

# CDQ CASAZZA

Sono pervenute n. 3 Osservazioni

PG N. 29376 del 04/02/2021

PG N. 31589 del 05/02/2021

PG N. 33082 del 08/02/2021 – Sostituisce le precedenti

Si propone di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE**

	PG N. 29376 del 04/02/2021	PG N. 31589 del 05/02/2021	PG N.0033082 del 08/02/2021	PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE
<b>1</b>	Che l'area di progetto venga visionata e valutata dall'ufficio eliminazione barriere architettoniche, con parere vincolante	Che l'area di progetto venga visionata e valutata dall'ufficio eliminazione barriere architettoniche, con parere vincolante.	Che l'area di progetto venga visionata e valutata dall'ufficio eliminazione barriere architettoniche, con parere vincolante.	<b>Il Piano Attuativo è stato trasmesso ai Settori comunali per l'espressione di parere di competenza, nell'ambito della Conferenza intersettoriale di valutazione del 15/12/2020, cui ha preso parte anche il Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico, che non ha rilevato elementi di criticità. Resta in ogni caso previsto che la progettazione esecutiva della trasformazione sia sottoposta a specifico iter di raccolta dei pareri.</b>
<b>2</b>	Che il bilancio del valore ecologico del comparto venga ricalcolato facendo riferimento ai valori antecedenti al PGT del 2012 e non alla situazione attuale. L'area un tempo completamente agricola ha subito una pesante modificazione in tempi recenti (dopo il 2013) e pertanto si ritiene più congruo il riferimento ai valori antecedenti.	Che il bilancio del valore ecologico del comparto venga ricalcolato facendo riferimento ai valori antecedenti al PGT del 2012 e non alla situazione attuale. L'area un tempo completamente agricola ha subito una pesante modificazione in tempi recenti (dopo il 2013) e pertanto si ritiene più congruo il riferimento ai valori antecedenti.	Che il bilancio del valore ecologico del comparto venga ricalcolato facendo riferimento ai valori antecedenti al PGT del 2012 e non alla situazione attuale. L'area un tempo completamente agricola ha subito una pesante modificazione in tempi recenti (dopo il 2013) e pertanto si ritiene più congruo il riferimento ai valori antecedenti.	<b>La verifica del Bilancio Ecologico è stata condotta, coerentemente con quanto previsto dall'art. 40 delle NTA del PGT vigente, a partire dal "rilievo dello stato di fatto", che contempla l'esistenza di un parcheggio a raso, incluso nel piano dei servizi vigente.</b>
<b>3</b>	Che venga rivisto il sistema degli accessi dei veicoli privati e mezzi pubblici eliminando il collegamento verso via Arsenale che genererebbe un incontrollato aumento del traffico veicolare in via Arsenale ed in generale nel quartiere.	Che venga rivisto il sistema degli accessi dei veicoli privati e mezzi pubblici eliminando il collegamento verso via Arsenale che genererebbe un incontrollato aumento del traffico veicolare in via Arsenale ed in generale nel quartiere.	Che venga rivisto il sistema degli accessi dei veicoli privati e mezzi pubblici eliminando il collegamento verso via Arsenale che genererebbe un incontrollato aumento del traffico veicolare in via Arsenale ed in generale nel quartiere.	