



## CITTÀ DI TREVISO

via Municipio, 16 – 31100 TREVISO  
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201  
e-mail: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Settore Lavori Pubblici, Infrastrutture e Sport  
Piazza delle Istituzioni n. 10 – Edificio D - 31100 TREVISO

Treviso, 31.07.2018

Allo Sportello Telematico del SUAP del  
Comune di Treviso

suap.treviso@cert.camcom.it

**Oggetto: Istanza di Permesso di Costruire per: “Ristrutturazione ed ampliamento ad uso commerciale di un edificio, in variante a progetto legittimato con: - Pratica SUAP 00348980285-12022014-1653 SUPRO 7328 del 12/02/2014 - Pratica SUAP 00348980285-22032016-1913 SUPRO 20963 del 23/03/2016 e con previsione di nuova rotatoria in via Noalese” - Ditta ALI' SPA - PRATICA SUAP n. 00348980285-01082017-1811 SUPRO: 0120758 del 16/11/2017 - Spec. n. 2770/17/AE Prot. n. 154422 del 17/11/2017.**  
**RILASCO PARERE**

In riferimento all'oggetto, esaminata la documentazione allegata alla pratica SUAP e a quanto emerso nel corso degli incontri istruttori si esprime qui di seguito un parere legato soprattutto all'esperienza maturata su quelle che sono le mansioni proprie del Settore Lavori Pubblici, Infrastrutture e Sport, vale a dire la gestione delle infrastrutture stradali e degli spazi esterni.

Corre l'obbligo evidenziare però, pur non costituendo materia specifica del settore, che l'insediamento proposto comporterà un inevitabile e sostanziale aumento di carico antropico rispetto alla precedente attività, prova ne è la realizzazione di interventi viabilistici volti a mitigare l'impatto sulla viabilità esistente, e ciò appare in contrasto con le prescrizioni del vigente piano di rischio aeroportuale.

E' indubbio comunque che la modifica viabilistica proposta rappresenta unicamente la soluzione alla regolamentazione del traffico di accesso e uscita dal parco commerciale, ma non porterà alcuna mitigazione sulla restante asta per la quale permangono e, anzi, aumenteranno le esistenti criticità.

Responsabile del procedimento: Roberta Spigariol  
Per informazioni e comunicazioni:  
telefono 0422 658325, fax n. 0422 658482  
e-mail: roberta.spigariol@comune.treviso.it

COMUNE DI TREVISO  
Protocollo Generale  
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N. 0108902/2018 del 31/07/2018  
Firmatario: ROBERTA SPIGARIOL

**Ufficio progettazione infrastrutture - Ufficio infrastrutture viarie e segnaletica – Ufficio illuminazione pubblica (parere congiunto)**

**Prescrizioni progettuali.**

*Attraversamento pedonale:* a partire dal 2016 l'Amministrazione Comunale ha indirizzato diversi interventi per potenziare i collegamenti ciclo-pedonali nella zona di San Giuseppe. Dapprima con il collegamento ciclo-pedonale lungo via Bernardi (450 m), che passando per via XV Luglio e viale Montegrappa arriva fino a porta Santi Quaranta (950 m). Successivamente con il collegamento lungo la via Noalese, che unisce il centro di San Giuseppe con il percorso che passa sotto la tangenziale (860 m) e che prosegue verso l'aeroporto Canova.

A questi vanno uniti la Greenway del Parco Sile, che ha collegato - mediante una passerella sul Sile - via Noalese con Strada S. Angelo e il percorso ciclo-pedonale della Treviso-Ostiglia che sta ultimando il collegamento con Quinto di Treviso e che passa immediatamente a nord di strada Boiagio a San Giuseppe.

Questa disamina evidenzia il grande investimento pubblico di Comune e Regione sulla mobilità ciclo pedonale nella zona e accentua la mancanza di un attraversamento pedonale su via Noalese che permetta agli utenti del suddetto percorso - che collega San Giuseppe e l'aeroporto - di raggiungere l'infrastruttura commerciale oggetto della pratica.

L'impatto sull'accessibilità al parco commerciale è rilevante: chiunque venga a piedi o in bicicletta da San Giuseppe o con il trasporto pubblico da Quinto è costretto ad usare l'attraversamento fronte aeroporto, che si trova 230 metri più a ovest, e quindi, poco funzionale.

