

PEC

Belluno, 09/02/2017
Prot. n. 6228

Preg.mo Dirigente geol. Corrado Soccorso

Regione Veneto

Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti

Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS NUVV VINCA)

Via Cesco Baseggio, 5

30174 MESTRE (VE)

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

dip.territorio@pec.regione.veneto.it

e p.c.

Preg.mo Sig. Sindaco

Comune di Ponte nelle Alpi

Frazione Cadola 52/A

32014 PONTE NELLE ALPI (BL)

comune@pec.pna.bl.it

Oggetto: Verifica di assoggettabilità- **VARIANTE AL PUA per l'intervento di riqualificazione urbanistica dell'area del complesso ex Comedil denominato "Pontalpi 2000" - Comune di Ponte nelle Alpi**

Con riferimento alla Vostra nota pervenuta al protocollo provinciale in data 19/01/2017 prot. 2691, si trasmette quanto segue.

ELABORATI TRASMESSI

La Commissione Regionale Vas ha inviato unitamente alla richiesta di parere la seguente documentazione:

- Planivolumetrico
- Rapporto Ambientale.

Si precisa che altri elaborati sono stati visionati dal Sito del Comune di Ponte nelle Alpi dove è stata pubblicata la delibera di giunta comunale n. 167 del 19/12/2016 di adozione di una "variante al PUA per l'intervento di riqualificazione urbanistica dell'area ex Comedil denominato Pontalpi 2000". La delibera è stata depositata dal 24/12/2016 al 03/01/2017 e nei successivi 20 gg chiunque ha potuto presentare osservazioni.

IL PROGETTO : VARIANTE AL PUA VIGENTE

La verifica di assoggettabilità riguarda l'analisi della variante al PUA vigente ratificato dal Consiglio Comunale con delibera n. 9 del 23/02/2009 (Piruea come indicato a pag. 2 della delibera di giunta comunale n. 167 del 20/12/2016). Le aree risultano classificate nel PRG vigente come ZTO D e sono censite al foglio 29 mappali 119 e 148 e foglio 30 mappale 44. I mappali 119 e 148 risultano di proprietà della ditta Pontalpi 2000 srl richiedente la variante al PUA.

IL PUA VIGENTE

I dati che si desumono dall'elaborato A/a Relazione illustrativa (pag. 4) relativa al PUA vigente sono:

- superficie complessiva mq. 29.810,00
- volumetria massima: mc. 72.447,00 di cui mq. 17.233,00 di residenziale (150 alloggi)

Le destinazioni ammesse nel PUA vigente non sono state quantificate in nessun elaborato in visione presso il sito del comune. Esse si desumono, solo dal punto di vista qualitativo dall'Elaborato 1/a "Estratti del Pua vigente: planimetrie generali e viste assonometriche" dove sono indicate le destinazioni in base al seguente schema:

PROVINCIA DI BELLUNO

5, via S. Andrea – 32100 Belluno BL

Tel. +39 (0)437 959 111 – Fax +39 (0)437 941 222

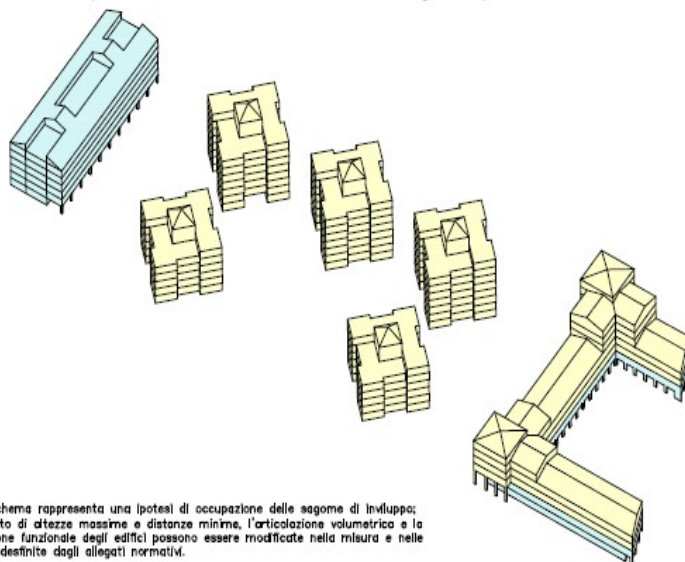
C.F. e P. IVA 93005430256

www.provincia.belluno.it

PEC provincia.belluno@pecveneto.it

SCHEMA ASSONOMETRICO DELL'INTERVENTO

-  residenza
 terziario (commerciale–direzionale–alberghiero)



