



Comune di Monopoli

Provincia di Bari

PROGETTO PRELIMINARE

PER LA COSTRUZIONE

DI AUTOSILO ALLA VIA MARCONI

STUDIO FATTIBILITÀ AMBIENTALE

Proponenti:

Eredi Corbascio

c/o Angelo Corbascio

Via Marsala n.67 - Monopoli (Ba)

Il tecnico:

ing. Fiume Angelo Francesco

Via Martiri 16.03.78 n.28 - Monopoli (Ba)

STUDIO TECNICO ing. FIUME Angelo Francesco
Via Martiri 16 Marzo 1978, n. 28 - 70043 Monopoli (Ba)
Tel. E fax 080.9303120 - e-mail:ingfiume@media.it

1. PREMESSA

Il presente studio di fattibilità accompagna il progetto preliminare, redatto nel rispetto dell'art. 17 e segg. del DPR n. 207 del 05.10.2010, per la realizzazione di un parcheggio multipiano in Monopoli alla Via Marconi nell'ambito dell'accordo ex art. 11 della L. 241/1990 e s.m.i. sottoscritto, in esecuzione della D.G.C. n. 55/2015 per la sistemazione urbanistica e pianificatoria di due aree individuate tra le vie Santa Anna, serg. Corbacio e Marconi, dall'Amministrazione Comunale ed i Germani Corbascio in data 22.06.2015.

2. UBICAZIONE ED INDIVIDUAZIONE DELL'AREA

L'area oggetto di intervento è localizzata nella zona centrale della città, in posizione strategica rispetto al nucleo murattiano e quello antico distante pochi metri dalla centralissima piazza Vittorio Emanuele II.

Tali ambiti sono caratterizzati dal diffuso problema della sosta, in quanto gli immobili che vi insistono, risultano carenti di parcheggi pertinenziali, cui si aggiunge una forte domanda di posti auto dovuta alla presenza di numerose attività commerciali, turistica e di funzioni amministrative e direzionali (uffici comunali, sportelli bancari, ecc.).

Il nucleo antico, costituito da un tessuto edilizio molto compatto a principale destinazione residenziale e da un sistema viario che non consente una percorribilità veicolare agevole e la sosta, è quello che più di tutti risente della carenza quasi totale di servizi pubblici tra cui soprattutto spazi verdi e parcheggi.

L'area interamente delimitata dalle vie Marconi e sergente Corbascio, si presenta di forma triangolare estesa poco meno di 3.500 m² ed è contornata quasi interamente da edifici residenziali.

Allo stato attuale l'area si trova in stato di degrado ed abbandono e saltuariamente è utilizzata come parcheggio privato.

Per ciò che concerne infrastrutture, reti tecnologiche e sottoservizi esistenti nell'area e le relative interferenze con le opere in progetto, le principali reti sono situate nelle vie perimetrali e pertanto hanno un'interferenza quasi nulla con il parcheggio in progetto.

L'area oggetto della presente proposta è così individuata:

| Foglio | Particella | Superficie (mq) | Destinazione d'uso PRG | Destinazione d'uso PUG/S | Destinazione d'uso PUG/P |
|---------------|-------------------|----------------------------|--|---|--|
| 11 | 6275 (ex 725) | 3.433 | 90% area per verde pubblico 10% strada di PRG | Contesti urbani esistenti consolidati e da consolidare, mantenere e qualificare | 94% Contesto in formazione 6% Contesti urbani esistenti consolidati ad alta densità |

L'area in oggetto ha le caratteristiche di un vero e proprio lotto intercluso in una zona completamente urbanizzata e si inserisce in un contesto a prevalente uso residenziale.

