

24	12/08/2009	28666	Minozzi Ruffini Silvia Maria res. Via Pelliccione 5 - Fosdinovo	<p>rievva una reale mancanza di pianificazione ed un uso dei dati parametrici vigenti (risalenti al 1994) senza che si sia proceduto preliminarmente ad una verifica sulle reali esigenze della città, in rapporto alle destinazioni d'uso inserite nella Variante al Piano di via Muccini. La consapevolezza e la sensibilità ambientale sono cambiate rispetto al 1994, per cui si devono giustificare tali volumetrie.</p>	<p>La valutazione delle esigenze complessive della città e del territorio possono solo essere legate alla elaborazione di un nuovo Strumento Urbanistico Generale; in questa sede si conferma una scelta di crescita che, ad oggi, appare giustificata e realistica, in quanto si attua una previsione già approvata.</p>
25	12/08/2009	28667	Ferrari Alessandro res. Via Montefrancio 69 - Castelnuovo Magra	<p>Il progetto di via Muccini riguarda una ampia porzione di territorio che avrebbe dovuto essere assoggettata ad un <u>dibattito pubblico più approfondito con il Comitato di Cittadini</u> che si è proposto come interlocutore. <u>Le superfici previste dal Piano del 1994 non sono più commisurate alle esigenze di sostenibilità ambientale che nel frattempo sono emerse.</u></p>	<p>La valutazione delle esigenze complessive della città e del territorio possono solo essere legate alla elaborazione di un nuovo Strumento Urbanistico Generale; in questa sede si conferma una scelta di crescita che, ad oggi, appare giustificata e realistica, in quanto si attua una previsione già approvata.</p>
26	12/08/2009	28671	Comitato "Sarzana che botta" osservazione plurifirmata. Primo firmatario Mazza Roberto	<p><i>SISMICO</i></p> <p>1) La Variante al P.P. di via Muccini è stata adottata senza ottenere preliminarmente il parere in merito al disposto dell'art. 89 del DPR 380/2001 che dispone l'obbligo di ottenere il parere dell'Ufficio tecnico regionale relativamente ai problemi di natura antisismica, rilevando che il Comune di Sarzana è tra quei comuni classificati a rischio sismico. Quanto sopra non è stato fatto prima della delibera di adozione del Piano stesso: si rileva pertanto l'illegittimità della delibera di adozione della variante di cui sopra. A conforto di questa obiezione vengono citate alcune sentenze del giudice amministrativo che confermano la tesi sopra esposta. Viene pertanto richiesto il ritiro della deliberazione di adozione della Variante in autotutela onde permettere l'acquisizione del prescritto parere antisismico. 2) Vengono rilevate anomalie nel conferimento della progettazione della Variante in esame in quanto non risulta chiaro il ruolo rivestito dall'arch. Botta nel quadro dei progettisti che hanno contribuito a redigere la Variante stessa. Vengono citati alcuni passi della deliberazione che hanno portato all'adozione della suddetta Variante in cui, a parere degli osservanti si rileva, come in effetti il vero progettista di tutto il Piano sia l'arch. Botta e non l'Ufficio Tecnico come si asserisce nei suddetti provvedimenti. L'incarico all'arch. Botta, tesi sostenuta a seguito delle valutazioni sopra riportate, avrebbe dovuto essere conferito sperando una gara o quantomeno una sorta di trattativa privata con più professionisti, sulla base delle disposizioni contenute nel Codice dei Contratti Pubblici: ciò è avvalorato anche dal compenso dell'arch. Botta che supera i minimi di legge previsti per un affidamento fiduciario. 