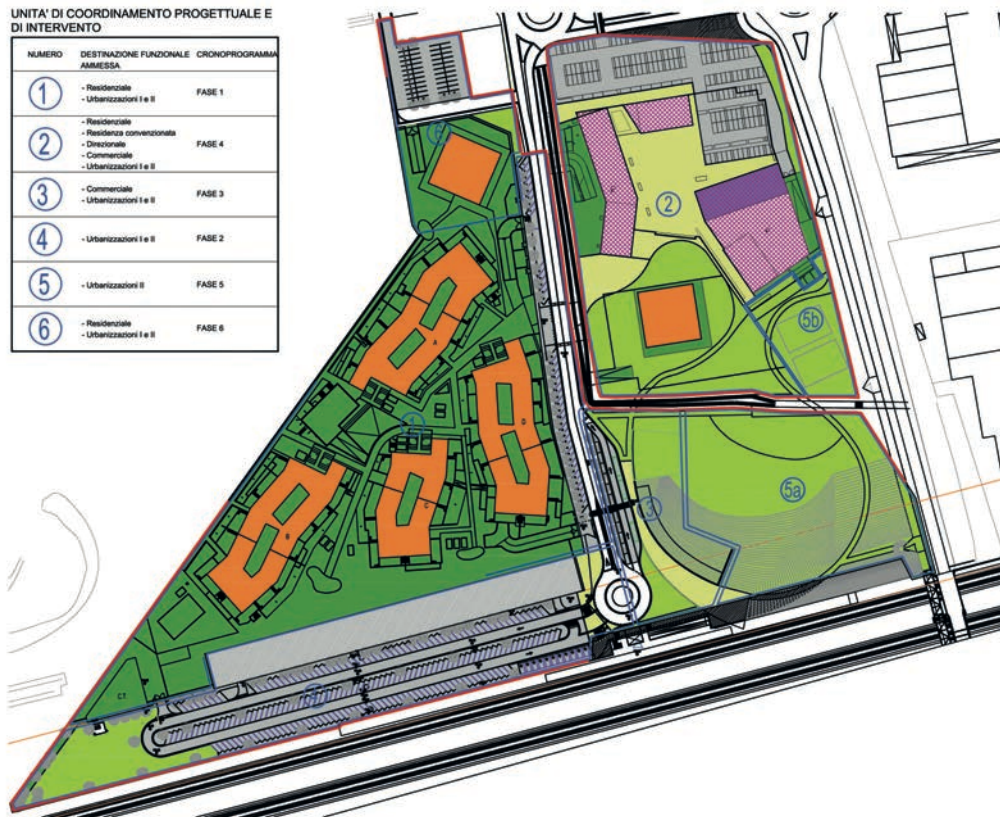


Figura 2-2 | Estratto della Tavola 4.4 allegata alla modifica planivolumetrica al P.I.I. approvato a marzo 2012.

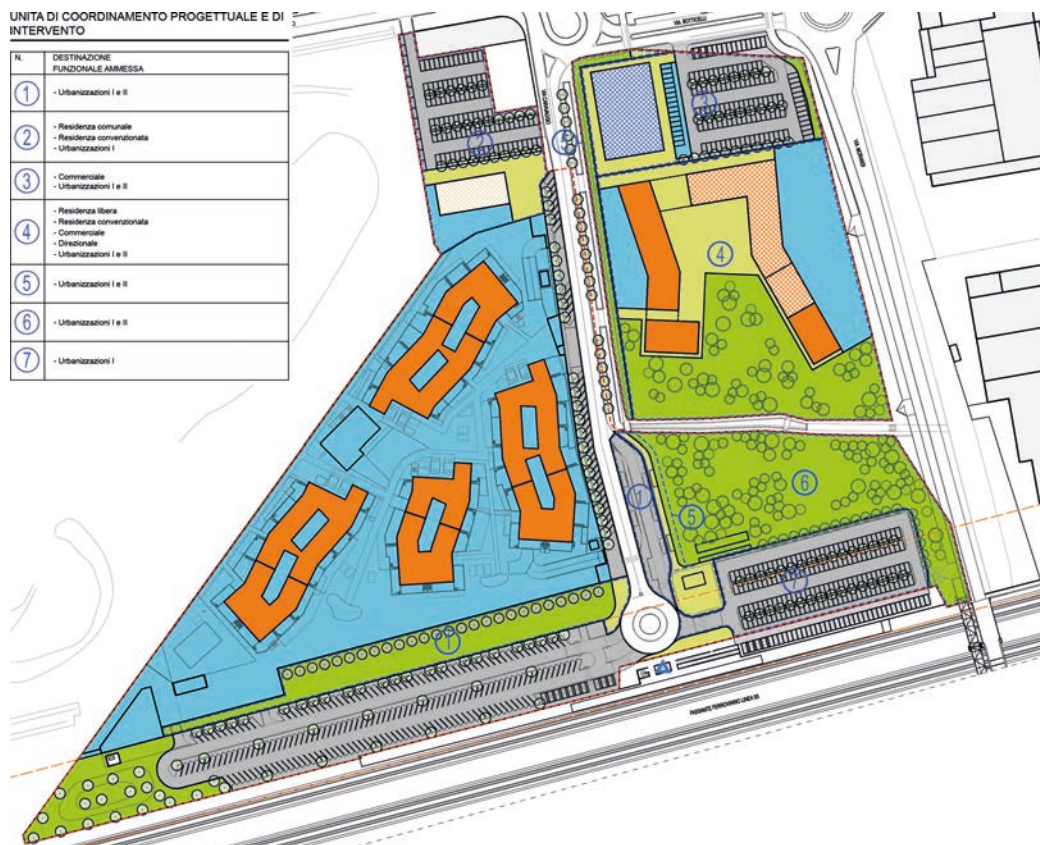


Figura 2-3 | Estratto della Tavola 4.4 – assetto planivolumetrico proposto variante ultima revisione maggio 2018.

3 SITUAZIONE ATTUALE DEI LOTTI

Ai sensi della Convenzione Urbanistica stipulata nel 2007, ad oggi il PII è stato attuato per più della metà delle opere previste, come meglio dettagliato nei seguenti punti:

- realizzazione delle opere pubbliche di urbanizzazione primaria denominate “Via Cellini”, oggetto di collaudo tecnico ed amministrativo redatto da tecnico nominato dal Comune di Segrate;
- realizzazione delle opere pubbliche di urbanizzazione primaria denominate “Via Caravaggio” consistenti in viabilità e parcheggio a servizio della stazione (“Stralcio 1” e “Stralcio 2”), oggetto di collaudo tecnico ed amministrativo redatto da tecnico nominato dal Comune di Segrate;
- realizzazione delle opere pubbliche di standard qualitativo per il recupero edilizio della ex sede municipale di Via XXV Aprile che è stato trasformato in Centro Civico e una nuova biblioteca comunale, spazi espositivi e ricreativi, strutture dedicate all’insegnamento ed alla pratica delle arti nonché di un auditorium multifunzionale di circa 150 posti, oggetto di collaudo tecnico ed amministrativo redatto da tecnico nominato dal Comune di Segrate;
- realizzazione degli edifici a destinazione residenziale libera denominati Quartiere “Segrate Village”, oggetto di rilascio del certificato di agibilità e solo in parte venduti;
- realizzazione della centrale termica a servizio dell’intero PII.

