

Comune di Padova

Provincia di Padova

## **PUA “Ex Foro Boario Corso Australia”**

### **Controdeduzioni alle osservazioni**

18 settembre 2019

## Controdeduzioni alle osservazioni al PUA "Ex Foro Boario Corso Australia" pervenute entro il termine previsto del 7 settembre 2019

La seguente tabella contiene tutte le osservazioni pervenute, in numero complessivo di 6, e le relative controdeduzioni.

In particolare, la tabella contiene, nell'ordine:

- il numero dell'osservazione;
- il soggetto che ha predisposto le osservazioni;
- la sintesi dei contenuti dell'osservazione;
- le controdeduzioni;
- il parere di coerenza del valutatore relativo alle osservazioni di valenza ambientale o riferibili al Rapporto Ambientale Preliminare.

Tali contenuti sono stati predisposti come richiesto dalla Regione Veneto con nota prot. 364430 del 19/08/2019.

Le osservazioni di tipo ambientale sono campite con il colore verde.

N.	Soggetto che ha predisposto le osservazioni	Sintesi dei contenuti delle osservazioni	Controdeduzioni	Parere di coerenza ambientale
1	<p><b>Prot. 0355373 del 06/09/2019</b></p> <p>E. G.</p>	<p><i>"[...] aree verdi attorno all'ex Foro Boario Davanzo, è necessario valutarne la collocazione, poiché esse rappresentano la migliore barriera possibile fra le abitazioni e la tangenziale, o fra le abitazioni e le linee dei binari ferroviari.</i></p> <p><i>C'è grande preoccupazione riguardo la distruzione delle aree boscate [...] nessuna barriera antirumore sarà efficace come un bosco dal un punto di vista del trattenimento della CO2 e delle polveri sottili, né sarà altrettanto soddisfacente dal punto di vista estetico e psicologico per i residenti. L'area boscata sita accanto al Cimitero Maggiore di Padova funge anche da riparo alla fauna locale [...] la Regione Veneto chiede una forma di compensazione [...] la sottoscritta chiede di sapere dove esattamente verranno ripiantati questi alberi [...] e] di conoscere l'esatto numero e le varietà di alberi che verranno abbattuti, in modo che la compensazione possa essere scientificamente verificabile per ogni cittadino, in un'ottica di partecipazione e trasparenza.</i></p>	<p>Il parere della Regione Veneto prot.n.141072 del 09.04.2019 indica <i>"come misura compensativa più idonea alla riduzione di tali formazioni in ambito urbano [...] il rimboschimento di una pari superficie, in zona più prossima al sito in esame."</i></p> <p>Al suddetto parere è allegato il modulo per la domanda di riduzione della superficie boscata, da inoltrare alla conclusione della progettazione definitiva. Solo allora potranno essere indicate in modo preciso la superficie oggetto di riduzione boschiva e le aree compensative.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– la scelta degli ambiti di rimboschimento, all'interno del territorio comunale, sarà operata in accordo con l'Amministrazione favorendo, come indicato nel parere, le aree disponibili più prossime al PUA;</li> <li>– sarà elaborata una relazione forestale e, quindi, un progetto di rimboschimento.</li> </ul> <p>Tale aspetto sarà inoltre approfondito in fase di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo.</p>	<p>Osservazione di tipo <u>ambientale</u></p> <p><b>COERENTE</b></p> <p>L'osservazione trova risposta nelle controdeduzioni</p>