4) Confusione dei ruoli tra pubblico e privato nel conferimento dell'incarico e nella predisposizione delle soluzioni progettuali adottate che si ritiene possa testimoniare che il progetto non sarebbe più di iniziativa pubblica, nel senso stabilito dalla legge, ma di iniziativa privata, quindi con una palese abdicazione della Pubblica Amministrazione alle richieste del privato proprietario delle aree. 5) Violazione e mancato rispetto dell'art. 13 della L.R. 24/1987 in quanto non è contenuto nella delibera di adozione e nella Relazione allegata alla Variante alcun riferimento allo stato di fatto e ad analisi che ne riguardino l'evoluzione avvenuta dal 1994 ad oggi, e violazione dell'art. 2 della L.R. 24/1987 in quanto non appaiono nella documentazione progettuale o nella deliberazione, quegli accordi preliminari con parte dei soggetti attuatori riguardanti la ripartizione delle spese per la realizzazione delle infrastrutture. 6) Difetto di motivazione delle scelte effettuate a livello di Variante al P.Particolareggiato vigente: a) le soluzioni viabilistiche proposte, mancando di un quadro di riferimento (PUT) incidono in maniera rilevante sui costi rispetto alle soluzioni originarie e si rileva come manchino le previsioni finanziarie del sottopasso alla ferrovia. Le pista ciclabili individuate dalla Variante risultano meno agevoli e complete di quelle previste dal Piano vigente e comunque si ribadisce che la mancanza di una previsione di copertura finanziaria infici la validità delle previsioni della Variante. b) Viene condivisa l'analisi della difficoltà di gestione della situazione prevista nel Piano vigente in merito ai parcheggi pubblici e privati ma</p>	<p>1) La normativa vigente, per quanto concerne la verifica della compatibilità antisismica degli interventi sul territorio Comunale soggetti a S.U.A., è dettata dall'art. 2 comma 4° della L.R. 24/1987 e s.m.i. in cui viene ribadito l'obbligo, nella formazione del Piano, alla dimostrazione della fattibilità geotecnica delle opere che deve essere effettuata con particolare riferimento agli accertamenti previsti dall'articolo 3, primo comma, della <u>legge regionale 21 luglio 1983, n. 29</u>: la riferita dimostrazione della fattibilità geotecnica delle opere fa parte della documentazione del Piano adottato. Tale normativa, tutt'ora vigente, esplica la sua efficacia nel momento in cui il Piano adottato perviene alla Provincia competente, tra l'altro, in materia di pareri antisismici, e lo stesso viene esaminato ed eventualmente avallato dal relativo Servizio Tutela del Suolo. Pertanto non vi è alcun obbligo di acquisire alcun parere, preliminarmente all'adozione del Piano, in materia di autorizzazione titoli abilitativi. Preliminarmente all'inizio dei lavori, il soggetto interessato provvederà all'acquisizione della specifica autorizzazione così come stabilito dal D.P.R. 380/2001. 2) e 3) Il rilievo non è pertinente in relazione alla pratica in oggetto, in quanto attiene ad aspetti procedurali preliminari alla redazione dello stesso. Ad ogni buon conto, in relazione all'incarico conferito all'Arch. Botta, l'Ufficio richiama <u>quanto ampiamente riferito nella relazione alla Variante al Piano.</u> 4) Gli atti che hanno condotto alla redazione della proposta di Piano, e quelli adottati per l'avvio delle procedure di approvazione, testimoniano in maniera chiara la natura e la qualificazione della proposta di intervento che è e rimane pubblica a tutti gli effetti; l'aver incaricato come consulente un architetto di fama mondiale non costituisce abdicazione alle funzioni pubbliche in quanto le soluzioni urbanistiche di intervento erano già contenute nella delibera di incarico. 5) Non si ritiene di aver violato i contenuti dell'art. 13 della L.R. 24/1987 in quanto lo stesso non fa alcun riferimento all'obbligo di procedere a valutazioni preliminari sullo stato di fatto e/o l'evoluzione intervenuta dal 1994 ad oggi nell'ambito di intervento. L'U.Tecnico in base soprattutto all'esperienza applicativa delle previsioni del Piano vigente ha esperito valutazioni contenute nella Relazione Generale e nella deliberazione di adozione. Nella documentazione allegata al Piano sono presenti le valutazioni finanziarie descritte nell'apposito elaborato, in cui vengono determinati, con il</p>



