

PIANO ATTUATIVO IN AREA NORMATIVA ATCR/PA03 VIA RISOGIMENTO – APPROVAZIONE

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

Grazie signor presidente, buonasera a tutti i presenti e anche a chi ci segue da casa, prima di iniziare a trattare il punto all'ordine del giorno, signor Presidente, chiedo che venga messa in votazione la possibilità di far partecipare a questo consiglio anche l'architetto Laura Colombo, nostro capufficio tecnico, che questa sera per l'occasione ha portato anche delle slide che presenterà a beneficio di chi ci sta seguendo e dei presenti quindi, chiedo che venga messa in votazione la possibilità di partecipare anche all'architetto Colombo, grazie.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie signor sindaco, dunque a norma dell'articolo 18 del regolamento chiedo quanti dei consiglieri presenti siano favorevoli all'ingresso del consiglio dell'architetto Colombo, favorevoli dodici, prego architetto. Concedo nuovamente la parola al sindaco dottor Napoli per l'espletamento della sua relazione, prego.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

Solitamente in questi casi che cosa si dice? "matrimonio bagnato, matrimonio fortunato", speriamo che sia un buon matrimonio quello tra Fino Mornasco e l'Esselunga, visto l'acqua che stiamo prendendo. Allora questa sera portiamo in approvazione, (aspettiamo un attimo, proviamo sì, prova, va meglio), dicevo questa sera portiamo in approvazione il cosiddetto piano Esselunga, il piano sul quale abbiamo lavorato sin dal 2011 con l'approvazione della variante al piano del governo del territorio, che ha subito una prima bocciatura di regione Lombardia per quel che riguarda la prima procedura dell'esclusione della DIA, oramai 3 anni fa e che è ripassato in regione Lombardia quest'anno per l'approvazione e ha avuto l'avvallo della valutazione di impatto ambientale, non senza prescrizioni, che dopo vedremo.

Come amministrazione abbiamo sempre cavalcato questo progetto perché, nella ristrettezza economica di questi anni, crediamo che questo progetto sia una delle soluzioni che permette a Fino Mornasco di rifare la viabilità del paese, non solo per quel che concerne il lotto 1 e il lotto 2 di Esselunga, che poi vedremo, nella fattispecie la realizzazione dell'uscita autostradale, tutto l'asse di Via Risorgimento e il sottopasso ferroviario, ma anche il poter avere quelle risorse che consentiranno all'amministrazione di poter intervenire nella cosiddetta FINOVIA, quindi per noi Esselunga rappresenta tutto questo. Rappresenta un'opportunità per riqualificare il nostro paese, per altro intervenendo in una zona industriale già edificata, lo ricordo, perché mi sembra importante dirlo, è un'area di dodicimila metri quadri che è già edificata e che verrà recuperata e verrà trasformata in un'area commerciale.

Oltretutto è un intervento significativo anche dal punto di vista occupazionale, in questi anni ne ho sentite dire di ogni per quel che riguarda il piano di Esselunga, è stato detto che avremo realizzato un sottopasso dei puffi, è stato detto che non esistono i posti di lavoro di Esselunga, è stato detto che non l'avremmo mai realizzata, oggi siamo qua senza toni trionfalistici, perché sappiamo che oggi non ha fine un percorso, ma inizia un percorso, per dire che crediamo ancora fermamente in questo progetto, dopodiché veglieremo affinché le opere vengano fatte nel modo migliore possibile, che vengano realizzate anche secondo la tempistica e che soprattutto vengano collaudate e messe in funzione in modo tale da poter testare anche l'efficacia e poter verificare quanto sono gli obiettivi dei progetti dell'amministrazione.

Vorrei sottolineare ancora che, per quanto riguarda l'amministrazione, il progetto Esselunga non è la priorità, la priorità è riqualificare il paese, per chi dice che Esselunga per noi rappresenta il primo e unico argomento anche politico, vorrei ricordare che quest'amministrazione ha sempre fatto quello che si è proposta di fare, a partire da un buon governo del territorio, in questi anni non abbiamo fatto interventi urbanistici che hanno dequalificato il territorio, ma pensiamo anzi di aver riqualificato in buona parte il nostro territorio, e con questo intervento, potremo ulteriormente andarlo a migliorare, perché nei comparti vicini ad Esselunga ci sono già degli operatori che hanno messo attenzione sul nostro territorio e che vorrebbero intervenire all'indomani della realizzazione della nuova viabilità.

Il castello di carta che viene a cadere con Esselunga ci dà la possibilità, non solo di guardare in modo ottimista nel prossimo futuro, ma di pensare che da qua in avanti Fino Mornasco possa avere una riqualificazione urbanistica tale da poter consentirci di realizzare anche degli interventi infrastrutturali che possono risolvere l'annosa questione del traffico a Fino Mornasco. Sappiamo bene qual è la soluzione, abbiamo studiato in questi anni, quello che riguarda la viabilità esterna, nella tangenziale, la cosiddetta riqualificazione di via Adda, sia anche l'attraversamento del paese, ricordo anche, e ringrazio per questo,

tutti gli studi che sono stati compiuti da Città Possibile negli anni scorsi riguardo la moderazione del traffico a Fino Mornasco, se oggi siamo qua a proporre un progetto di questo tipo è anche a questi professionisti che hanno lavorato allo studio di fattibilità della FINOVIA che ci hanno, mi hanno insegnato quelli che sono i principi base di moderazione del traffico, è per questo che oggi, come detto, iniziamo un nuovo percorso e contiamo di portarlo avanti con lo stesso impegno e con la stessa abnegazione che c'è stata fino ad oggi.

L'ultimo, l'ultima nota riguardano i dipendenti comunali, in particolar modo il segretario comunale, il vice segretario e l'architetto Colombo che, in questi mesi di numerose riunioni, soprattutto in Regione Lombardia, si sono dimostrati professionisti impeccabili e hanno saputo tener testa a tutti quelli che erano gli impegni e tutti quelli che erano gli adempimenti burocratici e vi assicuro che non sono stati pochi e hanno saputo oggi, portare a compimento quello che è il piano Esselunga, con l'approvazione in consiglio comunale. Mi fermo ovviamente e sono a disposizione per le domande che ci saranno sicuramente da parte dei consiglieri e chiedo che venga data la parola, signor Presidente, all'architetto Colombo, grazie.

ARCHITETTO LAURA COLOMBO – CAPUFFICIO TECNICO DEL COMUNE

Grazie signor Presidente, grazie signori Consiglieri e buonasera a tutti, come accennava il sindaco poc'anzi, questo è uno dei passaggi fondamentali per la realizzazione della grande struttura di vendita in via Risorgimento, un passaggio che consegue direttamente dall'approvazione, sempre per mano di questo organo, in consiglio comunale nel 2013 che ha definito le modalità di intervento in quel comparto, definendo appunto i contenuti di questa scheda. Il progetto si sviluppa su un'area di ventiseimila metri quadrati, aveva una possibilità di una realizzazione di 65% come da superficie territoriale, come superficie lorda di pavimento, doveva soddisfare gli standard di servizio pubblico il 200% della superficie lorda di pavimento che veniva edificata, destinazione d'uso terziaria commerciale, superficie coperta, superficie drenante e superficie di vendita i famosi cinquemila metri quadrati, di cui quattromila e cinquecento per una superficie grande alimentare e non alimentare e cinquecento massimi per negozi di vicinato e di media struttura di vendita.

Cos'è in approvazione, un progetto, un progetto che prevede all'interno dell'ambito con i parametri che deve rispettare e rispetta i parametri che abbiamo visto prima, si demolisce il complesso industriale esistente e si costruisce un nuovo edificio di undicimila seicento quaranta metri quadri, non ho focalizzato l'attenzione nella slide di prima, il limite del 65% della LSP, cioè quello che si poteva edificare erano sui diciottomila metri quadri, quindi ne vengono fatti meno e ne vengono fatti anche meno rispetto all'esistente viene demolito e viene fatto in diminuzione, la superficie di vendita sono i quattromila e cinquecento che abbiamo detto prima, e gli esercizi di vicinato e commerciali la cui massima metratura deve essere di cinquecento metri quadri sono duecento ottantasette, ci sono dei parcheggi privati e ci sono i parcheggi a standard, di cui dicevamo prima, pari alle percentuali previste dalla scheda in aggiunta a questi standard ci sono quelli privati appunto per novemila metri quadrati che è un numero molto consistente.

Tornando al PGT, la scheda di piano aveva questi indici che ho elencato e anche delle azioni che dovevano essere ottenute per l'attuazione di questo piano attuativo, quindi la modalità di attuazione doveva appunto essere quella del piano attuativo come stiamo facendo, l'accessibilità veicolare doveva essere come accesso e uscita principale dalla nuova rotatoria su via Risorgimento e con una possibilità di accesso per i mezzi di soccorso dalla via di dietro, dalla via Roma. Inoltre come azione c'era previsto che le opere infrastrutturali dovessero essere oggetto di un accordo condiviso con gli altri enti e tutto questo dovesse essere scritto e definito in una convenzione urbanistica, è quello che è successo, nel senso che c'è stato un accordo di programma sempre ad opera di questo organo, c'è stata una prima ratifica dell'accordo, del primo accordo di programma che ormai ha un anno e mezzo circa, perché è del 22 di marzo del 2016, nel quale sono state definite le due opere, il lotto 1 e il lotto 2, a corredo della edificazione di questa grande struttura di vendita.

Nel frattempo, il sindaco lo ha accennato prima, ci sono stati dei passaggi burocratici, il procedimento di valutazione ambientale si è chiuso a gennaio e il decreto di compatibilità ambientale ha dato delle prescrizioni, che poi vedremo meglio nel dettaglio e queste prescrizioni dovevano essere recepite e sono recepite e saranno anche recepite come vedremo negli atti successivi, per cui il primo passaggio dopo le prescrizioni che sono state date a gennaio dalla regione Lombardia in sede di valutazione d'impatto ambientale è stato un atto integrativo all'accordo di programma che è stato sottoscritto un anno dopo alle prescrizioni precedenti, quindi il 22 di marzo del 2017, ed è stato rettificato da questo ente con la delibera numero 12.

Parlavo appunto di opere di urbanizzazione che vengono eseguite, ci sono questi due lotti, le opere di urbanizzazione primaria, queste sono funzionali agli interventi e sono eseguite a parziale scomputo degli oneri di urbanizzazione, sono la rotatoria grossa all'uscita dell'autostrada e una serie di un sistema di rotatorie che disimpegnano la via Martelletto e la via Battisti e la via Livescia, ci sono delle opere sugli impianti semaforici esistenti, verranno messi degli impianti adattativi al flusso di traffico che garantiscono una

gestione migliore del traffico, oltre a questo il lotto 1 prevede anche un'opera in Cassina Rizzardi che naturalmente non oggetto dello scomputo degli oneri, ed è una piccola rotatoria in centro paese per togliere quel semaforo che fa la coda fino a Fino Mornasco, e poi c'è il lotto 2 che, è un'opera aggiuntiva, si fonda sulla chiusura del passaggio a livello e, quindi, prevede una viabilità importante alternativa dove c'è l'attuale sottopassaggio.

