



Direzione Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile
Settore Tutela e Benessere Ambientale
Servizio Programmazione Pulizia della Città, Valutazioni Ambientali,
Osservatorio Naturalistico e Ambientale

Venezia, 28 febbraio 2017

Prot. 100328

Assessore all'Ambiente, Urbanistica, Edilizia privata
Edilizia convenzionata, Ambiente, Città sostenibile

Massimiliano De Martin

OGGETTO: Edificio a torre Venus Venis, BLO Immobiliare - Nuova procedura di VIA. Osservazioni.

In merito alla procedura di V.I.A. - Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto di cui all'oggetto, pubblicato sul sito della Città Metropolitana e trasmesso dal proponente al Comune di Venezia con prot. gen. n. 11614 del 10/01/2017, si riportano qui di seguito le osservazioni prodotte dai Settori relativamente agli aspetti di rispettiva competenza.

Direzione Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile - Settore Sviluppo ed Utilizzo del Territorio (PG/2017/0062095 del 03/02/2017)

In riferimento al procedimento di cui all'oggetto si premette quanto già riportato nel precedente parere (PG 320699 del 16/07/2015) formulato dalla Direzione Sviluppo del Territorio:

- il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato con delibera di Giunta Provinciale n. 128 del 10.10.2014 ed efficace dal 15.11.2014, individua l'ambito in oggetto nella Tav. n. 4 "Carta delle Trasformabilità" come Aree di urbanizzazione consolidata;
- la Delibera n. 98 del 05.12.2014 del Commissario Straordinario per la gestione provvisoria dell'Ente "Formalizzazione della compatibilità, della compatibilità condizionata e del contrasto tra i contenuti del PRG vigente e quelli del PAT", per l'area in questione prevede l'applicazione delle norme di attuazione della VPRG vigente, tenendo conto che potranno comunque essere introdotte, a seguito di Variante al PI, diverse trasformazioni fisico-funzionali previste dagli indirizzi del PAT;

La Variante al P.R.G. per la Terraferma (approvata con deliberazioni di G.R.V. n. 3905 del

Direttore: dott. Raffaele Pace - Dirigente: arch. Andrea Costantini

Responsabile del Servizio: dott.ssa Cristiana Scarpa

Sede: campo Manin - San Marco 4023, 30124 Venezia - scala A III piano - tel. 0412747973

web: www.comune.venezia.it | mail: servizio.ambiente@comune.venezia.it

PEC: protocollo@pec.comune.venezia.it

03.12.2004 e n. 2141 del 29.07.2008), classifica tale ambito come Z.T.O. di tipo "D", Sottozona "D4.a" (Attrezzature Economiche Varie), i cui interventi vengono disciplinati dall'art. 32 delle N.T.S.A.. Le disposizioni di tale articolo prevedono, per gli interventi di nuova edificazione, nuova costruzione in ampliamento o in sopralzo, i seguenti indici:

- Utilizzazione fondiaria: 0,6 mq/mq per le destinazioni d'uso di cui alla lett. B dell'art.8 delle N.T.G.A. e 1,0 mq/mq per le destinazioni d'uso di cui alle lett. C, D, E1 e E2 dell'art.8 delle N.T.G.A.;
- H max: 45,0 ml. Altezze superiori potranno essere previste tramite approvazione di un Piano Urbanistico Attuativo.

Il nuovo progetto di VIA prevede un'altezza massima superiore ai 45 ml e pertanto è necessaria l'approvazione di un Piano Urbanistico Attuativo per attuare l'intervento, nell'ambito del quale verranno valutati i dati tecnici dell'intervento.

Si segnala inoltre che l'area individuata nel progetto come "Lotto C", è stata acquistata dal Comune di Venezia con atto del Notaio Faotto del 03/03/2011 (esclusi i diritti edificatori). Tale area avente una superficie fondiaria complessiva di 9.339 mq, genera una potenzialità edificatoria pari a 8.339 mq. di Sp, inferiore a quella indicata dalla ditta nella Tavola A 03.

