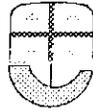


SCHEMA N.NP/11297

DEL PROT. ANNO2011



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

OGGETTO : Riconversione area ex Italcementi in via Ponte Carrega a Genova. proponente: COOPSETTE. No VIA con prescrizioni.

DECRETO

N. 1835

DATA 28/6/2011

del REGISTRO ATTI AFFARI GIUNTA

di SOTTOSCRIZIONE

IL DIRIGENTE

VISTO:

- il D.P.R. 12 aprile 1996 avente ad oggetto "Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della legge 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale";
- la legge regionale n. 38 del 30 dicembre 1998 "Disciplina della valutazione di impatto ambientale", nell'ambito della quale viene altresì disciplinato l'iter da seguire nei casi di verifica-screening di cui all'art. 10, ed in particolare:
 - l'articolo 2, comma 4, secondo il quale la struttura competente in materia di VIA verifica, per i progetti relativi alle opere indicate nell'allegato 3 della medesima legge, se le caratteristiche degli stessi richiedano l'espletamento della procedura di VIA;
 - l'articolo 10, commi 2 e 3, secondo il quale la Giunta Regionale si pronuncia entro 60 giorni dal ricevimento della richiesta di screening, sulla base della verifica effettuata dalla struttura regionale competente con riferimento agli elementi di cui all'allegato 5 ed ai criteri di cui all'articolo 16 della stessa legge, individuando eventuali prescrizioni per la mitigazione degli impatti ed il monitoraggio delle opere e/o degli impianti;
- il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 settembre 1999 ad oggetto "Atto di indirizzo e coordinamento che modifica ed integra il precedente atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della legge 22 febbraio 1994 n.146, concernente disposizioni in materia di valutazione dell'impatto ambientale";
- la deliberazione 26 novembre 1999, n.1415 della Giunta regionale, con la quale sono state approvate le norme tecniche per la procedura di valutazione di impatto ambientale, e la deliberazione 12 luglio 2002, n. 752 della Giunta Regionale, con la quale è stata modificata la precedente;

PREMESSO che:

- in data 15 marzo 2011 è stata attivata da parte di COOPSETTE, la procedura di verifica/screening per il progetto di riconversione delle aree ex Italcementi in Via Ponte Carrega a Genova;
- le opere previste nel progetto di che trattasi rientrano nell'allegato 3, punto 10a), della citata legge regionale n.38/1998 e, non ricadendo in aree sensibili, sono sottoposte alla procedura di verifica di cui al ridetto art. 10;

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

28.06.11
(Dott.ssa Paola Solari)

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA :

ATTO

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P.....C.....C.....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

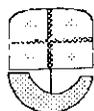
S467

PAGINA : 1

COD. ATTO : DECRETO DEL DIRIGENTE

SCHEMA N. NP/11297

DEL PROT. ANNO2011



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

CONSIDERATO che:

- l'istruttoria condotta dal responsabile del procedimento del Settore VIA, con la collaborazione delle altre strutture regionali interessate, al fine di valutare gli impatti del progetto risultanti dall'analisi della documentazione fornita, si è concretizzata nella relazione tecnica di cui al documento allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;
- dagli esiti dell'istruttoria, riportati nella suddetta relazione tecnica n° 467 del 27 giugno 2011, risulta che non è necessario assoggettare alla procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) il progetto in parola, a condizione che siano rispettate alcune prescrizioni volte a garantire il suo inserimento ottimale e la compensazione degli impatti residui. Si richiamano le competenze della Provincia in materia sia di bonifica che di difesa del suolo, in relazione in particolare alla necessità di verificare l'idoneità ed approvare il progetto di messa in sicurezza idraulica propedeutico all'intervento;

DECRETA

per quanto illustrato in premessa

- che il progetto di riconversione delle aree ex Italcementi in Via Ponte Carrega a Genova, proposto da COOPSETTE, non debba essere assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 10 della l.r. 38/1998, a condizione che siano ottemperate le prescrizioni di seguito riportate:
 - dovrà essere presentata un'appendice progettuale che massimizzi l'utilizzo delle superfici disponibili mediante collocazione di solare termico e fotovoltaico, anche con riferimento alle aree a parcheggio, prevedendo altresì per quanto possibile l'uso di ulteriori fonti energetiche rinnovabili;
 - dovrà essere massimizzata la quota di superficie drenante rispetto al progetto, mediante incremento delle aree a verde e utilizzo di pavimentazioni permeabili, ove possibile in quanto non in conflitto con gli usi previsti.
- di dare atto che:
 - dovrà essere data comunicazione al Dipartimento Provinciale ARPAL di Genova della data di avvio della realizzazione delle opere previste, ai fini dell'espletamento delle funzioni di controllo e di verifica di cui all'art.14 della l.r. 38/98;
 - l'accettazione delle prescrizioni di cui sopra da parte del soggetto proponente dovrà essere inoltrata al settore V.I.A. entro 30 giorni dalla pubblicazione del presente atto sul B.U.R.L.;
 - la documentazione di cui al precedente punto 1. dovrà essere inviata al settore V.I.A. successivamente all'accettazione di cui sopra, precedentemente all'approvazione del progetto definitivo. La documentazione sarà verificata dal settore entro il termine di 30 giorni decorrente dal ricevimento degli atti, trascorso il quale si intende resa la verifica in senso positivo;
 - il presente provvedimento acquisterà efficacia soltanto ad avvenuta accettazione delle prescrizioni di cui al punto 1 ed ottemperanza sostanziale di quelle di cui alla lettera precedente da parte del soggetto proponente.
- di disporre che il presente provvedimento sia pubblicato, per estratto, sul B.U.R.L..

