



COMUNE DI GAZZANIGA

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO 2.0

adottato con delib. di consiglio comunale n. 24 del 30/07/2025

approvato con delib. di consiglio comunale n. 2 del 12/01/2026

PIANO DEI SERVIZI

PS_A01

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

amministrazione comunale di GAZZANIGA

Via Guglielmo Marconi 18,
24025 Gazzaniga (Bg)

sindaco
Mattia MERELLI

autorità procedente
arch. Chiara FOJADELLI

autorità competente
geom. Stefano PIEVANI

segretario generale
dott.ssa Sabina Maria RICAPITO

gruppo di progettazione

Progetto urbanistico e coordinamento generale
arch. Fabrizio BONOMI

componente idraulica
dott. geologo Alessandro CHIODELLI

componente geologica
dott. geologo Daniele MORO

componente acustica
arch. Sergio MORANDI – SI.ENG Studio associato

componente agronomica
dott. agronomo Luigi BOVISIO
dott. agronomo Stefano D'ADDA

E.R.I.R.
ing. Giovanni ROMANO

scala

formato
A4

archiviazione
PS_A01_relazione.pdf

INDICE

PREMESSA.....	1
1 PREVISIONI E ATTUAZIONE DEL PIANO DEI SERVIZI ANTE REVISIONE 2.0	3
2 IL PGT 2.0: OBIETTIVI PER IL PIANO DEI SERVIZI	4
3 IL PROGETTO.....	5
3.1 ANALISI DEL FABBISOGNO	5
3.2 LE PREVISIONI	6
3.2.1 <i>Il dimensionamento quantitativo.....</i>	<i>6</i>
3.2.2 <i>Gli interventi previsti.....</i>	<i>8</i>
4 CONSIDERAZIONI SULLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA DEL PIANO	9
5 ALLEGATO 1 LE POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE ATTREZZATURE PUBBLICHE.....	11

PREMESSA

A seguito dell'approvazione della l.r. 11 marzo 2005, n° 12, che ha ridefinito il sistema della pianificazione regionale, il comune di Gazzaniga si è dotato di Piano di Governo del Territorio — articolato nei tre atti, ossia Documento di piano, Piano dei servizi e Piano delle regole, oltre alla componente geologica — con deliberazione del consiglio comunale n. 30, del 31.07.2012. Il Piano è vigente dalla data di pubblicazione sul BURL, n. 30 Serie Avvisi e Concorsi, del 19.12.2012. Il Piano è stato poi variato, una sola volta per apportare una modifica normativa al Piano di recupero 1, denominato Piazza XXV Aprile /Via San Carlo (delib. di c.c. n. 48 del 09.11.2020; pubblicazione sul BURL, n. 29 della Serie Avvisi e Concorsi, del 21.07.2021).

La revisione del piano dei servizi si inquadra nella più ampia revisione generale del P.G.T. di Gazzaniga — che coinvolge anche il documento di piano e il piano delle regole — resasi necessaria per varie ragioni: rispondere a nuove esigenze emerse, risolvere alcune criticità applicative delle normative di piano, dare attuazione alle politiche di governo del territorio espresse dall'amministrazione comunale, ottemperare agli obblighi scaturiti dall'approvazione di nuovi strumenti normativi e pianificatori.

1 PREVISIONI E ATTUAZIONE DEL PIANO DEI SERVIZI ANTE REVISIONE 2.0

Il comune di Gazzaniga si è dotato di un primo piano dei servizi già nel 2004 — anticipando i contenuti e gli indirizzi dell'art. 9 della L.R. 12/2005 — sulla base delle indicazioni della legge regionale 1/2001. La successiva variante al piano dei servizi (2012), ha innanzitutto proceduto ad una verifica del quadro conoscitivo dei servizi presenti sul territorio, intesi in un'accezione più ampia del concetto di "standard urbanistico", comprendendo quindi:

- *tutte le attività e le attrezzature suscettibili di essere qualificate come servizi di interesse pubblico o generale, indipendentemente dalla loro iscrizione alla categoria tradizionale degli standards;*
- *servizi pubblici erogati direttamente dal Comune, da Enti Pubblici o da privati, che in base alla tipologia e alla modalità dell'offerta possono soddisfare una quota parte dei fabbisogni della Comunità e incidere sulla valutazione del fabbisogno di servizi pubblici che l'Amministrazione deve erogare in modo diretto;*
- *servizi localizzati all'esterno del territorio comunale¹.*

In questa nuova ricognizione erano state incluse anche le aree di urbanizzazione primaria: viabilità, arredo urbano, servizi tecnologici, servizi pubblici primari (acqua, gas, elettricità, trasporti, ecc.); "sono stati pure esaminati tutti i servizi a gestione diffusa sul territorio comunale, anche quelli non coincidenti con l'esistenza di apposite strutture, nonché quelli relativi ai servizi sociali e di assistenza"². Il risultato della ricognizione conoscitiva portava a valutare positivamente la dotazione di servizi, sia in termini quantitativi che qualitativi.

A fronte della individuazione e valutazione della consistenza e qualità dei servizi non venivano individuati particolari criticità o fabbisogni pregressi in relazione alle varie destinazioni d'uso, residenziale, terziario-commerciale, produttivo. Conseguentemente il PdS prevedeva limitati interventi di integrazione e di riqualificazione, a cui si aggiungeva tuttavia una previsione di rilievo, ossia la realizzazione di un nuovo "luogo centrale" per la comunità di Gazzaniga: una piazza antistante la Chiesa parrocchiale. Intervento attuato.