N.B.: lo schema rappresenta una ipotesi di occupazione delle sagome di sviluppo; nel rispetto di altezze massime e distanze minime, l'articolazione volumetrica e la destinazione funzionale degli edifici possono essere modificate nella misura e nelle modalità destinate dagli allegati normativi.

Il PUA vigente prevede una destinazione residenziale e terziaria con la possibilità di insediare nel terziario attività commerciali, direzionali ed alberghiere.

Dagli elaborati forniti dalla Commissione regionale Vas e da quelli consultabili presso il sito del Comune non si conoscono le quantità previste dal PUA vigente relativamente alla destinazione terziaria e alle sue sotto destinazioni (commerciale, direzionale ed alberghiero). Non è pertanto possibile valutare se il PUA vigente ammetta, alla data della sua approvazione (anno 2009) l'insediamento di medie o grandi strutture di vendita.

LA VARIANTE AL PUA PROPOSTA

La variante proposta e adottata ai sensi dell'art. 20 delle LR 11/2004 con DGC n. 167 del 19/12/2016, propone come indicato nell'elaborato G "Norme Tecniche di attuazione" art. 3 co.8 e Rapporto ambientale (pag. 15) le seguenti modifiche:

- a. Comparto A – ricadente nel perimetro d'ambito del P.U.A.:
Nuovi fabbricati e relative aree scoperte di pertinenza, nuova piazza pedonale e corridoio verde verso la Stazione Ferroviaria
- b. Comparto B – extra perimetro ambito del P.U.A.:
Biblioteca, Centro Civico e sistemazioni esterne;
- c. Comparto C – extra perimetro ambito del P.U.A.:
Parcheggio di interscambio Gomma/Rotaia e viabilità in area FF.S.

All'art. 4 delle Nta del PUA si prevede il seguente dimensionamento del piano:

PROVINCIA DI BELLUNO

5, via S. Andrea – 32100 Belluno BL

Tel. +39 (0)437 959 111 – Fax +39 (0)437 941 222

C.F. e P. IVA 93005430256

www.provincia.belluno.it

PEC provincia.belluno@pecveneto.it

Articolo 4. Edificabilità e destinazioni d'uso

1. Il P.U.A. prevede la realizzazione di nuovi fabbricati solamente all'interno del Comparto A nel rispetto della seguente capacità edificatoria:

Superficie coperta: 8.300,00 mq

Altezza urbanistica: 10,00 m

Volumetria urbanistica: 50.0000 mc

2. Per i nuovi fabbricati è ammessa la destinazione d'uso direzionale, artigianale, turistico – ricettivo, di pubblico spettacolo e commerciale. Quanto alla destinazione commerciale, è ammesso l'insediamento, oltre che di singole medie strutture di vendita, di una grande struttura di vendita, anche in forma di parco commerciale.

Per il commercio al dettaglio la Legge Regionale di riferimento è la n. 50 del 28 dicembre 2012, "Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto" e s.m.i., i cui adempimenti futuri non costituiscono variante al P.U.A.

Il PUA presentato prevede, per motivi di congiuntura economica e di impatto, una riduzione dei volumi di mc. 22.447 (72.447-50.000) rispetto a quelli vigenti con l'eliminazione della destinazione residenziale. Permane nel piano la destinazione terziaria con il commerciale, il direzionale ed il ricettivo. Pare siano introdotte nuove destinazioni come quella artigianale e di pubblico spettacolo che paiono comunque compatibili con la destinazione D prevista del PRG vigente.