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

28.06.11

(Dott.ssa Paola Solari)

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA :

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

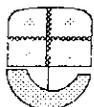
S467

PAGINA : 2

COD. ATTO : DECRETO DEL DIRIGENTE

SCHEMA N. NP/11297

DEL PROT. ANNO 2011



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

Contro il presente provvedimento può essere inoltrato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria entro 60 giorni o alternativamente di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla notifica, comunicazione o pubblicazione.

-----FINE TESTO-----

GENOVA 28/6/11

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

18.06.11
(Dott.ssa Paola Solari)

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA :

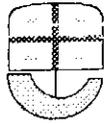
SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dall'asta)

S467

PAGINA : 3

COD. ATTO : DECRETO DEL DIRIGENTE

SCHEMA N. NP/11297
DEL PROL. ANNO 2011
N. 1835
IN DATA 28/6/2011



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

OGGETTO : Riconversione area ex Italcementi in via Ponte Carrega a Genova, proponente: COOPSETTE. No VIA con prescrizioni.

DOCUMENTI ALLEGATI COSTITUITI DAL NUMERO DI PAGINE A FIANCO DI CIASCUNO INDICATE

PER UN TOTALE COMPLESSIVO DI PAGINE N. 8

-----FINE TESTO-----

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

18.06.11

(Dott. ssa Paola Solari)

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA :

ALLEGATO

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA

S467

P..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dall'...

PAGINA : 1

COD. ATTO : DECRETO DEL DIRIGENTE

RELAZIONE ISTRUTTORIA n° 467 del 27 giugno 2011

Procedura di SCREENING
(art. 10 della l.r. n.38/98)

OGGETTO: riconversione area ex Italcementi in Via Ponte Carrega a Genova, .

PROPONENTE: COOPSETTE, Via S. Biagio, 75, 42024 Castelnuovo Sotto (PR)

TIPOLOGIA PROGETTUALE: punto 10a) dell'allegato 3 alla l.r. n.38/98, sito non compreso in aree carsiche o protette

PROCEDIMENTO: avviato il 15 marzo 2011.

COLLABORAZIONI ATTIVATE: Tutela del paesaggio prot. IN/2011/8761, Assetto del territorio prot. IN/2011/10693

INTEGRAZIONI: richieste con nota PG/2011/60869 del 3.05.2011 – documentazione pervenuta in data 22.06.2011.

Quadro di riferimento programmatico

Il P.U.C. inserisce l'area nell'Ambito Speciale di Riqualficazione Urbana N° 62, "Riconversione dello stabilimento Italcementi". Gli Obiettivi della Riqualficazione prevedono la riconversione del sito industriale, previa cessazione delle attività inquinanti, da sostituire con altre attività produttive e commerciali compatibili.

La Funzione Caratterizzante è industria ed artigianato ma sono ammesse tra le altre funzioni anche: Parcheggi Pubblici, Viabilità secondaria, Servizi speciali compatibili sotto il profilo ambientale, Medie Strutture di Vendita (esclusi alimentari), Terzario Avanzato, etc.

Sotto il profilo urbanistico il progetto:

- si pone in parziale variante alle previsioni di P.U.C. solo per quanto riguarda l'inserimento di una Grande Struttura di Vendita non Alimentare;

- risulta invece conforme per quanto riguarda la prevista Media Struttura di Vendita non Alimentare e le Attività Produttive compatibili;

Sotto il profilo edilizio il progetto risulta conforme alle previsioni di P.U.C. sia in termini di S.A. che di superfici accessorie e pertinenziali. Per quanto riguarda il perimetro dell'Ambito n° 62 del P.U.C., da una attenta verifica è stato possibile accertare che lo stesso non coincideva integralmente né con i limiti fisici dell'area, né con quelli catastali (proprietà). Oltre a questo risultavano ricomprese (e quindi con I.U.I.) anche alcune aree interessate dal sedime del Rio Mermi nonché di strade pubbliche. Per tale ragione è stato ritenuto opportuno avvalersi della flessibilità concessa dal PUC, riportando il perimetro dell'Ambito o sui limiti fisici o su quelli catastali. Sono quindi state inglobate due aree poste a Nord per seguire il tracciato di Viale Gambaro di Montesignano come limite fisico, ed escluse e/o detratte dall'Ambito tutte le aree demaniali e pubbliche a margine dello stesso ed interne (sedime del Rio Mermi).