Lo spazio previsto per la nuova piazza centrale antistante la Chiesa parrocchiale



Il progetto attuato

Più problematica è invece la situazione delle infrastrutture per la mobilità, in particolare per le connessioni fra il centro urbano di Gazzaniga e le frazioni. In conseguenza di ciò il PdS prevedeva nuove infrastrutture viarie e interventi di adeguamento di alcuni dei tratti esistenti; previsioni ancora in buona parte da attuare:

¹ Piano dei servizi 2012 – Relazione, p. 9.

² Piano dei servizi 2012 – Relazione, p. 10.

- strada di collegamento tra via Bordogni e via Pascoli (non attuata);
- strada di collegamento tra Piazza S. Mauro e via Europa (non attuata);
- strada di collegamento tra via Europa e la S.P. 41 (non attuata);
- strada di collegamento tra via Europa e via Masserini (non attuata);
- strada di collegamento tra via Angeletti (loc. Masserini) e la località Mozzo e di conseguenza la località S. Fermo a Fiorano al Serio (non attuata);
- strada di collegamento tra via Don Bossetti e via Leone XIII; (non attuata)
- strada di collegamento tra via Don Bossetti e via Catabione (non attuata);
- strada di bypass di Catabione(attuata);
- strada di collegamento tra via Don Sturzo e via Dossello (non attuata);
- strada di collegamento per la località Dossello (attuata).

A fronte di tali criticità si riscontrava invece la potenzialità offerta dal servizio di trasporto pubblico della Valle, su gomma, e della previsione di estensione della linea TEB a Gazzaniga sul sedime dell'antica ferrovia della Valle.

Complessivamente, gli interventi previsti dal PdS precedente riguardavano principalmente l'adeguamento delle infrastrutture per la viabilità; non si prevedevano invece nuovi servizi, ma interventi diffusi di adeguamento e manutenzione dei servizi e delle attrezzature esistenti.

La dotazione di aree a standard urbanistico prevista per il 2021 era pari a 25 mq/per abitante, prevedendo una popolazione di 6.100 abitanti e una dotazione di standard urbanistico di mq 152.540, così ripartiti:

	esistenti (mq)	di progetto (mq)	totale
Aree per parcheggi	22.125.00	4.686.00	26.811.00
Aree per verde pubblico	36.225.00	9.552.00	45.777.00
Aree per servizi di interesse collettivo	79.952.00	-	79.952.00
	138.302.00	14.238.00	152.540.00

A distanza di circa dodici anni dall'approvazione del PdS l'indagine sullo stato di fatto mostra una situazione sensibilmente diversa da quella prefigurata: la dotazione esistente risulta infatti di mq 140.591, con una mancata attuazione di circa il 6,42% delle previsioni. Peraltro, anche la previsione di incremento demografico non si è verificata, anzi, la popolazione è passata da 5.171 abitanti³ al 2011, a 4.938 al 31.12.2023⁴, con un decremento del 4,51%.

Sulla base dei dati rilevati, la dotazione pro capite di standard urbanistico risulta pari a: mq 140.591 / ab. 4.938 = 28 mq/ab., superiore alla previsione di mq 25 (in virtù essenzialmente del decremento demografico) e alla soglia minima di mq 18 richiesta dall'art. 9 della l.r. 12/2005. Se dalla dotazione complessiva sottraiamo lo standard di livello sovracomunale⁵, pari a mq 25.772, la dotazione complessiva scende a mq 114.819, per una dotazione pro capite di mq 23, comunque superiore al minimo richiesto dalla l.r. 12/2005.

2 IL PGT 2.0: OBIETTIVI PER IL PIANO DEI SERVIZI

Gli obiettivi per il PdS sono definiti dalle *Direttive* espresse dall'amministrazione comunale per la revisione del PGT; si tratta di obiettivi che dipendono in parte da scelte pianificatorie e in parte da interventi sulle

³ Fonte: Tuttitalia.it su dato ISTAT.

⁴ Dato anagrafe comunale.

⁵ Sono dotazioni di livello sovracomunale: l'Ospedale Briolini, l'IISS "Valle Seriana", la RSA San Giuseppe.

strutture esistenti, che attengono alla programmazione degli interventi sulle opere pubbliche. Per quanto attiene agli obiettivi (e alle conseguenti strategie di intervento) rilevanti per le scelte pianificatorie, in sintesi⁶:

- viabilità: conferma delle previsioni non attuate del PGT precedente;
- parcheggi pubblici:
 - incrementare le dotazioni di parcheggi pubblici interne al centro abitato di Gazzaniga, con particolare riguardo alle aree attorno ai tessuti di antica formazione;
 - adottare una metodologia per il calcolo delle quantità di aree per parcheggi che tenga conto dei reali pesi insediativi e delle aggravanti urbanistiche esistenti;
- mobilità alternativa:
 - preservare il sedime per la realizzazione del tracciato della nuova linea tramviaria e per installare eventuali barriere acustiche;
 - creare un sistema di viabilità ciclabile e pedonale protetta che permetta di raggiungere la fermata della metropolitana leggera;
 - individuare nuovi spazi per la sosta veicolare in sostituzione degli spazi sottratti per la realizzazione della stazione (spazi che oggi soddisfano buona parte delle esigenze di parcheggio del centro storico e delle attività vicine)
- verde pubblico:
 - confermare il verde pubblico attrezzato esistente in ogni frazione o località;
 - prevedere un nuovo parco sulle sponde del fiume Serio in località “Rosta”;
 - riorganizzare il parco pubblico in adiacenza alla biblioteca comunale;
 - realizzare un sistema di mobilità pedonale e ciclabile di connessione tra i vari spazi a verde pubblico attrezzato.
- istruzione: a fronte di un andamento demografico stazionario (ipotizzato), non si rilevano particolari carenze per il sistema dell’istruzione, che appare complessivamente adeguato alle esigenze della popolazione studentesca.