Per quando riguarda le destinazione commerciale la variante al PUA in oggetto prevede anche la possibilità di insediare medie e grandi strutture di vendita anche in forma di parco commerciale.

VALUTAZIONI E PROPOSTE

COMPATIBILITA' CON I LIVELLI DI PIANIFICAZIONE SUPERIORE

Rapporto del PUA con il PTCP.

Il PUA vigente viene ratificato dal Consiglio Comunale con delibera n. 9 del 23/02/2009. Esso risulta antecedente alla approvazione del PTCP avvenuta con DGRV n. 1136 del 23/03/2010.

Ai sensi dell'art. 32 "Disposizioni generali per gli insediamenti produttivi" il PTCP riconosce come poli per gli insediamenti produttivi le aree produttive vigenti negli strumenti urbanistici comunali al momento di adozione del PTCP avvenuta con DCP n. 55 del 07/11/2008. Alla data di adozione del PTCP si presume che l'area in oggetto sia stata classificata dal piano comunale come produttiva ZTO D e pertanto vigente anche per il piano provincia e riconosciuta come polo produttivo di salienza comunale, soggetto alle disposizioni degli artt. 32 e 35 delle NT. Tale riconoscimento viene confermato anche nel caso dell'insediamento di attività commerciali, pertanto il polo dovrà essere pianificato secondo i criteri ambientali di cui all'allegato B.2.15 (Criteri per la progettazione degli insediamenti produttivi).

Gli elaborati di progetto presentati non rendono conto di una pianificazione e progettazione secondo l'allegato B.2.15 Criteri per la progettazione degli insediamenti produttivi delle NT del PTCP.

Va integrato pertanto il Rapporto ambientale rendendo conto dei criteri per la progettazione degli insediamenti produttivi di cui all'allegato B.2.15 delle NT del PTCP vigente che si allega.

Inoltre, dato il pregresso utilizzo manifatturiero dell'area, si richiama qui anche il contenuto dell'allegato metodologico B.2.12 alle norme tecniche del PTCP, relativo al Sistema delle fragilità, in tema di siti industriali dismessi:

PROVINCIA DI BELLUNO

5, via S. Andrea – 32100 Belluno BL

Tel. +39 (0)437 959 111 – Fax +39 (0)437 941 222

C.F. e P. IVA 93005430256

www.provincia.belluno.it

PEC provincia.belluno@pecveneto.it

In occasione della redazione dei PAT/PATI, la trasformazione o la riqualificazione urbanistica e ambientale di siti industriali anche dismessi deve essere corredata nell'ambito della VAS da uno specifico studio geologico e ambientale che definisca puntualmente tutti gli elementi circa eventuali passività ambientali e l'eventuale livello di pericolo, basato su analisi in sito e corredata da verifiche dettagliate e che ne comprovino la fattibilità e la compatibilità.

I criteri di valutazione per l'attribuzione a livello di PAT/PATI della classe di idoneità agli interventi edilizi e alla trasformazione urbanistica dovranno essere impostati su una attenta valutazione delle caratteristiche geologiche, idrogeologiche e ambientali del sito, con particolare attenzione alla predisposizione al pericolo di propagazione e diffusione della contaminazione o del livello di contaminazione già attestato, anche basata su analisi e indagini condotte secondo gradi di approfondimento proporzionati al livello di rischio anche con riguardo a:

- *passaggi di proprietà, compravendite, cessioni, ecc.;*
- *comparazione planimetrica (ampliamenti, demolizioni, trasferimenti);*
- *indagini ambientali e rilievi dettagliati;*
- *piani di caratterizzazione o interventi di bonifica già attivi.*


Detti elementi non sono stati analizzati in occasione della elaborazione del PAT, e non paiono essere stati presi in considerazione nemmeno negli elaborati del PUA oggetto di verifica di assoggettabilità. Tra gli elaborati del PUA è presente una relazione geologica (elaborato allegato D relazione geologica) che, alla fine di una indagine generale dell'area, prevede a pag. 14 uno specifico capitolo sulle “mitigazioni possibili” con delle indicazioni che appaiono molto generiche.