- Ambito n° 62 - Perimetro di P.U.C. mq 51.345

- Ambito n° 62 - Perimetro Aggiornato mq 52.030

La differenza tra le due superfici ammonta complessivamente a mq 685; tale quantità risulta ammissibile anche perché quasi ininfluenza sulla potenzialità edificatoria del lotto.

Il P.T.C.P. inserisce l'area di intervento entro l' Ambito 53F – Zona TU.

Secondo il Piano di Bacino del T. Bisagno l'area in oggetto è parzialmente compresa in fascia B (aree inondabili per T=200 anni) dovuta al solo Torrente Bisagno. Da un punto di vista normativo l'area ricade interamente in zona FI (Fondovalle insediato, modificabilità) e parzialmente (per la parte più prossima al torrente Bisagno) in zona AIN (aree inondabili, trasformazione).

Per le zone FI modificabilità non si rilevano particolari elementi ostativi alla realizzazione di nuove edificazioni, salvo il possibile ricorso a sistemi di compensazione delle portate per incremento dell'impermeabilizzazione complessiva superiore a tre volte la superficie coperta ed in ogni caso al 30% della superficie fondiaria disponibile netta (aree in possesso del richiedente non ancora edificate o impermeabilizzate...).

Nelle Zone AIN, Fascia B in area omogenea FI sono possibili nuove edificazioni ed ampliamenti dell'edificato esistente che "abbiano la quota del piano terra abitabile posta ad un livello maggiore di quello del tirante d'acqua associato alla piena 200-ennale e le strutture interraste...completamente stagne e con accessi posti ad una quota superiore di 0,5 m al tirante anzidetto."

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

28.06.11
(Dott.ssa Paola Solari)

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P.....C.....C.....
L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)

Il Piano stabilisce per i rivi significativi in area FI e AIN una fascia di inedificabilità di 10 m se indagati e di 40 m se non indagati; questi ultimi sono derogabili a 10 m previo redazione di uno Studio Idraulico approvabile dalla Provincia di Genova. Il Rio Mermi, che attraversa marginalmente l'area e la costeggia per un tratto di circa 500 metri, è individuato come rivo significativo nella carta del reticolo idrografico del Piano, ma non risulta indagato. Ai fini della fattibilità del Progetto sotto il profilo idraulico è pertanto necessaria la redazione di un apposito studio idraulico volto alla valutazione dell'effettiva capacità di smaltimento delle portate 50-ennale e 200-ennale dell'alveo del rio Mermi nella configurazione attuale ed all'individuazione degli eventuali interventi di mitigazione del rischio idraulico residuale.

Le verifiche idrauliche puntuali allegate al Piano e ulteriori verifiche effettuate nell'ambito di studi più recenti sull'asta terminale del rio, individuano una criticità idraulica del tratto terminale del rio Mermi esterno all'area di intervento, in particolare per il deflusso della portata 200-ennale.

Infine si evidenzia che l'area in oggetto non interferisce con il nuovo tracciato dello scolmatore del Torrente Bisagno.

L'area non risulta soggetta a:

- tutela ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio – D.Lgs. n° 42 del 22.01.2004;
- vincolo per scopi idrogeologici ai sensi dell'art. 4 L.R. 4/99.

Quadro di riferimento progettuale e ambientale

Il progetto riguarda la riconversione del sito industriale dismesso di proprietà Italcementi S.p.A. localizzato in val Bisagno, in sponda sinistra del Torrente omonimo, all'altezza di ponte Carrega.

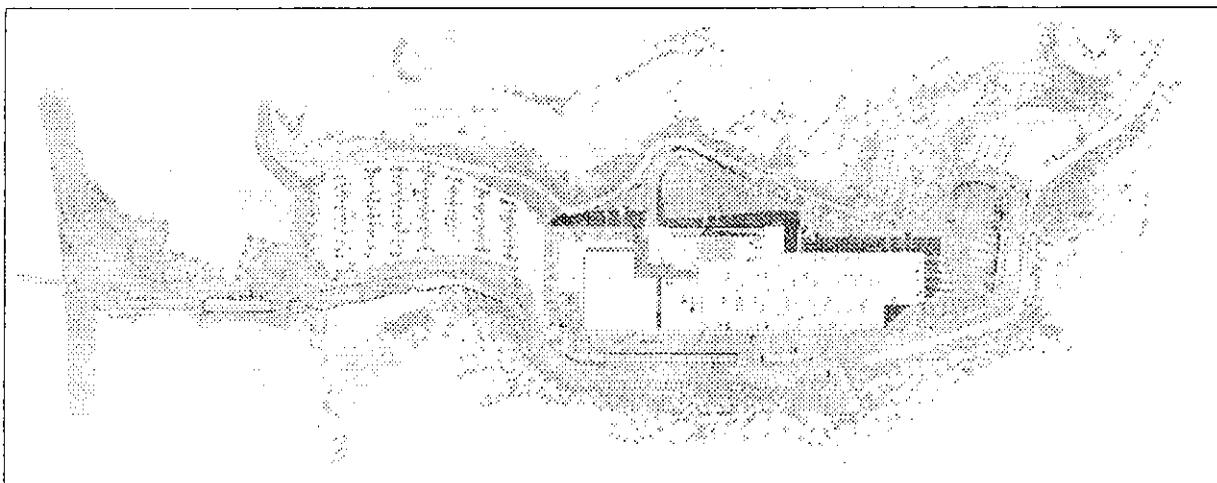
Il progetto prevede la totale demolizione degli edifici esistenti e la realizzazione di un nuovo volume che ospiterà una Grande Superficie di vendita non alimentare, una Media Superficie di vendita non alimentare, oltre a nuove attività produttive compatibili. La parte restante dell'area è dedicata, oltre alla razionalizzazione della viabilità, a parcheggi e verde. Nell'ambito del progetto è altresì prevista la sistemazione idraulica del tratto terminale del rio Mermi.

