

CITTA' DI
VENEZIA



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex
deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature
Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre**

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

ALLEGATO "A"



Direzione Sviluppo
del Territorio

28 MAR 2013

PG 146161

Direzione Sviluppo del Territorio

Venezia,

Direttore
Arch. Oscar Girotto

Protocollo n.

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito
A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche
Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre.**

Settore
Servizi Amministrativi e
Convenzioni

Trasmissione osservazioni su strumento urbanistico.

Il Dirigente
Dott. Lorena Dei Rossi

Al Dirigente
Luca Barison
Urbanistica - Mestre

Alla Responsabile del Servizio
Roberta Albanese
Urbanistica - Mestre

Servizio
Affari Generali e Amministrativi

Responsabile di Servizio
Robert Campello

Trasmissione email

Per i successivi provvedimenti di competenza, si comunica che, a seguito dell'avvenuta pubblicazione dello strumento urbanistico indicato in oggetto, dal 07/03/2013 al 06/04/2013, risulta pervenuta allo scrivente ufficio in data 22/03/2013 la nota sotto indicata, che si trasmette in copia:

n. oss.	Prot. G.	Data	Ditta
1	2013.137583	22/03/2013	Ing. Andrea Berro

Sede di Mestre
Viale Ancona 59
30173-Mestre
Tel. 041 274.9876 - 9147 - 9110
Fax 041 274.9149
ou.urb@comune.venezia.it
www.comune.venezia.it/urbanistica

Il Responsabile del Servizio
-Robert Campello-



Direzione Sviluppo del Territorio

Direttore
Arch. Oscar Girotto

Settore
Servizi Amministrativi e
Convenzioni

Il Dirigente
Dott. Lorena Dei Rossi

Servizio
Affari Generali e Amministrativi

Responsabile di Servizio
Robert Campello

Sede di Mestre
Viale Ancona 59
30173-Mestre
Tel. 041 274.9876 – 9147 – 9110
Fax 041 274.9149
pu.urb@comune.venezia.it
www.comune.venezia.it/urbanistica



Venezia,

Protocollo n.

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre.

Trasmissione osservazioni su strumento urbanistico.

Al Dirigente
Luca Barison
Urbanistica – Mestre

Alla Responsabile del Servizio
Roberta Albanese
Urbanistica - Mestre

Trasmissione email

Per i successivi provvedimenti di competenza, si comunica che, a seguito dell'avvenuta pubblicazione dello strumento urbanistico indicato in oggetto, dal 07/03/2013 al 06/04/2013, risulta pervenuta allo scrivente ufficio in data 05/04/2013 la nota sotto indicata, che si trasmette in copia:

n. oss.	Prot. G.	Data	Ditta
2	2013.157176	05/04/2013	Ing. Andrea Berro

Il Responsabile del Servizio
-Robert Campello-



Direzione Sviluppo del Territorio

Direttore
Arch. Oscar GirottoSettore
Servizi Amministrativi e
ConvenzioniIl Dirigente
Dott. Lorena Dei RossiServizio
Affari Generali e AmministrativiResponsabile di Servizio
Robert CampelloSede di Mestre
Viale Ancona 59
30173-Mestre
Tel. 041 274.9876 – 9147 – 9110
Fax 041 274.9149
pu.urb@comune.venezia.it
www.comune.venezia.it/urbanisticaDirezione Sviluppo
del Territorio

9 APR 2013

PG. 162660

Venezia,

Protocollo n.

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre.

Trasmissione osservazioni su strumento urbanistico.

Al Dirigente
Luca Barison
Urbanistica – MestreAlla Responsabile del Servizio
Roberta Albanese
Urbanistica - MestreTrasmissione email

Per i successivi provvedimenti di competenza, si comunica che, a seguito dell'avvenuta pubblicazione dello strumento urbanistico indicato in oggetto, dal 07/03/2013 al 06/04/2013, risultano pervenute allo scrivente ufficio in data 08/04/2013 le note sotto indicate, che si trasmettono in copia:

n. oss.	Prot. G.	Data	Ditta
3	2013.156357	05/04/2013	Gasparini Marina
4	2013.156360	05/04/2013	Pajer Giuseppina
5	2013.156366	05/04/2013	Baso Orietta
6	2013.157426	05/04/2013	Picunio Lorenzo
7	2013.157435	05/04/2013	Malaman Elisabetta
8	2013.157445	05/04/2013	Malaman Attilio
9	2013.157702	05/04/2013	Petrelli Sara
10	2013.157715	05/04/2013	Petrelli Sara
11	2013.157721	05/04/2013	Petrelli Sara
12	2013.157729	05/04/2013	Petrelli Sara
13	2013.157732	05/04/2013	Petrelli Sara
14	2013.157735	05/04/2013	Petrelli Sara

Il Responsabile del Servizio
-Robert Campello-



Direzione Sviluppo
del Territorio

12 APR 2013

P.G. 171323

Direzione Sviluppo del Territorio

Venezia,

Direttore
Arch. Oscar Girotto

Protocollo n.

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito
A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche
Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre.**

Trasmissione osservazioni su strumento urbanistico.

Settore
Servizi Amministrativi e
Convenzioni

Al Dirigente
Luca Barison
Urbanistica - Mestre

Il Dirigente
Dott. Lorena Dei Rossi

Alla Responsabile del Servizio
Roberta Albanese
Urbanistica - Mestre

Servizio
Affari Generali e Amministrativi

Trasmissione email

Responsabile di Servizio
Robert Campello

Per i successivi provvedimenti di competenza, si comunica che, a seguito dell'avvenuta pubblicazione dello strumento urbanistico indicato in oggetto, dal 07/03/2013 al 06/04/2013, risulta pervenuta oltre il periodo previsto per la presentazione delle osservazioni, la nota sotto indicata, pervenuta in data 12/04/2013 allo scrivente ufficio, che si trasmette in copia:

n. oss.	Prot. G.	Data	Ditta
15	2013.169645	12/04/2013	Ing. Andrea Berro

Sede di Mestre
Viale Ancona 59
30173-Mestre
Tel. 041 274.9876 - 9147 - 9110
Fax 041 274.9149
pu.urb@comune.venezia.it
www.comune.venezia.it/urbanistica

Il Responsabile del Servizio
-Robert Campello-



Direzione Sviluppo del Territorio

Direttore
Arch. Oscar Girotto

Settore
Servizi Amministrativi e
Convenzioni

Il Dirigente
Dott. Lorena Dei Rossi

Servizio
Affari Generali e Amministrativi

Responsabile di Servizio
Robert Campello

Sede di Mestre
Viale Ancona 59
30173-Mestre
Tel. 041 274.9876 – 9147 – 9110
Fax 041 274.9149
pu.urb@comune.venezia.it
www.comune.venezia.it/urbanistica

Direzione Sviluppo
del Territorio

24 APR 2013

PG 190879

Venezia,

Protocollo n.

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito
A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche
Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre.**

Trasmissione osservazioni su strumento urbanistico.

Al Dirigente
Luca Barison
Urbanistica – Mestre

Alla Responsabile del Servizio
Roberta Albanese
Urbanistica - Mestre

Trasmissione email

Per i successivi provvedimenti di competenza, si comunica che, a seguito dell'avvenuta pubblicazione dello strumento urbanistico indicato in oggetto, dal 07/03/2013 al 06/04/2013, risultano pervenute oltre il periodo previsto per la presentazione delle osservazioni, le note sotto indicate, pervenute rispettivamente in data 22/04/2013 e 23/04/2013 allo scrivente ufficio, che si trasmettono in copia:

n. oss.	Prot. G.	Data	Ditta
16	2013.181727	18/04/2013	Aspiag Service Srl
17	2013.188849	23/04/2013	Aspiag Service Srl

Il Responsabile del Servizio
-Robert Campello-



**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito
A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie
e Verde pubblico, in via Torino a Mestre**

OSSERVAZIONE N.	Protocollo Osservazione e Ditta Osservante	CONTRODEDUZIONE RIASSUNTIVA
<i>Osservazione n. 1</i>	<i>Pg. n. 137583 del 22/03/2013 - Studio Berro s.r.l.</i>	PARERE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 2</i>	<i>Pg. n. 157176 del 05/04/2013 - Studio Berro s.r.l.</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 3</i>	<i>Pg. n. 156357 del 05/04/2013 - Gasparini Marina</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 4</i>	<i>Pg. n. 156360 del 05/04/2013 - Pajer Giuseppina</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 5</i>	<i>Pg. n. 156366 del 05/04/2013 - Baso Orietta</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 6</i>	<i>Pg. n. 157426 del 05/04/2013 - Picunio Lorenzo</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 7</i>	<i>Pg. n. 157435 del 05/04/2013 - Malaman Elisabetta</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 8</i>	<i>Pg. n. 157445 del 05/04/2013 - Malaman Attilio</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 9</i>	<i>Pg. n. 157702 del 05/04/2013 - Sara Petrelli</i>	PARERE NON FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 10</i>	<i>Pg. n. 157715 del 05/04/2013 - Sara Petrelli</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 11</i>	<i>Pg. n. 157721 del 05/04/2013 - Sara Petrelli</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 12</i>	<i>Pg. n. 157729 del 05/04/2013 - Sara Petrelli</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 13</i>	<i>Pg. n. 157732 del 05/04/2013 - Sara Petrelli</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 14</i>	<i>Pg. n. 157735 del 05/04/2013 - Sara Petrelli</i>	PARERE PARZIALMENTE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 15</i>	<i>Pg. n. 169645 del 12/04/2013 - Ing. Andrea Berro</i>	PARERE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 16</i>	<i>Pg. n. 181727 del 18/04/2013 - Aspiag Service S. p.a.</i>	PARERE FAVOREVOLE
<i>Osservazione n. 17</i>	<i>Pg. n. 188849 del 23/04/2013 - Aspiag Service S. p.a.</i>	PARERE FAVOREVOLE

STUDIO BERRO S.r.l.
Società di progettazione, ingegneria e servizi

Prot.n. AB/af_343/2013

Pianiga, 22/03/2013

COMUNE DI VENEZIA
 PG/2013/ 0137583 del 22/03/2013 ore 10,39
 Mitt: STUDIO BERRO SRL

Ass: Settore dell'Urbanistica Terraferma

Classifica XII/11

Spett. le **Comune di Venezia**Viale Ancona n. 59,
Mestre – Veneziac.a. **III.mo Sig. Sindaco**
III.mo. Assessore all'Urbanistica
Dirigente settore Urbanistica

Oggetto: Variante al Programma di Recupero Urbano per l'Area dell'Ex Deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per attrezzature economiche e verde pubblico in via Torino a Mestre

Delibera di Giunta Comunale n. 53 del 15.02.2013 OSSERVAZIONE

In riferimento all'oggetto il sottoscritto Ing. Andrea Berro, con studio in Via Roma 132 a Pianiga (VE), vista la variante adottata con la delibera di cui sopra propone la seguente

OSSERVAZIONE

Premesso che in sede di Conferenza di Servizi decisoria tenutasi in data 13 dicembre 2012 sono stati espressi da parte di tutti gli uffici/enti interessati i pareri di propria competenza e che tutte le prescrizioni sono state recepite nelle Norme di Attuazione della Variante in oggetto, attraverso l'inserimento dei pareri nelle Norme stesse, si ritiene non necessario richiedere nuovamente tali pareri qualora i progetti di maggior dettaglio allegati alle DIA/SCIA o al Permesso di Costruire non propongano variazioni sostanziali, tali da richiedere l'aggiornamento degli stessi.

Premesso quanto sopra, si richiede di modificare il periodo dell'art. 8 delle Norme Tecniche di Attuazione "Adeguamenti progettuali relativi a pareri di competenza", sostituendo il periodo che recita *"in sede di presentazione della DIA dovranno essere prodotti i seguenti pareri aggiornati"* con il periodo ***"in sede di presentazione della DIA/SCIA gli elaborati progettuali dovranno garantire le prescrizioni/condizioni espresse nei pareri degli uffici/enti"***.

Cordiali saluti

Ing. Andrea Berro





Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 1

Parere Favorevole

Proponente **Ing. Andrea Berro**

Prot. Gen. n. **137583** del **22.03.2013**

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

In riferimento alla richiesta di meglio specificare le condizioni in merito all'acquisizione dei pareri degli enti/uffici competenti in sede di presentazione dei titoli abilitativi, si precisa che la Parte Attuatrice dovrà recepire negli elaborati progettuali le prescrizioni già avanzate dagli Enti/Uffici in sede di Conferenza di Servizi istruttoria/decisoria.

In sede di presentazione dei titoli abilitativi dovranno pertanto essere acquisiti nuovi pareri solo nei casi in cui i pareri già rilasciati prevedano esplicitamente l'aggiornamento degli stessi sulla scorta della nuova documentazione prodotta dalla Parte Attuatrice o se i progetti relativi ai titoli edilizi propongano variazioni sostanziali rispetto a quanto previsto dalla presente variante al P.U.A..

Ciò premesso, si esprime **parere favorevole** all'accoglimento dell'osservazione, nei seguenti termini:

sostituire all'art. 8 delle N.T.A. il seguente periodo:

In fase di presentazione della domanda di permesso di costruire o della presentazione della denuncia di Inizio Attività degli interventi, dovranno essere rispettate le prescrizioni e garantite le condizioni espresse dagli Uffici ed Enti in sede di Conferenza di Servizi del 22/11/12 e 13/12/12 nonché nei pareri, allegati ai verbali delle conferenze di Servizi stesse.

In sede di presentazione della D.I.A. dovranno essere prodotti i seguenti pareri aggiornati:

- *Parere Commissione Edilizia;*
- *Parere ULSS specifico che in particolare consideri la scelta progettuale di innalzare l'intero ambito, oggetto di Variante;*
- *Direzione Progettazione ed Esecuzione Lavori, Settore Opere Stradali e Riqualificazione Urbana Terraferma;*
- *Direzione Progettazione ed Esecuzione Lavori – Settore Interventi Speciali e Gestione Interventi Nuove Urbanizzazioni Terraferma;*
- *Direzione Progettazione ed Esecuzione Lavori – Settore Energia Impianti;*
- *Direzione Progettazione ed Esecuzione Lavori – Settore Opere Edilizie Venezia – Ufficio E.B.A. Eliminazione Barriere Architettoniche;*
- *Direzione Progettazione ed Esecuzione Lavori - Settore Realizzazione Opere Connesse al Rischio Idraulico;*
- *Direzione Mobilità e Trasporti – Settore Mobilità;*
- *Direzione Ambiente e Politiche Giovanili – Settore Tutela del Verde Pubblico e del Suolo;*
- *Direzione Ambiente e Politiche Giovanili - Settore Tutela dell'Aria e delle fonti di Energia;*
- *ARPAV Dipartimento Provinciale ARPAV di Venezia;*
- *Azienda Veneziana della Mobilità S.p.A.;*

con il seguente periodo:

“In sede di presentazione dei titoli abilitativi degli interventi di urbanizzazione ed edilizi, dovrà essere prodotto l'aggiornamento dei pareri degli enti/uffici nei casi in cui i pareri già rilasciati in Conferenza di Servizi richiedano esplicitamente un aggiornamento degli stessi sulla scorta della nuova documentazione che dovrà essere presentata”.

STUDIO BERRO S.r.l.
Società di progettazione, ingegneria e servizi

Prot.n. AB/af_374/2013

Pianiga, 03/04/2013

Spett. le **Comune di Venezia**

Viale Ancona n. 59,
Mestre – Venezia

c.a. **Ill.mo Sig. Sindaco**
Ill.mo. Assessore all'Urbanistica
Dirigente settore Urbanistica

Oggetto: Variante al Programma di Recupero Urbano per l'Area dell'Ex Deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per attrezzature economiche e verde pubblico in via Torino a Mestre

Delibera di Giunta Comunale n. 53 del 15.02.2013 OSSERVAZIONE

In riferimento all'oggetto il sottoscritto Ing. Andrea Berro, con studio in Via Roma 132 a Pianiga (VE), vista la variante adottata con la delibera di cui sopra propone la seguente

OSSERVAZIONE

Nel caso le ditte proponenti l'intervento di cui all'oggetto raggiungano un accordo per l'acquisto con gli attuali proprietari delle aree identificate catastalmente in foglio 18 particelle 2262, 2263, si richiede di poter modificare la viabilità e la planimetria generale di insieme secondo quanto riportato nel grafico allegato alla presente con possibilità di realizzare la sala della musica all'interno dei fabbricati attualmente esistenti.

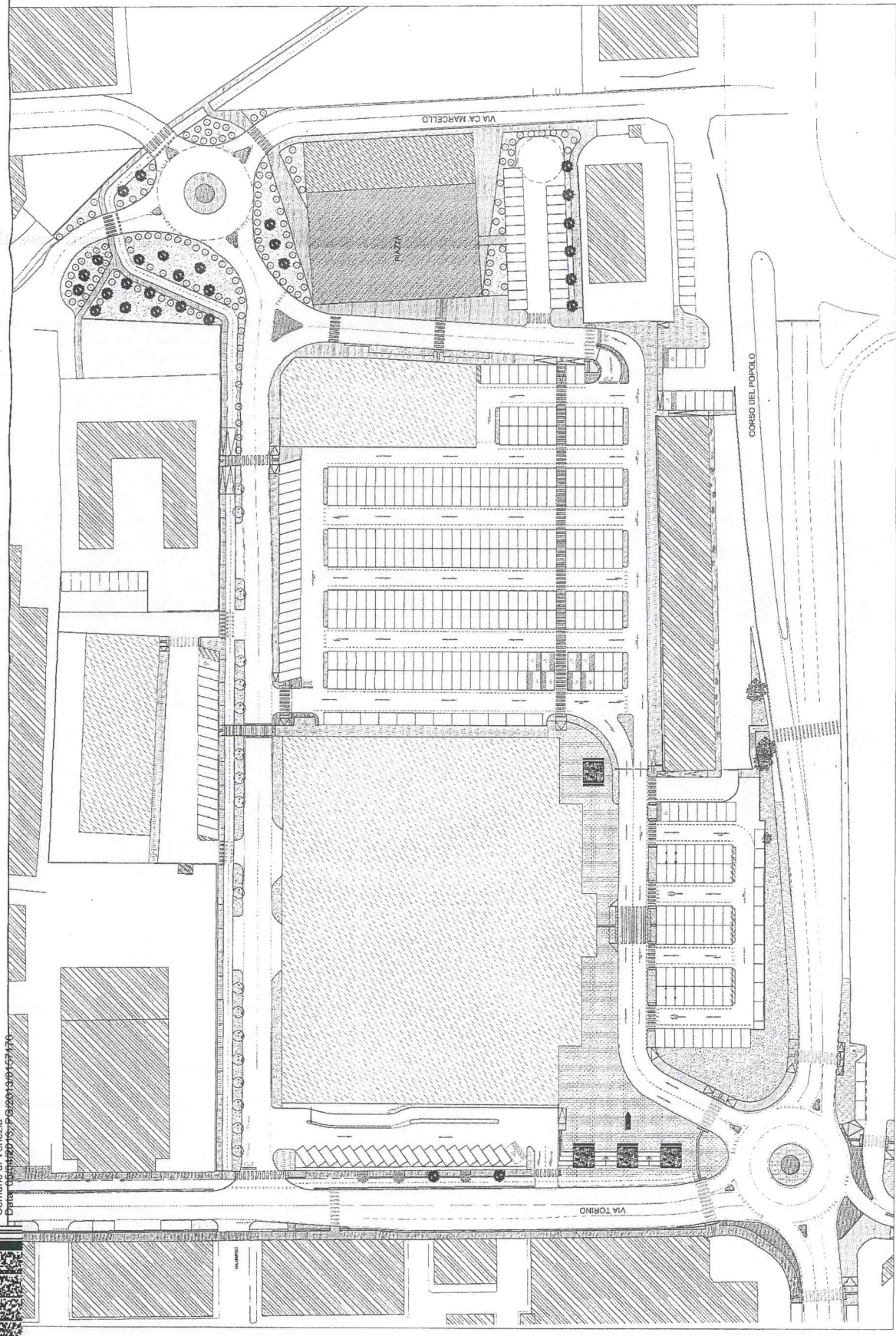
Cordiali saluti

Ing. Andrea Berro



Via Roma 132/2 30030 Pianiga (VE) Tel. 041-469758; Fax 041-5199098;
E-mail: info@studioberro.it

Comune di Venezia
Data: 05/04/2013 10:57:17



- Comune di VENEZIA -
Variante al Programma di Recupero Urbano dell'area dell'ex Deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per
Attrezzature Economiche Varie e Verde Pubblico, in Via Torino a Mestre

CONTENUTO ELABORATO:

PLANIMETRIA GENERALE

LA COMMITTENZA:
ASPIAG SERVICE S.r.l.
Via B. Bezzani, 30 - 39100 Bolzano (BZ)



Studio Berro s.r.l.
società di progettazione ingegnerica e servizi
via Roma, 132/2 - 30030 Pianiga (Vv)
Tel. 041-462620 - Fax 041-5116026

Scale:	1:1000	Rev.	00	Progettista	Referente	Validatore
Data:	aprile 2013	Codice commessa	SB 2 2 3 - 1 1	Data:	05.04.2013	Data:
Nome file:	2013_04_02_proposta_lotto_111111.dwg	Il-progettista:	Nome	Nome	Nome	Nome
			Andrea Berro	Alessandra Faggan	Andrea Berro	Andrea Berro
				As Built	Progetto Esecutivo	Progetto Preliminare
				Progetto Definitivo	Progetto Preliminare	Progetto Preliminare

CODICE:

U01

Il presente disegno è di proprietà del progettista e non può essere riprodotto né consegnato a terzi senza l'auto autorizzazione scritta A1/58 L.22/04/1541 N.633



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 2

Parere Parzialmente Favorevole

Proponente **Ing. Andrea Berro**

Prot. Gen. n. **157176** del **05.04.2013**

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

In riferimento a quanto osservato, si specifica quanto segue:

- relativamente alla viabilità di accesso a sud dell'ambito d'intervento (via Ca Marcello), si ritiene che la proposta avanzata, qualora la ditta sia nelle condizioni di perseguirla, possa essere presa in considerazione dall'Amministrazione Comunale, mediante autorizzazione separata, nel rispetto della vigente legislazione in materia urbanistica ed edilizia, previa valutazione da parte degli uffici competenti del Comune.
- relativamente alla proposta di ricavare la sala prove musicali in un immobile esistente all'interno della BRU n. 9, fermo restando gli impegni già assunti dal privato nell'ambito previsto dalla presente Variante al P.U.A., la stessa si ritiene perseguibile, previo accordo con l'Amministrazione Comunale, sentiti gli uffici competenti.

Ciò premesso, in considerazione che la possibilità di dar corso a quanto proposto dall'osservante è condizionato al concretizzarsi dell'acquisizione della proprietà degli immobili all'interno dei quali è chiesto di collocare la nuova soluzione viaria e la sala prove musicali, si esprime **parere parzialmente favorevole** all'accoglimento dell'osservazione, prevedendo l'integrazione dell'elaborato n. 37 "*Norme Tecniche di Attuazione*" all'articolo 5 "Caratteristiche e prescrizioni per le singole U.M.I.", nei seguenti termini:

U.M.I. n. 2: dopo l'alinea "viabilità in cessione mq. 4.721,50", inserire il seguente periodo:

"In sostituzione della nuova viabilità prevista su via Cà Marcello, la ditta lottizzante potrà proporre una soluzione alternativa, mediante la previsione di una nuova rotatoria nell'ambito est della BRU n. 9, previa acquisizione delle aree stesse e mediante la preventiva autorizzazione separata da concordarsi con il Comune."

U.M.I. n. 3: al termine del quarto alinea, inserire il seguente periodo:

"Qualora la ditta lottizzante acquisisca la proprietà di parte degli immobili ricadenti all'interno della BRU n. 9, potrà presentare istanza a realizzare la sala prove musicali all'interno di un immobile attualmente esistente, in alternativa alla localizzazione prevista in progetto dalla presente variante al P.U.A., previa definizione con il Comune del procedimento autorizzatorio."

- o [Home](#)
- o [About](#)

corsodelpopolo

A fine WordPress.com site

LA SOTTOSCRITTA GASPARINI MARINA
 RESIDENTE A
 PRESENTA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI DEL PIANO
 DI RECUPERO EX ACTV AL SINDACO DEL COMUNE
 DI VENEZIA -
 DIREZIONE SVILUPPO E TERRITORIO
 URBANISTICA DI TERRAFELTR

OSS. 3

Osservazioni piano di recupero ex Actv – Aprile 2013

COMUNE DI VENEZIA

PG/2013/ 0156357 del 05/04/2013 ore 09,18

MII GASPARINI MARINA

Ass. Urbanistica Mestre - unità di smistamento



aprile 2, 2013 //



Osservazione al "Progetto ex deposito Actv di Corso del Popolo a Mestre"

1. Il progetto non prevede alcuno spazio verde all'interno dell'area, in una zona della città nella quale tali spazi sono assolutamente carenti. Prima della demolizione esistevano sui confini del deposito circa 100 alberi d'alto fusto, un numero non elevato in assoluto ma significativo rispetto alla carenza di verde in zona. Basterebbe diminuire lo spazio a parcheggio, trattandosi fra l'altro di un supermercato "di vicinato", e questo porterebbe a liberare dello spazio da destinare a verde. Inoltre si potrebbe evitare la realizzazione dell'inutile strada di collegamento fra via Torino e via Ca'Marcello: anche in questo caso si liberebbero moltissimi metri quadri utilizzabili a verde. All'obiezione secondo cui sono regole della bonifica ad impedire di creare spazi a verde, si può rispondere in due modi: da un lato che meglio poco che niente, e quindi se la bonifica consente solo un verde di rivestimento della platea cementizia, anch'esso è meglio del nulla previsto dal progetto; in secondo luogo, non è stato ancora reso pubblico il contenuto preciso del protocollo di poche settimane fa che ridefinisce confini e modalità della bonifica in alcune zone dell'est di Mestre. Se questa nuova modalità consentirà di modificare il progetto permettendo una maggiore piantumazione, anche di alberi, sarà tanto di guadagnato per tutti.
2. La strada di attraversamento fra via Torino e via Ca'Marcello è assolutamente inutile, non ha senso che le auto passino praticamente a ridosso delle case quando ci sono almeno quattro strade pubbliche (e due passaggi in terreni privati, ma aperti al pubblico, supermercato Dico e autolavaggio Minto) che consentono di fare lo stesso attraversamento. La via Lingham è la strada di attraversamento più vicina, pochissimo trafficata. I molti metri quadrati della strada di attraversamento possono essere usati per il verde, lasciando magari un piccolo passaggio alle spalle del supermercato.
3. Il problema dell'invarianza idraulica è forse la più grande contraddizione del progetto: la situazione è già difficile nella zona anche prima che inizi l'intervento: le acque pluviali defluiscono con molta difficoltà sia da via Torino (dove pure c'è un collettore fognario di recente costruzione) che da via Ca'Marcello. Questo si vede ad ogni pioggia, quando la zona all'incrocio fra Corso del Popolo e via Torino si riempie d'acqua. E lo stesso accade in via Ca'Marcello. Spesso l'acqua entra anche nei piani terra e negli atrii degli edifici. Anche senza contare i nuovi residenti e le attività previste dal progetto, la cementificazione dell'area aumenta l'apporto delle acque meteoriche. Sarebbe

opportuno che nel progetto fossero previste delle pompe elettriche di sollevamento: e invece sono previste soltanto due caditoie, quindi un'azione per gravità in un'area che è estremamente bassa rispetto al livello della laguna.

4. La bonifica è regolata dalla normativa sui Siti di Interesse Nazionale. Ma non esiste una prescrizione dell'Amministrazione Comunale che imponga di rendere pubblici dati quali la natura dei materiali presenti, le modalità della loro rimozione, il modo in cui l'attività di bonifica salvaguarda le falde acquifere, ed anche – andando verso la stagione estiva- il modo di evitare la formazione di polvere a ridosso delle abitazioni.
5. Si chiedono garanzie sulla stabilità delle costruzioni, ed in particolare della torre di 75 metri prevista dal progetto. Partiamo da informazioni diffuse attraverso i giornali, che evidenziano problemi di statica in aree più ad ovest, e quindi più lontane dal terreno incoerente del fondo lagunare: il palazzo di via Ca'Marcello adiacente alla costruzione della galleria tramviaria, gli edifici di Piazzale Leonardo da Vinci e di via Costa interessati alla costruzione di parcheggi sotterranei. Ci viene risposto che l'occasione per tali chiarimenti sarà la Dichiarazione di Inizio Attività: ma noi siamo preoccupati, e chiediamo di ricevere delle garanzie quanto prima.
6. Possono essere salvaguardati i pochi alberi oggi presenti a fianco della scarpata del cavalcavia? Sono, certo, un numero esiguo, ma sono una presenza importante in un'area povera di verde.
7. Poniamo un problema che non riguarda gli assetti urbanistici, ma quelli commerciali: è accettabile la presenza di altri supermercati in una zona dove ce ne sono già molti? In nessun modo l'Amministrazione può limitare questa realizzazione?
8. Infine, della stessa osservazione al numero 7 riteniamo necessario considerare anche l'aspetto relativo alla viabilità. La zona è già molto trafficata, in tutte le ore del giorno. Per quale ragione dev'essere penalizzata ancora sotto questo aspetto? Dove è finita la richiesta dei cittadini e della Municipalità dell'obbligo di utilizzo del ponte di via Torino per il traffico pesante e per la maggior quantità possibile di traffico leggero?
9. Vi sono poi delle questioni relative al parcheggio: da un lato la necessità, già indicata, di aree verdi adeguate nel parcheggio, anche ai fini dell'ombreggiatura; dall'altro la possibilità di realizzare nel parcheggio stesso una fontana, al fine di migliorarne l'aspetto. E ancora: come si gestirà il parcheggio? Noi chiediamo una forma di abbonamento a prezzo ridotto per i residenti, considerato che l'attuazione del progetto farà perdere una quantità significativa di posti oggi esistenti. Chiediamo che non ci sia in nessun posto, nemmeno davanti al supermercato, parcheggio libero, che favorirebbe l'uso come scambiatore da e per il centro storico. Al massimo si può pensare ad una soluzione ad orario o legata alla spesa. Il parcheggio grande e recintato deve avere la stessa disciplina, certezza della sorveglianza diurna e notturna, video- ed "umana", da parte del supermercato, divieto sia al parcheggio di mezzi pesanti che alla vicinanza alle case dei mezzi usati per il rifornimento del supermercato. Anche la raccolta dei rifiuti per il supermercato deve avvenire lontano dalle abitazioni. Deve essere previsto uno spazio per le biciclette dei residenti, al chiuso o sotto tettoia, sorvegliato dalla vigilanza del supermercato: questo per valorizzare l'aspetto del progetto attinente la mobilità sostenibile ed il valore ecologico dell'uso della bicicletta. Tutto questo deve essere precisato in un apposito regolamento che l'Amministrazione Comunale dovrà far sottoscrivere alla proprietà del supermercato e che dovrà valere per sempre.
10. Se il livello del parcheggio è – come da planimetrie – di 0,48 metri sul piano di campagna nella parte più ad ovest, in che modo questa quota si rapporta con gli edifici esistenti? È più basso il sentiero ciclo-pedonale previsto a fianco del parcheggio, o

mantiene la stessa quota del parcheggio stesso? Nel primo caso vorremmo sapere quali procedure sono messe in atto per evitarvi il ristagno dell'acqua piovana; nel secondo caso vogliamo sapere in che modo le murature delle case esistenti sono protette rispetto al contatto con il sottosuolo del parcheggio.

1. Vanno messe in atto tutte le modalità tecniche per ridurre al minimo i rumori dei frigoriferi e dei condizionatori, sia del supermercato (in modo particolare) che degli altri edifici. Occorre, cioè, che non vi sia nessun disturbo della vita e del riposo delle persone provocato da questi apparecchi. Anche questo va sancito in un apposito regolamento fatto sottoscrivere dall'Amministrazione Comunale ai proprietari dell'area.
 2. In nessun modo la torre e gli altri edifici, che sorgeranno in un'area intensamente popolata delle città dovranno ospitare antenne trasmettenti, di radiofonia, telefonia cellulare o ponti radio, obbedendo quindi al principio della massima precauzione. In modo particolare la questione dell'antenna di Radio Mestre Centrale che oggi si trova sull'edificio di via della Pila non può assolutamente essere risolta trasferendo l'antenna stessa su un edificio compreso nel progetto.
1. L'area dovrà essere compresa, inclusa la rampa del cavalcavia che discende in Corso del Popolo, negli spazi pedonalizzati in tutte le occasioni quali "domeniche ecologiche" e simili. L'Amministrazione avrà cura di considerare quest'area come autentica "porta della città", sia verso la terraferma che verso il centro storico. Si dovrà rimettere mano agli studi, inclusi nel Piano Urbano del Traffico del 2001 miranti a trasformare Corso del Popolo in un boulevard ciclopedonale, migliorando tutto ciò che può accentuarne la vocazione culturale e commerciale (ad esempio spingendo per un utilizzo più continuativo del Cinema Corso come spazio teatrale). Le stesse problematiche quotidiane segnalate più volte dai residenti, dallo sfalcio dell'erba sulle scarpate del cavalcavia, alla disposizione delle isole ecologiche per la raccolta differenziata, alla pulizia delle zone limitrofe, alla cura del parcheggio di via Ca'Marcello, alla sistemazione delle aree dismesse di via Ca'Marcello, devono trovare soluzione pronta, considerando quanto i residenti della zona hanno già pagato per migliorare la qualità della vita della città intera. Facciamo notare che, anche se questo progetto dovesse essere messo in atto accettando tutte le nostre osservazioni, rimarremo comunque circondati su quattro lati da strade trafficate, ferrovia, stabilimenti industriali,

Motivazioni riferite all'osservazione 1:

Art. 9 della Costituzione: "La Repubblica tutela il paesaggio"; bene tutelato è 'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008) "a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
 b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
 c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici".

Ha quindi valore di bene protetto anche la possibilità per i cittadini che vedono il centro storico di Venezia (in particolare cittadini anziani, e/o con difficoltà di movimento) e che nel caso di realizzazione del progetto Berro nei termini indicati perderebbero questa possibilità.

Il programma di governo del sindaco Orsoni diceva, nel 2010: "Venezia è la città ideale per

diventare verde e sostenibile". "Città d'acqua e città di terra saranno un'unica grande metropoli a misura d'uomo".

Legambiente e "Il Sole 24 Ore" indicavano nel 2011 Venezia come città più verde d'Italia, ma in questa zona proprio il giudizio non appare meritato. Venezia è 39esima nella "Classifica 2012 delle città più vivibili d'Italia", sempre del "Sole 24 Ore", seconda del Veneto.

Motivazioni riferite all'osservazione 2

Fra via Torino e via Ca'Marcello non esiste un grande volume di traffico nelle 5 strade di collegamento. In effetti via Torino è interessata da un grande volume di traffico, mentre via Ca'Marcello è condizionata dai lavori del sottopasso tranviario che la "tappano" verso la stazione. Anche quando ci sarà il tram la strada sarà condizionata dal percorso tramviario.