la scelta viene contraddetta dalle soluzioni del parcheggio di P.zza Martiri e di quello sotto la stazione autobus dove viene evidenziata la promiscuità tra pubblico e privato soprattutto per la presenza di edifici privati che utilizzano i soliti accessi di quelli pubblici. Si doveva scegliere soluzioni che prevedessero la realizzazione di parcheggi oltre la sede ferroviaria, collegata al centro cittadino con passaggi meccanizzati. Pertanto si ritiene che tale soluzione comporti difficoltà ulteriori alla circolazione di via Muccini, anche per l'eventuale ampliamento del Casello Autostradale. Non è spiegato inoltre la motivazione per la quale analoghe soluzioni potevano essere studiate con la struttura urbanistica del Piano vigente. 7) Scarse motivazioni anche per la modifica al perimetro dell'Area-Progetto nei confronti delle aree ferroviarie e non si dice nulla anche per la modifica di destinazione d'uso che prevede la realizzazione dell'edificio pentagonale privato e non ci sono notizie inoltre sulle modifiche previste nel fabbricato ad uso magazzino delle ferrovie e dei manufatti storici ivi esistenti. 8) Mancano le motivazioni anche sulla scelta di modificare le tipologie edilizie ed il disegno urbanistico del P.Particolareggiato originario e si ravvede in tale operazione un esclusivo interesse del privato ritenuto preponderante rispetto alle esigenze pubbliche. Conferma di ciò, sono le soluzioni architettoniche predisposte dall'Arch. Piarulli per il terzo soggetto attuatore del Piano: Non è stato possibile acquisire documentazione che comprovi la commistione tra interessi pubblici e privati, per cui si ribadisce la evidente mancanza di motivazione alla modifica delle soluzioni architettoniche e l'assoluta abdicazione della P.Amministrazione alle esigenze dei privati: si propone pertanto il ritiro della deliberazione e degli atti di adozione della Variante al P.Particolareggiato di via Muccini.