L'area di proprietà interessata dal progetto, si sviluppa complessivamente su una superficie di circa 216.000 mq così fisicamente delimitata:

- a Nord da Viale Gambaro di Montesignano;
- a Sud dal piede della collina che sovrasta il Rio Mermi (parte a monte) e Via Fossato di Montesignano (parte a valle);
- ad Est dal tracciato dello scolmatore del Rio Mermi ed in parte da Viale G. di Montesignano;
- ad Ovest da Via Fratelli Chiarella che si innesta su Via Ponte Carrega.

I manufatti esistenti fiancheggiano gli argini del Rio Mermi su entrambe le sponde impedendo ogni visuale.

Il nuovo edificio, pur ricalcando prevalentemente la giacitura e gli allineamenti dei manufatti preesistenti, è stato traslato a Nord al fine di aprire la visuale verso la collina antistante caratterizzata peraltro da una folta vegetazione. Il manufatto pluripiano si sviluppa parallelamente all'andamento della valletta, nella porzione mediana dell'area e risulta pressoché integralmente "contornato" da aree di ampie dimensioni, sistemate a verde e parcheggi o piazzali per la movimentazione e sosta dei mezzi operativi.



Tutto il sistema viario è stato volutamente previsto alle spalle dell'edificio (verso Nord) in modo tale da nascondere ai principali punti di vista e lasciando libero quindi il fronte principale del fabbricato prospiciente il rio e la collina

verdeggiante. L'ossatura portante del manufatto sarà costituita da elementi prefabbricati in c.a./c.a.p. così come i pannelli di tamponamento perimetrale.

Al piano terra è previsto l'inserimento della nuova grande struttura di vendita "BRICOMAN" che commercializza articoli per costruire, ristrutturare e fare manutenzione alla casa. Nella porzione prospiciente il Rio Mermi, sempre per "BRICOMAN" è prevista la realizzazione del Drive-In. Nella zona porticata adiacente alla grande struttura verranno stoccati i prodotti e materiali più ingombranti e/o sfusi. Il cliente entrerà nel piazzale dedicato direttamente con l'automezzo sul quale caricare il materiale acquistato. In un box prefabbricato posto in prossimità dell'ingresso-uscita troverà sede la cassa per effettuare i pagamenti. Sull'angolo sud è prevista la realizzazione di uffici e servizi di supporto all'attività medesima distribuiti su due livelli.

Nella porzione verso monte è prevista invece la realizzazione di n° 3 lotti a destinazione produttiva, con accesso carrabile dal piazzale antistante. Ai piani primo e secondo è prevista la suddivisione degli spazi disponibili in autonomi lotti funzionali accessibili carrabilmente dal piazzale antistante.

Al piano terzo l'accesso carraio risulta garantito da una rampa "ritagliata" direttamente all'interno dell'edificio. L'ampio terrazzo di copertura sarà prevalentemente destinato a parcheggio pertinenziale. Solo una parte (~ 1.800 mq.) sarà destinata ad ospitare gli uffici operativi e direzionali della Società, che al piano inferiore ha invece la propria sede produttiva.

L'aspetto cromatico è vincolato al format che la catena Bricoman in Italia ripete per ogni nuovo negozio.

L'altezza dell'edificio, composto da n° 3 piani di cui il primo parzialmente interrato, è dettata dalla necessità di garantire il corretto svolgimento sia dell'attività commerciale che di quelle produttive ai differenti livelli, pertanto l'altezza di interpiano è di circa 10 m.

In linea di massima tutte le aree destinate alla viabilità interna, parcheggio e manovra dei mezzi pesanti verranno pavimentate in conglomerato bituminoso del tipo ad alta resistenza. Il piazzale antistante l'edificio destinato invece al solo transito e parcheggio di automobili sarà pavimentato con elementi autobloccanti.