In realtà la strada interna all'area del progetto è asservita al supermercato e alla comodità del parcheggio: ma non è pensabile che questi valori prevalgano sul diritto alla salute dei cittadini. La strada, secondo il progetto, passerà sotto le finestre della cosiddetta "Casa del gas" e dell'edificio Ater adiacente al supermercato Dico. Inoltre l'assommarsi di essa e del parcheggio determinerà un insieme inquinato ed invivibile.

Lasciare libero accesso all'area fino alla sbarra del parcheggio, e di conseguenza per chi si muove a piedi anche oltre, significa creare una "zona franca" ed incontrollata aperta alla criminalità ed a traffici di ogni genere. L'unico antidoto rispetto a questo è affidare ai gestori del supermercato un controllo mediante telecamere e guardie di sicurezza: una modalità costosa e destinata ad esaurirsi presto, una volta che i gestori del supermercato avranno raggiunto lo scopo di aprire il supermercato stesso.

Ancora, nelle primissime ore del mattino la strada ed il parcheggio serviranno alla consegna delle merci al supermercato. Chi abita sopra avrà autocarri ed autotreni sotto casa negli orari peggiori.

Motivazioni riferite all'osservazione 3

Esiste un problema idraulico in tutta l'area ad est del Corso del Popolo. Questo problema è stato aggravato dalla costruzione (1967) del nuovo cavalcavia: è sostanzialmente interrotto il percorso delle acque pluviali verso i collettori fognari della città. La Regione del Veneto ha tempo fa prospettato la soluzione di questo problema mediante la costruzione in via Ca'Marcello di una pompa di sollevamento, che però non è mai stata realizzata.

Le nuove costruzioni possono soltanto aggravare il problema, per la quantità di nuovi abitanti che comportano. Inoltre l'impermeabilizzazione dell'area causata dal sarcofago di cemento creerà un dilavamento verso i bordi (cioè verso le abitazioni esistenti) e impedirà il naturale assorbimento dell'acqua da parte del terreno.

Spetta al privato, e non al pubblico, affrontare problemi che riguardano una grande area privata: su questo vi è già stato un chiarimento fra progettisti ed Ufficio Urbanistica. Certo, non si potranno far pesare su eventuali terzi incolpevoli gli errori costruttivi di alcuni, perché questo configura una responsabilità civile e penale.

Motivazioni riferite all'osservazione 4

Già si potrebbero discutere quelle norme sulla bonifica che impongono la costruzione dei "sarcofagi" e quindi la non rimozione totale dei terreni inquinati. Ma qui, quale trasparenza, quali garanzie per i cittadini, quale certezza di un intervento che non metta al primo posto il risparmio? Occorre un percorso partecipativo, occorre che chi abita qui sia certo della qualità dell'intervento. E durante lo svolgimento dell'intervento, come si eviterà la polvere – inquinata – alzata dalle ruspe e dispersa dai cassoni dei camion? Andiamo verso l'estate. È già capitato, anni fa, con i lavori per il tram, quando grandi quantità di terra furono stipate in uno dei capannoni dell'ex deposito e poi portate fuori.

Nessuno finora ha diffuso i dati su cosa sia stato trovato. Gli anziani che abitano in zona parlano di terre di riporto della Montedison Azotati, provenienti dall'Algeria e dalle quali si estraevano i fosfati, usati poi come concimi chimici in agricoltura. Arpav e Comune si rimpallano la responsabilità di comunicare ai cittadini quale sia l'effettivo inquinamento dei terreni. Dovevano essere fatti – l'ha detto l'ing. Berro nell'incontro di fine agosto – quattro "hot spot", pozzetti per analizzare nel profondo. Sono stati fatti? Saranno fatti, e quanto? Cosa è stato trovato?

E quanto sarà alto il sarcofago sul piano di campagna? La misura è importante, perché può portare auto e camion ad un livello vicino al primo piano delle abitazioni. Cosa comporterà di impermeabilizzazione del terreno? Quale durata potrà avere?

Motivazioni riferite all'osservazione 5

A Venezia non ci sono edifici sopra i 5 piani. A Mestre anni fa fu "affettato" un palazzo di Corso del Popolo perché troppo alto. Notizie giornalistiche parlano di problemi nel condominio "Splendid" di via Ca' Marcello, vicino alla galleria tramviaria in costruzione, nei palazzi adiacenti ai parcheggi sotterranei in costruzione in via Costa e in piazzale Leonardo Da Vinci. Tutti luoghi più "interni" rispetto alla laguna. Hanno avuto problemi, a suo tempo, le costruzioni adiacenti all'hotel Laguna Palace di viale Ancona.

Ora si dice che la torre di 75 metri avrà dei profondi pilastri, con soluzioni studiate per evitare sia le vibrazioni che interferenze con la falda acquifera. Di tutto questo si parlerà, però, nella Dichiarazione di Inizio Lavori, con trenta giorni di tempo dopo di essa per presentare osservazioni.

Se verranno dei danni agli edifici, cosa succederà? Chi risponderà, civilmente e penalmente?

Motivazioni riferite all'osservazione 6

Sono stati tagliati molti alberi, praticamente tre lati su quattro del perimetro ed un boschetto. Era necessario, si è detto, per la bonifica bellica, che però è iniziata almeno sei mesi dopo. È vero che la città ha molti alberi, ma questi – situati nella zona più densamente costruita – sono singolarmente preziosi. Ne rimangono alcuni, in fregio alla rampa di Corso del Popolo, non più di una decina. C'è qualche ragione per non salvarli? A nostro parere sarebbe bene conservarli, anche perché se anche tutto il progetto fosse, per assurdo, riempito di verde, ci vorrebbero molti anni per rendere quel verde alto e folto.

Motivazioni riferite all'osservazione 7

Ci viene detto che nessuna legge limita le attività commerciali di superficie inferiore ad un certo numero di metri quadrati. Perché l'Associazione dei Comuni non chiede una competenza per l'ente locale in questo senso? In ogni città si vedono le occhiaie dei negozi chiusi, senza che ai consumatori venga alcun vantaggio.

Motivazioni riferite all'osservazione 8

La viabilità nella zona è già . a dir poco – difficile. Nuove costruzioni sono previste in via Ulloa, via Ca'Marcello, Piazza Barche. Avanza lo spostamento in via Torino dell'università di Venezia. In piazzale Madonna Pellegrina proseguono i lavori relativi al contratto di quartiere di Altobello. Sembra prendere vita il progetto di Grandi Stazioni relativo alla stazione ferroviaria. Alcuni di questi progetti sono gradevoli, altri non lo sono affatto: tutti però sono sicuri attrattori di traffico nella zona, che già è congestionata a tutte le ore. Aggiungiamo il supermercato, con i suoi più di 400 posti parcheggio, il parcheggio della torre e quello dell'edificio convenzionato. La soluzione sarebbe quella di creare una viabilità sul secondo tratto di via Ca'Marcello e sul ponte di via Torino, aprendo una bretella fra il supermercato e via Linghinal. Se questo non sarà possibile, darebbe già respiro alla zona l'obbligatorietà dell'uso del ponte di via Torino per tutto il traffico pesante e per il traffico leggero che viene da viale Ancona.

Categorie Uncategorized

Immagini storiche di Mestre

dicembre 9, 2012 //

0



nello sfondo l'attuale via poerio.

Riviera XX Settembre e Galleria Vittorio Emanuele (attuale Galleria Matteotti)



La Chiesa della Madonna della Misericordia (distrutta dai bombardamenti della seconda

guerra mondiale e sostituita dall'odierna Chiesa di Santa Maria di Lourdes) in Via Piave



Mestre - Chiesa della Madonna di Lourdes

Il fiume sulla destra ora è interrato. c'erano progetti per riportarlo alla "luce", se non sbaglio si parlò anche di colorare l'asfalto di azzurro



Mestre - Via A. Poerio

l'attuale piazza ferretto, ora completamente pedonale senza tram.



Mestre - Piazza Umberto I



Mestre - Piazza Umberto I



MESTRE - Piazza Umberto I



Guardate piazza ferretto piena di traffico e di bus!



Ora è così:



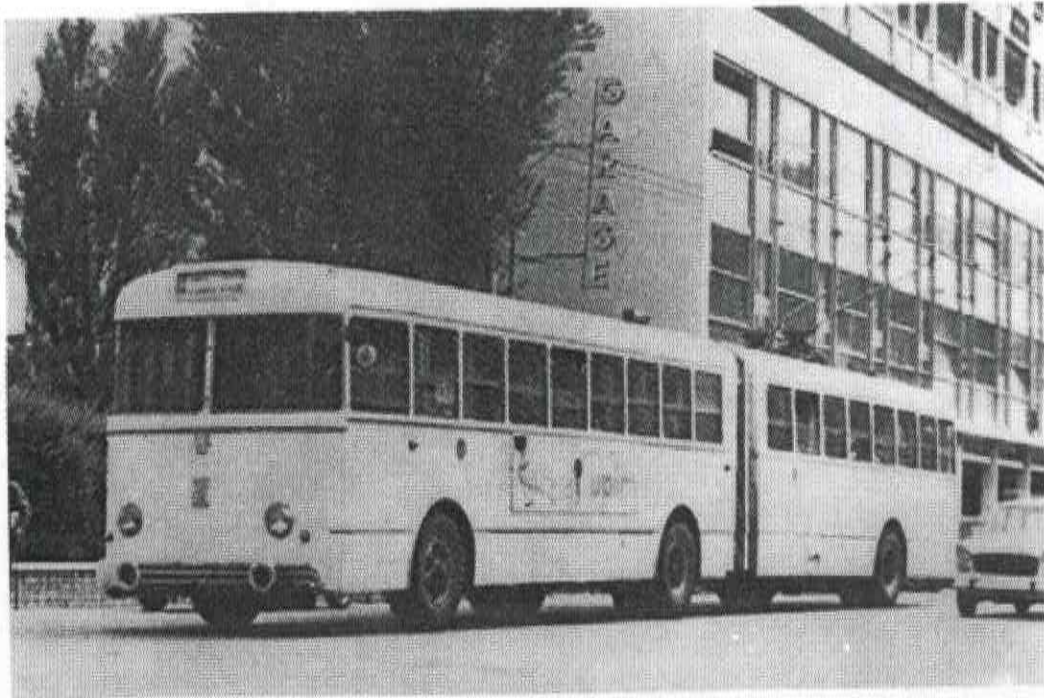
e questo potrebbe essere un bel banner:



una delle bellissime case di via piave che tutt'ora esistono anche se non capisco quale è questa. ora via piave però viene definito come il bronx di Mestre. Espressione eccessiva ma cmq frutto di un quartiere che negli ultimi anni è diventato "troppo" cosmopolita...



Queste foto non riesco a localizzarle:



In questa fotografia la filovia articolata viene utilizzata sulla linea 4 per Favaro.



Presso Mestre, al di là della zona per le industrie e della strada provinciale Mestre-Padova, che ne costituisce il limite verso occidente, sorge il quartiere urbano (specie di città giardino di cui qui diamo il nuovo ponte, i graziosi piazzali, il largo viale, i villini ridenti), disposto secondo le linee di un elaborato piano regolatore, destinato ad assicurare civile ed igienica sede ad una popolazione di lavoratori, di impiegati, di esercenti che supera i 30 mila abitanti.

Aiutatemi!

Categorie Uncategorized

Il prof. Cescon sull'ex deposito Actv

ottobre 6, 2012 //

0

**L'ESPERTO. Il professor Cescon spiega le ragioni della bocciatura del piano di recupero
«Manca un piano di bonifica, va tutelata la salute pubblica»**

Il Gazzettino di Venezia e Mestre, 23 Dicembre 2010, pagina 16

«Quel piano non dava garanzie per la salvaguardia della salute pubblica. Le bonifiche devono essere vere, ne va della nostra salute». Poche parole, ma chiarissime, quelle di Paolo Cescon, professore di chimica a Ca' Foscari, un lungo e prestigioso curriculum alle spalle, che ora siede anche in commissione di salvaguardia. E in questa veste, l'altro giorno, è stato tra coloro che hanno bocciato il piano di recupero dell'ex deposito Actv di via Torino. Come scritto l'altro giorno, il parere negativo è stato motivato con più ragioni: congestione, volumi eccessivi, ma soprattutto mancate bonifiche. E chi ha puntato il dito sul nodo-inquinanti, è stato proprio Cescon.

Quest'area, prima di diventare deposito dell'Actv, era stata usata come discarica industriale. Il rischio, insomma, è che non si trovino solo i resti degli idrocarburi, ricordo del deposito Actv, ma anche di altri veleni più pericolosi. Cescon ha citato, per tutti, diossine e furani. La "soluzione" del piano è stata quella di portare in superficie i parcheggi, per evitare di scavare (e bonificare a fondo). «Ma il piano di bonifica non è stato approvato dalla conferenza dei servizi – spiega Cescon – e c'è un documento del ministero dell'ambiente che fa una serie di critiche pesanti. Il Comune, a parole, assicura che si muoverà solo se ci saranno tutte le garanzie, ma non basta».

Per Cescon una questione che rientra in quella più generale delle bonifiche di Marghera e non solo: «Siamo di fronte a un grande problema nazionale. I costi sono elevatissimi e deve esserci un intervento superiore, dello Stato. Le bonifiche non possono essere pagate dagli imprenditori. Questo è un problema di salute pubblica e come tale va risolto». Anche precedenti approvazioni, come quella della "città della musica", a Marghera, per Cescon «sono un po' tirate. Perché si crea un punto di alta concentrazione di persone, in un ambiente dove gli agenti atmosferici, a cominciare dal vento, possono trasportare le sostanze tossiche che si trovano tutt'attorno. Situazioni come queste possono portare seri problemi di salute pubblica».

Categorie Uncategorized

da ambientebrescia.it

ottobre 6, 2012 //

0

Il 13 agosto del 2001 "La Repubblica" lancia in prima pagina un'inchiesta *scoop*, di Giovanni Maria Bellu e Carlo Bonini, *A Brescia c'è una Seveso bis*, denunciando lo stato di

grave inquinamento ambientale del territorio bresciano a sud dell'azienda sulla base delle anticipazioni (CaffaroRepubblica) della ricerca durata 4 anni sulla storia della Caffaro e che sarebbe uscita a settembre del 2001, edita da Jaca Book (Marino Ruzzenenti, *Un secolo di cloro e ... PCB. Storia delle industrie Caffaro di Brescia*, Jaca Book, Milano 2001, pp. 595. [SecoloPCB.pdf](#)). Brescia viene scossa come da un lungo sonno: la rimozione secolare non è più possibile, anche se non mancano le reazioni scomposte di chi invoca la necessità di "disinnescare la bomba d'agosto", lamentando "allarmismi infondati". Le istituzioni, comunque, sono costrette a mettersi in moto: l'Asl costituisce una Commissione scientifica per indagare, l'Arpa si attiva per monitorare il territorio, il Comune riunisce un'equipe di esperti.

La popolazione inquinata si costituisce in Comitato popolare contro l'inquinamento *zona Caffaro*, assistito da un Comitato tecnico scientifico indipendente, che si riunisce a Brescia il 18 dicembre 2001. D'altro canto il Comitato popolare, dopo aver organizzato diverse assemblee della popolazione interessata, molto partecipate, diffonde il 18 aprile 2002 un opuscolo informativo per i cittadini.

I primi risultati delle indagini dell'Arpa sui terreni e delle analisi dell'Asl sugli alimenti e sul sangue umano non solo confermano la gravità dell'inquinamento, ma evidenziano come questo sia superiore a quanto paventato dallo stesso Comitato popolare (Caffaro2002).

Le indagini, man mano che proseguono, rilevano che, ancor più importante dell'inquinamento da PCB, risulta la contaminazione da diossine (Caffaro2003) e che questa interessa un'area sempre più vasta che sostanzialmente coincide con il cosiddetto cono o pera Caffaro ([ConoCaffaro.pdf](#)): cioè quella porzione di città a forma triangolare, con al vertice a nord la Caffaro e la base oltre i confini meridionali del Comune, cono che storicamente ha subito le emissioni inquinanti della Caffaro, di 6,5 km di altezza per oltre 2 km di base, pari a un'area di circa 7 chilometri quadrati. Per tentare di aggirare la bonifica il Comune commissiona un'analisi di rischio che eleverebbe di 290 volte i livelli accettabili di PCB nei terreni (Caffaro2005).

Vanno segnalati anche alcuni studi e convegni realizzati sul "caso Caffaro".

Nel 2003 viene discussa una tesi di laurea all'università di Tampere in Finlandia su come il contesto ambientale ha vissuto il problema.

Il 2 e 3 aprile 2004 il Comune di Brescia promuove un convegno internazionale nel quale il Comitato popolare presenta un proprio intervento critico ([CaffaroIntervento.pdf](#)).

Infine il 9 giugno 2007, su iniziativa di Medicina Democratica, si realizza un convegno a Brescia in cui tra l'altro si fa il punto sulla situazione alla luce dei nuovi dati dell'Arpa sull'estensione dell'inquinamento in particolare dei terreni agricoli e della falda, e delle notizie trapelate relative alla contaminazione da diossine del sangue dei bresciani; in quell'occasione si affronta anche il problema delle responsabilità (Caffaro2007).

Purtroppo, anche in questa vicenda, accanto ad un lavoro lodevole svolto sia dall'Arpa (soprattutto nei primi anni), che dall'Istituto superiore di sanità ed in parte dall'Asl, non sono mancate parole in libertà, tese maldestramente a rassicurare la popolazione che non vi era nessun problema (Caffaroparolefamose).

Particolarmente contraddittorio il comportamento del Comune di Brescia, troppo condizionato dal conflitto di interessi con la proprietà della Caffaro, la galassia Hopa, più nota come "i furbetti der quartierino" (CaffaroComune)

La vicenda, è ovviamente, tutt'altro che conclusa, essendo del tutto aperto il problema complesso e costosissimo della bonifica.

Tuttavia si può dire che, in questo caso, l'ambientalismo indipendente ha ottenuto risultati di assoluto rilievo, innanzitutto nel far emergere un disastroso inquinamento ambientale per decenni occultato ed in secondo luogo, ma primo per importanza, nel tutelare le popolazioni inquinate, interrompendo una grave esposizione al rischio per la loro salute.

Nella seconda metà del 2008, sono stati pubblicati nuovi documenti sia da parte dell'Asl di Brescia, sia su riviste internazionali: le principali novità sono riferibili all'analisi di rischio effettuata sul "sito Brescia Caffaro" dall'Istituto superiore di sanità ed ai dati sulle diossine nel sangue e nel latte materno (Caffaro2008).

Il 2009 si apre con una notizia clamorosa: la Snia decide la messa in liquidazione della Caffaro e Brescia si ritrova con una "bomba ecologica" in mezzo alla città da gestire e prosegue con la pubblicazione dei risultati della seconda campagna di monitoraggio dei microinquinanti nell'aria ambiente effettuata dall'Iss, nonché delle Determinazioni della Conferenza dei servizi decisoria del Ministero dell'Ambiente, che ripropone la centralità del problema della falda. L'anno si chiude con la sigla dell'accordo di programma finalizzato ad avviare la bonifica e con la constatazione, però, che i fondi sono del tutto insufficienti (Caffaro2009).

Nel 2010 si compie un ulteriore passo verso lo smantellamento della Caffaro di Brescia, con la messa in vendita di quel poco che resta di attività, mentre da Roma giunge l'ennesimo annuncio sull'avvio della bonifica. Ma con quali soldi? Disposta l'archiviazione del procedimento penale. In agosto torna alla ribalta l'inquinamento della falda: sempre più grave e preoccupante (Caffaro2010).

Il 2011 è l'anno del decennale dallo scoppio del "caso" e anche l'anno in cui la Caffaro viene liquidata, per cui sembra necessario trarre un primo bilancio di quanto si è fatto e dei problemi aperti. Per la prima volta, su una rivista internazionale, si riconoscono i danni provocati alla salute dai PCB(Caffaro2011).

Nel 2012, dopo oltre 10 anni dalla "scoperta" della gravissima contaminazione da PCB e diossine, lo scandalo della mancata bonifica diventa sempre più insostenibile: i cittadini si ribellano, mentre viene presentato un ricorso alla Commissione dell'Unione Europea per infrazione al diritto comunitario. Confronti con altri siti inquinati da diossine (Campania, Mantova e Taranto) evidenziano l'eccezionalità del "caso Caffaro", su cui, nonostante i tentativi di rimozione, tornano ad accendersi i riflettori (Caffaro2012).

Categorie Uncategorized

documentazione giornalistica sull'ex deposito

deposito Actv

settembre 3, 2012 //

0

PROGETTO EX ACTV – INFORMAZIONI

Progetto di ristrutturazione firmato da Svet nel 2002

<http://www.iuav.it/Ateneo1/docenti/architetto/docenti-a-/Antonella-1/materiali-/corso-di-e/materiale-/tav-S1.pdf>

Questa invece è la proposta di acquisto formulata da PMV nel 2011

<http://www.tramdimestre.it/config/pages/3/A/p/Proposta%20irrevocabile%20di%20acquisto.pdf>

accordo di programma sulle bonifiche

<http://www.comune.venezia.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/54569>

comunicato stampa del comune, 3 maggio 2012

Presentato il nuovo progetto sull'area dell'ex deposito Actv

Una torre alta 75 metri: sarà forse essa il nuovo simbolo della Mestre del ventunesimo secolo. Sarà realizzata nell'ex deposito Actv, in Corso del Popolo, nell'ambito del nuovo progetto presentato oggi con una conferenza stampa, tenutasi alla Carbonifera a cui hanno preso parte, con l'assessore comunale all'Urbanistica, Ezio Micelli, i rappresentanti della Aspiag, il gruppo che ha acquistato l'area, della C.e.r.v.e.t., che seguirà lo sviluppo costruttivo, e degli studi Albanese e Berro, che hanno firmato il progetto della torre.

“L'intervento sull'ex deposito Actv – ha sottolineato Micelli – è da tempo atteso, sia per ragioni di natura sociale, visto lo stato di abbandono e di degrado dell'area, ampia circa 30.000 metri quadrati, che ambientali, essendo necessaria su di essa una bonifica, non solo da materiali inquinanti, ma anche da possibili residuati bellici. Questo nuovo progetto presentato coniuga la sobrietà e concretezza alla qualità delle opere previste, che

dovrebbero essere pronte già entro la fine del 2013.”

Rispetto al progetto originario, che prevedeva la realizzazione di ben 7 costruzioni, la volumetria viene infatti ridimensionata di oltre la metà: sparisce, tra gli altri l'autosilo alto 20 metri, che era stato contestato sia dai residenti che dalla Municipalità. Saranno realizzati, oltre a un parcheggio a raso, solo una struttura commerciale di circa 9.000 metri quadrati (in cui troverà sicuramente posto un supermercato di medie dimensioni); un edificio a destinazione residenza convenzionata a otto piani; e, appunto, la torre, che sarà disposta su 20 livelli e avrà varie destinazioni. Se al primo piano troveranno posto il parcheggio attrezzato ed il bar, al secondo ci sarà un gym center, mentre i nove piani superiori saranno occupati dagli uffici. Dal dodicesimo al sedicesimo piano ci saranno appartamenti residenziali, mentre nell'area più alta sarà realizzato un ristorante panoramico. Il costo complessivo previsto dell'intervento è di circa 45 milioni di euro.

Un'altra possibile novità riguarderà la viabilità: la proposta è quella di realizzare una rotonda al posto dell'attuale incrocio semaforico ai piedi del cavalcavia.

Mestre, 2 maggio 2012

articolo di venezia Today del 3 maggio 2012

Ex deposito Actv di Mestre: al suo posto una torre

”

VeneziaToday » zone » Mestre » Centro

Mestre: l'ex deposito Actv sparirà, al suo posto sorgerà una torre di 75 metri

Il progetto presentato stamattina dall'assessore all'Urbanistica Ezio Micelli: “Questo intervento era atteso da tempo”. Nell'edificio ristorante, supermercato, abitazioni e uffici. Costo 45 milioni

di La redazione 02/05/2012

1

Il progetto presentato alla stampa

o

Una **torre alta 75 metri**: questo, secondo Ca' Farsetti, sarà forse il nuovo simbolo della Mestre del ventunesimo secolo. **La costruzione sarà realizzata nell'ex deposito Actv, in corso del Popolo**, nell'ambito del nuovo progetto presentato oggi con una conferenza stampa, tenutasi alla Carbonifera a cui hanno preso parte, con l'assessore comunale all'Urbanistica, Ezio Micelli, i rappresentanti della Aspiag, il gruppo che ha acquistato l'area, della C.e.r.v.e.t., che seguirà lo sviluppo costruttivo, e degli studi Albanese e Berro,

che hanno firmato il progetto della torre.

“L'intervento sull'ex deposito Actv – ha sottolineato Micelli – è da tempo atteso, sia per ragioni di natura sociale, visto lo stato di abbandono e di degrado dell'area, ampia circa 30mila metri quadrati, che ambientali, essendo necessaria su di essa una bonifica, non solo da materiali inquinanti, ma anche da possibili residuati bellici. Questo nuovo progetto presentato coniuga la sobrietà e concretezza alla qualità delle opere previste, che dovrebbero essere pronte già entro la fine del 2013”.

Rispetto al progetto originario, che prevedeva la realizzazione di ben sette costruzioni, **la volumetria viene infatti ridimensionata di oltre la metà**: sparisce, tra gli altri l'autosilo alto 20 metri, che era stato contestato sia dai residenti che dalla municipalità. Saranno realizzati, oltre a un parcheggio a raso, solo una struttura commerciale di circa 9mila metri quadrati (in cui troverà sicuramente posto un supermercato di medie dimensioni); un edificio a destinazione residenza convenzionata a otto piani; e, appunto, la torre, che sarà disposta su 20 livelli e avrà varie destinazioni.

Se al primo piano troveranno posto il parcheggio attrezzato e il bar, al secondo ci sarà un gym center, mentre i nove piani superiori saranno occupati dagli uffici. Dal dodicesimo al sedicesimo piano ci saranno appartamenti residenziali, mentre nell'area più alta sarà realizzato un ristorante panoramico. Il costo complessivo previsto dell'intervento è di circa 45 milioni di euro.

Annuncio promozionale

Un'altra possibile novità riguarderà la viabilità: la proposta è quella di **realizzare una rotatoria al posto dell'attuale incrocio semaforico ai piedi del cavalcavia**.

Veneto 7 giorni, 2 maggio 2012

Una torre di 75 metri sull'area dell'ex deposito Actv di Mestre

VENEZIA – Una torre alta 75 metri: è **il nuovo progetto per l'area dell'ex deposito Actv di via Torino**, svelato oggi dall'assessore comunale all'Urbanistica, Ezio Micelli, assieme ai rappresentanti della Aspiag, il gruppo che ha acquistato l'area, della Cervet, che seguirà lo sviluppo costruttivo, e degli studi Albanese e Berro, che hanno firmato il progetto della torre.

Il costo complessivo dell'opera dovrebbe essere di **45 milioni di euro, con la realizzazione prevista per la fine del 2013**. L'edificio, negli auspici del Comune, dovrebbe diventare una sorta di simbolo della Mestre del XXI secolo. Rispetto al progetto originario, che prevedeva sette edifici, **la volumetria si riduce di oltre la metà. Oltre alla torre, sorgeranno solo una struttura commerciale di 9mila metri quadrati e un edificio residenziale di otto piani**. La torre sarà invece alta 20 piani: fino al 12esimo piano troveranno spazio un gym center e degli uffici, mentre i quattro piani successivi saranno occupati da appartamenti. **Nella parte superiore invece verrà realizzato un ristorante panoramico**.

“Questo nuovo progetto presentato coniuga la sobrietà e concretezza alla qualità delle opere previste – ha sottolineato l'assessore Micelli – L'intervento sull'ex deposito Actv – ha

- o +
- o -

E' arrivato venerdì il decreto firmato dal ministro dell'Ambiente Corrado Clini che dà il via libera alla bonifica ambientale per l'area dell'ex deposito Actv di via Torino, dove in questi giorni si sta procedendo alla demolizione dei vecchi edifici da parte dell'Aspiag, il gruppo della Despar che ha acquistato l'area da Pmv e che ha affidato alla Cervet lo sviluppo costruttivo su progetto degli studi Albanese e Berro. Nell'area, di circa 30 mila metri quadri, saranno realizzati tre edifici: il primo commerciale (9 mila metri quadri) per il nuovo supermercato, il secondo contiene edilizia convenzionata e si sviluppa su 8 piani per trenta appartamenti e il terzo è una torre di 75 metri pronta ad ospitare uffici.

Il decreto del ministero per la bonifica dell'area arriva al termine di un lungo carteggio tra Pmv, la precedente proprietaria dell'area, e il ministero che ha chiesto che la bonifica del terreno avvenga con la realizzazione di un sarcofago e in minima parte con l'asportazione del terreno.

«Ora che è arrivato il via libera del ministero possiamo procedere», dice l'ingegnere Andrea Berro «da inizio agosto con la bonifica bellica, e a seguire con quella ambientale». Le scadenze restano quelle annunciate in primavera alla presentazione del progetto: «La parte commerciale sarà pronta per la fine del 2013, la torre residenziale per la primavera del 2014». Il progetto di via Torino è uno dei pochi grandi progetti ad essere partito a Mestre. Per l'assessore all'Urbanistica Ezio Micelli «è un esempio da seguire». Ieri il dibattito sui cantieri mestrini si era acceso con l'elenco stilato dal Movimento consumatori sui grandi in forte ritardo o del tutto fermi. Un caso su tutti: il progetto dell'ex Umberto I.

«Via Torino dimostra che Mestre non è un posto condannato da Dio» sostiene Micelli «è un segnale che una via d'uscita alla crisi c'è, a patto che si tagli il superfluo».

Lo stesso progetto di via Torino è stato fortemente rivisto e ridimensionato nelle volumetrie, senza contare che non sarà realizzato il parcheggio su più livelli previsto in un primo momento. Costruendo meno, e riducendo i costi di costruzione, la società ha ritrovato – in un progetto disegnato con la regia del Comune – le condizioni di fattibilità economica. È la stessa direzione che dovrebbe prendere il progetto sull'area dell'ex Umberto I, dove al momento sono ancora previste tre torri alte cento metri per un totale di 450 appartamenti.

Un progetto che per molti ormai non è in grado di stare sul mercato. La Dng, società proprietaria dell'area, dovrà spiegare che ha intenzione di fare dopo la bocciatura del Comune dell'ultima fidejussione presentata a garanzia del progetto. «Il Comune non si faccia ancora prendere in giro», dicono i residenti nei pressi del buco nero «quest'area è ormai nel degrado più totale e le strutture abbandonate sono regolarmente abitate da sbandati. Siamo scoraggiati, perché non sappiamo più che fare».

Dalla Nuova del 23 giugno 2012

- o

IN VIA TORINO

Ex deposito, demoliti i capannoni

Entrano nel vivo i lavori per liberare l'area che ospiterà la Despar

- +
- -

Entra nel vivo la demolizione dell'ex deposito Actv di via Torino. Dopo le ruspe per il via alle bonifiche, compresa quella bellica, ora è iniziata la demolizione dei vecchi capannoni che ospitavano i bus Actv e che sono da dieci anni inutilizzati. E percorrendo il cavalcavia di Mestre, in direzione di Corso del Popolo e via Torino, i lavori balzano subito all'occhio.

La Aspiag, il gruppo della Despar che ha acquistato l'area da Pmv e che ha affidato alla Cervet lo sviluppo costruttivo su progetto degli studi Albanese e Berro, dovrà realizzare tre edifici: il primo commerciale (9 mila metri quadri) per il nuovo supermercato, il secondo contiene edilizia convenzionata e si sviluppa su 8 piani per trenta unità abitative che verranno date in locazione, il terzo è la torre di 75 metri. Nei 30mila metri quadrati gli operai sono al lavoro sotto lo sguardo vigile dei cittadini che temono disagi a causa delle polveri e hanno già chiesto a Comune e Municipalità di prevedere che i lavori si svolgano con l'ausilio di getti d'acqua per ridurre la dispersione delle polveri che finirebbero con il ricadere sui palazzi circostanti. Per ora non si sono registrate lamentele a causa dei lavori di demolizioni. I residenti hanno anche chiesto la tutela degli alberi presenti nell'area e che i camion che andranno avanti e indietro dal cantiere escano su via Ca' Marcello. (m.ch.)

Gazzettino del 3 maggio 2012

EX DEPOSITO ACTV Presentato il nuovo progetto per l'area di via Torino

Il Despar sale sulla torre

Maurizio Dianese

MESTRE

Una torre alta 75 metri Che

ricorda per certi versi la torre

Velasca di Milano con una

parte alta che capovolge sotto

sopra le proporzioni e fa pensa

re ad una struttura schizofre

corsodelpopolo | www.corsodelpopolo.com

nica dunque molto in tono
con Mestre La torre sarà alta
il doppio del condominio che
si trova sul cavalcavia avrà
un supermercato alla base e
sul tetto un ristorante panora
mico dal quale si vedrà Vene
zia In mezzo uffici una pale
stra e qualche appartamento
E questo il progetto per l'area
dell'ex deposito Actv di via
Torino e l'unica domanda è
questa si farà mai

Ma siccome stavolta ci sono
di mezzo i tedeschi della De
spar che hanno già speso 9
milioni di euro per l'acquisto
dell'area di via Torino e sicco
me la Despar ha intenzione di
spenderne altri 36 bisogna
vedere se ha le idee chiare sul
da farsi e se ha i mezzi per
realizzare il progetto La multi
nazionale Aspiag Despar
che nel 2011 ha dichiarato un
fatturato di 1 miliardo e 800
milioni di euro realizzato con

571 supermercati prevede
l'apertura di 28 nuovi punti
vendita entro il 2012. Questo
di via Torino sarà pronto in 18
mesi ha detto Francesco
Moncalvo direttore marke
ting di Despar. Vuol dire per i
primi mesi del 2014. Del resto
se non si mette di mezzo la
burocrazia c'è da demolire i
fabbricati fare la bonifica bel
lica e iniziare a costruire. 18
mesi sono sufficienti. La boni
fica ambientale è esclusa visto
che non si scava sottoterra
come vedremo. Idee chiare
dunque da parte di Despar
che ha incaricato gli studi
Berro e Albanese della proget
tazione e la Cervet di Fracasso
della costruzione. E Moncalvo
ha dimostrato di avere le idee
ancora più chiare quando ha
accolto la richiesta dell'asses
sore all'Urbanistica Ezio Mi
celli di ridurre la cubatura.
Micelli a Mestre ormai vuole

solo progetti pensati per essere realizzati progetti sicuri e non fantasie che non tengono conto di un mercato immobiliare in crisi E stanco di vedere carte che parlano di mega complessi residenziali in un momento in cui gli appartamenti non li vuole nessuno nemmeno se li regali Ecco perchè quando si sono presentati i professionisti dello Studio Berro e dello studio Albanese Micelli ha chiesto che cosa avevano in testa e quando si è sentito dire che non volevano fare residenza e che dei 7 edifici previsti 4 non sarebbero stati realizzati l'assessore all'Urbanistica ha deciso che si poteva mettersi a discutere il dettaglio E così le cubature sono scese di un bel po Prima erano previsti 4 metri cubi per metro quadrato adesso si è scesi come volumetria del 50 per cento Per capirci sono

spariti dal progetto sull'ex deposito Actv la bellezza di 15 mila metri quadrati. Praticamente l'intera superficie dedicata a residenza è stata azzerata. E non viene realizzato nemmeno l'autosilo alto 20 metri visto che per la superficie di vendita previste 2.500 metri quadrati su due piani non serve avere centinaia e centinaia di posti auto. Despar in realtà vuole aprire un supermercato di medie dimensioni 2.500 metri quadrati mentre non ha ancora deciso come impiegare gli altri 2.500 metri quadrati comunque destinati a superficie commerciale.

la Nuova del 27 luglio 2012

il cantiere di via torino

Una vela nera anti-polveri all'ex deposito dell'Actv

Anche in via Torino, dopo le demolizioni, quasi ultimate, emergono difficoltà nella convivenza tra i residenti della zona e gli interventi in corso nel grande cantiere dell'ex deposito Actv, dove è...