dovuto approfondimento richiesto dal livello pianificatorio, i costi di intervento e la ripartizione degli stessi in capo a tutti i soggetti interessati dal Piano.

6) Il rilievo sul difetto di motivazione non si ritiene giustificato, in quanto una attenta lettura della documentazione di Piano chiarisce in modo sufficiente l'origine delle scelte ivi inserite: le soluzioni viabilistiche proposte non risultano più costose del Piano vigente, dal momento, ad esempio che l'attuale proposta si fa carico di opere essenziali (sottopasso ferroviario, ristrutturazione di viabilità esistente ecc.) che nel piano vigente nemmeno erano prese in considerazione, con evidente problematicità nel rendere funzionali quelle proposte viabilistiche. Il Piano individua in modo chiaro e preciso a quali proventi attingere per realizzare le opere previste. La caratteristica di questa Variante è proprio quella di prevedere il finanziamento delle opere pubbliche previste, contrariamente a quanto scaturito dal Piano vigente. La critica fondamentale alle soluzioni per parcheggio adottate nel Piano vigente, oltre alla promiscuità, era legata all'eccessiva frammentazione degli stessi, in quanto presenti nel sottosuolo di ogni nuovo edificio e quindi ingestibili in modo unitario. L'averli in gran parte concentrati agevola i controlli e l'utilizzo da parte degli utenti dei posti auto sia pubblici che privati, anche se realizzati nella medesima struttura edilizia. La soluzione di prevedere parcheggi al di sotto della ferrovia, con funzioni analoghe a quelli previsti dalla Variante al Piano, non è stata ritenuta idonea sia per ragioni finanziarie che di efficacia urbanistica in quanto poste a distanza rilevante dal Centro.

7) L'ampliamento delle aree verso la proprietà delle Ferrovie, costituisce un passo essenziale per la realizzazione di quelle infrastrutture per l'accesso al centro intermodale, ai servizi pubblici, e a tutte le aree pubbliche individuate nel Piano, favorendo anche un miglioramento all'accesso al Centro Storico attraverso percorsi dedicati pedonali e ciclabili. Il fabbricato ad uso magazzino posto a lato della stazione ferroviaria risulta fuori dal perimetro del Piano e non subisce alcuna trasformazione della destinazione d'uso e della funzione.