		<p>[...] in nessun caso sarà possibile chiudere il conto con un pareggio, poiché [...] le piante che verranno abbattute sono già molto grandi, mentre quelle che verranno piantate (se sopravvivranno, cosa tutt'altro che certa, come dimostrano numerosi casi di piantumazioni a Padova) avranno bisogno di decenni per crescere ed arrivare a "catturare" la stessa quantità di CO2 [...] ?</p>	<p>Si fa presente che la posizione topografica ed il riconoscimento di tutte le essenze arboree presenti all'interno dell'ambito di intervento sono già stati individuati e riportati negli elaborati del PUA T.04d, R.10 e R.11. Tali informazioni saranno utili per il progetto di rimboschimento.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	
2	<p><b>Prot. 0355401 del 06/09/2019</b></p> <p>M. B. G. Z.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– “[nella tav.07a....] risulta evidente che il progettista ha riproposto per via Peano la stessa soluzione contenuta nella Variante al Piano Degli Interventi del 2017 non in linea con le ultime decisioni prese dall'Amministrazione. Viene rappresentata una sede stradale di più di 10 metri (di cui 3 di marciapiede e pista ciclabile)”.</li> <li>– “[...] si deduce che si prevede l'abbattimento di tutte le piante, la copertura del fosso per poi costruire un muro alto 80 cm. con recinzione alta 2 metri a ridosso della linea ferrata. E' importante ricordare che il fosso posto tra la sede stradale e il primo binario, rappresenta l'unico insostituibile baluardo contro l'acqua [...] Un' opera esagerata a fronte di un traffico veicolare che coinvolge solo 5 abitazioni, pedoni e bici e gli eventuali mezzi di soccorso.”</li> <li>– “[...] si chiede di mantenere le caratteristiche della viabilità esistente e di preservare le alberature, rispettando il delicato equilibrio idraulico [...]”</li> </ul>	<p>In coerenza con le indicazioni emerse nella delibera di Consiglio Comunale n. 2018/0050 di Registro della Seduta del 11/06/2018, avente per oggetto “Mozione: Progetto di recupero area ex Foro boario davanzo – raccomandazioni emerse dal processo di Agenda 21”, il PUA ha previsto tutta una serie di interventi migliorativi, rispetto al “progetto” presentato a Bando di Gara in data 11/08/2017. In particolare, in merito al punto 4) della sopracitata Delibera “realizzazione di una viabilità sostenibile”, il PUA prevede l'adeguamento della esistente via Peano per le sole necessità di pronto intervento e collegamento ciclopedonale, come si può leggere nell'elaborato R.01 “Relazione tecnica”.</p> <p>Tutti gli aspetti progettuali e funzionali di via Peano, quali le caratteristiche dimensionali, l'inserimento del percorso ciclopedonale e l'adeguamento idraulico, saranno definiti in fase di progettazione definitiva ed esecutiva in concerto con l'Amministrazione comunale, Ferrovie dello Stato, Vigili del Fuoco, Consorzio di Bonifica, e tutti gli enti e settori interessati in rispetto della normativa vigente. Particolare attenzione sarà posta alla tutela del verde presente e al miglioramento dello stesso ove gli aspetti progettuali non ne consentano il mantenimento.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	<p>Osservazione di tipo <u>ambientale</u></p> <p><b>COERENTE</b></p> <p>L'osservazione trova risposta nelle controdeduzioni.</p>

<p>3</p> <p>F.T.</p> <p>Prot. 356580 del 9/9/2019</p> <p>A. A.</p>	<p>– “[...] assenza di una valutazione attendibile dei flussi veicolari indotti dall’insediamento commerciale previsto [...]:</p> <p>➤ <b>“chiedo i dati relativi a una stima precisa [...]</b> <b>del traffico veicolare attuale</b> insistente su Corso Australia: la misurazione occasionale dei flussi automobilistici rilevati tra le 17,45 e le 18,45 del Venerdì sera rappresentano un chiaro errore di procedura statistica legato al campionamento puntiforme. I flussi andrebbero misurati continuativamente per una intera settimana (sono rilevanti anche le giornate Lunedì e Sabato) anche nelle ore mattutine 8:00-8:30 e per almeno tre-quattro settimane scelte in periodi dell’anno rappresentativi (durante e al di fuori dell’attività scolastica e Universitaria).</p> <p>➤ <b>chiedo una stima attendibile (con tanto di intervalli di confidenza) dei flussi veicolari aggiuntivi che saranno indotti dall’attività commerciale a regime.</b> Tali flussi creeranno numerose criticità in corrispondenza degli svincoli del sottopasso di via Montà-Bezzecca, del cavalcavia Vicenza e di quello dell’Aeroporto. Nei documenti disponibili vengono citati come comparabili i flussi di insediamenti commerciali simili per superficie ma in aree con densità di popolazione un ordine di grandezza inferiore a Padova [...]</p> <p>➤ abbiamo stimato un <b>realistico valore di 2.5-3.0 milioni di veicoli in più all’anno</b> (calcolati in base all’allegato SS del progetto di Leroy Merlin, e dalla tabella del manuale statistico di riferimento per questi lavori, “Trip Generation” dell’Institute of Transportation Engineering). Quindi, le attività commerciali nel Davanzo porteranno un aumento del 42% del traffico in un’arteria già piena di criticità [...]</p>	<p>In merito alla richiesta di <b>“dati relativi a una stima precisa...”</b>, come indicato nella relazione tecnica dello studio di impatto viabilistico (documento R.01 Studio di impatto viabilistico, parte 1), la scelta del periodo in cui effettuare le indagini di campo e le successive valutazioni è stata fatta a partire da specifiche considerazioni in merito alle attività attualmente insediate nell’area, alle caratteristiche della rete viaria di pertinenza e alla futura destinazione d’uso dell’ambito.</p> <p>Le analisi sono state condotte con riferimento ad un <b>periodo di massima concentrazione della domanda indotta da strutture analoghe a quella oggetto dell’iniziativa (periodo critico)</b> non mancando di considerare le caratteristiche della domanda di spostamento (flussi di traffico e struttura distributiva) proprie del sistema di interesse.</p> <p>Le caratteristiche della domanda attuale sono state identificate per mezzo di rilievi del traffico veicolare in corrispondenza di sezioni e nodi della rete stradale e di un’indagine finalizzata alla ricostruzione della struttura delle relazioni di traffico che impegnano l’area di studio (metodo delle targhe).</p> <p>Sono state condotte tre diverse sessioni di rilievo dei flussi di durata variabile da 5 a 7 giornate in corrispondenza della sezione CS02, localizzata in corso Australia, al chilometro 2,400 circa (rilievo mediante radar multicorsia) e specificatamente (Allegato A01):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ da mercoledì 12/10/2016 a mercoledì 19/10/2016</li> <li>➤ da venerdì 21/10/2016 a mercoledì 26/10/2016</li> <li>➤ da giovedì 17/05/2018 a giovedì 24/05/2018</li> </ul> <p>Dall’analisi dei profili di traffico ottenuti con l’elaborazione dei dati del rilievo a mezzo radar si è deciso di indagare in dettaglio la struttura delle relazioni di traffico nelle fasce bi-orarie di punta (17:45–19:45 per il venerdì e 17:30–19:30 per il sabato), da cui si è identificato come periodo di maggiore criticità la fascia bi-oraria di punta del venerdì 17:45-19:45.</p> <p>Dal momento che in tale fascia oraria si manifesta la combinazione più gravosa dovuta agli elementi già indicati (attività attualmente insediate nell’area, caratteristiche della rete viaria di pertinenza, futura destinazione d’uso dell’ambito), essa è stata identificata come periodo di massima concentrazione della domanda cui</p>	<p>Osservazione di tipo <u>ambientale</u></p> <p><b>NON COERENTE</b></p> <p>L’osservazione è basata su affermazioni di tipo apodittico e trova risposta nelle controdeduzioni, nello Studio di impatto viabilistico e nel Rapporto Ambientale Preliminare.</p>
--	--	--	--