3 IL PROGETTO

3.1 ANALISI DEL FABBISOGNO

Il progetto per il PdS è basato sulle *Direttive* espresse dall’a.c. per la revisione del PGT, che evidenziano alcuni fabbisogni, e sugli indirizzi espressi dal DdP.

Per quanto riguarda lo standard urbanistico, dal punto di vista quantitativo Gazzaniga, come si è visto, ha una dotazione più che sufficiente a soddisfare il livello di dotazione minimo previsto dalla l.r. 12/2005. La stima dei fabbisogni futuri, su un arco temporale di dieci anni, deve tenere conto dell’andamento demografico e delle trasformazioni della struttura della popolazione. Per quanto riguarda l’andamento demografico si possono ipotizzare tre scenari possibili: incremento della popolazione, decremento, stazionarietà.

Il quadro conoscitivo del DdP⁷ porterebbe ad escludere uno scenario di incremento demografico: dal 2011 a oggi la popolazione residente è passata da 5.171 abitanti⁸ a 4.938⁹, con un decremento del 4,51%; un trend determinato dal saldo naturale negativo, solo in parte compensato da quello migratorio, entrambi negativi. La tendenza locale alla decrescita demografica si inquadra peraltro in una tendenza analoga, seppure meno accentuata, registrata a livello provinciale e a quello regionale. Risulta quindi più plausibile considerare lo

⁶ In allegato 1 sono integralmente riportate del Direttive dell’a.c. per la redazione del PGT 2.0.

⁷ Documento di Piano – Relazione illustrativa, cap. 3.1.

⁸ Fonte: Tuttitalia.it su dato ISTAT.

⁹ Dato anagrafe comunale riferito al 31.12.2023.

scenario di una popolazione stazionaria o in decrescita. Applicando il trend di decrescita sopra riportato al prossimo decennio, si avrebbe una riduzione della popolazione al 31.12.2033, di 223, con un calo conseguente del fabbisogno di standard urbanistico; tuttavia, ai fini del dimensionamento del PdS, si ritiene più corretto adottare lo scenario di una popolazione stabile, e conseguentemente confermare il livello di dotazione esistente. Peraltro, l'attuazione delle previsioni del DdP e del PdR immetterebbero sul mercato abitazioni aggiornate sul piano qualitativo e delle aspettative delle famiglie, che potrebbero incrementare il saldo migratorio.

Anche dal punto di vista qualitativo non emergono particolari carenze o criticità, anche se l'articolazione dei servizi deve essere valutata in relazione alle modifiche della struttura della popolazione, che vede un progressivo invecchiamento, con il conseguente emergere di nuovi fabbisogni.

Per quanto riguarda l'istruzione, le strutture esistenti assicurano il soddisfacimento delle esigenze del ciclo formativo obbligatorio e dell'infanzia. Le tendenze demografiche sopra richiamate portano a ritenere poco probabile l'emergere dell'esigenza di nuovi spazi; sarà semmai necessario programmare interventi manutentivi e di adeguamento dell'esistente.

Il sistema delle aree di sosta risulta complessivamente adeguato alle esigenze locali, con alcune carenze e criticità nei tessuti di antica formazione o realizzati antecedentemente alla legge urbanistica regionale del 1975; si tratta peraltro degli ambiti dove più difficile è il reperimento di nuovi spazi per la sosta. Un'ulteriore criticità può determinarsi con la realizzazione della stazione TEB nell'area che ora ospita il parcheggio di via Terruzzi: si tratta infatti di un parcheggio fondamentale per soddisfare le esigenze dei vicini tessuti insediativi e, in parte, del traffico di livello sovralocale indotto dall'IISS.

Il sistema del verde pubblico appare adeguato alle esigenze locali; dal punto di vista delle occasioni di svago e di fruizione del territorio l'esigenza è semmai quella di integrare i tessuti abitativi con la grande risorsa ambientale costituita dal territorio collinare e dall'ambito fluviale tramite una rete di percorrenze ciclopeditoni.

Buona è peraltro anche la presenza di spazi per le associazioni e il volontariato.

Più articolate, infine, sono le esigenze di adeguamento delle infrastrutture per la mobilità: si conferma infatti l'attualità delle previsioni, del precedente PGT, di realizzazione di nuove infrastrutture e di adeguamenti di quelle esistenti.

3.2 LE PREVISIONI

3.2.1 IL DIMENSIONAMENTO QUANTITATIVO

Il protetto di PdS conferma i servizi esistenti, così come sostanzialmente conferma le previsioni di progetto del PdS 2012. Come si evince dall'allegato 1 alle NTA del PdS, il PdS prevede una dotazione di aree a standard urbanistico di livello comunale pari mq 155.291, così ripartiti:

	esistente (mq)	progetto (mq)	totale (mq)
C- Servizi di interesse comune	55.610,84	9.855,58	65.466,42
P - Parcheggi	20.882,49	3.070,26	23.952,75
V - Verde	37.203,07	28.668,97	65.872,04
totale	113.696,40	41.594,81	155.291,21

La dotazione pro capite, ipotizzando una popolazione sostanzialmente stabile a circa 4.940 abitanti (per le ragioni illustrate al cap. 3.1, risulta pari a mq 155.291 / 4.940 mq per abitante = mq 31,44 per abitante; una dotazione ampiamente superiore al minimo di legge. Considerando infatti la dotazione minima di 18 mq/abitante, la popolazione insediabile sulla base del solo standard esistente risulta pari a 6.316 abitanti; la popolazione insediabile tenuto conto dell'attuazione dello standard di progetto risulterebbe di 8.627 abitanti.