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO EDILIZIO

Il parcheggio può ritenersi, a ragion veduta, opera di interesse pubblico in quanto:

- il Piano Urbano della Mobilità approvato con Deliberazione di Consiglio di Piano Strategico n. 4 del 01.10.2008 e recepito con Deliberazione di Consiglio Comunale prevede nell'area di proprietà dei proponenti proprio la realizzazione di tale opera;
- il Documento Programmatico della Rigenerazione Urbana della Città di Monopoli elaborato ai sensi della L.R. n. 21 del 29/07/08, che ha, tra gli altri obiettivi, quelli di *attrezzare le aree destinate a standard urbanistici attualmente in stato di abbandono, di Attivare procedure di partenariato pubblico-privato per la realizzazione e gestione di attrezzature pubbliche o di uso pubblico e di Favorire il processo di riconnessione urbana prevede il potenziamento del sistema dei parcheggi dell'ambito urbano* (area Fontanelle, p.zza Vitt. Emanuele, p.zza XX Settembre, villa S. Antonio, via Umberto I angolo via Marconi) addirittura mediante cofinanziamento pubblico.

Nell'ambito di un obiettivo di sviluppo, la Città di Monopoli individua come prioritari gli interventi tesi al miglioramento dei servizi connessi alla mobilità ed ai servizi. In questa ottica la realizzazione del parcheggio multipiano in oggetto riveste un ruolo di assoluta importanza. Esso mira ad affrontare e risolvere i problemi della mobilità cittadina con la gestione dei flussi in entrata ed uscita

dalla città e con lo smistamento dei flussi interni, potenziando la possibilità di sosta e interscambio con i mezzi pubblici.

La sagoma planimetrica occupata è prevista considerando:

- distanza di 3 m dai confini di proprietà come previsto dal c.c.;
- distanza di almeno 10 m da tutte le superfici finestrate come previsto dall'art. 9 del DM 1444/68;
- distanza di 30 m dalla Linea ferroviaria.

Sul fronte di Via Marconi ha un'altezza di mt. 11,90 mentre nella parte retrostante, lato Nord, nel rispetto dell'andamento orografico esistente ha un'altezza di mt. 8,10.

In particolare con riferimento alla quota 0,00 della Via Marsala è composto da:

- Secondo Piano Interrato costituito da N. 20 box auto per una superficie complessiva di mq. 1480,00 ca;
- Primo Piano Interrato costituito da N. 18 box auto per una superficie complessiva di mq. 1480,00 ca;
- Piano Terra composto da 1 locali commerciale per una Superficie Utile Lorda di circa mq. 1.000 e i locale da cedere al Comune di circa 50,00 mq;
- Primo Piano costituito da N. 45 stalli aperti per una superficie complessiva di mq. 1200,00 ca;
- Secondo Piano costituito da N. 45 stalli aperti per una superficie complessiva di mq. 1200,00 ca;
- Terzo Piano costituito da N. 45 stalli aperti per una superficie complessiva di mq. 1200,00 ca;
- Piano Copertura a cielo aperto composto da N. 47 stalli aperti per una superficie complessiva di mq. 1250.00 ca.

Complessivamente l'intervento prevede la realizzazione di n. 220 posti auto all'interno del manufatto e di n. 25 posti auto all'esterno dello stesso, per un totale di n. 245 posti auto complessivi.

La proposta oggetto dell'accordo ex art. 11 della L. 241/1990 e s.m.i. sottoscritto in esecuzione della D.G.C. n. 55/2015 dall'Amministrazione Comunale ed i Germani Corbascio in data 22.06.2015 è la seguente:

- **cessione di quattro livelli di autosilo per complessivi circa 4680 mq costruiti;**

- **cessione di locale di superficie non inferiore a 50 mq al piano terra dell'autosilo finalizzato alla gestione dello stesso.**

Il parcheggio multipiano è servito da due rampe carrabili a doppio senso, posizionata sui lati EST ed OVEST, con pendenza inferiore al 20% e che consente di separare i flussi carrabili diretti verso i livelli fuori terra pubblici ed i livelli interrati privati. È prevista una "torre" che ospita i corpi di collegamento verticali, con scale ed ascensore di dimensioni sufficienti ad ospitare la clientela e il carrello della spesa.

Gli interpiani hanno altezza netta pari a m. 2,40

Le dimensioni dello stallo per le autovetture sono di m.2,50 x 5,00. Il posto auto destinato ai portatori di handicap ha invece una dimensione di m.3,75 x 5,00; le corsie di manovra hanno larghezza pari a m. 5,00.

I piani del parcheggio sono architettonicamente identici, con lievi differenze che interessano la circolazione interna.