**Direzione Servizi al Cittadino e Imprese - Settore Sportello Unico Edilizia
(PG/2017/60011 del 2/2/2017)**

La documentazione trasmessa dai richiedenti a questa A.C. e pervenuta a questo ufficio risulta parziale e non rispetta le indicazioni del vigente Regolamento Edilizio (articolo 10), stante il quale si prevede che i progetti relativi ad interventi di nuova costruzione, a pena di improcedibilità, siano accompagnati da copia del titolo che legittima la richiesta di intervento (o relativa autocertificazione), elaborati tecnici di cui all'articolo 11 secondo le specifiche riportate in dettaglio nel Prontuario e Asseverazione del progettista (articolo 14). Il progetto non è inoltre rappresentato in scala 1:100 o superiore, e ciò preclude una valutazione completa del profilo edilizio.

Nella tavola 03 - Planimetria superficie Sp realizzabile, viene riportata la dimostrazione della capacità edificatoria elencando alcune particelle catastali in proprietà della Società ma che risultano allo scrivente Ufficio prive di diritti edificatori. Infatti il contratto di compravendita del Notaio dr. Mario Faotto n.135.707 di Repertorio e n. 24.002 di Raccolta, Registrato a Mestre il 04.03.2011, all'articolo 2 recita: *"Con il presente atto il Comune di Venezia cede solo il sedime dell'area oggetto di trasferimento, inibendo alla parte acquirente di utilizzare in alcun modo i diritti edificatori, che l'amministrazione mantiene in propria disponibilità. Parte acquirente assume l'obbligo di non edificabilità sull'intero sedime oggetto di acquisto"*.

I mappali senza capacità edificatoria sono: n.53 (per mq 190), n. 2387 (per mq. 282), n. 2490 (mappale ex 2389 per mq. 3.971), n. 2493 (mappale ex 279 per mq. 3.752). Pertanto la effettiva capacità edificatoria risulta di mq. 17.353 (anziché mq 25.548).

Conseguentemente, solo a fronte dell'intervenuta compravendita delle capacità edificatorie dei succitati mappali potrà esserne consentito l'utilizzo ai fini del calcolo della Sp necessaria per la realizzazione dell'edificio in oggetto.

Risulta corretto applicare l'indice di utilizzazione fondiaria pari a 1,0 mq/mq (articolo 32.1 delle

NTGA) previsto per le ZTO D.4.a.

Nella tavola 04TS – Pianta Piano Terra Soppalchi, e nelle successive tavole relative ai piani dedicati alla destinazione commerciale (fino all'ottavo piano) vengono rappresentati i soppalchi senza che questi abbiano una congrua descrizione ai fini urbanistici. Nella successiva Tavola SP- Calcolo Superficie Lorda di Pavimento, i soppalchi risultano esclusi dal conteggio della superficie ma non ne sono dimostrate, ai fini della non computabilità consentita dall'articolo 4.1.3 delle Norme Tecniche Generali di Attuazione, le seguenti specifiche:

"realizzati da strutture componibili a sé stanti destinati ad uso accessorio o a deposito di materiali e/o prodotti, a condizione che determinino una superficie del piano, su cui vengono realizzati, non superiore al 60% della stessa per destinazioni non abitative ...".

Analogamente, ai fini dello scomputo della Sp (ai sensi del medesimo art. 4.1.3) dei piani ad uso locali tecnici, deve essere dimostrato che le superfici dei locali tecnici vengono *"occupate esclusivamente da impianti fissi necessari all'uso dell'organismo edilizio..."*.

Nella Tavola 04P – Pianta Piano Primo risulta un collegamento a quota + 9,30 con la "Nave de Vero", che viene rappresentato anche nella Tavola 06SN – Sezione Longitudinale Sud-Nord A-A e non è chiaro se sia il sovrappasso tra i lotti A-B-C previsto nel PdC in Sanatoria PG 2014/507516 del 05/12/2014. E' quindi necessario un approfondimento sul punto trattandosi di condizione espressa con parere della Direzione Mobilità e Trasporti.