			<p>riferire la valutazione di impatto viabilistico</p> <p>In merito alla richiesta di <b><u>“una stima attendibile ... dei flussi veicolari aggiuntivi...”</u></b>, come indicato nella relazione tecnica dello studio di impatto viabilistico (documento R01, parte II), il processo di stima degli spostamenti indotti dalle nuove strutture di vendita ha fatto riferimento a una pluralità di fonti, mancando in letteratura riferimenti a situazioni analoghe in ambito nazionale:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. osservazioni dirette compiute presso il punto vendita Leroy Merlin di San Giovanni Lupatoto;</li> <li>2. osservazioni dirette compiute presso una struttura Leroy Merlin sita in Cabries, Marseille (Francia). Fonte: Zones et établissements générateurs de trafic. Recueil de données de comptage. CERTU: Département Mobilité, Transport et Service Urbain (MOB). 25 avril 1999;</li> <li>3. manuale “Trip Generation” dell’Institute of Transportation Engineering (USA).</li> </ol> <p>Le stime condotte secondo queste fonti sono state combinate al fine di stabilire una relazione tra la Superficie Lorda di Vendita (SLV) e il numero di spostamenti generati e attratti (espresso in autovetture). Come indicato nella sintesi delle stime condotte (cfr. documento R01 Studio di impatto viabilistico, parte II, paragrafo 3.4), si è scelto di utilizzare un modello lineare, ancorché basato su un numero di punti molto limitato.</p> <p><b>Questa scelta appare cautelativa in quanto normalmente non si ravvisa una dipendenza lineare del numero di spostamenti con la SLV;</b> infatti, al crescere della superficie il numero di spostamenti cresce meno che linearmente (si veda in merito quanto riportato nel manuale “Trip Generation” dell’Institute of Transportation Engineering (USA) per il settore Retail) assumendo una forma logaritmica.</p> <p>Per quanto riguarda le osservazioni dirette compiute presso il punto vendita Leroy Merlin di San Giovanni Lupatoto, si ritiene che tale contesto socio-economico sia assimilabile a quello oggetto di studio in quanto insediato nella stessa regione italiana e con caratteristiche di accessibilità simili al caso di studio (vicinanza ad</p>	
--	--	--	---	--