8) La soluzione urbanistica complessiva proposta nel Piano è scaturita dal lavoro di coordinamento dell'U.Tecnico e dall'apporto dei professionisti a vario titolo incaricati dai soggetti attuatori. L'evoluzione progettuale intervenuta è la dimostrazione di un approfondito lavoro e di una ricerca di soluzioni architettoniche che potessero determinare un miglioramento qualitativo della parte di città interessata dal Piano: le motivazioni di tali scelte sono sufficientemente descritte nelle relazioni al Piano.

A norma della legislazione in materia di VAS, in sede di elaborazione della proposta di nuovo Piano per Via Muccini si è provveduto a prendere contatti con il Dipartimento Ambiente della Regione Liguria e a produrre tutti gli elementi idonei a verificare la necessità dell'assoggettamento a VAS della Variante al Piano ed a riferire tutti gli elementi che hanno indotto l'Ufficio a ritenere che il Piano non dovesse essere soggetto a VAS. In particolare

L'esame delle procedure di approvazione della Variante al P.Particolareggiato di via Muccini presuppone l'attivazione della VAS in quanto il progetto è di rilevante importanza, e in quanto: a) il progetto è Variante al PRG e al P.P. vigente, b) il progetto contiene interventi che ricadono sotto la disciplina della VIA, c) la Variante costituisce quadro pianificatorio entro il quale ci sono opere soggette a VIA. Rilevato che un progetto del genere richiede il coinvolgimento attivo dei cittadini secondo la normativa vigente in materia di VAS si evidenzia che: 1) al progetto va

27	12/08/2009	28672	Gabriele Giovanni Pres. Italia Nostra Liguria
----	------------	-------	--



				<p>applicata la VAS in quanto costituisce Variante al PRG, costituisce quadro pianificatorio di opere soggette a VIA per cui automaticamente si rientra nella VAS. La procedura di VAS potrebbe essere applicata anche dopo l'adozione della Variante al Piano sospendendo ogni decisione definitiva e ogni procedura. Italia Nostra si allinea alle osservazioni fatte dal Comitato "Sarzana che botta!"</p>	<p>l'Ufficio evidenziava i seguenti elementi del nuovo progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non comporta una sostanziale modifica dei parametri del piano particolareggiato vigente, quali superfici utili, volumi e destinazioni d'uso, oltre alla <u>perimetrazione dei confini</u>. - Determina un aumento delle aree pubbliche, di cui una parte prevista coperta (in particolare realizzazione di una piazza coperta polifunzionale di circa mq 1.500), con un aumento delle aree verdi pubbliche e delle superfici pubbliche delle quantità meglio esplicitate nelle allegate tabelle. - Mantiene la medesima quantità di parcheggi pertinenziali, ricavati nel sottosuolo degli edifici in modo da non occupare aree all'aperto. - Viene proposta una migliore organizzazione dei parcheggi pubblici, che vengono in gran parte concentrati al di sotto della nuova stazione degli autobus, la cui previsione viene confermata. - Viene prevista una riorganizzazione della mobilità urbana attraverso la creazione di un polo di interscambio tra treno, autobus, auto e bicicletta, con un potenziamento dell'accesso alla zona in ristrutturazione e alla parte sud dell'intera città, attraverso l'adeguamento della viabilità (via del Murello e relativo sottopasso ferroviario) dalle varianti Cisa e Aurelia. Tale nuova ipotesi determina un complessivo miglioramento ambientale in quanto impedisce il traffico di attraversamento delle zone più densamente abitate, offre agli utenti esterni un comodo punto di attestazione di tutti i sistemi di trasporto (auto, bus, treno) comodo, vicino e ben collegato pedonalmente con il centro, ma soprattutto contribuisce alla riduzione del traffico all'interno del centro abitato. - Assicura la realizzazione delle opere pubbliche previste: nuova viabilità, parcheggi, aree verdi, percorsi pedonali, stazioni di interscambio etc, anche esterne al perimetro di piano, contestualmente alla attuazione del piano, dato che le stesse sono finanziate con le risorse economiche del piano stesso. <p>La Regione Liguria, dopo attenta istruttoria comunicava che la Variante al P.Particolareggiato non è: <u>sostanziale ai fini ambientali e non comporta pertanto l'assoggettabilità alle procedure di cui al DLGS n° 4/2009.</u> e chiede di avviare lo screening per la VIA, come in effetti è avvenuto. Si ritiene pertanto di aver osservato in maniera corretta tutte le procedure in materia di tutela ambientale attualmente vigenti.</p>
28	12/08/2009	28673	Beatini Annalisa res. Via Terzi 32 - Sarzana	<p>La costruzione della Piazza Coperta oscurerà la residenza dell'osservante togliendo quel poco di visuale con evidente deprezzamento della proprietà. L'accesso all'esterno sarebbe complicato dalla presenza di una strada molto trafficata con disagio per il transito pedonale. La presenza di traffico veicolare si aggiunge allo scarico dei bus pubblici sotto la copertura della stazione autobus e all'aumento dell'inquinamento ambientale dovuto all'aumento dei residenti.</p> <p style="text-align: center;">+ + +</p>	<p>1) la realizzazione di nuovi edifici, in una zona densamente urbanizzata può comportare modifiche alla percezione visiva dai palazzi confinanti, sempre che ciò comunque non violi diritti e norme specifiche in materia di distanze, affacci ecc. come nel caso in specie.</p> <p>2) rispetto al P.P. precedente non si rileva alcun aggravio in quanto erano già previsti edifici fronteggianti l'immobile fino a sei piani.</p> <p>3) miglioramento della viabilità di via Terzi in quanto sarà esclusa dal passaggio degli autobus attualmente in essere, con minor</p>