<b>L'accesso su Via dell'Arsenale, già esistente e utile per il quartiere, risulta fondamentale per le relazioni da/per Collebeato. In assenza di tale varco, i relativi flussi transiterebbero attraverso il nucleo abitato e la Zona30 di Stocchetta, con elevato impatto sull'ambiente e la vivibilità del quartiere, oltre a prolungare significativamente il percorso, con effetto di ridurre l'attrattività dell'interscambio modale, che invece si vuole perseguire. Si evidenzia comunque che, a maggior tutela del traffico lento interno al quartiere, saranno previsti interventi di "traffic calming" su Via dell'Arsenale.</b>
<b>4</b>	Che venga rivista al ribasso la volumetria della UMI2, non superando le altezze degli edifici residenziali che attualmente la circondano. Questo deve comportare la conseguente riduzione dei parcheggi a raso ed il posizionamento di una nuova fascia verde sul lato Ovest.	Che venga rivista al ribasso la volumetria della UMI2, non superando le altezze degli edifici residenziali che attualmente la circondano. Questo deve comportare la conseguente riduzione dei parcheggi a raso ed il posizionamento di una nuova fascia verde sul lato Ovest.	Che venga rivista al ribasso la volumetria della UMI2, che non dovrà superare le altezze degli edifici residenziali attualmente esistenti, con conseguente riduzione dei parcheggi a raso. Nello spazio così ottenuto chiediamo il posizionamento sul lato Ovest di una nuova fascia verde e la costruzione di una pista da skateboard sul lato nord-ovest tra la tangenziale Montelungo e il parcheggio in struttura.	<b>La previsione edificatoria relativa alla UMI2, che peraltro ha ridotto di oltre la metà la slp insediabile nell'ambito, ha una valenza non estranea all'attuazione del Piano, finalizzato alla realizzazione di un parcheggio scambiatore. Al contrario, apporta valore in termini di qualità del fronte urbano, di presidio all'ambito stesso e di interazione tra le funzioni insediabili. Infatti, circa la metà della superficie prevista è destinata ad ospitare la sede di Brescia Infrastrutture. Tuttavia, si ritiene condivisibile la richiesta di rivedere l'altezza massima, nel rispetto dell'edificato al contorno. In tal senso, il Piano recepisce la prescrizione di un'altezza massima per il nuovo edificato pari a 4 piani fuori terra. L'eventuale utilizzo del piano di copertura per gli impianti dovrà prevedere un adeguato sistema di schermatura sui fronti. Tali scelte non comportano la riduzione del numero dei parcheggi a raso. Si rimanda al progetto esecutivo la possibilità di ricercare una maggior ampiezza dell'area verde lungo il confine ovest tra gli ambiti di sviluppo pubblico e privato. Non si considera pertinente con i contenuti del Piano attuativo la previsione di una pista da skateboard.</b>
<b>5</b>	Che venga effettuato uno studio della viabilità a regime che	Che venga effettuato uno studio della viabilità a regime che abbia	Che venga effettuato uno studio della viabilità	<b>Come evidenziato nell'analisi dei costi-benefici, effettuata in fase di progetto di fattibilità</b>