			<p>una grande città, accesso da una grande via di comunicazione). Tale punto vendita è infatti situato in prossimità del Comune di Verona (avente popolazione residente pari a 250.000 abitanti) ed è collegato agevolmente alla tangenziale sud di Verona.</p> <p>In merito al <b><u>“realistico valore di 2.5-3.0 milioni di veicoli in più all'anno ...”</u></b>, i dati riportati nell'osservazione non sono supportati da un'analisi di dettaglio o giustificati in alcun modo apparendo peraltro irrealistici. Gli effetti sull'ambiente (in termini di rumore ed emissioni gassose) sono stati valutati puntualmente secondo metodologie consolidate in letteratura e costituiscono un riferimento oggettivo attendibile sugli effetti indotti dall'insediamento utile per l'identificazione delle azioni di mitigazione/compensazione.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	
--	--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- “[...] assenza di una valutazione quantitativa e scientifica dell’impatto ambientale dell’insediamento commerciale previsto [...]: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b><u>Quanti Kg di CO2, NOx, Ozono, PM 10 e PM 2.5 verranno prodotti</u></b></li> <li>➤ <b><u>Quantificare l’effetto isola di calore [...]</u></b> Va valutato il contributo dovuto a nuove strade e svincoli asfaltati più il calore prodotto dai camion [...] e dalle automobili dei clienti [...]</li> <li>➤ <b><u>in base alla letteratura scientifica recente, la popolazione che vive entro 200 metri da un’arteria stradale con forti flussi veicolari ha una maggiore incidenza di numerose gravi patologie [...]</u></b> <b><u>quanti abitanti a rischio ci sono a 200 metri di distanza da Corso Australia per una lunghezza di 1 km a nord e 1 km a sud del nuovo Leroy Merlin?</u></b></li> </ul> </li> <li>- [...] totale assenza di una progettazione dettagliata e quantitativa delle azioni di mitigazione e compensazione dell’impatto ambientale [...] (parametri indicati al punto 2): <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b><u>Quali specie (genere, specie e varietà) di alberi verranno piantumate [...]</u></b> ?</li> <li>➤ <b><u>Quanti alberi verranno piantumati [...]</u></b> <b><u>In quanti anni il comune stima che gli alberi riusciranno a compensare l’isola di calore e le quantità stimate di CO2 [...]</u></b> ?</li> <li>➤ <b><u>Quale superficie in mq o ettari sarà necessaria per piantumare [...]</u></b> <b><u>E dove saranno ricavate tali superfici [...]</u></b> ? [...] la compensazione della CO2 può essere fatta lontana dalla fonte, quella per lo smog va fatta nell’area impattata [...]</li> </ul> </li> <li>- <b><u>In assenza di queste informazioni, un progetto ambientalmente impattante con flussi veicolari non inferiori a 800 mila veicoli/anno, è per principio non-sostenibile</u></b></li> </ul>	<p>In merito all’impatto sulla componente atmosfera è stato elaborato un apposito studio, dal titolo “Valutazione impatto da inquinamento atmosferico” (elaborato V.06), che risponde in modo scientifico al quesito, allegato al Rapporto Ambientale Preliminare.</p> <p>I risultati di detto studio, così come di tutti gli altri studi specialistici, sono stati inseriti nel modello valutativo adottato per elaborare il Rapporto Ambientale Preliminare; tale Rapporto ha utilizzato un modello di descrizione degli impatti di tipo qualitativo, così come previsto in letteratura e dalla normativa vigente (DGR Veneto 1717/2013) per la valutazione di Piani e Programmi.</p> <p>Nella fase di VIA dell’“insediamento commerciale” sarà adottato nello Studio di Impatto Ambientale un modello di tipo qualitativo che approfondirà i potenziali impatti sulle componenti ambientali opportunamente individuate, ovvero quelle che ragionevolmente possono essere influenzate dalla rigenerazione urbana dell’ex Foro Boario.</p> <p>Tale fase valutativa, ovviamente, tiene conto e si correla con quella della Valutazione Ambientale Strategica.</p> <p>Si fa presente che la sostenibilità di un Piano Urbanistico Attuativo non può essere definito da una semplice soglia numerica apoditticamente indicata, ma da una complessa serie di analisi di natura tecnico-scientifica.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	<p>Osservazione di tipo <u>ambientale</u></p> <p><b>NON COERENTE</b></p> <p>L’osservazione è basata su affermazioni di tipo apodittico. Essa trova risposta nelle controdeduzioni, nel Rapporto Ambientale Preliminare e negli studi specialistici ad esso allegati.</p>
4	F. T.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- “[...] solo dopo il deposito dei progetti esecutivi, del cronoprogramma e l’approvazione del P.U.A. e della</li> </ul>	<p>La scansione dei tempi di sottoscrizione della Concessione, in regime di project financing, è rigorosamente dettata dal Codice</p>	<p>Osservazione <u>non ambientale</u> ma di</p>