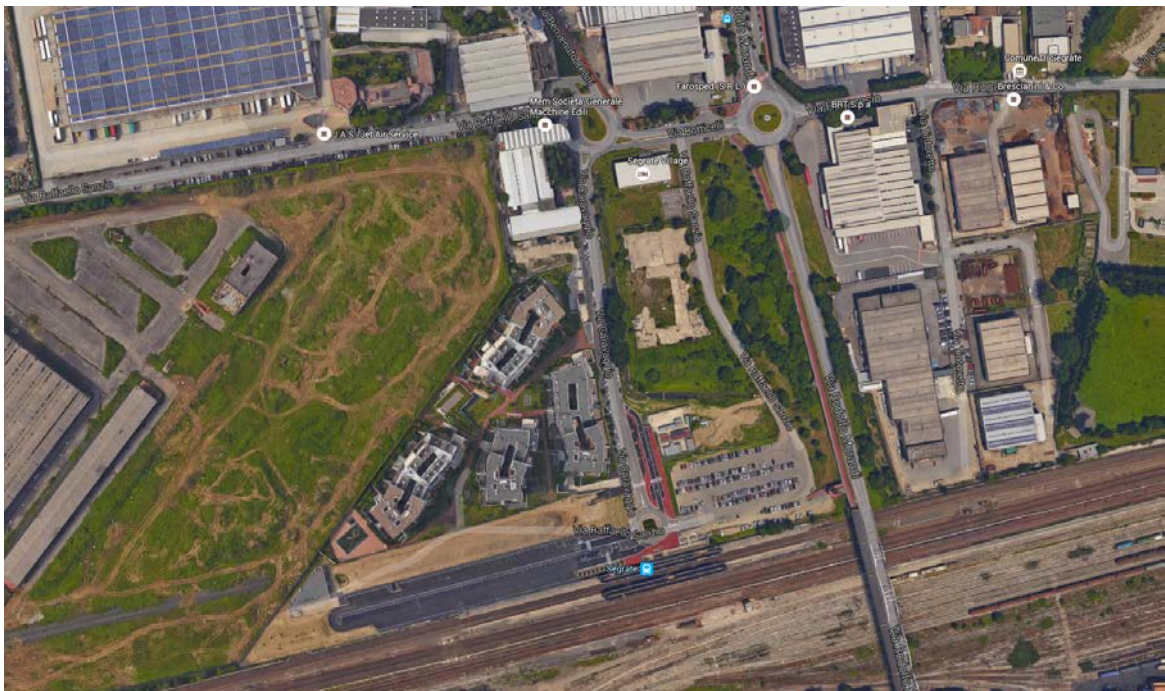


Figura 3-1 | Vista aerea dell'area in oggetto.

Per quanto concerne l'edificazione del Lotto 1 il complesso di interventi del PII è stato attuato in forma quasi completa. Risultano infatti già realizzati:

- i quattro immobili del complesso denominato Segrate Village (per un totale di 34.962 mq di edilizia libera) e tutte le relative aree esterne;
- i due parcheggi a raso sulla Via Caravaggio (area 10 pari a 952 mq e area 11 pari a 1.391 mq);

– il parcheggio a raso situato sul fronte della stazione (area 8 pari a 7.136 mq).

Resta invece ancora da realizzare tutta l'area destinata a parco compresa tra l'Adduttore A e la ferrovia.

In merito all'area 10 destinata a fermata bus, già realizzata, collaudata e consegnata al Comune nel 2015, si specifica che, a seguito di osservazioni ricevute nell'aprile dello stesso anno dall'Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio risulta utile un intervento di adeguamento.

Tali opere, ove realizzate dal Soggetto Attuatore, potranno essere eseguite a scomputo degli oneri dovuti.

Gli interventi previsti nel PII per il Lotto 2, vale a dire un'area di parcheggio con volume commerciale, volumi di edilizia libera e convenzionata, una piazza pubblica e il parco, risultano ancora da realizzarsi così come per il Lotto 6 che, secondo le disposizioni del PII, doveva ospitare un volume di edilizia libera, un parcheggio e una porzione di verde attrezzato ad uso pubblico.

L'area del Lotto 6 risulta attualmente occupata da edifici industriali in disuso da demolirsi.

4 LE MODIFICHE PROPOSTE SUL LOTTO 1

Nella porzione sud-est del Lotto 1 si propone una modifica di utilizzo di alcune aree limitrofe alla rotatoria di via Caravaggio.

Per consentire una fruibilità maggiore e un flusso più scorrevole ed ordinato nei pressi della stazione ferroviaria, si propone di cedere al Comune le aree denominate come 1b, 1c e 1d (pari ad un totale di mq 1.146) destinandole a piazza pubblica (vedi Figura 4-1).

Inoltre, in previsione del possibile spostamento della stazione ferroviaria nelle vicinanze dell'adiacente ambito ADP3, le funzioni previste a servizio della stazione potrebbero necessitare, in un prossimo futuro, di essere collocate in una nuova posizione.

Questa eventualità, evidenziata anche dalle osservazioni ricevute e accolte dal Comune di Segrate, ha portato a modificare alcune scelte tecniche di realizzazione delle strutture a servizio della stazione (ciclostazione, ciclo officia, etc.) al fine di consentire da un lato una effettiva flessibilità di utilizzo delle strutture oggi previste e dall'altro minimizzare l'eventuale impatto di un loro spostamento (demolizioni, nuove costruzioni, nuovi oneri, etc.).

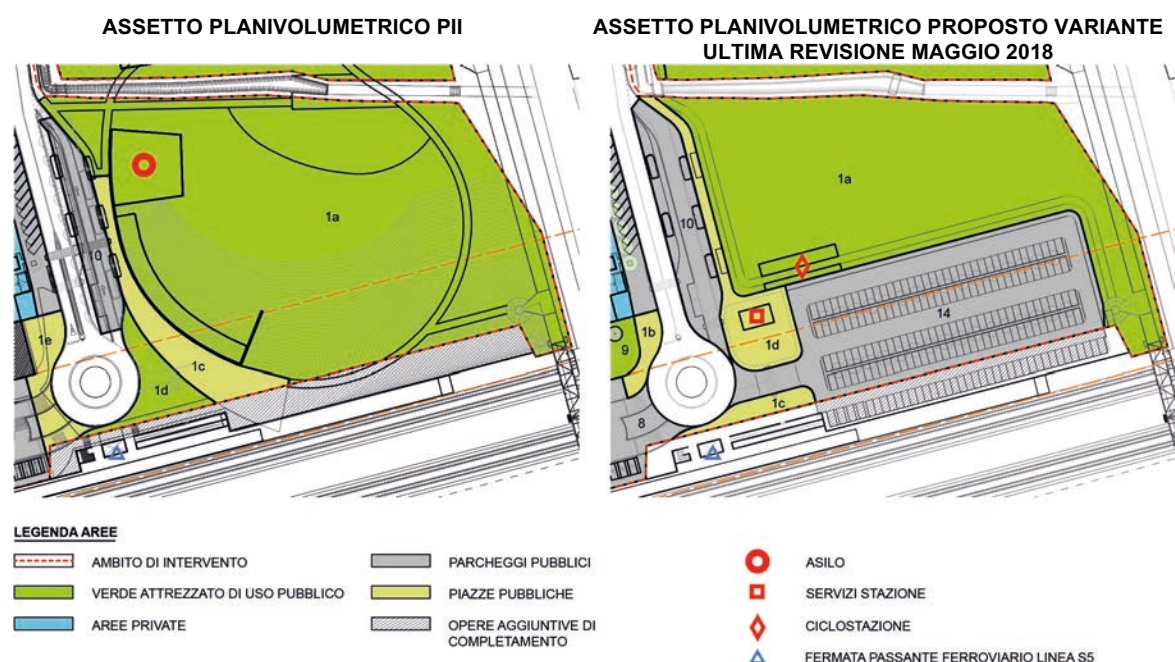


Figura 4-1 | Confronto tra la planimetria di PII e variante ultima revisione maggio 2018.

I servizi della stazione, la ciclo-officina, il parcheggio bici e il limitrofo parcheggio (area n. 14), andranno a soddisfare la richiesta di servizi di supporto indotta dalla stazione del passante.

A differenza di quanto previsto nella proposta di agosto 2016, la parziale revisione del progetto prevede che la ciclostazione venga realizzata in stretta prossimità della ciclo-officina e dei servizi della stazione, in ottemperanza alle richieste di intervento di mitigazione sulla componente mobilità sostenibile prevista nel Decreto di esclusione VAS (vedi punto 2.3 e 2.3.5).

