

COMUNE DI COSTA VOLPINO

PROVINCIA DI BERGAMO

AMBITO DI TRASFORMAZIONE ATU – VIA C. BATTISTI

COMMITTENTI:

C.B.L. s.r.l.

C.S.A. CONSORZIO SERVIZI AUTOTRASPORTATORI

Guizzetti s.r.l.

AGGIORNAMENTI:	Oggetto dell'aggiornamento:	data:
PROGETTISTA Dott. Ing. Fabrizio Cortinovis Via More 7/B – 25047 Darfo Boario Terme (BS) Tel/Fax 0364/529299 e-mail: fabrizio.ing@libero.it	OPERE DI URBANIZZAZIONE EXTRACOMPARTO – Studio di Prefattibilità ambientale	progetto n. 160050
		data: 22/02/2018
		scala: –
		Tavola n. P26

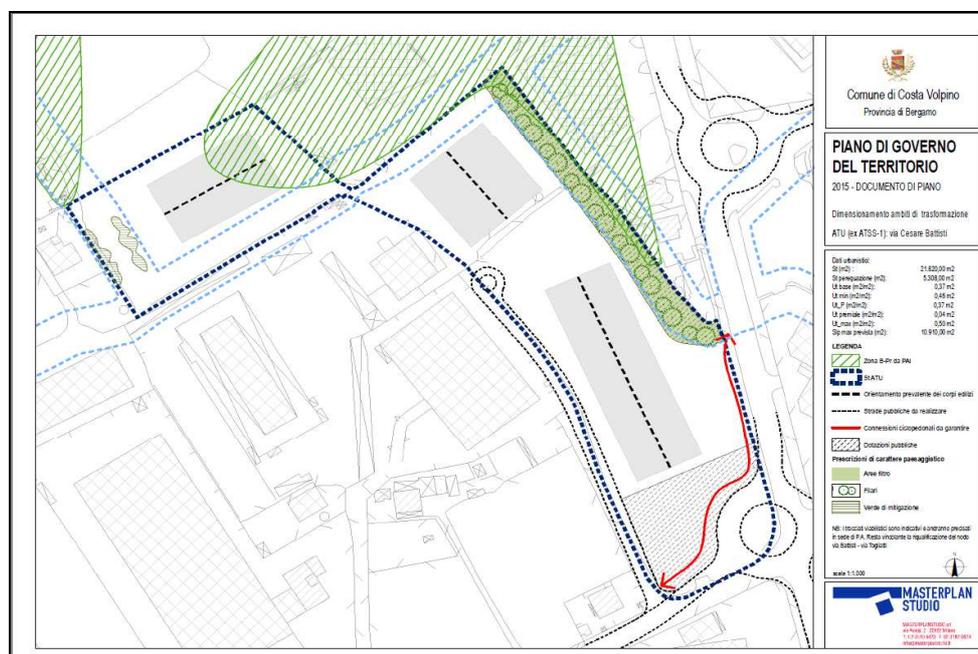
COMUNE DI COSTA VOLPINO**PROVINCIA DI BERGAMO****AMBITO DI TRASFORMAZIONE ATU – VIA CESARE BATTISTI
OPERE DI URBANIZZAZIONE EXTRA COMPARTO****1) VERIFICA DI COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON LA PIANIFICAZIONE GENERALE
E SETTORIALE**

Il DOCUMENTO DI PIANO del PGT del comune di Costa Volpino prevede all'incrocio tra Via Cesare Battisti e Via Togliatti un nuovo ambito di trasformazione denominato **"ATU – Via Cesare Battisti"**.

L'area interessata dall'ATU è di 22 mila m² all'incirca, ha uno sviluppo lungo la via Cesare Battisti e risulta nelle vicinanze a lotti già urbanizzati.

Lo scopo è il completamento del fronte commerciale lungo la Via Cesare Battisti e il DDP prevede per l'ATU la destinazione prevalentemente terziaria e commerciale.