		<p><i>V.A.S. si sarebbero create le condizioni per la firma della concessione per il recupero delle aree e degli edifici esistenti dell'ex Foro Boario. L'Anticipare la firma della convenzione non considera il rischio di controversie legali dovute a pareri vincolanti ottenuti in seguito alla istruttoria della pratica [...]"</i></p>	<p>Appalti, di cui al D.lgs. 50/2016. In particolare l'art. 183, prevede espressamente che la convenzione di concessione sia sottoscritta successivamente alla fase di selezione e aggiudicazione della gara. Il codice non prevede in alcun modo che il contratto di concessione possa essere sottoscritto in una fase successiva, cioè a fronte di un progetto esecutivo, proprio a salvaguardia della Pubblica Amministrazione e degli interessi pubblici dalla stessa rappresentati, in quanto l'aggiudicatario assume gli obblighi di concessione in una fase precedente l'eventuale rilascio dei titoli.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	<p>tipo procedurale</p>
	<p><b>Prot. 356587 del 9/9/2019</b></p> <p><b>F.T.</b></p>	<p>– <i>“Al fine di preservare e tutelare la sacralità del luogo cimiteriale, della sala del commiato e del crematorio dal “rumore” e dalla “visione” provocata dal sovrappasso si segnala che L. 166/2002 consente al Consiglio comunale di ridurre la distanza della fascia di rispetto di 200 metri per il solo fine di interesse pubblico, ma rispettando il minimo assoluto di 50 metri [...]"</i></p>	<p>Per quanto riguarda l'aspetto legato alla fascia di rispetto cimiteriale, è lo stesso art. 338 del TUULS a chiarire che il Consiglio Comunale possa autorizzare la realizzazione di nuovi cimiteri o l'ampliamento di quelli esistenti ad una distanza inferiore ai 50 metri dal centro abitato, purché <i>"l'impianto cimiteriale sia separato dal centro urbano da strade pubbliche almeno di livello comunale"</i>, con ciò ad evidenziare come la realizzazione di strade non si ponga in alcun contrasto con il vincolo di inedificabilità, ma anzi trattasi di elemento separatorio che in nessun caso viene equiparato a manufatti (siano essi abitativi o no). Sulla legittimità di una strada all'interno della fascia di rispetto cimiteriale si veda anche Consiglio di Stato sez. IV, 22/11/2013, n.5571, a conferma di Tar Toscana, sez. III,3398 del 2002.</p> <p>In tal senso risulta del tutto coerente il parere ULSS del 12/4/2019. Al riguardo, la giurisprudenza ha già avuto modo di chiarire che il vincolo di inedificabilità in fascia di rispetto cimiteriale attiene alle opere che sviluppano volumetria, mentre sono state espressamente escluse tutte quelle opere accessorie che non sviluppano volumi, tra cui la strada di grandi dimensioni, che è stata dichiarata come espressamente ammissibile (Cons. Stato, Sez. IV, 20 aprile 2014 n. 2569).</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	<p>Osservazione <u>non ambientale</u> ma di tipo urbanistico.</p>

	<p><i>“Ai fini della tutela del monumento Considerato il parere della soprintendenza [...] del 15.07.2019 [...] dal quale si evince che la rinnovata organizzazione viabilistica interna all’area vincolata defunzionalizza la percezione del fronte e la priva della primaria valenza architettonica e organizzativa</i></p> <p><i>Considerato che il nuovo ingresso previsto per “Chiesanuova” non possa considerarsi una miglioria all’impianto viabilistico dell’area</i></p> <p><i>Considerato che nonostante un aumento stimato di oltre 2 milioni di autovetture l’anno le arterie della viabilità pubblica non subiscono migliorie [...]</i></p> <p><i>Considerato che Il parere della soprintendenza [...] dichiara:</i>  <i>“Oltre a quelli esistenti non potranno essere eretti nuovi fabbricati o strutture di alcun genere, fisse o temporanee, portali, pensiline, strutture di supporto pubblicitario di qualunque genere, muri di confinamento di aree ecc., l’attuazione del P.U.A. dovrà prevedere lo spostamento in altro luogo esterno all’area oggetto di dichiarazione di interesse culturale ai sensi dell’art 10 del Dlgs.42/2004, della struttura temporanea denominata “Granteatro Geox”</i></p> <p><i>[...] chiedo come si intende variare il P.U.A. in oggetto [...]</i></p>	<p>In merito al parere della Soprintendenza: il parere positivo della Soprintendenza prot. n.18684 del 15.07.2019 è di carattere urbanistico e rimanda le valutazioni di competenza al progetto definitivo ed esecutivo nel quale verranno definiti i dettagli e le modalità di attuazione “....Alle suesposte condizioni la scrivente ritiene di esprimere il proprio positivo parere al PUA “ ex foro Boario di Corso Australia” per quanto attiene le competenze di cui all’istanza che si riscontra, riservandosi, in sede di specifica istanza di procedimento autorizzativo ai sensi dell’art. 21 Dlgs. 442/2004, ogni valutazione nei confronti del progetto esecutivo di intervento complessivo....”.</p> <p>In merito alle questioni di tipo viabilistico: La configurazione viaria proposta, a valle delle simulazioni effettuate, mostra di poter sostenere l’incremento di traffico previsto nel periodo di massima concentrazione della domanda. Con riferimento specifico alla rampa di uscita in direzione Chiesanuova, l’allungamento del tracciato consente di fatto di limitare, rispetto allo stato attuale, l’effetto di rigurgito degli accodamenti lungo la tangenziale riducendo gli effetti di interferenza.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	<p>Osservazione in parte di tipo progettuale e <u>in parte di tipo ambientale</u> (questioni viabilistiche)</p> <p><b>NON COERENTE</b></p> <p>L’osservazione (di tipo ambientale) è basata su affermazioni di tipo apodittico</p>
5	<p><b>F.T.</b></p> <p><b>Prot. 0356595 del 09/09/2019</b></p> <p><b>L. G.</b></p> <p><i>“Dall’esame degli elaborati grafici emerge che l’unico accesso ciclo pedonale che rende possibile raggiungere le abitazioni di via Tassinari è quello che prevede il transito lungo la nuova viabilità di via Peano [...] Considerato che la zona non è servita dai mezzi di pubblico trasporto, e visto il notevole impegno economico previsto nel progetto di recupero, chiedo di prendere in considerazione anche la possibile riqualificazione dell’attuale passaggio pedonale che da via Tassinari prosegue sopra il “cavalcavia Chiesanuova” e scende in via Vicenza mediante una scala.</i></p>	<p>Quanto richiesto ricade in area esterna al perimetro dell’ambito di intervento e pertanto non oggetto del PUA. Quanto proposto rientra tra le osservazioni e le azioni emerse da Agenda 21 e sarà valutato in fase di progettazione definitiva.</p> <p>Tali osservazioni e azioni sono state inserite nella premessa dell’elaborato R.01 del PUA e, più precisamente, al punto 4 (pagina 3) si evince che a seguito del “....percorso partecipativo di Agenda 21 ha prodotto numerose osservazioni e suggerimenti che hanno trovato sintesi e accoglimento nella delibera di Consiglio Comunale N. 2018/0050 di Registro della Seduta del 11/06/2018, avente per oggetto “Mozione: Progetto di recupero area ex Foro boario</p>	<p>Osservazione <u>non ambientale</u> ma di tipo urbanistico</p>