Il PGT prevede una potenzialità edificatoria massima di 494 abitanti teorici, sostanzialmente in conseguenza della conferma delle previsioni del primo PGT, ampiamente al di sotto dell'incremento insediabile in base alle previsioni del PdS; si deve inoltre tenere conto che per i piani attuativi del PdR vige l'obbligo di reperimento degli standard all'interno della superficie territoriale assoggettata a piano attuativo, superficie non computata nella presente verifica di soddisfacimento dello standard urbanistico. Sulla base dell'incremento teorico di abitanti previsto dal piano, la dotazione pro capite di standard urbanistico risulta di 28,58 mq.

Naturalmente, il mero dato quantitativo aggregato può in realtà celare sovradimensionamenti in alcune categorie di standard e carenze in altri. Nella tabella seguente viene riportata la ripartizione pro capite delle diverse categorie di standard:

	esistente (mq)	(mq/ab. teor.)	progetto (mq)	totale (mq)	(mq/ab. teor.)
C- Servizi di int. comune	55.610,84	11,26	9.855,58	65.477,68	12,05
P - Parcheggi	20.882,49	4,23	3.070,26	23.956,98	4,41
V - Verde	37.203,07	7,53	28.668,97	65.879,57	12,12
totale	113.696,40	23,02	41.594,81	155.314,23	28,58

Una ripartizione sostanzialmente equilibrata, che vede nell'incremento del verde la previsione di attuazione del parco territoriale lungo il fiume Serio.

All'interno della categoria "aree per servizi di interesse collettivo" è inclusa anche l'istruzione, per una superficie pari a mq 17.337 (pari a 3,51 mq per abitante¹⁰), al netto della superficie occupata dall'ISS "Valle Seriana", standard di livello sovracomunale.

Per quanto riguarda le aree a parcheggio, il piano prevede un meccanismo di incremento della dotazione minima di 4,41 ma/ab, attraverso il ricorso al concetto di "Carico urbanistico primario"; una quota di posti auto pertinenziali liberamente accessibili da spazio pubblico, aggiuntiva rispetto a quanto dovuto in base alla L. 122/1989, dimensionata in base alla destinazione d'uso e alla quantità di utenza o unità immobiliari previste. Il Carico urbanistico primario individua la dotazione di spazi per la sosta volti a soddisfare le specifiche esigenze di determinate attività o insediamenti, ma che possono avere una ripercussione sulla funzionalità del sistema viario; a differenza delle dotazioni di interesse generale (standard urbanistico) — necessarie a soddisfare le esigenze di sosta che si generano all'interno di un tessuto urbano in relazione all'insieme delle attività insediate e alle loro relazioni, ossia ai livelli di traffico generati dalla struttura urbana nel suo complesso —, con "carico urbanistico primario" si individuano le aree necessarie a soddisfare esigenze locali e particolari, in mancanza dei quali tali spazi non sarebbero necessari (ad esempio parcheggi aggiuntivi in un insediamento residenziale, oltre a quelli pertinenziali, soddisfare alle esigenze derivanti dalla presenza stessa delle abitazioni, quali fornitori, visitatori ecc.). Attraverso il ricorso al concetto di carico urbanistico primario si persegue pertanto la realizzazione di posti auto, anche di piccola entità, diffusi nel tessuto insediativo, integrativi dei veri e propri parcheggi pubblici.

¹⁰ In base a quanto previsto dal D.M. 1444/68 la quantità complessiva di standard urbanistico va di norma ripartita nel seguente modo:

- a) mq 4,50 di aree per l'istruzione: asili nido, scuole materne e scuole d'obbligo;
- b) mq 2,00 di aree per attrezzature di interesse comune: religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi, ed altre;
- c) mq 9,00 di aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti con l'esclusione di fasce verdi lungo le strade;
- d) mq 2,50 di aree per parcheggi.

Come si vede i valori sono ampiamente rispettati, con l'eccezione delle dotazioni per l'istruzione, il cui valore risulta inferiore, anche se di poco, al valore di mq 4,5 previsto dal D.M. 1444/68. Tuttavia, le strutture esistenti risultano adeguate, dimensionalmente, alle esigenze della popolazione studentesca locale (stazionaria, nel migliore dei casi, a differenza di quanto risultava nel periodo in cui il D.M. 1444/68 veniva approvato, dove si registrava una popolazione in forte crescita); risulterebbe pertanto inutile vincolare nuove aree per strutture scolastiche, quando invece l'investimento di risorse pubbliche dovrebbe essere rivolto alla manutenzione e al rinnovamento di quelle esistenti.

Gli standard di livello sovracomunale (Ospedale Briolini, IISS “Valle Seriana” e RSA San Giuseppe), hanno una superficie territoriale complessiva di mq 26.367.

3.2.2 GLI INTERVENTI PREVISTI

Constata la sostanziale adeguatezza della dotazione di servizi pubblici, e la coerenza delle previsioni di progetto del precedente PGT con i nuovi obiettivi, il PGT 2.0 conferma il quadro degli interventi già consolidato, integrandolo puntualmente.

3.2.2.1 Area della stazione TEB

L’attuazione del progetto della tramvia TEB comporterà la realizzazione della stazione, nel comune di Gazzaniga, nell’area che attualmente ospita il parcheggio di via Terruzzi. Come sopra ricordato, si tratta di un parcheggio irrinunciabile per soddisfare le esigenze di sosta del centro abitato. Quest’area è individuata anche dal progetto del DdP fra le aree strategiche per attuare politiche di riqualificazione dell’immagine urbana e di rivitalizzazione. La realizzazione della nuova stazione dovrà pertanto salvaguardare la dotazione di parcheggi esistente (e possibilmente incrementarla, anche con interventi su più piani) e divenire occasione di ridisegno dello spazio pubblico (anche con interventi di piantumazione).