Va integrato pertanto il Rapporto ambientale relativamente alla valutazione di compatibilità delle trasformazioni previste con la precedente destinazione industriale del sito, secondo i criteri dell'allegato B.2.12 delle NT del PTCP.

Si richiama infine la necessità di pianificare l'intervento con una corretta gestione sia dei rifiuti prodotti che delle “terre e rocce da scavo” nel rispetto delle previsioni normative di settore.

Il PTCP prevede inoltre una specifica disciplina per il tema del commercio, agli artt. 40-44, con azioni volte al coordinamento intercomunale degli insediamenti commerciali in chiave di servizio alla residenzialità, al turismo ed al sistema produttivo. Di interesse per il caso in esame è l'art. 41 “Ambiti per la pianificazione di grandi strutture di vendita”, che si riporta: *Salvo quanto previsto dal successivo art. 42 (Rivitalizzazione dei centri storici), in esito alle evidenze del Quadro Conoscitivo, il PTCP non individua ambiti per la localizzazione di nuove grandi strutture di vendita.*

Il Comune di Ponte in sede di pubblicazione del piano provinciale ha presentato una specifica osservazione (n. 12) nella quale evidenzia solo la presenza di una grande struttura commerciale in località Paludi:

1.b(pag. 1, 2)	<p>Chiede che il comune di Ponte nelle Alpi ricopra un ruolo di primo piano nel panorama delle strategie provinciali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - essendo crocevia tra pianura e montagna veneta e primo punto d'accesso alla provincia, per importanza e flussi; - per la vicinanza al capoluogo provinciale e per essere terminale nord della Valbelluna, da cui si dipartono i due assi che lungo il Piave collegano tutti i suoi centri fino a Feltre; - in quanto comune dinamico e attivo, cresciuto dal '51 al 2001 del 26% (diventando il 4° comune della provincia); - per il ruolo prevalentemente secondario e terziario (con commercio e servizi) del comune e dei suoi residenti (attivi anche fuori del comune) che lo rende attrattivo di forza lavoro con più di 1100 occupati; - avendo due importanti ambiti produttivi omogenei: <ul style="list-style-type: none"> 1. quello prevalentemente commerciale di Viale Cadore; 	NON ACCOGLIBILE in quanto contiene delle considerazioni generali sul ruolo del proprio territorio. Per quanto concerne comunque il ruolo assunto dal comune di Ponte nelle Alpi esso è esplicitato negli elaborati del PTCP, nell'ottica di una pianificazione di area vasta, con riferimento alle dinamiche e relazioni con i comuni contermini.	
	<p>2. la vasta area produttiva di Paludi, che con i comuni di Pieve e Puos d'Alpago, rappresenta il secondo polo industriale della provincia (con 2300 occupati), a cui si connette una grande struttura con attività direzionali, produttive, ludiche e con la possibilità di aprire un parco commerciale "mercantile", come da Accordo di Programma del 3.9.2008, pubblicato sul BURV il 4.11.2008;</p> <ul style="list-style-type: none"> - avendo il sistema turistico ricettivo da valorizzare, per il collegamento tramite il monte Serva con il Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi, e tramite il monte Dolada con l'Alpago, per la presenza del lago di Santa Croce e del fiume Piave e la condivisione del Nevegal con Belluno, potenziando la ricettività alberghiera di qualità, anche per la vicinanza a Belluno e alle aree industriali di Paludi e Longarone e promuovendo gli insediamenti produttivi che legano il turismo ai prodotti locali, in modo che agricoltura e turismo rappresentino un'opportunità; <p>essendo l'Amministrazione di Ponte nelle Alpi, impegnata a far diventare il territorio comunale un asse centrale per lo sviluppo economico-produttivo dell'intera provincia di Belluno, ottica in cui sta predisponendo con la Regione Veneto il proprio Piano di Assetto del Territorio.</p>		

