



PARERE MOTIVATO
n. 229 del 16 dicembre 2014

OGGETTO: Piano di Lottizzazione "Ghirlanda 1"
Comune di Treviso
Verifica di Assoggettabilità

L'AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS
D'INTESA CON L'AUTORITA' PROCEDENTE

- VISTA** la Legge Regione 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio ed i materia di paesaggio", con la quale la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- VISTO** il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" concernente "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)" e ss.mm.ii.;
- VISTO** l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente cui spetta l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità nonché l'elaborazione del parere motivato di cui rispettivamente agli articoli 12 e 15 del Codice Ambiente, identificandola nella Commissione Regionale VAS, individuata con DGR 23 del 21.01.2014;
- VISTA** la DGR n. 791 del 31 marzo 2009 con la quale sono state approvati le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante.
- ATTESO** che con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione VAS per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VINCA-NUVV) nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi (ora Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VINCA-NUVV).
- ESAMINATA** la documentazione trasmessa dal Comune di Treviso con nota prot. n. 99739 del 26.09.14, acquisita al protocollo regionale al n. 411973 del 02.10.14:
- Elenco Autorità competenti in materia Ambientale;
 - Rapporto Ambientale Preliminare;
 - Norme Tecniche di Attuazione;
 - Tav.18: opere esterne, definizione dei materiali e delle essenze;
 - Tav.02: inquadramento territoriale con CTR – Rilievo Plano-Altimentrico e modifica perimetro di PdL;
 - Tav. 01: Individuazione ambito di intervento estratti cartografici;
 - Proposta di Deliberazione Giuntale n. 38-306 di adozione del PDL in oggetto, ratificata con DGC n. 259 del 23.09.14.



CONSIDERATO che con nota prot. n. 426239 del 10.10.2014 la Sezione Coordinamento Commissioni (VAS- VINCA- NUVV) ha inviato richiesta di pareri ai seguenti soggetti competenti in materia ambientale:

- Azienda U.L.S.S. n. 9 Direzione Generale
- Sezione bacino idrografico Piave Livenza – Sezione di Treviso
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto
- Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso
- Consorzio di Bonifica Piave
- Dipartimento Provinciale di Treviso ARPAV
- Provincia di Treviso

Con successiva nota prot. n. 485177 del 14.11.2014 la Sezione Coordinamento Commissioni (VAS- VINCA- NUVV) ha inviato richiesta di parere alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto.

VISTA la Dichiarazione prot. n. 123896 del 17.11.14 trasmessa dal Comune di Treviso con nota prot. n. 124405 del 19.11.14 e acquisita al prot. reg. al n. 496984 del 24.11.14, con la quale il Responsabile Comunale del Procedimento attestava che non sono pervenute osservazioni ovvero opposizioni.

ESAMINATI i pareri inviati dai soggetti competenti in materia ambientale consultati:

- prot n. 112067 del 10.11.14 acquisito al prot regionale n. 487534 del 17.11.14 del Dipartimento Provinciale ARPAV di Treviso con il quale evidenzia che:

Rammentando che il consumo di suolo rappresenta una perdita irreversibile di valore ambientale per il ruolo ecosistemico che svolge, si richiede di procedere in fase di progettazione esecutiva ad una attenta valutazione per ridurre al minimo la copertura del suolo, in particolare attraverso l'individuazione di interventi di mitigazione degli effetti dovuti alla copertura permanente del suolo (ad es. pavimentazione parzialmente coprente, aree verdi, ecc.). Per la regimazione delle acque si evidenzia quanto richiamato nel Rapporto Ambientale Preliminare a pag. 32 laddove viene citata la previsione di realizzazione di invasi di mitigazione idraulica dimensionati come da Regolamento Edilizio Comunale art. 107.