	abbia come obiettivo la verifica dell'impatto viabilistico dell'opera sul quartiere e per valutare il corretto percorso delle linee urbane. In tale studio sia esaminato anche il contributo derivante dalla prevista edificazione nella A.1.1 nell'attuale pescheto.	come obiettivo la verifica dell'impatto viabilistico dell'opera sul quartiere e per valutare il corretto percorso delle linee urbane. In tale studio sia esaminato anche il contributo derivante dalla prevista edificazione nella A.1.1 nell'attuale pescheto.	a regime che abbia come obiettivo la verifica dell'impatto viabilistico dell'opera sul quartiere e per valutare il corretto percorso delle linee urbane. In tale studio sia esaminato anche il contributo derivante dalla prevista edificazione nella A.1.1 nell'attuale pescheto.	<i>tecnica ed economica, la realizzazione del parcheggio scambiatore genera un vantaggio in termini di riduzione - in ingresso/uscita città - di numero di auto, di km percorsi e quindi di impatto sull'ambiente. Al contempo, il progetto non comporta sostanziali modifiche all'organizzazione della viabilità attuale del quartiere. Viceversa, aumenta la capacità di ricezione della domanda di sosta, esistente e futura, a servizio della stazione metropolitana. In ogni caso, in seguito all'entrata a regime del parcheggio intermodale, si procederà alla definizione di un piano di monitoraggio per verificare ex post la validità dei dati della fase progettuale.</i>
<b>6</b>	Che venga preservata la totalità del muro storico di via Arsenale e venga ripristinata la porzione da tempo mancante.	Che venga preservata la totalità del muro storico di via Arsenale e venga ripristinata la porzione da tempo mancante.	Che venga preservata la totalità del muro storico di via Arsenale e venga ripristinata la porzione da tempo mancante.	<i>La prevista demolizione dei primi metri del muro storico rappresenta un'azione indispensabile per permettere il transito dei bus. La previsione di instradare la linea 11 su Via Arsenale costituisce l'unica alternativa possibile per il perseguimento dei seguenti irrinunciabili obiettivi di progetto: 1) avvicinare le fermate bus alla stazione metro, ottimizzando così la funzionalità e l'attrattività dell'interscambio modale sulla relazione Metro-Collebeato, oggi vanificata dall'eccessiva distanza da percorrere a piedi; 2) assecondare ogni futura esigenza/opportunità di riorganizzazione dei servizi TPL d'area urbana, traguardando l'eventualità di nuovi servizi "passanti" verso Via Triumplina, con conseguenti possibili ottimizzazioni dell'esercizio e miglioramenti dell'accessibilità ai luoghi. Si evidenzia, infine, che il muro storico a confine sud dell'ambito di sviluppo del Piano, presenta attualmente un varco in corrispondenza dell'entrata/uscita da Via dell'Arsenale, che non può essere ripristinato, stante la conferma della previsione del ingresso/uscita del parcheggio.</i>
<b>7</b>	Che siano inserite barriere fonoassorbenti all'altezza della fascia di confine su Tangenziale Montelungo o alberature di primaria grandezza	Che siano inserite barriere fonoassorbenti all'altezza della fascia di confine su Tangenziale Montelungo o alberature di primaria grandezza	Che siano inserite barriere fonoassorbenti all'altezza della fascia di confine su Tangenziale Montelungo o alberature di primaria grandezza	<i>In funzione della realizzazione del nuovo parcheggio, è in fase di sviluppo una valutazione previsionale di impatto acustico, il cui scopo è quello di verificare la compatibilità delle opere di progetto con il clima acustico già presente nell'area. Benché tale studio necessiti di ulteriori valutazioni, che potranno essere condotte solo quando si tornerà ad una condizione di 'normalità' dei flussi, al cessare delle limitazioni da Covid -19, è già stato possibile verificare che la struttura del nuovo parcheggio svolge una funzione mitigativa delle immissioni sonore della tangenziale verso i ricettori posti sul primo fronte di Via dell'Arsenale. L'eventuale necessità di interventi di mitigazione specifici e la tipologia degli stessi, saranno dunque valutati in seguito alla conclusione dello studio citato.</i>