Nei criteri di attuazione indicati dal PGT per l'ATU e nella scheda grafica corrispondente (che si riporta di seguito)

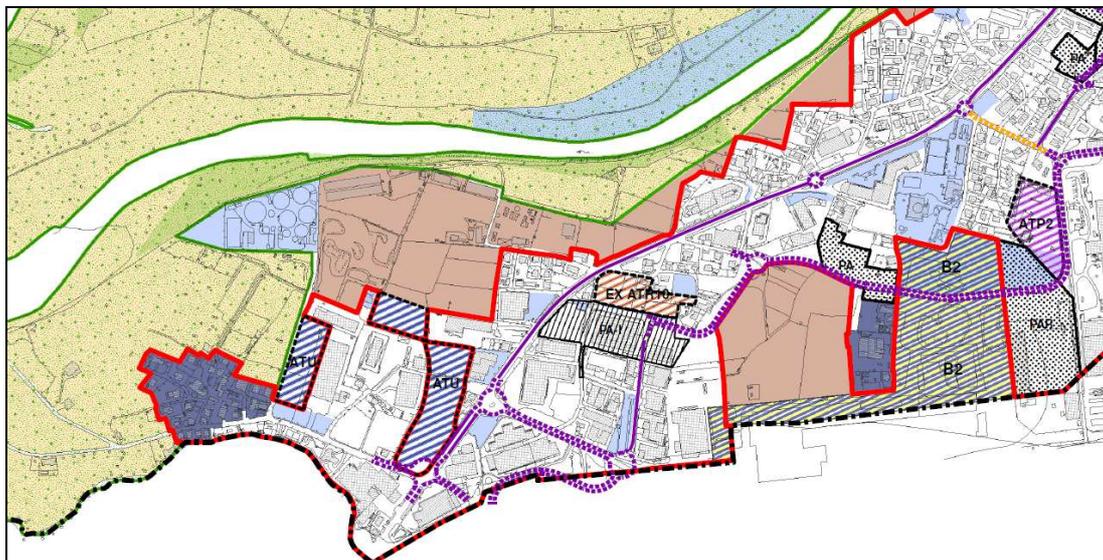


Scheda ATU con indicazione rotatoria in previsione e percorso ciclo-pedonale appare evidente l'importanza attribuita dal redattore del piano urbanistico al potenziamento dell'intersezione tra Via Togliatti e Via Cesare Battisti tanto che viene definito "fondamentale" e la rotatoria prevista in corrispondenza all'intersezione è

inserita all'interno dell'ATU come parte integrante degli standard dello stesso, recependo le indicazioni contenute nel PGUT del 2015.

Dalla scheda appare inoltre chiaro "l'obbligo" di realizzazione della connessione ciclopedonale da collocare tra l'area dell'ATU e la SP,55, che viene indicata come "da garantire".

La nuova rotatoria e la pista ciclopedonale sono pertanto conformi alle pianificazione urbanistica Comunale, la loro esatta conformazione e collocazione è stato poi determinata e sviluppata a livello tecnico in funzione delle norme e alle indicazioni degli Enti interessati..