3.2.2.2 Percorsi ciclopeditoni

La conformazione morfologica del territorio di Gazzaniga e la struttura dei tessuti insediativi rendono particolarmente difficile l’attuazione di interventi per la mobilità dolce, soprattutto in sede protetta. Il progetto di piano cerca di “cucire” i pochi tratti esistenti attraverso nuovi tracciati per formare una rete continua in grado di collegare la parte sud con la parte nord del centro abitato (attesta sulla nuova stazione TEB), passando lungo il fiume. Si tratta di tracciati in prevalenza in sede promiscua, individuati lungo le strade a minore intensità di traffico; l’attuazione di queste previsioni si basa necessariamente su un piano del traffico che individui le condizioni per alleggerire il più possibile la presenza del traffico veicolare (ad esempio attraverso l’istituzione di sensi unici) per liberare spazio per la mobilità dolce.

3.2.2.3 Infrastrutture per la mobilità

Come illustrato al cap. 3.1 restano confermate le esigenze di adeguamento della rete viaria emerse già in fase di redazione del PGT 2012. La revisione 2.0 conferma quindi tali previsioni non ancora attuate e le integra con la previsione di nuovi interventi di allargamento della strada di attraversamento della frazione Masserini:

- strada di collegamento tra via Bordogni e via Pascoli;
- strada di collegamento tra Piazza S. Mauro e via Europa;
- strada di collegamento tra via Europa e la S.P. 41;
- strada di collegamento tra via Europa e via Masserini;
- strada di collegamento tra via Angeletti (loc. Masserini) e la località Mozzo e di conseguenza la località San Fermo a Fiorano al Serio;
- strada di collegamento tra via Don Bossetti e via Leone XIII;
- strada di collegamento tra via Don Bossetti e via Catabione;
- strada di collegamento tra via Don Sturzo e via Dossello;
- allargamento della strada di attraversamento della frazione Masserini.
- Allargamento del primo tratto della via Monte Misma.

Il progetto di PdS conferma anche la salvaguardia del sedime dell’antica ferrovia della Valle, da destinare alla realizzazione della nuova linea tramviaria TEB. Il progetto di prefattibilità del prolungamento TEB a Vertova prevede, nel tratto di Gazzaniga, anche soluzioni alternative al tracciato dell’antica ferrovia; lo stesso PTCP prevede un tracciato che lambisce il fiume. Pur nell’incertezza di quale sarà la soluzione infine adottata, si ritiene comunque strategico salvaguardare il sedime esistente: anche qualora venisse scelto un tracciato

alternativo per il prolungamento della TEB, il vecchio sedime potrebbe diventare un importante asse di attraversamento ciclo-pedonale del centro abitato di Gazzaniga, con notevoli potenzialità sul piano della riqualificazione urbana.

3.2.2.4 Rete ecologica e rete verde

Il progetto di rete ecologica è costituito da quelle porzioni di territorio, sia interno che, naturalmente, esterno al tessuto urbano consolidato, articolato in molteplici ambienti capaci nell'insieme di esprimere significative valenze ecologiche. Il territorio di Gazzaniga vede, come gran parte dei comuni della media e bassa Valle Seriana, una cesura fra l'ambiente collinare-montano e quello del fiume: due ambienti non più comunicanti (almeno per buona parte della fauna), con potenzialità e criticità molto diverse. In ambito collinare e montano, territorio di grande valenza ecologica, gli obiettivi sono sostanzialmente la tutela dello stato di fatto, soprattutto dei prati, elementi essenziali per la biodiversità messi a rischio dall'avanzare del bosco. In ambito fluviale, per contro, si impone la necessità di attuare progetti di riqualificazione e riconnessione delle poche aree libere rimaste affinché anche questo territorio possa esprimere le residue potenzialità ecologiche, comunque rilevanti nell'equilibrio generale del territorio della Valle.

Sul progetto di rete ecologica si fonda il progetto di "rete verde": oltre alla valenza ecologica, gli ambiti della REC esprimono significative valenze paesaggistiche e fruibili, che vengono valorizzate grazie alla rete dei sentieri e alle percorrenze ciclo-pedonali, integrando la dimensione urbana con quella territoriale.

4 CONSIDERAZIONI SULLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA DEL PIANO

Il Pds non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture necessarie a soddisfare esigenze presenti oggi sul territorio. Gli standard di progetto sono riconducibili infatti a:

- Servizi di interesse comune: spazi per ampliamento del cimitero; altri servizi di interesse comune, da definire, ad est della casa di riposo. Spazi, questi ultimi, che potrebbero essere destinati al trasferimento della scuola media di via Europa, in modo da accorpate in un unico plesso gli istituti di istruzione del ciclo dell'obbligo. Una previsione, quindi, finalizzata a migliorare l'organizzazione dei servizi esistenti, piuttosto che a soddisfare nuovi fabbisogni;
- Parcheggi: circa mq 3.070 distribuiti in piccole aree nel territorio comunale;
- Verde pubblico, riconducibile in prevalenza al parco territoriale lungo il fiume Serio; un parco, quindi, a bassissimo livello di infrastrutturazione in ragione delle finalità prettamente ambientali.

Accanto ai servizi qualificabili come standard urbanistico il PdS prevede la realizzazione di alcune infrastrutture:

- Infrastrutture viarie, per una superficie complessiva di mq 33.946,86; di questi, mq 20.686,21 sono riconducibili alle nuove strade; mq 13.260,65 ai piccoli adeguamenti della rete esistente;
- Infrastrutture per la mobilità su ferro, per una superficie di mq 11.505,39. Si tratta, in questo caso, di una previsione che non grava sul bilancio comunale, essendo un'opera di interesse provinciale, così come l'intervento di riconfigurazione dell'area della stazione;
- Nuovi percorsi ciclopeditoni: sono previsti circa m 1.475 di nuovi percorsi, di cui 940 m in sede propria e m 533 in sede promiscua, su sedime stradale esistente.