Anche in via Torino, dopo le demolizioni, quasi ultimate, emergono difficoltà nella

convivenza tra i residenti della zona e gli interventi in corso nel grande cantiere dell'ex deposito Actv, dove è prevista una torre alta 75 metri e pure l'arrivo di un supermercato del gruppo Despar.

Finestre chiuse per i palazzi che si affacciano sul cantiere per evitare che la polvere delle demolizioni entri in casa e l'impresa cerca di correre ai ripari.

Mercoledì scorso, proprio per ridurre l'impatto delle polveri, che si levano dal cantiere, è stata posizionata una sorta di tenda nera, un telone, sorretto da una gru, che si nota all'angolo tra Corso del Popolo e via Torino a fianco dell'ingresso al cantiere dell'ex Actv. Ma i piani alti non sono comunque protetti, fanno notare vari residenti che non hanno fatto passare inosservata la novità della "vela" nera anti-polveri. I residenti fin dai primi di luglio seguono con attenzione l'andamento dei lavori nel cantiere e dopo aver assistito al taglio degli alberi, ora temono una difficile convivenza con le polveri del cantiere e il via vai dei camion. Una vicenda che ricorda quella delle demolizioni all'ex ospedale Umberto I in via Circonvallazione.

Un gruppo di residenti è tornato ieri in consiglio di municipalità in via Palazzo per segnalare il problema ed è in corso una raccolta di firme tra gli abitanti dei palazzi della zona.

I vincoli posti dal Comune di Venezia, attraverso gli uffici dell'assessore Bettin e pure per interessamento di Massimo Venturini, presidente della Municipalità, impongono l'annaffiamento delle macerie durante il loro spostamento e il corretto trasporto fuori dall'area con i camion. Ma i residenti segnalano nella petizione. «L'annaffiamento non avviene sempre, o è fatto in misura inadeguata. I mezzi di cantiere iniziano ad operare alle sette del mattino, anche il sabato. La struttura fissa del cantiere, con toilette e spogliatoio, è stata collocata sotto le finestre delle abitazioni. Anche nelle ore di chiusura del cantiere la polvere si solleva ed invade tutti gli spazi». Da qui le lamentele.

Da sito minambiente.it 16 aprile 2012

Clini firma l'accordo per il risanamento di Porto Marghera

Il ministro dell'Ambiente Corrado Clini ha firmato oggi, lunedì 16 aprile, a Venezia l'"Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito di interesse nazionale di Venezia-Porto Marghera e aree limitrofe". Il testo è stato sottoscritto anche dal sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni, il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, e il magistrato alle acque di Venezia, Ciriaco D'Alessio, in rappresentanza del ministero delle Infrastrutture.

(Fotografie di Daniele Resini per gentile concessione dell'Ente della Zona Industriale di Porto Marghera)

Ecco il testo del comunicato congiunto ministero, regione del veneto e comune di venezia:

"Stamani abbiamo posto una pietra miliare: fino ad oggi si parlava di sfida di Porto Marghera e del suo recupero, ora parliamo di quello che sarà il suo futuro certo". Lo ha detto il governatore del Veneto presentando stamani a Palazzo balbi il significato e i contenuti dell'Accordo di programma

firmato da Ministro dell'Ambiente, Magistrato alle Acque, Regione del Veneto, Comune e Provincia di Venezia, Autorità Portuale veneziana per la bonifica e il riutilizzo di Marghera.

"E' un accordo importantissimo – ha aggiunto – che giunge dopo tanto lavoro del quale ringrazio per primo l'assessore alla legge speciale per Venezia e, a cascata, i tecnici e collaboratori. Esso ci permette di semplificare in maniera estrema la fase procedurale dell'autorizzazione delle bonifiche. Questo significa, in un momento in cui si parla di rilancio dell'economia, agevolare tre miliardi di finanziamenti pubblici e 2,7 miliardi di finanziamenti privati per insediamenti in quest'area. Con questa firma non serviranno 3 – 4 anni per avere l'autorizzazione per un adeguamento o per una attività nuova, ma 4 – 6 mesi; significa bonificare per davvero Porto Marghera e credere in questa sfida. Poi ci sarà la 'fase 2' e sarà importante la chiusura partita con ENI per i primi 108 ettari. Ma Porto Marghera – ha detto ancora il presidente della Regione – non sarà più un punto di debolezza del Veneto, bensì ne diventerà un punto di forza".

"In questo scenario – ha sottolineato il governatore – non possiamo dimenticare che abbiamo nel territorio regionale 142 mila disoccupati, che un ragazzo su 4 sotto i 30 non ha lavoro e 2 su 4 sono precari. La vera sfida è quella di dare una risposta alla nostra gente: il lavoro è la partita fondamentale. Noi siamo convinti che la riconversione di Porto Marghera debba essere graduale, non violenta e responsabile; pensiamo che ad una riconversione che mantenga l'occupazione, con attività compatibili con un territorio delicato come quello della laguna. Pensiamo che la portualità e la logistica sia due dei grandi fari dei nostri territori".

Partirà così da Marghera la riqualificazione delle aree industriali italiane. Una reindustrializzazione ambientalmente sostenibile che aprirà nuove prospettive per lo sviluppo delle aziende verdi nel nostro Paese.

In particolare l'intesa, articolata su 12 articoli, si basa sulla volontà di semplificare e sburocratizzare le procedure di risanamento e favorire il recupero dell'area con il reinserimento di industrie. L'esempio della Regione Veneto, per Clini, dice

Dal Gazzettino del 23 dicembre 2010

Ex Actv, rischio diossine

Dic 23

L'ESPERTO. Il professor Cescon spiega le ragioni della bocciatura del piano di recupero «Manca un piano di bonifica, va tutelata la salute pubblica»

Il Gazzettino di Venezia e Mestre, 23 Dicembre 2010, pagina 16

«Quel piano non dava garanzie per la salvaguardia della salute pubblica. Le bonifiche devono essere vere, ne va della nostra salute». Poche parole, ma chiarissime, quelle di Paolo Cescon, professore di chimica a Ca' Foscari, un lungo e prestigioso curriculum alle spalle, che ora siede anche in commissione di salvaguardia. E in questa veste, l'altro giorno, è stato tra coloro che hanno bocciato il piano di recupero dell'ex deposito Actv di via Torino. Come scritto l'altro giorno, il parere negativo è stato motivato con più ragioni: congestione, volumi eccessivi, ma soprattutto mancate bonifiche. E chi ha puntato il dito sul nodo-inquinanti, è stato proprio Cescon.

Quest'area, prima di diventare deposito dell'Actv, era stata usata come discarica

industriale. Il rischio, insomma, è che non si trovino solo i resti degli idrocarburi, ricordo del deposito Actv, ma anche di altri veleni più pericolosi. Cescon ha citato, per tutti, diossine e furani. La "soluzione" del piano è stata quella di portare in superficie i parcheggi, per evitare di scavare (e bonificare a fondo). «Ma il piano di bonifica non è stato approvato dalla conferenza dei servizi – spiega Cescon – e c'è un documento del ministero dell'ambiente che fa una serie di critiche pesanti. Il Comune, a parole, assicura che si muoverà solo se ci saranno tutte le garanzie, ma non basta».

Per Cescon una questione che rientra in quella più generale delle bonifiche di Marghera e non solo: «Siamo di fronte a un grande problema nazionale. I costi sono elevatissimi e deve esserci un intervento superiore, dello Stato. Le bonifiche non possono essere pagate dagli imprenditori. Questo è un problema di salute pubblica e come tale va risolto». Anche precedenti approvazioni, come quella della "città della musica", a Marghera, per Cescon «sono un po' tirate. Perché si crea un punto di alta concentrazione di persone, in un ambiente dove gli agenti atmosferici, a cominciare dal vento, possono trasportare le sostanze tossiche che si trovano tutt'attorno. Situazioni come queste possono portare seri problemi di salute pubblica».

Petizione dei cittadini, luglio 2012, seguita da 100 firme

Al Sindaco del Comune di Venezia

Al Presidente della Municipalità Mestre Carpenedo

All'Assessore all'Edilizia Privata del Comune di Venezia

All'Assessore all'Ambiente del Comune di Venezia

Alla Presidente della Provincia di Venezia

All'Assessore all'Ambiente della Provincia di Venezia

Come cittadini residenti nella zona di Corso del Popolo, via Torino e via Ca'Marcello, a Mestre, intendiamo esprimere le nostre preoccupazioni per le attività in corso nell'area dell'ex deposito Actv, attività volte a concretizzare il "Progetto di Recupero Urbano" dell'area.

1. Sono in atto dai primi del mese di luglio i lavori di demolizione dei capannoni e delle altre costruzioni presenti nell'area. L'Amministrazione Comunale di Venezia ha posto dei vincoli riguardanti l'annaffiamento delle macerie durante il loro spostamento e il corretto trasporto delle macerie stesse fuori dell'area. Tali vincoli sono soltanto in parte rispettati, l'annaffiamento non avviene sempre, o è fatto in misura inadeguata. I mezzi di cantiere iniziano ad operare alle sette del mattino, anche nella giornata di sabato. La struttura fissa del cantiere, con toilette e spogliatoio, è stata collocata sotto le finestre delle abitazioni. Anche nelle ore di chiusura del cantiere la polvere si solleva ed invade tutti gli spazi intorno. Occorre tenere chiuse le finestre delle abitazioni ad ogni ora.

2. Sono stati tagliati con grande anticipo 30 alberi che costituivano il perimetro dell'area. Ci è stato detto che quegli alberi andavano tagliati perché ciò è imposto dalla bonifica bellica.
3. Abbiamo bisogno di sapere cosa si trova nel sottosuolo di un'area che è stata per decenni luogo di scarico di residui delle industrie di Porto Marghera, prima di diventare deposito di filovie ed autobus (e quindi senz'altro inquinata da gasolio, oli minerali, solventi ed altro). Non per niente essa si trova nella conterminazione dei "Siti di Interesse Nazionale" in relazione alla bonifica. Vogliamo garanzie sull'eliminazione delle terre fatta in maniera continuativa e protetta, senza che rimangano mucchi di materiale esposto al vento ed alle intemperie. La salute nostra, e la salute pubblica in generale, dev'essere tutelata nel modo migliore.
4. Guardiamo con preoccupazione all'idea della cosiddetta "Urban Tower" di 75 metri prevista nella progettazione. Nessun edificio in città oggi arriva a quell'altezza. Occorrono scavi significativi per fondare un edificio di questa dimensione: altri scavi (sottopassi e attraversamento tramviario della stazione ferroviaria, parcheggi di via Costa e piazzale Leonardo da Vinci) sono stati messi in discussione per lo stesso motivo. E si trovano tutti a maggiore distanza dal margine della laguna rispetto all'area considerata.
5. Vogliamo che si rifletta sull'influenza delle nuove costruzioni rispetto alla viabilità ed al commercio della zona, alla strutturazione dell'incrocio fra via Torino e Corso del Popolo, all'invarianza idraulica in un'area che sappiamo essere estremamente delicata da questo punto di vista. Ci piacerebbe leggere una programmazione d'insieme che consideri anche gli altri progetti presenti nella zona: aree di via Ulloa e di via Ca'Marcello, nuovi edifici dell'Università in via Torino, progetti su Altobello e Piazza Barche, nuova strutturazione dell'area della stazione e del cavalcavia, torre Cardin.
6. Su tutto questo vorremmo un confronto con il Comune, la Municipalità, i progettisti, coloro i quali stanno mettendo in atto i lavori di demolizione e coloro i quali attueranno le bonifiche. Vogliamo credere nella partecipazione democratica dei cittadini alle scelte. Tanto di più là dove si parla di "Progetto di Recupero Urbano", e quindi di una scelta che non è stata soltanto dei privati ma coinvolge direttamente l'Amministrazione Comunale.

Categorie Uncategorized

Petizione dei cittadini su ex Actv

Petizione dei cittadini, luglio 2012, seguita da 100 firme

Al Sindaco del Comune di Venezia

Al Presidente della Municipalità Mestre Carpenedo

All'Assessore all'Edilizia Privata del Comune di Venezia

All'Assessore all'Ambiente del Comune di Venezia

Alla Presidente della Provincia di Venezia

All'Assessore all'Ambiente della Provincia di Venezia

Come cittadini residenti nella zona di Corso del Popolo, via Torino e via Ca' Marcello, a Mestre, intendiamo esprimere le nostre preoccupazioni per le attività in corso nell'area dell'ex deposito Actv, attività volte a concretizzare il "Progetto di Recupero Urbano" dell'area.

1. Sono in atto dai primi del mese di luglio i lavori di demolizione dei capannoni e delle altre costruzioni presenti nell'area. L'Amministrazione Comunale di Venezia ha posto dei vincoli riguardanti l'annaffiamento delle macerie durante il loro spostamento e il corretto trasporto delle macerie stesse fuori dell'area. Tali vincoli sono soltanto in parte rispettati, l'annaffiamento non avviene sempre, o è fatto in misura inadeguata. I mezzi di cantiere iniziano ad operare alle sette del mattino, anche nella giornata di sabato. La struttura fissa del cantiere, con toilette e spogliatoio, è stata collocata sotto le finestre delle abitazioni. Anche nelle ore di chiusura del cantiere la polvere si solleva ed invade tutti gli spazi intorno. Occorre tenere chiuse le finestre delle abitazioni ad ogni ora.
2. Sono stati tagliati con grande anticipo 30 alberi che costituivano il perimetro dell'area. Ci è stato detto che quegli alberi andavano tagliati perché ciò è imposto dalla bonifica bellica.
3. Abbiamo bisogno di sapere cosa si trova nel sottosuolo di un'area che è stata per decenni luogo di scarico di residui delle industrie di Porto Marghera, prima di diventare deposito di filovie ed autobus (e quindi senz'altro inquinata da gasolio, oli minerali, solventi ed altro). Non per niente essa si trova nella conterminazione dei "Siti di Interesse Nazionale" in relazione alla bonifica. Vogliamo garanzie sull'eliminazione delle terre fatta in maniera continuativa e protetta, senza che rimangano mucchi di materiale esposto al vento ed alle intemperie. La salute nostra, e la salute pubblica in generale, dev'essere tutelata nel modo migliore.
4. Guardiamo con preoccupazione all'idea della cosiddetta "Urban Tower" di 75 metri prevista nella progettazione. Nessun edificio in città oggi arriva a quell'altezza. Occorrono scavi significativi per fondare un edificio di questa dimensione: altri scavi (sottopassi e attraversamento tramviario della stazione ferroviaria, parcheggi di via Costa e piazzale Leonardo da Vinci) sono stati messi in discussione per lo stesso motivo. E si trovano tutti a maggiore distanza dal margine della laguna rispetto all'area considerata.

5. Vogliamo che si rifletta sull'influenza delle nuove costruzioni rispetto alla viabilità ed al commercio della zona, alla strutturazione dell'incrocio fra via Torino e Corso del Popolo, all'invarianza idraulica in un'area che sappiamo essere estremamente delicata da questo punto di vista. Ci piacerebbe leggere una programmazione d'insieme che consideri anche gli altri progetti presenti nella zona: aree di via Ulloa e di via Ca'Marcello, nuovi edifici dell'Università in via Torino, progetti su Altobello e Piazza Barche, nuova strutturazione dell'area della stazione e del cavalcavia, torre Cardin.
6. Su tutto questo vorremmo un confronto con il Comune, la Municipalità, i progettisti, coloro i quali stanno mettendo in atto i lavori di demolizione e coloro i quali attueranno le bonifiche. Vogliamo credere nella partecipazione democratica dei cittadini alle scelte. Tanto di più là dove si parla di "Progetto di Recupero Urbano", e quindi di una scelta che non è stata soltanto dei privati ma coinvolge direttamente l'Amministrazione Comunale.

Categorie Uncategorized

Hello world!

settembre 3, 2012 //

1

Welcome to WordPress.com! This is your very first post. Click the Edit link to modify or delete it, or start a new post. If you like, use this post to tell readers why you started this blog and what you plan to do with it.

Happy blogging!

Categorie Uncategorized

Blog su WordPress.com. | Tema: Wu Wei di Jeff Ngan.

Torna in alto

»



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 3

Parere Parzialmente Favorevole

Proponente **Gasparini Marina**

Prot. Gen. n. **156357** del **05.04.2013**

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

In riferimento ai punti 1, 4 e 6 relativi:

- alla necessità di dotare l'ambito di uno standard a verde maggiore a quello proposto;
- alla procedura e ai contenuti del Piano di bonifica ambientale;
- al mantenimento di alcune alberature in prossimità della rampa del cavalcavia, in prossimità dell'incrocio con Via Torino;

si fa presente quanto segue:

- il progetto di bonifica/messa in sicurezza delle aree, approvato con Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 135 del 18.07.2012, prevede il totale isolamento del terreno inquinato con la superficie calpestabile, secondo l'attuazione di quanto previsto dal progetto stesso, che ne esclude pertanto una finitura a verde profondo. Il Piano di bonifica/messa in sicurezza non fa parte della documentazione di Variante e non può essere quindi oggetto di osservazioni, tuttavia può essere oggetto di richiesta di accesso agli atti presso la Direzione Ambiente competente, ai sensi del Regolamento sui procedimenti Amministrativi del Comune di Venezia e del D.P.R. 184/2006. In considerazione di quanto previsto dal Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Prot. n. 33057 del 24/04/2013), che ha escluso il presente ambito dalla perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale, si fa presente che il Piano di bonifica approvato dal Ministero dell'Ambiente dovrà comunque essere garantito, ed un'eventuale sua variazione comporterebbe, comunque, l'obbligo di acquisire una nuova valutazione/approvazione da parte dell'Ente Regionale competente.
- relativamente alla richiesta di aumentare le aree a verde e al mantenimento delle alberature esistenti in prossimità dell'incrocio con Via Torino, si fa presente che il progetto presentato dalla Parte Attuatrice, nel rispetto delle dotazioni a standard dovuti, pur prevedendo l'abbattimento di alcune alberature a medio/alto fusto per consentire le operazioni di bonifica bellica e ambientale, prevede, in apposite "Tazze", la piantumazione di nuove alberature che dovranno avere apparati radicali tali da non comportare interferenze con gli interventi di messa in sicurezza ambientale. Le alberature di maggior pregio esistenti in prossimità dell'incrocio con Via Torino vengono mantenute, mentre vengono eliminate solo quelle di minor rilievo, al fine di consentire la realizzazione di interventi di miglioramento della viabilità esistente.

Per le motivazioni sopra specificate, le richieste di cui ai punti 1, 4 e 6 dell'osservazione non risultano accoglibili.

In riferimento al punto 2, relativamente alla richiesta di non prevedere il tratto di viabilità a collegamento tra Via Torino e Cà Marcello, si fa presente che:

- la stessa, necessaria per garantire un'adeguata accessibilità all'ambito in questione e meglio distribuire i flussi di traffico interni ed esterni all'ambito in questione, ripartendo quelli dedicati alle auto da quelli consentiti ai mezzi che garantiranno le forniture alle future attività commerciali, viene prevista dalla presente Variante come conferma di scelte già approvate dal Consiglio Comunale in sede di approvazione del Piano Urbanistico Attuativo (PUA) attualmente vigente;
- tale viabilità sarà interessata dal passaggio di un numero inferiore di autoveicoli rispetto a quanto già approvato, in quanto la presente Variante prevede un sottoutilizzo della capacità edificatoria a destinazione residenziale, pari ad una superficie lorda di pavimento di 14.900 mq (stimabile in 44.700 metri cubi virtuali), corrispondente a 298 abitanti teorici in meno rispetto quindi a quanto viene attualmente previsto per tale ambito;

Ciò premesso, si fa presente che la proposta presentata dai lottizzanti, comprensiva di tale viabilità, è stata esaminata da parte di tutti gli uffici competenti in sede istruttoria, i quali si sono espressi positivamente nelle conferenze di servizi tenute al fine di poter concludere l'istruttoria stessa della presente Variante al P.U.A.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 2 dell'osservazione non risulta accoglibile.

In riferimento al punto 3, che fa presente la criticità dell'area sotto l'aspetto idraulico, si precisa che il progetto relativo all'invarianza idraulica, redatto in conformità alla vigente normativa di settore, prevede la realizzazione di volumi d'invaso opportunamente dimensionati, tali da garantire la sicurezza idraulica dell'area, prima del recapito delle acque meteoriche nella rete pubblica. Tale progetto, dotato di idonea relazione di compatibilità idraulica è stato valutato in sede di Conferenza di Servizi dagli uffici competenti ed ha ottenuto parere favorevole da parte del Consorzio di Bonifica e del Servizio Fognatura della Società Veritas. Relativamente alle questioni che interessano ambiti esterni alla presente Variante, pur essendo comunque considerati dallo studio idraulico predisposto dai lottizzanti e valutato dagli uffici, le problematiche segnalate non possono essere valutate dal presente provvedimento, in quanto non direttamente interessate dal progetto.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 3 dell'osservazione non risulta accoglibile.

In riferimento al punto 5, relativo ad aspetti prettamente ingegneristici, si evidenzia che gli aspetti edilizi/strutturali degli immobili ricadenti nell'ambito della presente Variante, esulano dalle competenze dell'istruttoria relativamente ai Piani Urbanistici Attuativi. Tali garanzie devono comunque essere valutate e dimostrate in sede di redazione e presentazione della documentazione costituente i titoli abilitativi degli immobili.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 5 dell'osservazione non risulta accoglibile.

In riferimento al punto 7, che rileva nelle vicinanze dell'ambito in oggetto, già la presenza di diverse strutture commerciali, si evidenzia che la destinazione commerciale prevista dalla presente Variante è conferma di quanto già deliberato da questa Amministrazione, in sede di approvazione della Variante al P.R.U. Vigente (Delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 23.05.2011) e ancora prima in sede di approvazione della Variante V.P.R.G. per la Terraferma. Si fa infine presente che

con deliberazione di Consiglio Comunale del 27 febbraio 2013, n. 14 è stata riconosciuta, per l'ambito in questione, la sussistenza delle condizioni indicate all'articolo 21, comma 3, della Legge Regionale del Veneto n. 50 del 28 dicembre 2012, ai fini dei procedimenti autorizzatori per l'insediamento di medie strutture con superficie di vendita superiore a mq. 1500.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 7 dell'osservazione non risulta accoglibile.

In riferimento al punto 8, che evidenzia una preoccupazione derivante dal traffico automobilistico già esistente in zona, si fa presente che tra la documentazione che costituisce la presente Variante al P.U.A., i lottizzanti hanno prodotto l'elaborato n. 42 "Piano del Traffico", che ha ottenuto, in sede di Conferenza di Servizi, il parere tecnico favorevole da parte degli uffici competenti. Tale documentazione garantisce la sostenibilità dal punto di vista viabilistico del progetto di Variante. Si evidenzia che le puntuali richieste presentate all'Amministrazione Comunale dai cittadini e dalla Municipalità richiamate dall'osservante non risultano pertinenti al presente progetto.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 8 dell'osservazione risulta parzialmente accolta, in quanto la documentazione che costituisce la presente Variante al P.U.A., contiene lo studio del traffico.

In riferimento al punto 9, che propone alcune variazioni al progetto dei parcheggi a raso e alle modalità della loro gestione, si specifica che per quanto riguarda l'attrezzamento di aree verdi in corrispondenza del parcheggio di progetto, come già indicato nei precedenti punti 1, 4 e 6, il Piano di bonifica delle aree prevede il totale isolamento del terreno inquinato rispetto alla superficie calpestabile. Sulla scorta di tale scelta progettuale, già avviata dalla Società PMV precedentemente all'alienazione delle aree interessate dalla presente Variante, i lottizzanti hanno proposto, ai sensi dell'art. 10.12 delle Norme Tecniche Generali di Attuazione della vigente V.P.R.G. per la Terraferma, la monetizzazione dello standard a verde di 3.607 mq. L'istituto della monetizzazione viene inoltre previsto dalla vigente Legge Regionale n. 11 del 23 aprile 2004 "Norme per il Governo del Territorio e in materia del Paesaggio". L'eventuale collocazione di strutture di arredo dei parcheggi asserviti ad uso pubblico potrà essere valutata in sede di presentazione del titolo abilitativi.

In merito alle modalità di gestione del parcheggio si fa presente che l'art. 13 dello "Schema di Convenzione", già prevede che i lottizzanti si impegnino a concordare, con l'Amministrazione Comunale, le modalità per la gestione dei parcheggi, secondo una regolamentazione condivisa.

Per quanto riguarda le zone carico-scarico e raccolta rifiuti derivanti dalle superfici commerciali, sulla base del progetto allegato alla presente Variante, queste risultano localizzate su area privata con accessibilità dalla nuova viabilità di progetto prevista in cessione a nord dell'area d'intervento. Si rileva, inoltre, che sulla nuova viabilità potranno transitare solo i mezzi pesanti dotati di autorizzazione al carico/scarico per le sole attività ricadenti all'interno dell'ambito di Variante.

Per quanto riguarda la richiesta di ricavare aree attrezzate coperte per il posteggio delle biciclette per la residenza, il progetto di Variante già prevede l'asservimento all'uso pubblico (quindi anche per i residenti) di stalli coperti da pensiline, ai sensi dell'art. 9.1.6 delle Norme Tecniche Generali di Attuazione della vigente V.P.R.G. per la Terraferma. Le modalità di gestione di tale aree saranno stabilite con il richiamato accordo tra Comune e Società AVM.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 9 dell'osservazione risulta parzialmente accolta, in quanto la convenzione che fa parte della documentazione della presente Variante al P.U.A., già prevede la sottoscrizione di un atto relativo alle modalità di regolamentazione e gestione del parcheggio.

In riferimento al punto 10 (erroneamente indicato nell'osservazione come punto 0), che richiede alcuni chiarimenti in merito alle modalità realizzative del percorso pedonale in progetto, si fa presente che lo stesso, previsto sul lato ovest dell'area d'intervento e a confine con lo scoperto pertinenziale dell'attuale condominio lungo Corso del Popolo, viene realizzato ad una quota di progetto di - 0,48 ml rispetto alla quota del parcheggio in progetto, il quale risulterà quindi ad una quota di pavimento superiore a quella del percorso pedonale, al fine di garantire la realizzazione dei dispositivi tali da convogliare le acque meteoriche dell'intero ambito, nel rispetto delle quote imposte dal Piano di bonifica. Per quanto concerne le modalità di convogliamento delle acque meteoriche del percorso pedonale, il progetto relativo all'invarianza idraulica dell'intero ambito garantisce che non vi sia alcuno sversamento delle acque meteoriche su aree confinanti esterne all'ambito di progetto, in quanto l'acqua meteorica sarà convogliata in fognatura comunale, senza comportare quindi alcun ristagno idrico.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 10 dell'osservazione risulta già soddisfatta, in quanto tali questioni sono state già valutate in fase di predisposizione degli elaborati progettuali e dallo studio di invarianza idraulica.

In riferimento al punto 11 (erroneamente indicato nell'osservazione come punto 1), relativo alla preoccupazione derivante dalla collocazione dei dispositivi per il riscaldamento e raffrescamento che saranno installati nei futuri fabbricati, si fa presente che gli aspetti tecnici ed esecutivi degli impianti frigoriferi e di condizionamento degli edifici ricadenti nell'ambito della presente Variante, esulano dalle competenze dell'istruttoria relativamente ai Piani Urbanistici Attuativi, dovendo comunque garantire il rispetto delle soglie fissate da leggi in materia, da considerare in fase attuativa degli interventi.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 11 dell'osservazione non risulta accoglibile.

In riferimento al punto 12, (erroneamente indicato nell'osservazione come punto 2), relativamente all'eventuale installazione di impianti tecnologici, si fa presente che ad oggi non risulta presentata alcuna richiesta di installazione sulla torre di impianti di radiofonia, telefonia o ponti radio. Qualora vi fosse la presentazione di eventuali istanze, queste dovranno rispondere alle normative nazionali di settore al fine di tutelare la salute pubblica.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 12 dell'osservazione non risulta accoglibile.

In riferimento al punto 13, (erroneamente indicato nell'osservazione come punto 1), relativamente a questioni generali sull'utilizzo dell'area in questione, si fa presente che le modalità sulla gestione dell'area a parcheggio esulano dalle competenze dell'istruttoria relativamente ai Piani Urbanistici Attuativi, vengono demandate all'eventuale accordo tra il Comune/AVM e la parte attuatrice, da definire prima dell'agibilità dell'edificio commerciale. Per quanto concerne tutte le richieste che riguardano ambiti circostanti, si fa presente che non possono essere valutate con il presente provvedimento.

Per le motivazioni sopra specificate, la richiesta di cui al punto 13 dell'osservazione non risulta accoglibile.

- o [Home](#)
- o [About](#)

corsodelpopolo
A fine WordPress.com site

LASOTTOSCRITTA PAJER GIUSEPPINA RESIDENTE
A
PRESENTA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI DEL
PIANO DI RECUPERO EX ACTV AL:
- SINDACO DEL COMUNE
DI VENEZIA

OSS. 4

DIREZIONE SVILUPPO E TERRITORIO URBANISTICA DI
TERRAFERMA

Osservazioni piano di recupero ex Actv - Pajer Giuseppina

COMUNE DI VENEZIA

PG/2013/ 0156360 del 05/04/2013 ore 09,19
MII PAJER GIUSEPPINA

Ass. Urbanistica Mestre - Unità di smisamento

aprile 2, 2013 //



Osservazione al "Progetto ex deposito Actv di Corso del Popolo a Mestre"

1. Il progetto non prevede alcuno spazio verde all'interno dell'area, in una zona della città nella quale tali spazi sono assolutamente carenti. Prima della demolizione esistevano sui confini del deposito circa 100 alberi d'alto fusto, un numero non elevato in assoluto ma significativo rispetto alla carenza di verde in zona. Basterebbe diminuire lo spazio a parcheggio, trattandosi fra l'altro di un supermercato "di vicinato", e questo porterebbe a liberare dello spazio da destinare a verde. Inoltre si potrebbe evitare la realizzazione dell'inutile strada di collegamento fra via Torino e via Ca'Marcello: anche in questo caso si liberebbero moltissimi metri quadri utilizzabili a verde. All'obiezione secondo cui sono regole della bonifica ad impedire di creare spazi a verde, si può rispondere in due modi: da un lato che meglio poco che niente, e quindi se la bonifica consente solo un verde di rivestimento della platea cementizia, anch'esso è meglio del nulla previsto dal progetto; in secondo luogo, non è stato ancora reso pubblico il contenuto preciso del protocollo di poche settimane fa che ridefinisce confini e modalità della bonifica in alcune zone dell'est di Mestre. Se questa nuova modalità consentirà di modificare il progetto permettendo una maggiore piantumazione, anche di alberi, sarà tanto di guadagnato per tutti.
2. La strada di attraversamento fra via Torino e via Ca'Marcello è assolutamente inutile, non ha senso che le auto passino praticamente a ridosso delle case quando ci sono almeno quattro strade pubbliche (e due passaggi in terreni privati, ma aperti al pubblico, supermercato Dico e autolavaggio Minto) che consentono di fare lo stesso attraversamento. La via Linghinal è la strada di attraversamento più vicina, pochissimo trafficata. I molti metri quadrati della strada di attraversamento possono essere usati per il verde, lasciando magari un piccolo passaggio alle spalle del supermercato.
3. Il problema dell'invarianza idraulica è forse la più grande contraddizione del progetto: la situazione è già difficile nella zona anche prima che inizi l'intervento: le acque pluviali defluiscono con molta difficoltà sia da via Torino (dove pure c'è un collettore fognario di recente costruzione) che da via C'Marcello. Questo si vede ad ogni pioggia, quando la zona all'incrocio fra Corso del Popolo e via Torino si riempie d'acqua. E lo stesso accade in via Ca'Marcello. Spesso l'acqua entra anche nei piani terra e negli atrii degli edifici.. Anche senza contare i nuovi residenti e le attività previste dal progetto, la cementificazione dell'area aumenta l'apporto delle acque meteoriche. Sarebbe

NOI ABITIAMO NELLA CASA DEL GAS, LA STRADA
NON DEVE ASSOLUTAMENTE PASSARE SOTTO LE NOSTRE
FINESTRE MA LE AUTO DOVRANNO ENTRARE ED USCIRE
DA VIA TORINO, DATO CHE, DA QUESTA STRADA CI SI
PUO' IMMETTERE IN 4 STRADE PUBBLICHE.

ALTRIMENTI DOUREMMO SUBIRE 400 SCARICHI AUTO +
TOT SCARICHI AUTO DELLA TORRE. IN QUESTO MODO
MORIREMO BARRICATI IN CASA, MA CON UN SUPERMER-
CATO, 400 POSTI AUTO, UNA TORRE DA 75 METRI.