Il deflusso degli occupanti verso zone sicure in caso di emergenza è garantito, ai diversi piani, da due vie di uscita, che possono essere raggiunte con percorsi inferiori a m.40.

L'areazione necessaria per il piano interrato è ottenuta tramite aperture nelle pareti perimetrali che si affacciano sui cavedi posti sui lati lunghi dell'edificio. L'areazione ai piani superiori è assicurata dalle aperture lungo le pareti laterali che si affacciano direttamente all'esterno.

La circolazione ai piani è a senso unico antiorario; una volta lasciata la rampa o l'ingresso del parcheggio ci si immette nella corsia di manovra che percorre tutto il piano.

4. ANALISI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA

L'attuale offerta di posti auto della parte centrale della città è costituita in gran parte dagli spazi a parcheggio lungo tutte le viabilità del quartiere murattiano (in linea e a 45°) compreso il perimetro della piazza V. Emanuele II, lungo le viabilità perimetrali del nucleo antico, e dall'area a parcheggio costituita della "Banchina Solfatarà".

Per quanto riguarda i parcheggi pertinenziali degli edifici residenziali che insistono in tale zona, essi risultano molto sottodimensionati rispetto alle effettive necessità, giacché non tutti gli edifici possiedono piani interrati ed i piani terra sono occupati nella maggior parte dei casi da attività commerciali, ed inoltre, tutto il quartiere murattiano è caratterizzato da un'alta densità abitativa.

Anche l'offerta di posti auto di pertinenza degli edifici residenziali presenti nel nucleo antico è molto scarsa, in quanto sia la tipologia insediativa che il sistema viario interno sono molto limitanti da questo punto di vista. Conseguenza di tutto questo, è una forte domanda di posti auto in generale e di quelli di pertinenza a servizio dei residenti in particolare.

L'area oggetto di intervento, pur collocandosi in un ambito urbano centrale, è comunque facilmente raggiungibile attraverso le principali viabilità esistenti che risultano adeguate a sostenere i flussi di traffico verso l'area comunque non ritenuti sostanzialmente diversi da quelli attuali.

Nell'ipotesi di un raggio di influenza pari a 250 metri, considerata una distanza accettabile di percorrenza a piedi, risulta di notevole estensione il possibile bacino di utenza dei fruitori del proposto parcheggio in Via Marconi.

Rientrerebbero all'interno del bacino di utenza l'ospedale, gli isolati del quartiere murattiano compresi fino a via Pirrelli, via Calatafimi e via Margherita.

La realizzazione del parcheggio multipiano lungo la Via Marconi consentirebbe di individuare nell'ipotesi di un parcheggio tradizionale circa 245 posti auto che coprirebbero solo parzialmente la forte domanda di parcheggi rilevata nell'ambito. Tale numero di posti auto di previsione è da considerarsi comunque considerevole ed accettabile.

5. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

I bisogni che con la realizzazione del parcheggio multipiano e la sistemazione della Pertinenza esterna, si intendono soddisfare, consistono:

- Nella riduzione della circolazione e della sosta di auto nel nucleo murattiano;
- Nella diminuzione del peso della sosta di lunga durata nelle aree a ridosso del nucleo murattiano;

- Nel favorire per i residenti del quartiere murattiano, nuove soluzioni a parcheggio;
- Nel facilitare l'accesso al nucleo antico con sistemi alternativi all'auto privata.

L'obiettivo della tutela e valorizzazione della fruizione degli insediamenti storici cittadini non può prescindere dall'**obiettivo di attirare nuovi residenti e funzioni compatibili e trattenere quelli attuali** al loro interno.

Per far questo è necessario però, dare ai residenti quei servizi attualmente mancanti, tra cui i parcheggi di pertinenza, in modo da risolvere il **problema della sosta difficile ed indiscriminata** per le strade del murattiano.

E' per questo che tale parcheggio pertinenziale ad uso dei residenti del nucleo murattiano e delle zone limitrofe, è stato previsto in questo ambito, che comunque non interferisce con il contesto storico e non genera insormontabili problemi di approvazione da parte degli enti preposti al rilascio dei pareri.

La soluzione all'impatto negativo causato dalla sosta sulle sedi stradali e dal traffico, che con l'aumento delle presenze nella stagione estiva, diviene sempre più caotico ed intenso, è pertanto rappresentata dalla realizzazione del parcheggio multipiano in Via Marconi.