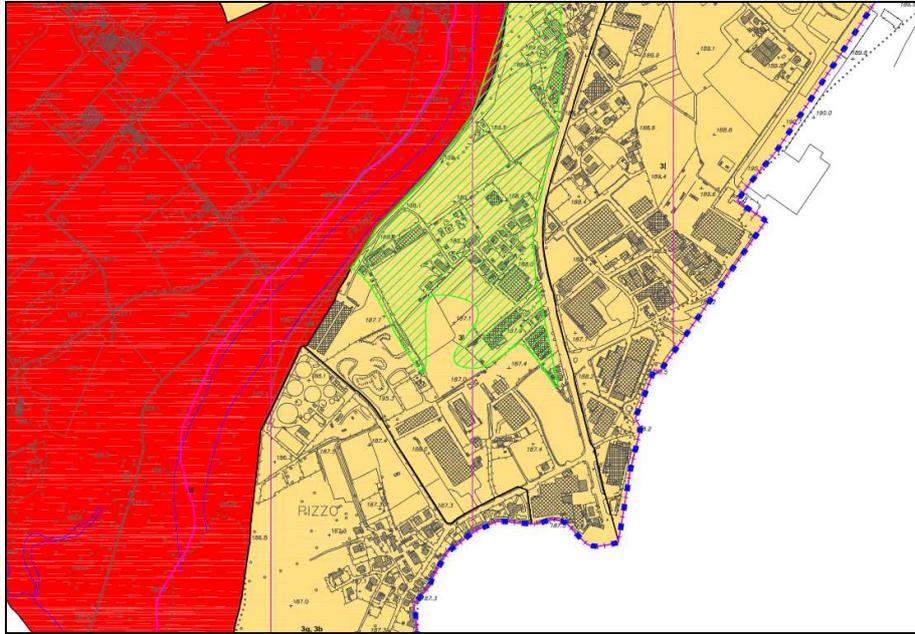
Estratto della carta delle previsioni di piano

Sempre a riguardo della pianificazione Comunale si evidenzia come l'opera in esame (Rotatoria e opere extra comparto annesse) **non risulta in zone soggette a vincolo ambientale** (D.Lgs 42/04) o per la quali la legislazione statale prevede autorizzazioni di tipo paesaggistico. L'area ricade nell'Ambito di salvaguardia dello scenario lacuale (art. 19 comma 4, PTR - Piano Paesaggistico – Vedi linea blu estratto carta dei vincoli) per il quale il Piano Paesaggistico Regionale propone, una serie di obiettivi e di indicazioni paesaggistiche per gli interventi di trasformazione atte ad evitare impatti negativi sul contesto lacuale che riguardano principalmente la distribuzione dei volumi edificati al fine di salvaguardare le qualità vedutistiche del luogo.

Pertanto non riguardanti interventi effettuati sulla viabilità come quelli previsti dal presente progetto.

falda che comporterebbe il funzionamento dell'impianto di pompaggio in continuo, anche in periodo asciutto.

Anche la quota della rotatoria rialzata rispetto alla quota della sede stradale (principalmente per una questione viabilistica) determina un miglioramento in funzione della quota di falda.



Estratto Carta di fattibilità – Componente geologica, idrogeologica e sismica del PGT

Con la pubblicazione della D.G.R. X/6778 del 19 Giugno 2017 "Disposizioni regionali concernenti l'attuazione del piano gestione dei rischi di alluvione (PGRA) nel settore urbanistico e di pianificazione dell'emergenza ai sensi dell'art. 58 delle norme di attuazione del piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) del bacino del fiume Po così come integrate dalla variante adottata in data 7 dicembre 2016 con deliberazione n. 5 del comitato istituzionale di bacino del fiume Po", l'area oggetto del presente intervento è stato inserito all'interno di un'area, comprendente anche una parte dell'ATU - VIA CESARE BATTISTI, in classe di rischio R4.