- opportuno che nel progetto fossero previste delle pompe elettriche di sollevamento: e invece sono previste soltanto due caditoie, quindi un'azione per gravità in un'area che è estremamente bassa rispetto al livello della laguna.
4. La bonifica è regolata dalla normativa sui Siti di Interesse Nazionale. Ma non esiste una prescrizione dell'Amministrazione Comunale che imponga di rendere pubblici dati quali la natura dei materiali presenti, le modalità della loro rimozione, il modo in cui l'attività di bonifica salvaguarda le falde acquifere, ed anche – andando verso la stagione estiva- il modo di evitare la formazione di polvere a ridosso delle abitazioni.
 5. Si chiedono garanzie sulla stabilità delle costruzioni, ed in particolare della torre di 75 metri prevista dal progetto. Partiamo da informazioni diffuse attraverso i giornali, che evidenziano problemi di statica in aree più ad ovest, e quindi più lontane dal terreno incoerente del fondo lagunare: il palazzo di via Ca'Marcello adiacente alla costruzione della galleria tramviaria, gli edifici di Piazzale Leonardo da Vinci e di via Costa interessati alla costruzione di parcheggi sotterranei. Ci viene risposto che l'occasione per tali chiarimenti sarà la Dichiarazione di Inizio Attività: ma noi siamo preoccupati, e chiediamo di ricevere delle garanzie quanto prima.
 6. Possono essere salvaguardati i pochi alberi oggi presenti a fianco della scarpata del cavalcavia? Sono, certo, un numero esiguo, ma sono una presenza importante in un'area povera di verde.
 7. Poniamo un problema che non riguarda gli assetti urbanistici, ma quelli commerciali: è accettabile la presenza di altri supermercati in una zona dove ce ne sono già molti? In nessun modo l'Amministrazione può limitare questa realizzazione?
 8. Infine, della stessa osservazione al numero 7 riteniamo necessario considerare anche l'aspetto relativo alla viabilità. La zona è già molto trafficata, in tutte le ore del giorno. Per quale ragione dev'essere penalizzata ancora sotto questo aspetto? Dove è finita la richiesta dei cittadini e della Municipalità dell'obbligo di utilizzo del ponte di via Torino per il traffico pesante e per la maggior quantità possibile di traffico leggero?
 9. Vi sono poi delle questioni relative al parcheggio: da un lato la necessità, già indicata, di aree verdi adeguate nel parcheggio, anche ai fini dell'ombreggiatura; dall'altro la possibilità di realizzare nel parcheggio stesso una fontana, al fine di migliorarne l'aspetto. E ancora: come si gestirà il parcheggio? Noi chiediamo una forma di abbonamento a prezzo ridotto per i residenti, considerato che l'attuazione del progetto farà perdere una quantità significativa di posti oggi esistenti. Chiediamo che non ci sia in nessun posto, nemmeno davanti al supermercato, parcheggio libero, che favorirebbe l'uso come scambiatore da e per il centro storico. Al massimo si può pensare ad una soluzione ad orario o legata alla spesa. Il parcheggio grande e recintato deve avere la stessa disciplina, certezza della sorveglianza diurna e notturna, video- ed "umana", da parte del supermercato, divieto sia al parcheggio di mezzi pesanti che alla vicinanza alle case dei mezzi usati per il rifornimento del supermercato. Anche la raccolta dei rifiuti per il supermercato deve avvenire lontano dalle abitazioni. Deve essere previsto uno spazio per le biciclette dei residenti, al chiuso o sotto tettoia, sorvegliato dalla vigilanza del supermercato: questo per valorizzare l'aspetto del progetto attinente la mobilità sostenibile ed il valore ecologico dell'uso della bicicletta. Tutto questo deve essere precisato in un apposito regolamento che l'Amministrazione Comunale dovrà far sottoscrivere alla proprietà del supermercato e che dovrà valere per sempre.
 0. Se il livello del parcheggio è – come da planimetrie – di 0,48 metri sul piano di campagna nella parte più ad ovest, in che modo questa quota si rapporta con gli edifici esistenti? È più basso il sentiero ciclo-pedonale previsto a fianco del parcheggio, o

mantiene la stessa quota del parcheggio stesso? Nel primo caso vorremmo sapere quali procedure sono messe in atto per evitarvi il ristagno dell'acqua piovana; nel secondo caso vogliamo sapere in che modo le murature delle case esistenti sono protette rispetto al contatto con il sottosuolo del parcheggio.

1. Vanno messe in atto tutte le modalità tecniche per ridurre al minimo i rumori dei frigoriferi e dei condizionatori, sia del supermercato (in modo particolare) che degli altri edifici. Occorre, cioè, che non vi sia nessun disturbo della vita e del riposo delle persone provocato da questi apparecchi. Anche questo va sancito in un apposito regolamento fatto sottoscrivere dall'Amministrazione Comunale ai proprietari dell'area.
 2. In nessun modo la torre e gli altri edifici, che sorgeranno in un'area intensamente popolata delle città dovranno ospitare antenne trasmettenti, di radiofonia, telefonia cellulare o ponti radio, obbedendo quindi al principio della massima precauzione. In modo particolare la questione dell'antenna di Radio Mestre Centrale che oggi si trova sull'edificio di via della Pila non può assolutamente essere risolta trasferendo l'antenna stessa su un edificio compreso nel progetto.
1. L'area dovrà essere compresa, inclusa la rampa del cavalcavia che discende in Corso del Popolo, negli spazi pedonalizzati in tutte le occasioni quali "domeniche ecologiche" e simili. L'Amministrazione avrà cura di considerare quest'area come autentica "porta della città", sia verso la terraferma che verso il centro storico. Si dovrà rimettere mano agli studi, inclusi nel Piano Urbano del Traffico del 2001 miranti a trasformare Corso del Popolo in un boulevard ciclopedonale, migliorando tutto ciò che può accentuarne la vocazione culturale e commerciale (ad esempio spingendo per un utilizzo più continuativo del Cinema Corso come spazio teatrale). Le stesse problematiche quotidiane segnalate più volte dai residenti, dallo sfalcio dell'erba sulle scarpate del cavalcavia, alla disposizione delle isole ecologiche per la raccolta differenziata, alla pulizia delle zone limitrofe, alla cura del parcheggio di via Ca'Marcello, alla sistemazione delle aree dismesse di via Ca'Marcello, devono trovare soluzione pronta, considerando quanto i residenti della zona hanno già pagato per migliorare la qualità della vita della città intera. Facciamo notare che, anche se questo progetto dovesse essere messo in atto accettando tutte le nostre osservazioni, rimarremo comunque circondati su quattro lati da strade trafficate, ferrovia, stabilimenti industriali,

Motivazioni riferite all'osservazione 1:

Art. 9 della Costituzione: "La Repubblica tutela il paesaggio"; bene tutelato è 'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008) "a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici".

Ha quindi valore di bene protetto anche la possibilità per i cittadini che vedono il centro storico di Venezia (in particolare cittadini anziani, e/o con difficoltà di movimento) e che nel caso di realizzazione del progetto Berro nei termini indicati perderebbero questa possibilità.

Il programma di governo del sindaco Orsoni diceva, nel 2010: "Venezia è la città ideale per

diventare verde e sostenibile". "Città d'acqua e città di terra saranno un'unica grande metropoli a misura d'uomo".

Legambiente e "Il Sole 24 Ore" indicavano nel 2011 Venezia come città più verde d'Italia, ma in questa zona proprio il giudizio non appare meritato. Venezia è 39esima nella "Classifica 2012 delle città più vivibili d'Italia", sempre del "Sole 24 Ore", seconda del Veneto.

Motivazioni riferite all'osservazione 2

Fra via Torino e via Ca'Marcello non esiste un grande volume di traffico nelle 5 strade di collegamento. In effetti via Torino è interessata da un grande volume di traffico, mentre via Ca'Marcello è condizionata dai lavori del sottopasso tranviario che la "tappano" verso la stazione. Anche quando ci sarà il tram la strada sarà condizionata dal percorso tramviario.

In realtà la strada interna all'area del progetto è asservita al supermercato e alla comodità del parcheggio: ma non è pensabile che questi valori prevalgano sul diritto alla salute dei cittadini. La strada, secondo il progetto, passerà sotto le finestre della cosiddetta "Casa del gas" e dell'edificio Ater adiacente al supermercato Dico. Inoltre l'assommarsi di essa e del parcheggio determinerà un insieme inquinato ed invivibile.

Lasciare libero accesso all'area fino alla sbarra del parcheggio, e di conseguenza per chi si muove a piedi anche oltre, significa creare una "zona franca" ed incontrollata aperta alla criminalità ed a traffici di ogni genere. L'unico antidoto rispetto a questo è affidare ai gestori del supermercato un controllo mediante telecamere e guardie di sicurezza: una modalità costosa e destinata ad esaurirsi presto, una volta che i gestori del supermercato avranno raggiunto lo scopo di aprire il supermercato stesso.

Ancora, nelle primissime ore del mattino la strada ed il parcheggio serviranno alla consegna delle merci al supermercato. Chi abita sopra avrà autocarri ed autotreni sotto casa negli orari peggiori.

Motivazioni riferite all'osservazione 3

Esiste un problema idraulico in tutta l'area ad est del Corso del Popolo. Questo problema è stato aggravato dalla costruzione (1967) del nuovo cavalcavia: è sostanzialmente interrotto il percorso delle acque pluviali verso i collettori fognari della città. La Regione del Veneto ha tempo fa prospettato la soluzione di questo problema mediante la costruzione in via Ca'Marcello di una pompa di sollevamento, che però non è mai stata realizzata.

Le nuove costruzioni possono soltanto aggravare il problema, per la quantità di nuovi abitanti che comportano. Inoltre l'impermeabilizzazione dell'area causata dal sarcofago di cemento creerà un dilavamento verso i bordi (cioè verso le abitazioni esistenti) e impedirà il naturale assorbimento dell'acqua da parte del terreno.

Spetta al privato, e non al pubblico, affrontare problemi che riguardano una grande area privata: su questo vi è già stato un chiarimento fra progettisti ed Ufficio Urbanistica. Certo, non si potranno far pesare su eventuali terzi incolpevoli gli errori costruttivi di alcuni, perché questo configura una responsabilità civile e penale.

Motivazioni riferite all'osservazione 4

Già si potrebbero discutere quelle norme sulla bonifica che impongono la costruzione dei "sarcofagi" e quindi la non rimozione totale dei terreni inquinati. Ma qui, quale trasparenza, quali garanzie per i cittadini, quale certezza di un intervento che non metta al primo posto il risparmio? Occorre un percorso partecipativo, occorre che chi abita qui sia certo della qualità dell'intervento. E durante lo svolgimento dell'intervento, come si eviterà la polvere – inquinata – alzata dalle ruspe e dispersa dai cassoni dei camion? Andiamo verso l'estate. È già capitato, anni fa, con i lavori per il tram, quando grandi quantità di terra furono stipate in uno dei capannoni dell'ex deposito e poi portate fuori.

Nessuno finora ha diffuso i dati su cosa sia stato trovato. Gli anziani che abitano in zona parlano di terre di riporto della Montedison Azotati, provenienti dall'Algeria e dalle quali si estraevano i fosfati, usati poi come concimi chimici in agricoltura. Arpav e Comune si rimpallano la responsabilità di comunicare ai cittadini quale sia l'effettivo inquinamento dei terreni. Dovevano essere fatti – l'ha detto l'ing. Berro nell'incontro di fine agosto – quattro "hot spot", pozzetti per analizzare nel profondo. Sono stati fatti? Saranno fatti, e quanto? Cosa è stato trovato?

E quanto sarà alto il sarcofago sul piano di campagna? La misura è importante, perché può portare auto e camion ad un livello vicino al primo piano delle abitazioni. Cosa comporterà di impermeabilizzazione del terreno? Quale durata potrà avere?

Motivazioni riferite all'osservazione 5

A Venezia non ci sono edifici sopra i 5 piani. A Mestre anni fa fu "affettato" un palazzo di Corso del Popolo perché troppo alto. Notizie giornalistiche parlano di problemi nel condominio "Splendid" di via Ca' Marcello, vicino alla galleria tramviaria in costruzione, nei palazzi adiacenti ai parcheggi sotterranei in costruzione in via Costa e in piazzale Leonardo Da Vinci. Tutti luoghi più "interni" rispetto alla laguna. Hanno avuto problemi, a suo tempo, le costruzioni adiacenti all'hotel Laguna Palace di viale Ancona.

Ora si dice che la torre di 75 metri avrà dei profondi pilastri, con soluzioni studiate per evitare sia le vibrazioni che interferenze con la falda acquifera. Di tutto questo si parlerà, però, nella Dichiarazione di Inizio Lavori, con trenta giorni di tempo dopo di essa per presentare osservazioni.

Se verranno dei danni agli edifici, cosa succederà? Chi risponderà, civilmente e penalmente?

Motivazioni riferite all'osservazione 6

Sono stati tagliati molti alberi, praticamente tre lati su quattro del perimetro ed un boschetto. Era necessario, si è detto, per la bonifica bellica, che però è iniziata almeno sei mesi dopo. È vero che la città ha molti alberi, ma questi – situati nella zona più densamente costruita – sono singolarmente preziosi. Ne rimangono alcuni, in fregio alla rampa di Corso del Popolo, non più di una decina. C'è qualche ragione per non salvarli? A nostro parere sarebbe bene conservarli, anche perché se anche tutto il progetto fosse, per assurdo, riempito di verde, ci vorrebbero molti anni per rendere quel verde alto e folto.

Motivazioni riferite all'osservazione 7

Ci viene detto che nessuna legge limita le attività commerciali di superficie inferiore ad un certo numero di metri quadrati. Perché l'Associazione dei Comuni non chiede una competenza per l'ente locale in questo senso? In ogni città si vedono le occhiaie dei negozi chiusi, senza che ai consumatori venga alcun vantaggio.

Motivazioni riferite all'osservazione 8

La viabilità nella zona è già . a dir poco – difficile. Nuove costruzioni sono previste in via Ulloa, via Ca'Marcello, Piazza Barche. Avanza lo spostamento in via Torino dell'università di Venezia. In piazzale Madonna Pellegrina proseguono i lavori relativi al contratto di quartiere di Altobello. Sembra prendere vita il progetto di Grandi Stazioni relativo alla stazione ferroviaria. Alcuni di questi progetti sono gradevoli, altri non lo sono affatto: tutti però sono sicuri attrattori di traffico nella zona, che già è congestionata a tutte le ore. Aggiungiamo il supermercato, con i suoi più di 400 posti parcheggio, il parcheggio della torre e quello dell'edificio convenzionato. La soluzione sarebbe quella di creare una viabilità sul secondo tratto di via Ca'Marcello e sul ponte di via Torino, aprendo una bretella fra il supermercato e via Linghinal. Se questo non sarà possibile, darebbe già respiro alla zona l'obbligatorietà dell'uso del ponte di via Torino per tutto il traffico pesante e per il traffico leggero che viene da viale Ancona.

Categorie Uncategorized

Immagini storiche di Mestre

dicembre 9, 2012 //

0

CITTA' DI
VENEZIA



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 4

Parere Parzialmente Favorevole

Proponente **Pajer Giuseppina**

Prot. Gen. n. **156360** del **05.04.2013**

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

Esaminata la presente osservazione, si fa presente che la stessa corrisponde alla precedente osservazione n. 3, con la differenza che la presente osservazione non riporta la documentazione che è stata invece allegata a quella identificata al numero 3 e che in aggiunta riporta l'indicazione della residenza dell'osservante ed alcune preoccupazioni in merito alla realizzazione del tratto di viabilità a collegamento tra via Torino e Via Cà Marcello, argomentazione già in parte sollevata al punto secondo dell'osservazione stessa.

Per tali motivazioni si rimanda la presente controdeduzione integralmente al contenuto della controdeduzione all'osservazione n. 3.

LA SOTTOSCRITTA BASO ORIETTA RESIDENTE OSS. 5

- o Home
- o About

A

PRESENTA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI DEL

corsodelpopolo PIANO DI RECUPERO EX ACTV AL :

A fine WordPress.com site

SINDACO DEL COMUNE
- DI VENEZIA -DIREZIONE SVILUPPO DEL TERRITORIO
URBANISTICA DI MESTREOsservazioni piano di recupero ex Actv - *Orietta Baso*

COMUNE DI VENEZIA

Aprile 2013

PG/2013/ 0156366 del 05/04/2013 ore 09,21

MI MESTRE

Ass. Urbanistica Mestre - Unità di smaltimento

aprile 2, 2013 //



Osservazione al "Progetto ex deposito Actv di Corso del Popolo a Mestre"

1. Il progetto non prevede alcuno spazio verde all'interno dell'area, in una zona della città nella quale tali spazi sono assolutamente carenti. Prima della demolizione esistevano sui confini del deposito circa 100 alberi d'alto fusto, un numero non elevato in assoluto ma significativo rispetto alla carenza di verde in zona. Basterebbe diminuire lo spazio a parcheggio, trattandosi fra l'altro di un supermercato "di vicinato", e questo porterebbe a liberare dello spazio da destinare a verde. Inoltre si potrebbe evitare la realizzazione dell'inutile strada di collegamento fra via Torino e via Ca'Marcello: anche in questo caso si liberebbero moltissimi metri quadri utilizzabili a verde. All'obiezione secondo cui sono regole della bonifica ad impedire di creare spazi a verde, si può rispondere in due modi: da un lato che meglio poco che niente, e quindi se la bonifica consente solo un verde di rivestimento della platea cementizia, anch'esso è meglio del nulla previsto dal progetto; in secondo luogo, non è stato ancora reso pubblico il contenuto preciso del protocollo di poche settimane fa che ridefinisce confini e modalità della bonifica in alcune zone dell'est di Mestre. Se questa nuova modalità consentirà di modificare il progetto permettendo una maggiore piantumazione, anche di alberi, sarà tanto di guadagnato per tutti.
2. La strada di attraversamento fra via Torino e via Ca'Marcello è assolutamente inutile, non ha senso che le auto passino praticamente a ridosso delle case quando ci sono almeno quattro strade pubbliche (e due passaggi in terreni privati, ma aperti al pubblico, supermercato Dico e autolavaggio Minto) che consentono di fare lo stesso attraversamento. La via Linghindal è la strada di attraversamento più vicina, pochissimo trafficata. I molti metri quadrati della strada di attraversamento possono essere usati per il verde, lasciando magari un piccolo passaggio alle spalle del supermercato.
3. Il problema dell'invarianza idraulica è forse la più grande contraddizione del progetto: la situazione è già difficile nella zona anche prima che inizi l'intervento: le acque pluviali defluiscono con molta difficoltà sia da via Torino (dove pure c'è un collettore fognario di recente costruzione) che da via Ca'Marcello. Questo si vede ad ogni pioggia, quando la zona all'incrocio fra Corso del Popolo e via Torino si riempie d'acqua. E lo stesso accade in via Ca'Marcello. Spesso l'acqua entra anche nei piani terra e negli atri degli edifici. Anche senza contare i nuovi residenti e le attività previste dal progetto, la cementificazione dell'area aumenta l'apporto delle acque meteoriche. Sarebbe

NOI ABITIAMO NELLA CASA DEL GAS, LA STRADA
NON DEVE ASSOLUTAMENTE PASSARE SOTTO LE FINESTRE
MA LE AUTO DURANTE ENTRARE ED USCIRE DA VIA
TORINO, DATO CHE, DA QUESTA STRADA CI SI PUO'
IMMETTERE IN 4 STRADE PUBBLICHE.

ALTRIMENTI DOUREMMO SUBIRE 400 SCARICHI AUTO +
100 SCARICHI AUTO DELLA TORRE. IN QUESTO MODO
CORREREMO BARRICATI IN CASA, MA CON UN SUPERMERCATO,
100 POSTI AUTO, UNA TORRE DA 45 METRI.

- opportuno che nel progetto fossero previste delle pompe elettriche di sollevamento: e invece sono previste soltanto due caditoie, quindi un'azione per gravità in un'area che è estremamente bassa rispetto al livello della laguna.
4. La bonifica è regolata dalla normativa sui Siti di Interesse Nazionale. Ma non esiste una prescrizione dell'Amministrazione Comunale che imponga di rendere pubblici dati quali la natura dei materiali presenti, le modalità della loro rimozione, il modo in cui l'attività di bonifica salvaguarda le falde acquifere, ed anche – andando verso la stagione estiva- il modo di evitare la formazione di polvere a ridosso delle abitazioni.
 5. Si chiedono garanzie sulla stabilità delle costruzioni, ed in particolare della torre di 75 metri prevista dal progetto. Partiamo da informazioni diffuse attraverso i giornali, che evidenziano problemi di statica in aree più ad ovest, e quindi più lontane dal terreno incoerente del fondo lagunare: il palazzo di via Ca'Marcello adiacente alla costruzione della galleria tramviaria, gli edifici di Piazzale Leonardo da Vinci e di via Costa interessati alla costruzione di parcheggi sotterranei. Ci viene risposto che l'occasione per tali chiarimenti sarà la Dichiarazione di Inizio Attività: ma noi siamo preoccupati, e chiediamo di ricevere delle garanzie quanto prima.
 6. Possono essere salvaguardati i pochi alberi oggi presenti a fianco della scarpata del cavalcavia? Sono, certo, un numero esiguo, ma sono una presenza importante in un'area povera di verde.
 7. Poniamo un problema che non riguarda gli assetti urbanistici, ma quelli commerciali: è accettabile la presenza di altri supermercati in una zona dove ce ne sono già molti? In nessun modo l'Amministrazione può limitare questa realizzazione?
 8. Infine, della stessa osservazione al numero 7 riteniamo necessario considerare anche l'aspetto relativo alla viabilità. La zona è già molto trafficata, in tutte le ore del giorno. Per quale ragione dev'essere penalizzata ancora sotto questo aspetto? Dove è finita la richiesta dei cittadini e della Municipalità dell'obbligo di utilizzo del ponte di via Torino per il traffico pesante e per la maggior quantità possibile di traffico leggero?
 9. Vi sono poi delle questioni relative al parcheggio: da un lato la necessità, già indicata, di aree verdi adeguate nel parcheggio, anche ai fini dell'ombreggiatura; dall'altro la possibilità di realizzare nel parcheggio stesso una fontana, al fine di migliorarne l'aspetto. E ancora: come si gestirà il parcheggio? Noi chiediamo una forma di abbonamento a prezzo ridotto per i residenti, considerato che l'attuazione del progetto farà perdere una quantità significativa di posti oggi esistenti. Chiediamo che non ci sia in nessun posto, nemmeno davanti al supermercato, parcheggio libero, che favorirebbe l'uso come scambiatore da e per il centro storico. Al massimo si può pensare ad una soluzione ad orario o legata alla spesa. Il parcheggio grande e recintato deve avere la stessa disciplina, certezza della sorveglianza diurna e notturna, video- ed "umana", da parte del supermercato, divieto sia al parcheggio di mezzi pesanti che alla vicinanza alle case dei mezzi usati per il rifornimento del supermercato. Anche la raccolta dei rifiuti per il supermercato deve avvenire lontano dalle abitazioni. Deve essere previsto uno spazio per le biciclette dei residenti, al chiuso o sotto tettoia, sorvegliato dalla vigilanza del supermercato: questo per valorizzare l'aspetto del progetto attinente la mobilità sostenibile ed il valore ecologico dell'uso della bicicletta. Tutto questo deve essere precisato in un apposito regolamento che l'Amministrazione Comunale dovrà far sottoscrivere alla proprietà del supermercato e che dovrà valere per sempre.
 10. Se il livello del parcheggio è – come da planimetrie – di 0,48 metri sul piano di campagna nella parte più ad ovest, in che modo questa quota si rapporta con gli edifici esistenti? È più basso il sentiero ciclo-pedonale previsto a fianco del parcheggio, o

mantiene la stessa quota del parcheggio stesso? Nel primo caso vorremmo sapere quali procedure sono messe in atto per evitarvi il ristagno dell'acqua piovana; nel secondo caso vogliamo sapere in che modo le murature delle case esistenti sono protette rispetto al contatto con il sottosuolo del parcheggio.

1. Vanno messe in atto tutte le modalità tecniche per ridurre al minimo i rumori dei frigoriferi e dei condizionatori, sia del supermercato (in modo particolare) che degli altri edifici. Occorre, cioè, che non vi sia nessun disturbo della vita e del riposo delle persone provocato da questi apparecchi. Anche questo va sancito in un apposito regolamento fatto sottoscrivere dall'Amministrazione Comunale ai proprietari dell'area.
 2. In nessun modo la torre e gli altri edifici, che sorgeranno in un'area intensamente popolata delle città dovranno ospitare antenne trasmettenti, di radiofonia, telefonia cellulare o ponti radio, obbedendo quindi al principio della massima precauzione. In modo particolare la questione dell'antenna di Radio Mestre Centrale che oggi si trova sull'edificio di via della Pila non può assolutamente essere risolta trasferendo l'antenna stessa su un edificio compreso nel progetto.
1. L'area dovrà essere compresa, inclusa la rampa del cavalcavia che discende in Corso del Popolo, negli spazi pedonalizzati in tutte le occasioni quali "domeniche ecologiche" e simili. L'Amministrazione avrà cura di considerare quest'area come autentica "porta della città", sia verso la terraferma che verso il centro storico. Si dovrà rimettere mano agli studi, inclusi nel Piano Urbano del Traffico del 2001 miranti a trasformare Corso del Popolo in un boulevard ciclopedonale, migliorando tutto ciò che può accentuarne la vocazione culturale e commerciale (ad esempio spingendo per un utilizzo più continuativo del Cinema Corso come spazio teatrale). Le stesse problematiche quotidiane segnalate più volte dai residenti, dallo sfalcio dell'erba sulle scarpate del cavalcavia, alla disposizione delle isole ecologiche per la raccolta differenziata, alla pulizia delle zone limitrofe, alla cura del parcheggio di via Ca' Marcello, alla sistemazione delle aree dismesse di via Ca' Marcello, devono trovare soluzione pronta, considerando quanto i residenti della zona hanno già pagato per migliorare la qualità della vita della città intera. Facciamo notare che, anche se questo progetto dovesse essere messo in atto accettando tutte le nostre osservazioni, rimarremo comunque circondati su quattro lati da strade trafficate, ferrovia, stabilimenti industriali,

Motivazioni riferite all'osservazione 1:

Art. 9 della Costituzione: "La Repubblica tutela il paesaggio"; bene tutelato è 'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008) "a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
 b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
 c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici".

Ha quindi valore di bene protetto anche la possibilità per i cittadini che vedono il centro storico di Venezia (in particolare cittadini anziani, e/o con difficoltà di movimento) e che nel caso di realizzazione del progetto Berro nei termini indicati perderebbero questa possibilità.

Il programma di governo del sindaco Orsoni diceva, nel 2010: "Venezia è la città ideale per

diventare verde e sostenibile". "Città d'acqua e città di terra saranno un'unica grande metropoli a misura d'uomo".

Legambiente e "Il Sole 24 Ore" indicavano nel 2011 Venezia come città più verde d'Italia, ma in questa zona proprio il giudizio non appare meritato. Venezia è 39esima nella "Classifica 2012 delle città più vivibili d'Italia", sempre del "Sole 24 Ore", seconda del Veneto.

Motivazioni riferite all'osservazione 2

Fra via Torino e via Ca'Marcello non esiste un grande volume di traffico nelle 5 strade di collegamento. In effetti via Torino è interessata da un grande volume di traffico, mentre via Ca'Marcello è condizionata dai lavori del sottopasso tranviario che la "tappano" verso la stazione. Anche quando ci sarà il tram la strada sarà condizionata dal percorso tramviario.

In realtà la strada interna all'area del progetto è asservita al supermercato e alla comodità del parcheggio: ma non è pensabile che questi valori prevalgano sul diritto alla salute dei cittadini. La strada, secondo il progetto, passerà sotto le finestre della cosiddetta "Casa del gas" e dell'edificio Ater adiacente al supermercato Dico. Inoltre l'assommarsi di essa e del parcheggio determinerà un insieme inquinato ed invivibile.

Lasciare libero accesso all'area fino alla sbarra del parcheggio, e di conseguenza per chi si muove a piedi anche oltre, significa creare una "zona franca" ed incontrollata aperta alla criminalità ed a traffici di ogni genere. L'unico antidoto rispetto a questo è affidare ai gestori del supermercato un controllo mediante telecamere e guardie di sicurezza: una modalità costosa e destinata ad esaurirsi presto, una volta che i gestori del supermercato avranno raggiunto lo scopo di aprire il supermercato stesso.

Ancora, nelle primissime ore del mattino la strada ed il parcheggio serviranno alla consegna delle merci al supermercato. Chi abita sopra avrà autocarri ed autotreni sotto casa negli orari peggiori.

Motivazioni riferite all'osservazione 3

Esiste un problema idraulico in tutta l'area ad est del Corso del Popolo. Questo problema è stato aggravato dalla costruzione (1967) del nuovo cavalcavia: è sostanzialmente interrotto il percorso delle acque pluviali verso i collettori fognari della città. La Regione del Veneto ha tempo fa prospettato la soluzione di questo problema mediante la costruzione in via Ca'Marcello di una pompa di sollevamento, che però non è mai stata realizzata.

Le nuove costruzioni possono soltanto aggravare il problema, per la quantità di nuovi abitanti che comportano. Inoltre l'impermeabilizzazione dell'area causata dal sarcofago di cemento creerà un dilavamento verso i bordi (cioè verso le abitazioni esistenti) e impedirà il naturale assorbimento dell'acqua da parte del terreno.

Spetta al privato, e non al pubblico, affrontare problemi che riguardano una grande area privata: su questo vi è già stato un chiarimento fra progettisti ed Ufficio Urbanistica. Certo, non si potranno far pesare su eventuali terzi incolpevoli gli errori costruttivi di alcuni, perché questo configura una responsabilità civile e penale.

Motivazioni riferite all'osservazione 4

Già si potrebbero discutere quelle norme sulla bonifica che impongono la costruzione dei "sarcofagi" e quindi la non rimozione totale dei terreni inquinati. Ma qui, quale trasparenza, quali garanzie per i cittadini, quale certezza di un intervento che non metta al primo posto il risparmio? Occorre un percorso partecipativo, occorre che chi abita qui sia certo della qualità dell'intervento. E durante lo svolgimento dell'intervento, come si eviterà la polvere – inquinata – alzata dalle ruspe e dispersa dai cassoni dei camion? Andiamo verso l'estate. È già capitato, anni fa, con i lavori per il tram, quando grandi quantità di terra furono stipate in uno dei capannoni dell'ex deposito e poi portate fuori.

Nessuno finora ha diffuso i dati su cosa sia stato trovato. Gli anziani che abitano in zona parlano di terre di riporto della Montedison Azotati, provenienti dall'Algeria e dalle quali si estraevano i fosfati, usati poi come concimi chimici in agricoltura. Arpav e Comune si rimpallano la responsabilità di comunicare ai cittadini quale sia l'effettivo inquinamento dei terreni. Dovevano essere fatti – l'ha detto l'ing. Berro nell'incontro di fine agosto – quattro "hot spot", pozzetti per analizzare nel profondo. Sono stati fatti? Saranno fatti, e quanto? Cosa è stato trovato?

E quanto sarà alto il sarcofago sul piano di campagna? La misura è importante, perché può portare auto e camion ad un livello vicino al primo piano delle abitazioni. Cosa comporterà di impermeabilizzazione del terreno? Quale durata potrà avere?

Motivazioni riferite all'osservazione 5

A Venezia non ci sono edifici sopra i 5 piani. A Mestre anni fa fu "affettato" un palazzo di Corso del Popolo perché troppo alto. Notizie giornalistiche parlano di problemi nel condominio "Splendid" di via Ca' Marcello, vicino alla galleria tramviaria in costruzione, nei palazzi adiacenti ai parcheggi sotterranei in costruzione in via Costa e in piazzale Leonardo Da Vinci. Tutti luoghi più "interni" rispetto alla laguna. Hanno avuto problemi, a suo tempo, le costruzioni adiacenti all'hotel Laguna Palace di viale Ancona.

Ora si dice che la torre di 75 metri avrà dei profondi pilastri, con soluzioni studiate per evitare sia le vibrazioni che interferenze con la falda acquifera. Di tutto questo si parlerà, però, nella Dichiarazione di Inizio Lavori, con trenta giorni di tempo dopo di essa per presentare osservazioni.

Se verranno dei danni agli edifici, cosa succederà? Chi risponderà, civilmente e penalmente?

Motivazioni riferite all'osservazione 6

Sono stati tagliati molti alberi, praticamente tre lati su quattro del perimetro ed un boschetto. Era necessario, si è detto, per la bonifica bellica, che però è iniziata almeno sei mesi dopo. È vero che la città ha molti alberi, ma questi – situati nella zona più densamente costruita – sono singolarmente preziosi. Ne rimangono alcuni, in fregio alla rampa di Corso del Popolo, non più di una decina. C'è qualche ragione per non salvarli? A nostro parere sarebbe bene conservarli, anche perché se anche tutto il progetto fosse, per assurdo, riempito di verde, ci vorrebbero molti anni per rendere quel verde alto e folto.

Motivazioni riferite all'osservazione 7

Ci viene detto che nessuna legge limita le attività commerciali di superficie inferiore ad un certo numero di metri quadrati. Perché l'Associazione dei Comuni non chiede una competenza per l'ente locale in questo senso? In ogni città si vedono le occhiaie dei negozi chiusi, senza che ai consumatori venga alcun vantaggio.

Motivazioni riferite all'osservazione 8

La viabilità nella zona è già, a dir poco – difficile. Nuove costruzioni sono previste in via Ulloa, via Ca'Marcello, Piazza Barche. Avanza lo spostamento in via Torino dell'università di Venezia. In piazzale Madonna Pellegrina proseguono i lavori relativi al contratto di quartiere di Altobello. Sembra prendere vita il progetto di Grandi Stazioni relativo alla stazione ferroviaria. Alcuni di questi progetti sono gradevoli, altri non lo sono affatto: tutti però sono sicuri attrattori di traffico nella zona, che già è congestionata a tutte le ore. Aggiungiamo il supermercato, con i suoi più di 400 posti parcheggio, il parcheggio della torre e quello dell'edificio convenzionato. La soluzione sarebbe quella di creare una viabilità sul secondo tratto di via Ca'Marcello e sul ponte di via Torino, aprendo una bretella fra il supermercato e via Linghindal. Se questo non sarà possibile, darebbe già respiro alla zona l'obbligatorietà dell'uso del ponte di via Torino per tutto il traffico pesante e per il traffico leggero che viene da viale Ancona.

Categorie Uncategorized

Immagini storiche di Mestre

dicembre 9, 2012 //

0



nello sfondo l'attuale via poerio.