		<p>Attualmente il percorso presenta un notevole stato di degrado.</p> <p>Con un adeguamento che lo rendesse anche ciclabile, sarebbe possibile raggiungere le abitazioni con un percorso più breve e quindi più adatto per chi si sposta a piedi ed in bicicletta.</p> <p>Il percorso diventerebbe fruibile anche dagli utenti delle nuove attività e che provengono da via Vicenza e Corso Milano”.</p>	<p>davanzo – raccomandazioni emerse dal processo di Agenda 21”. In detta deliberazione comunale “Si RACCOMANDA al Sindaco e alla Giunta che l’intervento di recupero dell’area dell’Ex Foro Boario Davanzo tenga conto dei processi di trasformazione della città e, ove possibile, dei suggerimenti contenuti nel documento redatto, in forma di matrice, con l’indicazione delle finalità, degli obiettivi, delle osservazioni e delle azioni emerse dal processo di Agenda 21; e in particolare, fatti salvi gli ambiti di intervento della progettazione complessiva e i vincoli della Soprintendenza ai Beni Culturali, sui seguenti punti:...4) la realizzazione di una viabilità sostenibile, attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizzazione di un accesso ciclabile da via Vicenza;.....”</li> </ul> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	
6	F.T.  Prot. 356588 del 9/09/2019  G. Z. R. B.	<p>1) La viabilità deve rivedere e revisionare il traffico [...] escludendo Via Peano [...] già oppressa e tormentata da un elevatissimo inquinamento ambientale dopo la costruzione del nuovo sottopasso.</p> <p>2) Il Settore Urbanistica, Servizi Catastali e Mobilità - Servizio Mobilità e Traffico [...] prende atto della disattivazione di Via Peano dal sistema della viabilità principale di supporto [...] Via Peano deve essere esclusa da qualsiasi attraversamento veicolare.</p> <p>3) In data 9 luglio 2017 [...] (Zed) per la ricerca di una soluzione di viabilità alternativa [a via Peano] che attraverso un loro Tecnico è stata inviata all'AcegasApsAmga [...] la positiva risposta dell'Amministrazione avrebbe potuto alleviare le condizioni di vita già massacrate da un decennio a causa di tutto ciò che accade di giorno e di notte per poter raggiungere il "Gran Teatro Geox". Si richiede di adempiere alla soluzione alternativa proposta o ad una analoga sempre negli stessi spazi. [...]</p> <p>4) [...] in data 14 agosto 2017 [...] una ulteriore possibile soluzione alternativa per esaminare,</p>	<p>Nella premessa dell'elaborato R.01 del PUA, e più precisamente al punto 4 (pagina 3), si evince che a seguito del “.....percorso partecipativo di Agenda 21 ha prodotto numerose osservazioni e suggerimenti che hanno trovato sintesi e accoglimento nella delibera di Consiglio Comunale N. 2018/0050 di Registro della Seduta del 11/06/2018, avente per oggetto “Mozione: Progetto di recupero area ex Foro boario davanzo – raccomandazioni emerse dal processo di Agenda 21”. In detta deliberazione comunale “Si RACCOMANDA al Sindaco e alla Giunta che l’intervento di recupero dell’area dell’Ex Foro Boario Davanzo tenga conto dei processi di trasformazione della città e, ove possibile, dei suggerimenti contenuti nel documento redatto, in forma di matrice, con l’indicazione delle finalità, degli obiettivi, delle osservazioni e delle azioni emerse dal processo di Agenda 21; e in particolare, fatti salvi gli ambiti di intervento della progettazione complessiva e i vincoli della Soprintendenza ai Beni Culturali, sui seguenti punti: .....4) la realizzazione di una viabilità sostenibile, attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• .....</li> <li>• utilizzo riservato a mezzi di servizio e di soccorso dell’accesso all’area da via Peano;...”</li> </ul> <p>Con particolare riferimento al punto 6) della presente</p>	Osservazione <u>non ambientale</u> ma di tipo urbanistico.