					inquinamento acustico e di scarico.		
29	12/08/2009	28674	Comitato "Sarzana che botta!" osservazione plurifirmata. Primo firmatario Mazza Roberto	<p>1) Risparmio energetico: in relazione a quanto descritto a pag. 15 e 16 delle N.T.A. della Variante al P.P. di via Muccini si rileva come non siano state rispettate banali esigenze in materia di progettazione sostenibile. In particolare non viene rispettato il criterio del giusto orientamento degli edifici di progetto ne quello delle aperture finestrate che sono identiche in tutti i fronti. Si ritiene inoltre insufficiente il verde pubblico e si ritiene inaccettabile la realizzazione del palazzo a ponte per gli alloggi che sorgeranno sotto o alle parti laterali del tunnel. 2) Realizzazione di giochi per bimbi negli spazi verdi: in tal caso sarebbe più opportuno prescrivere la realizzazione di tali opere poiché non sono consentiti secondo l'art. 17 delle N.T.A. volumi oltre il filo delle coperture occorre precisare come potrebbero essere realizzati impianti fotovoltaici su tali superfici. 4) Nella delibera di adozione della Variante si indica il parcheggio pubblico sotto la stazione autobus come facilmente raggiungibile senza passare dal Centro: si ritiene invece che l'ubicazione del parcheggio comporti una notevole difficoltà di accesso poiché bisogna superare 4 rotatorie ed inserirsi in via Murello che è una strada molto stretta. Si ritiene che invece sia più facile accedere da via Muccini che, tra l'altro, viene considerata come asse viario centrale. 5) Nella Variante non ci sono riferimenti ai criteri di mobilità sostenibile ad oggi più utilizzati e sperimentati a livello di aree urbane. Il traffico sarebbe destinato ad aumentare; in virtù delle scelte di piano, per i seguenti motivi: a) concentrazione di parcheggi in una unica area anziché diversificare gli accessi attorno alla città, b) aumento del carico insediativo nella zona di via Muccini, c) collocazione di un numero rilevante di servizi pubblici creando un ulteriore polo d'attrazione, d) mantenere la stazione autobus all'interno di tale superficie. Inoltre si ritiene insufficiente e poco utilizzabile la previsione della pista ciclabile così come descritta nella Variante. 6) La realizzazione della piazza coperta, a parere degli osservanti, è un non luogo senza identità ne carattere peculiare. Il raggruppamento delle funzioni ivi previste ne farebbe un luogo utilizzato solo in parte durante la giornata con il rischio di diventare zona emarginata o peggio ancora degradata. Inoltre la struttura architettonica proposta crea disagio agli edifici circostanti e creando un ambito circoscritto aumenterebbe l'isolamento sociale della zona. 7) Aumento dei costi per gli abitanti di P.zza Terzi in quanto gli edifici esistenti privati dell'aria e della luce dovranno aumentare le spese energetiche. 8) La formazione dei cantieri su P.zza Terzi per la realizzazione degli interventi edilizi produrrà notevoli disagi agli abitanti circostanti per via degli sbancamenti, scavi e trivellazioni che dovranno prodursi, e non si è tenuto in debito conto l'impatto acustico della ferrovia esistente nei confronti dei palazzi vicini. 9) Si è perduta una grande occasione per acquisire il fascio di binari a sud nella zona di via Muccini, con possibilità di trasferirvi parte delle volumetrie a servizio e parcheggi pubblici. 10) Si osserva che in materia di distanza tra gli edifici non sono state rispettate quelle tra il palazzo pentagonale e il fabbricato sopra la stazione degli autobus e tra il palazzo cilindrico e quello ad arco retto prospiciente. 11) Mancano le bozze della prima proposta progettuale e le informazioni in merito alle problematiche architettoniche. 12) Dato il notevole afflusso di abitanti nella zona interessata dalla Variante ci sarà penuria d'acqua in alcune zone del territorio comunale. 13) Sulla base delle indicazioni inserite nella Relazione alla Variante non appare chiaro il perché l'immobile storico del Laurina debba essere soggetto a</p>	<p>1) A livello pianificatorio non è previsto che si possano determinare criteri per il risparmio energetico per gli interventi previsti dal Piano talmente approfonditi da costituire già una fase legata ad un vero e proprio progetto architettonico: le norme di carattere generale inserite nelle N.T.A. della variante al Piano costituiscono il quadro di riferimento obbligatorio per la redazione dei progetti esecutivi cui ogni soggetto attuatore deve uniformarsi e redigere i progetti esecutivi. Nel palazzo a ponte non sono previsti, sia sotto che nelle parti laterali, alloggi residenziali. 2) Nelle N.T.A. è fatto obbligo, a corredo della realizzazione di aree verdi, l'inserimento di giochi o altra struttura che accrescano la fruizione delle stesse a frequentatori di tutte le età. 3) I pannelli fotovoltaici e le altre strutture per la produzione di energia non costituiscono volumi, pertanto sono realizzabili sui tetti piani di ogni edificio previsto nel nuovo Piano. 4) L'accesso al parcheggio sotterraneo avverrà tramite una viabilità allargata (via Murello e relativo sottopasso) e dimensionata secondo le necessità di garantirne un uso efficace e sicuro, secondo le indicazioni progettuali allegate al nuovo Piano. L'accesso alla città da via Muccini resta comunque valido e attuale, dal momento che tale viabilità assume, a livello di P.R.G. vigente, l'importanza di asse di penetrazione primaria e qualificata. 5) I criteri di mobilità sostenibile appartengono ad altri tipi di studio, essendo proprio della pianificazione urbanistica fornire e prevedere la rete viabilistica che ne favorisca un uso completo e senza limitazioni. La concentrazione di servizi e spazi pubblici in zone di nuova espansione, anche se prodotta con sostituzione di aree già urbanizzate o degradate, è una scelta comune a tantissime realtà urbane che con ciò intendono riqualificare e rivitalizzare parti importanti della città, determinando una più equilibrata ripartizione dei pesi insediativi tra le varie destinazioni d'uso consentite dal P.R.G. nel centro urbano, evitando quell'effetto di quartiere dormitorio comune purtroppo a tante esperienze. Il mantenimento della stazione autobus in zone prossime al centro si ritiene che incentiverebbe l'uso del mezzo pubblico, in quanto permetterebbe di raggiungere il Centro Storico o i poli importanti della città, anche pedonalmente, cosa non possibile se si continua ad allontanare tale servizio dalle aree urbane e prossime ai principali servizi. 6) La piazza coperta pubblica con il contorno di edifici con rilevante presenza di servizi pubblici costituisce una delle più importanti scelte della Variante al Piano: contrariamente a scelte che tendono ad emarginare queste funzioni in ambiti non appetibili e privi di efficaci connessioni con il centro e difficilmente raggiungibili con qualsiasi mezzo, in questo caso viene conferita primaria importanza al "comparto pubblico" quale area di interscambio tra esigenze</p>		