In accordo con le predette prescrizioni, inoltre, gli spazi dedicati alla ciclo-officina vengono incrementati al fine di ospitare attività complementari quali la riparazione e la vendita ricambi (vedi elaborato codice 5.3).

Il progetto, aggiornato anche a seguito delle osservazioni ricevute, incrementa lo spazio dedicato alla ciclo-officina, prevedendo anche l'insediamento di attività complementari (riparazione, vendita ricambi, etc.) e servizi essenziali.

A fronte di quanto sopra, si prevede nella variante quanto segue:

- Aree 1b e 1c (rispettivamente pari a 170 e 206 mq): da destinare a piazza ad uso pubblico e spazio di connessione alla stazione ferroviaria.
- Area 1d (pari a 770 mq): da destinare a piazza ad uso pubblico. L'area ospiterà un manufatto composto da quattro elementi container contenente i servizi dedicati alla stazione, quali: punto ristoro, ciclo-officina, punto vendita di biglietti del treno con possibile edicola annessa e area servizi igienici (vedi elaborato codice 5.3).

Come recepito con le osservazioni accolte dal Comune di Segrate, parte dei 200 parcheggi della ciclostazione saranno contenuti in una struttura con accesso automatizzato regolamentato da tessera di riconoscimento e dotato di videosorveglianza.

Di fatto le funzioni vengono oggi ospitate all'interno di un manufatto dedicato, realizzato con tecnologia idonea a consentire (elementi tipo "container") un possibile futuro spostamento della stazione ferroviaria (vedi Figura 4-2). L'onere onere economico dell'eventuale futuro trasferimento dei servizi alla stazione è escluso dagli obblighi in capo al Soggetto Attuatore.



Figura 4-2 | Esempio di manufatto con container accostati.

Come evidenziato nella Figura 4-1, si propone in questa sede di utilizzare una porzione dell'area "1a" del Lotto 1 (sul fronte della ferrovia) a parcheggio (area 14); la realizzazione di questo parcheggio, che prevede l'utilizzo e la sistemazione – previa messa a disposizione dell'area da parte del Comune – anche di una fascia esterna all'area del PII (pari a circa 746 mq), permetterà di garantire 182 posti auto.

In previsione del possibile spostamento della stazione ferroviaria nelle vicinanze dell'adiacente ambito ADP3, tale superficie destinata a parcheggio potrà risultare sovrabbondante rispetto al fabbisogno del quartiere della Stazione; a fronte di ciò è prevista quindi la possibilità di utilizzare tale area ad ampliamento del limitrofo verde attrezzato (parco) di uso pubblico (area 1a).

Come già accennato su questo lotto si dovrà inoltre provvedere ad alcune opere di adeguamento della fermata dei bus, già realizzata e collaudata (area 10), in ottemperanza alle osservazioni ricevute da parte dall'Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio in merito alla fermata dell'autobus.



Figura 4-3 | Vista dalla rotonda della stazione verso Via Caravaggio.

A seguito di note e osservazioni ad opera della Municipalità sulla precedente versione del progetto, si è provveduto inoltre a diversificare per età le attrezzature previste nell'area giochi progettando un playground concepito per fasce di età 2-5 anni e 5-12 anni.

Oltre alle modifiche sopra descritte si propone, come esposto nei successivi due capitoli, lo spostamento dell'edificio adibito ad asilo e una differente destinazione della fascia antistante la ferrovia.

In merito alla movimentazione delle terre derivanti dalle opere previste sui lotti 1, 2 e 6, in considerazione delle tempistiche di realizzazione delle opere, è stato previsto l'apporto di nuovo materiale per realizzare il rilevato del parcheggio previsto sull'area n. 14.

Ove possibile, si è previsto l'utilizzo del terreno esistente per la realizzazione delle aree verde ed in particolare del parco. Le valutazioni di dettaglio in merito a questo tema si rimandano quindi alla fase esecutiva.

4.1 L'ASILO O STRUTTURA POLIVALENTE

L'asilo è l'unica porzione residua dello standard qualitativo ancora da realizzarsi e risulta localizzata nella planimetria del PII in un corpo isolato inserito nel parco (vedi Figura 4-4).

Si propone in questa sede di:

- spostare tale funzione all'interno del Lotto 6, a piano terra dell'edificio a destinazione residenziale da cedere al Comune;
- come recepito con le osservazioni accolte dal Comune di Segrate, prevedere la possibilità di realizzare lo standard sia come asilo che come eventuale struttura polivalente.

Questa nuova collocazione dell'asilo/struttura polivalente garantisce:

- un facile accesso sia carrabile sia pedonale dato, rispettivamente, dalla presenza del parcheggio a nord (area 12) e della presenza di uno spazio asservito a destinazione di piazza pubblica (area 15); l'accesso all'asilo/struttura polivalente sarebbe inoltre studiato in modo da garantire la necessaria indipendenza degli utenti rispetto ai condomini dell'edificio;
- la presenza di un eventuale spazio verde recintato, a sud dell'edificio, utilizzabile in parte dalle funzioni ricreative dell'asilo/struttura polivalente;
- una migliore condizione di clima acustico data dal posizionamento in un'area distante dalla ferrovia e una maggiore sicurezza personale (struttura non isolata).

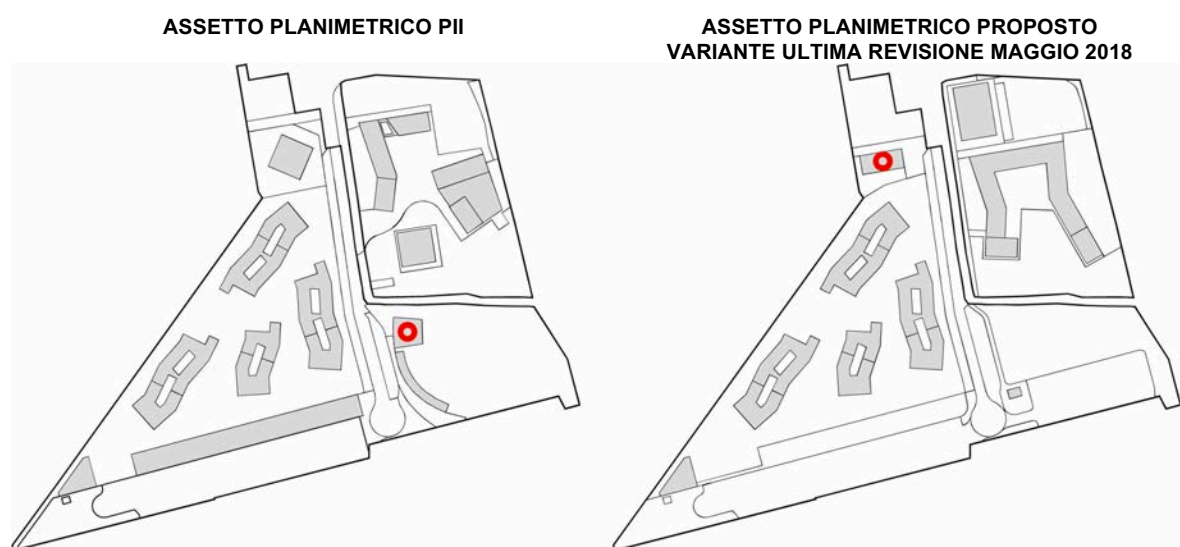


Figura 4-4 | A sinistra, l'ubicazione dell'asilo/struttura polivalente secondo la planimetria del PII vigente e, a destra, la proposta di nuova collocazione prevista dalla variante ultima revisione maggio 2018.