	<p>sostenere e fronteggiare [...] l'attraversamento degli spazi poco utilizzati da AcegasApsAmga [...] tale proposta, riguardante anche i percorsi ciclo-pedonali è stata esposta in sede di Agenda 21 [...] e anche successivamente elaborata con l'Architetto lobstraibizer nel corso di un suo studio [...] (Allegato n. 2)</p> <p>5) Si ricorda che da un decennio Via Peano e [...] Via Maffi vengono utilizzate [...] come passaggio ciclo-moto-pedonale per raggiungere l'area dell'ex Foro Boario anche per i mezzi di soccorso [...]</p> <p>6) Nella "Relazione Storica" alle pagine 11 e 12 [Via Peano] viene dichiarato apertamente come "un accesso comodo per qualsiasi mezzo anche da questa entrata di servizio", definizione oltraggiosa e senza scrupoli nel voler abbattere di conseguenza le numerose e significative alberature autoctone [...] e definizione irriverente e ancor più grave senza considerare la salute dei Residenti, la qualità della loro vita, già da tempo compromesse.</p>	<p>osservazione, si precisa che la frase riportata nella Relazione storica del PUA (elaborato R.04) in merito a via Peano è parte dei contenuti del bando di gara del 1963 per la realizzazione del Complesso dell'ex Foro Boario di Corso Australia.</p> <p>Quanto segnalato al punto 3) e 4) della presente osservazione riguarda ambiti al di fuori del perimetro di PUA.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	
	<p>7) L'attività di rilevazione del traffico risulta in assoluto di pura esibizione e attrazione per chi legge il lungo manoscritto saltando continuamente le pagine e fanno veramente sorridere i numeri, i dati, i grafici, le riprese radar, quelle televisive, i disegni colorati ecc. ecc. prodotti in migliaia di pagine (copia e incolla) da chi sta lavorando per Leroy Merlin e Diz [...] dati decisamente sconcertanti e confrontati e comparati addirittura con realtà completamente dissimili e difforni [...] confrontandoli ad una struttura vincolata in un mappale vincolato a cinquecento metri dalle mura cinquecentesche, e con nuove alternative stradali ancora da definire; con un processo conoscitivo delle correnti veicolari in transito con flussi automobilistici rilevati tra le 17,45 e le 18,45 del venerdì sera [...]</p>	<p>Le metodologie adottate per lo studio del traffico rappresentano lo stato dell'arte in materia.</p> <p>Per quanto riguarda la stima della domanda di mobilità si precisa quanto segue.</p> <p>Come indicato nella relazione tecnica dello studio di impatto viabilistico (documento R.01 Studio di impatto viabilistico, parte 1), la scelta del periodo in cui effettuare le indagini di campo e le successive valutazioni è stata fatta a partire da specifiche considerazioni in merito alle attività attualmente insediate nell'area, alle caratteristiche della rete viaria di pertinenza e alla futura destinazione d'uso dell'ambito.</p> <p>Le analisi sono state condotte con riferimento ad un <b>periodo di massima concentrazione della domanda indotta da strutture analoghe a quella oggetto dell'iniziativa (periodo critico)</b> non mancando di considerare le caratteristiche della domanda di spostamento (flussi di traffico e struttura distributiva) proprie del sistema di interesse.</p>	<p>Osservazione di tipo <u>ambientale</u></p> <p>NON COERENTE</p> <p>L'osservazione è basata su affermazioni di tipo apodittico</p>