Gli interventi a verde saranno i seguenti:

Rotatorie: piantumazione di specie cespugliose fiorifere a bassa manutenzione e di dimensioni contenute (al fine di evitare ostacolo alla vista veicolare), copertura del suolo con piante tappezzanti ed eventuale posizionamento nel punto centrale dell'aiuola della rotatoria di n° 1 pianta di 3 classe di grandezza, quale un olivo.

Parcheggio Pubblico: piantumazione di piante di medio-piccola taglia, essendo le aiuole di dimensioni limitate, in particolare alternanze meli e peri da fiore (Malus floribunda "pendula" e Pyrus salicifolia "pendula"), oltre a ciliegi da fiore (Prunus serrulata in varietà) e di olivello di Boemia (Eleagnus angustifolia). Il terreno verrà pacciato con corteccia antigerminazione e piantumato con specie tappezzanti, che si ripeteranno nell'aiuola dirimpetto al posteggio al primo tratto di Via Ponte Carrega all'incrocio con Via Lungobisagno Dalmazia.

Tutte le aree verdi suddette saranno servite da un impianto di irrigazione automatizzato.

Il lotto di intervento allo stato attuale risulta pressoché completamente impermeabilizzato. Le acque di provenienza meteorica sono già oggi regimentate e convogliate nel Rio Mermi. Il progetto quindi è stato elaborato tenendo conto di tali condizioni, e pertanto per il reperimento delle superfici drenanti (25% del lotto) è stato fatto riferimento alle sole aree verdi su terreno naturale.

Superficie lotto di intervento (al netto di sup. demaniali, strade, etc.) mq 52.030

Sup. permeabile richiesta mq 13.007

Sup. permeabile in progetto mq 7.745

Le prescrizioni contenute nelle Norme di Attuazione dal Piano di Bacino del T. Bisagno per le Zone *FI modificabilità* consentono un'impermeabilizzazione complessiva non superiore al 30% della superficie fondiaria disponibile ovvero in piena proprietà del proponente.

Sup. in proprietà mq 212.810

Sup. Impermeabile massima realizzabile mq 63.834

Sup. Impermeabile di progetto mq 44.285

Le opere di urbanizzazione, finalizzate alla razionalizzazione del sistema viario e servizi pubblici, previste a scomputo oneri:

- 1) prima rotatoria di innesto su via Lungobisagno Dalmazia con relative aree sistemate a verde, marciapiedi, sottoservizi, etc;
- 2) parcheggio pubblico – per una superficie di circa 1.605 mq con capacità di parcheggio pari a 30 posti auto;
- 3) allargamento di via Ponte Carrega nel tratto di innesto;



SCHEMA N.NP/11297
DEL PROF. ANNO 2011

REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

- 4) seconda rotatoria di svincolo con la viabilità esistente in prossimità dell'accesso al nuovo insediamento con aree sistemate a verde;
- 5) allargamento di via Fratelli Chiarella limitatamente al tratto prospiciente l'intervento in area di proprietà;
- 6) parcheggio privato d'uso pubblico - per una superficie di 2.860 mq con capacità di parcheggio pari a 100 posti auto;
- 7) sistemazione idraulica del Rio Mermi nel tratto esterno alla proprietà compresa demolizione parziale della copertura esistente.
- Oltre a questo è prevista la cessione delle aree di proprietà sulle quali insistono le opere di cui ai precedenti punti 1), 2), 3), 4) e 5).

L'area in oggetto nella sua parte di valle (lato Bisagno) è interessata dal transito di due linee aeree ENEL a MT da 15.000 volt: n° 881 - S. Eusebio e n° 853 - Quezzi. Per la porzione d'area in oggetto, essendo prevista la sola sistemazione a parcheggio e quindi nessuna edificazione in elevazione, non si rilevano interferenze significative.

Aspetti idraulici

Da studio idraulico fornito, gli interventi di sistemazione finalizzati alla mitigazione del rischio idraulico lungo l'asta del rio Mermi sono identificati come configurazione intermedia e sono in accordo con l'ipotesi di sistemazione complessiva, di cui possono essere considerati un primo lotto funzionale. Tale configurazione consente il deflusso della portata 200-ennale, in condizioni di sicurezza, lungo tutto il tratto interessato dall'intervento di riconversione, mantenendo una criticità residua solo lungo il tratto terminale in prossimità dello sbocco nel torrente Bisagno, sia pure mitigata dalla demolizione parziale della copertura comunale. La configurazione finale consente la rimozione anche di questa criticità residua.

Le nuove edificazioni sono ubicate a una distanza minima di 10 m dal corso d'acqua medesimo sia a cielo libero che tombinato. In fregio agli argini infatti è prevista la sola realizzazione di viabilità, piazzali e sistemazioni generali. La quota di imposta di viabilità e piazzali di pertinenza sono compatibili con i franchi imposti dalla normativa idraulica di riferimento ed in particolare con il carico totale della corrente della portata 200-ennale.