L'aumento del numero di posti auto così ottenuto, garantirà un miglior utilizzo delle aree di superficie, una viabilità più fluida ed una maggiore offerta di spazi destinati alla sosta.

I vantaggi derivanti dalla realizzazione di questa infrastruttura non riguardano solo gli automobilisti, ma anche i cittadini residenti nel centro murattiano e nelle zone limitrofe.

La maggior offerta di posti auto, destinati alla sosta a rotazione, permette di ridurre l'inquinamento causato dal traffico veicolare e consente alle attività commerciali e della ristorazione di offrire un miglior servizio alla propria clientela. Ai residenti sarà garantito un posto auto confortevole, economico e sicuro, a pochi passi dalla propria abitazione.

6. CONFORMITÀ URBANISTICA DELL'INTERVENTO

Il Comune di Monopoli, con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 68 del 22.10.2010, pubblicata sul BURP n. 167 del 04.11.2010, ha approvato in via

definitiva il PUG (Piano Urbanistico Generale), ai sensi della Legge Regionale Puglia n. 20/2001.

Con il PUG la maggiore superficie delle aree degli eredi Corbacio, pari a mq 4.845, ha assunto destinazione a contesti in formazione (art.30/P), altra parte delle stesse aree, pari a mq. 685, ha assunto con il PUG destinazione edificabile (residenziale - commerciale e/o terziaria) quale "*contesti ad alta densità*" ex art.11/P o "*contesti a media densità*" ex art.11/P bis. Più precisamente il nuovo PUG del Comune di Monopoli ha tipizzato i suoli di proprietà degli eredi Corbacio nel modo seguente:

- part. Ila 6275 (ex 725) PUG/S totalmente in "*Contesti urbani esistenti consolidati e da consolidare, mantenere e qualificare*" (art. 22/S); PUG/P, parte in "*Contesti urbani esistenti consolidati ad alta densità*" (art. 11/P); parte in "*Contesti della trasformazione in formazione*" (art. 30/P);
- part. Ila 6276 (ex 725) PUG/S totalmente in "*Contesti urbani esistenti consolidati e da consolidare, mantenere e qualificare*" (art. 22/S); PUG/P totalmente in "*Contesti della trasformazione in formazione*" (art. 30/P);
- part.Ila 2596 PUG/S totalmente in "*Contesti urbani esistenti consolidati e da consolidare, mantenere e qualificare*" (art. 22/S); PUG/P, parte in "*Contesti urbani esistenti consolidati ad alta densità*" (art. 11/P); parte in "*Contesti urbani esistenti consolidati a media densità*" (art. 11/P bis)
- parte in "*Contesti della trasformazione in formazione*" (art. 30/P); part.Ila 1834 PUG/S totalmente in "*Contesti urbani esistenti consolidati e da consolidare, mantenere e qualificare*" (art. 22/S); PUG/P parte in "*Contesti della trasformazione in formazione*" (art. 30/P); parte in "*Contesti urbani esistenti consolidati a media densità*" (art. 11/P bis).

Gli eredi hanno proposto innanzi al T.A.R. Puglia, Sede di Bari, Sez. III ^ ricorso giurisdizionale R.G. 1262/2011, chiedendo l'annullamento della Deliberazione di Consiglio Comunale n. 68/2010 di approvazione definitiva del PUG, censurando la scelta del Comune di Monopoli di attribuire a parte dei suoli la destinazione del PUG/P "*Contesto in formazione*" e chiesto l'attribuzione della tipizzazione dell'intera area di loro proprietà a "*Contesto urbano esistente consolidato ad alta densità*", regolata dall'art. 11 delle n.t.a. del PUG/P (PUG Programmatico),

assumendo a riferimento le destinazioni urbanistiche del contesto territoriale circostante.