Naturalmente questo sottopassaggio deve essere modificato, deve essere ingrandito, deve essere abbassato, perché deve avere le caratteristiche che ha una strada provinciale e quindi sarà alto cinque metri sotto dove passeranno anche i mezzi pesanti, e deve avere delle pendenze e delle curvature dignitose da strada provinciale. Il conto economico, qui ho elencato dei numeri, che sono i numeri di questo piano, per dare l'idea effettiva delle cifre che sono in gioco, allora gli oneri di urbanizzazione dovuti, tabellari per questo intervento sono un milione cento diciottomila euro, di questo milione cento diciottomila euro, ottocentomila euro circa sono, ottocento cinquantamila euro circa sono di urbanizzazione primaria, il resto sono di urbanizzazione secondaria, dei primi ottocento cinquantamila euro quelli di urbanizzazione primaria se ne scomputano non tutti, una quota, settecento cinquantamila euro per la realizzazione delle opere che vi ho illustrato prima, riguardo al lotto 1, che è la rotatoria dell'autostrada e l'altro sistema di rotatorie.

Oltre a questo, il comune di Fino Mornasco incasserà circa seicentomila euro di contributo sul costo di costruzione, e questo è ancora un dato non definito nel dettaglio perché l'importo effettivo sarà dato in base al computo metrico al momento della presentazione del permesso di costruire ed è una percentuale sul computo metrico di quello che costa fare quell'edificio qua, un'altra cifra che vi devo spiegare sono questi cinquantacinquemila euro, come ben sapete nell'area in cui ci sarà il supermercato adesso c'è una specie di parcheggio che ha una servitù di uso pubblico, è un parcheggio privato con una servitù ad uso pubblico, il comune rinuncia a questa servitù di uso pubblico, che si valorizza in cinquantacinquemila euro e trasforma questo concetto nel fatto nel parcheggio privato dell'Esselunga andrebbe abbia una gestione che è regolamentata e sia a favore del pubblico, di cui magari ne parleremo dopo i dettagli di come è garantito l'utilizzo pubblico di questa struttura.

Il quadro economico di tutte le opere di urbanizzazione che comporta l'inserimento di questo, di questa grande struttura di vendita è di nove milioni quattrocento quarantuno euro, di cui due milioni di euro, due milioni quattrocento sei mila euro sono le opere di questo grosso parcheggio di cui c'è in approvazione questa sera anche il regolamento d'uso, appunto ai sensi della norma vigente, in particolare l'articolo 9 comma 10 della legge 12, questi nove milioni di euro sono composti da questi primi due milioni quattrocentomila euro, poi ci sono due milioni duecentomila euro che sono il valore del lotto 1, quindi le rotatorie, quella dell'autostrada e le altre sistema di rotatorie sulla via Livescia e Martelletto, valgono due milioni duecentomila euro, e come dicevo prima se ne scomputano settecento cinquantamila euro, e poi c'è l'opera aggiuntiva che è stata chiesta, ovvero il sottopassaggio, l'allargamento, la riqualificazione del sottopassaggio che costa quattro milioni novecentomila euro.

Le altre cifre che riguardano questo piano, sono quelle legate più all'insediamento commerciale in se, l'accordo commerciale, per il quale sono dovuti al comune di Fino Mornasco, sessantasette mila euro e poi ci sono anche delle altre cifre per i territori di area vasta, che sono i comuni contermini al comune di Fino Mornasco e poi c'è la previsione dell'assunzione di novanta addetti di cui il 50% è riservato ai residenti nel comune di Fino Mornasco e di questo 50% c'è una percentuale che è la metà, che è un altro 50% sono posti riservati a giovani, donne e a diversamente abili, è stato molto interessante in questo procedimento la parte che ha fatto regione Lombardia con il decreto di valutazione di impatto ambientale, i tecnici che ho incontrato in regione ad interfacciarsi sono stati tanti, perché ognuno aveva le sue competenze specifiche, dei tecnici molto preparati che hanno analizzato, chiesto integrazioni e incontrato in tre conferenze, hanno fatto anche un sopralluogo e hanno analizzato bene tutti gli elaborati di questo progetto.

Ho fatto una sintesi per tematiche, perché il decreto di DIA è di circa 24/25 pagine, si trova pubblicato anche su internet se volete approfondirlo, comunque ce lo abbiamo anche noi in Comune, ed è diviso per capitoli, sul capitolo dell'atmosfera, leggo proprio lo stralcio di quello che dice, perché queste tematiche sono quelle ambientali e secondo me quelle economiche sono quelle che non so, probabilmente preoccupano di più e interessano di più, quindi i tecnici di regione Lombardia hanno definito che per quanto riguarda l'atmosfera, quindi l'inquinamento atmosferico sommando il solo contributo del traffico aggiunto ai valori di fondo della centralina ARPA che per altro abbiamo sul nostro territorio, quindi sono dati proprio reali assunti di riferimento, è stato eseguito un paragone con i limiti di legge, in cui non si evidenziano le transazioni nelle situazioni di rispetto a situazioni che lo superano, quindi si rimane nella situazione in cui si è.

Per quanto riguarda il rumore, che è un altro tema molto caro, ci sarà una distribuzione differente, e comunque si rimane sotto i limiti, infatti si dice che le variazioni più significative tramite opera e post opera, ecco su questo vorrei evidenziare che abbiamo fatto una simulazione con centocinque recettori, tutti su quella zona lì, ed è molto, molto dettagliata, allora stavo dicendo, le variazioni più significative tra opera e posto opera dei livelli di rumore, in corrispondenza dei ricettori sono dovuti non al traffico, non tanto all'effetto del traffico indotta dal centro commerciale, quanto dalla deviazione del traffico per effetto della chiusura del

passaggio a livello, nel senso appunto che ci sarà una distribuzione diversa del traffico, per quanto riguarda il paesaggio invece in quell'area c'è un vincolo paesaggistico, però il funzionario di regione Lombardia, come pensate intuite bene tutti, ha appunto detto che la presenza consolidata di una struttura industriale, nel contesto esclude la sussistenza degli elementi di naturalità del corso d'acqua, che appunto il vincolo propone di tutelare, e per quanto riguarda il progetto in sé, il parcheggio e l'edificio dice che non ci sono rilievi da formulare riguardo al profilo paesaggistico, più nel dettaglio parlava anche delle essenze arboree che sono messe sul parcheggio e sono appropriate e mitigano l'impatto dal punto di vista paesaggistico.

Poi c'è il capitolo salute pubblica, nel quale si evidenzia che non ci sono emissioni significative sulle componenti ambientali coinvolte, il capitolo della mobilità, questo è stato forse quello più problematico, perché le analisi della componente della struttura regionale da questa analisi è emersa la criticità della possibilità che era prevista, ovvero di realizzare il lotto 2 successivamente all'entrata in esercizio della grande struttura di vendita, il proponente aveva proposto delle misure alternative da utilizzare nell'interregno cioè, ma regione Lombardia ha detto che queste soluzioni non erano idonee, per cui ha imposto che il lotto 1 e il lotto 2 siano entrambi in esercizio prima della grande struttura di vendita, questa è una prescrizione che abbiamo dovuto poi recepire nella modifica, nell'atto integrativo dell'accordo di programma di cui accennavo prima, e anche in questi, anche nella convezione urbanistica che abbiamo in approvazione questa sera c'è appunto previsto questo allineamento dei tempi che i tecnici di regione Lombardia hanno valutato che dovesse essere la cosa giusta.

Per quanto riguarda altri temi ambientali, sull'ambiente fluviale e sullo smaltimento delle acque meteoriche, si evidenzia quello che è notorio ovvero quello che le acque meteoriche devono essere tolte dalle reti fognarie il più possibile e smaltite il più possibile, e questo progetto infatti c'è previsto un sistema di subirrigazione dimensionato rispetto alla normativa che è stato approvato, suolo, rifiuti e materiali da scavo, la Regione Lombardia ha appunto riconosciuto che anche questo edificio si trova in un contesto, l'intervento si trova in un contesto industriale consolidato, ha previsto che vengano, ha valutato delle analisi che sono state fatte e non hanno avuto dei problemi particolari, ma giustamente è previsto il rispetto della normativa in materia di bonifica qualora si trovasse, per dire, il serbatoio interrato del gasolio, piuttosto che altre cose, e per quanto riguarda il materiale da scavo, deve rispettare tutte queste cose, ma non ci sono particolari criticità, altrettanto non ci sono altre criticità nei temi agricoltura, biodiversità e acque sotterranee che sono dei temi standard che vengono trattati, che però in questo progetto non hanno particolare rilevanza.

Il decreto di DIA infatti si conclude con questa formulazione che è una pronuncia di compatibilità ambientale positiva in merito al progetto, a condizione che sono ottemperate alcune prescrizioni da recepirsi espressamente nei successivi atti approvativi ed abilitativi queste prescrizioni, la principale sono l'apertura del supermercato dopo l'entrata in esercizio del lotto 1 e 2, quindi entrambi, la chiusura del passaggio a livello assolutamente, l'approfondimento progettuale e poi con alcuni temi della Provincia quale la possibilità di ampliare la corsia di svolta a destra nella via Garibaldi verso la via Risorgimento, e la disposizione degli stalli sulla via Marco Polo anziché in linea come erano previsti in questo progetto in una prima fase a lisca di pesce.

Le prescrizioni sono anche altre di carattere minori, io ho messo quelle che mi sembravano più significative alcune rilevano al monitoraggio del cantiere, degli aspetti ambientali durante il cantiere, e come appunto previsto dal decreto di DIA, alcune prescrizioni sono già incluse all'interno di questo progetto in approvazione questa sera, per altre c'è il rimando successivo, perché come prevede appunto, cioè il dovere di recepirlo con i titoli abilitativi, sono atti che verranno fatti con passaggi successivi secondo la legge, cioè prima del permesso di costruire ci saranno poi le approvazioni. Ho finito, se c'è qualche domanda poi, grazie mille.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie a lei architetto per l'intervento esaustivo come sempre, ci sono interventi in merito e domande, prego consigliere Pecorelli.

SIG. LUIGI PECORELLI – CONSIGLIERE

Più che, buonasera a tutti, più che un intervento io volevo chiedere all'architetto Colombo se si può entrare più nel dettaglio di soluzioni tecniche, che sono state anche oggetto di VIA, del decreto VIA, cioè mi interessa capire, un attimo, la soluzione adottata per quanto riguarda lo svincolo che dalla via Garibaldi va verso la via Risorgimento, con quella prescrizione che fa parte integrante del decreto, cioè, se ci fa vedere, se lei ha ovviamente queste slide, per capire un attimino come è stato affrontato questo discorso.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie consigliere Pecorelli, ci sono ulteriori interventi, ulteriori domande, prego architetto.