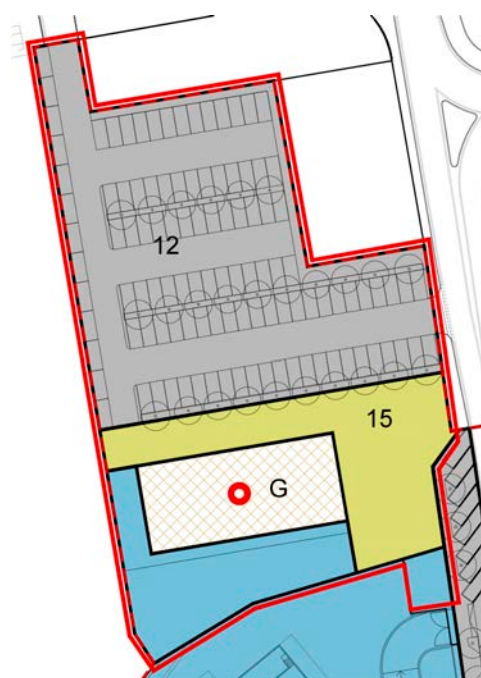


Figura 4-5 | Dettaglio del Lotto 6 con inserimento dell'asilo/struttura polivalente.

4.2 PARCHEGGI

Nelle planimetrie di PII, modificate a seguito della variante proposta in data 28 aprile 2010 (protocollo n.17647) e approvata con delibera della giunta comunale GC 122 del 2010 (giugno 2010), la fascia antistante il parcheggio a raso prospiciente i binari della stazione era destinata alla costruzione di un parcheggio multipiano.

Il presente progetto di Variante al PII propone invece di cedere al Comune tale area, pari a circa 3.000 mq, con destinazione a verde di uso pubblico (area 9); in ottemperanza alle prescrizioni dettate dal Decreto di esclusione VAS 16 dicembre 2016, verrà realizzata una fascia arborea di mitigazione in corrispondenza della recinzione del Segrate Village verso il parcheggio della stazione, mentre il resto dell'area sarà a semplice prato al fine di rendere possibile un eventuale incremento di parcheggi e la connessione ciclopedonale con l'adiacente ambito ADP3 (cfr. 2.3.5).

CONFRONTO TRA ASSETTO PLANIMETRICO DEL PII E ASSETTO PLANIMETRICO PROPOSTO VARIANTE ULTIMA REVISIONE MAGGIO 2018

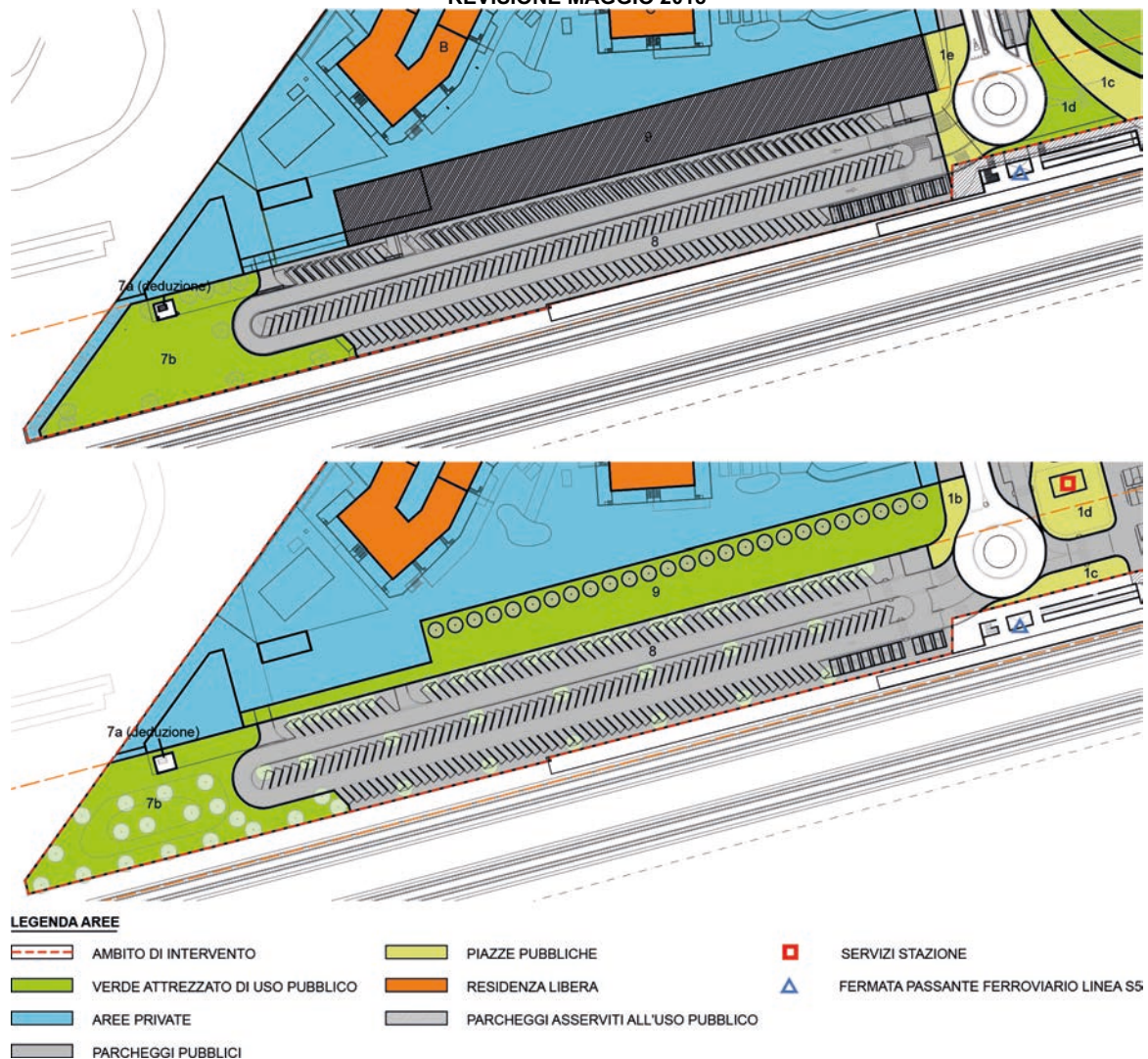


Figura 4-6 | La destinazione dell'area in oggetto secondo la planimetria di PII (sopra) e nella variante ultima revisione maggio 2018.

L'eliminazione del parcheggio precedentemente previsto in questa area non costituisce in alcun modo deroga alla dotazione di posti auto richiesti dalla normativa: con la realizzazione dei parcheggi previsti e già realizzati nelle aree 11, 8 e 10 la dotazione complessiva di parcheggi

somma infatti 9.479 mq, a fronte di una dotazione di prevista dalle norme per la SLP di residenza ad oggi già realizzata pari a 3.147.

DIMOSTRAZIONE DOTAZIONE PARCHEGGI P.I.I.			
	ab. virtuali	mq	mq
funzione residenziale	1.674	3	5.022
	mq	%	
funzione commerciale	2.200	150,0	3.300
	mq	%	
funzione direzionale	2.000	50,0	1.000
dotazione minima parcheggi			9.322

DIMOSTRAZIONE DOTAZIONE PARCHEGGI CUBATURA REALIZZATA			
	ab. virtuali	mq	mq
funzione residenziale	1.049	3	3.147
dotazione minima parcheggi			3.147

PARCHEGGI PUBBLICI GIA' REALIZZATI		
	area n.	mq
	11	1.391
	10	952
	8	7.136
		9.479

PARCHEGGI PUBBLICI GIA' REALIZZATI		
	area n.	mq
	11	1.391
	10	952
	8	7.136
		9.479

PARCHEGGI PUBBLICI DA REALIZZARE		
	area n.	mq
	12	2.573
	13	2.608
	14	3.917
		9.098

TOTALE PARCHEGGI	
	mq
	18.577

A seguito del completamento delle opere del PII e quindi a realizzazione ultimata delle residenze e del commerciale previsti nel Lotto 2 (si veda il capitolo 5), l'ammontare complessivo dei parcheggi in concessione risulterà superiore rispetto allo standard richiesto dal PII, garantendo una disponibilità di 18.577 mq rispetto ai 9.322 richiesti dalla normativa.