<b>8</b>	Che siano preferiti gli alberi rispetto agli arbusti, meglio se autoctoni, che svolgano le funzioni di cattura della CO2, delle polveri sottili; con crescita veloce, che mitighino l'effetto serra e l'inquinamento acustico, anallergici e soprattutto sempreverdi poiché la loro chioma continua a catturare gli inquinanti anche in inverno quando c'è il picco degli inquinanti	Che siano preferiti gli alberi rispetto agli arbusti, meglio se autoctoni, che svolgano le funzioni di cattura della CO2, delle polveri sottili; con crescita veloce, che mitighino l'effetto serra e l'inquinamento acustico, anallergici e soprattutto sempreverdi poiché la loro chioma continua a catturare gli inquinanti anche in inverno quando c'è il picco degli inquinanti	Che siano preferiti gli alberi rispetto agli arbusti, meglio se autoctoni, che svolgano le funzioni di cattura della CO2, delle polveri sottili; con crescita veloce, che mitighino l'effetto serra e l'inquinamento acustico, anallergici e soprattutto sempreverdi poiché la loro chioma continua a catturare gli inquinanti anche in inverno quando c'è il picco degli inquinanti	<i>Si condivide il principio dell'osservazione, che dovrà costituire orientamento nelle scelte progettuali di dettaglio, unitamente a quanto suggerito dalla Commissione Paesaggio in fase di valutazione del Piano: "Per quanto riguarda l'aspetto vegetazione si auspica l'uso di specie arboree rosacee del genere Prunus autoctone e ben adattabili all'ambiente specifico. Nell'area allagabile e saltuariamente sortumosa, si auspica la messa a dimora di specie igrofile".</i>
<b>9</b>	Che venga effettuato il collegato del percorso ciclabile del parcheggio scambiatore con la ciclabile del Mella.	Che venga effettuato il collegato del percorso ciclabile del parcheggio scambiatore con la ciclabile del Mella.	Che venga effettuato il collegamento del percorso ciclabile del parcheggio scambiatore con la ciclabile del Mella.	<i>Per la parte di interesse del Piano in oggetto, si persegue la realizzazione del collegamento citato. In tal senso, si prescrive la realizzazione di una corsia ciclabile lungo via dell'Arsenale, come opera di urbanizzazione. La realizzazione delle tratte di completamento del percorso, esterne al perimetro dell'intervento, va ricercata e perseguita nell'ambito di altre procedure, peraltro già avviate.</i>
<b>10</b>	Che sia inserita un'area skate in sostituzione dell'accesso al parcheggio da via Arsenale.	Che sia inserita un'area skate sul lato Nord-Ovest in sostituzione dell'accesso al parcheggio da via Arsenale.		
<b>11</b>	Che sia prevista la postazione per la ricarica elettrica dei veicoli.	Che sia prevista la postazione per la ricarica elettrica dei veicoli.	Che sia prevista la postazione per la ricarica elettrica dei veicoli	<i>Si condivide la rilevanza del tema che, infatti, rende obbligatorio per legge la previsione di postazioni di ricarica.</i>
<b>12</b>	Che i percorsi di collegamento dalla struttura del parcheggio alla stazione metropolitana	Che i percorsi di collegamento dalla struttura del parcheggio alla stazione metropolitana	Che i percorsi di collegamento dalla struttura del parcheggio alla stazione metropolitana	<i>Il Piano Attuativo è stato trasmesso ai Settori comunali per l'espressione di parere di competenza, nell'ambito della Conferenza intersettoriale di valutazione del 15/12/2020,</i>