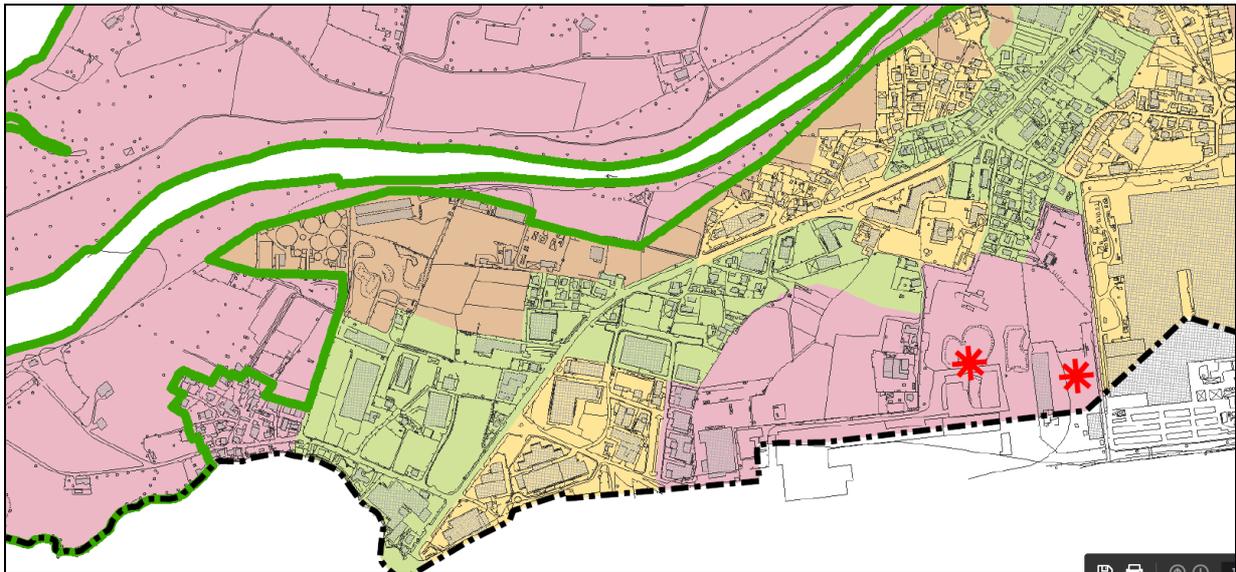
Tuttavia lo studio geologico di dettaglio, "**STUDIO GEOLOGICO E IDRAULICO DI INQUADRAMENTO DELLE PROBLEMATICHE TERRITORIALI (ai sensi della D.G.R. X/6738/2017)**" redatto dal Dott. Geol. Fabio Fenaroli, allegato della presente integrazione (e a cui si rimanda per maggiori dettagli), riferito sia all'area dell'ATU che all'area di intervento per la realizzazione della rotatoria



in riferimento a tale problematica nelle conclusioni evidenzia:

- *“La previsione edificatoria nelle aree individuate come classe di rischio R4 è da ritenersi assentibile, alla luce della realizzazione delle opere di mitigazione idraulica già realizzate e in fase di affidamento ma l’esecutività degli stessi è condizionata alla presentazione del CRE relativo al tratto d’argine da realizzarsi nei pressi del ponte della SS42 del Tonale e della Mendola nonché alla realizzazione dei conseguenti adempimenti di natura idrogeologica e idraulica in carico all’Amministrazione Comunale. **Per quanto riguarda la realizzazione delle aree a piazzali / parcheggio mezzi pesanti (Consorzio Servizi Autotrasportatori CSA e Guizzetti srl) non risultano problematiche di natura idraulica / idrogeologica ostative nei confronti della sua realizzazione.***
- *“Resta inteso che quanto riportato al punto precedente può essere esteso anche alla realizzazione della rotatoria per la località Pizzo”.*

Pertanto, da quanto sopra riportato, per quanto concerne le opere stadali della nuova rotatoria le opere accessorie, (alla pari dei piazzali e dei parcheggi per mezzi pesanti all’interno dell’ATU), pare non sussistano controindicazioni di natura idraulica / idrogeologica con la loro realizzazione.



Estratto carta della sensibilità paesistica

L'area di intervento (rotatoria) da un punto di vista di sensibilità paesistica ricade in area a bassa (giallo) e media (verde) sensibilità.

Il territorio di Costa Volpino come gran parte del territorio Regionale in seguito alla nuova classificazione sismica ricade in zona a sismicità 3 pertanto le opere strutturali previste sono state dimensionate prevedendo le azioni dovute ai valori di sismicità previsti dal reticolo introdotto dal DM 14/01/2008 per la zona in esame ed in base alle caratteristiche geologiche indicate nella relazione geologica allegata.