Le opere previste non interessano l'alveo attivo, non pregiudicano la sistemazione idraulica definitiva del corso d'acqua e non comportano aumento delle condizioni di rischio. Inoltre non interferiscono in alcun modo con il tracciato dello scolmatore del torrente Bisagno.

Per quanto concerne gli aspetti normativi si richiama quanto già esposto nel quadro di riferimento programmatico, in quanto il rio Mermi è individuato come significativo e risulta non indagato dal Piano di bacino. Le distanze imposte dal Piano sono derogabili previa presentazione di studio idraulico che determini le nuove fasce di inondabilità, ovvero all'interno della fascia B con i vincoli degli articoli 19 e 21 previa presentazione di studio idraulico di dettaglio. Si rammenta che in virtù della DGR n. 1360 del 19.11.2010 sono state apportate modifiche alle distanze previste dalla norma di piano, in qualità di fascia di inedificabilità assoluta, che per il caso in specie è pari a 5 m - previa autorizzazione della Provincia. Si ricorda infine che ai sensi della l.r. n. 58/2010 i progetti di sistemazione idraulica che presuppongono un aggiornamento dei Piani di bacino sono soggetti al parere del Comitato Tecnico di bacino, così come la proposta di modifica od aggiornamento del quadro di pericolosità e degli elaborati del Piano stesso. Si richiamano e si rimanda pertanto alle specifiche competenze della Provincia in materia di polizia idraulica e di autorizzazioni.

Bilancio delle terre

Dalle sezioni risulta la sopraelevazione del piano di campagna, non è chiaro se per esigenze di messa in sicurezza idraulica, di bonifica o di smaltimento in sito dei residui di demolizione.

Nella relazione di screening, con riferimento alla produzione di rifiuti, è citato quanto segue: "in fase di cantiere (escludendo gli aspetti legati alla bonifica, oggetto di uno specifico procedimento in corso su cui si tornerà nel seguito) essi si concretizzano essenzialmente nella gestione dei detriti di demolizione. Tenuto conto delle volumetrie in gioco, ed applicando gli usuali coefficienti di riduzione, essi possono essere stimati nell'ordine degli 82.000 metri cubi.

Di questi, verificati i requisiti di compatibilità ambientale, circa 75.000 potranno essere riutilizzati in sito per opere di sistemazione ambientale mentre si valuta che i restanti debbano essere avviati a smaltimento. In fase di cantiere si produrranno altresì 3.000 metri cubi di asfalto che potranno essere avviati a recupero o smaltiti a seconda delle condizioni. Le movimentazioni di terreno, al di fuori delle attività di bonifica, produrranno un esubero dell'ordine dei 500 metri cubi che potranno essere avviati a recupero".

In realtà alla bonifica non è fatto alcun ulteriore riferimento, né sono dati elementi che chiariscano un effettivo bilancio delle terre.

Data - IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

28.06.11

(Dott.ssa Patrizia Solari)



SETTORE STAFF CENTRALE

F SERVIZI GIUNTA

P..... C..... C.....

L'ISTRUTTORE

(Patrizia Dallasta)

Data <

Cantierizzazione

È del tutto trascurata.

Compatibilità urbanistica e ipotesi di movimentazione portata dal nuovo insediamento

La destinazione d'uso prevista per l'intero comparto caratterizza il complesso con una buona integrazione tra infrastrutture di servizio e orari di frequentazione. Infatti l'utilizzo delle aree interessate dalla medesima porzione di rete e dai parcheggi veicolari previsti, ovvero area produttiva/area commerciale di media e grande superficie, avviene, in ipotesi, principalmente in fasce orarie e giornate differenti:

- area produttiva, feriali orario meridiano;
- area commerciale, feriali e festivi ore pomeridiane;

tutte intese come picchi di utenza.

Assumendo che ognuna delle funzioni previste riceva e generi una sua movimentazione, si può affermare che la stessa sarà così distribuita:

- per i mezzi pesanti, in analogia a strutture simili miste commerciali produttive, si presumono tre/quattro approvvigionamenti settimanali di materie prime, concentrati nella fascia oraria antimeridiana 8 - 10; ciò porta in media a 20 movimenti in entrata e uscita ogni settimana dall'area di mezzi pesanti (pari al massimo a 4 veicoli al giorno);
- per altre strutture produttive si può prevedere una/due uscite a cadenza bisettimanale per le consegne: ciò porta in media a 4 movimenti a soggetto in entrata e uscita dall'area di mezzi medio/pesanti concentrati nella fascia oraria antimeridiana 8 - 10;
- per i veicoli leggeri, commerciali di piccola portata, utilizzati per i servizi accessori e per la clientela professionale edile, avranno movimentazione quotidiana spalmata nell'arco della giornata con picco mattinale all'apertura della struttura commerciale maggiore (circa 200 veicoli /giorno);
- per i veicoli dei visitatori, riferito al comparto commerciale, si prevede il maggiore afflusso nelle fasce orarie intermedie 10 - 12 / 16 - 19 (mediamente 800 veicoli/giorno) e nel fine settimana;
- per i mezzi dei dipendenti, esteso all'intero complesso commerciale e produttivo, si prevedono tre fasce principali di spostamenti: 7 - 9 / 13 - 15 / 19 - 21 (mediamente 200 veicoli al giorno).