ARCHITETTO LAURA COLOMBO – CAPUFFICIO TECNICO DEL COMUNE

No, come accennavo poc'anzi il dettaglio esecutivo, e di come verrà fatto quest'allargamento, non è ancora agli atti, non è ancora disponibile perché avverrà in una fase successiva che è quella del titolo abilitativo, comunque si tratterà di un modesto ampliamento della strada a svantaggio della piazza della Tessitura, veramente per pochi metri, da quello che stiamo cercando di definire insieme alla Provincia, perché queste prescrizioni sono da concertare con la Provincia, ho avuto dei primi incontri con il dirigente, non siamo ancora arrivati ad una soluzione definitiva.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie architetto, ulteriori interventi, prego consigliere Pecorelli.

SIG. LUIGI PECORELLI – CONSIGLIERE

Sì, questa sera è un tema, è un progetto importante e, quindi, di conseguenza credo che ci sia modo di discutere ampiamente di questo progetto, no, come all'inizio era stato detto appunto che si presentavano delle slide in merito al progetto credevo che noi questa sera andassimo ad approvare un progetto, è l'ultimo passaggio in consiglio comunale, poi è vero ci saranno i titoli abilitativi, il permesso di costruire, la SCIA, quello che è, dal punto di vista della documentazione che i tecnici presenteranno, il tecnico proponente, però aspettavo, visto anche il pubblico, mi aspettavo una serie di slide con dei dettagli o delle soluzioni più, come dire, che ci potessero permettere di analizzare in generale il progetto, così non è, ne prendo atto.

Io partirei, con questo mio primo intervento, partirei dalla fase di adozione, e cioè circa un anno fa più o meno, il progetto che fu portato è simile a quello di oggi dal punto di vista grafico, e in quella sede io feci delle proposte, soprattutto in merito al discorso del passaggio ciclopedonale che ritenevo fondamentale per un discorso di interesse generale e di permettere una fruibilità sia dal punto di vista di collegamento che anche di, sì, di persone soggetti portatori di disabilità ecc. ecc., quindi, un collegamento nord, scusate, est/ovest del nostro comune. All'epoca il Sindaco mi disse che la proposta l'avevano comunque, questa mia proposta l'avevano vagliata o comunque era nell'idea anche della maggioranza ma per questioni di costi non venne presa in considerazione.

Io ritengo invece alla luce di quello che oggi andiamo ad approvare con dei costi che si aggirano intorno ai nove milioni e mezzo, quattro/cinquecentomila euro da spendere per rendere questa fluidità dal punto di vista ciclopedonale più funzionale, credo che al proponente non sarebbe cambiato nulla, non sarebbe cambiato nulla perché ritengo che questi, se la grande struttura di vendita, chi ha proposto questa grande struttura di vendita continua ad insistere che qualsiasi prescrizione, stando almeno alla convenzione, qualsiasi prescrizione e qualsiasi miglioramento loro lo fanno senza battere ciglio, mi sembrava logico appunto insistere anche su questo tipo di soluzione, che questa grande struttura di vendita connessa alla viabilità e a tutta la sua mole di progettazione che ci sta dietro porti dei benefici alla cittadinanza finese, mi permetto di avere qualche dubbio che porta dei benefici al proponente, su quello dubbi non ne ho, perché altrimenti non avrebbe investito o comunque non si presterebbe ad investire una mole di denaro così elevato.

La dottoressa Colombo ci ha spiegato che in merito al decreto VIA o alla, ho preso qualche appunto, alla situazione atmosferica, del rumore piuttosto che del traffico, ha usato la parola traffico, quindi il traffico permane sostanzialmente, non ci sono grandi effetti e, se noi facciamo tutto questo per migliorare e poi gli effetti sono gli stessi, io credo che si andrà verso un peggioramento di questi effetti, anche perché questi tecnici della Regione, della Provincia, che sono tutti dei tecnici preparatissimi non lo metto in dubbio, sviluppano la loro logica di approvazione o meno sulla base dei sistemi che oggi vanno di moda, dei modelli matematici, il modello dice così, noi attraverso il progetto che è stato presentato rientra in quel modello e quindi va bene. Io credo che non sia proprio strettamente così, lo vediamo dal punto di vista atmosferico che cosa succede negli ultimi periodi, non ci sono modelli matematici che tengono, si va verso un clima tropicale, ci sono bombe d'acqua all'improvviso, ci sono danni ecc. ecc..

Ecco, voi immaginate cosa potrebbe essere una situazione che, diciamo, costantemente si presenta in questo periodo di queste bombe d'acqua all'altezza del nuovo sottopasso, nel nuovo sottopasso della ferrovia insomma, della viabilità, e anche ci sono dei livelli di pendenze abbastanza marcati e bisognerà fare

attenzione, perché altrimenti si rischia quello che è successo a Lomazzo l'altro giorno quindi, viabilità in tilt ecc. ecc., bisognerà prevedere delle idrovore, delle stazioni di sollevamento, perché questo sicuramente accadrà purtroppo quindi, io ritengo che i tecnici preposti della regione Lombardia e della provincia, ma qualsiasi altro tecnico, non dovrebbe basarsi molto su modelli matematici, ma guardare in faccia la realtà, la realtà di oggi è ben diversa da quella di dieci, quindici, venti anni fa, in tutti i campi.

Parliamo del traffico: il traffico, il traffico oggi Fino Mornasco, ma tutta la cintura in cui viviamo è, per usare un termine brutto, ma non lo voglio usare comunque, è continuamente flagellato dai tempi morti della viabilità, dal movimento dei mezzi ecc. ecc., credo che con l'avvento della grande struttura di vendita, tutto questo non farà altro che amplificare, perché noi viviamo in una realtà e in un contesto dove anche la natura del territorio non permette grandi soluzioni dal punto di vista viabilistico, e queste soluzioni, che sono state trovate in merito al nuovo progetto, non vanno nella direzione di una migliore qualità della vita, anzi paradossalmente oggi il passaggio a livello.

Paradossalmente, lo dico, funziona da deterrente, molti autotrasportatori o piuttosto autisti in genere, preferiscono magari deviare, utilizzare altre strade pur di non passare da Fino Mornasco, quando ci sarà questa nuova viabilità, diventa più comodo passare da Fino, e quindi ulteriormente si andrà a peggiorare. Ricordo che l'assessore Fornasiero mi disse ad una mia precisa domanda, più che altro ad un mio ragionamento, che appunto questa viabilità avrebbe o comunque dovrebbe compromettere, dal mio punto di vista, anche la questione FINO VIA, e lui mi disse che no, la grande struttura di vendita, usò proprio queste parole, è propedeutico per fare la FINO VIA, va beh, per cui mi interessava capire un attimino la soluzione della svolta a destra in via Garibaldi, che, si diventa una svolta continua la FINO VIA, a questa punto o la si fa tra il semaforo all'incrocio in via Risorgimento fino alla chiesa o se no, il progetto, che era stato presentato e aveva avuto anche dei costi abbastanza onerosi da parte del comune, che arrivava fino alla Bricioletta, gioco forza non ci sarà, non ci sarà più.

Ecco, questa è una prima analisi di quello che penso io, io e il gruppo che rappresento. Mi riservo di fare altri interventi, magari dal punto di vista anche tecnico burocratico, però questo è quello che penso io, grazie.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie consigliere Pecorelli, ci sono interventi ancora in merito, prego consigliere Tagliabue.

SIG. MASSIMO MARIA TAGLIABUE – CAPOGRUPPO OBIETTIVO COMUNE

Grazie, innanzitutto voglio dire grazie all'architetto Colombo che ha spiegato in maniera sintetica ma chiara il progetto, anche se avrei preferito, come ha già sottolineato il consigliere Luigi Pecorelli, vedere l'impatto che questo progetto ha sulla piazza, anche perché mi sembra che, a questo proposito, siano state fatte delle osservazioni quindi, secondo me non è un fatto marginale e sarebbe stato opportuno vedere, come abbiamo visto per il resto quello che è il risultato che si avrà con il taglio della piazza, ma questa sera io, più che un discorso tecnico, vorrei fare alcune riflessioni e vorrei partire da quello che ha detto il sindaco a nome della amministrazione comunale, lui ha detto che Esselunga non è un fine ma è un mezzo per riqualificare il paese.

Ecco, io credo che in questo modo non si riqualifica il paese, e cercherò di spiegare il perché. Allora, mi spiace che faccio della filosofia quando si deve parlare di cose tecniche, però se posso, se mi è consentito, vi spiego il mio pensiero.

Noi viviamo in un mondo che sempre più si sta uniformando ad un modello che è quello americano, io sono stato spesso volte in America e mi sono visto queste grandi città completamente avulse da quello che da noi si chiama l'umanità, la comunità, città dove sono concentrati punti di vendita, dove i supermercati che abbiamo scoperto venti anni fa, esistevano già da cinquanta anni, ecco noi stiamo ripetendo questo modello che in buona sostanza ha dei vantaggi, ma ha anche degli svantaggi, perché secondo me la qualità della vita e della comunità, cosa che è tipica del nostro paese Italia, è nata proprio dal fatto che c'erano delle piccole realtà con delle piccole strutture quindi, la riqualificazione non è nelle cose a massa, ma è nella qualità, ed io con questo modo di procedere non vedo qualità.

Noi abbiamo un supermercato, adesso a Socco c'è il Gigante, (non si sente bene) ... (interventi fuori microfono)... mi scuso anche con il pubblico, non è colpa mia, abbiamo un supermercato al confine con Vertemate che è il Gigante, dall'altra parte verso Grandate abbiamo l'Iper, e se andiamo verso Cassina abbiamo il Bennet, cioè abbiamo già tre grosse strutture, in compenso abbiamo visto, e questo non è colpa di nessuno, ma è delle scelte che si sono fatte, chiudere tutte le attività del paese, ma al di là dell'aspetto economico che ha colpito alcune famiglie, nel nostro paese è cambiato proprio il modo di vivere. Io da ragazzo mi ricordo che la vita si faceva in paese, oggi la vita si fa dormendo in paese, e in questo senso una

classe dirigente, che è attenta e che guarda avanti, dovrebbe secondo me prendere atto di quello che è successo e portare avanti delle misure che non aumentino queste situazioni quindi, non è che io sono contro l'Esselunga di per sé, io sono contro questo modo di vivere che secondo me non va nella direzione dell'uomo, perché l'uomo al di là di tutto ha bisogno di vivere in comunità, vivere in comunità vuol dire partecipare alla vita del proprio paese come di altre realtà.

Questo intervento secondo me, mi spiace doverlo dire al sindaco Giuseppe Napoli, secondo me non vai in questa direzione, lui è coerente porta avanti un discorso che ha fatto in consiglio comunale, in campagna elettorale e, quindi, non sta dicendo qualcosa che ha scoperto oggi, no, però io ci ho riflettuto molto su questa cosa qui e ho valutato i pro e i contro e cercherò poi di specificare anche qui e sono arrivato alla conclusione che i contro sono più dei pro. Parliamo per esempio della viabilità.

La viabilità è un problema che esiste dagli anni sessanta, quando qualche d'uno, per interessi di bottega o di terreni suoi, non ha voluto far passare una circonvallazione che allora si poteva fare e che non avrebbe causato nessun problema a farla, e che avrebbe sicuramente creato un centro del paese, ma anche lì, allora, gli interessi furono più forti della ragione e fu una miopia, perché poi la macchia d'olio che c'è stata nel costruire ha reso impossibile quest'alternativa.