Riviera XX Settembre e Galleria Vittorio Emanuele (attuale Galleria Matteotti)



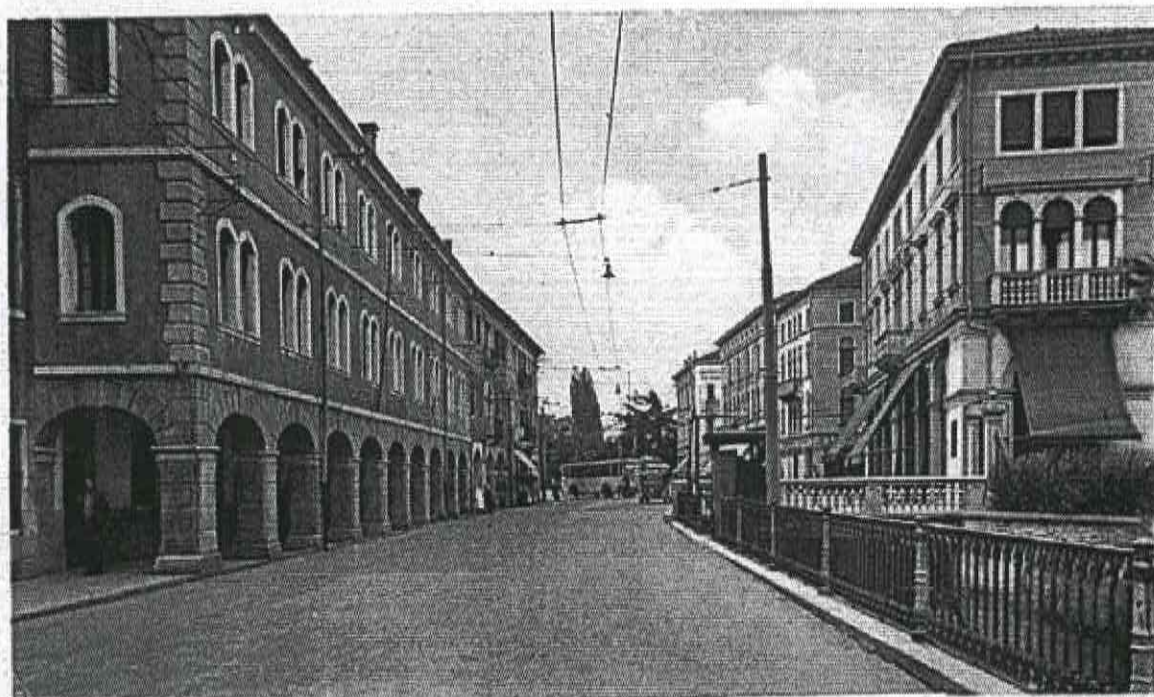
La Chiesa della Madonna della Misericordia (distrutta dai bombardamenti della seconda

guerra mondiale e sostituita dall'odierna Chiesa di Santa Maria di Lourdes) in Via Piave



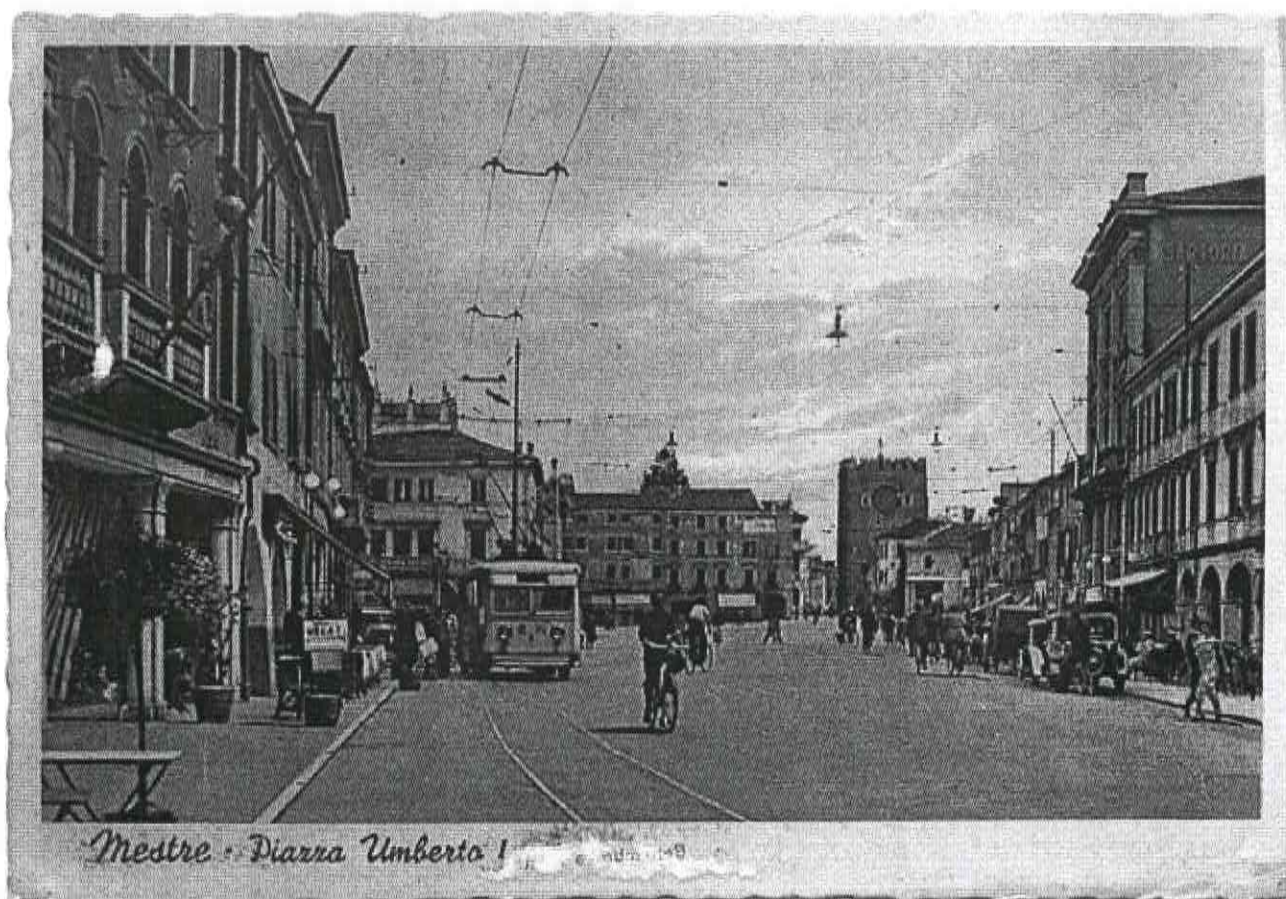
Mestre - Chiesa della Madonna di Lourdes

Il fiume sulla destra ora è interrato. c'erano progetti per riportarlo alla "luce". se non sbaglio si parlò anche di colorare l'asfalto di azzurro



Mestre - Via A. Poerio

l'attuale piazza ferretto, ora completamente pedonale senza tram.



Mestre - Piazza Umberto I



Mestre - Piazza Umberto I



MESTRE - Piazza Umberto I



Guardate piazza ferretto piena di traffico e di bus!



Ora è così:



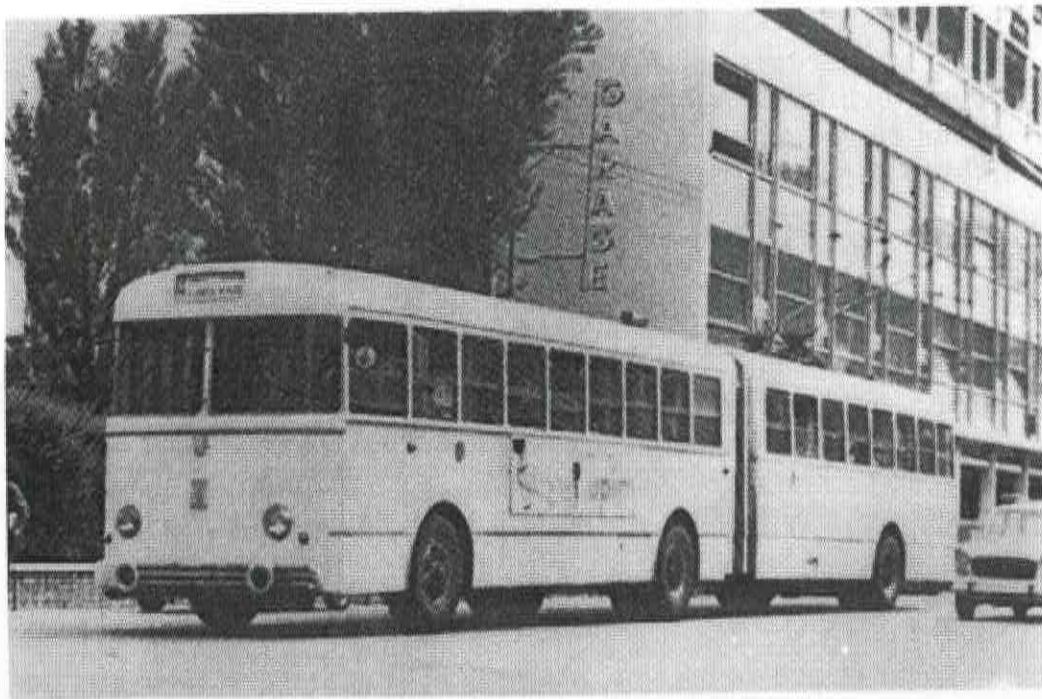
Questo potrebbe essere un bel banner:



una delle bellissime case di via piave che tutt'ora esistono anche se non capisco quale è questa. ora via piave però viene definito come il bronx di Mestre. Espressione eccessiva ma cmq frutto di un quartiere che negli ultimi anni è diventato "troppo" cosmopolita...



Queste foto non riesco a localizzarle:



In questa fotografia la filovia articolata viene utilizzata sulla linea 4 per Favaro.



Presso Mestre, al di là della zona per le industrie e della strada provinciale Mestre-Padova, che ne costituisce il limite verso occidente, sorge il quartiere urbano (specie di città giardino di cui qui diamo il nuovo ponte, i graziosi piazzali, il largo viale, i villini ridenti), disposto secondo le linee di un elaborato piano regolatore, destinato ad assicurare civile ed igienica sede ad una popolazione di lavoratori, di impiegati, di esercenti che supera i 30 mila abitanti.

Aiutatemi!

Categorie Uncategorized

Il prof. Cescon sull'ex deposito Actv

ottobre 6, 2012 //

0

**L'ESPERTO. Il professor Cescon spiega le ragioni della bocciatura del piano di recupero
«Manca un piano di bonifica, va tutelata la salute pubblica»**

Il Gazzettino di Venezia e Mestre, 23 Dicembre 2010, pagina 16

«Quel piano non dava garanzie per la salvaguardia della salute pubblica. Le bonifiche devono essere vere, ne va della nostra salute». Poche parole, ma chiarissime, quelle di Paolo Cescon, professore di chimica a Ca' Foscari, un lungo e prestigioso curriculum alle spalle, che ora siede anche in commissione di salvaguardia. E in questa veste, l'altro giorno, è stato tra coloro che hanno bocciato il piano di recupero dell'ex deposito Actv di via Torino. Come scritto l'altro giorno, il parere negativo è stato motivato con più ragioni: congestione, volumi eccessivi, ma soprattutto mancate bonifiche. E chi ha puntato il dito sul nodo-inquinanti, è stato proprio Cescon.

Quest'area, prima di diventare deposito dell'Actv, era stata usata come discarica industriale. Il rischio, insomma, è che non si trovino solo i resti degli idrocarburi, ricordo del deposito Actv, ma anche di altri veleni più pericolosi. Cescon ha citato, per tutti, diossine e furani. La "soluzione" del piano è stata quella di portare in superficie i parcheggi, per evitare di scavare (e bonificare a fondo). «Ma il piano di bonifica non è stato approvato dalla conferenza dei servizi – spiega Cescon – e c'è un documento del ministero dell'ambiente che fa una serie di critiche pesanti. Il Comune, a parole, assicura che si muoverà solo se ci saranno tutte le garanzie, ma non basta».

Per Cescon una questione che rientra in quella più generale delle bonifiche di Marghera e non solo: «Siamo di fronte a un grande problema nazionale. I costi sono elevatissimi e deve esserci un intervento superiore, dello Stato. Le bonifiche non possono essere pagate dagli imprenditori. Questo è un problema di salute pubblica e come tale va risolto». Anche precedenti approvazioni, come quella della "città della musica", a Marghera, per Cescon «sono un po' tirate. Perché si crea un punto di alta concentrazione di persone, in un ambiente dove gli agenti atmosferici, a cominciare dal vento, possono trasportare le sostanze tossiche che si trovano tutt'attorno. Situazioni come queste possono portare seri problemi di salute pubblica».

Categorie Uncategorized

da ambientebrescia.it

ottobre 6, 2012 //

0

Il 13 agosto del 2001 "La Repubblica" lancia in prima pagina un'inchiesta *scoop*, di Giovanni Maria Bellu e Carlo Bonini, *A Brescia c'è una Seveso bis*, denunciando lo stato di

grave inquinamento ambientale del territorio bresciano a sud dell'azienda sulla base delle anticipazioni (CaffaroRepubblica) della ricerca durata 4 anni sulla storia della Caffaro e che sarebbe uscita a settembre del 2001, edita da Jaca Book (Marino Ruzzenenti, *Un secolo di cloro e ... PCB. Storia delle industrie Caffaro di Brescia*, Jaca Book, Milano 2001, pp. 595. [SecoloPCB.pdf](#)). Brescia viene scossa come da un lungo sonno: la rimozione secolare non è più possibile, anche se non mancano le reazioni scomposte di chi invoca la necessità di "disinnescare la bomba d'agosto", lamentando "allarmismi infondati". Le istituzioni, comunque, sono costrette a mettersi in moto: l'Asl costituisce una Commissione scientifica per indagare, l'Arpa si attiva per monitorare il territorio, il Comune riunisce un'equipe di esperti.

La popolazione inquinata si costituisce in Comitato popolare contro l'inquinamento *zona Caffaro*, assistito da un Comitato tecnico scientifico indipendente, che si riunisce a Brescia il 18 dicembre 2001. D'altro canto il Comitato popolare, dopo aver organizzato diverse assemblee della popolazione interessata, molto partecipate, diffonde il 18 aprile 2002 un opuscolo informativo per i cittadini.

I primi risultati delle indagini dell'Arpa sui terreni e delle analisi dell'Asl sugli alimenti e sul sangue umano non solo confermano la gravità dell'inquinamento, ma evidenziano come questo sia superiore a quanto paventato dallo stesso Comitato popolare (Caffaro2002).

Le indagini, man mano che proseguono, rilevano che, ancor più importante dell'inquinamento da PCB, risulta la contaminazione da diossine (Caffaro2003) e che questa interessa un'area sempre più vasta che sostanzialmente coincide con il cosiddetto cono o pera Caffaro ([ConoCaffaro.pdf](#)): cioè quella porzione di città a forma triangolare, con al vertice a nord la Caffaro e la base oltre i confini meridionali del Comune, cono che storicamente ha subito le emissioni inquinanti della Caffaro, di 6,5 km di altezza per oltre 2 km di base, pari a un'area di circa 7 chilometri quadrati. Per tentare di aggirare la bonifica il Comune commissiona un'analisi di rischio che eleverebbe di 290 volte i livelli accettabili di PCB nei terreni (Caffaro2005).

Vanno segnalati anche alcuni studi e convegni realizzati sul "caso Caffaro".

Nel 2003 viene discussa una tesi di laurea all'università di Tampere in Finlandia su come il contesto ambientale ha vissuto il problema.

Il 2 e 3 aprile 2004 il Comune di Brescia promuove un convegno internazionale nel quale il Comitato popolare presenta un proprio intervento critico ([CaffaroIntervento.pdf](#)).

Infine il 9 giugno 2007, su iniziativa di Medicina Democratica, si realizza un convegno a Brescia in cui tra l'altro si fa il punto sulla situazione alla luce dei nuovi dati dell'Arpa sull'estensione dell'inquinamento in particolare dei terreni agricoli e della falda, e delle notizie trapelate relative alla contaminazione da diossine del sangue dei bresciani; in quell'occasione si affronta anche il problema delle responsabilità (Caffaro2007).

Purtroppo, anche in questa vicenda, accanto ad un lavoro lodevole svolto sia dall'Arpa (soprattutto nei primi anni), che dall'Istituto superiore di sanità ed in parte dall'Asl, non sono mancate parole in libertà, tese maldestramente a rassicurare la popolazione che non vi era nessun problema (Caffaroparolefamose).

Particolarmente contraddittorio il comportamento del Comune di Brescia, troppo condizionato dal conflitto di interessi con la proprietà della Caffaro, la galassia Hopa, più nota come "i furbetti der quartierino" (CaffaroComune)

La vicenda, è ovviamente, tutt'altro che conclusa, essendo del tutto aperto il problema complesso e costosissimo della bonifica.

Tuttavia si può dire che, in questo caso, l'ambientalismo indipendente ha ottenuto risultati di assoluto rilievo, innanzitutto nel far emergere un disastroso inquinamento ambientale per decenni occultato ed in secondo luogo, ma primo per importanza, nel tutelare le popolazioni inquinate, interrompendo una grave esposizione al rischio per la loro salute.

Nella seconda metà del 2008, sono stati pubblicati nuovi documenti sia da parte dell'Asl di Brescia, sia su riviste internazionali: le principali novità sono riferibili all'analisi di rischio effettuata sul "sito Brescia Caffaro" dall'Istituto superiore di sanità ed ai dati sulle diossine nel sangue e nel latte materno (Caffaro2008).

Il 2009 si apre con una notizia clamorosa: la Snia decide la messa in liquidazione della Caffaro e Brescia si ritrova con una "bomba ecologica" in mezzo alla città da gestire e prosegue con la pubblicazione dei risultati della seconda campagna di monitoraggio dei microinquinanti nell'aria ambiente effettuata dall'Iss, nonché delle Determinazioni della Conferenza dei servizi decisoria del Ministero dell'Ambiente, che ripropone la centralità del problema della falda. L'anno si chiude con la sigla dell'accordo di programma finalizzato ad avviare la bonifica e con la constatazione, però, che i fondi sono del tutto insufficienti (Caffaro2009).

Nel 2010 si compie un ulteriore passo verso lo smantellamento della Caffaro di Brescia, con la messa in vendita di quel poco che resta di attività, mentre da Roma giunge l'ennesimo annuncio sull'avvio della bonifica. Ma con quali soldi? Disposta l'archiviazione del procedimento penale. In agosto torna alla ribalta l'inquinamento della falda: sempre più grave e preoccupante (Caffaro2010).

Il 2011 è l'anno del decennale dallo scoppio del "caso" e anche l'anno in cui la Caffaro viene liquidata, per cui sembra necessario trarre un primo bilancio di quanto si è fatto e dei problemi aperti. Per la prima volta, su una rivista internazionale, si riconoscono i danni provocati alla salute dai PCB(Caffaro2011).

Nel 2012, dopo oltre 10 anni dalla "scoperta" della gravissima contaminazione da PCB e diossine, lo scandalo della mancata bonifica diventa sempre più insostenibile: i cittadini si ribellano, mentre viene presentato un ricorso alla Commissione dell'Unione Europea per infrazione al diritto comunitario. Confronti con altri siti inquinati da diossine (Campania, Mantova e Taranto) evidenziano l'eccezionalità del "caso Caffaro", su cui, nonostante i tentativi di rimozione, tornano ad accendersi i riflettori (Caffaro2012).

Categorie Uncategorized

documentazione giornalistica sull'ex deposito

deposito Actv

settembre 3, 2012 //

0

PROGETTO EX ACTV – INFORMAZIONI

Progetto di ristrutturazione firmato da Svet nel 2002

<http://www.iuav.it/Ateneo1/docenti/architetto/docenti-a-/Antonella-1/materiali-/corso-di-e/materiale-/tav-S1.pdf>

Questa invece è la proposta di acquisto formulata da PMV nel 2011

<http://www.tramdimestre.it/config/pages/3/A/p/Proposta%20irrevocabile%20di%20acquisto.pdf>

accordo di programma sulle bonifiche

<http://www.comune.venezia.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/54569>

comunicato stampa del comune, 3 maggio 2012

Presentato il nuovo progetto sull'area dell'ex deposito Actv

Una torre alta 75 metri: sarà forse essa il nuovo simbolo della Mestre del ventunesimo secolo. Sarà realizzata nell'ex deposito Actv, in Corso del Popolo, nell'ambito del nuovo progetto presentato oggi con una conferenza stampa, tenutasi alla Carbonifera a cui hanno preso parte, con l'assessore comunale all'Urbanistica, Ezio Micelli, i rappresentanti della Aspiag, il gruppo che ha acquistato l'area, della C.e.r.v.e.t., che seguirà lo sviluppo costruttivo, e degli studi Albanese e Berro, che hanno firmato il progetto della torre.

“L'intervento sull'ex deposito Actv – ha sottolineato Micelli – è da tempo atteso, sia per ragioni di natura sociale, visto lo stato di abbandono e di degrado dell'area, ampia circa 30.000 metri quadrati, che ambientali, essendo necessaria su di essa una bonifica, non solo da materiali inquinanti, ma anche da possibili residuati bellici. Questo nuovo progetto presentato coniuga la sobrietà e concretezza alla qualità delle opere previste, che

dovrebbero essere pronte già entro la fine del 2013.”

Rispetto al progetto originario, che prevedeva la realizzazione di ben 7 costruzioni, la volumetria viene infatti ridimensionata di oltre la metà: sparisce, tra gli altri l'autosilo alto 20 metri, che era stato contestato sia dai residenti che dalla Municipalità. Saranno realizzati, oltre a un parcheggio a raso, solo una struttura commerciale di circa 9.000 metri quadrati (in cui troverà sicuramente posto un supermercato di medie dimensioni); un edificio a destinazione residenza convenzionata a otto piani; e, appunto, la torre, che sarà disposta su 20 livelli e avrà varie destinazioni. Se al primo piano troveranno posto il parcheggio attrezzato ed il bar, al secondo ci sarà un gym center, mentre i nove piani superiori saranno occupati dagli uffici. Dal dodicesimo al sedicesimo piano ci saranno appartamenti residenziali, mentre nell'area più alta sarà realizzato un ristorante panoramico. Il costo complessivo previsto dell'intervento è di circa 45 milioni di euro.

Un'altra possibile novità riguarderà la viabilità: la proposta è quella di realizzare una rotonda al posto dell'attuale incrocio semaforico ai piedi del cavalcavia.

Mestre, 2 maggio 2012

articolo di venezia Today del 3 maggio 2012

Ex deposito Actv di Mestre: al suo posto una torre

“

VeneziaToday » zone » Mestre » Centro

Mestre: l'ex deposito Actv sparirà, al suo posto sorgerà una torre di 75 metri

Il progetto presentato stamattina dall'assessore all'Urbanistica Ezio Micelli: “Questo intervento era atteso da tempo”. Nell'edificio ristorante, supermercato, abitazioni e uffici. Costo 45 milioni

di La redazione 02/05/2012

1

Il progetto presentato alla stampa

o

Una **torre alta 75 metri**: questo, secondo Ca' Farsetti, sarà forse il nuovo simbolo della Mestre del ventunesimo secolo. **La costruzione sarà realizzata nell'ex deposito Actv, in corso del Popolo**, nell'ambito del nuovo progetto presentato oggi con una conferenza stampa, tenutasi alla Carbonifera a cui hanno preso parte, con l'assessore comunale all'Urbanistica, Ezio Micelli, i rappresentanti della Aspiag, il gruppo che ha acquistato l'area, della C.e.r.v.e.t., che seguirà lo sviluppo costruttivo, e degli studi Albanese e Berro,

che hanno firmato il progetto della torre.

“L'intervento sull'ex deposito Actv – ha sottolineato Micelli – è da tempo atteso, sia per ragioni di natura sociale, visto lo stato di abbandono e di degrado dell'area, ampia circa 30mila metri quadrati, che ambientali, essendo necessaria su di essa una bonifica, non solo da materiali inquinanti, ma anche da possibili residuati bellici. Questo nuovo progetto presentato coniuga la sobrietà e concretezza alla qualità delle opere previste, che dovrebbero essere pronte già entro la fine del 2013”.

Rispetto al progetto originario, che prevedeva la realizzazione di ben sette costruzioni, **la volumetria viene infatti ridimensionata di oltre la metà:** sparisce, tra gli altri l'autosilo alto 20 metri, che era stato contestato sia dai residenti che dalla municipalità. Saranno realizzati, oltre a un parcheggio a raso, solo una struttura commerciale di circa 9mila metri quadrati (in cui troverà sicuramente posto un supermercato di medie dimensioni); un edificio a destinazione residenza convenzionata a otto piani; e, appunto, la torre, che sarà disposta su 20 livelli e avrà varie destinazioni.

Se al primo piano troveranno posto il parcheggio attrezzato e il bar, al secondo ci sarà un gym center, mentre i nove piani superiori saranno occupati dagli uffici. Dal dodicesimo al sedicesimo piano ci saranno appartamenti residenziali, mentre nell'area più alta sarà realizzato un ristorante panoramico. Il costo complessivo previsto dell'intervento è di circa 45 milioni di euro.

Annuncio promozionale

Un'altra possibile novità riguarderà la viabilità: la proposta è quella di **realizzare una rotonda al posto dell'attuale incrocio semaforico ai piedi del cavalcavia.**

Veneto 7 giorni, 2 maggio 2012

Una torre di 75 metri sull'area dell'ex deposito Actv di Mestre

VENEZIA – Una torre alta 75 metri: è **il nuovo progetto per l'area dell'ex deposito Actv di via Torino,** svelato oggi dall'assessore comunale all'Urbanistica, Ezio Micelli, assieme ai rappresentanti della Aspiag, il gruppo che ha acquistato l'area, della Cervet, che seguirà lo sviluppo costruttivo, e degli studi Albanese e Berro, che hanno firmato il progetto della torre.

Il costo complessivo dell'opera dovrebbe essere di **45 milioni di euro, con la realizzazione prevista per la fine del 2013.** L'edificio, negli auspici del Comune, dovrebbe diventare una sorta di simbolo della Mestre del XXI secolo. Rispetto al progetto originario, che prevedeva sette edifici, **la volumetria si riduce di oltre la metà. Oltre alla torre, sorgeranno solo una struttura commerciale di 9mila metri quadrati e un edificio residenziale di otto piani.** La torre sarà invece alta 20 piani: fino al 12esimo piano troveranno spazio un gym center e degli uffici, mentre i quattro piani successivi saranno occupati da appartamenti. **Nella parte superiore invece verrà realizzato un ristorante panoramico.**

“Questo nuovo progetto presentato coniuga la sobrietà e concretezza alla qualità delle opere previste – ha sottolineato l'assessore Micelli – **L'intervento sull'ex deposito Actv – ha**

- o +
- o -

E' arrivato venerdì il decreto firmato dal ministro dell'Ambiente Corrado Clini che dà il via libera alla bonifica ambientale per l'area dell'ex deposito Actv di via Torino, dove in questi giorni si sta procedendo alla demolizione dei vecchi edifici da parte dell'Aspiag, il gruppo della Despar che ha acquistato l'area da Pmv e che ha affidato alla Cervet lo sviluppo costruttivo su progetto degli studi Albanese e Berro. Nell'area, di circa 30 mila metri quadri, saranno realizzati tre edifici: il primo commerciale (9 mila metri quadri) per il nuovo supermercato, il secondo contiene edilizia convenzionata e si sviluppa su 8 piani per trenta appartamenti e il terzo è una torre di 75 metri pronta ad ospitare uffici.

Il decreto del ministero per la bonifica dell'area arriva al termine di un lungo carteggio tra Pmv, la precedente proprietaria dell'area, e il ministero che ha chiesto che la bonifica del terreno avvenga con la realizzazione di un sarcofago e in minima parte con l'asportazione del terreno.

«Ora che è arrivato il via libera del ministero possiamo procedere», dice l'ingegnere Andrea Berro «da inizio agosto con la bonifica bellica, e a seguire con quella ambientale». Le scadenze restano quelle annunciate in primavera alla presentazione del progetto: «La parte commerciale sarà pronta per la fine del 2013, la torre residenziale per la primavera del 2014». Il progetto di via Torino è uno dei pochi grandi progetti ad essere partito a Mestre. Per l'assessore all'Urbanistica Ezio Micelli «è un esempio da seguire». Ieri il dibattito sui cantieri mestrini si era acceso con l'elenco stilato dal Movimento consumatori sui grandi in forte ritardo o del tutto fermi. Un caso su tutti: il progetto dell'ex Umberto I.

«Via Torino dimostra che Mestre non è un posto condannato da Dio» sostiene Micelli «è un segnale che una via d'uscita alla crisi c'è, a patto che si tagli il superfluo».

Lo stesso progetto di via Torino è stato fortemente rivisto e ridimensionato nelle volumetrie, senza contare che non sarà realizzato il parcheggio su più livelli previsto in un primo momento. Costruendo meno, e riducendo i costi di costruzione, la società ha ritrovato – in un progetto disegnato con la regia del Comune – le condizioni di fattibilità economica. È la stessa direzione che dovrebbe prendere il progetto sull'area dell'ex Umberto I, dove al momento sono ancora previste tre torri altre cento metri per un totale di 450 appartamenti.

Un progetto che per molti ormai non è in grado di stare sul mercato. La Dng, società proprietaria dell'area, dovrà spiegare che ha intenzione di fare dopo la bocciatura del Comune dell'ultima fidejussione presentata a garanzia del progetto. «Il Comune non si faccia ancora prendere in giro», dicono i residenti nei pressi del buco nero «quest'area è ormai nel degrado più totale e le strutture abbandonate sono regolarmente abitate da sbandati. Siamo scoraggiati, perché non sappiamo più che fare».

Dalla Nuova del 23 giugno 2012

o

IN VIA TORINO

Ex deposito, demoliti i capannoni

Entrano nel vivo i lavori per liberare l'area che ospiterà la Despar

-
- o +
- o -

Entra nel vivo la demolizione dell'ex deposito Actv di via Torino. Dopo le ruspe per il via alle bonifiche, compresa quella bellica, ora è iniziata la demolizione dei vecchi capannoni che ospitavano i bus Actv e che sono da dieci anni inutilizzati. E percorrendo il cavalcavia di Mestre, in direzione di Corso del Popolo e via Torino, i lavori balzano subito all'occhio.

La Aspiag, il gruppo della Despar che ha acquistato l'area da Pmv e che ha affidato alla Cervet lo sviluppo costruttivo su progetto degli studi Albanese e Berro, dovrà realizzare tre edifici: il primo commerciale (9 mila metri quadri) per il nuovo supermercato, il secondo contiene edilizia convenzionata e si sviluppa su 8 piani per trenta unità abitative che verranno date in locazione, il terzo è la torre di 75 metri. Nei 30 mila metri quadrati gli operai sono al lavoro sotto lo sguardo vigile dei cittadini che temono disagi a causa delle polveri e hanno già chiesto a Comune e Municipalità di prevedere che i lavori si svolgano con l'ausilio di getti d'acqua per ridurre la dispersione delle polveri che finirebbero con il ricadere sui palazzi circostanti. Per ora non si sono registrate lamentele a causa dei lavori di demolizioni. I residenti hanno anche chiesto la tutela degli alberi presenti nell'area e che i camion che andranno avanti e indietro dal cantiere escano su via Ca' Marcello. (m.ch.)

Gazzettino del 3 maggio 2012

EX DEPOSITO ACTV Presentato il nuovo progetto per l'area di via Torino

Il Despar sale sulla torre

Maurizio Dianese

MESTRE

Una torre alta 75 metri Che

ricorda per certi versi la torre

Velasca di Milano con una

parte alta che capovolge sotto

sopra le proporzioni e fa pensa

re ad una struttura schizofre

nica dunque molto in tono
con Mestre La torre sarà alta
il doppio del condominio che
si trova sul cavalcavia avrà
un supermercato alla base e
sul tetto un ristorante panora
mico dal quale si vedrà Vene
zia In mezzo uffici una pale
stra e qualche appartamento
E questo il progetto per l'area
dell'ex deposito Actv di via
Torino e l'unica domanda è
questa si farà mai

Ma siccome stavolta ci sono
di mezzo i tedeschi della De
spar che hanno già speso 9
milioni di euro per l'acquisto
dell'area di via Torino e sicco
me la Despar ha intenzione di
spenderne altri 36 bisogna
vedere se ha le idee chiare sul
da farsi e se ha i mezzi per
realizzare il progetto La multi
nazionale Aspiag Despar
che nel 2011 ha dichiarato un
fatturato di 1 miliardo e 800
milioni di euro realizzato con

571 supermercati prevede
l'apertura di 28 nuovi punti
vendita entro il 2012 Questo
di via Torino sarà pronto in 18
mesi ha detto Francesco
Moncalvo direttore marke
ting di Despar Vuol dire per i
primi mesi del 2014 Del resto
se non si si mette di mezzo la
burocrazia c'è da demolire i
fabbricati fare la bonifica bel
lica e iniziare a costruire 18
mesi sono sufficienti La boni
fica ambientale è esclusa visto
che non si scava sottoterra
come vedremo Idee chiare
dunque da parte di Despar
che ha incaricato gli studi
Berro e Albanese della proget
tazione e la Cervet di Fracasso
della costruzione E Moncalvo
ha dimostrato di avere le idee
ancora più chiare quando ha
accolto la richiesta dell'asses
sore all'Urbanistica Ezio Mi
celli di ridurre la cubatura
Micelli a Mestre ormai vuole

solo progetti pensati per essere realizzati progetti sicuri e non fantasie che non tengono conto di un mercato immobiliare in crisi E stanco di vedere carte che parlano di mega complessi residenziali in un momento in cui gli appartamenti non li vuole nessuno nemmeno se li regali Ecco perchè quando si sono presentati i professionisti dello Studio Berro e dello studio Albanese Micelli ha chiesto che cosa avevano in testa e quando si è sentito dire che non volevano fare residenza e che dei 7 edifici previsti 4 non sarebbero stati realizzati l'assessore all'Urbanistica ha deciso che si poteva mettersi a discutere il dettaglio E così le cubature sono scese di un bel po' Prima erano previsti 4 metri cubi per metro quadrato adesso si è scesi come volumetria del 50 per cento Per capirci sono

spariti dal progetto sull'ex deposito Actv la bellezza di 15 mila metri quadrati. Praticamente l'intera superficie dedicata a residenza è stata azzerata. E non viene realizzato nemmeno l'autosilo alto 20 metri visto che per la superficie di vendita previste 2.500 metri quadrati su due piani non serve avere centinaia e centinaia di posti auto. Despar in realtà vuole aprire un supermercato di medie dimensioni 2.500 metri quadrati mentre non ha ancora deciso come impiegare gli altri 2.500 metri quadrati comunque destinati a superficie commerciale.

la Nuova del 27 luglio 2012

il cantiere di via torino

Una vela nera anti-polveri all'ex deposito dell'Actv

Anche in via Torino, dopo le demolizioni, quasi ultimate, emergono difficoltà nella convivenza tra i residenti della zona e gli interventi in corso nel grande cantiere dell'ex deposito Actv, dove è...

Anche in via Torino, dopo le demolizioni, quasi ultimate, emergono difficoltà nella

convivenza tra i residenti della zona e gli interventi in corso nel grande cantiere dell'ex deposito Actv, dove è prevista una torre alta 75 metri e pure l'arrivo di un supermercato del gruppo Despar.

Finestre chiuse per i palazzi che si affacciano sul cantiere per evitare che la polvere delle demolizioni entri in casa e l'impresa cerca di correre ai ripari.

Mercoledì scorso, proprio per ridurre l'impatto delle polveri, che si levano dal cantiere, è stata posizionata una sorta di tenda nera, un telone, sorretto da una gru, che si nota all'angolo tra Corso del Popolo e via Torino a fianco dell'ingresso al cantiere dell'ex Actv. Ma i piani alti non sono comunque protetti, fanno notare vari residenti che non hanno fatto passare inosservata la novità della "vela" nera anti-polveri. I residenti fin dai primi di luglio seguono con attenzione l'andamento dei lavori nel cantiere e dopo aver assistito al taglio degli alberi, ora temono una difficile convivenza con le polveri del cantiere e il via vai dei camion. Una vicenda che ricorda quella delle demolizioni all'ex ospedale Umberto I in via Circonvallazione.

Un gruppo di residenti è tornato ieri in consiglio di municipalità in via Palazzo per segnalare il problema ed è in corso una raccolta di firme tra gli abitanti dei palazzi della zona.

I vincoli posti dal Comune di Venezia, attraverso gli uffici dell'assessore Bettin e pure per interessamento di Massimo Venturini, presidente della Municipalità, impongono l'annaffiamento delle macerie durante il loro spostamento e il corretto trasporto fuori dall'area con i camion. Ma i residenti segnalano nella petizione. «L'annaffiamento non avviene sempre, o è fatto in misura inadeguata. I mezzi di cantiere iniziano ad operare alle sette del mattino, anche il sabato. La struttura fissa del cantiere, con toilette e spogliatoio, è stata collocata sotto le finestre delle abitazioni. Anche nelle ore di chiusura del cantiere la polvere si solleva ed invade tutti gli spazi». Da qui le lamentele.

Da sito minambiente.it 16 aprile 2012

Clini firma l'accordo per il risanamento di Porto Marghera

Il ministro dell'Ambiente Corrado Clini ha firmato oggi, lunedì 16 aprile, a Venezia l'"Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito di interesse nazionale di Venezia-Porto Marghera e aree limitrofe". Il testo è stato sottoscritto anche dal sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni, il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, e il magistrato alle acque di Venezia, Ciriaco D'Alessio, in rappresentanza del ministero delle Infrastrutture.