In sede di transazione gli eredi Corbascio hanno inoltrato alla Amministrazione comunale una proposta che prevede una ipotesi di definizione urbanistica per le aree di cui trattasi, caratterizzata dalla tipizzazione a "*contesti per servizi di nuovo impianto*", con disciplina analoga a quella di cui all'art. 27/P NTA PUG ancorchè necessitante di una ulteriore **prescrizione specifica n.7.**

A fronte della possibilità di realizzazione di volumetrie a destinazione residenziale nelle aree "*a monte*" (fg. 11, p.lle 1834 e 2596), parte proponente intende corrispondere la realizzazione di un parcheggio pluripiano con superficie di parcheggio pari a $1170 \text{ mq} \times 4 = 4680 \text{ mq}$, oltre che la cessione di locale di superficie non inferiore a 50 mq al piano terra dell'autosilo finalizzato alla gestione dello stesso.

In data 22.06.2015 è stato sottoscritto dall'Amministrazione Comunale ed i Germani Curbascio il suddetto accordo ex art. 11 della L. 241/1990 e s.m.i. in esecuzione della D.G.C. n. 55/2015 che prevede la definizione di una deliberazione di Consiglio Comunale al primo Consiglio utile e comunque entro e non oltre il **30/9/2015** di :

- approvazione dell'intervento proposto - recante progettazione preliminare dell'opera pubblica e schema di convenzione regolante i termini del programma edilizio e delle cessione a questo sottese - in ragione della previsione di esecuzione del parcheggio multipiano interamente a carico del privato;
- contestuale adozione di deliberazione di ritipizzazione delle aree a contesti nuovo impianto ex art.27/p (ed esecuzione di tutte le connesse verifiche istruttorie, ivi incluse quelle di natura ambientale) a mezzo variante puntuale in conformità alle pattuizioni del presente accordo da parte del Consiglio Comunale di Monopoli;

La cessione all'Amministrazione dell'opera pubblica e dell'area è da considerarsi quale contropartita per la tipizzazione dell'area a contesto per servizi di nuovo impianto (con NTA di nuova formulazione) e la realizzazione del parcheggio

pluripiano il cui valore dei beni ceduti è corrispettivo degli effettivi indici di SUL realizzabile.

La proposta presentata dai sig. Corbacio in data 27.3.2014, in merito all'equilibrio "interesse economico pubblico/ privato", è sostenibile.

La definizione delle aree a cedersi quale contro prestazione del diritto ad edificare è risultata coerente con tutti i principi già cristallizzati nelle NTA del PUG e riferibili all'istituto della "compensazione urbanistica".

7. CONFORMITÀ DELL'INTERVENTO AL VIGENTE REGIME VINCOLISTICO ED AUTORIZZATIVO

Con riferimento alla presenza, sull'area interessata dall'intervento, di tipologie di vincolo, che pur non comportando condizioni ostative all'intervento in progetto comunque connotano il grado di sensibilità ambientale delle aree interessate, si rappresenta che l'area direttamente interessata dall'intervento in progetto:

- non risulta soggetta a vincolo idrogeologico (R.D.L. 30/12/23 n. 3267 e R.D. 16/05/1926 n. 1126);
- non risulta soggetta a vincolo di uso civico (L. 16/6/1927 n. 1766 – R.D. 26/2/1928 n. 332);
- non risulta soggetta a vincolo faunistico (L. 11/02/1992 n. 157);
- non risulta soggetta a vincolo paesaggistico (L. 29/06/1939 n. 1497 oggi D.L.vo 42/2004 e s.m.i.);
- non risulta soggetta a vincolo monumentale (L.s. 01/06/1939 n. 1089 oggi D.L.vo 42/2004 e s.m.i.).

Ai sensi della L.R. 12/04/2001 "Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale" e s.m.i., l'intervento non risulta da assoggettare alla procedura di verifica di cui all'art. 16 poiché è prevista la realizzazione massima di 276 posti auto, tra box e spazi aperti, inferiore quindi al limite dei 350 posti auto previsto dalla legge (Elenco B. Intervento "B.3.c) progetti di riassetto urbano, compresa la costruzione di centri commerciali ed ipermercati, nonché la costruzione di parcheggi e aree attrezzate a parcheggio a carattere permanente con posti auto superiori a 350").

L'intervento dovrà essere sottoposto a verifica di assogettabilità a VAS trattandosi di variante puntuale dello strumento urbanistico vigente.