Si ricorda inoltre che l'area interessata al piano di lottizzazione prevede la realizzazione di edifici residenziali che, una volta realizzati, dovranno necessariamente assoggettarsi alle migliori pratiche di gestione dei rifiuti adottate dalla regolamentazione di settore del Comune di Treviso e quelle che verranno definite dal Consiglio di Bacino "Destra Piave" una volta operativo.

- prot. n. 22409 del 03.12.14, acquisito al prot. reg. al n. 526773 del 09.12.14 del Consorzio di Bonifica Piave, con il quale ha comunicato che l'intervento in oggetto non viene ad interessare direttamente opere in gestione consortile in quanto ricade fuori dal perimetro di contribuzione del Consorzio.
- prot. n. 136256 del 05.12.14, acquisita al prot. reg. al n. 531243 del 11.12.14 nel quale riporta *"[...] alcuni suggerimenti, in gran parte già seguiti nell'attenta progettazione, che si invita a considerare nella progettazione di un ambiente urbano che tenga conto anche della componente salute nelle scelte di pianificazione"*.

**Rete viaria**

Con l'obiettivo di garantire e migliorare la sicurezza della strada per l'utenza debole (ciclisti, pedoni, bambini, anziani, persone con disabilità) separando per quanto possibile il traffico di attraversamento dei centri abitati dal traffico locale/residenziale e con l'obiettivo di favorire una vita di relazioni sociali nelle strade di quartiere rendendo compatibile la rete viaria i percorsi e le zone ciclo pedonali, si invita a:

- organizzare il sistema stradale in modo da favorire gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico,
- prevedere strade a velocità controllata e i relativi accorgimenti costruttivi,
- progettare la rete viaria con particolare attenzione a sicurezza, fruibilità, accessibilità,
- connotare la rete viaria all'interno del piano di lottizzazione per indurre le auto a procedere lentamente riducendo la carreggiata a favore dei marciapiedi, frequenti attraversamenti ciclo pedonali, alberature,
- realizzare il piano di calpestio degli attraversamenti pedonali ad una quota superiore del piano viario di circa 1-3-5 cm., raccordato con quello dei marciapiedi e della carreggiata stradale con materiali che li rendano visibili di giorno e di notte, anche nelle avverse condizioni meteorologiche
- realizzare la segnaletica stradale orizzontale con materiali che la renda visibile di giorno e di notte anche nelle avverse condizioni meteorologiche.

Rete ciclabile

Con l'obiettivo generale di promuovere la mobilità ciclabile favorendo lo sviluppo di una rete ciclabile indipendente dalla viabilità ordinaria di tipo motorizzato, garantendo la sicurezza e la gradevolezza dei percorsi creando una reale concorrenzialità tra percorso ciclabile e percorso viario auto veicolare:

- progettare la rete ciclabile separata dal piano viario da un'ideale barriera, possibilmente avente un'altezza tale, che, oltre ad evitare l'invasione da parte degli autoveicoli, impedisca ai pedoni ed ai ciclisti di invadere o attraversare la sede carrabile in maniera inopportuna,
- curare la progettazione con particolare riferimento a verde, manufatti, dislivelli, materiali, segnaletica, illuminazione, visibilità per rendere la rete ciclabile sicura,
- prevedere la ricucitura dei percorsi ciclabili di collegamento con i principali centri di interesse (scuole, uffici, negozi, aree artigianali) e con le aree residenziali,
- progettare intersezioni in sicurezza con la viabilità principale,
- prevedere aree di sosta e parcheggio bici,
- prevedere la percorrenza integrata con le aree verdi.



Parcheggi

Con l'obiettivo di assicurare la sicurezza pedonale nei parcheggi:

- curare la pavimentazione dei posti auto realizzandola con materiali del tipo permeabile (grigliati a verde) per un migliore impatto ambientale e microclimatico dell'area prevedendo anche la piantumazione di flora arbustiva etc.
- prevedere attraversamenti pedonali sicuri.