	Prealpino vengano visionati e valutati dall'ufficio eliminazione barriere architettoniche, con parere vincolante.	vengano visionati e valutati dall'ufficio eliminazione barriere architettoniche, con parere vincolante.	Prealpino vengano visionati e valutati dall'ufficio eliminazione barriere architettoniche, con parere vincolante.	<i>cui ha preso parte anche il Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico, che non ha rilevato elementi di criticità. Resta in ogni caso previsto che la progettazione esecutiva della trasformazione sia sottoposta a specifico iter di raccolta dei pareri.</i>
<b>13</b>	Siano definiti i parcheggi temporanei da utilizzare per compensare i disagi durante la realizzazione dell'opera. A tal fine si suggerisce l'apertura del parcheggio dietro al cimitero di Mompiano, recentemente riqualificato ed in uso per le partite del Brescia Calcio.	Siano definiti i parcheggi temporanei da utilizzare per compensare i disagi durante la realizzazione dell'opera. A tal fine si suggerisce l'apertura del parcheggio dietro al cimitero di Mompiano, recentemente riqualificato ed in uso per le partite del Brescia Calcio.	Siano definiti i parcheggi temporanei da utilizzare per compensare i disagi durante la realizzazione dell'opera. A tal fine si suggerisce l'apertura del parcheggio dietro al cimitero di Mompiano, recentemente riqualificato ed in uso per le partite del Brescia Calcio.	<i>Il tema è di rilievo ed oggetto di valutazioni che dovranno evidenziare l'efficacia del piano temporaneo di sosta, in funzione delle fasi di cantierizzazione della struttura a parcheggi. Si prescrive la formazione di detto piano, prima dell'inizio delle opere.</i>
<b>14</b>	In attesa di costruzione della palazzina UMI2 venga prevista piantumazione ad alto tasso filtrante	In attesa di costruzione della palazzina UMI2 venga prevista piantumazione ad alto tasso filtrante	In attesa di costruzione della palazzina UMI2 venga prevista piantumazione ad alto tasso filtrante	<i>Premesso che l'area della UMI2 sarà interessata dalla fase di cantiere del parcheggio in struttura, ritenendo condivisibile la sollecitazione, si sostituisce la prescrizione del Piano "qualora la UMI2 non venisse realizzata contestualmente alla UMI 1 sulla stessa verrà realizzato un prato, privo di impianto d'irrigazione ed altra vegetazione" con la prescrizione "qualora la UMI2 non venisse realizzata contestualmente alla UMI1, sulla stessa dovranno essere messe a dimora alberature ad alto tasso filtrante".</i>
<b>15</b>	Venga attentamente studiata la viabilità di cantiere per accertare che le vie limitrofe non siano eccessivamente appesantite dal passaggio di mezzi pesanti e di servizio.	Venga attentamente studiata la viabilità di cantiere per accertare che le vie limitrofe non siano eccessivamente appesantite dal passaggio di mezzi pesanti e di servizio.	Venga attentamente studiata la viabilità di cantiere per accertare che le vie limitrofe non siano eccessivamente appesantite dal passaggio di mezzi pesanti e di servizio.	<i>Il piano di cantierizzazione considererà gli aspetti rilevati dall'osservazione.</i>
<b>16</b>	Nella controdeduzione del 2015 veniva citata la zona verde definita in "orti urbani" di via Stretta che ad oggi risulta inesistente.	Nella controdeduzione del 2015 veniva citata la zona verde definita in "orti urbani" di via Stretta che ad oggi risulta inesistente.	Nella controdeduzione del 2015 veniva citata la zona verde definita in "orti urbani" di via Stretta che ad oggi risulta inesistente.	<i>Con l'obiettivo di contestualizzare il punto dell'osservazione, si rileva che, benché la citata area non sia ad oggi utilizzata per orti urbani, come da previsione del Piano dei Servizi, la condizione di elevata naturalità della stessa contribuisce efficacemente alla dotazione di valore ecologico del quartiere Casazza.</i>
<b>17</b>	Che sia sollecitata ARPA e Regione Lombardia affinché posizionino una centralina, anche temporanea, di rilevamento della qualità dell'aria e del traffico veicolare all'altezza degli ingressi al parcheggio da via Triumplina.	Che sia sollecitata ARPA e Regione Lombardia affinché posizionino una centralina, anche temporanea, di rilevamento della qualità dell'aria e del traffico veicolare all'altezza degli ingressi al parcheggio da via Triumplina.	Che sia sollecitata ARPA e Regione Lombardia affinché posizionino una centralina, anche temporanea, di rilevamento della qualità dell'aria e del traffico veicolare all'altezza degli ingressi al parcheggio da via Triumplina.	<i>La sollecitazione potrà essere valutata nell'ambito del citato piano di monitoraggio per la valutazione ex post dell'analisi costi-benefici.</i>