Nella Tavola 06OE – Sezione Trasversale Ovest – Est B-B e successive tavole di progetto (prospetti, sezioni) viene indicata l'altezza dell' ultimo piano pari a + 94,95. L'articolo 32.1 delle Norme Tecniche Speciali di Attuazione prevede per le ZTO D.4a un'altezza max pari a ml 45,00. Altezze superiori potranno essere previste tramite approvazione di Piano Urbanistico Attuativo – PUA.

Sul punto si ricorda che l'articolo 20 della LR 11/2004 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio" prevede che sia la Giunta comunale ad adottare il Piano e il Consiglio comunale ad approvarlo. Adozione che deve avvenire entro 75 giorni dalla presentazione qualora il piano sia di iniziativa privata e corredato di tutti gli elaborati previsti dall'articolo 19.

Relativamente alla Tavola SSP – verifica parcheggi, si segnala che la dotazione di parcheggi pubblici e privati relativa alla destinazione alberghiera (articolo 32 delle NTGA) prevede:

. art. 32.1.d.2 – per le destinazioni d'uso di progetto 'D1 commerciale' ed 'E1 ricettiva', il reperimento della superficie a parcheggio pubblico va calcolato nella misura di 0,40 mq/mq dell'intera SP di progetto (con esclusione di magazzini/depositi),

. art. 32.1.d.a – la dotazione di parcheggio privato va calcolata nella misura di 1mq ogni 10mc di volume di nuova costruzione, superficie elevata a 5mq per ogni posto letto per le strutture ricettivo-alberghiera.

Nella Tavola SVP – Dimostrazione standard verde e parcheggi, viene dimostrato che il fabbisogno di standard a verde viene garantito con il reperimento di una superficie pari a mq. 1.462 (indicata con il colore verde nella tavola). Il mappale 2503 (mq. 1048) deve essere verificato in quanto appare

"urbanisticamente già realizzato" (come standard a verde) nel precedente intervento collegato alla "Nave de Vero". Per la rimanente quota di verde pari a mq. 8.646,11 viene dichiarata la volontà di richiederne la monetizzazione. La monetizzazione dovrà essere determinata secondo il regolamento per la monetizzazione degli standards urbanistici, approvato con DCC88 del 29.10.2014.

Nella Tavola R01 – Planimetria compensazioni verde, sono evidenziate alcune aree lungo il Canale Tron e a ridosso della nuova bretella stradale. Una superficie dichiarata in proprietà pari a mq. 3.204 viene classificata a compensazione. Si evidenzia che il reperimento dello standard a verde deve risultare in prossimità dell'intervento edificatorio in aree di pertinenza.

Nella Tavola A45 – Nuova bretella di uscita dalla SS n. 309 "Romea" viene indicata una nuova viabilità a ridosso della SS con un innesto su altra proprietà (Leroy Merlin) e altro innesto su area a parcheggio del centro commerciale "Nave de Vero". Rilevato che tale previsione progettuale richiede il parere di altre Direzioni (Mobilità, Lavori Pubblici, Patrimonio, Municipalità), si evidenzia che se trattasi di opera prevista a scomputo del contributo di costruzione dovrà essere applicato il nuovo regolamento per la disciplina della realizzazione delle opere di urbanizzazione da parte di privati approvato con DCC 88 in data 29,10,2014. L'articolo 6 prevede che *"l'Amministrazione Comunale decide le modalità e l'entità delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria da realizzarsi a scomputo degli oneri in sede di Conferenza di Servizi a cui partecipano i rappresentanti di tutte le Direzioni competenti"*.

Direzione Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile - Settore Pianificazione Mobilità e Infrastrutture (PG/2017/0099394 del 27/02/2017)

Per le questioni inerenti la mobilità, il nuovo progetto si differenzia dal precedente per l'introduzione di tre varianti:

- 1) dalla bretella parallela alla SS309, un accesso diretto al parcheggio interrato de La Nave de Vero;
- 2) 350 posti auto aggiuntivi, all'interno di un nuovo piano interrato (sotto la torre Venus-Venis) e di un nuovo piano seminterrato esterno (sotto l'attuale parcheggio in superficie adiacente al lotto);
- 3) la disponibilità del proponente a mettere a disposizione un servizio di bus navetta dalla vicina fermata del tram.