Rete pedonale

Con l'obiettivo di promuovere la mobilità pedonale, garantendone l'accessibilità, la sicurezza, gradevolezza, e comodità dei percorsi anche per le persone deboli (bambini, anziani, disabili):

- prevedere la continuità di percorsi comodi, sicuri in particolare negli ambiti di riqualificazione urbana e nei nuovi insediamenti,
- curare la progettazione dei percorsi (larghezze, dislivelli, materiali, segnaletica, illuminazione...) prestando particolare attenzione al superamento delle barriere architettoniche (pendenze limitate, differenziazione materiali, semafori sonori...),
- prevedere lungo i percorsi aree di sosta attrezzate (panche, cestini, verde...) per le diverse tipologie di utenza,
- limitare le intersezioni con il traffico automobilistico e ciclabile,
- prevedere che i tracciati siano in continuità con quelli esistenti e garantirne complessivamente interconnessione e continuità,
- progettare percorsi sicuri, illuminati, integrati con gli spazi verdi e i principali servizi assicurando la socializzazione, la qualità ambientale e la gradevolezza.

Sistema Residenziale

con l'obiettivo di assicurare la salubrità del sistema residenziale in relazione alla mobilità/accessibilità, al contenimento e alla protezione delle fonti di inquinamento in genere, al contrasto della dispersione insediativa e all'ulteriore consumo del suolo e privilegiando la politica della città densa, multifunzionale e compatta:

- assicurare la presenza di aree verdi integrate nei quartieri, di adeguate dimensioni evitando la frammentazione,
- prevedere spazi di socializzazione anche di tipo privato (es. cortili interni, giardini privati),
- prevedere percorsi pedonali e ciclabili che permettano di raggiungere agevolmente servizi e aree verdi senza l'uso dell'auto,
- privilegiare tipologie insediative ad alta densità abitativa con adeguati servizi.



Aree a verde pubblico, a parco e attrezzature per il gioco e lo sport

con l'obiettivo di promuovere nei centri abitati l'utilizzo del verde finalizzato al miglioramento del benessere degli abitanti garantendo che il sistema del verde possa svolgere funzione ambientale, psicologica, sociale e di promozione dell'attività fisica, progettare il sistema delle aree verdi come una rete continua connessa ai percorsi pedonali e ciclabili garantendo:

- l'identificabilità e l'accessibilità per tutti,
- la risposta alle esigenze funzionali di tutti (polifunzionalità delle strutture e adeguatezza per tutte le fasce di età),
- l'attrattività e la gradevolezza,
- la riduzione dei pericoli/sicurezza (progettare accuratamente illuminazione e verde per non creare zone nascoste),
- la fruibilità degli spazi erbosi,
- la giusta dimensione rispetto alla funzione assolta,
- l'uso di vegetazione non tossica ed allergizzante e che non permetta abrasioni o ferite alla pelle.

VISTA la relazione istruttoria tecnica n. 3 del 16.12.14 predisposta dal Dipartimento del Territorio Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VINCA-NUVV, dalla quale emerge che:

- Il Rapporto Ambientale Preliminare contiene la descrizione dell'ambito d'intervento e alcune informazioni relative allo stato dell'ambiente.
- Il Rapporto Ambientale Preliminare individua alcune misure di mitigazione/compensazione dei potenziali effetti sull'ambiente che dovranno essere assunte dal progetto, tra le quali nella fase di cantiere:
 - criteri operativi atti a minimizzare il consumo della risorsa idrica e di quella energetica;
 - contenimento delle emissioni riducendo al minimo necessario i tempi di accensione delle macchine operatrici e dei mezzi di trasporto e razionalizzando le attività di approvvigionamento dei materiali;
 - accorgimenti tecnici e gestionali al fine di minimizzare l'impatto acustico verso l'esterno garantendo una pianificazione degli interventi volta ad eliminare sovrapposizioni o lavorazioni notturne; organizzando logisticamente le quantità di deposito dei materiali ed il numero dei mezzi di trasporto impiegati; scegliendo in maniera opportuna l'ubicazione di macchine e apparecchi fissi; prevedendo idonea manutenzione alle macchine al fine di garantire un corretto funzionamento ed una costante e corretta funzionalità e adottando opportune modalità per le attività di scarico di materiali solidi in modo da attenuare l'urto e ridurre la velocità di impatto;
 - opportuna regimazione delle acque meteoriche di dilavamento con recapito nel corpo ricettore di zona in fase di predisposizione della viabilità di cantiere;
 - criteri di buona prassi operativa atti ad evitare la contaminazione delle acque meteoriche;
 - razionalizzazione degli spazi destinati allo stoccaggio dei materiali in fase di predisposizione della logistica di cantiere, organizzando in maniera mirata le quantità in deposito;