Una possibile stima dei costi di attuazione delle previsioni del PdS può essere fatta su base parametrica; si tratta di un criterio che offre un mero dato orientativo, sul lungo periodo anche scarsamente attendibile. Peraltro, è un criterio che non può applicarsi proprio per gli interventi economicamente più rilevanti, come le nuove infrastrutture per la mobilità, in ragione delle specificità fisiche di un territorio morfologicamente complesso come quello di Gazzaniga.

Per l'insieme delle ragioni sopra sintetizzate, appare più opportuno segnalare gli elementi presenti nella normativa del PdS volti a creare le condizioni e facilitare il reperimento delle risorse per l'attuazione delle previsioni di PdS.

Innanzitutto il PdS prevede l'applicazione dell'istituto della compensazione. Il Pds riconosce a tutte le aree destinate dall'attuazione di dotazioni territoriali un indice edificatorio prevedendo la commerciabilità e/o la realizzazione di tali diritti in specifiche collocazioni:

- Terreni edificabili all'interno dell'area di trasformazione (di proprietà pubblica);
- Aree edificabili previste dal piano delle regole.

I diritti edificatori sono liberamente commerciabili, secondo la disciplina generale di cui al DdP.

5 ALLEGATO 1

LE POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE ATTREZZATURE PUBBLICHE

Estratto da "Direttive dell'a.c. per la redazione del PGT 2.0

3.1 - Le politiche per la mobilità.

3.1.1 Premessa

- Lo sviluppo urbanistico di Gazzaniga si è articolato lungo le direttrici stradali che via via si sono formate e stratificate, partendo da nord e scendendo verso il fiume Serio. Dapprima la via Briolini (detta "Ela") che rappresentava la *strada Regia della Valle Seriana*, poi la via Manzoni, poi la strada Provinciale (oggi via Cesare Battisti) ed infine la nuova strada provinciale n. 35.
- Quella in precedenza rappresentata costituisce la conurbazione principale, alla quale si aggiunge poi quella delle località e frazioni poste verso nord e collegate dalla Strada Provinciale n. 41, che collega Gazzaniga con la località Masserini, la frazione Orezzo e la località Platz, per poi proseguire in territorio comunale di Aviatico.
- Le strade a progetto previste nel vigente PGT sono:
 - Strada di collegamento tra via Bordogni e via Pascoli;
 - Strada di collegamento tra Piazza S. Mauro e via Europa;
 - strada di collegamento tra via Europa e la S.P. 41;
 - strada di collegamento tra via Europa e via Masserini;
 - strada di collegamento tra via Angeletti (loc. Masserini) e la località Mozzo e di conseguenza la località S. Fermo a Fiorano al Serio;
 - strada di collegamento tra via Don Bossetti e via Leone XIII;
 - strada di collegamento tra via Don Bossetti e via Catabione;
 - Strada di collegamento tra via Catabione e via Don Sturzo;
 - Strada di collegamento tra via Don Sturzo e via Dossello;
 - Strada di collegamento per la località Dossello;

3.1.1 Obiettivi.

- Confermare il sistema stradale previsto nel vigente Piano di Governo del Territorio con le addizioni e le modifiche necessarie per renderlo sostenibile sia sotto il profilo ambientale che economico.
- L'obiettivo è quello di razionalizzare i flussi veicolari con benefici sulla qualità ambientale complessiva del territorio e sul sistema della viabilità locale.
- Definizione di un piano della viabilità che definisca i limiti delle strade oggetto di regolamentazione ai sensi del codice della strada e della loro manutenzione e le restanti strade da qualificare a viabilità agrosilvopastorale o strade pubbliche pedonali, con eventuale carrabilità privata convenzionata.

3.1.2 Strategie di sviluppo.

- Le strade che potrebbero essere confermate con relativo grado di priorità sono:
 - Livello di priorità 1
 - Strada di collegamento tra Piazza S. Mauro e via Europa;
 - strada di collegamento tra via Europa e la S.P. 41;
 - strada di collegamento tra via Europa e via Masserini;
 - Strada di collegamento per la località Dossello;
 - Livello di priorità 2
 - Strada di collegamento tra via Bordogni e via Pascoli;
 - strada di collegamento tra via Angeletti (loc. Masserini) e la località Mozzo e di conseguenza la località S. Fermo a Fiorano al Serio;
 - strada di collegamento tra via Don Bossetti e via Leone XIII;
 - strada di collegamento tra via Don Bossetti e via Catabione;
 - Strada di collegamento tra via catabione e via Don sturzo;
 - Strada di collegamento tra via Don Sturzo e via Dossello;

3.2 - Le politiche per i parcheggi pubblici.

3.2.1 Premessa

- La carenza di parcheggi pubblici è uno dei principali problemi, a cui l'urbanistica deve trovare rimedio, soprattutto nelle aree di antica formazione o realizzate antecedentemente alla legge urbanistica

regionale del 1975. La causa della carenza dei parcheggi pubblici in tali aree è facilmente riconducibile e attribuibile al momento storico in cui sono stati realizzati i complessi edilizi, infatti mentre all'epoca di realizzazione del centro storico le auto non potevano nemmeno essere ipotizzate, negli anni successivi al dopoguerra mai si sarebbe pensato ad una diffusione tanto consistente delle automobili.

- Oltre alle motivazioni storiche vanno aggiunte le “aggravanti urbanistiche” dovute alla presenza di strutture altamente ricettive che incidono in modo significativo sulla carenza di aree a standard a parcheggio. Tali aggravanti spesso non sono solo di natura locale, quali il municipio, la biblioteca, i parchi,... ma anche di natura sovra locale, quali l'ospedale, il distretto sanitario, le scuole superiori,...

3.2.2 Obiettivo.

- Creare un sistema di parcheggi pubblici satellite agli ambiti privi di aree a standard o con presenza di aggravanti urbanistiche.