# LEGAMBIENTE

PG N.0031631 del 05/02/2021

## Si propone di ACCOGLIERE PARZIALMENTE

	OSSERVAZIONE	PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE
1	<p>Venga eliminata l'area destinata al parcheggio a raso affiancata al parcheggio in struttura. Tale scelta comporta l'inutile spreco di un'ampia porzione di terreno che potrebbe invece essere ripiantumata per mitigare l'impatto della nuova edificazione. Inoltre l'utenza, in generale, preferisce non utilizzare le strutture, se vi è una alternativa in superficie. Queste situazioni ibride creano sempre circolazione e traffico parassita, che è opportuno evitare da subito, obbligando tutti gli utenti ad entrare unicamente nella struttura. Ovviamente altri piani interrati o meno in alternativa ai posti auto a raso, molto più costosi, sarebbero più opportuni ed auspicabili. Chiediamo di eliminare quelli a raso sostituendoli con un ulteriore piano interrato e/o fuori terra, recuperando a verde l'intera superficie. In questo modo verrebbe meno la necessità di un accesso da via Arsenale, certamente da valutare con attenzione, visto il contesto residenziale della rete stradale afferente.</p>	<p><i>Il Piano non esclude un'eventuale differente ipotesi di layout del progetto, che tuttavia potrà essere valutata solo se egualmente garantita la realizzazione di almeno 1000 posti auto (a servizio dell'interscambio con la metropolitana) nel rispetto dei vincoli di budget economico a disposizione. Ai fini della ricerca di tale equilibrio, non può essere esclusa la realizzazione della sosta a raso.</i></p> <p><i>L'accesso su Via dell'Arsenale, già esistente e utile per il quartiere, risulta fondamentale per le relazioni da/per Collebeato. In assenza di tale varco, i relativi flussi transiterebbero attraverso il nucleo abitato e la Zona30 di Stocchetta, con elevato impatto sull'ambiente e la vivibilità del quartiere, oltre a prolungare significativamente il percorso in maniera tale da ridurre l'attrattività dell'interscambio modale che si vuole perseguire.</i></p> <p><i>Si evidenzia comunque che, a maggior tutela del traffico lento interno al quartiere, saranno previsti interventi di "traffic calming" su Via dell'Arsenale.</i></p>
2	<p>Venga stralciata la volumetria a destinazione privata posta verso al via Triumplina. Tale edificazione avrebbe avuto giustificazione unicamente come atterraggio delle volumetrie assegnate all'AT A.1.1. Essendo per ora venuta meno questa possibilità non ha senso riproporre ulteriori volumetrie aggiuntive. Né appare giustificata dall'idea della "densificazione" lungo l'asse del metrobuss, ipotesi priva di valore in assenza di una domanda reale in tal senso (si veda la situazione precaria dell'adiacente torre Futura).</p>	<p><i>La previsione edificatoria relativa alla UMI2, che peraltro ha ridotto di oltre la metà la slp insediabile, ha una valenza che non è estranea all'attuazione del Piano nella sua finalità di realizzazione di un parcheggio scambiatore. Al contrario, apporta valore in termini di qualità del fronte urbano, di interazione tra le funzioni insediabili e di presidio all'ambito stesso.</i></p>
3	<p>Si segnala l'assenza di un adeguato parcheggio biciclette d'interscambio al coperto e la difficoltà d'accesso alle biciclette soprattutto per chi proviene dal villaggio Prealpino. È indispensabile venga creato un accesso sicuro in modo che i residenti nel villaggio possano giungere alla fermata in bicicletta e portarsi la bicicletta al seguito o parcheggiarla al sicuro nel parcheggio. Allo stesso modo è indispensabile prevedere il collegamento del parcheggio con la rete ciclabile, in particolare con la ciclabile del Mella.</p>	<p><i>Si condivide la sollecitazione. In tal senso, si prescrive che "Nell'ambito della definizione progettuale dovrà essere valutata la previsione di incremento dei posti di sosta bici esistenti, anche mediante eventuali soluzioni coperte".</i></p>
4	<p>Venga ricalcolato Il bilancio del valore ecologico del comparto facendo riferimento ai valori antecedenti al PGT del 2012 e non alla situazione attuale. L'area un tempo completamente agricola ha subito una pesante modificazione in tempi recenti (dopo il 2013) e pertanto si ritiene più congruo il riferimento ai valori antecedenti.</p>	<p><i>La verifica del Bilancio Ecologico è stata condotta, coerentemente con quanto previsto dall'art. 40 delle NTA del PGT vigente, a partire dal "rilievo dello stato di fatto", che contempla l'esistenza di un parcheggio a raso, incluso nel Piano dei Servizi vigente.</i></p>