destinazione a uso plurimo. Sarebbe stato più logico mantenere la destinazione d'uso originaria tutta ad albergo.

14) Non pare chiaro la motivazione per lo "smembramento" delle potenzialità edificatorie del Laurina così come indicato nella relazione generale alla Variante, rilevando la perplessità delle molteplici destinazioni d'uso dell'immobile originario.

15) Si contesta il fatto di aver ridotto le piste ciclabili da due, come nel progetto originario, ad una con un tipo di tracciato poco indicato e pericoloso per l'accesso al centro storico, con il risultato di far decadere l'interesse all'utilizzo di tale viabilità.

16) raggi di curvatura della pista ciclabile non a norma rispetto alle prescrizioni legislative.

17) La valorizzazione dell'accesso alla città tramite un edificio a ponte è soluzione non corretta se posta in confronto alla necessità di ridurre l'accesso veicolare da tale via, diminuendone di fatto l'importanza.

18) La monetizzazione dei parcheggi pubblici sulla base delle stime previste dal Piano risulterebbe troppo bassa in rapporto ai valori di mercato di tali manufatti.

19) Non si comprendono i valori descritti nella relazione finanziaria riguardanti la valutazione dei costi dei parcheggi sotterranei di P.zza Martiri, in quanto i valori di mercato sono molto più alti.

20) Poiché uno dei motivi di modifica del Piano Piarulli è stato descritto come quello della difficoltà di gestire parcheggi pubblici e privati frammentati, ci si chiede come mai si è proceduto a realizzare il grande parcheggio interrato con parcheggi privati di competenza dell'edificio abitativo soprastante e gli uffici che utilizzano i medesimi accessi e pertanto causano i medesimi problemi di promiscuità. Tale posizione è contenuta anche nel punto 21) dell'osservazione.

22) Sono state disattese le prescrizioni della Regione Liguria, contenute nel voto del 1998, circa la percentuale delle coperture piane rispetto a quelle inclinate: non si comprende come si sia potuto modificare una indicazione di P.R.G. vigente.

23) L'intervento dell'Hotel Laurina si presta ad alcune valutazioni critiche soprattutto in ragione degli incrementi edificatori proposti dal Piano per ridurre l'impatto originario del fabbricato su P.zza Martiri: non si capiscono infatti i valori di superficie così come indicati nella Relazione alla Variante e appare illogica la scelta di destinare parte della capacità ricettiva in altro sito non di proprietà della medesima ditta. Si ritengono eccessive le superfici previste dalla Variante come sembra abbiano manifestato anche i proprietari soggetti attuatori.

24) Non si capisce quali sono le motivazioni tecniche che i soggetti attuatori esprimono per consentire lo stravolgimento del Piano vigente in favore di tipologie anonime frutto di esigenze private. Non si comprende inoltre quali siano le difficoltà di realizzare una sola strada di collegamento con la stazione e si preveda la realizzazione di un costosissimo sottopasso. Infine per quale motivo l'amministrazione intende conferire importanza di obiettivo primario alla proposta di ridisegno della parte privata.

25) Elenco degli elaborati, che secondo gli osservanti, mancherebbero rispetto all'elenco previsto dall'art. 2 e 3 della L.R. 24/1987. Inoltre rientrando il Comune di Sarzana tra quelli soggetti a verifica antisismica si rileva la mancanza dell'autorizzazione dell'Ente preposto e della documentazione prevista dalla medesima l. Regionale.