(Fotografie di Daniele Resini per gentile concessione dell'Ente della Zona Industriale di Porto Marghera)

Ecco il testo del comunicato congiunto ministero, regione del veneto e comune di venezia:

"Stamani abbiamo posto una pietra miliare: fino ad oggi si parlava di sfida di Porto Marghera e del suo recupero, ora parliamo di quello che sarà il suo futuro certo". Lo ha detto il governatore del Veneto presentando stamani a Palazzo balbi il significato e i contenuti dell'Accordo di programma

firmato da Ministro dell'Ambiente, Magistrato alle Acque, Regione del Veneto, Comune e Provincia di Venezia, Autorità Portuale veneziana per la bonifica e il riutilizzo di Marghera.

“E' un accordo importantissimo – ha aggiunto – che giunge dopo tanto lavoro del quale ringrazio per primo l'assessore alla legge speciale per Venezia e, a cascata, i tecnici e collaboratori. Esso ci permette di semplificare in maniera estrema la fase procedurale dell'autorizzazione delle bonifiche. Questo significa, in un momento in cui si parla di rilancio dell'economia, agevolare tre miliardi di finanziamenti pubblici e 2,7 miliardi di finanziamenti privati per insediamenti in quest'area. Con questa firma non serviranno 3 – 4 anni per avere l'autorizzazione per un adeguamento o per una attività nuova, ma 4 – 6 mesi; significa bonificare per davvero Porto Marghera e credere in questa sfida. Poi ci sarà la 'fase 2' e sarà importante la chiusura partita con ENI per i primi 108 ettari. Ma Porto Marghera – ha detto ancora il presidente della Regione – non sarà più un punto di debolezza del Veneto, bensì ne diventerà un punto di forza”.

“In questo scenario – ha sottolineato il governatore – non possiamo dimenticare che abbiamo nel territorio regionale 142 mila disoccupati, che un ragazzo su 4 sotto i 30 non ha lavoro e 2 su 4 sono precari. La vera sfida è quella di dare una risposta alla nostra gente: il lavoro è la partita fondamentale. Noi siamo convinti che la riconversione di Porto Marghera debba essere graduale, non violenta e responsabile; pensiamo che ad una riconversione che mantenga l'occupazione, con attività compatibili con un territorio delicato come quello della laguna. Pensiamo che la portualità e la logistica sia due dei grandi fari dei nostri territori”.

Partirà così da Marghera la riqualificazione delle aree industriali italiane. Una reindustrializzazione ambientalmente sostenibile che aprirà nuove prospettive per lo sviluppo delle aziende verdi nel nostro Paese.

In particolare l'intesa, articolata su 12 articoli, si basa sulla volontà di semplificare e sburocratizzare le procedure di risanamento e favorire il recupero dell'area con il reinserimento di industrie. L'esempio della Regione Veneto, per Clini, dice

Dal Gazzettino del 23 dicembre 2010

Ex Actv, rischio diossine

Dic 23

L'ESPERTO. Il professor Cescon spiega le ragioni della bocciatura del piano di recupero «Manca un piano di bonifica, va tutelata la salute pubblica»

Il Gazzettino di Venezia e Mestre, 23 Dicembre 2010, pagina 16

«Quel piano non dava garanzie per la salvaguardia della salute pubblica. Le bonifiche devono essere vere, ne va della nostra salute». Poche parole, ma chiarissime, quelle di Paolo Cescon, professore di chimica a Ca' Foscari, un lungo e prestigioso curriculum alle spalle, che ora siede anche in commissione di salvaguardia. E in questa veste, l'altro giorno, è stato tra coloro che hanno bocciato il piano di recupero dell'ex deposito Actv di via Torino. Come scritto l'altro giorno, il parere negativo è stato motivato con più ragioni: congestione, volumi eccessivi, ma soprattutto mancate bonifiche. E chi ha puntato il dito sul nodo-inquinanti, è stato proprio Cescon.

Quest'area, prima di diventare deposito dell'Actv, era stata usata come discarica

industriale. Il rischio, insomma, è che non si trovino solo i resti degli idrocarburi, ricordo del deposito Actv, ma anche di altri veleni più pericolosi. Cescon ha citato, per tutti, diossine e furani. La "soluzione" del piano è stata quella di portare in superficie i parcheggi, per evitare di scavare (e bonificare a fondo). «Ma il piano di bonifica non è stato approvato dalla conferenza dei servizi – spiega Cescon – e c'è un documento del ministero dell'ambiente che fa una serie di critiche pesanti. Il Comune, a parole, assicura che si muoverà solo se ci saranno tutte le garanzie, ma non basta».

Per Cescon una questione che rientra in quella più generale delle bonifiche di Marghera e non solo: «Siamo di fronte a un grande problema nazionale. I costi sono elevatissimi e deve esserci un intervento superiore, dello Stato. Le bonifiche non possono essere pagate dagli imprenditori. Questo è un problema di salute pubblica e come tale va risolto». Anche precedenti approvazioni, come quella della "città della musica", a Marghera, per Cescon «sono un po' tirate. Perché si crea un punto di alta concentrazione di persone, in un ambiente dove gli agenti atmosferici, a cominciare dal vento, possono trasportare le sostanze tossiche che si trovano tutt'attorno. Situazioni come queste possono portare seri problemi di salute pubblica».

Petizione dei cittadini, luglio 2012, seguita da 100 firme

Al Sindaco del Comune di Venezia

Al Presidente della Municipalità Mestre Carpenedo

All'Assessore all'Edilizia Privata del Comune di Venezia

All'Assessore all'Ambiente del Comune di Venezia

Alla Presidente della Provincia di Venezia

All'Assessore all'Ambiente della Provincia di Venezia

Come cittadini residenti nella zona di Corso del Popolo, via Torino e via Ca'Marcello, a Mestre, intendiamo esprimere le nostre preoccupazioni per le attività in corso nell'area dell'ex deposito Actv, attività volte a concretizzare il "Progetto di Recupero Urbano" dell'area.

1. Sono in atto dai primi del mese di luglio i lavori di demolizione dei capannoni e delle altre costruzioni presenti nell'area. L'Amministrazione Comunale di Venezia ha posto dei vincoli riguardanti l'annaffiamento delle macerie durante il loro spostamento e il corretto trasporto delle macerie stesse fuori dell'area. Tali vincoli sono soltanto in parte rispettati, l'annaffiamento non avviene sempre, o è fatto in misura inadeguata. I mezzi di cantiere iniziano ad operare alle sette del mattino, anche nella giornata di sabato. La struttura fissa del cantiere, con toilette e spogliatoio, è stata collocata sotto le finestre delle abitazioni. Anche nelle ore di chiusura del cantiere la polvere si solleva ed invade tutti gli spazi intorno. Occorre tenere chiuse le finestre delle abitazioni ad ogni ora.

2. Sono stati tagliati con grande anticipo 30 alberi che costituivano il perimetro dell'area. Ci è stato detto che quegli alberi andavano tagliati perché ciò è imposto dalla bonifica bellica.
3. Abbiamo bisogno di sapere cosa si trova nel sottosuolo di un'area che è stata per decenni luogo di scarico di residui delle industrie di Porto Marghera, prima di diventare deposito di filovie ed autobus (e quindi senz'altro inquinata da gasolio, oli minerali, solventi ed altro). Non per niente essa si trova nella conterminazione dei "Siti di Interesse Nazionale" in relazione alla bonifica. Vogliamo garanzie sull'eliminazione delle terre fatta in maniera continuativa e protetta, senza che rimangano mucchi di materiale esposto al vento ed alle intemperie. La salute nostra, e la salute pubblica in generale, dev'essere tutelata nel modo migliore.
4. Guardiamo con preoccupazione all'idea della cosiddetta "Urban Tower" di 75 metri prevista nella progettazione. Nessun edificio in città oggi arriva a quell'altezza. Occorrono scavi significativi per fondare un edificio di questa dimensione: altri scavi (sottopassi e attraversamento tramviario della stazione ferroviaria, parcheggi di via Costa e piazzale Leonardo da Vinci) sono stati messi in discussione per lo stesso motivo. E si trovano tutti a maggiore distanza dal margine della laguna rispetto all'area considerata.
5. Vogliamo che si rifletta sull'influenza delle nuove costruzioni rispetto alla viabilità ed al commercio della zona, alla strutturazione dell'incrocio fra via Torino e Corso del Popolo, all'invarianza idraulica in un'area che sappiamo essere estremamente delicata da questo punto di vista. Ci piacerebbe leggere una programmazione d'insieme che consideri anche gli altri progetti presenti nella zona: aree di via Ulloa e di via Ca'Marcello, nuovi edifici dell'Università in via Torino, progetti su Altobello e Piazza Barche, nuova strutturazione dell'area della stazione e del cavalcavia, torre Cardin.
6. Su tutto questo vorremmo un confronto con il Comune, la Municipalità, i progettisti, coloro i quali stanno mettendo in atto i lavori di demolizione e coloro i quali attueranno le bonifiche. Vogliamo credere nella partecipazione democratica dei cittadini alle scelte. Tanto di più là dove si parla di "Progetto di Recupero Urbano", e quindi di una scelta che non è stata soltanto dei privati ma coinvolge direttamente l'Amministrazione Comunale.

Categorie Uncategorized

Petizione dei cittadini su ex Actv

Petizione dei cittadini, luglio 2012, seguita da 100 firme

Al Sindaco del Comune di Venezia

Al Presidente della Municipalità Mestre Carpenedo

All'Assessore all'Edilizia Privata del Comune di Venezia

All'Assessore all'Ambiente del Comune di Venezia

Alla Presidente della Provincia di Venezia

All'Assessore all'Ambiente della Provincia di Venezia

Come cittadini residenti nella zona di Corso del Popolo, via Torino e via Ca' Marcello, a Mestre, intendiamo esprimere le nostre preoccupazioni per le attività in corso nell'area dell'ex deposito Actv, attività volte a concretizzare il "Progetto di Recupero Urbano" dell'area.

1. Sono in atto dai primi del mese di luglio i lavori di demolizione dei capannoni e delle altre costruzioni presenti nell'area. L'Amministrazione Comunale di Venezia ha posto dei vincoli riguardanti l'annaffiamento delle macerie durante il loro spostamento e il corretto trasporto delle macerie stesse fuori dell'area. Tali vincoli sono soltanto in parte rispettati, l'annaffiamento non avviene sempre, o è fatto in misura inadeguata. I mezzi di cantiere iniziano ad operare alle sette del mattino, anche nella giornata di sabato. La struttura fissa del cantiere, con toilette e spogliatoio, è stata collocata sotto le finestre delle abitazioni. Anche nelle ore di chiusura del cantiere la polvere si solleva ed invade tutti gli spazi intorno. Occorre tenere chiuse le finestre delle abitazioni ad ogni ora.
2. Sono stati tagliati con grande anticipo 30 alberi che costituivano il perimetro dell'area. Ci è stato detto che quegli alberi andavano tagliati perché ciò è imposto dalla bonifica bellica.
3. Abbiamo bisogno di sapere cosa si trova nel sottosuolo di un'area che è stata per decenni luogo di scarico di residui delle industrie di Porto Marghera, prima di diventare deposito di filovie ed autobus (e quindi senz'altro inquinata da gasolio, oli minerali, solventi ed altro). Non per niente essa si trova nella conterminazione dei "Siti di Interesse Nazionale" in relazione alla bonifica. Vogliamo garanzie sull'eliminazione delle terre fatta in maniera continuativa e protetta, senza che rimangano mucchi di materiale esposto al vento ed alle intemperie. La salute nostra, e la salute pubblica in generale, dev'essere tutelata nel modo migliore.
4. Guardiamo con preoccupazione all'idea della cosiddetta "Urban Tower" di 75 metri prevista nella progettazione. Nessun edificio in città oggi arriva a quell'altezza. Occorrono scavi significativi per fondare un edificio di questa dimensione: altri scavi (sottopassi e attraversamento tramviario della stazione ferroviaria, parcheggi di via Costa e piazzale Leonardo da Vinci) sono stati messi in discussione per lo stesso motivo. E si trovano tutti a maggiore distanza dal margine della laguna rispetto all'area considerata.

5. Vogliamo che si rifletta sull'influenza delle nuove costruzioni rispetto alla viabilità ed al commercio della zona, alla strutturazione dell'incrocio fra via Torino e Corso del Popolo, all'invarianza idraulica in un'area che sappiamo essere estremamente delicata da questo punto di vista. Ci piacerebbe leggere una programmazione d'insieme che consideri anche gli altri progetti presenti nella zona: aree di via Ulloa e di via Ca'Marcello, nuovi edifici dell'Università in via Torino, progetti su Altobello e Piazza Barche, nuova strutturazione dell'area della stazione e del cavalcavia, torre Cardin.
6. Su tutto questo vorremmo un confronto con il Comune, la Municipalità, i progettisti, coloro i quali stanno mettendo in atto i lavori di demolizione e coloro i quali attueranno le bonifiche. Vogliamo credere nella partecipazione democratica dei cittadini alle scelte. Tanto di più là dove si parla di "Progetto di Recupero Urbano", e quindi di una scelta che non è stata soltanto dei privati ma coinvolge direttamente l'Amministrazione Comunale.

Categorie Uncategorized

Hello world!

settembre 3, 2012 //

1

Welcome to WordPress.com! This is your very first post. Click the Edit link to modify or delete it, or start a new post. If you like, use this post to tell readers why you started this blog and what you plan to do with it.

Happy blogging!

Categorie Uncategorized

Blog su WordPress.com. | Tema: Wu Wei di Jeff Ngan.

[Torna in alto](#)

»

CITTA' DI
VENEZIA



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 5

Parere Parzialmente Favorevole

Proponente **Baso Orietta**

Prot. Gen. n. **156366** del **05.04.2013**

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

Esaminata la presente osservazione, si fa presente che la stessa corrisponde all'osservazione n. 3, con la differenza che in aggiunta riporta l'indicazione della residenza dell'osservante ed alcune preoccupazioni in merito alla realizzazione del tratto di viabilità a collegamento tra via Torino e Via Cà Marcello, argomentazione già in parte sollevata al punto secondo dell'osservazione stessa. Per tali motivazioni si rimanda la presente controdeduzione integralmente al contenuto della controdeduzione all'osservazione n. 3.

Osservazione al "Progetto ex deposito Actv di Corso del Popolo a Mestre"

1. Il progetto non prevede alcuno spazio verde all'interno dell'area, in una zona della città nella quale tali spazi sono assolutamente carenti. Prima della demolizione esistevano sui confini del deposito circa 100 alberi d'alto fusto, un numero non elevato in assoluto ma significativo rispetto alla carenza di verde in zona. Basterebbe diminuire lo spazio a parcheggio, trattandosi fra l'altro di un supermercato "di vicinato", e questo porterebbe a liberare dello spazio da destinare a verde. Inoltre si potrebbe evitare la realizzazione dell'inutile strada di collegamento fra via Torino e via Ca'Marcello: anche in questo caso si liberebbero moltissimi metri quadri utilizzabili a verde. All'obiezione secondo cui sono regole della bonifica ad impedire di creare spazi a verde, si può rispondere in due modi: da un lato che meglio poco che niente, e quindi se la bonifica consente solo un verde di rivestimento della platea cementizia, anch'esso è meglio del nulla previsto dal progetto; in secondo luogo, non è stato ancora reso pubblico il contenuto preciso del protocollo di poche settimane fa che ridefinisce confini e modalità della bonifica in alcune zone dell'est di Mestre. Se questa nuova modalità consentirà di modificare il progetto permettendo una maggiore piantumazione, anche di alberi, sarà tanto di guadagnato per tutti.



2. La strada di attraversamento fra via Torino e via Ca' Marcello è assolutamente inutile, non ha senso che le auto passino praticamente a ridosso delle case quando ci sono almeno quattro strade pubbliche (e due passaggi in terreni privati, ma aperti al pubblico, supermercato Dico e autolavaggio Minto) che consentono di fare lo stesso attraversamento. La via Linghinal è la strada di attraversamento più vicina, pochissimo trafficata. I molti metri quadrati della strada di attraversamento possono essere usati per il verde, lasciando magari un piccolo passaggio alle spalle del supermercato.
3. Il problema dell'invarianza idraulica è forse la più grande contraddizione del progetto: la situazione è già difficile nella zona anche prima che inizi l'intervento: le acque pluviali defluiscono con molta difficoltà sia da via Torino (dove pure c'è un collettore fognario di recente costruzione) che da via C' Marcello. Questo si vede ad ogni pioggia, quando la zona all'incrocio fra Corso del Popolo e via Torino si riempie d'acqua. E lo stesso accade in via Ca' Marcello. Spesso l'acqua entra anche nei piani terra e negli altri degli edifici.. Anche senza contare i nuovi residenti e le attività previste dal progetto, la cementificazione dell'area aumenta l'apporto delle acque meteoriche. Sarebbe opportuno che nel progetto fossero previste delle pompe elettriche di sollevamento: e invece sono previste soltanto due caditoie, quindi un'azione per gravità in un'area che è estremamente bassa rispetto al livello della laguna.

4. La bonifica è regolata dalla normativa sui Siti di Interesse Nazionale. Ma non esiste una prescrizione dell'Amministrazione Comunale che imponga di rendere pubblici dati quali la natura dei materiali presenti, le modalità della loro rimozione, il modo in cui l'attività di bonifica salvaguarda le falde acquifere, ed anche – andando verso la stagione estiva- il modo di evitare la formazione di polvere a ridosso delle abitazioni.
5. Si chiedono garanzie sulla stabilità delle costruzioni, ed in particolare della torre di 75 metri prevista dal progetto. Partiamo da informazioni diffuse attraverso i giornali, che evidenziano problemi di statica in aree più ad ovest, e quindi più lontane dal terreno incoerente del fondo lagunare: il palazzo di via Ca' Marcello adiacente alla costruzione della galleria tramviaria, gli edifici di Piazzale Leonardo da Vinci e di via Costa interessati alla costruzione di parcheggi sotterranei. Ci viene risposto che l'occasione per tali chiarimenti sarà la Dichiarazione di Inizio Attività: ma noi siamo preoccupati, e chiediamo di ricevere delle garanzie quanto prima.
6. Possono essere salvaguardati i pochi alberi oggi presenti a fianco della scarpata del cavalcavia? Sono, certo, un numero esiguo, ma sono una presenza importante in un'area povera di verde.
7. Poniamo un problema che non riguarda gli assetti urbanistici, ma quelli commerciali: è accettabile la presenza di altri supermercati in

una zona dove ce ne sono già molti? In nessun modo l'Amministrazione può limitare questa realizzazione?

8. Infine, della stessa osservazione al numero 7 riteniamo necessario considerare anche l'aspetto relativo alla viabilità. La zona è già molto trafficata, in tutte le ore del giorno. Per quale ragione dev'essere penalizzata ancora sotto questo aspetto? Dove è finita la richiesta dei cittadini e della Municipalità dell'obbligo di utilizzo del ponte di via Torino per il traffico pesante e per la maggior quantità possibile di traffico leggero?
9. Vi sono poi delle questioni relative al parcheggio: da un lato la necessità, già indicata, di aree verdi adeguate nel parcheggio, anche ai fini dell'ombreggiatura; dall'altro la possibilità di realizzare nel parcheggio stesso una fontana, al fine di migliorarne l'aspetto. E ancora: come si gestirà il parcheggio? Noi chiediamo una forma di abbonamento a prezzo ridotto per i residenti, considerato che l'attuazione del progetto farà perdere una quantità significativa di posti oggi esistenti. Chiediamo che non ci sia in nessun posto, nemmeno davanti al supermercato, parcheggio libero, che favorirebbe l'uso come scambiatore da e per il centro storico. Al massimo si può pensare ad una soluzione ad orario o legata alla spesa. Il parcheggio grande e recintato deve avere la stessa disciplina, certezza della sorveglianza diurna e notturna, video- ed "umana", da parte del supermercato, divieto sia al parcheggio di mezzi pesanti che alla vicinanza

alle case dei mezzi usati per il rifornimento del supermercato. Anche la raccolta dei rifiuti per il supermercato deve avvenire lontano dalle abitazioni. Deve essere previsto uno spazio per le biciclette dei residenti, al chiuso o sotto tettoia, sorvegliato dalla vigilanza del supermercato: questo per valorizzare l'aspetto del progetto attinente la mobilità sostenibile ed il valore ecologico della mobilità "dolce". Gli spazi per i residenti, intendendo per tali gli anagrafici dispari di Corso del Popolo successivi al 211 e gli anagrafici di via Ca'Marcello, possono essere quantificati in 150 per le auto e almeno 40 per le biciclette, e il costo non superiore a 50 euro l'anno per le auto (considerando che l'abbonamento AVM costa attualmente 85 euro, ma vale in tutti gli stalli di sosta in un'area molto ampia del quartiere)) e 20 euro l'anno per le biciclette. Tutto questo deve essere precisato in un apposito regolamento che l'Amministrazione Comunale dovrà far sottoscrivere alla proprietà del supermercato e che dovrà valere per sempre.

10. Se il livello del parcheggio è - come da planimetrie - di 0,48 metri sul piano di campagna nella parte più ad ovest, in che modo questa quota si rapporta con gli edifici esistenti? È più basso il sentiero ciclo-pedonale previsto a fianco del parcheggio, o mantiene la stessa quota del parcheggio stesso? Nel primo caso vorremmo sapere quali procedure sono messe in atto per evitarvi il ristagno dell'acqua piovana; nel secondo caso vogliamo sapere in che modo le

murature delle case esistenti sono protette rispetto al contatto con il sottosuolo del parcheggio.

11. Vanno messe in atto tutte le modalità tecniche per ridurre al minimo i rumori dei frigoriferi e dei condizionatori, sia del supermercato (in modo particolare) che degli altri edifici. Occorre, cioè, che non vi sia nessun disturbo della vita e del riposo delle persone provocato da questi apparecchi. Anche questo va sancito in un apposito regolamento fatto sottoscrivere dall'Amministrazione Comunale ai proprietari dell'area.
12. In nessun modo la torre e gli altri edifici, che sorgeranno in un'area intensamente popolata delle città dovranno ospitare antenne trasmettenti, di radiofonia, telefonia cellulare o ponti radio, obbedendo quindi al principio della massima precauzione. In modo particolare la questione dell'antenna di Radio Mestre Centrale che oggi si trova sull'edificio di via della Pila non può assolutamente essere risolta trasferendo l'antenna stessa su un edificio compreso nel progetto.
13. L'area dovrà essere compresa, inclusa la rampa del cavalcavia che discende in Corso del Popolo, negli spazi pedonalizzati in tutte le occasioni quali "domeniche ecologiche" e simili. L'Amministrazione avrà cura di considerare quest'area come autentica "porta della città", sia

verso la terraferma che verso il centro storico. Si dovrà rimettere mano agli studi, inclusi nel Piano Urbano del Traffico del 2001 miranti a trasformare Corso del Popolo in un boulevard ciclopedonale, migliorando tutto ciò che può accentuarne la vocazione culturale e commerciale (ad esempio spingendo per un utilizzo più continuativo del Cinema Corso come spazio teatrale). Le stesse problematiche quotidiane segnalate più volte dai residenti, dallo sfalcio dell'erba sulle scarpate del cavalcavia, alla disposizione delle isole ecologiche per la raccolta differenziata, alla pulizia delle zone limitrofe, alla cura del parcheggio di via Ca'Marcello, alla sistemazione delle aree dismesse di via Ca'Marcello, devono trovare soluzione pronta, considerando quanto i residenti della zona hanno già pagato per migliorare la qualità della vita della città intera. Facciamo notare che, anche se questo progetto dovesse essere messo in atto accettando tutte le nostre osservazioni, rimarremo comunque circondati su quattro lati da strade trafficate, ferrovia, stabilimenti industriali,

Motivazioni riferite all'osservazione 1:

Art. 9 della Costituzione: "La Repubblica tutela il paesaggio"; bene tutelato è *'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008)* "a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici".

Ha quindi valore di bene protetto anche la possibilità per i cittadini che vedono il centro storico di Venezia (in particolare cittadini anziani, e/o con difficoltà di movimento) e che nel caso di realizzazione del progetto Berro nei termini indicati perderebbero questa possibilità.

Il programma di governo del sindaco Orsoni diceva, nel 2010: "Venezia è la città ideale per diventare verde e sostenibile". "Città d'acqua e città di terra saranno un'unica grande metropoli a misura d'uomo".

Legambiente e "Il Sole 24 Ore" indicavano nel 2011 Venezia come città più verde d'Italia, ma in questa zona proprio il giudizio non appare meritato. Venezia è 39esima nella "Classifica 2012 delle città più vivibili d'Italia", sempre del "Sole 24 Ore", seconda del Veneto.

Motivazioni riferite all'osservazione 2

Fra via Torino e via Ca'Marcello non esiste un grande volume di traffico nelle 5 strade di collegamento. In effetti via Torino è interessata da un grande volume di traffico, mentre via Ca'Marcello è condizionata dai lavori del sottopasso tranviario che la "tappano" verso la stazione. Anche quando ci sarà il tram la strada sarà condizionata dal percorso tramviario.

In realtà la strada interna all'area del progetto è asservita al supermercato e alla comodità del parcheggio: ma non è pensabile che questi valori prevalgano sul diritto alla salute dei cittadini. La strada, secondo il progetto, passerà sotto le finestre della cosiddetta "Casa del gas" e dell'edificio Ater adiacente al supermercato Dico. Inoltre l'assommarsi di essa e del parcheggio determinerà un insieme inquinato ed invivibile.

Lasciare libero accesso all'area fino alla sbarra del parcheggio, e di conseguenza per chi si muove a piedi anche oltre, significa creare una "zona franca" ed incontrollata aperta alla criminalità ed a traffici di ogni genere. L'unico antidoto rispetto a questo è affidare ai gestori del supermercato un controllo mediante telecamere e guardie di sicurezza: una modalità costosa e destinata ad esaurirsi presto, una volta che i gestori del supermercato avranno raggiunto lo scopo di aprire il supermercato stesso.

Ancora, nelle primissime ore del mattino la strada ed il parcheggio serviranno alla consegna delle merci al supermercato. Chi abita sopra avrà autocarri ed autotreni sotto casa negli orari peggiori.

Motivazioni riferite all'osservazione 3

Esiste un problema idraulico in tutta l'area ad est del Corso del Popolo. Questo problema è stato aggravato dalla costruzione (1967) del nuovo cavalcavia: è sostanzialmente interrotto il percorso delle acque pluviali verso i collettori fognari della città. La Regione del Veneto ha tempo fa prospettato la soluzione di questo problema mediante la costruzione in via Ca'Marcello di una pompa di sollevamento, che però non è mai stata realizzata.

Le nuove costruzioni possono soltanto aggravare il problema, per la quantità di nuovi abitanti che comportano. Inoltre l'impermeabilizzazione dell'area causata dal sarcofago di cemento creerà un dilavamento verso i bordi (cioè verso le abitazioni esistenti) e impedirà il naturale assorbimento dell'acqua da parte del terreno.

Spetta al privato, e non al pubblico, affrontare problemi che riguardano una grande area privata: su questo vi è già stato un chiarimento fra progettisti ed Ufficio Urbanistica. Certo, non si potranno far pesare su eventuali terzi incolpevoli gli errori costruttivi di alcuni, perché questo configura una responsabilità civile e penale.

Motivazioni riferite all'osservazione 4

Già si potrebbero discutere quelle norme sulla bonifica che impongono la costruzione dei "sarcofagi" e quindi la non rimozione totale dei terreni inquinati. Ma qui, quale trasparenza, quali garanzie per i cittadini, quale certezza di un intervento che non metta al primo posto il risparmio? Occorre un percorso partecipativo, occorre che chi abita qui sia certo della qualità dell'intervento. E durante lo svolgimento dell'intervento, come si eviterà la polvere – inquinata – alzata dalle ruspe e dispersa dai cassoni dei camion? Andiamo verso l'estate. È già capitato, anni fa, con i lavori per il tram, quando grandi quantità di terra furono stipate in uno dei capannoni dell'ex deposito e poi portate fuori.

Nessuno finora ha diffuso i dati su cosa sia stato trovato. Gli anziani che abitano in zona parlano di terre di riporto della Montedison Azotati, provenienti dall'Algeria e dalle quali si estraevano i fosfati, usati poi come concimi chimici in agricoltura. Arpav e Comune si rimpallano la responsabilità di comunicare ai cittadini quale sia l'effettivo inquinamento dei terreni. Dovevano essere fatti – l'ha detto l'ing. Berro nell'incontro di fine agosto – quattro "hot spot", pozzetti per analizzare nel profondo. Sono stati fatti? Saranno fatti, e quanto? Cosa è stato trovato?

E quanto sarà alto il sarcofago sul piano di campagna? La misura è importante, perché può portare auto e camion ad un livello vicino al primo piano delle abitazioni. Cosa comporterà di impermeabilizzazione del terreno? Quale durata potrà avere?

Motivazioni riferite all'osservazione 5

A Venezia non ci sono edifici sopra i 5 piani. A Mestre anni fa fu "affettato" un palazzo di Corso del Popolo perché troppo alto. Notizie giornalistiche parlano di problemi nel condominio "Splendid" di via Ca'Marcello, vicino alla galleria tramviaria in costruzione, nei palazzi adiacenti ai parcheggi sotterranei in costruzione in via Costa e in piazzale Leonardo Da Vinci. Tutti luoghi più "interni" rispetto alla laguna. Hanno avuto problemi, a suo tempo, le costruzioni adiacenti all'hotel Laguna Palace di viale Ancona.

Ora si dice che la torre di 75 metri avrà dei profondi pilastri, con soluzioni studiate per evitare sia le vibrazioni che interferenze con la falda acquifera. Di tutto questo si parlerà, però, nella Dichiarazione di Inizio Lavori, con trenta giorni di tempo dopo di essa per presentare osservazioni.

Se verranno dei danni agli edifici, cosa succederà? Chi risponderà, civilmente e penalmente?

Motivazioni riferite all'osservazione 6

Sono stati tagliati molti alberi, praticamente tre lati su quattro del perimetro ed un boschetto. Era necessario, si è detto, per la bonifica bellica, che però è iniziata almeno sei mesi dopo. È vero che la città ha molti alberi, ma questi – situati nella zona più densamente costruita – sono singolarmente preziosi. Ne rimangono alcuni, in fregio alla rampa di Corso del Popolo, non più di una decina. C'è qualche ragione per non salvaguardarli? A nostro parere sarebbe bene conservarli, anche perché se anche tutto il progetto fosse, per assurdo, riempito di verde, ci vorrebbero molti anni per rendere quel verde alto e folto.

Motivazioni riferite all'osservazione 7

Ci viene detto che nessuna legge limita le attività commerciali di superficie inferiore ad un certo numero di metri quadrati. Perché l'Associazione dei Comuni non chiede una competenza per l'ente locale in questo senso? In ogni città si vedono le occhiaie dei negozi chiusi, senza che ai consumatori venga alcun vantaggio.

Motivazioni riferite all'osservazione 8

La viabilità nella zona è già . a dir poco – difficile. Nuove costruzioni sono previste in via Ulloa, via Ca'Marcello, Piazza Barche. Avanza lo spostamento in via Torino dell'università di Venezia. In piazzale Madonna Pellegrina proseguono i lavori relativi al contratto di quartiere di Altobello. Sembra prendere vita il progetto di Grandi Stazioni relativo alla stazione ferroviaria. Alcuni di questi progetti sono gradevoli, altri non lo sono affatto: tutti però sono sicuri attrattori di traffico nella zona, che già è congestionata a tutte le ore. Aggiungiamo il supermercato, con i suoi più di 400 posti parcheggio, il parcheggio della torre e quello dell'edificio convenzionato. La soluzione sarebbe quella di creare una viabilità sul secondo tratto di via Ca'Marcello e sul ponte di via Torino, aprendo una bretella fra il supermercato e via Linghinda. Se questo non sarà possibile, darebbe già respiro alla zona l'obbligatorietà dell'uso del ponte di via Torino per tutto il traffico pesante e per il traffico leggero che viene da viale Ancona.

Isabella R.

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre****Osservazione - n. 6****Parere Parzialmente Favorevole***Proponente* **Picunio Lorenzo**Prot. Gen. n. **157426** del **05.04.2013*****CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE***

Esaminata la presente osservazione, si fa presente che la stessa corrisponde alla precedente osservazione n. 3, con la differenza che la presente osservazione non riporta la documentazione che è stata invece allegata a quella identificata al numero 3 e che in aggiunta al punto n. 9 suggerisce la realizzazione di un numero di 150 posti auto e di 40 posti cicli per i residenti della zona Corso del Popolo e Cà Marcello, ipotizzando anche i costi per detti abbonamenti.

In considerazione del contenuto della presente osservazione, si rimanda la presente controdeduzione integralmente al contenuto della controdeduzione all'osservazione n. 3, facendo presente che le richieste sopra indicate, aggiunte in questa osservazione, si rimanda integralmente al punto 9 della controdeduzione all'osservazione n. 3.

Osservazione al "Progetto ex deposito Actv di Corso del Popolo a Mestre"

1. Il progetto non prevede alcuno spazio verde all'interno dell'area, in una zona della città nella quale tali spazi sono assolutamente carenti. Prima della demolizione esistevano sui confini del deposito circa 100 alberi d'alto fusto, un numero non elevato in assoluto ma significativo rispetto alla carenza di verde in zona. Basterebbe diminuire lo spazio a parcheggio, trattandosi fra l'altro di un supermercato "di vicinato", e questo porterebbe a liberare dello spazio da destinare a verde. Inoltre si potrebbe evitare la realizzazione dell'inutile strada di collegamento fra via Torino e via Ca'Marcello: anche in questo caso si liberebbero moltissimi metri quadri utilizzabili a verde. All'obiezione secondo cui sono regole della bonifica ad impedire di creare spazi a verde, si può rispondere in due modi: da un lato che meglio poco che niente, e quindi se la bonifica consente solo un verde di rivestimento della platea cementizia, anch'esso è meglio del nulla previsto dal progetto; in secondo luogo, non è stato ancora reso pubblico il contenuto preciso del protocollo di poche settimane fa che ridefinisce confini e modalità della bonifica in alcune zone dell'est di Mestre. Se questa nuova modalità consentirà di modificare il progetto permettendo una maggiore piantumazione, anche di alberi, sarà tanto di guadagnato per tutti.



2. La strada di attraversamento fra via Torino e via Ca' Marcello è assolutamente inutile, non ha senso che le auto passino praticamente a ridosso delle case quando ci sono almeno quattro strade pubbliche (e due passaggi in terreni privati, ma aperti al pubblico, supermercato Dico e autolavaggio Minto) che consentono di fare lo stesso attraversamento. La via Linghinal è la strada di attraversamento più vicina, pochissimo trafficata. I molti metri quadrati della strada di attraversamento possono essere usati per il verde, lasciando magari un piccolo passaggio alle spalle del supermercato.
3. Il problema dell'invarianza idraulica è forse la più grande contraddizione del progetto: la situazione è già difficile nella zona anche prima che inizi l'intervento: le acque pluviali defluiscono con molta difficoltà sia da via Torino (dove pure c'è un collettore fognario di recente costruzione) che da via C' Marcello. Questo si vede ad ogni pioggia, quando la zona all'incrocio fra Corso del Popolo e via Torino si riempie d'acqua. E lo stesso accade in via Ca' Marcello. Spesso l'acqua entra anche nei piani terra e negli atrii degli edifici.. Anche senza contare i nuovi residenti e le attività previste dal progetto, la cementificazione dell'area aumenta l'apporto delle acque meteoriche. Sarebbe opportuno che nel progetto fossero previste delle pompe elettriche di sollevamento: e invece sono previste soltanto due caditoie, quindi un'azione per gravità in un'area che è estremamente bassa rispetto al livello della laguna.