- smaltimento dei rifiuti prodotti dalle attività di cantiere in conformità con i disposti normativi vigenti in materia.

In fase di esercizio:

- parziale recupero e riutilizzo delle acque (es. recupero delle acque meteoriche per irrigazione del verde pubblico e privato);
 - utilizzo delle migliori pratiche relativamente alle *performance* energetiche degli edifici e/o al possibile utilizzo di fonti energetiche alternative;
 - criteri finalizzati alla ottimizzazione dell'orientamento e della esposizione degli edifici abitativi ed alla adozione di tecniche costruttive isolanti.
 - tecniche progettuali architettoniche e strutturali rispondenti a criteri ecologici.
 - progettazione dell'area a parco con esemplari di pronto effetto che consentano il mascheramento degli edifici dalla vista da Via S. Artemio;
 - utilizzo di esemplari di pronto effetto per i parcheggi che formeranno la prima quinta visiva con affiancati arbusti a buono sviluppo dimensionale che completino il mascheramento;
 - contenimento della impermeabilizzazione delle superfici.
- L'aspetto più delicato è rappresentato dalla presenza del vincolo dei beni culturali e dei corsi d'acqua (rispettivamente art. 10 e 142 del D.Lgs. 42/2004). Sul punto si fa presente che dal Rapporto Ambientale Preliminare emerge come il progetto sia stato redatto seguendo le indicazioni della Soprintendenza al fine di rispettare i vincoli suddetti.
- In particolare, in data 03.02.2009 veniva presentata alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici una richiesta di parere su un Progetto Preliminare; con prot. n. 3479 del 17.02.2009 veniva rilasciato dalla Soprintendenza un parere preliminare di massima positivo con prescrizioni; il progetto presentato in data 07.11.2013 otteneva da parte della Soprintendenza il nulla osta all'esecuzione dell'intervento con Parere di Compatibilità prot. n. 820 del 14.01.2014.
- Dalla Relazione di compatibilità geologica emerge che in corrispondenza del lotto in esame e dei settori immediatamente a valle non sono presenti risorgive attive e/o non attive e che le opere di urbanizzazione sono tali da non generare effetti sostanziali sull'assetto idrogeologico dell'area, consigliando di non realizzare interrati a profondità non maggiore di 1,50÷1,70 m dalla superficie.
- In conclusione, dalle analisi e valutazioni contenute nel Rapporto Ambientale Preliminare si evince che gli interventi previsti dal Piano di Lottizzazione non comportano effetti significativi sull'ambiente, né influenze su altri piani o programmi, compresi quelli gerarchicamente sovraordinati.
- Pertanto, dall'istruttoria compiuta e dell'esame degli atti si ritiene che il Piano di Lottizzazione "Ghirlanda 1" non vada sottoposto a procedura VAS in quanto, con la realizzazione di tutte le misure di mitigazione/compensazione individuate, non determina effetti significativi sull'ambiente, raccomandando di tener conto delle indicazioni poste dalle autorità ambientali consultate.