Complessivamente, a fronte di un'offerta di parcheggi pari a 28.422,46 mq e 859 posti auto previsti nel PII vigente, l'attuale proposta garantisce un'immediata disponibilità di 18.577 mq di parcheggio, pari a 644 posti auto.

Su richiesta del Comune, il Soggetto Attuatore si impegna inoltre a:

- traslare la fascia privata prevista da P.I.I. sull'area 7b in altra zona (adiacente all'area 9), estendendo il verde pubblico attrezzato fino al confine;

- realizzare nel Lotto 2 un parcheggio da cedersi al Comune (denominato area 13), per un totale di 2.608 mq e di 114 posti auto;
- realizzare nel lotto 2 di **un parcheggio privato a raso**, afferente al corpo di fabbrica denominato H e collocato ad est di quest'ultimo, per un totale di 330 mq e di 17 posti auto;
- realizzare un'adeguata "area cani" all'interno dell'area 7b.

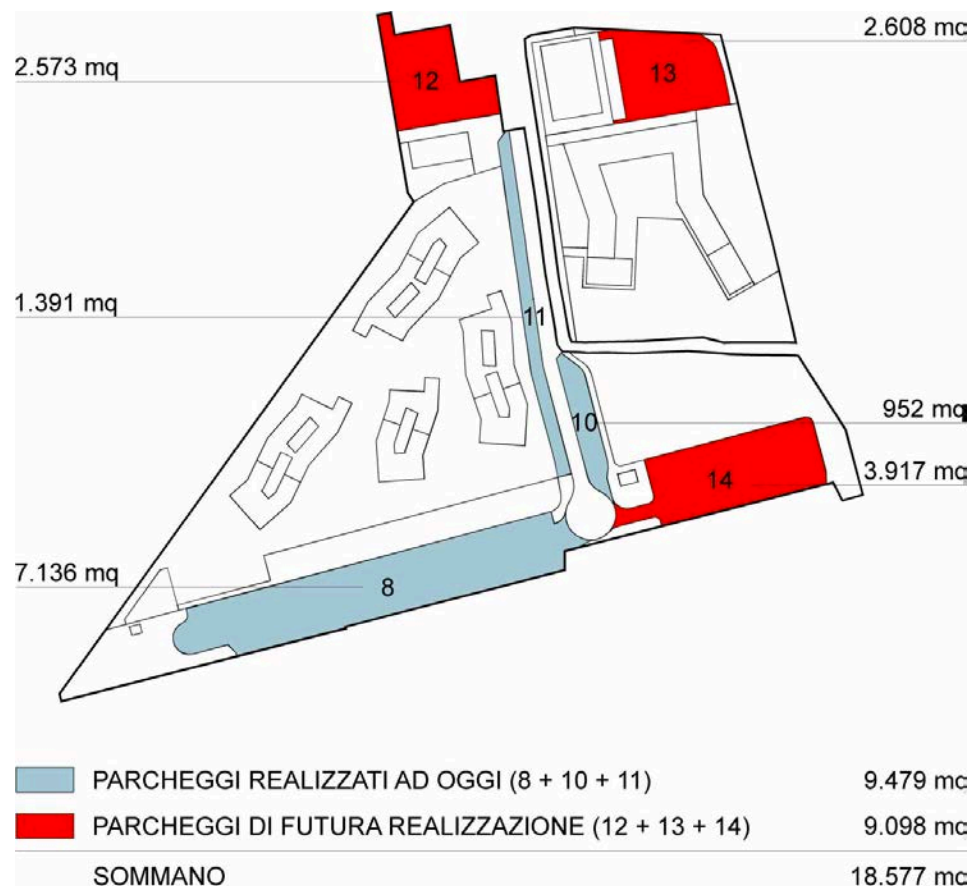


Figura 4-7 | Schema planimetrico variante ultima revisione maggio 2018 con indicazione dei parcheggi pubblici realizzati e da realizzare.

In merito al calcolo delle superfici destinate ai parcheggi pertinenziali, rispetto alla sola verifica della L122/89 richiesta nel PII vigente, nella presente proposta di variante è stata effettuata l'ulteriore verifica del rispetto dell'art. 8.1 delle NTA del PGT adottato il 14 febbraio 2012:

"In tutti gli interventi di nuova costruzione, di demolizione con ricostruzione e di ampliamento, dovranno inoltre essere realizzati parcheggi pertinenziali privati garantendo comunque 1,5 posti auto per singola unità immobiliare. L'Amministrazione, se necessario, può valutare la delocalizzazione delle aree a parcheggio pertinenziali di competenza."

Il raffronto tra i due metodi di calcolo è riportato nell'elaborato grafico FA2 4.5 (vedi Figura 4-8).

Il PGT vigente (adottato con delibera CC/32/2017 del 13 luglio 2017) ha modificato la dotazione di parcheggi pertinenziali privati riducendo il valore di 1,5 posti auto a 1,2 posti auto per singola unità immobiliare.

In sede attuativa, in accordo con l'Amministrazione Comunale, si potrà valutare di modificare l'indice previsto dalla NTA del PII allineandolo al valore previsto dalle attuali norme vigenti del PGT, senza che ciò costituisca variante essenziale.

Di seguito si riporta la tabella di calcolo dei parcheggi pertinenziali privati effettuata secondo l'articolo 8 delle NTA del PGT adottato il 14 febbraio 2012: nello specifico il comma 1 è applicato per la residenza, e il comma 2 per le funzioni non residenziali (Commerciale e Direzionale).

A	VERIFICA NTA PGT SEGRATE art.8.1	n. parcheggi per U.A.	1,5
B	VERIFICA NTA PGT SEGRATE art.8.2 (L.122/89)	n. parcheggi per SLU	1mq/10mc

LOTTO 6

AREA	LOTTO	CALCOLO DOTAZIONE PARCHEGGI PERTINENZIALI PRIVATI RESIDENZIALI	
18	6	verifica A: NTA PGT art.8.1	
SLP Residenziale		mq	3.000
unità abitative			38
parcheggi per u.a. = n. 38 x 1,5		n. parcheggi richiesti	57
superficie minima parcheggi = 57 x 25mq		mq richiesti	1.425
n. totale posti auto Lotto 6		57 =	57
Superficie di progetto parcheggi Lotto 6		1.442 mq >	1.425

LOTTO 2

AREA	LOTTO	CALCOLO DOTAZIONE PARCHEGGI PERTINENZIALI PRIVATI RESIDENZIALI	
19	2	verifica A: NTA PGT art.8.1	
SLP Residenziale		mq	17.838
unità abitative			223
parcheggi per u.a. = n. 223 x 1,5		n. parcheggi richiesti	335
superficie minima parcheggi = 335 x 25mq		mq richiesti	8.375
n. totale posti auto Lotto 2		336 >	335
Superficie di progetto parcheggi residenziali Lotto 2		8.400 mq >	8.375

AREA	LOTTO	CALCOLO DOTAZIONE PARCHEGGI PERTINENZIALI PRIVATI NON RESIDENZIALI	
19	2	verifica B: NTA PGT art.8.2 (L. 122/89)	
SLP Commerciale		mq	1.100
SLP Direzionale		mq	2.000
SLP totale non residenziale		mq	3.100
Vol totale = SLP x H virtuale = 3.100mq x 3			9.300
superficie minima parcheggi = 1/10 x VOL		1/10 x 9.300	930
n. totale posti auto non residenziali		38	-
Superficie di progetto parcheggi non residenziali		950 mq >	930

AREA	LOTTO	CALCOLO DOTAZIONE PARCHEGGI PERTINENZIALI PRIVATI NON RESIDENZIALI	
16	2	verifica B: NTA PGT art.8.2 (L. 122/89)	
SLP Commerciale		mq	1.100
Vol totale = SLP x H virtuale = 1.100mq x 3			3.300
superficie minima parcheggi = 1/10 x VOL		1/10 x 1.100	330
n. totale posti auto non residenziali		17	-
Superficie di progetto parcheggi non residenziali		330	330

Figura 4-8 | Schema di calcolo delle superfici destinate ai parcheggi pertinenziali.