Oggi giustamente chi amministra si ritrova una patata bollente alla quale deve dare una soluzione, legittimo, sono stati fatti anche altri errori, è stato un sovrappasso in accordo con le Ferrovie Nord che poi non è stato rispettato, perché non si sono fatte delle cose scritte, per cui altri sindaci di altri comuni che dovevano poi appoggiare questa richiesta non l'hanno fatto, e alla fine abbiamo visto per esempio, dalle parti della via Guanzasca e oltre, che è stato costruito l'ira di dio, togliendo ogni possibilità di fare anche lì una rotatoria. Non è una colpa di questa amministrazione, anche se è un prosieguo di un'amministrazione di cui ho fatto parte anch'io, mi prendo anch'io le mie colpe, quindi dal punto di vista della viabilità, io ritengo che vivremo due anni d'inferno. Dopodiché, non lo so, e non penso che io possa sapere se ci saranno degli effetti positivi o meno, sicuramente di primo impatto non avremmo vantaggi. Sul discorso dell'occupazione, a Fino Mornasco sono sorti dei piccoli supermercati, che sono secondo me a dimensione d'uomo, cioè non sono dei posti giganti, dove uno si perde, sono dei posti dove alla fine si conoscono anche le persone, si può parlarci, ci si può fermare a parlare, sono posti che, secondo, me hanno un modello che soddisfa il costo dei beni e dei benefici e nello stesso tempo non sono invasivi come sono le grosse strutture commerciali, allora se da una parte noi avremo un'occupazione da parte di Esselunga, e gliene diamo atto, io credo che noi avremo una disoccupazione di conseguenza per altre realtà che verranno schiacciate, così come sono stati schiacciati i negozi.

Fa parte dell'ordine delle cose, non è una questione di giusto o di sbagliato, è una questione così, è una questione economica, se io produco una cosa ha un costo molto inferiore di quello che la produci tu, è logico che rimango io e non ci sei tu quindi, dal punto di vista occupazionale, io non sono convinto che ci siano questi grossi vantaggi, anche questo nessuno lo sa, posso sbagliare io, come potete sbagliare voi, è una scommessa che si fa. Io sinceramente questa scommessa però non la farei, da un punto di vista tecnico, io ho sollevato delle questioni e ho trovato nell'architetto Colombo una persona disposta ad ascoltare e io gli rinnovo la mia disponibilità per valutare i dati, può essere che la cosa non abbia grosse conseguenze, vedremo i dati, sicuramente è un'attenzione che va data, anche perché mi risulta che le Ferrovie Nord, esse stesse su questa cosa, non semplicemente su quello che io ho sollevato, ma più in un contesto generale, cubature, piuttosto che, l'ha sollevata, quindi stiamo andando verso una direzione, impegnandoci in un'opera molto grossa, che se dovesse portare i risultati che l'amministrazione si aspetta, sicuramente si avrà un beneficio, però se questo non dovesse avvenire, ci troveremo a dover avere più problemi e li lasceremo a chi viene dopo, io in questo senso invito tutti a riflettere.

Poi io mi rendo conto che non faccio politica da un giorno e mi rendo sempre più conto che come nel lavoro, non sono i meriti e le capacità che pagano, paga chi riesce, diciamo così, ad essere più rispondente a quelli che sono le esigenze o le aspettative, che poi non sempre coincidono, quella che è un'esigenza oggi ed è un'aspettativa, potrebbe essere un domani che non lo sia quindi, io sinceramente non mi sento di approvare questo progetto, voterò contro, invito voi a riflettere, ma so perfettamente che sto parlando al cielo, quindi faccio il mio dovere come giusto che sia.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie consigliere Tagliabue, ci sono ulteriori interventi in merito, prego, concedo la parola al sindaco.

Grazie signor presidente, allora intanto mi duole sapere che il gruppo Obbiettivo Comune o i gruppi, perché non ho capito bene quanti gruppi rappresentate perché ho sentito il consigliere Pecorelli che diceva rappresento un gruppo, forse ho colto male, ho colto male io, va beh, il gruppo Obbiettivo Comune mi risulta che in fase di adozione avesse, si fosse pronunciato con l'astensione, evidentemente in questi mesi non sono stati convinti di quello che è il lavoro fatto dall'amministrazione, ne prendiamo atto.

Per quanto riguarda le osservazioni, intanto dobbiamo ricordarci tutti quanti che questa sera è in approvazione definitiva un piano urbanistico e non delle opere pubbliche, perché di fatto l'approvazione delle opere pubbliche è appannaggio della giunta e non del consiglio comunale, detto questo le opere di sottopasso ciclopedonale erano già rappresentate nella prima stesura progettuale che era allegata agli atti di adozione, ed è anche questa sera presente tra gli atti in approvazione quindi, nulla è cambiato, se non poi lo vedremo nelle osservazioni, che poi sono state le osservazioni recepite e verranno votate successivamente.

Per quanto riguarda invece il marciapiede di via Garibaldi, nella risagomatura che viene chiesta in particolare dal decreto di VIA, anche qua si tratta di un dettaglio progettuale che andrà definito nelle successive fasi e che sicuramente avremo modo di discutere, lo abbiamo già detto in un'assemblea pubblica e che ci consentirà di presentare nel dettaglio il progetto Esselunga, progetto Esselunga quando verrà depositato il progetto esecutivo e quindi a tutti gli effetti sarà il progetto che poi verrà realizzato, verrà presentato in una seduta pubblica con i progettisti, all'attenzione di tutti i cittadini che vorranno presenziare.

Noi questa sera, lo ribadisco, siamo qua ad approvare un piano urbanistico, quindi il dettaglio delle opere pubbliche credo che non sia pertinenza di questo consiglio comunale doverle discutere, ciò detto ovviamente che cosa andiamo ad approvare noi questa sera? Andiamo ad approvare una riqualificazione urbanistica corredata anche da opere viarie e che certamente andranno a ridefinire quello che è il nostro paese.

Definire il passaggio a livello deterrente per il traffico a Fino, su quest'affermazione io esprimo molti dubbi, il passaggio a livello purtroppo non è un deterrente è una vera e propria, come dire, iattura per chi percorre le strade di Fino Mornasco, sappiamo che mediamente è chiuso quattro ore al giorno, quando non anche di più, perché si incastrano automezzi, autoveicoli, piuttosto che mezzi pesanti sotto le sbarre, ed è sicuramente pericoloso per gli utenti della strada, sia per i pedoni, ma anche per le biciclette, per gli autoveicoli e per i mezzi pesanti.

Il fatto di eliminare il passaggio a livello non è scelta dell'amministrazione, c'è un atto di indirizzo della giunta lombarda che risale a novembre dell'anno scorso che già definiva tra le priorità della rete ferroviaria la chiusura del passaggio a livello di Fino Mornasco quindi, noi ci dobbiamo rendere conto che se oggi non lo fa Esselunga, con quello che comporta le opere pubbliche che verranno realizzate da Esselunga, un domani comunque quel passaggio a livello verrà chiuso da regione Lombardia, perché è questa la direzione che viene data anche a livello programmatico dalla giunta regionale.

Per quanto riguarda il passaggio delle auto attraverso il centro di Fino, noi non dobbiamo dimenticarci che abbiamo un problema che non data di oggi, ma è un problema che ci portiamo dietro almeno da trenta anni, che è l'attraversamento est/ovest del paese. Quest'amministrazione credo che qualcosa abbia fatto per migliorare la viabilità, noi, lo ribadisco e l'ho detto anche in altre sedute di consiglio comunale, noi siamo quelli che hanno risolto il problema dell'allargamento della via Guanzasca, non che lo hanno creato, ce lo siamo trovati e lo abbiamo risolto, uno dei primi atti della mia amministrazione, dopodiché è chiaro che il traffico non può sparire, perché non ci sono soluzioni alternative al passaggio est/ovest, quello che serve a Fino Mornasco è passaggio di autoveicoli e mezzi a velocità moderata che consenta l'abbattimento delle emissioni di polveri in atmosfera e il contenimento dell'inquinamento anche acustico, quindi non solo ambientale ma anche acustico.

Questo secondo, non è perché lo dice il sindaco di Fino Mornasco, ma secondo quelle che sono le norme di moderazione del traffico, sappiamo bene che un traffico lento a trenta all'ora attraverso il paese crea meno danni, meno inquinamento, meno rumore, di quello che non fa adesso un passaggio a livello a cui spesso e volentieri, durante la giornata, sono incolonnate decine e decine di autoveicoli e mezzi pesanti, aggiungo anche che per quanto concerne le osservazioni del consigliere Tagliabue, che in parte posso anche condividere, non è certo volontà di questa amministrazione quello di andare ad incentivare una trasformazione del nostro territorio da territorio produttivo a territorio commerciale, assistiamo ad un cambiamento epocale anche nel territorio comasco perché è stato un territorio maggiormente produttivo del nostro territorio e che in questi anni ha visto la chiusura di molte aziende, in particolare del settore tessile, il pensare che dobbiamo tenerci questi scheletri che sono le ex VIS GOMMA, Colombo, Fiorete ora in grossa difficoltà, piuttosto che tutte le fabbriche dismesse sul nostro territorio e che non si possa riqualificare questi ambiti produttivi, mi sembra quantomeno antistorica come scelta.

Anche perché non dimentichiamoci che noi subiamo già quello che è il passaggio dei mezzi attraverso Fino Mornasco proprio da e verso quelle strutture commerciali che ci circondano, e sono anche quelle che ha citato anche Tagliabue, sono il supermercato che esiste a Grandate, quello di Vertemate,

quello di Cassina e quello di Cantù, fino ad oggi e lo dobbiamo ribadire questo concetto con forza. Fino a Mornasco ha preso il peggio che poteva esserci rispetto a questa politica di trasformazione da produttivo e servizi del nostro territorio e non ha colto quelli che sono i vantaggi, e quali sono i vantaggi? Certamente la possibilità di introitare delle somme che ci consentono di fare le opere viabilistiche del paese.

Per quanto riguarda anche gli anni che andremo a vivere, l'ho detto in premessa, noi ovviamente ci apprestiamo ad iniziare un lungo cammino, oggi non è l'ultimo atto, è il primo che ci consentirà di aprire il cantiere, e speriamo che nel più breve tempo possibile veder realizzare quelle opere che stiamo attendendo oramai da troppo tempo, ci saranno dei disagi certamente, ma della serie stiamo lavorando per voi, capiamo bene che questi disagi dovremo affrontarli per poi avere alla fine quello che noi tutti ci aspettiamo, ovvero le opere realizzate nel più breve tempo possibile, io non parlerei di scommessa, perché parlare di scommessa sulla pelle dei cittadini non mi piace, io credo che sia stata fatta, siano state fatte delle valutazioni suffragate da numerosissimi studi compiuti e sono poi trattazione all'ordine del giorno di questo consiglio comunale, sono stati allegati agli atti, sono stati discussi anche in diverse sedi e sono visibili a tutti i cittadini che ne voglio prendere visione.

