

Premessa

La componente pubblica dell’intervento riguarda in particolare le aree e le opere (quelle soprassuolo ed i sottoservizi) che, una volta realizzate, collaudate e cedute, entreranno a far parte delle proprietà comunali, con tutte le conseguenti obbligazioni ed i diritti derivanti.

Le urbanizzazioni, in effetti, costituiscono l’ossatura del rapporto pubblico-privato, rappresentando la ragion d’essere della stessa pianificazione attuativa, che riguarda ambiti che ne sono sprovvisti (o carenti), sulla base di un coerente disegno urbanistico.

Le suddette opere saranno specificate nell’atto urbanistico - convenzionale che fisserà altresì tempi e modalità esecutive.

Esse sono sostanzialmente equiparabili ad opere pubbliche, anche se il nuovo Codice degli appalti, almeno per gli interventi sotto-soglia, ha sottratto i lavori dal rispetto delle procedure di appalto e realizzazione propria dei lavori pubblici.

Compatibilità paesaggistico-ambientale ed aspetti compensativi.

L’area d’intervento è vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004 e ss.mm.ii. (essendo ricompresa nella fascia dei 150m dal canale Binadone) ed è altresì individuata dal P.G.T. come di sensibilità paesaggistica medio-alta. Lo stesso P.G.T. non è stato sottoposto allo Studio di Incidenza rispetto al S.I.C. “Lago di Piano”, non essendo stati rilevati particolari aspetti critici per quanto riguarda i potenziali impatti delle previsioni urbanistiche.

In attesa del parere della Soprintendenza, ai sensi dell’ex Art. 16 della L. 1150/42 e ss.mm.ii., e del successivo parere vincolante ai fini del rilascio dell’Autorizzazione Paesaggistica, relativa alle stesse opere di urbanizzazione ed all’edificio previsto, a nostro avviso, si può dire che l’intervento presenti le necessarie componenti di compatibilità e sostenibilità paesaggistico-ambientale.

Per quanto riguarda gli aspetti compensativi, questi riguarderanno essenzialmente il potenziamento del patrimonio arboreo, ora con funzioni di schermo e di mitigazione (tra l’edificio e le aree a verde e verso il Binadone, ovvero lungo la viabilità e gli spazi a parcheggio, a separare gli spazi pubblici da quelli privati), ora con funzioni più propriamente ecologiche (nelle aree verdi private di pertinenza anche degli edifici esistenti).

Impatto, tutela e sostenibilità ambientale.

L’impatto ambientale dell’intervento è stato limitato, operando su varie componenti, ovvero:

- contenimento del consumo di suolo, limitando notevolmente la volumetria costruibile e la Slp anche con il massimo sfruttamento dell’altezza consentita;
- minimizzazione degli ingombri grazie all’articolazione plano-volumetrica dell’edificio previsto;
- mantenimento della massima permeabilità dei suoli, prevedendo una pavimentazione del tipo green-park e comunque filtrante per le aree a parcheggio pubblico e privato e per l’area di deposito;
- minimizzazione dell’impatto data dalla previsione di un tetto piano con manto verde, considerato che la copertura è in parte visibile scendendo da “La Santa”;

La sostenibilità ambientale e l’attenzione per la salute pubblica, si concretizzeranno altresì grazie alle scelte progettuali di massimizzazione del risparmio energetico e la minimizzazione delle emissioni potenzialmente inquinanti, nel rispetto delle norme vigenti, oltre alla limitazione dell’impatto acustico.

E’ previsto il contenimento dei consumi idrici, in quanto, ai fini del suo possibile riutilizzo, l’acqua piovana sarà raccolta in appositi pozzi a tenuta, con troppo pieno verso i pozzi perdenti e la rete di scarico delle acque chiare.

Per quanto riguarda il ciclo dei rifiuti, lungo la strada comunale verrà realizzata un’isola ecologica, con contenitori soprassuolo, per la raccolta differenziata.

Sostenibilità territoriale ed ecologica.

Come ampiamente illustrato nei vari elaborati descrittivi, le scelte urbanistiche, sono state dettate dall’obiettivo di preservare, il più possibile, vedute e con visivi dalla strada comunale verso le aree verdi e l’immagine consolidata del centro abitato a monte e, parallelamente, dall’obiettivo di conservare le connessioni fisiche, ovvero i corridoi ecologici, dando continuità ai possibili percorsi dell’avifauna, nell’ambito della rete ecologica.

Le opere di urbanizzazione primarie e secondarie previste.

La strada di accesso ed i sottoservizi, costituiscono opere di urbanizzazione primaria, mentre gli spazi di parcheggio pubblico sono ricompresi tra le opere di urbanizzazione secondaria, quindi da computarsi anche ai fini della verifica della dotazione a standard necessaria, unitamente alle aree verdi ed all’isola ecologica.

Tutte le suddette opere ed aree saranno comunque oggetto di cessione al Comune.

Per quanto riguarda le specifiche tecniche si rimanda agli appositi paragrafi della *Relazione tecnico-illustrativa*, nonché, in particolare, al *Computo metrico estimativo*. Per gli ulteriori aspetti di carattere ambientale, si rimanda alla *Relazione Paesaggistica*.

Conclusioni.

In definitiva, l’intervento non produce effetti tendenzialmente negativi sull’ambiente con il quale interferisce, inteso sia nelle sue componenti paesaggistiche, sia nelle sue valenze fisico-naturali (la rete ecologica) sia per gli aspetti legati alla qualità della vita e della salute umana, risultando abbastanza ponderato ed equilibrato il rapporto costi-benefici (per la collettività) grazie alle scelte progettuali relative alla fattibilità tecnica, economica ed ambientale dell’intervento, i cui potenziali impatti sono comunque mitigati e/o compensati.