4.3 RIDISTRIBUZIONE DEL VERDE PUBBLICO

La proposta di rinunciare al parcheggio multipiano introdotto con delibera n. 122 del giugno 2010 è inoltre motivata dalla volontà di garantire alla residenza libera già realizzata sul Lotto 1 (Segrate Village) un affaccio su area verde anziché su un volume multipiano che avrebbe creato problemi di forte ombreggiamento alle unità abitative esposte a sud.

Tale scelta concorre alla generale redistribuzione delle superfici libere e drenanti che, unitamente al lieve incremento di area filtrante che passa da 23.995 mq a 24.741 mq, garantisce un miglioramento generale delle condizioni ambientali e della qualità urbana del contesto.



Figura 4-9 | Planivolumetrico variante ultima revisione luglio 2017.

ASSETTO PLANIMETRICO P.I.I. ATTUALE

**ASSETTO PLANIMETRICO PROPOSTO
 VARIANTE ULTIMA REVISIONE MAGGIO 2018**

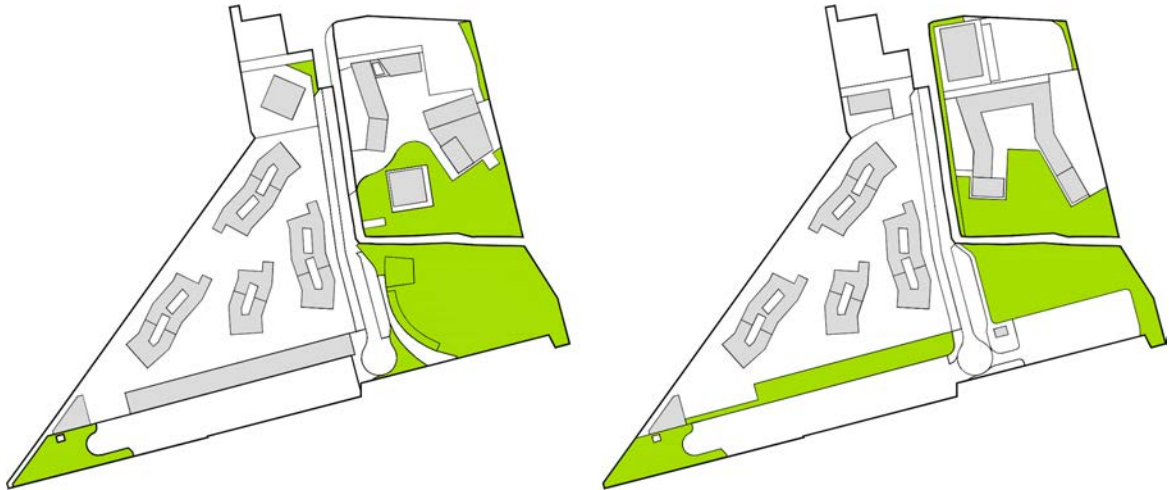


Figura 4-10 | Confronto tra le aree adibite a verde pubblico attrezzato del PII vigente e nella proposta di variante ultima revisione maggio 2018.



Figura 4-11 | Vista del parco urbano dall'angolo sud-est.

In merito ai quattro attraversamenti dell'Adduttore A previsti in progetto, il PII originario prevedeva di realizzare i due transiti interni al parco con dei ponti costituiti da travature principali e secondarie in legno di larice trattato, con spalle di appoggio in c.a. rivestite in mattoni a vista (Figura 4-12). Per i due attraversamenti previsti sulla via Caravaggio, che dovranno essere carrabili, sarà invece necessario prevedere una diversa struttura portante.

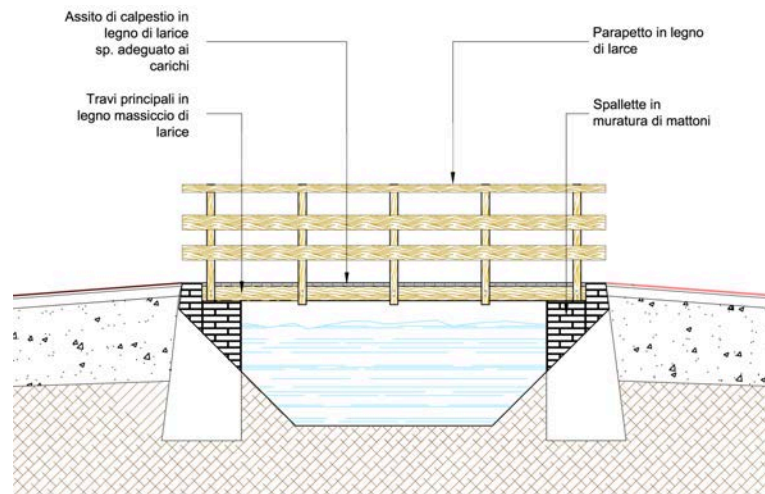


Figura 4-12 | Ponti di attraversamento della pista ciclabile sulla roggia.

5 LE MODIFICHE PROPOSTE SUL LOTTO 2

La presente proposta progettuale prevede per il Lotto 2 le seguenti modifiche:

- razionalizzazione nell'area a nord, precedentemente prevista a sola destinazione a parcheggio, di un corpo di fabbrica, denominato H, destinato a commerciale, di un parcheggio privato afferente all'edificio H (area 16 pari a 330 mq per 17 posti auto) e di un parcheggio a raso da cedere al Comune (area 13). Il corpo di fabbrica è costituito da un piano fuori terra di superficie pari a circa 1.100 mq destinato a commerciale; quest'ultimo è circondato da una superficie di 844 mq in asservimento al Comune (area 4) con funzione di piazza pubblica. La restante porzione a nord-est rimane adibita a parcheggio (area 13 pari a 2.608 mq per 114 posti auto) in cessione al Comune;
- realizzazione della volumetria di edilizia libera in una stecca prospiciente via Caravaggio con conseguente apertura dell'impianto architettonico verso il parco;
- integrazione della restante superficie commerciale (pari a circa 1.100 mq) nel piano terra in un corpo a stecca verso via Morandi, con conseguente sgombero di superficie dedicabile in parte a funzione privata e in parte a piazza pubblica;
- maggior integrazione delle funzioni previste sul lotto: contatto diretto tra piazza pubblica e parco e rapporto tra i due elementi con la residenza, il commerciale e il direzionale.

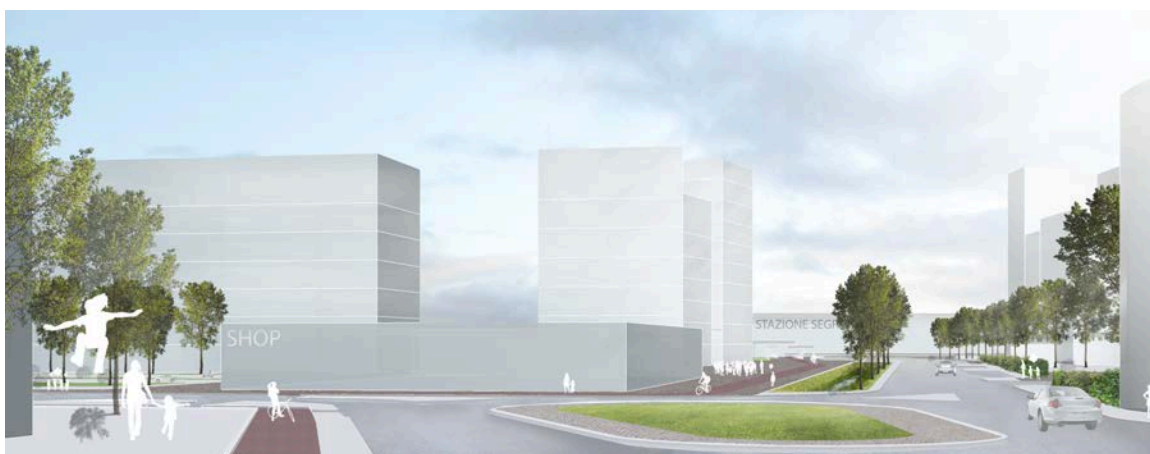


Figura 5-1 | Vista da Via Cellini verso il nuovo corpo di fabbrica a destinazione commerciale (H) e il parcheggio 13.