L'assenza dell'attraversamento non sembra essere un banale refuso, bensì una precisa scelta progettuale: non appaiono indicati infatti i percorsi ciclabili di accesso alla struttura (lungo via Mascagni ad esempio, come indicato in un precedente parere) e neppure delle aree per la sosta delle biciclette.

Analogamente si evidenzia che la planimetria di progetto omette di indicare la posizione delle fermate del trasporto pubblico locale prossime all'area, e quindi non indica le scelte relative ai percorsi pedonali da e verso il parco commerciale.

Per quanto sopra esposto è necessario procedere alla revisione delle modalità di accesso ciclo pedonale al parco commerciale, che non può prescindere dalle condizioni al contorno ivi compresa la presenza dell'Aeroporto, con l'impegno a realizzare, anche in collaborazione ed in accordo con l'Aeroporto, idonea struttura di attraversamento pedonale o ciclo pedonale delivellata.

*Transito mezzi eccezionali in direzione Quinto di Treviso:* la nuova posizione della rotatoria - fortemente disassata verso nord - potrebbe limitare la possibilità di manovra agli autoarticolati del trasporto eccezionale. In tal senso andrà fatta una verifica progettuale.

Una possibile soluzione è quella di rendere la rotatoria sormontabile e quindi con l'isola pavimentata anche solo parzialmente, fermo restando che andrà chiaramente individuata mediante segnaletica, e che non dovrà essere un elemento indefinito o peggio un elemento d'intralcio o causa di pericolo.

Dati i volumi di traffico in transito non è possibile impiegare masselli in pietra o calcestruzzo per ragioni manutentive e di sicurezza: si prescrive l'uso di asfalto stampato e colorato.

*Integrazione planimetrica:* la planimetria della viabilità generale dovrà essere estesa fino all'aeroporto con l'indicazione progettuale di tutta la segnaletica (compresi gli elementi di separazione dei flussi veicolari), per definire complessivamente il nuovo assetto della viabilità di via Noalese.

Infatti il cordolo di separazione dei sensi di marcia obbligherà gli utenti delle attività sul lato sud di via Noalese ad impegnare le due rotatorie (quella della tangenziale e quella nuova all'intersezione con via Mascagni) per l'accesso o l'uscita. Sapere quanto il cordolo è prolungato verso ovest oltre la nuova rotatoria, permette di progettare le manovre degli utenti delle altre attività (ad esempio quelle dei civici 74-76 e delle strade laterali quali ad esempio via Leoncavallo).

In questo contesto, il progetto indica un accesso del parco commerciale da/su via Leoncavallo, strada privata di larghezza esigua, che viene usata per accedere ad alcune residenze: appare evidente che allo stato dei fatti questa stradina potrebbe essere caricata dal traffico veicolare entrante o uscente dall'area commerciale come dai mezzi di trasporto merci, magari con lo scopo di bypassare la rotatoria e pertanto la presenza o meno del cordolo potrebbe avere effetti diversi da prendere in considerazione. Pur non volendo entrare nell'ambito della progettazione della mobilità, si evidenzia che via Leoncavallo non presenta caratteristiche adeguate a sopportare un volume di traffico superiore a quello attuale e che essendo una strada privata l'onere della manutenzione permane in carico ai privati pertanto è necessario venga preliminarmente acquisito ogni assenso dagli stessi in ordine all'uso ed alla manutenzione (oneri e modalità).

*Rete adduzione acque bianche:* a memoria storica risulta che sul lato nord di via Noalese ci sia un tombinamento del preesistente fossato; la ditta dovrà verificare e certificare l'idoneità statica delle tubazioni esistenti per il carico di automezzi che per numero e tipologia potrà interessare il tratto di strada; qualora non verificate dovrà provvedere alla realizzazione di un'idonea soletta in calcestruzzo armato, ovvero di ogni altro intervento utile a garantire il transito in sicurezza; al termine dell'allargamento della sede stradale la ditta dovrà rimuovere detriti, depositi e residui di lavorazione verificando la perfetta funzionalità della condotta stessa.