## MARISA SORIANI (e altri firmatari) - Comitato per Casazza

PG 32151del 06/02/2021

### Si propone di ACCOGLIERE PARZIALMENTE

	OSSERVAZIONE	PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE
1	Si richiede di procedere al ricalcolo del Bilancio del Valore ecologico, prevedendo come valore ecologico iniziale non già lo stato di fatto, risultato di un intervento di "sistemazione transitoria", quanto quello al momento del PGT 2012	<i>La verifica del Bilancio Ecologico è stata condotta, coerentemente con quanto previsto dall'art. 40 delle NTA del PGT vigente, a partire dal "rilievo dello stato di fatto", che contempla l'esistenza di un parcheggio a raso, incluso nel Piano dei Servizi vigente.</i>
2	Si richiede di non procedere all'edificazione dell'UMI2, in quanto creando un polo attrattivo definito in progetto a "destinazione commerciale, residenziale, ricettiva e direzionale", andrebbe a contrastare la funzione di parcheggio di interscambio e provocare ulteriore consumo di territorio e produzione di inquinamento in contrasto con i necessari interventi di mitigazione e compensazione ecologica	<i>La previsione edificatoria relativa alla UMI2, che peraltro ha ridotto di oltre la metà la slp insediabile, ha una valenza che non è estranea all'attuazione del Piano nella sua finalità di realizzazione di un parcheggio scambiatore. Al contrario, apporta valore in termini di qualità del fronte urbano, di interazione tra le funzioni insediabili e di presidio all'ambito stesso.</i>
3	Si richiede che venga previsto un ingresso unico per le automobili di via Triumplina al fine di non interferire sul sistema viabilistico del quartiere, come dichiarato nelle Controdeduzioni relative all'Osservazione al PGT 2016 n.366 presentata dal CdQ Casazza, ovvero che non siano previsti ingressi ed uscite per le auto su via Arsenale	<i>L'accesso su Via dell'Arsenale, già esistente e utile per il quartiere, risulta fondamentale per le relazioni da/per Collebeato. In assenza di tale varco, i relativi flussi transiterebbero attraverso il nucleo abitato e la Zona30 di Stocchetta, con elevato impatto sull'ambiente e la vivibilità del quartiere, oltre a prolungare significativamente il percorso, con effetto di ridurre l'attrattività dell'interscambio modale, che invece si vuole perseguire. Si evidenzia comunque che, a maggior tutela del traffico lento interno al quartiere, saranno previsti interventi di "traffic calming" su Via dell'Arsenale.</i>
4	Si richiede che non sia previsto il parcheggio a raso lungo tutto il lato ovest del parcheggio in struttura, in quanto non più necessario vista la non realizzazione della palazzina UMI2, e che si preveda la fitta piantumazione a bosco urbano così da collegare il nascente giardino con l'area a nord del comparto A.1.1 del cosiddetto "frutteto Santini", funzionale alla creazione di un corridoio verde per il collegamento fra le aree est ed ovest del Parco delle Colline (cfr. capitolo C5, realizzazione REC, punto 4)	<i>Richiamata la conferma della previsione per la UMI 2, tale scelta non comporta la riduzione del numero dei parcheggi a raso. Si rimanda al progetto esecutivo la possibilità di ricercare una maggior ampiezza dell'area verde lungo il confine ovest tra gli ambiti di sviluppo pubblico e privato..</i>
5	Si richiede che non vengano abbattuti ulteriori tratti del muro storico di via Arsenale anche in considerazione della mancanza di necessità di spostare il percorso della linea autobus 11, poco funzionale in quanto la fermata attuale dista dalla stazione Metro non più di 170 metri	<i>La prevista demolizione dei primi metri del muro storico rappresenta un'azione indispensabile per permettere il transito dei bus. La previsione di instradare la linea 11 su Via Arsenale costituisce l'unica alternativa possibile per il perseguimento dei seguenti irrinunciabili obiettivi di progetto: 1) avvicinare le fermate bus alla stazione metro, ottimizzando così la funzionalità e l'attrattività dell'interscambio modale sulla relazione Metro-Collebeato, oggi vanificata dall'eccessiva distanza da percorrere a piedi; 2) assecondare ogni futura esigenza/opportunità di riorganizzazione dei servizi TPL d'area urbana, traguardando l'eventualità di nuovi servizi "passanti" verso Via Triumplina, con conseguenti possibili ottimizzazioni dell'esercizio e miglioramenti dell'accessibilità ai luoghi.</i>
6	Si chiede la posa di pannelli fonoassorbenti lungo la Tangenziale Montelungo	<i>In funzione della realizzazione del nuovo parcheggio, è in fase di sviluppo una valutazione previsionale di impatto acustico, il cui scopo è quello di verificare la compatibilità delle opere di progetto con il clima acustico già presente nell'area. Benché tale studio necessiti di ulteriori valutazioni, che potranno essere condotte solo quando si tornerà ad una condizione di 'normalità' dei flussi, al cessare delle limitazioni da Covid -19, è già stato possibile verificare che la struttura del nuovo parcheggio svolga una funzione mitigativa delle immissioni sonore della tangenziale verso i ricettori posti sul primo fronte di Via dell'Arsenale. L'eventuale necessità di interventi di mitigazione specifici e la tipologia degli stessi, saranno dunque valutati in seguito alla conclusione dello studio citato.</i>