Io direi che è una scelta fatta scientemente per cambiare il paese, perché scelte alternative non ce ne sono, noi dobbiamo scegliere se cambiare o morire, perché la situazione attuale, sappiamo benissimo qual'è, abbiamo quarantamila veicoli al giorno che passano sulla via Garibaldi e venticinquemila veicoli al giorno che passano sulla Risorgimento, il non prendere decisioni e tirare a campare, come qualcuno direbbe, vuol dire condannare Fino Mornasco per i prossimi cent'anni ad essere sommersa di traffico, questa scelta mira al cambiamento, ho sempre detto che se qualcuno ha alternative credibili a portare all'attenzione dell'amministrazione è il benvenuto, credibili però, non il sovrappasso che parte da Cucciago e arriva a Cassina Rizzardi, perché io nel libro dei sogni scriverei tante cose, ma poi bisogna realizzarle.

Anche perché come diceva Herman Hesse in un libro, in una discussione citata tra Narciso e Polidoro diceva a proposito di arte: "che arte questa dea apparentemente così spirituale, aveva necessità di tante cose futili, di un tetto sopra il capo, di strumenti di legni, di creta, di colori, di oro, esigeva lavoro e pazienza", quindi anche le cose artistiche hanno bisogno di lavoro per essere realizzate, noi ci siamo messi a lavorare non oggi, ma sei anni fa per la realizzazione di questo progetto e intendiamo portarlo a termine e lo faremo con tutta la nostra forza, grazie.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie signor sindaco, ci sono interventi in merito, prego, prego consigliere Pecorelli.

SIG. LUIGI PECORELLI – CONSIGLIERE

Grazie presidente, allora partiamo dall'adozione, l'adozione, il gruppo che rappresento insieme a Tagliabue, di cui è capogruppo Tagliabue però mi fa parlare me, si votò l'astensione, votò l'astensione per il semplice motivo che volevamo capire e analizzare il progetto con più particolarità e con più tempistica a disposizione.

Lo abbiamo fatto e abbiamo anche riscontrato a nostro avviso, delle procedure di adozione di tutto il progetto che, a nostro avviso ripeto, peccano di qualche particolarità, si è sempre parlato, anzi il progetto, è nato con il ragionamento di riqualificazione di tutto il comparto.

Io ho sempre sostenuto insieme al gruppo che si tratta di una variante al PGT, dico questo perché alla luce di poi di quello che è emerso in questi mesi e anche dalle prescrizioni che sono state volute dal decreto della regione Lombardia, il progetto parzialmente è stato, come dire, modificato, e la legge che riguarda il PGT, il piano del governo del territorio, che detta delle regole, a mio avviso parla chiaro quando si esprime, mi rendo conto che sono questioni tecniche e che sono un po', come dire, non tenere attenzione da parte del pubblico, però si esprime dicendo che è parte integrante di tutto il PGT, il piano dei servizi, il piano dei servizi, è quel documento in cui all'interno di questo, di questo piano ci sono dentro i parcheggi, c'è dentro tutto, le scuole, c'è dentro la viabilità, c'è dentro, è un documento fondamentale e importante per l'approvazione del PGT.

Allora, io mi domando, nel nostro caso, in questo caso ben preciso, dove effettivamente il piano dei servizi i parcheggi ecc. ecc. vengono modificati? Vengono modificati, a questo punto se è parte integrante del PGT, è parte integrante di questo progetto, e di conseguenza se è necessario presentare questo documento è necessario anche che tale documento se modificato è una variante al PGT, questo lo penso io, poi il sindaco dirà che non è così però credo che queste analisi non siano state fatte da parte della regione, lo faccio io, in più negli accordi di programma che vengono fatti, è importante che tutti i soggetti rispettano delle procedure, io ho visionato questi documenti e ritengo che qualche ente non ha rispettato queste procedure, non le ha rispettate, non ha rispetto lo statuto...

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Consigliere Pecorelli la invito a concludere.

SIG. LUIGI PECORELLI – CONSIGLIERE

E, quindi, può essere suscettibile di eventuali azioni di forza, legale, perché ce ne sono stati, e credo che ce ne saranno, andare a dire che il Sindaco ha ereditato la viabilità della via Guanzasca piuttosto che, cioè voglio dire non è che ha governato un altro gruppo, siete sempre voi, quindi sono vent'otto anni, magari governerete per altri vent'otto, io mi auguro di no, però siete voi, cioè la situazione di oggi con tutti gli annessi e i connessi da quando, da quando la conosco io la situazione dal punto di vista politico l'avete creata, l'avete creata voi, adesso cercate di porvi rimedio dal vostro punto di vista un rimedio, dal mio punto di vista è un ulteriore danno.

Concludo, ma credo che ci siano anche altre possibilità di intervenire, concludo dicendo o comunque dicendo al Sindaco quali sono le procedure, cioè le procedure riguardo l'approvazione, perché ci sono delle osservazioni, che ritengo che siano molto importanti da parte di gruppi politici come il nostro, ma anche di società o privati, ecco come si intende procedere, come il discorso dell'approvazione del PGT e andiamo a votarlo singolarmente le osservazioni o si vota tout court il blocco, perché se così fosse io faccio la proposta di mettere agli atti di essere, di votare l'osservazione singolarmente, accoglierla o non accoglierla, è la proposta, voi avete i numeri per fare ciò che volete, ma io propongo questo, grazie.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie consigliere Pecorelli, è già previsto così, verranno votati singolarmente, gli interventi sono due di dieci e tre minuti, in realtà sono stati di dodici e cinque e quaranta quindi di per se sono già stato elastico, ci sono ulteriori interventi, prego concedo la parola al vice sindaco Alvaro, prego.

SIG. DOMENICO ALVARO – VICE SINDACO

Buonasera a tutti, grazie presidente della parola, siamo arrivati questa sera al punto in cui il Consiglio Comunale dovrà decidere se passa o non passa questo progetto, secondo le dichiarazioni dell'opposizione che ha parlato prima, quindi il gruppo Progetto Comune, il progetto non è valido, non serve e non, Obbiettivo Comune l'ho detto, e non va bene al paese, per quanto riguarda la maggioranza credo che questo sia invece un progetto che riqualifica, dà lavoro, permette al paese di avere una svolta dal punto di vista viabilistico, permettere di riqualificare diverse zone con le rotatorie, permette l'occupazione, che di questo tempo non guasta, guardiamo che cosa non sta succedendo da ormai, dal 2008 a questa parte, andiamo verso i dieci anni di problemi reali di questo paese, con l'occupazione che è sempre più in giù.

A Fino Mornasco arriva un'opera che porta novanta, porta novanta nuove unità di lavoro, delle quali il 50% ha una ricaduta sul nostro paese, ditemi voi non solo i consiglieri, ma anche il pubblico qui davanti, se questa non è un'opera buona per il paese, dei giovani che potranno avere l'opportunità di portare da mangiare alla propria famiglia, che oggi magari non hanno, per cui parliamo di occupazione, poi se volete possiamo parlare che con gli oneri di urbanizzazione, lo ha detto prima il Sindaco, si penserà a fare delle opere per un'altra grande opera che questa maggioranza ha intenzione di fare da voi sempre criticata dall'opposizione di Progetto Comune, sempre criticata, Obbiettivo Comune scusa, di Obbiettivo Comune, sempre criticata che è la famosa FINO VIA, da sempre criticata, da quando ancora se ne parlava nelle amministrazioni precedenti ancora al sindaco Napoli, ecco che allora siamo di fronte ad un problema di carattere, io dal punto di vista politico parlo, io non voglio fare filosofia, come ha fatto prima l'amico Massimo, l'ha detto chiaramente stasera, faccio un discorso un po' filosofico su quello che potrebbe essere il paese secondo i miei pensieri.

Io invece vado sul concreto, credo che queste opere invece daranno al paese la possibilità di cambiare volto, voi dite che cambia in negativo, noi ci auspichiamo che invece tutto questo possa diventare positivo per il paese, perché nel momento in cui si realizzano delle opere viabilistiche in un luogo come il nostro dove c'è un traffico così e enorme, e io lo vivo sulla mia pelle abitando sulla via Garibaldi, scusate, voglio vedere se questa è un'opera che non ha valore o è un'opera che garantisce anche domani con il lavoro sulla FINO VIA se garantirà al paese di respirare un pochetto meglio, è chiaro che dal punto di vista politico l'opposizione che non ama vedere un gruppo di maggioranza che porta a compimento uno dei progetti che potrebbe dare una svolta positiva al paese è normale, cioè voi fate opposizione ed è giusto che facciate il vostro, i vostri interventi secondo i parametri di chi governa e di chi invece è contro.

Beh, chi governa invece questo progetto lo ha voluto e ci ha lavorato ormai per sei anni, non per un giorno, il grande valore di questo progetto anche riferito alle persone che ci hanno lavorato, che ha un valore inestimabile, persone che ci hanno messo la passione non solo politica, perché la passione politica ce la mettono i politici quelli che si siedono generalmente in consiglio comunale e poi votano, ma delle persone che ci hanno lavorato con la passione professionale di produrre una serie di interventi di carattere lavorativo che ha dell'encomiabile, quindi e mi riferisco anche alle persone che sono qui presenti che fanno parte del comune ma anche da altri che non sono presenti qua, quindi è un lavoro di squadra, un lavoro di squadra che va dal politico al tecnico, quindi l'amministrazione comunale ha questa sera l'opportunità di portare in approvazione questo progetto, e la maggioranza lo farà, e lo farà con la consapevolezza di fare bene al paese, lo farà con la consapevolezza di portare una svolta diversa di quella che fino ad oggi stiamo vedendo.

Allora il progetto sì che è positivo, sì che garantirà uno sviluppo maggiore per questo territorio fino ad oggi ampiamente bistrattato da mille e mille problematiche che hanno tutti i paesi del circondario, perché sappiamo benissimo che quando si parla di lavoro, si parla di lavoro non solo per il nostro paese ma si parla anche di lavoro per interi territori, per un intero paese, non dico Fino Mornasco, ma di un intero paese che si chiama Italia e non solo, noi siamo qui con la giusta dimensione di votare sì a questo progetto e di dire grazie amministrazione comunale che hai creduto fino dall'inizio alla realizzazione di un progetto che sicuramente cambierà il volto di Fino Mornasco.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie per l'intervento signor vice sindaco Alvaro, ulteriori interventi in merito.

SIG. MASSIMO MARIA TAGLIABUE – CAPOGRUPPO OBIETTIVO COMUNE

Io volevo solo dire una cosa al vice sindaco, cioè il ruolo di quello che lui chiama opposizione o minoranza, visto che non può realizzare il programma che si era proposto e che avevo presentato ai cittadini è quella essenzialmente del controllo, il controllo vuol dire verificare la legittimità degli atti e vuol dire anche di porre dei dubbi qualora determinate decisioni dell'amministrazione vengano presentate quindi, io non faccio che svolgere questo ruolo, poi uno può pensare come la vuole, mi sono limitato nel mio intervento a fare un discorso un po' più di ampio respiro, ma vedo che ne è stato capito poco, vuol dire che non mi sono spiegato bene.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie consigliere Tagliabue, concedo la parola all'architetto Colombo.