3.2.3 Strategie di sviluppo.

- Approfondire il sistema dei parcheggi pubblici nel caso in cui dovesse concretizzarsi il progetto della metro-ferro-tramvia, venendo in questo caso a mancare una consistente superficie oggi destinata a parcheggi, oggi da sola in grado di sostenere il grosso carico determinato dalle scuole superiori e dalla carenza di parcheggi in centro storico;
- Identificazione delle aree ancora sgombre da edificazione e con caratteristiche morfologico strutturali adeguate, limitrofe ai centri storici e ai quartieri intensamente edificati, per la localizzazione di aree a parcheggio satellite;
- Proporre uno studio di diradamento urbano sui centri storici al fine di migliorare la qualità ambientale e recuperare spazi a parcheggio;
- Attivazione di edilizia negoziata o project financing per la realizzazione delle infrastrutture necessarie alla realizzazione dei parcheggi (parcheggio Ospedale Briolini);
- Definizione di una metodologia per il calcolo delle quantità di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale, che tenga conto dei reali pesi insediativi e delle aggravanti urbanistiche esistenti.

3.3 - Le politiche per una mobilità alternativa

3.3.1 Premessa.

- Visto il crescente traffico veicolare e le problematiche ad esso connesse e visto l'importante progetto di realizzazione della tramvia delle valli, è necessario che le amministrazioni comunali si attivino concretamente per fare in modo che il trasporto su ferro diventi una realtà praticabile e non solo teorica.
- Per far ciò è necessario sviluppare un sistema di mobilità e sosta, affiancata da una politica di agevolazione tariffaria, in grado di incentivare lo spostamento con mezzi pubblici su rotaia e/o in bicicletta.

3.3.2 Obiettivo

- Prevedere le infrastrutture necessarie per garantire l'utilizzo della futura metropolitana leggera per gli spostamenti nella valle.

3.3.3 Strategie di sviluppo.

- Creare un sistema di parcheggi pubblici satellite alla fermata della metropolitana leggera;
- Creare un sistema di viabilità ciclabile e pedonale protetta che permetta di raggiungere la fermata della metropolitana leggera;
- Creare un sistema di trasporto pubblico su gomma che connetta la fermata della metropolitana leggera con le aree maggiormente delocalizzate;
- Individuare fasce di rispetto ferroviarie che consentano di preservare i sedimi e consentire la realizzazione di adeguate barriere acustiche;

3.4 - Le politiche per il verde pubblico.

3.4.1 Premessa

- Dalla fotografia offerta dal Piano dei Servizi le aree a verde pubblico individuate nel PGT vigente sono 28 per un totale di 41.812 mq. di cui 6 di progetto per un totale di 9.552,00 mq. e di cui 3.965 mq. non di proprietà comunale.

3.4.1 Obiettivo.

- Individuare per ogni frazione e località uno spazio di verde pubblico attrezzato, con una rete pedonale e ciclabile di connessione tra i vari spazi, evitando la creazione di spazi frazionati difficilmente gestibili e godibili dalla cittadinanza.

3.4.2 Strategie di sviluppo.

- Confermare il verde pubblico attrezzato esistente in ogni frazione o località.
- Prevedere un nuovo parco sulle sponde del fiume Serio in località "Rosta"
- Riorganizzare il parco pubblico in adiacenza alla biblioteca comunale
- Realizzare un sistema di mobilità pedonale e ciclabile di connessione tra i vari spazi a verde pubblico attrezzato;
- Attivazione di edilizia negoziata per la realizzazione delle infrastrutture necessarie alla realizzazione del verde pubblico;

3.5 - Le politiche per l'istruzione.**3.5.1 Premessa**

- La popolazione scolastica negli ultimi anni è in continuo decremento con una forte incidenza anche sulla progettazione e programmazione dei servizi scolastici. Tale difficoltà si aggiunge alla necessità di ammodernare le infrastrutture dal punto di vista antisismico e di performance energetica e quindi di programmare gli interventi e la spesa pubblica sulle infrastrutture. A ciò, dal 2020, si è aggiunta la pandemia da COVID-19 che ha cambiato e cambierà nel futuro il sistema di utilizzo degli spazi favorendo il distanziamento, con una maggiore quantità di spazio da assegnare ad ogni studente. Da considerare inoltre la sempre crescente necessità di spazi per l'assistenza educativa scolastica e per laboratori.
- Il Comune di Gazzaniga è attualmente dotato di due scuole: la primaria di via Dante e la secondaria di primo grado di via Europa che accoglie al piano terra anche una sezione di scuola per l'infanzia (26 iscritti nel 2020), due edifici che ad oggi sono sufficientemente dimensionati per accogliere la popolazione scolastica. Sul territorio è presente anche la scuola per l'infanzia paritaria fondazione Decio e Felice Briolini che nell'anno scolastico passato ha accolto 103 bambini (di cui 16 tra i 14/36 mesi).
- Si riporta di seguito l'andamento della popolazione scolastica della scuola primaria e secondaria di primo grado degli ultimi dieci anni:

- 2011	- 2012	- 2013	- 2014	- 2015	- 2016	- 2017	- 2018	- 2019	- 2020
- 352	- 343	- 332	- 311	- 309	- 293	- 290	- 305	- 289	- 279

- Il comune di Gazzaniga accoglie inoltre l'Istituto Superiore Valle Seriana che negli ultimi anni ha conosciuto un forte aumento di iscrizione con tutte le ricadute conseguenti sulla programmazione ed organizzazione dei servizi pubblici cittadini.
- L'andamento delle iscrizioni degli ultimi dieci anni è il seguente:

- 2011	- 2012	- 2013	- 2014	- 2015	- 2016	- 2017	- 2018	- 2019	- 2020
- 714	- 872	- 1080	- 1225	- 1289	- 1338	- 1350	- 1368	- 1355	- 1321

3.5.2 Obiettivo.

- Immaginando che ci possa essere una stabilizzazione delle nascite e quindi poter progettare il futuro delle scuole è necessario redigere un piano dell'utilizzo, sviluppo e ammodernamento delle strutture scolastiche esistenti in funzione della proiezione della popolazione scolastica.