La VAS, Valutazione Ambientale Strategica, o più genericamente Valutazione Ambientale, prevista a livello europeo (Direttiva 42/2001/CE), recepita a livello nazionale (Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152 – Testo Unico dell'Ambiente –, così come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n.4 e dal D.Lgs. 29 giugno 2010, n.128) e regolamentata a livello regionale (Circolare dell'Assessorato all'Ecologia n.1/2008, L.R. 44/2012, R.R. 18/2013), riguarda i programmi e i piani sul territorio, ed “ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni di uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica”.

Scopo della “Verifica di Assoggettabilità” è di valutare, preventivamente, se i piani possano avere effetti significativi sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione (VAS) secondo le disposizioni del D.Lgs. 152/2006 considerato il diverso livello di sensibilità ambientale delle aree interessate.

Per la realizzazione dell'intervento inoltre sarà necessaria l'acquisizione di tutti i pareri dei diversi enti coinvolti nel procedimento che le caratteristiche dell'opera implicano (AUSL, SPESAL, VV.F., AdB, ecc.).

8 COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON IL PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il vincolo PAI che insisteva sull'area al momento dell'approvazione del P.U.G. è stato ripermetrato in seguito alla realizzazione, nei pressi della cava Liuzzi, delle opere di mitigazione della pericolosità e ripristino della continuità idraulica relativamente alla lama San Vincenzo, affluente della lama Belvedere. In particolare le aree interessate dalla proposta di parcheggio e di edificazione residenziale non risultano attualmente più qualificate ad alto rischio essendo intervenuta una variazione delle perimetrazioni delle aree a rischio, effettuata dalla Autorità di Bacino con Deliberazione del proprio Comitato Istituzionale n.22 del 18.04.2011.

In ogni caso una ipotesi di infrastrutturazione a mezzo realizzazione di autosilo è stata già sottoposta (nelle linee generali) al vaglio della Autorità di Bacino per la Puglia in ragione della sua prossimità al tratto interrato terminale della Lama

Belvedere noto come "Canale Ferraricchio". L'esito della valutazione preliminare è stato favorevole alla realizzazione del parcheggio, come risulta dal parere favorevole emesso dalla Autorità di Bacino con la propria nota prot. 15035 del 19.12.2012.

9. COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON IL PPTR E CON IL PUTT/P

Il PPTR, adottato dalla Giunta Regionale con delibera n. 1435 del 2 Agosto 2013 e definitivamente approvato con delibera della Giunta Regionale 176 pubblicata sul BURP n.40 del 23.03.2015, qualifica le aree di cui trattasi come punto terminale della rete ecologica regionale in ambito comunale monopolitano e - all'art. 38 delle relative NTA - ne definisce la normativa di uso e valorizzazione.

Tuttavia le norme introdotte con le disposizioni regionali, risultano prescindere, in regime di temporaneità ex art. 106 comma 3, dalle altre aree identificate ai sensi dell'art. 143, comma 1 lett. e) del Codice (così come richiamate all'art. 38 delle NTA del PPTR). Sulle aree in questione, temporaneamente, trova applicazione il regime giuridico del PUG ed i conseguenti richiami al PUTT/P approvato con deliberazione di G.R. 1748 del 15.12.2000, il quale ultimo non qualifica le aree di cui trattasi "*Ambito Territoriale Esteso*", giacché l'ambito territoriale distinto "*Idrologia superficiale e vincoli idrogeologici*" si interrompe in corrispondenza del compendio ospedaliero, dove cioè il corso d'acqua si interra. Peraltro le predette aree risultano anche qualificate "*territorio costruito ex art. 1.03 NTA del PUTT/P*", così da concretarsi una sostanziale indifferenza dello strumento paesaggistico del 2000 rispetto ad ipotesi di trasformazione per le aree in questione.

10. COMPATIBILITÀ GEOLOGICA, GEOTECNICA E SISMICA

Nell'ambito del progetto è stata predisposto un "Studio geologico" redatto dalla D.ssa Angela Indiveri.

Il presente progetto preliminare prende a riferimento gli esiti di tale indagine, a cui si rimanda, , che in generale conferma la fattibilità dell'intervento. Nella fase definitiva si procederà ad ulteriori verifiche/indagini di approfondimento.