Nel merito:

- primo punto: si ritiene che il collegamento diretto al piano interrato de la Nave de Vero dalla nuova bretella possa migliorare le condizioni di accesso ai parcheggi. Con tale soluzione si attenuano inoltre i problemi di rallentamento lungo la viabilità pertinenziale dovuti all'interferenza tra veicoli e pedoni che accedono alla Nave de Vero.
- secondo punto: si osserva che il Regolamento ai sensi dell'art.4 della LR 50/2012 impone di

calcolare il traffico indotto a partire dal numero di parcheggi previsti, e si prende atto che il nuovo studio di impatto non prende in considerazione i nuovi parcheggi per il calcolo del traffico indotto. Si ritiene tuttavia che i nuovi parcheggi possano colmare un deficit dell'intero comparto, specialmente in occasione di eventi collaterali (spettacoli o altri eventi che esulano dalla vendita di prodotti) quando il tempo medio di permanenza supera i canonici 80-90 minuti indicati dallo stesso Regolamento. Per questo motivo si valuta comunque positivamente l'introduzione di ulteriori spazi di sosta. Si evidenzia che per puntuale rispetto della norma di settore lo studio di impatto dovrebbe essere rivisto alla luce delle nuove e aggiuntive dotazioni di aree a parcheggio.

- terzo punto: nulla osta per l'introduzione di un servizio atipico di bus navetta con costi a totale carico del proponente. Tuttavia si ritiene non possa essere considerato come intervento compensativo degli impatti, sia perché nell'area sono già presenti servizi pubblici di linea, sia per il carattere commerciale che detto servizio assumerebbe.

Con particolare riferimento alle motivazioni che sottendono il parere negativo della Commissione VIA al progetto precedente, premesse le considerazioni sulle nuove proposte, si rileva in definitiva che la nuova bretella, con possibilità di sbocco sul parcheggio interrato della Nave de Vero, smaltisce in maniera appropriata i flussi in ingresso previsti, comportando un'accessibilità maggiore ai parcheggi del comparto, e una qualità di servizio della rete stradale migliore rispetto ad oggi. Si osserva tuttavia che per i flussi in uscita non sono stati considerati analoghi interventi, eccezion fatta per la rotonda di via Arduino e a tal fine si ritiene opportuno che i veicoli in uscita dalle nuove aree a parcheggio siano indirizzati su via Bottenigo, spostando l'attuale uscita ipotizzata su via Arduino e mantenendo quella del parcheggio a raso sito di fronte alla nuova torre.

Vista la particolare attrattività che l'area in questione viene ad assumere, si chiede al proponente di considerare anche altre **soluzioni viabilistiche integrative e/o ulteriormente migliorative atte a garantirne la sostenibilità complessiva**, quali - in ordine di priorità :

1. la nuova bretella in uscita dalla S.S. 309 dovrà essere ulteriormente migliorata raddoppiando, dopo il superamento dello scolo Lusore, la corsia e sdoppiando gli accessi al parcheggio, dedicandone uno ai veicoli diretti al parcheggio a raso ed uno ai parcheggi interrati;
2. prevedere la realizzazione di una nuova rotonda all'intersezione di via dell'Avena con la SR11, a prescindere dalla sovrapposizione con gli interventi previsti dall'Accordo Moranzani;
3. prevedere in fase esecutiva la possibilità che i veicoli in uscita dalle aree a parcheggio possano essere indirizzati su tutte le strade perimetrali, in modo da consentire di ripartire e gestire i flussi;
4. ridisegnare ed ottimizzare la rotonda esistente tra via Arduino - via Bottenigo e Gloria;
5. prevedere una revisione dello svincolo/collegamento tra via Arduino e via Colombara diretto e che consenta tutte le manovre di svolta;
6. prevedere, in alternativa all'introduzione di un servizio atipico di bus navetta, il prolungamento della linea tranviaria su via Bottenigo, anche su un'unica piattaforma, consentirebbe di accedere all'area commerciale attraverso un servizio di trasporto pubblico ad alta capacità e frequenza;

Quanto alla soluzione individuata dal proponente - come opera aggiuntiva all'esistente rete viaria (la nuova bretella) - si prescrive il rispetto di tutti gli standard normativi vigenti per la sua costruzione,

da definire con l'ente gestore della strada SS 309 ANAS che ne dovrà condividere ed approvare la realizzazione in quanto la stessa ricade all'interno della fascia di rispetto. Si evidenzia che in caso di parere negativo da parte dell'ente gestore non è contemplabile un intervento in assenza di questa specifica proposta progettuale.