3.5.3 Strategie di sviluppo.

- Strutturare un'analitica proiezione della popolazione scolastica;
- Sviluppare il modello spaziale delle scuole Infanzia, primaria e secondaria di primo grado ai fini della verifica del dimensionamento;
- Programmare gli interventi necessari ed eventuali necessità di ampliamento o trasloco.

3.6 - Le politiche per la cultura**3.6.1 Premessa**

- Il comune di Gazzaniga è dotato di una biblioteca con auditorium e di un edificio (ex scuole di Orezza) destinato alla sede della *Pro Loco* cittadina con grandi potenzialità e di una scuola di musica molto rinomata e conosciuta nei locali posti al piano seminterrato della scuola primaria. Questi sono i principali servizi culturali che sono a disposizione sul territorio. E' in fase di progettazione la ristrutturazione dell'ex casa del Fascio in via Dante, un edificio che consentirà di realizzare un nuovo spazio polivalente da destinare a convegni mostre e eventi di aggregazione, un luogo che, per la sua eleganza, ha le potenzialità per diventare punto di riferimento della cultura cittadina.

3.6.2 Obiettivo.

- Mantenimento delle strutture esistenti e realizzazione di spazi, anche a gestione privata, per la promozione dell'arte e dello spettacolo sul territorio.
- Promozione delle tradizioni e cultura locale, anche mediante l'individuazione in cartografia del PGT della toponomastica in dialetto dei luoghi della storia e delle abitudini locali.

3.6.3 Strategie di sviluppo.

- Intervento sul fabbricato ex casa del Fascio.
- Intervento su ex scuole Orezza per l'individuazione di spazi destinati alla promozione della cultura e dell'aggregazione, anche attraverso politiche di edilizia negoziata.
- Studio di settore da realizzarsi mediante commissione comunale per il recupero della toponomastica in dialetto dei luoghi della storia e delle abitudini locali.

3.7 - Le politiche per l'edilizia residenziale pubblica

3.7.1 Premessa

- Il comune di Gazzaniga è proprietario di 19 unità immobiliari destinate ad edilizia residenziale pubblica un dato nella media dei comuni limitrofi.
- Per quanto concerne l'attivazione di edilizia agevolata, sovvenzionata o convenzionata, non si ritiene che l'attuale assetto territoriale permetta di pensare ad interventi con tale destinazione, fatto salvo il principio che qualora ve ne fosse la necessità le procedure sono sempre attivabili attraverso strumenti attuativi specifici.

3.7.2 Obiettivo.

- Promozione di edilizia residenziale pubblica secondo le indicazioni e gli ordini di priorità definiti per l'edilizia residenziale libera.

3.7.3 Strategie di sviluppo

- integrazione tra politiche di edilizia residenziale pubblica e politiche di recupero e riqualificazione dei centri storici, al fine di salvaguardare il degrado fisico e sociale di un ambito urbanistico di fondamentale importanza per la conservazione dell'identità locale.
- Piano di ammodernamento e adeguamento dell'edilizia residenziale pubblica esistente.

3.8 - Le politiche sociosanitarie

3.8.1 Premessa

- La pandemia ha messo in evidenza la necessità di riorganizzare completamente il sistema sociosanitario territoriale e proprio per tale ragione sono in atto i lavori in regione Lombardia per la riforma della legge regionale. In assenza di indicazioni giuridiche al riguardo non è dato conoscere la nuova architettura dei servizi sociosanitari che saranno sviluppati sul territorio, come non si conoscono gli ambiti in cui il territorio sarà suddiviso.
- Ciononostante Gazzaniga è da sempre centro di riferimento per servizi sociosanitari importanti di livello locale e sovrallocale e pertanto è plausibile che la riforma interesserà anche le strutture attualmente presenti sul territorio con particolare riferimento all'ex ospedale ed al distretto sanitario entrambi siti in via Manzoni.

3.8.1 Obiettivo.

- Riorganizzazione dei servizi sociosanitari da offrire a livello locale.

3.8.2 Strategie di sviluppo.

- Le strategie determinate per raggiungere l'obiettivo prevedono la partecipazione attiva ai lavori a livello regionale, provinciale e di ambito al fine di contribuire alla migliore organizzazione del sistema. A livello pianificatorio il piano dovrà consentire azioni urbanistiche ed edilizie reattive per consentire di cogliere le opportunità che le scelte sovrallocali dovessero offrire.
- Necessario anche pianificare la realizzazione del sistema della mobilità e della sosta.

3.9 - Le politiche per lo sport

3.9.1 Premessa

- Il comune di Gazzaniga è dotato di un centro sportivo comunale in via caduti di Superga e di un campo di calcio presso la frazione Orezza. Oltre a tali spazi comunali è presente il campo da calcio parrocchiale presso l'oratorio Sacro Cuore sito in via C. Battisti.

- Sono presenti anche infrastrutture coperte, quali la palestra dell'ISS, la palestra delle scuole medie e la palestra delle scuole primarie, che vengono utilizzate per attività extrascolastiche e che offrono un ottimo servizio alle associazioni sportive comunali.

3.9.2 Obiettivo.

- Potenziamento delle strutture sportive esistenti

3.9.3 Strategie di sviluppo.

- Interventi di potenziamento della struttura sportiva di via caduti di Superga;
- Realizzazione di spogliatoi presso il campo sportivo di Orezza;
- Realizzazione di piccolo centro sportivo in località Masserini.