L'osservazione presentata dalla ditta proprietaria della struttura in località Paludi (oss. n. 8) "così come formulata, viene accolta" dal Consiglio Provinciale che conferma la proposta di parere:

OSSERVAZIONE n. 008

PUNTO	SINTESI	PROPOSTA DI PARERE	CONTRODEDUZIONE CONSIGLIO PROVINCIALE
1. ATTIVITA' PRODUTTIVE - COMMERCIO			
1.a (pag. 1 e 2)	Osservano come non si sia tenuto conto nell'adozione del PTCP degli strumenti pianificatori già vigenti (accordo di programma pubblicato sul BUR n.91 del 4.11.2006).	Premesso che l'osservazione rileva l'esistenza di una previsione urbanistica e programmatica intervenuta precedentemente all'approvazione del PTCP tra la Regione Veneto e il Comune di Ponte nelle Alpi, nella forma dell'accordo di programma ex art.32 della L.R. 35/01, si rileva che la norma del PTCP (art.41) si riferisce agli "ambiti per la localizzazione di nuove grandi strutture di vendita" e dunque essendo la grande struttura di vendita (non alimentare) di cui all'osservazione già localizzata nello specifico ambito (località Paludi), si deve ritenere che non si tratti di una nuova grande struttura. L'osservazione non è pertinente poiché la grande struttura di cui trattasi, in quanto approvata dalla Regione Veneto con l'efficacia della programmazione regionale, deve considerarsi come esistente alla data di adozione del PTCP.	

La LR 15/2004 sulle aree commerciali, a suo tempo vigente, prevedeva delle limitazioni derivanti da un contingentamento delle grandi strutture di vendita, assoggettate ad obiettivi di sviluppo. Nella Provincia di Belluno non si presentavano sostanziali disponibilità, vincolo superato con l'accordo di programma regionale relativamente all'area di Paludi. Pertanto, considerato il tenore delle osservazioni, il PTCP riconosce solo e soltanto la grande struttura presente nel polo produttivo di Paludi.

Dagli elaborati pervenuti dalla commissione Vas e da quelli visionati dal sito del Comune di Ponte nelle Alpi, non è possibile desumere la quantità di superficie commerciale prevista nella ZTO D vigente nell'area ex Comedil alla data di adozione del PTCP. La previsione indicata all'art. 4 delle NT del PUA in esame che permette di insediare nell'area una grande struttura di vendita con superficie coperta massima di mq. 8.300 anche in forma di parco commerciale, pare in contrasto l'art. 41 del PTCP configurandosi a tutti gli effetti come una nuova grande struttura di vendita.

Pertanto va verificata la rispondenza della pianificazione del PUA con l'art. 35 e 41 delle NT del PTCP e con il PAT adottato per l'insediamento della grande struttura di vendita o parco commerciale.

Il PTCP nella tav. 4 individua Ponte nelle Alpi quale sede di un nodo di interscambio ferro-gomma (art. 51), inoltre la direttrice ferroviaria è indicata a livello strategico come "servizio ferroviario metropolitano" (artt. 47-50). Inoltre l'art. 47 "Disposizioni generali per la rete della mobilità" delle NT prevede che i comuni debbano individuare, in sede di pianificazione gli insediamenti ad alto potenziale di attrazione di domanda di trasporto e per tali aree dovranno favorire adeguati sistemi di trasporto collettivo e pubblico, anche su rotaia, attraverso la individuazione di interventi specifici e comunque assicurando che le previsioni insediative siano assistite da adeguate infrastrutture.

Impatto sulla viabilità

Si segnala che il periodo di indagine del traffico (tre giornate venerdì sabato e domenica nel mese di marzo 2016) risulta essere troppo poco significativo in relazione ai carichi di traffico sulla viabilità esaminata. Infatti il confronto con i dati registrati dal monitoraggio del traffico (anno 2011) nella sezione di Ponte nelle Alpi ss50 evidenzia differenze anche notevoli nel numero dei veicoli in transito, nello stesso periodo e negli stessi orari.