26) Il progetto di variante non muta le condizioni dell'ambiente naturale in quanto non ci sono indicazioni specifiche del tipo di piante da inserire: manca pertanto una progettazione del verde approfondita. Pur indicando esigenze di sostenibilità nella realizzazione del verde non si ritiene che le aree previste nella Variante possano costituire un miglioramento in tal senso, verificato che già attualmente esistono spazi di verde più usufruibili che quelli previsti in progetto. La piantumazione delle essenze arboree su tratti dove ci sono parcheggi interrati non può attecchire per via dello scarso strato di terra, e i giardini previsti nel progetto sono più giardini condominiali che spazi veramente ad uso pubblico, che non potranno essere usufruiti dalla collettività. Non sono chiari i punti di

pubbliche e private, polo di servizi non in competizione con il Centro Storico ma di ausilio ad esso, elemento di connessione tra i vari sistemi di mobilità. E' garantita comunque con le destinazioni commerciali e pubblici esercizi, il più ampio utilizzo e funzione nell'intero arco della giornata.

7) Ciò non comporterà alcun aumento o spreco di energia da parte degli abitanti insediati, in quanto la previsione di una realizzazione rispettosa del risparmio energetico andrà anche a beneficio di loro stessi.

8) L'esercizio dell'attività dei cantieri sarà regolata da norme specifiche che riguarderanno anche la sicurezza verso l'esterno e la creazione di meno disagi possibili, agendo sui programmi e i criteri costruttivi.

9) L'acquisizione degli spazi sotto la ferrovia non è stata prevista oltre che per ragioni di carattere finanziario, anche per quelle urbanistiche essendo esterna al perimetro di Piano, operazione comunque non preclusa in futuro.

10) In tale specifico caso si ritiene applicabile quanto previsto dall'ultimo comma dell'art. 9 del D.M. n° 1444/1968, laddove indica la possibilità di distacchi tra edifici interni a Piani Particolareggiati, inferiori ai minimi previsti nel medesimo articolo, e cioè i 10 metri tra pareti di cui almeno una finestrata.

11) e 12) Non esistono bozze della prima proposta progettuale che non siano gli atti e grafici oggetto di pubblico dibattito nella prima fase del progetto. Non vi sarà penuria d'acqua in quanto un simile intervento conterrà tutti gli elementi tecnici e strutturali per garantire una efficace dotazione di servizi per l'intera zona.

13) e 14) Le destinazioni dell'ex hotel Laurina discendono da quelle descritte nel Piano vigente e nelle norme di cui all'Area Progetto n° 3 previste nel P.R.G. vigente. Lo smembramento previsto nella Variante al Piano vigente, è stata una scelta per rendere meno impattante la ristrutturazione dell'Hotel Laurina nel contesto di P.zza Martiri, pur rispettando le indicazioni dimensionali acquisite dalla proprietà dal Piano vigente.

15) e 16) La pista ciclabile indicata nel nuovo Piano intende costituire un agevole mezzo di spostamento che interferisca il meno possibile con zone utilizzate da mezzi veicolari e che si connetta con i tratti esistenti ed in corso di realizzazione: la previsione è di massima ed in sede esecutiva saranno approfondite quelle parti del progetto (attraversamenti, connessioni, raggi di curvatura ecc.) che renderanno agevole il suo percorso.

17) Come già affermato più sopra il motivo della "porta di accesso alla città" è uno dei criteri informativi descritti nella normativa del P.R.G. vigente ai quali non si è voluto rinunciare in quanto tema di attualità per la riqualificazione dell'intera area urbana.

18) e 19) Le indicazioni finanziarie sui costi per la monetizzazione dei parcheggi derivano dall'analisi particolareggiata dei costi per la realizzazione degli stessi, inserita nei provvedimenti che hanno approvato i criteri di monetizzazione dei parcheggi sul territorio comunale di cui alla Delibera della G.C. n° 186 del 07/12/2007 adempiendo a specifiche norme regionali inserite nella L.R. n° 24/2001.