Da quanto sopra esposto risulta che l'intervento di riqualificazione dell'intersezione stradale risulta conforme alle prescrizioni e alle indicazioni degli strumenti urbanistici vigenti.

4) EFFETTI DELLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI, SCELTA DEL SITO IN FUNZIONE DELLA MINIMIZZAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE E EVENTUALI MISURE COMPENSATIVE

La riorganizzazione dell'intersezione stradale con la formazione della rotatoria genera sicuramente un effetto sull'area, quantomeno dal punto di vista urbanistico.

La realizzazione di tale opera genera diversi effetti positivi:

- **di tipo viabilistico e di sicurezza della circolazione:** la presenza di un'intersezione a rotatoria in un punto particolarmente trafficato anche da mezzi pesanti è in grado di eliminare, quantomeno in gran parte, i conflitti e i possibili incidenti dovuti alla presenza di un incrocio a raso. Inoltre è un forte moderatore di velocità con conseguente riduzione dei rischi per gli utenti deboli della strada.

Inoltre pur inducendo a moderare la velocità la rotatoria porta ad un flusso veicolare costante, che non dovrebbe generare incolonnamenti, come invece accade in caso di svolta a sinistra in un incrocio a raso.

- **Ambientale:** il fatto di non dare origine a incolonnamenti determina minore emissioni inquinanti dovuti ai veicoli in coda. Anche in considerazione del fatto che l'aumento di traffico evidenziato dallo studio del traffico allegato all'ATU non è indotto dalla realizzazione della rotatoria, che è invece uno strumento per smaltirlo più velocemente. Inoltre la rotatoria prevede un'area ampia al suo interno destinata a verde che migliora l'area da un punto di vista ambientale rispetto all'aspetto attuale.

L'unico fattore negativo riguarda una maggiore estensione della parte pavimentata.

- **Sicurezza per gli utenti deboli:** La realizzazione della rotatoria associata alla realizzazione di marciapiedi e piste ciclopedonali, pur di tipo promiscuo (pedoni e ciclisti) determinano sicuramente una maggiore sicurezza e tranquillità per pedoni e ciclisti che si trovano a circolare nell'area. Ciò anche in considerazione che attualmente entrambi devono transitare dalle banchine laterali alla SP55, dove tuttavia transitano anche i veicoli che intendono sorpassare i veicoli fermi per svoltare a sinistra o è l'area che talvolta i veicoli usano come area di fermata. Anche la formazione di attraversamenti illuminati e segnalati fa sì di aumentare la sicurezza;

Si ritiene pertanto che la realizzazione della rotatoria non abbia impatti negativi sulla salute dei cittadini.

La scelta del sito ove collocare la rotatoria non è dipeso da una volontà arbitraria ma dalla necessità di risolvere un problema viabilistico in quel punto specifico, lungo una strada già esistente (SP.55). Pertanto la minimizzazione dell'impatto non è tanto da ricercare nel punto in cui è stata localizzata bensì nell'uso dei materiali e delle scelte architettoniche, ciò fermo restando che trattandosi una struttura a rete, già esistente, collocata a livello del suolo (senza costruzioni elevate) l'impatto è comunque limitato. Le uniche opere che emergono sono i pali di illuminazione ma la scelta di pali di altezze differenti, con corpi illuminanti di pregio ne rendono comunque ridotto l'impatto visivo.

Oltretutto la razionalizzazione e l'organicità dell'intervento, unito ad un nuovo "ordine", genera di per se un miglioramento ambientale di un'area in precedenza poco valorizzata.

Darfo Boario Terme, 22 Febbraio 2018

IL PROGETTISTA

(Dott. Ing. Fabrizio Cortinovis)