VISTA la relazione istruttoria tecnica svolta per la Valutazione d'Incidenza in ordine alla documentazione trasmessa, che ha riconosciuto la sussistenza della fattispecie di esclusione della procedura per la Valutazione di Incidenza riportata al paragrafo 3, lettera B, punto VI, dell'allegato A alla D.G.R. 3173/06.

TUTTO CIÒ CONSIDERATO

**LA COMMISSIONE REGIONALE VAS ESPRIME IL PARERE DI
NON ASSOGGETTARE ALLA PROCEDURA V.A.S.**



Il Piano di Lottizzazione "Ghirlanda 1" in quanto, con la realizzazione di tutte le misure di mitigazione/compensazione individuate, non determina effetti significativi sull'ambiente.

Si raccomanda, comunque, di tener conto delle seguenti indicazioni:

Rammentando che il consumo di suolo rappresenta una perdita irreversibile di valore ambientale per il ruolo ecosistemico che svolge, si richiede di procedere in fase di progettazione esecutiva ad una attenta valutazione per ridurre al minimo la copertura del suolo, in particolare attraverso l'individuazione di interventi di mitigazione degli effetti dovuti alla copertura permanente del suolo (ad es. pavimentazione parzialmente coprente, aree verdi, ecc.). Per la regimazione delle acque si evidenzia quanto richiamato nel Rapporto Ambientale Preliminare a pag. 32 laddove viene citata la previsione di realizzazione di invasi di mitigazione idraulica dimensionati come da Regolamento Edilizio Comunale art. 107.

Si ricorda inoltre che l'area interessata al piano di lottizzazione prevede la realizzazione di edifici residenziali che, una volta realizzati, dovranno necessariamente assoggettarsi alle migliori pratiche di gestione dei rifiuti adottate dalla regolamentazione di settore del Comune di Treviso e quelle che verranno definite dal Consiglio di Bacino "Destra Piave" una volta operativo.

Rete viaria

Con l'obiettivo di garantire e migliorare la sicurezza della strada per l'utenza debole (ciclisti, pedoni, bambini, anziani, persone con disabilità) separando per quanto possibile il traffico di attraversamento dei centri abitati dal traffico locale/residenziale e con l'obiettivo di favorire una vita di relazioni sociali nelle strade di quartiere rendendo compatibile la rete viaria i percorsi e le zone ciclo pedonali, si invita a:

- organizzare il sistema stradale in modo da favorire gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico,
- prevedere strade a velocità controllata e i relativi accorgimenti costruttivi,
- progettare la rete viaria con particolare attenzione a sicurezza, fruibilità, accessibilità,
- connotare la rete viaria all'interno del piano di lottizzazione per indurre le auto a procedere lentamente riducendo la carreggiata a favore dei marciapiedi, frequenti attraversamenti ciclo pedonali, alberature,
- realizzare il piano di calpestio degli attraversamenti pedonali ad una quota superiore del piano viario di circa 1-3-5 cm., raccordato con quello dei marciapiedi e della carreggiata stradale con materiali che li rendano visibili di giorno e di notte, anche nelle avverse condizioni meteorologiche
- realizzare la segnaletica stradale orizzontale con materiali che la renda visibile di giorno e di notte anche nelle avverse condizioni meteorologiche.

Parcheggi

Con l'obiettivo di assicurare la sicurezza pedonale nei parcheggi:

- curare la pavimentazione dei posti auto realizzandola con materiali del tipo permeabile (grigliati a verde) per un migliore impatto ambientale e microclimatico dell'area prevedendo anche la piantumazione di flora arbustiva etc.
- prevedere attraversamenti pedonali sicuri.