ARCHITETTO LAURA COLOMBO – CAPUFFICIO TECNICO DEL COMUNE

Volevo tornare sulla parte iniziale della mia presentazione perché forse non sono stata sufficientemente chiara, ho ascoltato il consigliere Pecorelli quando a suo avviso riteneva che questo piano fosse in variante allo strumento urbanistico ed in particolare al piano dei servizi, la scheda che avete visto e che ho illustrato, in cui nelle prime quattro slide si vedono come i parametri siano rispettati e che coincidono con la volontà espressa da questo Consiglio con l'approvazione del Piano di Governo del Territorio che prevedeva questo insediamento commerciale, è coerente con il piano dei servizi e per cui questa previsione dell'accordo di programma che si porta dietro delle opere di riqualificazione viabilistica è presente nel piano che è questa scheda che avete visto e del quale vi ho parlato prima, ma anche poi nel piano dei servizi, e poi un'altra, un altro rilievo volevo dire, nel senso che la scala urbanistica non è la scala architettonica e non la scala di dettaglio, pertanto si tratta di riqualificazione di strutture e di servizi esistenti, che magari vengono leggermente modificate alcune nel loro perimetro, ma rimangono localizzate all'interno della scala in cui sono progettate, grazie.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie architetto Colombo, interventi, prego signor sindaco.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

Sì, grazie signor Presidente, giusto per ribadire quanto ha appena affermato anche il tecnico architetto Colombo, già quando abbiamo portato in Consiglio Comunale la ratifica all'integrazione dell'accordo di programma, la minoranza di Obbiettivo Comune aveva cercato di dire che il piano Esselunga è un piano in variante, noi abbiamo pure in quell'occasione ribadito che come secondo noi non ci sia nulla che vari rispetto alla previsione nel piano del governo del territorio, né per quanto riguarda il piano dei servizi né per quanto riguarda le opere pubbliche che verranno realizzate su strade e sottopassi già esistenti.

Quello che vorrei invece sottolineare e mi dispiace, non con intento polemico, ma è una constatazione, un dato di fatto, è che quando la minoranza di Obbiettivo Comune non ha più argomenti da portare a sostegno della propria tesi si risente parlare di ricorsi ai tribunali, quindi ricorsi al TAR ecc. ecc., loro facciano pure quello che intendono fare, io vorrei ricordare che nei passati anni questo tipo di scelta ha soltanto ribadito la validità dell'azione amministrativa di questa maggioranza che in ogni sede ha avuto ragione di quelle che sono state le sue scelte quindi, se si vuol proseguire con questo tipo di opposizione facciano pure, i cittadini ne prenderanno atto e tra due anni se ne ricorderanno, grazie.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Grazie signor Sindaco, ci sono ancora interventi in merito, procediamo dunque alla votazione, delle osservazioni singolarmente, la prima osservazione, concedo la parola al sindaco.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

Allora andrò a leggere una sintesi delle osservazioni, da chi è stata trasmessa, la controdeduzione fatta dagli uffici e dall'amministrazione, e la proposta dell'amministrazione che verrà votata in consiglio, sintesi dell'osservazione, osservazione protocollo 11655 del 22/7/2016 Diana Srl Tessitura Stamperia Luigi Verga Spa, richiesta di ampliare e mettere in sicurezza l'itinerario di via Martelletto/via Scalabrini per poter accedere a via Risorgimento al complesso industriale di via Scalabrini 30, la controdeduzione analitica, la viabilità prevista per l'accesso agli insediamenti di via Scalabrini presenta un calibro stradale analogo a quello della via Dante, strada che a tutt'oggi viene percorsa anche dai mezzi pesanti, inoltre anche l'itinerario di via Risorgimento/via Martelletto/via Scalabrini è già percorso dai mezzi pesanti senza grosse problematiche, pertanto l'amministrazione propone come controdeduzione alla sintesi il non accoglimento, quindi si vota per il non accoglimento.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Procediamo dunque alla votazione della prima controdeduzione, favorevoli ... (interventi fuori microfono)... favorevoli al non accoglimento nove, contrari due, astenuti uno.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

La seconda osservazione, sintesi dell'osservazione che è giunta a protocollo numero 11845 del 26 luglio 2016, 11845 del 26 luglio 2016, osservazione presentata da Monti Alessandro: **uno**, pone attenzione sugli obiettivi del piano, si cita la realizzazione di una struttura di vendita, interrogandosi in linea di principio generale sulla finalità di utilità pubblica dell'intervento; **due**, osserva che la posizione del sottopasso riduce la interconnessione delle due parti del paese est/ovest, rispetto alla barriera ferroviaria, inoltre renderà a fondo cieco due vie, la via Dante e la via Scalabrini, e avrà una pendenza molto elevata e difficoltosa da percorrere in presenza di neve e di ghiaccio, ritiene inattuabile il posizionamento dei due ascensori in quanto uno posizionato in mezzo alla banchina ferroviaria in posizione inattuabile in quanto ne limita il calibro al limite del consentito per gli standard di sicurezza; **Tre**, in via Marco Polo denuncia la riduzione del numero degli stalli, preoccupazione per i locali pubblici, bar e pasticceria della stazione, richiede installazione semaforica per attraversamento pedonale, rileva che il bus abbia necessità di spazio di rientro in quanto punto di interscambio e ritiene eccessiva la pendenza all'intersezione con la via Scalabrini a est di via Marco Polo; **quattro**, circa il sottopasso ritiene che non siano adeguatamente sviluppati i percorsi pedonali, in modo particolare con via Cristoforo Colombo o dell'accesso pedonale della proprietà posta sull'angolo destro interessata dalla rampa di raccordo, ritiene degradante l'interruzione della via Dante, e via Scalabrini che diventano a fondo cieco e che possono essere ricettacolo di immondizia e di degrado. **Cinque**, circa

l'attraversamento pedonale zona stazione, rileva una progettualità non adeguatamente sviluppata con un quadro economico insufficiente; **sei**, circa il risonamento della via Livescia denuncia la riduzione di numeri di stalli di dieci unità in zona gruppo tre e sessanta Spa e di oltre dieci alla Fortex, non evidenzia l'aumento di pericolosità all'accesso arretrato del gruppo tre e sessanta, inoltre chiede soluzioni che interdichino l'accesso al parcheggio di via Livescia ai TIR, chiede lo spostamento di qualche decina di centimetri del tracciato per non intaccare la zona contatori del proprio immobile, e chiede di focalizzare l'attenzione sugli accessi, quello della Fortex risulta ancora ad oggi interessato da manovre pericolose e che lo diventeranno ancora di più e quelli esistenti saranno a distanze minori dal ciglio stradale. **Sette**, in materia acustica ritiene di difficile applicazione il rispetto del limite della velocità del traffico a quaranta chilometri orari, e sostiene che le barriere foniche abbiano un aspetto estetico devastante, in materia di inquinamento atmosferico rileva che le rampe del sottopasso genereranno emissione di gas degli autoveicoli che ristagneranno fra i muri di sostegno e verranno inalati dagli abitanti della zona e dai fruitori del parcheggio di via Livescia, **otto**, è preoccupato che il traffico della strada in progetto sia fonte di vibrazioni tali da interessare la staticità delle costruzioni con fenomeni fessurativi o lesioni. **Nove**, in merito alla stima dei costi esprime la scarsa qualificazione di imprese possano realizzare l'intervento in virtù della dichiarata sottostima dei valori, **dieci e undici**, propone variante al tracciato al sottopasso analizzando i benefici, dodici, chiede di riesaminare le trasformazioni come segue, dando maggiore priorità all'interesse pubblico, che si risolva in modo adeguato il progetto di risonamento della via Livescia e della via Marco Polo, si riveda la stima dei lavori, non si accetti lo scomputo degli oneri di urbanizzazione con la realizzazione diretta delle opere.

Questa adesso la controdeduzione analitica che presentiamo, **uno**, il piano attuativo in approvazione è conforme al PGT e quindi l'attuazione della volontà del consiglio comunale che ha già palesato con la votazione in consiglio comunale numero 12 del 6 marzo 2013 votata favorevolmente all'unanimità, **due**, la posizione del sottopasso è stata valutata in sede di provvedimento di valutazione di impatto ambientale, la quale è stata analizzata la soluzione oggetto del presente piano attuativo e due diverse alternative, poi verificate inattuabili, il decreto di compatibilità 214 del 13 gennaio 2017 ha espresso pronuncia di compatibilità ambientale positiva, in merito alla soluzione proposta oggetto di approvazione del presente piano attuativo.

Circa la pendenza della strade, il decreto di compatibilità ambientale 214, sempre lo stesso che ho citato prima, del 13 gennaio 2017, e l'atto integrativo dell'accordo di programma sottoscritto il 22 marzo 2017, sanciscono che nelle successive fasi progettuali si verifichi la possibilità di migliorare le condizioni di sicurezza locale della circolazione, lungo il tratto di massima pendenza, per quanto concerne la posizione del vano ascensori essa dovrà essere preventivamente autorizzata da Ferrovie Nord, che comunque in fase preliminare non ha eccepito rilievi, tre, il decreto di compatibilità ambientale 214 del 13 gennaio 2017, l'atto integrativo dell'accordo di programma sottoscritto il 22/3/2017, sanciscono che nelle successive fasi progettuali si verifichi la possibilità di razionalizzare il numero di posti auto, prescrive anche che nelle successive fasi progettuali vengano collocati esternamente alla sede stradale le fermate dei bus.

La viabilità locale comunale verrà opportunamente studiata e progettata in una fase successiva, se lo avete letto possiamo andare oltre, li possiamo solo votarli eh, non leggo, no, vedevo che, li avete letti, preferite che non li leggiamo e vuoi che andiamo ad andarli a votare direttamente ... (intervento fuori microfono)... no, appunto abbiamo mandato tutto per posta elettronica, quindi avreste dovuto leggerli, io termino questo e poi votiamo solo la controdeduzione se volete che non le legga, no ve lo chiedo, perché vedo che non suscita interesse la mia lettura, il decreto di compatibilità ambientale e l'atto integrativo sottoscritto il 22/3/2017 sanciscono che le successive fasi progettuali si chiariscono le quote degli sbarchi e i percorsi necessari per garantire l'uso continuativo dell'attraversamento anche in orario della chiusura della stazione, il computo metrico delle opere di urbanizzazione come specificato nella convenzione urbanistica è stato fatto utilizzando dei prezzi ufficiali.

La convenzione urbanistica in approvazione stabilisce per gli eventuali extra costi progettuali insorgenti in fase realizzativa siano coperti dalla previsione relativa agli imprevisti contenuti nel medesimo quadro economico fatto caso della sopravvenuta impossibilità delle prestazioni per cui si applicheranno le norme di settore quelle del codice civile in materia di obbligazione e contratti, sei, il decreto di compatibilità ambientale non ha evidenziato rilievi circa il risonamento della via Livescia, ancorché le considerazioni espresse da quest'osservazione siano state trasmesse in prima seduta di conferenza dei servizi il 22/9/2016, come da evidenza del verbale della stessa seduta.