*Realizzazione del pacchetto stradale:* considerato il carico di traffico e la tipologia di mezzi che percorrono via Noalese, è necessario che il progetto esecutivo indichi le sezioni del pacchetto stradale impiegato per l'allargamento della strada e per la formazione della rotatoria, nonché l'estensione e le modalità d'intervento e di raccordo con la piattaforma esistente. Da quanto è possibile interpretare nei documenti contabili, le previsioni del progetto definitivo non appaiono adeguate al carico stradale esistente, ma ci si riserva di analizzare gli approfondimenti del livello successivo di progetto.

*Illuminazione pubblica:* oltre al progetto del nuovo impianto (o meglio, dell'estensione di quello esistente) per la nuova illuminazione della rotatoria, l'esecutivo dovrà prevedere un'analisi illuminotecnica sulla base dello stato di fatto in rapporto alla maggiore larghezza della sede stradale, indicando eventuali soluzioni compensative che vanno dalla modifica dell'angolazione dei corpi illuminanti esistenti fino alla loro sostituzione.

*Reti sottoservizi:* resta inteso che saranno in carico alla ditta tutti gli oneri per adeguamenti/spostamento delle reti dei sottoservizi esistenti, comprese quelle di proprietà pubblica, che si renderanno necessarie per l'attuazione dell'intervento.

### **Servizio Verde urbano:**

Il progetto complessivo mantiene la conformazione esistente nel verde che risulta essere costituito essenzialmente da un agglomerato di spazi residuali al parcheggio pertanto non è prevista la realizzazione di un verde funzionale.

Tenuto conto della scarsa qualità del verde proposto e della commistione di tipologie edilizie con diversa destinazione d'uso presenti nel contesto territoriale limitrofo si prescrive che venga inserita una fascia boscata lungo gli assi viari principali e macchie arbustive compensative per la riduzione delle vulnerabilità prodotte dalla costruzione di un attrattore di flussi di persone e merci che comporteranno un aumento del flusso locale come di seguito specificato.

Ai fini della mitigazione degli insediamenti devono essere previste aiuole fraposte agli stalli di parcheggio per creare ombreggiatura alle auto in sosta oltre l'inserimento di verde pensile e verde verticale in particolare modo sulle pareti fronteggianti gli assi stradali (ad esempio anche attraverso la realizzazione di terrapieni, pergolati ombreggianti, muri vegetali, vegetazione a spalliera): sul fronte verso via Boiago si consiglia l'utilizzo di piante mellifere.

Gli edifici siano dotati di tetto verde a basso impatto manutentivo e che le fasce di mitigazione siano costituite da siepi e filari con composizione arboree, arbustive ed erbacee optando per specie

idonee al contesto climatico, alle esigenze ecologiche e alle capacità di riduzione degli inquinanti atmosferici. Tutte le piante dovranno essere pronto impiego in modo da assicurare fin da subito l'effetto di mitigazione.

Per quanto attiene il verde di arredo lungo la viabilità (rotonda Via Noalese) – compatibilmente con le prescrizioni per il passaggio dei trasporti eccezionali - si ritiene che l'area centrale dell'aiuola debba essere arredata con composizione arbustiva ed erbacea utilizzando specie con le stesse caratteristiche sopra indicate e con necessità manutentive a basso impatto.

### **Note relative al procedimento**

Dalla pratica SUAP in oggetto non si evince l'iter autorizzativo e realizzativo delle opere previste. Il precedente Atto Unilaterale d'obbligo – ancora presente tra gli elaborati ma non più valido – definiva per sommi capi gli oneri in carico alla Ditta e la documentazione di riferimento allegata all'atto. Il nuovo atto unilaterale d'obbligo che indicherà gli oneri e le obbligazioni assunte dalla ditta dovrà essere corredato del progetto della viabilità esecutivo valido ai sensi di legge, che descriva in maniera esaustiva le opere da realizzare e da cedere all'Amministrazione Comunale, comprensive della stima economica dei lavori (questo anche ai fini della quantificazione della polizza fidejussoria a garanzia della realizzazione delle opere) e degli eventuali accordi e autorizzazioni di terzi.

Le aree cedute dovranno essere urbanisticamente conformi all'uso.

Distinti saluti

**IL DIRIGENTE DEL SETTORE**  
ing. Roberta Spigariol

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi della normativa vigente