			<p>Le caratteristiche della domanda attuale sono state identificate per mezzo di rilievi del traffico veicolare in corrispondenza di sezioni e nodi della rete stradale e di un'indagine finalizzata alla ricostruzione della struttura delle relazioni di traffico che impegnano l'area di studio (metodo delle targhe).</p> <p>Sono state condotte tre diverse sessioni di rilievo dei flussi di durata variabile da 5 a 7 giornate in corrispondenza della sezione CS02, localizzata in corso Australia, al chilometro 2,400 circa (rilievo mediante radar multicorsia) e specificatamente (Allegato A01):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ da mercoledì 12/10/2016 a mercoledì 19/10/2016</li> <li>➤ da venerdì 21/10/2016 a mercoledì 26/10/2016</li> <li>➤ da giovedì 17/05/2018 a giovedì 24/05/2018</li> </ul> <p>Dall'analisi dei profili di traffico ottenuti con l'elaborazione dei dati del rilievo a mezzo radar si è deciso di indagare in dettaglio la struttura delle relazioni di traffico nelle fasce bi-orarie di punta (17:45–19:45 per il venerdì e 17:30–19:30 per il sabato), da cui si è identificato come periodo di maggiore criticità la fascia bi-oraria di punta del venerdì 17:45-19:45.</p> <p>Dal momento che in tale fascia oraria si manifesta la combinazione più gravosa dovuta agli elementi già indicati (attività attualmente insediate nell'area, caratteristiche della rete viaria di pertinenza, futura destinazione d'uso dell'ambito), essa è stata identificata come periodo di massima concentrazione della domanda cui riferire la valutazione di impatto viabilistico.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	
		<p>8) <i>[...] anche risparmiando moltissimo denaro pubblico e senza deturpare oltremodo la vicinanza della Cattedrale Davanzo e le Mura Cimiteriali con vari cavalcavia [...] strutture che produrranno inquinamento ambientale e acustico, offendendo il vincolo cimiteriale [cit. sentenze TAR Sardegna e Corte di Cassazione ...] Si può ovviare facilmente con una rotonda a raso [...] tutto ciò avviene già da tempo anche su strade extraurbane, statali ecc. e</i></p>	<p>La realizzazione di una rotonda a raso come proposta nel progetto originario dell'architetto Giuseppe Davanzo non è più realizzabile in quanto l'ambito intorno al PUA ha subito delle modifiche (come, ad esempio, la realizzazione dell'impianto di rifornimento di carburante).</p> <p>Per quanto riguarda in particolare il vincolo cimiteriale, si fa riferimento alle controdeduzioni alla precedente osservazione n. 4.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	<p>Osservazione <u>non ambientale</u> ma di tipo urbanistico.</p>

		<p><i>l'Architetto Giuseppe Davanzo ne è stato il primo sostenitore. (Allegato n. 3)</i></p>		
		<p>9) [...] <i>parere Soprintendenza [...] chiarisce:</i>  ➤ <i>che il progetto del 1964 rimane l'unica soluzione per la costruzione di un cavalcavia per il rispetto dell'Edificio vincolato con rotatoria a raso e che inverte le parti del fronte e del retro della Cattedrale Davanzo;</i>  ➤ <i>quali strutture si possono demolire e soprattutto quelle che non si devono edificare e determina che il PUA dovrà prevedere lo spostamento [...] del "Gran Teatro Geox" [...]</i></p>	<p>Il parere positivo della Soprintendenza prot. n.18684 del 15.07.2019 è di carattere urbanistico e rimanda le valutazioni di competenza al progetto definitivo ed esecutivo nel quale verranno definiti i dettagli e le modalità di attuazione "....Alle suesposte condizioni la scrivente ritiene di esprimere il proprio positivo parere al PUA " ex foro Boario di Corso Australia" per quanto attiene le competenze di cui all'istanza che si riscontra, riservandosi, in sede di specifica istanza di procedimento autorizzativo ai sensi dell'art. 21 Dlgs. 442/2004, ogni valutazione nei confronti del progetto esecutivo di intervento complessivo....".</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	<p>Osservazione <u>non ambientale</u> ma di tipo progettuale</p>
		<p><i>[...] si evidenzia che l'eventuale approvazione del PUA in oggetto risulta un atto consecutivo della convenzione firmata il 13 dicembre 2018 [...]; si ritiene quindi che solo dopo il deposito del progetto esecutivo, del cronoprogramma e l'approvazione del piano urbanistico attuativo e della valutazione ambientale strategica <u>si dovevano creare le condizioni corrette per firmare la concessione per il recupero delle aree e degli edifici insistenti sull'area dell'ex Foro Boario di Corso Australia.</u> Aver anticipato la firma della concessione implica il rischio di controversie legali dovute ad inadempienze delle controparti.</i></p>	<p>Come evidenziato per l'osservazione n. 4, la scansione temporale che conduce alla sottoscrizione della convenzione di concessione è espressamente prevista dall'art. 183 del Codice Appalti e non prevede che la stessa avvenga a valle della redazione di progetti esecutivi, ma immediatamente dopo l'aggiudicazione. La procedura di adozione e approvazione del PUA non si pone in contrasto con i pareri già espressi che potranno essere eventualmente integrati o modificati sulla scorta di una maggiore definizione del progetto senza che ciò infici la validità della concessione. Peraltro la certezza dei tempi procedurali risulta un obbligo e dovere della Pubblica Amministrazione ex a seguito della conclusione, con esito positivo, della procedura di approvazione del progetto definitivo e della accettazione delle modifiche progettuali da parte del promotore ex art. 2bis della L. 241/1990. Si ricorda che la procedura di project financing è una procedura a fasi progressive, di cui la firma della concessione costituisce una fase successiva all'aggiudicazione e precedente l'esecuzione. Nella fase esecutiva sono da ricomprendere anche le attività istruttorie connesse all'iter urbanistico.</p> <p><b>NON ACCOGLIBILE</b></p>	<p>Osservazione <u>non ambientale</u> ma di tipo procedurale</p>