Sette, decreto di fattibilità ambientale e l'atto integrativo all'accordo di programma sancisce che l'amministrazione comunale dovrà attuare misure di sorveglianza e controllo finalizzate all'efficacia del mantenimento della velocità, il decreto di compatibilità ambientale per altro non ha evidenziato rilievi rispetto all'inquinamento atmosferico seppur ampiamente analizzati al punto 6.1 e ancorché le considerazioni espresse da queste osservazioni siano state trasmesse in prima seduta della conferenza il 22 settembre del 2016 come da evidenza del verbale della stessa seduta, **otto**, il decreto di compatibilità ambientale e l'atto integrativo all'accordo di programma prescrivono il monitoraggio della componente vibrazioni durante la realizzazione delle opere, **nove**, il computo metrico degli oneri di urbanizzazione come specificato in

convenzione è stato fatto in convenzione urbanistica è stato fatto utilizzando i prezzi ufficiali, la convenzione urbanistica in approvazione stabilisce che gli eventuali extra costi progettuali che sorgeranno in fase di realizzazione siano coperti da revisione relativa agli imprevisti contenuta nel medesimo quadro economico, fatto salvo quanto già espresso nel precedente punto 5, e che, e che la commissione di collaudo sarà composta da componenti designati, comune di Fino Mornasco, comune di Casina e dalla provincia di Como, per quanto di rispettiva competenza.

Al punto 10 e 11 le controdeduzioni sono le seguenti, la posizione del sottopasso è stata valutata in sede di DIA, nella quale è stata analizzata la soluzione del piano attuativo e due diverse alternative, poi verificatesi inattuabili, il decreto di compatibilità ambientale ha espresso pronuncia di compatibilità ambientale positiva in merito alla soluzione proposta di approvazione del presente piano attuativo, 12, il piano attuativo in approvazione è conforme al PGT, e quindi l'attuazione della volontà del consiglio comunale è già palesato con deliberazione numero 12 del 26 marzo 2013 votata all'unanimità, si evidenzia che le opere di urbanizzazione primarie di realizzare sul territorio comunale in forza del piano attuativo presentano un quadro economico superiore ai nove milioni di euro e prevedono tra le altre cose la risoluzione della problematica del passaggio a livello, la cui chiusura è prevista altresì, l'avevo citata prima dalla DGR, quindi dalla delibera di giunta regionale, numero 10423 del 30 novembre 2015, il decreto di compatibilità ambientale numero 214 del 13 gennaio 2017, non ha evidenziato rilievi circa il risezionamento della via Livescia, il computo metrico delle opere, come specificato, è stato utilizzato, è stato realizzato utilizzando i prezzi ufficiali.

La convenzione urbanistica in approvazione stabilisce che gli eventuali extra costi insorgenti siano coperti dalla previsione relativa agli imprevisti contenuta nel quadro economico, lo scomputo previsto per una quota parziale di settecento cinquanta mila euro dagli oneri di urbanizzazione primaria e relativamente alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria del lotto 1 e localizzata in comune di Fino Mornasco in conformità alla normativa vigente, si rileva che lo scomputo non è previsto per la totalità degli oneri di urbanizzazione primaria, e che le opere di urbanizzazione primaria da realizzarsi, aree standard, opere a scomputo e opere aggiuntive sono caratterizzate in un quadro economico superiore ai nove milioni di euro, di conseguenza si propone a questo consiglio comunale la seguente controdeduzione sintetica, parzialmente accolta l'osservazione, relativamente ai punti 2, 3, 5, 7, 8 e 9, si chiede quindi di mettere in votazione questa proposta parzialmente accolta relativamente ai punti.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Chi è favorevole ... (intervento fuori microfono)... sì, prego consigliere Pecorelli.

SIG. LUIGI PECORELLI – CONSIGLIERE

Volevo far capire che votare a favore o votare contro, nel nostro caso voteremo contro significa alla controdeduzione e quindi e quindi all'accoglimento dell'osservazione, no, perché magari qualcuno potrebbe interpretare, sono diventate tutte cose e si invertono, okay, votare vuol dire approvare la controdeduzione, votare contro vuol dire accogliere l'osservazione, grazie.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Favorevoli nove, contrari due e la consigliere Simeoni si è allontanata.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

La prossima osservazione è quella presentata dai consiglieri Massimo Maria Tagliabue e Luigi Pecorelli, certo che la leggiamo, la leggiamo per il pubblico no, che così almeno sa di che cosa parliamo, protocollo 11851 del 26 luglio 2016, i consiglieri chiedono la realizzazione di un sovrappasso ciclopedonale lungo l'asse di via Risorgimento al fine di abbattere la barriera spazio temporale rappresentata dalla massicciata ferroviaria per produrre fin d a subito benefici importanti nella qualità della vita dei cittadini, benefici che si traducono in una maggior raggiungibilità per tutte le attività della zona, in ragione di osservazioni circa la poca efficacia o dell'impossibilità della soluzione dei percorsi ciclopedonali progettati.

Rileva infatti che gli ascensori non potranno essere utilizzati per lo spostamento ciclopedonale e con una soluzione che non risolve il problema delle barriere architettoniche, controdeduzione analitica, il potenziamento del sottovia oggi pedonale all'altezza della stazione garantirà il superamento della ferrovia sia

alle persone diversamente abili sia ai ciclisti, attraverso i capienti ascensori previsti dal progetto, raggiungibili anche da via Dante tramite un percorso dedicato all'interno della banchina ferroviaria sempre aperto, il nuovo sottopasso veicolare prevede altresì il marciapiede per il collegamento pedonale est/ovest.

Controdeduzione sintetica, si propone al consiglio comunale di accogliere parzialmente soprattutto relativamente alla successiva definizione e approfondimento progettuale, quindi noi diciamo si accoglie per successive definizioni progettuali, si propone di votare questa controdeduzione.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Favorevoli nove, contrari due.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

A questo punto visto che il punto è numeroso mi sembra che sia anche molto interessato, mancano due pagine, se loro hanno pazienza noi ne abbiamo altrettanta le leggiamo tutte, così capisco di che cosa parliamo, d'accordo, siete tutti d'accordo, va bene, osservazione di UNINDUSTRIA Como protocollo 11873 del 27 luglio 2016, che cosa chiede UNINDUSTRIA Como, richiede di ampliare e mettere in sicurezza l'itinerario di via Martelletto e di via Scalabrini, per poter accedere da via Risorgimento al complesso industriale di via Scalabrini 30.

La nostra controdeduzione è la seguente, la viabilità prevista per l'accesso agli insediamenti di Scalabrini presenta un calibro stradale analogo a quello della via Dante, strada che a tutt'oggi viene percorsa anche da mezzi pesanti, inoltre anche l'itinerario di via Risorgimento via Martelletto e via Scalabrini è già percorso dai mezzi pesanti senza che oggi ci siano grandi problematiche, quindi la nostra proposta di controdeduzione è il non accoglimento dell'osservazione, si chiede di non accogliere l'osservazione di UNINDUSTRIA Como.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Favorevoli al non accoglimento undici, contrari, no undici ho sbagliato, perdono, nove, contrari due.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

Okay, osservazione della cooperativa Edilizia di Fino Mornasco protocollo 11938 del 27 luglio 2016, ci sono 7 punti, **primo punto**, questa è la cooperativa edilizia di Fino Mornasco protocollo 11938 del 27 luglio 2016, punto primo, sono sollevati i rilievi circa l'errata determinazione della superficie oggetto della procedura espropriativa, e si rileva la mancata indicazione della indennità dell'espropriazione.

Due, si rileva che occupando una fascia di terreno che corre parallela a via Livescia e i fabbricati esistenti si trovano ad una minor distanza dalla strada, si segnalano accessi carrai e piazzola per la raccolta dei rifiuti che interferiscono con il progetto, **tre**, la cooperativa ritiene che il tracciato del percorso sia narcotizzante per i cittadini delle vie Marco Polo, Scalabrini, Dante, Livescia e Battisti, in ragione di un flusso di traffico che dichiarano essere rilevato pari o superiore ai trentamila veicoli giorno, e che si pone in contraddizione con l'obiettivo di decongestionare il traffico del centro di Fino Mornasco al fine di migliorare la qualità della vita.

La cooperativa ritiene che l'aumento del traffico riferito all'insediamento commerciale porterà al collasso della mobilità locale pedonale e veicolare, soprattutto nel periodo dall'apertura al pubblico del supermercato e il successivo completamento delle opere del lotto 2, si evidenziano degli adempimenti legati all'applicazione del decreto legislativo 50/2016 e successive modificazioni ed integrazioni, la cooperativa esprime preoccupazioni per il crescente aumento dell'inquinamento acustico e atmosferico chiedendo integrazioni a tutte le relazioni, censimento del carico viabilistico, relazione di rivelazione dell'impatto acustico, rilevazione dell'impatto atmosferico.

Cinque, rileva la mancanza di valutazione dell'analisi dell'impatto del nuovo tracciato in progetto che è adiacente ed occupa in parte un'area urbana privata e pertinenziale e dei fabbricati edificati, riducendo le distanze dei confini, più grave per l'affaccio diretta su un'arteria ex comunale via Livescia, dimensionata a vostro pro per il passaggio dei mezzi pesanti pubblici, preoccupazione a qual si voglia al cantiere, soprattutto ai mezzi d'opera che trasmettono micro scosse causa fessurazioni e cedimenti strutturali alle costruzioni esistenti.

Gli altri aspetti fonte di preoccupazione sono smog, inquinamento, rumore, vibrazioni continue accentuate da folate di aria di traffico pesante, per queste ragioni si chiede una compensazione ambientale a favore della proprietà e dei soci della cooperativa, in ragione di un deprezzamento del valore dell'area, evidenzia le mancanze del progetto preliminare e le ricadute di tali lacune sul quadro economico dell'opera, sei, si rileva la necessità di una nomina di un collaudatore in corso d'opera adeguatamente preparato, sette, propone un nuovo tracciato della viabilità alternativa attraverso le vie Scalabrini e Martelletto.

Le controdeduzioni, **uno**, la superficie indicata è frutto di una misurazione dell'area catastalmente intestata agli osservanti, quindi anche quella che è attualmente fuori dalla recinzione, rispetto all'ingombro delle opere previste in progetto, l'indennità di espropriazione attiene a successivi momenti del procedimento ai sensi del DPR 327 del 2001 e della legge regionale 9 del 2009, **due**, come si evince dalla planimetria di raffronto fra lo stato di fatto e il progetto lotto 2 tavola PPBB3 non è previsto arretramento rispetto all'attuale recinzione, anzi verrà fatto un marciapiede ad oggi non esistente.