4. La bonifica è regolata dalla normativa sui Siti di Interesse Nazionale. Ma non esiste una prescrizione dell'Amministrazione Comunale che imponga di rendere pubblici dati quali la natura dei materiali presenti, le modalità della loro rimozione, il modo in cui l'attività di bonifica salvaguarda le falde acquifere, ed anche – andando verso la stagione estiva- il modo di evitare la formazione di polvere a ridosso delle abitazioni.
5. Si chiedono garanzie sulla stabilità delle costruzioni, ed in particolare della torre di 75 metri prevista dal progetto. Partiamo da informazioni diffuse attraverso i giornali, che evidenziano problemi di statica in aree più ad ovest, e quindi più lontane dal terreno incoerente del fondo lagunare: il palazzo di via Ca' Marcello adiacente alla costruzione della galleria tramviaria, gli edifici di Piazzale Leonardo da Vinci e di via Costa interessati alla costruzione di parcheggi sotterranei. Ci viene risposto che l'occasione per tali chiarimenti sarà la Dichiarazione di Inizio Attività: ma noi siamo preoccupati, e chiediamo di ricevere delle garanzie quanto prima.
6. Possono essere salvaguardati i pochi alberi oggi presenti a fianco della scarpata del cavalcavia? Sono, certo, un numero esiguo, ma sono una presenza importante in un'area povera di verde.
7. Poniamo un problema che non riguarda gli assetti urbanistici, ma quelli commerciali: è accettabile la presenza di altri supermercati in

una zona dove ce ne sono già molti? In nessun modo l'Amministrazione può limitare questa realizzazione?

8. Infine, della stessa osservazione al numero 7 riteniamo necessario considerare anche l'aspetto relativo alla viabilità. La zona è già molto trafficata, in tutte le ore del giorno. Per quale ragione dev'essere penalizzata ancora sotto questo aspetto? Dove è finita la richiesta dei cittadini e della Municipalità dell'obbligo di utilizzo del ponte di via Torino per il traffico pesante e per la maggior quantità possibile di traffico leggero?
9. Vi sono poi delle questioni relative al parcheggio: da un lato la necessità, già indicata, di aree verdi adeguate nel parcheggio, anche ai fini dell'ombreggiatura; dall'altro la possibilità di realizzare nel parcheggio stesso una fontana, al fine di migliorarne l'aspetto. E ancora: come si gestirà il parcheggio? Noi chiediamo una forma di abbonamento a prezzo ridotto per i residenti, considerato che l'attuazione del progetto farà perdere una quantità significativa di posti oggi esistenti. Chiediamo che non ci sia in nessun posto, nemmeno davanti al supermercato, parcheggio libero, che favorirebbe l'uso come scambiatore da e per il centro storico. Al massimo si può pensare ad una soluzione ad orario o legata alla spesa. Il parcheggio grande e recintato deve avere la stessa disciplina, certezza della sorveglianza diurna e notturna, video- ed "umana", da parte del supermercato, divieto sia al parcheggio di mezzi pesanti che alla vicinanza

alle case dei mezzi usati per il rifornimento del supermercato. Anche la raccolta dei rifiuti per il supermercato deve avvenire lontano dalle abitazioni. Deve essere previsto uno spazio per le biciclette dei residenti, al chiuso o sotto tettoia, sorvegliato dalla vigilanza del supermercato: questo per valorizzare l'aspetto del progetto attinente la mobilità sostenibile ed il valore ecologico della mobilità "dolce". Gli spazi per i residenti, intendendo per tali gli anagrafici dispari di Corso del Popolo successivi al 211 e gli anagrafici di via Ca' Marcello, possono essere quantificati in 150 per le auto e almeno 40 per le biciclette, e il costo non superiore a 50 euro l'anno per le auto (considerando che l'abbonamento AVM costa attualmente 85 euro, ma vale in tutti gli stalli di sosta in un'area molto ampia del quartiere)) e 20 euro l'anno per le biciclette. Tutto questo deve essere precisato in un apposito regolamento che l'Amministrazione Comunale dovrà far sottoscrivere alla proprietà del supermercato e che dovrà valere per sempre.

10. Se il livello del parcheggio è – come da planimetrie – di 0,48 metri sul piano di campagna nella parte più ad ovest, in che modo questa quota si rapporta con gli edifici esistenti? È più basso il sentiero ciclo-pedonale previsto a fianco del parcheggio, o mantiene la stessa quota del parcheggio stesso? Nel primo caso vorremmo sapere quali procedure sono messe in atto per evitarvi il ristagno dell'acqua piovana; nel secondo caso vogliamo sapere in che modo le

murature delle case esistenti sono protette rispetto al contatto con il sottosuolo del parcheggio.

11. Vanno messe in atto tutte le modalità tecniche per ridurre al minimo i rumori dei frigoriferi e dei condizionatori, sia del supermercato (in modo particolare) che degli altri edifici. Occorre, cioè, che non vi sia nessun disturbo della vita e del riposo delle persone provocato da questi apparecchi. Anche questo va sancito in un apposito regolamento fatto sottoscrivere dall'Amministrazione Comunale ai proprietari dell'area.
12. In nessun modo la torre e gli altri edifici, che sorgeranno in un'area intensamente popolata delle città dovranno ospitare antenne trasmittenti, di radiofonia, telefonia cellulare o ponti radio, obbedendo quindi al principio della massima precauzione. In modo particolare la questione dell'antenna di Radio Mestre Centrale che oggi si trova sull'edificio di via della Pila non può assolutamente essere risolta trasferendo l'antenna stessa su un edificio compreso nel progetto.
13. L'area dovrà essere compresa, inclusa la rampa del cavalcavia che discende in Corso del Popolo, negli spazi pedonalizzati in tutte le occasioni quali "domeniche ecologiche" e simili. L'Amministrazione avrà cura di considerare quest'area come autentica "porta della città", sia

verso la terraferma che verso il centro storico. Si dovrà rimettere mano agli studi, inclusi nel Piano Urbano del Traffico del 2001 miranti a trasformare Corso del Popolo in un boulevard ciclopedonale, migliorando tutto ciò che può accentuarne la vocazione culturale e commerciale (ad esempio spingendo per un utilizzo più continuativo del Cinema Corso come spazio teatrale). Le stesse problematiche quotidiane segnalate più volte dai residenti, dallo sfalcio dell'erba sulle scarpate del cavalcavia, alla disposizione delle isole ecologiche per la raccolta differenziata, alla pulizia delle zone limitrofe, alla cura del parcheggio di via Ca'Marcello, alla sistemazione delle aree dismesse di via Ca'Marcello, devono trovare soluzione pronta, considerando quanto i residenti della zona hanno già pagato per migliorare la qualità della vita della città intera. Facciamo notare che, anche se questo progetto dovesse essere messo in atto accettando tutte le nostre osservazioni, rimarremo comunque circondati su quattro lati da strade trafficate, ferrovia, stabilimenti industriali,

Motivazioni riferite all'osservazione 1:

Art. 9 della Costituzione: "La Repubblica tutela il paesaggio"; bene tutelato è *'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008)* 'a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici".

Ha quindi valore di bene protetto anche la possibilità per i cittadini che vedono il centro storico di Venezia (in particolare cittadini anziani, e/o con difficoltà di movimento) e che nel caso di realizzazione del progetto Berro nei termini indicati perderebbero questa possibilità.

Il programma di governo del sindaco Orsoni diceva, nel 2010: "Venezia è la città ideale per diventare verde e sostenibile". "Città d'acqua e città di terra saranno un'unica grande metropoli a misura d'uomo".

Legambiente e "Il Sole 24 Ore" indicavano nel 2011 Venezia come città più verde d'Italia, ma in questa zona proprio il giudizio non appare meritato. Venezia è 39esima nella "Classifica 2012 delle città più vivibili d'Italia", sempre del "Sole 24 Ore", seconda del Veneto.

Motivazioni riferite all'osservazione 2

Fra via Torino e via Ca'Marcello non esiste un grande volume di traffico nelle 5 strade di collegamento. In effetti via Torino è interessata da un grande volume di traffico, mentre via Ca'Marcello è condizionata dai lavori del sottopasso tranviario che la "tappano" verso la stazione. Anche quando ci sarà il tram la strada sarà condizionata dal percorso tramviario.

In realtà la strada interna all'area del progetto è asservita al supermercato e alla comodità del parcheggio: ma non è pensabile che questi valori prevalgano sul diritto alla salute dei cittadini. La strada, secondo il progetto, passerà sotto le finestre della cosiddetta "Casa del gas" e dell'edificio Ater adiacente al supermercato Dico. Inoltre l'assommarsi di essa e del parcheggio determinerà un insieme inquinato ed invivibile.

Lasciare libero accesso all'area fino alla sbarra del parcheggio, e di conseguenza per chi si muove a piedi anche oltre, significa creare una "zona franca" ed incontrollata aperta alla criminalità ed a traffici di ogni genere. L'unico antidoto rispetto a questo è affidare ai gestori del supermercato un controllo mediante telecamere e guardie di sicurezza: una modalità costosa e destinata ad esaurirsi presto, una volta che i gestori del supermercato avranno raggiunto lo scopo di aprire il supermercato stesso.

Ancora, nelle primissime ore del mattino la strada ed il parcheggio serviranno alla consegna delle merci al supermercato. Chi abita sopra avrà autocarri ed autotreni sotto casa negli orari peggiori.

Motivazioni riferite all'osservazione 3

Esiste un problema idraulico in tutta l'area ad est del Corso del Popolo. Questo problema è stato aggravato dalla costruzione (1967) del nuovo cavalcavia: è sostanzialmente interrotto il percorso delle acque pluviali verso i collettori fognari della città. La Regione del Veneto ha tempo fa prospettato la soluzione di questo problema mediante la costruzione in via Ca'Marcello di una pompa di sollevamento, che però non è mai stata realizzata.

Le nuove costruzioni possono soltanto aggravare il problema, per la quantità di nuovi abitanti che comportano. Inoltre l'impermeabilizzazione dell'area causata dal sarcofago di cemento creerà un dilavamento verso i bordi (cioè verso le abitazioni esistenti) e impedirà il naturale assorbimento dell'acqua da parte del terreno.

Spetta al privato, e non al pubblico, affrontare problemi che riguardano una grande area privata: su questo vi è già stato un chiarimento fra progettisti ed Ufficio Urbanistica. Certo, non si potranno far pesare su eventuali terzi incolpevoli gli errori costruttivi di alcuni, perché questo configura una responsabilità civile e penale.

Motivazioni riferite all'osservazione 4

Già si potrebbero discutere quelle norme sulla bonifica che impongono la costruzione dei "sarcofagi" e quindi la non rimozione totale dei terreni inquinati. Ma qui, quale trasparenza, quali garanzie per i cittadini, quale certezza di un intervento che non metta al primo posto il risparmio? Occorre un percorso partecipativo, occorre che chi abita qui sia certo della qualità dell'intervento. E durante lo svolgimento dell'intervento, come si eviterà la polvere – inquinata – alzata dalle ruspe e dispersa dai cassoni dei camion? Andiamo verso l'estate. È già capitato, anni fa, con i lavori per il tram, quando grandi quantità di terra furono stipate in uno dei capannoni dell'ex deposito e poi portate fuori.

Nessuno finora ha diffuso i dati su cosa sia stato trovato. Gli anziani che abitano in zona parlano di terre di riporto della Montedison Azotati, provenienti dall'Algeria e dalle quali si estraevano i fosfati, usati poi come concimi chimici in agricoltura. Arpav e Comune si rimpallano la responsabilità di comunicare ai cittadini quale sia l'effettivo inquinamento dei terreni. Dovevano essere fatti – l'ha detto l'ing. Berro nell'incontro di fine agosto – quattro "hot spot", pozzetti per analizzare nel profondo. Sono stati fatti? Saranno fatti, e quanto? Cosa è stato trovato?

E quanto sarà alto il sarcofago sul piano di campagna? La misura è importante, perché può portare auto e camion ad un livello vicino al primo piano delle abitazioni. Cosa comporterà di impermeabilizzazione del terreno? Quale durata potrà avere?

Motivazioni riferite all'osservazione 5

A Venezia non ci sono edifici sopra i 5 piani. A Mestre anni fa fu "affettato" un palazzo di Corso del Popolo perché troppo alto. Notizie giornalistiche parlano di problemi nel condominio "Splendid" di via Ca' Marcello, vicino alla galleria tramviaria in costruzione, nei palazzi adiacenti ai parcheggi sotterranei in costruzione in via Costa e in piazzale Leonardo Da Vinci. Tutti luoghi più "interni" rispetto alla laguna. Hanno avuto problemi, a suo tempo, le costruzioni adiacenti all'hotel Laguna Palace di viale Ancona.

Ora si dice che la torre di 75 metri avrà dei profondi pilastri, con soluzioni studiate per evitare sia le vibrazioni che interferenze con la falda acquifera. Di tutto questo si parlerà, però, nella Dichiarazione di Inizio Lavori, con trenta giorni di tempo dopo di essa per presentare osservazioni.

Se verranno dei danni agli edifici, cosa succederà? Chi risponderà, civilmente e penalmente?

Motivazioni riferite all'osservazione 6

Sono stati tagliati molti alberi, praticamente tre lati su quattro del perimetro ed un boschetto. Era necessario, si è detto, per la bonifica bellica, che però è iniziata almeno sei mesi dopo. È vero che la città ha molti alberi, ma questi – situati nella zona più densamente costruita – sono singolarmente preziosi. Ne rimangono alcuni, in fregio alla rampa di Corso del Popolo, non più di una decina. C'è qualche ragione per non salvarli? A nostro parere sarebbe bene conservarli, anche perché se anche tutto il progetto fosse, per assurdo, riempito di verde, ci vorrebbero molti anni per rendere quel verde alto e folto.

Motivazioni riferite all'osservazione 7

Ci viene detto che nessuna legge limita le attività commerciali di superficie inferiore ad un certo numero di metri quadrati. Perché l'Associazione dei Comuni non chiede una competenza per l'ente locale in questo senso? In ogni città si vedono le occhiaie dei negozi chiusi, senza che ai consumatori venga alcun vantaggio.

Motivazioni riferite all'osservazione 8

La viabilità nella zona è già . a dir poco – difficile. Nuove costruzioni sono previste in via Ulloa, via Ca'Marcello, Piazza Barche. Avanza lo spostamento in via Torino dell'università di Venezia. In piazzale Madonna Pellegrina proseguono i lavori relativi al contratto di quartiere di Altobello. Sembra prendere vita il progetto di Grandi Stazioni relativo alla stazione ferroviaria. Alcuni di questi progetti sono gradevoli, altri non lo sono affatto: tutti però sono sicuri attrattori di traffico nella zona, che già è congestionata a tutte le ore. Aggiungiamo il supermercato, con i suoi più di 400 posti parcheggio, il parcheggio della torre e quello dell'edificio convenzionato. La soluzione sarebbe quella di creare una viabilità sul secondo tratto di via Ca'Marcello e sul ponte di via Torino, aprendo una bretella fra il supermercato e via Linghinal. Se questo non sarà possibile, darebbe già respiro alla zona l'obbligatorietà dell'uso del ponte di via Torino per tutto il traffico pesante e per il traffico leggero che viene da viale Ancona.

Elisabetta Malaman

CITTA' DI
VENEZIA



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 7

Parere Parzialmente Favorevole

Proponente **Malaman Elisabetta**

Prot. Gen. n. **157435** del **05.04.2013**

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

Esaminata la presente osservazione, si fa presente che la stessa corrisponde alla precedente osservazione n. 3, con la differenza che la presente osservazione non riporta la documentazione che è stata invece allegata a quella identificata al numero 3 e che in aggiunta al punto n. 9 suggerisce la realizzazione di un numero di 150 posti auto e di 40 posti cicli per i residenti della zona Corso del Popolo e Cà Marcello, ipotizzando anche i costi per detti abbonamenti.

In considerazione del contenuto della presente osservazione, si rimanda la presente controdeduzione integralmente al contenuto della controdeduzione all'osservazione n. 3, facendo presente che le richieste sopra indicate, aggiunte in questa osservazione, si rimanda integralmente al punto 9 della controdeduzione all'osservazione n. 3.

Osservazione al "Progetto ex deposito Actv di Corso del Popolo a Mestre"

1. Il progetto non prevede alcuno spazio verde all'interno dell'area, in una zona della città nella quale tali spazi sono assolutamente carenti. Prima della demolizione esistevano sui confini del deposito circa 100 alberi d'alto fusto, un numero non elevato in assoluto ma significativo rispetto alla carenza di verde in zona. Basterebbe diminuire lo spazio a parcheggio, trattandosi fra l'altro di un supermervato "di vicinato", e questo porterebbe a liberare dello spazio da destinare a verde. Inoltre si potrebbe evitare la realizzazione dell'inutile strada di collegamento fra via Torino e via Ca'Marcello: anche in questo caso si liberebbero moltissimi metri quadri utilizzabili a verde. All'obiezione secondo cui sono regole della bonifica ad impedire di creare spazi a verde, si può rispondere in due modi: da un lato che meglio poco che niente, e quindi se la bonifica consente solo un verde di rivestimento della platea cementizia, anch'esso è meglio del nulla previsto dal progetto; in secondo luogo, non è stato ancora reso pubblico il contenuto preciso del protocollo di poche settimane fa che ridefinisce confini e modalità della bonifica in alcune zone dell'est di Mestre. Se questa nuova modalità consentirà di modificare il progetto permettendo una maggiore piantumazione, anche di alberi, sarà tanto di guadagnato per tutti.

COMUNE DI VENEZIA

PG/2013/0157445 del 05/04/2013 ore 12,10

Mil: MALAMAN ATTILIO

Ass: Urbanistica Mestre - unità di ampiegamento



2. La strada di attraversamento fra via Torino e via Ca' Marcello è assolutamente inutile, non ha senso che le auto passino praticamente a ridosso delle case quando ci sono almeno quattro strade pubbliche (e due passaggi in terreni privati, ma aperti al pubblico, supermercato Dico e autolavaggio Minto) che consentono di fare lo stesso attraversamento. La via Linghinal è la strada di attraversamento più vicina, pochissimo trafficata. I molti metri quadrati della strada di attraversamento possono essere usati per il verde, lasciando magari un piccolo passaggio alle spalle del supermercato.
3. Il problema dell'invarianza idraulica è forse la più grande contraddizione del progetto: la situazione è già difficile nella zona anche prima che inizi l'intervento: le acque pluviali defluiscono con molta difficoltà sia da via Torino (dove pure c'è un collettore fognario di recente costruzione) che da via C' Marcello. Questo si vede ad ogni pioggia, quando la zona all'incrocio fra Corso del Popolo e via Torino si riempie d'acqua. E lo stesso accade in via Ca' Marcello. Spesso l'acqua entra anche nei piani terra e negli altri degli edifici.. Anche senza contare i nuovi residenti e le attività previste dal progetto, la cementificazione dell'area aumenta l'apporto delle acque meteoriche. Sarebbe opportuno che nel progetto fossero previste delle pompe elettriche di sollevamento: e invece sono previste soltanto due caditoie, quindi un'azione per gravità in un'area che è estremamente bassa rispetto al livello della laguna.

4. La bonifica è regolata dalla normativa sui Siti di Interesse Nazionale. Ma non esiste una prescrizione dell'Amministrazione Comunale che imponga di rendere pubblici dati quali la natura dei materiali presenti, le modalità della loro rimozione, il modo in cui l'attività di bonifica salvaguarda le falde acquifere, ed anche – andando verso la stagione estiva- il modo di evitare la formazione di polvere a ridosso delle abitazioni.
5. Si chiedono garanzie sulla stabilità delle costruzioni, ed in particolare della torre di 75 metri prevista dal progetto. Partiamo da informazioni diffuse attraverso i giornali, che evidenziano problemi di statica in aree più ad ovest, e quindi più lontane dal terreno incoerente del fondo lagunare: il palazzo di via Ca'Marcello adiacente alla costruzione della galleria tramviaria, gli edifici di Piazzale Leonardo da Vinci e di via Costa interessati alla costruzione di parcheggi sotterranei. Ci viene risposto che l'occasione per tali chiarimenti sarà la Dichiarazione di Inizio Attività: ma noi siamo preoccupati, e chiediamo di ricevere delle garanzie quanto prima.
6. Possono essere salvaguardati i pochi alberi oggi presenti a fianco della scarpata del cavalcavia? Sono, certo, un numero esiguo, ma sono una presenza importante in un'area povera di verde.
7. Poniamo un problema che non riguarda gli assetti urbanistici, ma quelli commerciali: è accettabile la presenza di altri supermercati in

una zona dove ce ne sono già molti? In nessun modo l'Amministrazione può limitare questa realizzazione?

8. Infine, della stessa osservazione al numero 7 riteniamo necessario considerare anche l'aspetto relativo alla viabilità. La zona è già molto trafficata, in tutte le ore del giorno. Per quale ragione dev'essere penalizzata ancora sotto questo aspetto? Dove è finita la richiesta dei cittadini e della Municipalità dell'obbligo di utilizzo del ponte di via Torino per il traffico pesante e per la maggior quantità possibile di traffico leggero?
9. Vi sono poi delle questioni relative al parcheggio: da un lato la necessità, già indicata, di aree verdi adeguate nel parcheggio, anche ai fini dell'ombreggiatura; dall'altro la possibilità di realizzare nel parcheggio stesso una fontana, al fine di migliorarne l'aspetto. E ancora: come si gestirà il parcheggio? Noi chiediamo una forma di abbonamento a prezzo ridotto per i residenti, considerato che l'attuazione del progetto farà perdere una quantità significativa di posti oggi esistenti. Chiediamo che non ci sia in nessun posto, nemmeno davanti al supermercato, parcheggio libero, che favorirebbe l'uso come scambiatore da e per il centro storico. Al massimo si può pensare ad una soluzione ad orario o legata alla spesa. Il parcheggio grande e recintato deve avere la stessa disciplina, certezza della sorveglianza diurna e notturna, video- ed "umana", da parte del supermercato, divieto sia al parcheggio di mezzi pesanti che alla vicinanza

alle case dei mezzi usati per il rifornimento del supermercato. Anche la raccolta dei rifiuti per il supermercato deve avvenire lontano dalle abitazioni. Deve essere previsto uno spazio per le biciclette dei residenti, al chiuso o sotto tettoia, sorvegliato dalla vigilanza del supermercato: questo per valorizzare l'aspetto del progetto attinente la mobilità sostenibile ed il valore ecologico della mobilità "dolce". Gli spazi per i residenti, intendendo per tali gli anagrafici dispari di Corso del Popolo successivi al 211 e gli anagrafici di via Ca' Marcello, possono essere quantificati in 150 per le auto e almeno 40 per le biciclette, e il costo non superiore a 50 euro l'anno per le auto (considerando che l'abbonamento AVM costa attualmente 85 euro, ma vale in tutti gli stalli di sosta in un'area molto ampia del quartiere)) e 20 euro l'anno per le biciclette. Tutto questo deve essere precisato in un apposito regolamento che l'Amministrazione Comunale dovrà far sottoscrivere alla proprietà del supermercato e che dovrà valere per sempre.

10. Se il livello del parcheggio è – come da planimetrie – di 0,48 metri sul piano di campagna nella parte più ad ovest, in che modo questa quota si rapporta con gli edifici esistenti? È più basso il sentiero ciclo-pedonale previsto a fianco del parcheggio, o mantiene la stessa quota del parcheggio stesso? Nel primo caso vorremmo sapere quali procedure sono messe in atto per evitarvi il ristagno dell'acqua piovana; nel secondo caso vogliamo sapere in che modo le

murature delle case esistenti sono protette rispetto al contatto con il sottosuolo del parcheggio.

11. Vanno messe in atto tutte le modalità tecniche per ridurre al minimo i rumori dei frigoriferi e dei condizionatori, sia del supermercato (in modo particolare) che degli altri edifici. Occorre, cioè, che non vi sia nessun disturbo della vita e del riposo delle persone provocato da questi apparecchi. Anche questo va sancito in un apposito regolamento fatto sottoscrivere dall'Amministrazione Comunale ai proprietari dell'area.
12. In nessun modo la torre e gli altri edifici, che sorgeranno in un'area intensamente popolata delle città dovranno ospitare antenne trasmettenti, di radiofonia, telefonia cellulare o ponti radio, obbedendo quindi al principio della massima precauzione. In modo particolare la questione dell'antenna di Radio Mestre Centrale che oggi si trova sull'edificio di via della Pila non può assolutamente essere risolta trasferendo l'antenna stessa su un edificio compreso nel progetto.
13. L'area dovrà essere compresa, inclusa la rampa del cavalcavia che discende in Corso del Popolo, negli spazi pedonalizzati in tutte le occasioni quali "domeniche ecologiche" e simili. L'Amministrazione avrà cura di considerare quest'area come autentica "porta della città", sia

verso la terraferma che verso il centro storico. Si dovrà rimettere mano agli studi, inclusi nel Piano Urbano del Traffico del 2001 miranti a trasformare Corso del Popolo in un boulevard ciclopedonale, migliorando tutto ciò che può accentuarne la vocazione culturale e commerciale (ad esempio spingendo per un utilizzo più continuativo del Cinema Corso come spazio teatrale). Le stesse problematiche quotidiane segnalate più volte dai residenti, dallo sfalcio dell'erba sulle scarpate del cavalcavia, alla disposizione delle isole ecologiche per la raccolta differenziata, alla pulizia delle zone limitrofe, alla cura del parcheggio di via Ca' Marcello, alla sistemazione delle aree dismesse di via Ca' Marcello, devono trovare soluzione pronta, considerando quanto i residenti della zona hanno già pagato per migliorare la qualità della vita della città intera. Facciamo notare che, anche se questo progetto dovesse essere messo in atto accettando tutte le nostre osservazioni, rimarremo comunque circondati su quattro lati da strade trafficate, ferrovia, stabilimenti industriali,

Motivazioni riferite all'osservazione 1:

Art. 9 della Costituzione: "La Repubblica tutela il paesaggio"; bene tutelato è *art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008*) 'a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici".

Ha quindi valore di bene protetto anche la possibilità per i cittadini che vedono il centro storico di Venezia (in particolare cittadini anziani, e/o con difficoltà di movimento) e che nel caso di realizzazione del progetto Berro nei termini indicati perderebbero questa possibilità.

Il programma di governo del sindaco Orsoni diceva, nel 2010: "Venezia è la città ideale per diventare verde e sostenibile". "Città d'acqua e città di terra saranno un'unica grande metropoli a misura d'uomo".

Legambiente e "Il Sole 24 Ore" indicavano nel 2011 Venezia come città più verde d'Italia, ma in questa zona proprio il giudizio non appare meritato. Venezia è 39esima nella "Classifica 2012 delle città più vivibili d'Italia", sempre del "Sole 24 Ore", seconda del Veneto.

Motivazioni riferite all'osservazione 2

Fra via Torino e via Ca'Marcello non esiste un grande volume di traffico nelle 5 strade di collegamento. In effetti via Torino è interessata da un grande volume di traffico, mentre via Ca'Marcello è condizionata dai lavori del sottopasso tranviario che la "tappano" verso la stazione. Anche quando ci sarà il tram la strada sarà condizionata dal percorso tramviario.

In realtà la strada interna all'area del progetto è asservita al supermercato e alla comodità del parcheggio: ma non è pensabile che questi valori prevalgano sul diritto alla salute dei cittadini. La strada, secondo il progetto, passerà sotto le finestre della cosiddetta "Casa del gas" e dell'edificio Ater adiacente al supermercato Dico. Inoltre l'assommarsi di essa e del parcheggio determinerà un insieme inquinato ed invivibile.

Lasciare libero accesso all'area fino alla sbarra del parcheggio, e di conseguenza per chi si muove a piedi anche oltre, significa creare una "zona franca" ed incontrollata aperta alla criminalità ed a traffici di ogni genere. L'unico antidoto rispetto a questo è affidare ai gestori del supermercato un controllo mediante telecamere e guardie di sicurezza: una modalità costosa e destinata ad esaurirsi presto, una volta che i gestori del supermercato avranno raggiunto lo scopo di aprire il supermercato stesso.

Ancora, nelle primissime ore del mattino la strada ed il parcheggio serviranno alla consegna delle merci al supermercato. Chi abita sopra avrà autocarri ed autotreni sotto casa negli orari peggiori.

Motivazioni riferite all'osservazione 3

Esiste un problema idraulico in tutta l'area ad est del Corso del Popolo. Questo problema è stato aggravato dalla costruzione (1967) del nuovo cavalcavia: è sostanzialmente interrotto il percorso delle acque pluviali verso i collettori fognari della città. La Regione del Veneto ha tempo fa prospettato la soluzione di questo problema mediante la costruzione in via Ca'Marcello di una pompa di sollevamento, che però non è mai stata realizzata.

Le nuove costruzioni possono soltanto aggravare il problema, per la quantità di nuovi abitanti che comportano. Inoltre l'impermeabilizzazione dell'area causata dal sarcofago di cemento creerà un dilavamento verso i bordi (cioè verso le abitazioni esistenti) e impedirà il naturale assorbimento dell'acqua da parte del terreno.

Spetta al privato, e non al pubblico, affrontare problemi che riguardano una grande area privata: su questo vi è già stato un chiarimento fra progettisti ed Ufficio Urbanistica. Certo, non si potranno far pesare su eventuali terzi incolpevoli gli errori costruttivi di alcuni, perché questo configura una responsabilità civile e penale.

Motivazioni riferite all'osservazione 4

Già si potrebbero discutere quelle norme sulla bonifica che impongono la costruzione dei "sarcofagi" e quindi la non rimozione totale dei terreni inquinati. Ma qui, quale trasparenza, quali garanzie per i cittadini, quale certezza di un intervento che non metta al primo posto il risparmio? Occorre un percorso partecipativo, occorre che chi abita qui sia certo della qualità dell'intervento. E durante lo svolgimento dell'intervento, come si eviterà la polvere – inquinata – alzata dalle ruspe e dispersa dai cassoni dei camion? Andiamo verso l'estate. È già capitato, anni fa, con i lavori per il tram, quando grandi quantità di terra furono stipate in uno dei capannoni dell'ex deposito e poi portate fuori.

Nessuno finora ha diffuso i dati su cosa sia stato trovato. Gli anziani che abitano in zona parlano di terre di riporto della Montedison Azotati, provenienti dall'Algeria e dalle quali si estraevano i fosfati, usati poi come concimi chimici in agricoltura. Arpav e Comune si rimpallano la responsabilità di comunicare ai cittadini quale sia l'effettivo inquinamento dei terreni. Dovevano essere fatti – l'ha detto l'ing. Berro nell'incontro di fine agosto – quattro "hot spot", pozzetti per analizzare nel profondo. Sono stati fatti? Saranno fatti, e quanto? Cosa è stato trovato?

E quanto sarà alto il sarcofago sul piano di campagna? La misura è importante, perché può portare auto e camion ad un livello vicino al primo piano delle abitazioni. Cosa comporterà di impermeabilizzazione del terreno? Quale durata potrà avere?

Motivazioni riferite all'osservazione 5

A Venezia non ci sono edifici sopra i 5 piani. A Mestre anni fa fu "affettato" un palazzo di Corso del Popolo perché troppo alto. Notizie giornalistiche parlano di problemi nel condominio "Splendid" di via Ca'Marcello, vicino alla galleria tramviaria in costruzione, nei palazzi adiacenti ai parcheggi sotterranei in costruzione in via Costa e in piazzale Leonardo Da Vinci. Tutti luoghi più "interni" rispetto alla laguna. Hanno avuto problemi, a suo tempo, le costruzioni adiacenti all'hotel Laguna Palace di viale Ancona.

Ora si dice che la torre di 75 metri avrà dei profondi pilastri, con soluzioni studiate per evitare sia le vibrazioni che interferenze con la falda acquifera. Di tutto questo si parlerà, però, nella Dichiarazione di Inizio Lavori, con trenta giorni di tempo dopo di essa per presentare osservazioni.

Se verranno dei danni agli edifici, cosa succederà? Chi risponderà, civilmente e penalmente?

Motivazioni riferite all'osservazione 6

Sono stati tagliati molti alberi, praticamente tre lati su quattro del perimetro ed un boschetto. Era necessario, si è detto, per la bonifica bellica, che però è iniziata almeno sei mesi dopo. È vero che la città ha molti alberi, ma questi – situati nella zona più densamente costruita – sono singolarmente preziosi. Ne rimangono alcuni, in fregio alla rampa di Corso del Popolo, non più di una decina. C'è qualche ragione per non salvarli? A nostro parere sarebbe bene conservarli, anche perché se anche tutto il progetto fosse, per assurdo, riempito di verde, ci vorrebbero molti anni per rendere quel verde alto e folto.

Motivazioni riferite all'osservazione 7

Ci viene detto che nessuna legge limita le attività commerciali di superficie inferiore ad un certo numero di metri quadrati. Perché l'Associazione dei Comuni non chiede una competenza per l'ente locale in questo senso? In ogni città si vedono le occhiaie dei negozi chiusi, senza che ai consumatori venga alcun vantaggio.

Motivazioni riferite all'osservazione 8

La viabilità nella zona è già . a dir poco – difficile. Nuove costruzioni sono previste in via Ulloa, via Ca'Marcello, Piazza Barche. Avanza lo spostamento in via Torino dell'università di Venezia. In piazzale Madonna Pellegrina proseguono i lavori relativi al contratto di quartiere di Altobello. Sembra prendere vita il progetto di Grandi Stazioni relativo alla stazione ferroviaria. Alcuni di questi progetti sono gradevoli, altri non lo sono affatto: tutti però sono sicuri attrattori di traffico nella zona, che già è congestionata a tutte le ore. Aggiungiamo il supermercato, con i suoi più di 400 posti parcheggio, il parcheggio della torre e quello dell'edificio convenzionato. La soluzione sarebbe quella di creare una viabilità sul secondo tratto di via Ca'Marcello e sul ponte di via Torino, aprendo una bretella fra il supermercato e via Linghinda. Se questo non sarà possibile, darebbe già respiro alla zona l'obbligatorietà dell'uso del ponte di via Torino per tutto il traffico pesante e per il traffico leggero che viene da viale Ancona.

Attilio Malaman

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre****Osservazione - n. 8****Parere Parzialmente Favorevole***Proponente* **Malaman Attilio**Prot. Gen. n. **157445** del **05.04.2013*****CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE***

Esaminata la presente osservazione, si fa presente che la stessa corrisponde alla precedente osservazione n. 3, con la differenza che la presente osservazione non riporta la documentazione che è stata invece allegata a quella identificata al numero 3 e che in aggiunta al punto n. 9 suggerisce la realizzazione di un numero di 150 posti auto e di 40 posti cicli per i residenti della zona Corso del Popolo e Cà Marcello, ipotizzando anche i costi per detti abbonamenti.

In considerazione del contenuto della presente osservazione, si rimanda la presente controdeduzione integralmente al contenuto della controdeduzione all'osservazione n. 3, facendo presente che le richieste sopra indicate, aggiunte in questa osservazione, si rimanda integralmente al punto 9 della controdeduzione all'osservazione n. 3.