Accesso e uscita all'area avverranno esclusivamente da Via Ponte Carrega, che avrà anche una funzione di filtro e raccordo con la viabilità principale di rete ovvero Via Lungo Bisagno Dalmazia. Per supportare il nuovo schema distributivo e per assorbire le nuove portate, il tratto di tale via tra la viabilità di sponda e l'accesso al nuovo insediamento verrà allargata ad 8,00 m più due marciapiedi laterali. Ricalcando peraltro le previsioni di P.U.C., è stato predisposto lo schema viario di raccordo tra l'area in oggetto e Via Lungobisagno Dalmazia, che tenga conto nel suo dimensionamento del traffico indotto dal nuovo previsto insediamento. Già il Piano suddetto aveva indicato la necessità di allargare l'attuale sede stradale pubblica (Via Ponte Carrega) ma lasciava ad approfondimenti puntuali i sistemi di innesto e svincolo della stessa. In alternativa ad una più tradizionale regolamentazione dei flussi con impianto semaforico è stata prevista la realizzazione di due nuove rotonde che risultano essere oggi decisamente più moderne e funzionali.

La prima rotonda è di innesto su Via Lungobisagno Dalmazia. La seconda è di svincolo con la viabilità esistente in prossimità dell'accesso al nuovo insediamento. L'attuazione di taluni interventi sulla viabilità, il cui disegno prevede l'utilizzo di aree sia pubbliche che private, e anche fuori dall'Ambito di progetto, è resa fattibile essendo tali aree di proprietà della Soc. Proponente.

Via Lungo Bisagno Dalmazia è un'arteria potenzialmente ad alta capacità di traffico (superiore a 2.000 veicoli/ora e più di 24.000 veicoli/giorno per direzione) e ad alto livello di servizio (rapporto flusso/capacità 0,85). In realtà il deflusso è discontinuo e a scatti e interrotto, anche per la presenza di intersezioni e semafori. Ciò porta quasi a dimezzare il livello di servizio della strada (con un rapporto flusso/capacità pari a circa 0,7 per un valore medio di circa 1.400 veicoli/ora e 16.800 veicoli /giorno monodirezionali e circa 34.000 totali). Tali valori sono spesso già presenti e talvolta superati dallo stato attuale della mobilità, per lo più assorbiti in direzione mare e spesso generanti criticità in direzione monti. Dai dati raccolti si può riscontrare che ad oggi tale strada sarebbe stentatamente in grado di assorbire la mobilità indotta dal nuovo insediamento, che potrebbe essere quantificata in circa 1.000/1.200 veicoli al giorno, con una concentrazione prevalente dei movimenti che potrà giungere a non più di 100 veicoli all'ora, nelle fasce meridiana e pomeridiana dei feriali e in tutta la giornata della domenica. Tali valori, assolutamente compatibili con la rete nel fine settimana e nelle fasce orarie serali, richiedono interventi di supporto per risolvere le ore di punta e i giorni feriali. Il progetto della viabilità proposta, ritenuta necessaria e inderogabile in riferimento alla sostenibilità del nuovo insediamento e della sua mobilità, avrà altresì una indubbia utilità per riequilibrare l'attuale situazione di episodica congestione della viabilità principale, intervenendo significativamente sulle infrastrutture attraverso il ridisegno della circolazione e la sostituzione dei semafori con delle rotonde, intervento che può portare ad un aumento di livello di servizio e di capacità anche del 30%.



Aspetti energetici

E' opportuno evidenziare che la tipologia dell'insediamento non si presenta rilevante sotto il profilo dei consumi idrici (e quindi dei fabbisogni di depurazione), né particolarmente energivora se confrontata con la tipologia preesistente. E' tuttavia evidente che una valutazione specifica potrà essere sviluppata solo in presenza di una definizione delle ulteriori attività di cui si prevede l'insediamento, delle dotazioni impiantistiche e delle prestazioni dell'edificio di progetto sotto il profilo energetico.

Conformemente al contenuto dell' Art. 46 del Nuovo R.E.C. 2010 e nello specifico a quanto disposto dalla vigente normativa in materia di RENDIMENTO ENERGETICO DELL'EDIFICIO – (D.Lgs. 311/06) si evidenzia che in fase progettuale sono stati rispettati i parametri richiesti e che in copertura verranno installati pannelli solari termici necessari per la produzione del 50% del fabbisogno di acqua calda sanitaria.