Collocando e dividendo la superficie a destinazione commerciale in due parti diverse del lotto e adottando due conformazioni planivolumetriche volutamente distinte (una isolata, ad un livello e una integrata a piano terra agli edifici residenziali) la composizione distributiva complessiva del lotto risulta più ordinata e razionalizzata.

La grande piazza pubblica, pari a 2.702 mq si integra con le residenze e il commerciale aprendosi direttamente sul parco senza soluzione di continuità; il blocco di edilizia libera precedentemente previsto in un volume isolato verso il parco, si va quindi a collocare, unitamente alla porzione precedentemente prevista nel Lotto 6, sul fronte della via Caravaggio in dialogo da un lato con l'edilizia libera già realizzata del Segrate Village, dall'altro con la nuova piazza pubblica.

Questa modifica, oltre a migliorare la composizione distributiva del lotto, accoglie la riserva al progetto di variante al PII del 2011 espressa nella delibera 49 del marzo 2012, proprio in merito alla collocazione della volumetria di edilizia libera.



Figura 5-2 | Lotto 2: Confronto tra la planimetria di PII e variante ultima revisione maggio 2018.

In ottemperanza alle azioni di mitigazione della componente traffico previste nel Decreto di esclusione VAS, si è provveduto inoltre a prevedere l'allargamento della via Botticelli con parziale raddoppiamento della corsia dalla rotatoria Sanzio-Caravaggio-Botticelli verso la rotatoria Morandi (Figura 5-3).

La dimostrazione grafica riportata nella figura successiva evidenzia la possibilità, in un secondo futuro, di raddoppiare anche la corsia opposta dalla rotatoria Morandi verso la rotatoria Sanzio-

Caravaggio-Botticelli, effettuabile sacrificando parte dell'aiuola e gli stalli attualmente presenti (Figura 5-4). Quest'ultimo intervento non è previsto come onere a carico del Soggetto Attuatore ma potrà essere attuato dal Comune in una futura trasformazione della viabilità complessiva comunale.

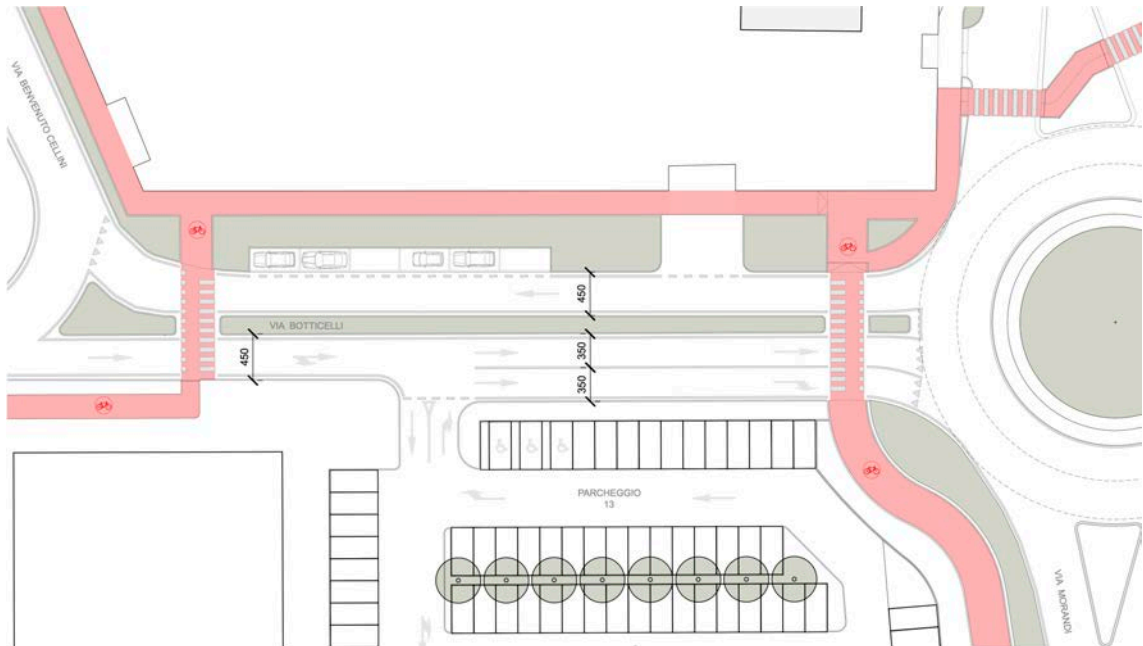


Figura 5-3 | Modifica della viabilità della via Botticelli con parziale raddoppio di corsia.

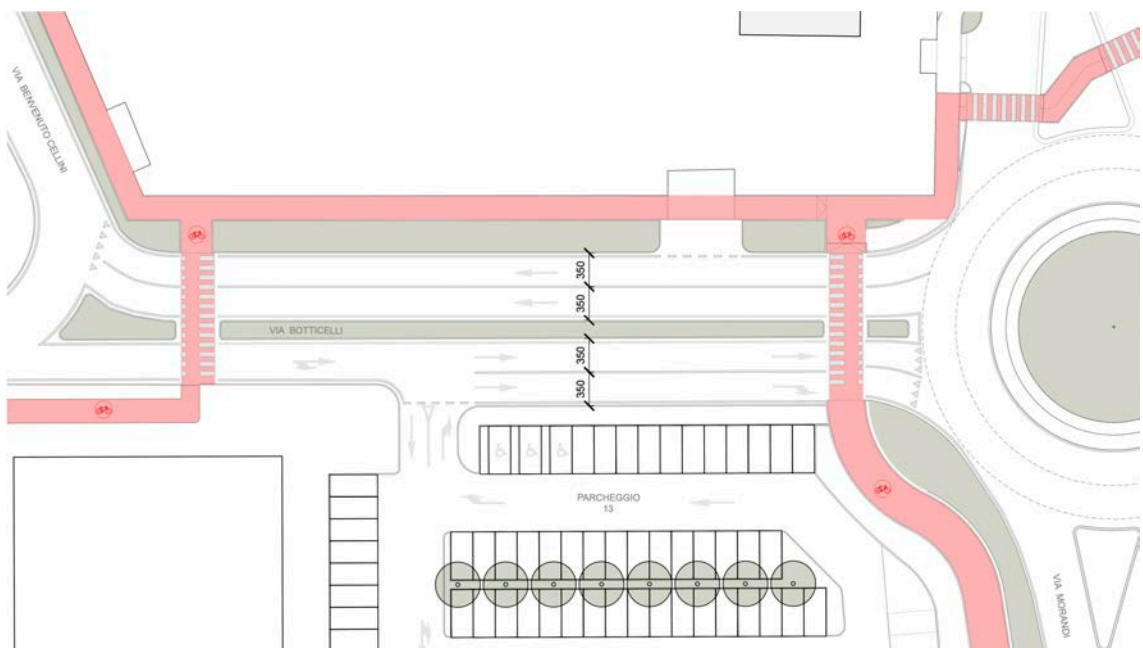


Figura 5-4 | Modifica della viabilità della via Botticelli con ampliamento a quattro corsie.