Tre, la posizione del sottopasso è stata valutata in sede di provvedimento di valutazione di impatto ambientale, nella quale è stata analizzata la soluzione oggetto del presente piano attuativo e due diverse alternative di sottopasso, poi verificati inattuabili, il decreto di compatibilità ambientale ha espresso pronuncia di compatibilità ambientale positiva in merito alla soluzione proposta oggetto di approvazione del presente piano attuativo, il decreto di compatibilità ambientale, nonché la bozza di convenzione in approvazione questa sera prescrive che l'apertura della grande struttura di vendita sia subordinata all'entrata in esercizio dell'intero complesso delle opere di accessibilità stradale previste nel progetto proposto, ovvero sia il lotto 1 sia il lotto 2 dovranno essere realizzati prima dell'apertura della grande struttura di vendita.

Quattro, come ripreso nella convenzione urbanistica in approvazione l'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria lotto 1, parzialmente a scomputo, avviene a cura e spese del soggetto attuatore nel rispetto della direttiva di settore in conformità e relativi progetti ai sensi del DPR 380 del 2001, tale articolo prevede che l'esecuzione diretta delle opere, l'articolo 16 comma 2 bis, prevede che l'esecuzione diretta delle opere di urbanizzazione primaria di importi inferiori alla sogli odi cui all'articolo 28 comma 1 lettera c del decreto legislativo 12 aprile 2006 numero 163, come nel caso di specie, funzionali all'intervento di trasformazioni urbanistiche del territorio, anche questi funzionale al caso di specie è a carico del titolare del permesso di costruire e non trova applicazione il decreto legislativo del 12 aprile 2006 numero 163, ora decreto legislativo 50 del 2016 inoltre l'esecuzione delle opere aggiuntive lotto 2 avverrà come anche definito dalla bozza di convenzione in approvazione conformemente a quanto previsto dall'articolo 20 del decreto legislativo 50 del 2016 e successive modificazioni ed integrazioni.

Per quanto concerne gli elaborati introdotti dal proponente per la valutazione del progetto dal punto di vista ambientale si ricordo che il decreto di compatibilità ha espresso pronuncia di compatibilità ambientale positiva, in merito alla soluzione proposta oggetto di approvazione del presente piano attuativo, evidenziandone il quadro ambientale la validità della documentazione prodotta, cinque, l'impatto del nuovo tracciato è stato valutato positivamente in DIA, il decreto di compatibilità e l'atto integrativo dell'accordo di programma prescrivono una serie di accorgimenti legati sia alla fase di cantiere, sia la fase di monitoraggio post operam, per le matrici di rumore, vibrazioni e atmosfera, la convenzione urbanistica in approvazione stabilisce che gli eventuali extra costi progettuali insorgenti in fase di realizzazione siano coperti in previsione relativa agli imprevisti contenuta nel medesimo quadro economico, fatto salvo in caso di avvenuta impossibilità delle prestazioni per cui si applicheranno le norme di settore e quelle del codice civile in materia di obbligazioni con atti.

Punto sei, il decreto di compatibilità ambientale e atto integrativo dell'accordo di programma, nonché la bozza della convenzione in approvazione definiscono una commissione di collaudo, che sarà composta da componenti designati dal comune di Fino Mornasco, dal comune di Cassina Rizzardi e dalla Provincia di Como, per quanto di rispettiva competenza, sette, la posizione del sottopasso è stata valutata con provvedimento di valutazione di impatto ambientale, nella quale è stata analizzata la soluzione in oggetto del presente piano attuativo e due diverse alternative poi verificate inattuabili, fra le quali un analoga a quella proposta dell'osservante, il decreto di compatibilità ambientale ha espresso pronuncia di compatibilità ambientale positiva in merito alla soluzione proposta, oggetto di approvazione questa sera, si propone dunque come controdeduzione la parziale, il parziale accoglimento relativamente ai soli punti 4, 5 e 6, quindi parziale accoglimento di 4, 5 e 6.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Favorevoli nove, contrari due.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

C'è ne sono ancora due che sono pervenute fuori tempo limite, ma che noi abbiamo comunque controdedotto e adesso vi vado a leggere, osservazione della Fortex Srl protocollo 12855 del 12 agosto 2016, posso, propone la non realizzazione del marciapiede sul lato sud della via Livescia, in corrispondenza della proprietà e la leggera modifica del raggio di curvatura in modo da non toccare la recinzione nord della proprietà a sud, richiede la realizzazione di un numero maggiore di posteggi, nonché chiede l'intervento economico dell'amministrazione o dell'attuatore per eventuali opere di adeguamento e canoni concessori a favore del privato che dovessero intervenire a seguito della riclassificazione a strada provinciale della via Livescia.

Controdeduzione analitica, ad oggi gli stalli su via Livescia risultano sotto utilizzati, a fronte di un'ampia disponibilità di parcheggi interni alla proprietà, in fase esecutiva verranno comunque privilegiate soluzioni progettuali che garantiscano la realizzazione del maggior numero di posti auto, il pagamento di canoni concessori da parte del comune a favore di privati non può essere accolto, controdeduzione sintetica parzialmente accolta relativamente alla successiva definizione ed approfondimento progettuale.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Favorevoli nove, contrari due.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

L'ultima giunta oltre, sì, no, poi ci sono, queste sono le osservazioni al piano, poi ci sono altre osservazioni, allora osservazione giunta da parte di Massimo Galli protocollo 3107 il 22 febbraio 2017, si chiede come mai il traffico dovrebbe passare dalla via Garibaldi, via Risorgimento, via Marco Polo, via Livescia, anziché passare dalla via Guanzasca, rilevando un quadro di inquinamento che continuerà ad imperversare, rileva una problematica di sicurezza durante la salita e la discesa dagli autobus evidenzia la riduzione del numero di parcheggi su via Marco Polo, sottolinea l'acuirsi delle problematiche sopra espresse, in conseguenza dell'apertura della grande struttura di vendita.

Controdeduzione analitica, si precisa che la via Guanzasca è proprietà di tre comuni, Cassina, Luisago e Fino Mornasco e quindi non nella piena disponibilità dell'amministrazione di Fino Mornasco, inoltre la DGR che avevo citato prima, la numero 4423 del 30 novembre 2015, quindi prevede la chiusura del passaggio a livello, negli elaborati progettuali di DIA, analizzati dalla competente struttura regionale, si rileva che la chiusura del passaggio a livello porta anch'essa ad un non trascurabile beneficio ambientale, eliminando di fatto le emissioni di inquinanti atmosferici legati al fermo delle autovetture, e ai fenomeni di stop and go, spesso responsabili di fenomeni acuti di inquinamento atmosferico.

Altresì si evidenzia che le considerazioni effettuate, permettono di affermare che l'intervento di progetto garantisce livelli massimi incidenti inferiori al 65 di polveri di B e A, ah si parla di inquinamento acustico, di decibel diurni e di 55 decibel notturni, presso i ricettori indicati, il decreto di compatibilità ambientale e l'atto integrativo dell'accordo di programma, sanciscono che nelle successive fasi progettuali si verifichino la possibilità di razionalizzare il numero di posti auto, prescrive anche che nelle successive fasi progettuali, vengano collocati esternamente alla sede stradale le fermate dei bus, altresì prescrivono il potenziamento della segnaletica stradale con la posa di cartelli che indicano al traffico pesante itinerari alternativi per evitare l'attraversamento del paese, controdeduzione sintetica, si propone di accogliere parzialmente l'osservazione relativamente alla successiva definizione ed approfondimento progettuale.

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Favorevoli nove, contrari due, prego signor Sindaco.

SIG. GIUSEPPE NAPOLI – SINDACO

Abbiamo finito le osservazioni sul piano attuativo, adesso ci sono osservazioni pervenute sull'avvio del procedimento della posizione del vincolo preordinato all'esproprio, allegato B, quindi si parla del vincolo preordinato di esproprio, osservazione Cooperativa Edilizia di Fino Mornasco protocollo 11938 del 27 luglio 2016, si richiama quanto controdedotto nel documento allegato A e si riportano e si rimandano ai temi pertinenti alla successiva fase di procedimento e del procedimento di progettazione scusatemi, e del

procedimento espropriativo, questa è la valutazione dell'osservazione, non solo, ma la proposta della, non c'è, no, la proposta di controdeduzione è questa sì, no, l'osservazione ... (intervento fuori microfono)... vuoi leggere l'osservazione ... (interventi fuori microfono)... dobbiamo andarla a leggere allora ... (intervento fuori microfono)... queste sono, abbiamo fatto una sintesi del piano attuativo perché ci pareva opportuno rendere edotto il consiglio comunale per sommi capi quelli che erano gli argomenti trattati.

Siccome qua si parla del vincolo preordinato dell'esproprio non abbiamo fatto una sintesi, quindi se vogliamo leggerlo dobbiamo leggerla tutta, si tratta del vincolo ... (intervento fuori microfono)... no nel documento A, il documento A è quello di prima, il documento A ... (intervento fuori microfono)... questa qua sono quelle relative al documento A, che erano le osservazioni del piano attuativo, queste qua le leggo tutte e le votiamo assieme, perché sono quelle del vincolo espropriativo che grosso modo.

Allora valutazione osservazione KOFII, osservazione KOFII Srl protocollo 11597 del 27 luglio 2016, si riportano e si rimandano i temi pertinenti alla successiva fase di progettazione del procedimento espropriativo, anche qua si dice che comunque nella fase di progettazione del procedimento espropriativo si andranno a porre quelle che sono i vincoli preordinate dell'esproprio.

Valutazione dell'osservazione di G.M.Z Real Estate protocollo 12257 del 2 agosto 2016, anche qua si propone di riportare e rimandare i temi pertinenti alla successiva fase di progettazione del procedimento espropriativo, osservazione Radice Marina Radice Lorenza e Biolchi Anna protocollo 12287 del 2 agosto 2016, si riportano e si rimandano ai temi pertinenti e alla successiva fase di procedimento di progettazione del procedimento espropriativo.

Valutazione dell'osservazione del signor Monti Alessandro protocollo 12841 del 4 agosto 2016, anche qua si propone di riportare e rimandare ai temi pertinenti e alla successiva fase di progettazione del procedimento espropriativo, ed infine l'osservazione fuori termine pervenuta fuori termine della For.Tex protocollo 12855 del 12 agosto 2016, si richiamo quanto controdedotto del documento allegato A e si rimanda ai temi pertinenti e alla successiva fase di progettazione del procedimento espropriativo, queste sono le proposte per l'avvio del procedimento della posizione del vincolo preordinato dell'esproprio, allegato B che avete trovato agli atti, su queste valutazioni si vota complessivamente ... (intervento fuori microfono)...

SIG. SIMONE COSTANTINO PISANIELLO – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Procediamo ad un'unica votazione, favorevoli nove, contrari due, passiamo alla votazione finale del punto 1 all'ordine del giorno, favorevoli nove, contrari due, astenuti zero, votiamo altresì l'immediata eseguibilità, favorevoli nove, contrari due, astenuti zero.

Passiamo al secondo punto all'ordine del giorno, l'approvazione della convenzione del permesso di costruire convenzionato in lotto di trasformazione residenziale denominato LTR TA 21 di via Bixio, concedo la parola per la relazione introduttiva al sindaco Napoli, prego.