Spett.
Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del
Territorio
Settore Urbanistica Terraferma
Viale Ancona 41/63
30172 Venezia

Oggetto: DG n° 53 del 15/02/2013 ad oggetto: "Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico in via Torino a Mestre - ADOZIONE".

La sottoscritta Sara Petrelli nata a

presa

visione della Delibera di Giunta in oggetto riguardante la Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV e verificato che non è prevista nessuna area verde nel progetto proposto

CHIEDE

che venga sostituito il parcheggio davanti alla nuova struttura commerciale con un'area a verde pubblico attrezzata, magari posizionando la vecchia fontana ottagonale che era presente in piazzetta Allegri.

COMUNE DI VENEZIA
PG/2013/0157702 del 05/04/2013 ore 12,50
MIL PETRELLI SARA
Ass. Urbanistica Mestre - Unità di smistamento



Sara Petrelli



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 9

Parere non Favorevole

Proponente **Sara Petrelli**

Prot. Gen. n. **157702** del **05.04.2013**

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

In riferimento all'osservazione presentata, relativa alla richiesta di aumento della dotazione a verde pubblico, si fa presente che il progetto di bonifica/messa in sicurezza delle aree, approvato con Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 135 del 18.07.2012, prevede il totale isolamento del terreno interessato da inquinamenti con la superficie calpestabile, secondo l'attuazione di quanto previsto dal progetto stesso, che ne esclude la finitura a verde profondo.

L'utilizzo della pavimentazione dovrà pertanto garantire l'impermeabilizzazione dei suoli, convogliando l'acqua piovana nella fognatura comunale, previo contenimento in appositi manufatti dotati di idonei dispositivi di regolamentazione delle portate, che garantiranno il miglior deflusso delle acque meteoriche.

Sulla scorta di tale scelta progettuale, già avviata dalla Società PMV precedentemente all'alienazione delle aree interessate dalla presente Variante al P.U.A., le ditte lottizzanti hanno proposto, ai sensi dell'art. 10.12 delle Norme Tecniche Generali di Attuazione della vigente V.P.R.G. per la Terraferma, la monetizzazione dello standard a verde per 3.607 mq, il cui importo viene calcolato sommando il valore delle aree a quello corrispondente all'attrezzamento delle stesse. L'istituto della monetizzazione viene previsto inoltre dalla vigente Legge Regionale n. 11 del 23 aprile 2004 "Norme per il Governo del Territorio e in materia del Paesaggio". Tuttavia il progetto in questione prevede la piantumazione, in apposite "Tazze", di nuove alberature che dovranno avere apparati radicali tali da non comportare interferenze con gli interventi di messa in sicurezza ambientale.

Per tali motivazioni si esprime **parere non favorevole** all'accoglimento dell'osservazione proposta.

COMUNE DI VENEZIA
PG/2013/ 0157715 del 05/04/2013 ore 12,52
MIR. PETRELLI SARA

Ass. Urbanistica Mestre - Unità di smistamento



Spett.
Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del
Territorio
Settore Urbanistica Terraferma
Viale Ancona 41/63
30172 Venezia

Oggetto: DG n° 53 del 15/02/2013 ad oggetto: "Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico in via Torino a Mestre - ADOZIONE".

La sottoscritta Sara Petrelli nata a

presa

visione della Delibera di Giunta in oggetto riguardante la Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV,

- verificato che sono stati abbattuti circa una trentina di alberi;
- considerato che la progettazione dello standard urbanistico a verde è stato indicato dal Ministero dell'ambiente in virtù delle prescrizioni per la normativa riferita al Sito di interesse nazionale;
- considerato che la normativa nazionale e regionale, alla luce degli accordi di programma vigenti, prevede il cambio completo della perimetrazione del SIN e quindi, contestualmente, delle normative ad esso regolate,

CHIEDE

- che venga valutata dalla AC la possibilità di vedere la piantumazione puntuale di alberature ad alto fusto e con ampia chioma nel piazzale al fine di permettere una migliore progettazione delle dotazioni a verde dell'area;
- che venga inserito nelle prescrizioni di piano la previsione di realizzazione di coperture verdi sul fabbricato commerciale.

Sara Petrelli



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 10

Parere Parzialmente Favorevole

Proponente **Sara Petrelli**

Prot. Gen. n. **157715** del **05.04.2013**

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

In riferimento all'osservazione presentata, relativa alla richiesta di aumento della dotazione a verde pubblico, mediante la piantumazione di alberature di alto fusto si fa presente che il progetto di bonifica/messa in sicurezza delle aree, approvato con Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 135 del 18.07.2012, prevede il totale isolamento del terreno interessato da inquinamenti con la superficie calpestabile, secondo l'attuazione di quanto previsto dal progetto stesso, che ne esclude la finitura a verde profondo.

L'utilizzo della pavimentazione dovrà pertanto garantire l'impermeabilizzazione dei suoli, convogliando l'acqua piovana nella fognatura comunale, previo contenimento in appositi manufatti dotati di idonei dispositivi di regolamentazione delle portate, che garantiranno il miglior deflusso delle acque meteoriche.

Sulla scorta di tale scelta progettuale, già avviata dalla Società PMV precedentemente all'alienazione delle aree interessate dalla presente Variante al P.U.A., le ditte lottizzanti hanno proposto, ai sensi dell'art. 10.12 delle Norme Tecniche Generali di Attuazione della vigente V.P.R.G. per la Terraferma, la monetizzazione dello standard a verde per 3.607 mq, il cui importo viene calcolato sommando il valore delle aree a quello corrispondente all'attrezzamento delle stesse. L'istituto della monetizzazione viene previsto inoltre dalla vigente Legge Regionale n. 11 del 23 aprile 2004 "Norme per il Governo del Territorio e in materia del Paesaggio". Tuttavia il progetto in questione prevede la piantumazione, in apposite "Tazze", di nuove alberature che dovranno avere apparati radicali tali da non comportare interferenze con gli interventi di messa in sicurezza ambientale.

Per tali motivazioni si esprime **parere non favorevole** all'accoglimento dell'osservazione proposta.

In merito alla richiesta di attrezzamento della copertura a verde del fabbricato commerciale, si fa presente che non vi è alcun obbligo legislativo/normativo nell'imporre tale finitura.

L'eventuale scelta da parte dei lottizzanti nel realizzare una copertura a verde, sarà sempre comunque possibile senza costituire variante al presente P.U.A..

Al fine di prevedere comunque tale soluzione progettuale, si ritiene comunque di esprimere **parere favorevole** all'accoglimento dell'osservazione, prevedendo l'integrazione dell'elaborato n. 37 "Norme Tecniche di Attuazione" all'art. 7 "Caratteristiche architettoniche dei manufatti edilizi", inserendo al quarto alinea, dopo la frase "... e la produzione di energia elettrica" il seguente periodo:

"nonché la realizzazione di coperture verdi, al fine di contribuire all'apporto di benefici energetici ed ambientali agli edifici stessi, attraverso un maggior isolamento termico in grado di ridurre le dispersioni termiche".

(11)

OSS. 11

Spett.
Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del
Territorio
Settore Urbanistica Terraferma
Viale Ancona 41/63
30172 Venezia

Oggetto: DG n° 53 del 15/02/2013 ad oggetto: "Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico in via Torino a Mestre - ADOZIONE".

La sottoscritta Sara Petrelli nata a

, presa

visione della Delibera di Giunta in oggetto riguardante la Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV,

- verificato che si insedierà una media struttura commerciale, un'immobile a residenza convenzionate e una torre alta 75 mt con diverse destinazioni ed è prevista una nuova viabilità di attraversamento che congiunge via Torino con via Ca' Marcello ingenerando un eccessivo traffico per i residenti;
- verificato che esistono altre vie di collegamento tra via Torino e via Ca' Marcello spesso inutilizzate;
- verificato che espropriando una minima area B-RU 9 denominata ex casa d'aste si riesce a realizzare una viabilità diretta e sicura su via Ca' Marcello,

CHIEDE

- che non venga realizzato l'ultimo tratto della nuova strada tra l'ultima uscita del parcheggio e via Ca' Marcello proprio di fronte al condominio abitato da 16 famiglie che si troverebbe chiuso tra due viabilità (rampa Cavalcavia e la nuova) che porterebbero troppo rumore e inquinamento da traffico;
- che venga avviata immediatamente la procedura urbanistica (espropriativa o in accordo con i proprietari delle aree) per permettere la realizzazione della prosecuzione dell'asta viaria parallela al corso del popolo e sul retro del centro commerciale in posizione completamente a sud del lotto.

COMUNE DI VENEZIA
PG/2013/ 0157721 del 05/04/2013 ore 12,53
MII PETRELLI SARA
Ass. Urbanistica Mestre - unità di smistamento



Sara Petrelli

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre**

Osservazione - n. 11

Parere Parzialmente FavorevoleProponente **Sara Petrelli**Prot. Gen. n. **157721** del **05.04.2013****CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE**

In riferimento all'osservazione presentata, relativa alla richiesta di non realizzare l'ultimo tratto della nuova viabilità a collegamento tra Via Torino e Via Cà Marcello, nella parte fronteggiante quest'ultima, si premette che:

- la nuova viabilità di collegamento tra via Cà Marcello e via Torino, necessaria per garantire un'adeguata accessibilità all'ambito in questione, viene prevista dalla presente Variante come conferma di scelte già approvate dal Consiglio Comunale in sede di approvazione del Piano Urbanistico Attuativo vigente;
- la soluzione viaria individuata dalla presente Variante, prevede il mantenimento dell'attuale uso delle aree già interessate al transito di veicoli;
- tale viabilità, in considerazione del consistente sottoutilizzo della capacità edificatoria a destinazione residenziale, pari ad una superficie lorda di pavimento di 14.900 mq. (corrispondenti a 44.700 metri cubi virtuali), pari a 298 abitanti teorici, sarà interessata da un traffico veicolare inferiore rispetto alle previsioni del Piano Urbanistico Attuativo vigente.

Ciò premesso, si fa presente che la mancata realizzazione di detto tratto stradale comporterebbe la compromissione dell'intera viabilità interessata dalla Variante al P.U.A. e pertanto **non risulta accoglibile**.

Si fa altresì presente che a seguito della presentazione di specifica osservazione da parte dei lottizzanti, gli stessi hanno avanzato la proposta di realizzare (qualora ottengano la proprietà/disponibilità delle aree necessarie), a sostituzione della viabilità extra perimetro posta lungo il fronte dell'edificio citato nell'osservazione, una nuova rotatoria (in ambito BRU n. 9), al fine di garantire una soluzione viabilistica alternativa a quella prevista in progetto.

Considerato che la proposta avanzata dall'osservante al secondo punto (spostamento di detto tratto stradale sul lato opposto del perimetro di Variante), entra nel merito di quanto già richiesto dai lottizzanti nell'osservazione n. 2, si fa presente che qualora gli stessi lottizzanti siano nelle condizioni di attuarla, questa possa essere presa in considerazione dall'Amministrazione Comunale mediante autorizzazione separata, nel rispetto della vigente legislazione in materia urbanistica ed edilizia, previa valutazione da parte degli uffici competenti del Comune.

In merito a tale punto si esprime pertanto **parere favorevole** all'accoglimento dell'osservazione.

Spett.
Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del
Territorio
Settore Urbanistica Terraferma
Viale Ancona 41/63
30172 Venezia

Oggetto: DG n° 53 del 15/02/2013 ad oggetto: "Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico in via Torino a Mestre - ADOZIONE".

La sottoscritta Sara Petrelli nata a

presa

visione della Delibera di Giunta in oggetto riguardante la Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV,

CHIEDE

- che, al posto del parcheggio davanti alla nuova struttura commerciale, venga realizzata una piazza pubblica e sistemati i parcheggi sul tetto della struttura stessa con accesso dalla nuova viabilità di attraversamento posta dietro;
- che vengano realizzati stalli a bicicletta coperti sul fronte della struttura commerciale e sul fronte della prevista edilizia convenzionata.

COMUNE DI VENEZIA

PG/2013/0157729 del 05/04/2013 ore 12,54

Mitt. PETRELLI SARA

Ass. Urbanistica Mestre - Unità di smistamento



Sara Petrelli

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre**

Osservazione - n. 12

Parere Parzialmente Favorevole

Proponente **Sara Petrelli**Prot. Gen. n. **157729** del **05.04.2013****CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE**

In riferimento all'osservazione presentata, relativamente alla richiesta di spostare sulla copertura dell'edificio commerciale il parcheggio di progetto, al fine di poter realizzare in luogo al parcheggio, uno spazio pubblico pedonalizzato, si fa presente che non vi è alcun obbligo normativo nell'imporre tale scelta progettuale.

Si fa altresì presente che l'eventuale collocazione del parcheggio in copertura significherebbe collocare dei parcheggi ad una quota di circa 20 metri in prossimità degli edifici circostanti esistenti, penalizzando pertanto l'edificio esistente circostante, sia sotto il profilo acustico, che di salubrità dell'aria.

Considerato pertanto che tale proposta non risulterebbe migliorativa rispetto alla previsione di mantenere il parcheggio a raso, si esprime **parere non favorevole** all'accoglimento della richiesta stessa.

In riferimento alla richiesta di prevedere dei parcheggi cicli coperti lungo il fronte della struttura commerciale e dell'area che sarà interessata dalla realizzazione dell'edilizia convenzionata, si fa presente che la vigente Variante al PRG per la Terraferma (che disciplina quanto non puntualmente previsto dalla presente Variante), già dispone l'obbligo di attrezzare i parcheggi cicli e motocicli di opportune pensiline per il riparo dei mezzi. Per tali motivi **la richiesta di prevedere la collocazione di adeguate coperture agli stalli delle biciclette si intende già accolta.**

In merito allo spostamento dei parcheggi cicli rispetto alla soluzione proposta dai lottizzanti, la stessa non può essere accolta in quanto in fase istruttoria della presente Variante al P.U.A., gli uffici competenti si sono pronunciati favorevolmente, condividendo quanto previsto in progetto.

Per le motivazioni sopra indicate, si esprime **parere parzialmente favorevole** all'accoglimento dell'osservazione.

Spett.
Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del
Territorio
Settore Urbanistica Terraferma
Viale Ancona 41/63
30172 Venezia

Oggetto: DG n° 53 del 15/02/2013 ad oggetto: "Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico in via Torino a Mestre - ADOZIONE".

La sottoscritta Sara Petrelli nata a

presa

visione della Delibera di Giunta in oggetto riguardante la Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV e verificato che, in occasione sia di piogge normali che di quelle intense, si producono allagamenti a tutte le zone circostanti all'intervento in oggetto fino ad interessare tutte le aree riferite alle vie Torino, Linghindal

CHIEDE

- che vengano significativamente dimensionate le opere di invarianza idraulica al fine di risolvere definitivamente le molte problematiche dell'area circa le questioni di scolo delle acque meteoriche normali ed eccezionali;
- che nel progetto di invarianza idraulica venga opportunamente previsto da parte degli enti competenti una opportuna verifica delle caditoie di scolo di tutta la zona e venga eventualmente valutata la possibilità di realizzare un sistema di pompe di sollevamento al fine di risolvere in accordo con tutti gli enti una impiantistica tecnologica di miglioramento della situazione idraulica per tale parte della città.

COMUNE DI VENEZIA

PG/2013/0157732 del 05/04/2013 ore 12,55

MIR: PETRELLI SARA

Aes Urbanistica Mestre - Unità di amministrazione



Sara Petrelli

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre**

Osservazione - n. 13

Parere Parzialmente Favorevole

Proponente Sara Petrelli

Prot. Gen. n. 157732 del 05.04.2013

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

In riferimento all'osservazione presentata, relativamente alla richiesta di dimensionare le opere di invarianza idraulica al fine di risolvere definitivamente le problematiche di scolo delle acque per l'area d'intervento, si fa presente che il progetto, come predisposto dai lottizzanti, risponde ai requisiti previsti dalla vigente normativa di settore, prevedendo la realizzazione di idonei volumi d'invaso al fine di convogliare e trattenere l'acqua meteorica, rilasciandola gradualmente nella rete fognaria.

Tale progetto, dotato di idonea Relazione di Compatibilità Idraulica è stato valutato in sede di Conferenza di Servizi dagli uffici competenti in materia ed ha ottenuto parere favorevole dal Consorzio di Bonifica territorialmente competente e dal Servizio Fognatura della Società Veritas.

Per tali motivazioni la richiesta di dimensionare le opere di invarianza idraulica per il presente ambito di si intende già approvata.

In riferimento alla richiesta di valutare e risolvere le criticità sotto l'aspetto idraulico delle aree circostanti il presente ambito d'intervento, si fa presente che, pur essendo tali aspetti comunque considerati dallo studio idraulico predisposto dai privati e valutato dagli uffici competenti, le problematiche segnalate non possono essere valutate dal presente provvedimento, in quanto non direttamente interessate dal progetto.

Per tali motivazioni tale richiesta non può essere accolta.

Spett.
Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del
Territorio
Settore Urbanistica Terraferma
Viale Ancona 41/63
30172 Venezia

Oggetto: DG n° 53 del 15/02/2013 ad oggetto: "Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico in via Torino a Mestre - ADOZIONE".

La sottoscritta Sara Petrelli nata a

presa visione della Delibera di Giunta in oggetto riguardante la Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito ACTV al fine di evitare in ogni modo che il parcheggio di 200 auto previsto lungo corso del popolo e di fronte all'area commerciale assuma nel tempo la configurazione di parcheggio scambiatore con abbandono di veicoli di cittadini in transito,

CHIEDE

- che i 200 posti auto (a strisce bianche) siano dedicati agli abitanti delle abitazioni della zona;
- che tale parcheggio venga regolamentato in ingresso ed uscita con sbarre e pass;
- che venga definito in sede di rilascio dei titoli edilizi legittimanti l'opportuna' di realizzare delle cancellate di accesso e d uscita dal parcheggio a gestione di AVM al fine di evitare in ogni modo l'accesso e l'accampamento delle aree a standard che dovranno assumere la configurazione di spazi urbani aperti di giorno ma custoditi ed interdetti nelle ore notturne.

COMUNE DI VENEZIA
PG/2013/0157735 del 05/04/2013 ore 12,55
MIR. PETRELLI SARA
Ass. Urbanistica Mestre - unità di smistamento



Sara Petrelli

**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre**

Osservazione - n. 14

Parere Parzialmente favorevoleProponente **Sara Petrelli***Prot. Gen. n. 157735 del 05.04.2013***CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE**

In riferimento all'osservazione presentata, relativamente alla richiesta di riservare ai residenti della zona, un parcheggio di circa 200 posti auto a strisce bianche, si precisa che il progetto non prevede alcun parcheggio a strisce bianche, bensì una dotazione di circa 420 posti auto a strisce blu, la cui gestione viene demandata ad una successiva convenzione con la Società A.V.M..

A tal proposito si fa presente che non possono essere riservati ai residenti puntuali parcheggi pubblici, in quanto non ricorrono le condizioni previste dalla vigente normativa di settore.

Relativamente alla richiesta di regolamentare con sbarre e pass l'accesso ai parcheggi e con cancelli per un loro uso improprio degli stessi durante le ore notturne, si fa presente che i parcheggi previsti tra il fabbricato a destinazione commerciale e quello a torre saranno dotati di dispositivi di chiusura notturna, mentre la rimanenza, che saranno sempre a strisce blu, saranno sempre accessibili, al fine di garantire ai residenti della zona una dotazione a parcheggio tale da garantire il soddisfacimento ai residenti sprovvisti di posti auto privati.

Per tali motivazioni, **relativamente primo punto si esprime parere parzialmente favorevole**, in quanto il progetto già prevede spazi a parcheggio per i residenti fruibili gratuitamente nelle ore notturne e a pagamento (abbonamento per i residenti) durante le ore diurne.

Per quanto concerne il **secondo e terzo punto, si esprime parere parzialmente favorevole**, in quanto la proposta progettuale prevede per una gran parte dei parcheggi la chiusura alle auto con dispositivi fisici/elettronici durante le ore notturne, mentre per la rimanente parte è prevista l'apertura anche nelle ore notturne, al fine di soddisfare le esigenze di parcheggio per i residenti.

Si fa infine presente che al fine di evitare con la chiusura totale di tali aree l'isolamento dell'area stessa, dando origine a situazioni di ridotta sicurezza della zona, viene previsto il libero transito pedonale su tali aree.


Prot.n. AB/af_374/2013

Pianiga, 05/04/2013

Spett. le **Comune di Venezia**

Viale Ancona n. 59,
Mestre – Venezia

c.a. **III.mo Sig. Sindaco**
III.mo. Assessore all'Urbanistica
Dirigente settore Urbanistica



Comune di Venezia
Data: 12/04/2013, PG/2013/0169645

Oggetto: Variante al Programma di Recupero Urbano per l'Area dell'Ex Deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per attrezzature economiche e verde pubblico in via Torino a Mestre

Delibera di Giunta Comunale n. 53 del 15.02.2013 OSSERVAZIONE

In riferimento all'oggetto il sottoscritto Ing. Andrea Berro, con studio in Via Roma 132 a Pianiga (VE), vista la variante adottata con la delibera di cui sopra propone la seguente

OSSERVAZIONE

Si propone di inserire nelle N.T.A. relative al piano che la proiezione del pianerottolo di sbarco delle scale esterne aperte, configurato come ballatoio aperto sul lato lungo e la proiezione delle pensiline di copertura degli ingressi e dei poggiali a sbalzo non concorra a determinare superficie coperta anche se sporgenti dal filo della facciata più di 1.50 ml fino ad un massimo di 3.00 ml.

Cordiali saluti

Ing. Andrea Berro



**Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre****Osservazione - n. 15****Parere Favorevole****Proponente Ing. Andrea Berro****Prot. Gen. n. 169645 del 12.04.2013*****CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE***

Premesso che per sopravvenute esigenze della Parte Attuatrice il progettista propone di inserire una modifica alle N.T.A. della Variante al P.U.A., al fine di prevedere specificatamente che la proiezione delle pensiline di copertura degli ingressi, dei poggioli a sbalzo e il pianerottolo di sbarco delle scale esterne aperte non concorrano a determinare la superficie coperta, anche se sporgenti dal filo della facciata più di 1.50 ml fino ad un massimo di 3.00 ml..

In riferimento a tale richiesta, si premette che per tale ambito non vi è alcuna limitazione alla superficie coperta. Ai sensi dell'articolo 4.1.3 delle Norme Tecniche Generali di Attuazione della vigente V.P.R.G. per la Terraferma, alle lettere e), f) e g), i corpi di scala aperti, le pensiline ad esclusiva copertura degli ingressi e dei poggioli a sbalzo nonché dei ballatoi aperti sul lato lungo, non concorrono al computo della Superficie lorda di Pavimento bensì solo al computo della Superficie Coperta, qualora tali corpi siano eccedenti rispetto al filo della facciata a ml 1.50.

In considerazione che la presente Variante al P.U.A. non prevede alcuna limitazione al dimensionamento della Superficie Coperta, si esprime **parere favorevole** all'accoglimento dell'osservazione, essendo già soddisfatta tale richiesta. Ad ogni buon conto si ritiene comunque opportuno prevedere tale possibilità, integrando l'art. 7 dell'Elaborato n. 37 "Norme Tecniche di Attuazione", inserendo dopo le parole "... metallo per i piani superiori." il seguente periodo:

"la proiezione delle pensiline di copertura degli ingressi, dei poggioli a sbalzo e il pianerottolo di sbarco delle scale esterne aperte non concorrono a determinare la superficie coperta anche se sporgenti dal filo della facciata più di 1.50 ml, fino ad un massimo di 3.00 ml".

Con la presente, come da accordi intercorsi, inivamo ns. osservazioni
relativamente alla gestione degli spazi a parcheggio pertinentiali alle attivit?
commerciali.

Cordiali salut.

Aspiag Service Srl
Direttore Ufficio Tecnico
Franco Bolzonello,

COMUNE DI VENEZIA

PG/2013/ 0181727 del 18/04/2013 ore 12,23

Mit ASPIAG SERVICE SPA

Ass. Urbanistica Mestre - Unità di smistamento



Punto Primo

Al fine di chiarire i possibili futuri accordi tra la Parte Attuatrice e il Comune, relativamente alla gestione degli spazi a parcheggio pertinenziali alle attività commerciali, si propone di modificare il testo dello schema di convenzione (elaborato n. 40) nel seguente modo:

sostituire il comma 3° dell'articolo 13 qui di seguito riportato:

3. La Parte Attuatrice s'impegna a concordare con la Società A.V.M., la gestione dell'area destinata a parcheggio di 9.266,40 mq, definendo con la stessa le modalità di chiusura e apertura dei parcheggi, le tariffe da applicare e il tipo di esenzione per i clienti della struttura commerciale (pari almeno a due ore). Tale accordo dovrà essere prodotto in sede di rilascio del Permesso di Costruire/presentazione della D.I.A. dell'immobile a destinazione commerciale, ricadente all'interno del perimetro della U.M.I. n. 1.

con il seguente testo:

3. La Parte Attuatrice potrà concordare con gli uffici comunali competenti e/o con la Società A.V.M., la gestione dell'area destinata a parcheggio di 9.266,40 mq, al fine di definire le modalità di chiusura e apertura dei parcheggi, le tariffe da applicare e il tipo di esenzione per i clienti della struttura commerciale (pari almeno a due ore). L'eventuale accordo con il Comune/Società A.V.M., sarà prodotto in sede di collaudo del parcheggio e comunque prima del rilascio dell'agibilità dell'immobile a destinazione commerciale, ricadente all'interno del perimetro della U.M.I. n. 1.

Punto Secondo

Al fine di chiarire le modalità e i criteri da utilizzare per determinare i valori delle aree e delle opere previste a permuta e a scomputo del contributo degli oneri di urbanizzazione e del costo di costruzione, si propone di modificare il testo dello schema di convenzione (elaborato n. 40) nel seguente modo:

stralciando il comma 4° dell'art. 3 qui di seguito riportato, in quanto l'art. 5 del medesimo schema di convenzione già dispone puntualmente le modalità e i criteri da utilizzare per determinare i valori delle aree e delle opere ammesse a scomputo e a permuta.

Testo da stralciare:

4. Il valore delle aree ai fini dello scomputo dagli oneri di urbanizzazione secondaria è calcolato secondo le modalità contenute nello schema di convenzione tipo approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 8 del 11/01/2010.



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 16

Parere Favorevole

Proponente **Aspiag Service S. p.a.**

Prot. Gen. n. 181727 del 18.04.2013

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

In riferimento a quanto proposto al primo punto, in merito alla richiesta di specificare maggiormente i contenuti dei possibili accordi tra la parte attuatrice e il Comune, relativamente alla gestione degli spazi a parcheggio pertinenziali alle attività commerciali, condividendo tale proposta, si esprime **parere favorevole** all'accoglimento della stessa, nei seguenti termini:

sostituire il comma 3° dell'art. 13 dell'Elaborato n. 40 "Schema di Convenzione":

"3. La Parte Attuatrice s'impegna a concordare con la Società A.V.M., la gestione dell'area destinata a parcheggio di 9.266,40 mq, definendo con la stessa le modalità di chiusura e apertura dei parcheggi, le tariffe da applicare e il tipo di esenzione per i clienti della struttura commerciale (pari almeno a due ore). Tale accordo dovrà essere prodotto in sede di rilascio del Permesso di Costruire/presentazione della DIA dell'immobile a destinazione commerciale, ricadente all'interno del perimetro della U.M.I. n. 1."

con il seguente comma 3°:

"3. La Parte Attuatrice potrà concordare con gli uffici comunali competenti e/o con la Società A.V.M., la gestione dell'area destinata a parcheggio di 9.266,40 mq, al fine di definire le modalità di chiusura e apertura dei parcheggi, le tariffe da applicare e il tipo di esenzione per i clienti della struttura commerciale (pari almeno a due ore). L'eventuale accordo con il Comune/Società A.V.M., sarà prodotto in sede di collaudo del parcheggio e comunque prima del rilascio dell'agibilità dell'immobile a destinazione commerciale, ricadente all'interno del perimetro della U.M.I. n. 1."

In riferimento a quanto proposto al secondo punto, in merito alla richiesta di specificare maggiormente le modalità e i criteri per determinare i valori delle aree e opere previste a permuta e scomputo del contributo dovuto per oneri di urbanizzazione e costo di costruzione, si condivide la stessa in quanto l'articolo 5 dello schema di convenzione già dispone puntualmente le modalità e i criteri per la determinazione dei valori sopra richiamati, si esprime **parere favorevole** nei seguenti termini:

stralciare il comma 4° dell'art. 3 dell'Elaborato n. 40 "Schema di Convenzione":

"4. Il valore delle aree ai fini dello scomputo dagli oneri di urbanizzazione secondaria è calcolato secondo le modalità contenute nello schema di convenzione tipo approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 8 del 11/01/2010."

Mestrino, 23/04/2013

OSS. 17

COMUNE DI VENEZIA

PG/2013/ 0188849 del 23/04/2013 ore 11,50
Mit: ASIAG SERVICE SPA

Ass. Direzione Affari Istituzionali - Stazione di



Spett. le Comune di Venezia

Viale Ancona n. 59,
Mestre – Veneziac.a. **Ill.mo Sig. Sindaco**
Ill.mo Assessore all'Urbanistica
Dirigente settore Urbanistica

Oggetto: Variante al Programma di Recupero Urbano per l'Area dell'Ex Deposito ACTV e al Piano Particolareggiato per attrezzature economiche e verde pubblico in via Torino a Mestre

Delibera di Giunta Comunale n. 53 del 15.02.2013 OSSERVAZIONE

In riferimento all'oggetto il sottoscritto Franco Bolzonello, con sede legale in Bolzano Via B. Buozzi n. 30, vista la variante adottata con la delibera di cui sopra propone le seguenti

OSSERVAZIONI**Punto Primo**

Al fine di chiarire i possibili futuri accordi tra la Parte Attuatrice e il Comune, relativamente alla gestione degli spazi a parcheggio pertinenziali alle attività commerciali, si propone di modificare il testo dello schema di convenzione (elaborato n. 40) nel seguente modo:

sostituire il comma 3° dell'articolo 13 qui di seguito riportato:

3. La Parte Attuatrice s'impegna a concordare con la Società A.V.M., la gestione dell'area destinata a parcheggio di 9.266,40 mq, definendo con la stessa le modalità di chiusura e apertura dei parcheggi, le tariffe da applicare e il tipo di esenzione per i clienti della struttura commerciale (pari almeno a due ore). Tale accordo dovrà essere prodotto in sede di rilascio del Permesso di Costruire/presentazione della D.I.A. dell'immobile a destinazione commerciale, ricadente all'interno del perimetro della U.M.I. n. 1.

con il seguente testo:

3. La Parte Attuatrice potrà concordare con gli uffici comunali competenti e/o con la Società A.V.M., la gestione dell'area destinata a parcheggio di 9.266,40 mq, al fine di definire le modalità di chiusura e apertura dei parcheggi, le tariffe da applicare e il tipo di esenzione per i clienti della struttura commerciale (pari almeno a due ore). L'eventuale accordo con il Comune/Società A.V.M., sarà prodotto in sede di collaudo del parcheggio e comunque prima del rilascio dell'agibilità dell'immobile a destinazione commerciale, ricadente all'interno del perimetro della U.M.I. n. 1.

ASIAG SERVICE S.R.L.

UFFICIO AMMINISTRATIVO CENTRALE E CENTRO DI DISTRIBUZIONE DI PADOVA: 35035 MESTRINO PD - VIA GALILEO GALILEI, 29 - TEL. 049 9009311 - FAX 049 9009400
SEDE LEGALE 39100 BOLZANO BZ - VIA BRUNO BUOZZI 30 - TEL. 0471 241511 - FAX 0471 241850 - CAPITALE SOCIALE € 79.320.000,00 I.V.
REG. IMP. DI BOLZANO / COD. FISC. / P. IVA NR. 00882800212 - REA DI BOLZANO NR. 94217 - REG. AEE NR. IT0801000000147 REG. PILE NR. IT09060P00000222
SOCIETÀ CON SOCIO UNICO, SOTTOPOSTA ALL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E DI COORDINAMENTO DA PARTE DI ASIAG FINANCE & SERVICE AG CON SEDE IN WIDNAU (SVIZZERA)



Punto Secondo

Al fine di chiarire le modalità e i criteri da utilizzare per determinare i valori delle aree e delle opere previste a permuta e a scomputo del contributo degli oneri di urbanizzazione e del costo di costruzione, si propone di modificare il testo dello schema di convenzione (elaborato n. 40) nel seguente modo:

stralciando il comma 4° dell'art. 3 qui di seguito riportato, in quanto l'art. 5 del medesimo schema di convenzione già dispone puntualmente le modalità e i criteri da utilizzare per determinare i valori delle aree e delle opere ammesse a scomputo e a permuta.

Testo da stralciare:

4. Il valore delle aree ai fini dello scomputo dagli oneri di urbanizzazione secondaria è calcolato secondo le modalità contenute nello schema di convenzione tipo approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 8 del 11/01/2010.

Distinti saluti

ASPIAG SERVICE SRL
UN PROCURATORE
F. Bolzonello

ASPIAG SERVICE S.R.L.

UFFICIO AMMINISTRATIVO CENTRALE E CENTRO DI DISTRIBUZIONE DI PADOVA: 35035 MESTRINO PD - VIA GALILEO GALILEI, 29 - TEL. 049 9009311 - FAX 049 9009400
SEDE LEGALE 39100 BOLZANO BZ - VIA BRUNO BUOZZI 30 - TEL. 0471 241511 - FAX 0471 241850 - CAPITALE SOCIALE € 79.320.000,00 I.V.
REG. IMP. DI BOLZANO / COD. FISC. / P. IVA NR. 00882800212 - REA DI BOLZANO NR. 94217 - REG. AEE NR. IT0801000000147 REG. PILE NR. IT09060P00000222
SOCIETÀ CON SOCIO UNICO, SOTTOPOSTA ALL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E DI COORDINAMENTO DA PARTE DI ASPIAG FINANCE & SERVICE AG CON SEDE IN WIDNAU (SVIZZERA)



Con la presente, come da accordi intercorsi, inivamo ns. osservazioni
relativamente alla gestione degli spazi
a parcheggio pertinenziali alle attivit? commerciali.

Cordiali saluti.

Aspiag Service Srl
Direttore Ufficio Tecnico
Franco Bolzonello.

CITTA' DI
VENEZIA



Comune di Venezia
Direzione Sviluppo del Territorio

Variante al Programma di Recupero Urbano per l'area dell'ex deposito A.C.T.V. e al Piano Particolareggiato per Attrezzature Economiche Varie e Verde pubblico, in via Torino a Mestre

Osservazione - n. 17

Parere Favorevole

Proponente **Aspiag Service S. p.a.**

Prot. Gen. n. **188849** *del* **23.04.2013**

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE

Esaminata la presente osservazione, si fa presente che la stessa corrisponde a quanto richiesto con la precedente osservazione n. 16, con la differenza che la presente osservazione risulta depositata in forma cartacea, mentre l'osservazione n. 16 è stata trasmessa a mezzo Posta Elettronica Certificata (P.E.C.).

Per tali motivazioni si rimanda la presente controdeduzione integralmente al contenuto della controdeduzione all'osservazione n. 16.