6 LE MODIFICHE PROPOSTE SUL LOTTO 6

Nella parte sud del Lotto 6 si propone di poter traslare sino ad un massimo di circa 3.500 mq di SLP a funzione residenziale libera di emergenza abitativa comunale (precedentemente previsti nel PII sul Lotto 2) ed eventuale residenziale convenzionata.

Tale superficie verrà dislocata in un unico corpo di fabbrica (denominato G) che sarà circondato, a sud, da un'area privata e, a nord-est, in corrispondenza del collegamento con la via Caravaggio, da una superficie di 791 mq in asservimento al Comune con funzione di piazza pubblica (area 15). L'esigenza di parcheggi relativa alla funzione insediata verrà soddisfatta da un piano interrato.

Come descritto nel precedente capitolo 4.1, l'edificio al piano terra ospiterà l'asilo/struttura polivalente.

Nella parte nord del Lotto viene mantenuta la funzione di parcheggio pubblico (area 12) di 2.573 mq per un numero di 109 posti auto.



Figura 6-1 | Lotto 6: confronto tra la planimetria di PII e variante ultima revisione maggio 2018.

L'area prevista nel PII vigente a verde pubblico attrezzato (area 4) verrà traslata nel Lotto 2 nell'area denominata 2b (si veda la precedente Figura 5-2).

CALCOLO DEL CARICO URBANISTICO E STANDARD INDOTTI DI PROGETTO

mq	h	mc	ab. virtuali	com. R (mq)	sovracc. R (mq)	totale R (mq)	altre funz. (mq)	totale gen. (mq)
55.800	3	167.400	1.674	44.361	29.295	73.656	4.200	77.856

	mq	% di 60mila
SLU COMPLESSIVA P.I.I. (residenza + altre funzioni)	60.000	
SLU REALIZZATA	34.962	0,5827
SLU con INCREMENTO LOTTO 6 (*)	37.962	0,6564

1. CUBATURA (RESIDENZIALE) REALIZZATA LOTTO 1								1. STANDARD INDOTTO	
R (mq)	h	(mc)	ab. Virtuali	com. R (mq)	sovracc. R (mq)	totale R (mq)	altre funz. (mq)	totale gen. (mq)	
34.962	3	104.886	1.049	27.795	18.355	46.150	-	46.150	
2. CUBATURA (RESIDENZIALE) solo INCREMENTO LOTTO 6								2. STANDARD INDOTTO	
R (mq)	h	mc	ab. Virtuali	com. R (mq)	sovracc. R (mq)	totale R (mq)	altre funz. (mq)	totale gen. (mq)	
3.000	3	9.000	90	2.385	1.575	3.960	0	3.960	
res. Lib. (mq)			res. comunale (mq)	comm. (mq)	res. Conv.				
(*) esempio mix			0	1.470	0	1.530	3.000		
3. CUBATURA (RESIDENZIALE) solo INCREMENTO LOTTO 2								3. STANDARD INDOTTO	
R (mq)	h	(mc)	ab. virtuali	com. R (mq)	sovracc. R (mq)	totale R (mq)	altre funz. (mq)	totale gen. (mq)	
17.838	3	53.514	535	14.181	9.365	23.546	4.200	27.746	
res. Lib. (mq)			res. comunale (mq)	direzion. (mq)	res. conv. (mq)	comm. (mq)	totale (mq)		
mix residuo mq			10.998	0	2.000	6.840	2.200	22.038	
								STANDARD INDOTTO (1+2+3)	77.856

REPERIMENTO DOTAZIONI STANDARD

	(mq)
IN AREE	42.083 *
IN STANDARD QUALITATIVO	71.185
(da convenzione, ART. 6.3.b)	
sommano	113.268 > 77.856

* 42.083 mq < 50.533 mq (dato da Convenzione, art. 6.3.a).

Gli standard non reperiti (pari a 8.450 mq) verranno monetizzati (si veda nel dettaglio il documento FG2 T02-B)

Figura 6-2 | Tabella di Calcolo del carico urbanistico e degli standard indotti di progetto relativi alla variante ultima revisione maggio 2018. Si veda l'elaborato grafico di riferimento Tav. 4.2.

Il trasferimento in questo lotto di circa 1.470 mq di edilizia residenziale per emergenze abitative previsti dalla Convenzione del 2007, consentirà di accelerarne la realizzazione in uno sviluppo immediatamente successivo all'approvazione del nuovo assetto planivolumetrico che porterebbe la SLP residenziale realizzata a 37.962 mq rispetto agli attuali 34.962.

Come anticipato nel Capitolo 4 della presente relazione, si propone di traslare la volumetria di edilizia libera precedentemente prevista nel Lotto 6 sul Lotto 2.

7 AREE NON REPERITE A STANDARD

Il reperimento di dotazioni standard della presente proposta non copre integralmente le richieste del Piano Integrato di Intervento del 2006.

Sommando, infatti, le aree di verde e piazze pubbliche (mq 23.506) e di parcheggi pubblici (mq 18.577) si ottiene un totale di 42.083 mq (vedi "*" in Figura 7-1), inferiore ai 50.533 mq richiesti da Convenzione (art. 6.3.a).

CALCOLO DELLE AREE DESTINATE A STANDARD COMUNALE			
N° AREA	TIPO	DESTINAZIONE	SUPERFICIE IN MQ
1	CESSIONE	VERDE, PIAZZA, SERVIZI STAZIONE	7.874,00
2	CESSIONE	VERDE, PIAZZA	6.000,00
4	ASSERVIMENTO	PIAZZA	844,00
5	CESSIONE	VERDE	174,00
6	ASSERVIMENTO	PIAZZA	2.702,00
7	CESSIONE	VERDE	2.044,00
9	CESSIONE	VERDE	3.077,00
15	ASSERVIMENTO	PIAZZA	791,00
TOTALE			23.506,00

N° AREA	TIPO	NUMERO POSTEGGI	SUPERFICIE IN MQ
8	PARCHEGGI PUBBLICI	201	7.136,00
10	STAZIONE AUTOBUS	0	952,00
11	PARCHEGGI PUBBLICI	38	1.391,00
12	PARCHEGGI PUBBLICI	109	2.573,00
13	PARCHEGGI PUBBLICI	114	2.608,00
14	PARCHEGGI PUBBLICI	182	3.917,00
TOTALE			18.577,00

TOTALE STANDARD PUBBLICI DI PROGETTO	MQ	42.083,00 *
---	-----------	--------------------

REPERIMENTO DOTAZIONI STANDARD

	(mq)
IN AREE	42.083 *
IN STANDARD QUALITATIVO	(da convenzione, ART. 6.3.b) 71.185
sommano	113.268 > 77.856

Figura 7-1 | Tabella di Calcolo delle aree destinate a standard comunale relativa alla variante ultima revisione luglio 2017. Si veda l'elaborato grafico di riferimento Tav. 4.2 e la tabella in Figura 6-2.

7.1 MONETIZZAZIONE DELLO STANDARD NON REPERITO

La monetizzazione del residuo standard non reperito pari a 8.450 mq, avverrà mediante corresponsione da parte del Soggetto Attuatore dell'importo di Euro 968.623,50 (valore calcolato con l'indice di 114,63 €/mq, come evinto dalla perizia di stima per il calcolo della monetizzazione dello standard, codice elaborato FG2 T13), con conferma da parte del Comune di Segrate che con tale versamento si intendono assolti gli obblighi previsti all'articolo 6.3 lett. a) della Convenzione, non raggiungendo l'estensione delle aree a verde, destinate a piazze e parcheggi pubblici la dotazione di standard prevista in Convenzione (50.533 mq).

Tale meccanismo di monetizzazione è analogo a quello approvato dal Comune di Segrate con delibera n. 58/2008 in relazione all'obbligo di realizzare pannelli fotovoltaici in edifici comunali, come previsto ai sensi dell'art. 2 dell'Accordo.