Il parere inoltre è positivo previo accertamento della fattibilità tecnica dell'innesto diretto al piano interrato della Nave de Vero: il progetto di dettaglio dovrà essere visionato dagli uffici del Settore.

Al fine di ridurre gli impatti del traffico, si elencano di seguito **ulteriori prescrizioni** per gli interventi riguardanti la circolazione interna e quella di pedoni e cicli, la cui progettazione definitiva dovrà avvenire coordinandosi con gli uffici del Settore:

1. la realizzazione del collegamento ciclabile con via Bottenigo comporta per il proponente anche l'assunzione dell'onere dell'adeguamento degli impianti semaforici attraversati dal percorso;
2. la realizzazione dell'area bus e taxi dovranno essere concordate rispetto alle dimensioni e geometrie al fine di arrecare il minor intralcio alla rete viabilistica;
3. la rotatoria di via Arduino dovrà prevedere anche la realizzazione degli attraversamenti pedonali dei bracci nord e sud a 5 metri dalla rotatoria, nel rispetto della normativa vigente.

Infine, riguardo al piano di monitoraggio ante-operam e post-operam indicato nel SIA, si raccomanda il confronto preliminare con gli uffici per la scelta degli indicatori di valutazione e le modalità di misurazione.

**Direzione Lavori Pubblici - Settore Sicurezza Rete Idraulica del Territorio
(PG/2017/56675 del 1/2/2017)**

Si evidenzia che lo studio di invarianza idraulica presentato con il precedente Permesso di Costruire, non sembra prevedere aree impermeabilizzate nelle aree dove è prevista la nuova bretella dalla statale S.S. n. 309 Romea. Inoltre il precedente progetto prevedeva per l'area del parcheggio denominata Lotto B (ora destinato all'intervento in oggetto) 9808 mq impermeabilizzati, a fronte dei 10.494 mq definiti nella documentazione allegata. Infine si evidenzia che la nuova conformazione prevede un'area a verde di 1048 mq posta a sud di via Arduino verso il Canale Tron, che non era inclusa nel precedente studio di compatibilità idraulica.

Si esprime pertanto **parere favorevole** all'intervento in oggetto **condizionando** tale parere alla verifica delle sudette superfici di progetto impermeabilizzate e a verde.

Direzione Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile - Settore Tutela e Benessere Ambientale

Osservazioni in merito agli impatti sull'atmosfera

Lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) allega una relazione (elaborato "C-05") sulla componente atmosfera redatta a dicembre 2016 dal Dott. Giampiero Malvasi. Tale relazione è relativa a valutazioni dell'impatto atmosferico generato dal traffico indotto dalla nuova "VenusVenis". A questo

proposito si evidenzia quanto segue:

- le valutazioni, si riferisce nella relazione, tengono conto di un volume di traffico stimato per un venerdì tipo all'ora di punta (17:30 – 18:30) che sono le stesse condizioni di input al modello utilizzato per lo studio relativo alla viabilità. Si osserva a questo proposito che il Regolamento previsto dall'art.4 della LR 50/2012 impone invece di calcolare il traffico indotto a partire dal numero di parcheggi previsti, cosa peraltro già evidenziata dal Settore Pianificazione Mobilità e Infrastrutture del Comune di Venezia;
- le valutazioni escludono dalla modellizzazione i flussi associati alla viabilità di alcune grandi infrastrutture che tuttavia sono indicate con dei refusi (vd. pag. 20 dove si citano le arterie SR450 e A22 non interessanti il veneziano) che vanno pertanto corretti;
- le mappe di isoconcentrazione prodotte dal modello di dispersione e riportate negli allegati alla relazione stessa (vd. pagg. da 30 a 34) sembrano insistere sulla viabilità esistente e non su quella di progetto che prevede la nuova bretella. Anche questo aspetto va precisato.