Rete ciclabile

Con l'obiettivo generale di promuovere la mobilità ciclabile favorendo lo sviluppo di una rete ciclabile indipendente dalla viabilità ordinaria di tipo motorizzato, garantendo la sicurezza e la gradevolezza dei percorsi creando una reale concorrenzialità tra percorso ciclabile e percorso viario auto veicolare:

- progettare la rete ciclabile separata dal piano viario da un'adeguata barriera, possibilmente avente un'altezza tale, che, oltre ad evitare l'invasione da parte degli autoveicoli, impedisca ai pedoni ed ai ciclisti di invadere o attraversare la sede carrabile in maniera inopportuna,
- curare la progettazione con particolare riferimento a verde, manufatti, dislivelli, materiali, segnaletica, illuminazione, visibilità per rendere la rete ciclabile sicura,
- prevedere la ricucitura dei percorsi ciclabili di collegamento con i principali centri di interesse (scuole, uffici, negozi, aree artigianali) e con le aree residenziali,
- progettare intersezioni in sicurezza con la viabilità principale,
- prevedere aree di sosta e parcheggio bici,
- prevedere la percorrenza integrata con le aree verdi.

Rete pedonale

Con l'obiettivo di promuovere la mobilità pedonale, garantendone l'accessibilità, la sicurezza, gradevolezza, e comodità dei percorsi anche per le persone deboli (bambini, anziani, disabili):

- prevedere la continuità di percorsi comodi, sicuri in particolare negli ambiti di riqualificazione urbana e nei nuovi insediamenti,
- curare la progettazione dei percorsi (larghezze, dislivelli, materiali, segnaletica, illuminazione...) prestando particolare attenzione al superamento delle barriere architettoniche (pendenze limitate, differenziazione materiali, semafori sonori...),
- prevedere lungo i percorsi aree di sosta attrezzate (panche, cestini, verde...) per le diverse tipologie di utenza,
- limitare le intersezioni con il traffico automobilistico e ciclabile,
- prevedere che i tracciati siano in continuità con quelli esistenti e garantirne complessivamente interconnessione e continuità,
- progettare percorsi sicuri, illuminati, integrati con gli spazi verdi e i principali servizi assicurando la socializzazione, la qualità ambientale e la gradevolezza.

Sistema Residenziale

con l'obiettivo di assicurare la salubrità del sistema residenziale in relazione alla mobilità/accessibilità, al contenimento e alla protezione delle fonti di inquinamento in genere, al contrasto della dispersione insediativa e all'ulteriore consumo del suolo e privilegiando la politica della città densa, multifunzionale e compatta:



- assicurare la presenza di aree verdi integrate nei quartieri, di adeguate dimensioni evitando la frammentazione,
- prevedere spazi di socializzazione anche di tipo privato (es. cortili interni, giardini privati),
- prevedere percorsi pedonali e ciclabili che permettano di raggiungere agevolmente servizi e aree verdi senza l'uso dell'auto,
- privilegiare tipologie insediative ad alta densità abitativa con adeguati servizi.

Aree a verde pubblico, a parco e attrezzature per il gioco e lo sport

con l'obiettivo di promuovere nei centri abitati l'utilizzo del verde finalizzato al miglioramento del benessere degli abitanti garantendo che il sistema del verde possa svolgere funzione ambientale, psicologica, sociale e di promozione dell'attività fisica. progettare il sistema delle aree verdi come una rete continua connessa ai percorsi pedonali e ciclabili garantendo:

- l'identificabilità e l'accessibilità per tutti,
- la risposta alle esigenze funzionali di tutti (polifunzionalità delle strutture e adeguatezza per tutte le fasce di età),
- l'attrattività e la gradevolezza,
- la riduzione dei pericoli/sicurezza (progettare accuratamente illuminazione e verde per non creare zone nascoste),
- la fruibilità degli spazi erbosi,
- la giusta dimensione rispetto alla funzione assolta,
- l'uso di vegetazione non tossica ed allergizzante e che non permetta abrasioni o ferite alla pelle.

Il Presidente
della Commissione Regionale VAS
(Direttore del Dipartimento Territorio)

Arch. Vincenzo Fabris

Il presente Parere si compone di 9 pagine

Il Direttore della Sezione Coordinamento
Commissioni (VAS – VINCA – NUUV)

Ayv. Paola Noemi Furlanis