Rumore

Per quanto riguarda il rumore è stata elaborata una compiuta valutazione previsionale, nella quale mediante specifiche rilevazioni in corrispondenza di una serie di recettori opportunamente selezionati, si documenta la compatibilità dell'intervento relativamente alla zonizzazione acustica in essere. A tale fine, sono individuate le caratteristiche costruttive cui devono rispondere gli edifici di cui si prevede la realizzazione.

Uno specifico approfondimento è condotto relativamente al rumore generato dal traffico veicolare sulla base di una serie di ipotesi di flussi.

La relazione ha comunque un significato preliminare in quanto non sono ancora state definite nel dettaglio tutte le caratteristiche delle attività e degli impianti. Viene comunque puntualizzato che, relativamente all'attività della BRICOMAN, non si rende necessaria la verifica d'impatto acustico del futuro esercizio, essendo lo stesso inserito in "area esclusivamente industriale" (CLASSE VI).

Paesaggio

L'area non è soggetta a vincolo paesistico. Le opere paiono conformi al PTCP. Nel proprio parere il servizio Tutela del paesaggio regionale suggerisce, a titolo collaborativo, di prestare particolare attenzione al rapporto tra le nuove attività e le abitazioni poste in adiacenza, cercando di attenuare al massimo le eventuali interferenze anche mediante il mantenimento e/o l'implementazione delle aree a verde. Inoltre, le superfici di copertura non destinate a giardini pensili e/o terrazzi potranno essere dotate anche di pannelli fotovoltaici.

INTEGRAZIONI

In data 27.05.2011 è stata approvata dalla Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 242 del D. Lgs. n. 152/2006 il documento di Analisi di rischio. Contestualmente è stato presentato il Progetto di bonifica, attualmente in fase istruttoria, che consiste nell'escavazione e conferimento a discarica del terreno non conforme alle CSR individuate. Complessivamente si tratta di circa 750 mc di terreni che saranno gestiti, a cura del venditore dell'area, prima dell'inizio dell'attività di costruzione. Le volumetrie di scavo sono evidentemente trascurabili rispetto ai volumi totali. La necessità di sopraelevare le quote di imposta degli edifici discende da motivazioni di tipo idraulico e di raccordo con la viabilità esistente. Gran parte del materiale necessario per i reinterri deriverà dal riutilizzo dei detriti di demolizione (circa 75.000 mc) per il quale sarà attivata specifica procedura autorizzativa presso la Provincia di Genova. La restante parte (circa 30.000 mc) sarà approvvigionata all'esterno.

Traffico in fase di cantiere

Nella fase di demolizione si prevede di dover avviare a discarica complessivamente circa 7000 mc. di materiale non idoneo al recupero. Sono indicati in tabella i mezzi giorno per corpo demolito. L'approvvigionamento di 4200 t di miscele cementizie produrrà un flusso medio di circa 3 mezzi/giorno, per un certo periodo aggiuntivi ai precedenti. Per approvvigionare i 30.000 mc per i rimodellamenti sono previsti nel corso di 250 giorni flussi dell'ordine dei 7 mezzi/giorno. Un flusso analogo si registrerà nel corso della messa in opera della struttura in c.a. (4000 mc). Le fasi successive sono irrilevanti. Da cronoprogramma il periodo di punta coincide con il quinto mese, in cui si può stimare un flusso complessivo di 19 mezzi/giorno, compatibile con le assunzioni fatte nello studio del traffico.

Le attività di frantumazione saranno realizzate al chiuso, utilizzando i corpi di fabbrica via via disponibili, e posizionando il trituratore mobile nella parte di area più a monte, alla massima distanza dagli insediamenti abitativi.

CONSIDERAZIONI FINALI

Data la sensibilità del sito e gli elementi conoscitivi e progettuali forniti, si ritiene che l'intervento non debba essere assoggettato a procedura di VIA regionale. Si richiamano le competenze della Provincia in materia sia di bonifica che di difesa del suolo, in relazione in particolare alla necessità di verificare l'idoneità ed approvare il progetto di messa in sicurezza idraulica propedeutico all'intervento. Si evidenzia inoltre la necessità di ottemperare alle seguenti prescrizioni, allo scopo di migliorare il bilancio ambientale complessivo della trasformazione prevista:

1. dovrà essere presentata un'appendice progettuale che massimizzi l'utilizzo delle superfici disponibili mediante collocazione di solare termico e fotovoltaico, anche con riferimento alle aree a parcheggio, prevedendo altresì per quanto possibile l'uso di ulteriori fonti energetiche rinnovabili;
2. dovrà essere massimizzata la quota di superficie drenante rispetto al progetto, mediante incremento delle aree a verde e utilizzo di pavimentazioni permeabili, ove possibile in quanto non in conflitto con gli usi previsti.

FINE TESTO

ATTESTO che la presente COPIA, ricavata su
n. pagine
da me singolarmente firmate, È CONFORME
ALL'ORIGINALE agli atti.
Genova il **13 LUG. 2011**

L'ISTRUTTORE
(Patrizia Dallasta)



Data - II. RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

18.06.11

(Dott.ssa Paola Solari)