In merito alla realizzazione della nuova bretella parallela alla SS309 che garantisce un accesso diretto al parcheggio interrato de La Nave de Vero si osserva quanto segue. Pur concordando sul fatto che tale collegamento migliori la condizione di accesso ai parcheggi (attenuando i rallentamenti lungo la viabilità pertinenziale dovuti all'interferenza tra veicoli e pedoni che accedono alla Nave de Vero) non altrettanto si può dire per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico provocato sia dal traffico indotto che dal perdurare di veicoli circolanti a motore acceso lungo la viabilità pertinenziale e lungo il parcheggio durante le fasi in cui i motori provocano più emissioni inquinanti ad altezza uomo, specialmente per quanto riguarda il biossido di azoto.

Si noti inoltre, a questo proposito, come il cui contributo alle immissioni di questo inquinante rilevato dal modello di dispersione (vd. pag. 25) sia risultato significativo, con valori fino a $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sui 200 di picco orario fissati dalla norma.

Osservazioni in merito alle misure di mitigazione e/o compensazione degli impatti sull'atmosfera

Il S.I.A., in merito all'impatto atmosferico, conclude che "(...) *L'esistenza del centro commerciale porterà inevitabilmente ad un aumento delle quantità dell'inquinamento atmosferico per l'aumento di traffico indotto*" ma che si tratta di *"incrementi considerati accettabili e di lieve entità per un insediamento commerciale specie a fronte delle misure di mitigazione riportate di seguito (...)"*.

A questo proposito si rileva che le misure di mitigazione proposte dalla ditta riguardano l'utilizzo, per tutte le superfici del parcheggio e per la viabilità interna, di una pavimentazione a masselli autobloccanti "Renova" realizzata con leganti della gamma TX di Italcementi contenenti il principio attivo fotocatalitico "Txactive". Pur non entrando nel merito dell'efficacia di tali misure in termini di abbattimento del PM10 e degli NOX, è indubbio che tale efficacia è in ogni caso correlata ad un effettivo contatto tra gli inquinanti emessi dai veicoli e la superficie stessa della pavimentazione in questione. L'intervento tuttavia, riguarderà soltanto le superfici di nuova realizzazione, e non i parcheggi e la viabilità già esistenti sui quali comunque il traffico indotto dalla Venus Venis insisterà. Il carattere mitigante dell'intervento proposto ha pertanto un significato che va ridimensionato rispetto a quanto rappresentato dal proponente.

Osservazioni in merito agli impatti sul suolo

Per quanto riguarda le aree destinate a verde in qualità di standard e/o compensazione si osserva che manca un'univoca determinazione dell'ubicazione e del dimensionamento delle stesse così pure non viene data informazione circa lo stato dei procedimenti riguardanti la caratterizzazione e/o la bonifica. Ai sensi dell'art. 13 delle NTA della VPRG per la Terraferma, il preventivo espletamento delle procedure di cui all'art. 242 del D.lgs 152/2006 per le aree medesime, costituisce infatti condizione per il rilascio del titolo abilitativo relativo alle opere edilizie in oggetto. Si chiede di fornire le dovute precisazioni.

Si chiedono precisazioni sulle caratteristiche delle strutture fondazionali profonde nonché una valutazione circa i relativi impatti sull'assetto idrogeologico, da verificare mediante la previsione di un adeguato e condiviso sistema di monitoraggio degli acquiferi interessati.

In relazione allo stato di contaminazione diffuso rilevato nel 2011 nelle acque di falda del sito BLO srl, dovrà essere acquisito specifico parere in merito alle cautele costruttive che si intendono adottare al fine di evitare potenziali fenomeni di contaminazione degli acquiferi indotti dalla realizzazione delle fondazioni profonde.

Si chiede di integrare il piano di gestione delle terre garantendo il preventivo accertamento di conformità dei materiali soggetti a riutilizzo al fine di escludere, tramite l'esecuzione del test di cessione di cui al DM 05/02/98, che gli stessi non costituiscano fonte di contaminazione diretta o indiretta per le acque sotterranee.

***Direzione Servizi al Cittadino e Imprese - Settore Autorizzazioni Ambientali
(PG/2017/49129 del 30/01/2017)***

In merito agli aspetti di competenza relativi all'inquinamento acustico, si è proceduto alla valutazione del documento "Valutazione previsionale di impatto acustico" redatto dal tecnico competente in acustica Antonio Trivellato e si specifica quanto segue.

L'analisi effettuata fa emergere un clima acustico attuale pesantemente influenzato dal traffico stradale, in particolar modo quello collegato alla statale Romea, tanto è vero che in alcuni ricettori le misure e/o simulazioni effettuate riportano valori diurni anche superiori a 70 dB e quindi potenzialmente* superiore al limite previsto per la fascia di rispetto stradale della statale Romea.

Questa situazione fa ritenere che debba esserci una particolare attenzione in fase di analisi sulla sorgente "traffico stradale", che merita pertanto di essere approfondita. In particolare, così come per le sorgenti impiantistiche è stato effettuato un'analisi specifica che ha dimostrato il loro rispetto dei limiti di emissione (vedi paragrafo 4.2 del documento), si reputa necessario che analogo scorporo venga eseguito per il traffico stradale, con focus particolari sul contributo attuale dovuto alla sola statale Romea e sul contributo futuro dovuto al traffico aggiuntivo indotto dal nuovo insediamento. In tal modo potranno emergere chiaramente le "quote" di rumore a cui sono sottoposti i diversi ricettori.

Il clima acustico attuale della zona rende fondamentale anche una particolare attenzione alle soluzioni costruttive che verranno adottate nel nuovo edificio, che dovranno garantire un clima interno acusticamente confortevole.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, nel ricordare che in ogni caso sarà necessario eseguire un approfondito monitoraggio post-operam al fine di rilevare l'effettivo impatto acustico prodotto sui ricettori dalle diverse sorgenti operanti, si ritiene che la documentazione presentata debba essere

integrata con un'analisi di dettaglio sulla componente "traffico stradale", in modo tale che per ogni ricettore sia evidenziato l'impatto su di esso prodotto dal traffico stradale sia attualmente che nella prevista configurazione futura. I dati dovranno rendere evidente il contributo dovuto al traffico della statale Romea e quello causato dal traffico aggiuntivo indotto dalla costruzione del nuovo edificio a torre.

* Ai sensi dell'Allegato C del DM 16 marzo 1998, il monitoraggio del rumore stradale deve durare almeno una settimana con il microfono posto a 4 metri dal suolo, mentre le misure effettuate dal tecnico Trivellato sono dell'ordine di 10-15 minuti.

Direzione Lavori Pubblici - Settore Pronto Intervento Manutenzione Patrimonio e Verde pubblico

Per quanto riguarda il verde pubblico, sia per le aree a compensazione che per il verde di arredo stradale, manca completamente la relazione illustrativa, planimetria delle aree (le tav. A43 e tav A44 non sono esplicative), le specie utilizzate, specifiche tecniche sull'asservimento/cessione o meno delle aree a verde, emerge la non chiara definizione delle aree da monetizzare (forse l'area della pista ciclabile?), manca la compatibilità delle opere a verde di progetto con quanto previsto dal regolamento comunale per la tutela e promozione del verde in città. Per una corretta valutazione dovrà essere allegata una relazione agronomica a firma di un tecnico abilitato (agronomo o forestale o perito agrario) completa delle planimetrie e quanto sopra già specificato.

Per quanto riguarda il piano di utilizzo ai sensi della DM 161/12 (presentato nell'elaborato C09) dovrà essere richiesto il parere per l'utilizzo delle terre e rocce di scavo specificando gli esatti quantitativi e le destinazioni.

IL DIRIGENTE

arch. Andrea Costantini

Il responsabile dell'istruttoria, il responsabile del procedimento e il responsabile dell'emanazione dell'atto finale dichiarano l'assenza di conflitto di interessi ai sensi dell'art. 7, comma 13, del Codice di comportamento interno.