Inoltre come si dirà più avanti il periodo prescelto non tiene in considerazione la presenza dei flussi turistici.

Va pertanto ampliato il periodo d'indagine, sia in termini di giornate che in stagionalità, per valutare adeguatamente le oscillazioni del traffico sulla rete. Il rilievo dovrebbe coprire un arco settimanale ripetuto per più periodi, diversamente il rilievo non sarebbe adeguatamente supportato da una validità statistica.

Dalla lettura dello Studio di Impatto Viabilistico emerge che:

- è stato esaminato un intorno dell'area di progetto di mt 1000x1000;
- il flusso aggiuntivo calcolato nell'ora di punta di 381 veicoli rappresenta un aumento del 23% del flusso di traffico rilevato sulla rete;
- la velocità media sulla rete passa da 34,688 km/h a 25,710 km/h (diminuzione del 26%);
- il perditempo medio per veicolo passa da 32,36 sec a 63,724 sec, con un sostanziale raddoppio;
- il tempo necessario ad attraversare l'area di studio da ovest a est passerà da 74,5 sec a 119 sec (aumento del

60%);

- il ritardo medio per veicolo al nodo 3 (“Bivio” ovvero intersezione tra la ss 50 e la ss 51 (di rilievo sovralocale) passerà da 20,40 sec a 32,20 sec (aumento del 60%), passando ad un livello di servizio D (Condizione di deflusso bassa: flusso stabile, velocità e libertà di manovra molto ridotte, basso comfort).

Si rileva a margine che sono allegati alla relazione le rilevazioni dello stato di fatto (allegati da A a D), mentre non è possibile consultare i dati relativi allo scenario di progetto (allegati da E ad H).

E' noto e confermato dalle analisi trasportistiche anche a supporto del PTCP che l'attraversamento di Ponte nelle Alpi costituisce uno dei nodi principali e determinanti per la viabilità dell'intera Provincia.

Si riportano alcuni passaggi della Relazione di Progetto del PTCP relativi alle caratteristiche della rete stradale provinciale:

“La viabilità a sostegno della mobilità in provincia di Belluno è identificabile con un sistema che presenta, per ciascun livello funzionale, una struttura prevalente ad albero, non configurando pertanto una vera e propria rete (o maglia) viabilistica.

Vista l'orografia del territorio bellunese, il sistema della viabilità svolge il duplice ruolo sia di scorrimento sia di servizio locale. In caso di interruzione di tale sistema in molti casi non vi sono alternative di percorso con il rischio di vedere compromessa l'accessibilità di interi paesi e nuclei abitati fino ad arrivare all'isolamento.” [...]

“Tale struttura fa sì che le relazioni di scambio tra comuni e con l'esterno della provincia segua in gran parte percorsi ben determinati, essendo limitata la presenza di alternative di percorso fra loro confrontabili e tra cui gli utenti possano scegliere. Le alternative di scelta sono fornite alle relazioni di lunga percorrenza, legate a provenienze (o destinazioni) esterne alla provincia (esempio uso dell'autostrada o meno), ovvero di media distanza all'interno della Valbelluna, dove la percorrenza tra le polarità principali è servita in destra e sinistra Piave.” [...]

“La struttura stradale, così configurata, determina sugli elementi viari compresi nel livello principale la necessità di assolvere alle esigenze di spostamento di tutte le componenti in transito nella provincia, dalla mobilità intercomunale di breve percorrenza, sino alla mobilità di lunga percorrenza rappresentata dalla domanda turistica verso il Cadore, lo Zoldano o l'Agordino. Relativamente alla mobilità turistica, il sistema svolge un ruolo di servizio anche verso una ulteriore quota, configurata come di solo attraversamento, di entità ridotta rispetto alla composizione globale del traffico, che tuttavia trova attraverso la A 27, la SS 50 e la SR 203 il sistema di connessione est-ovest per il collegamento con le vallate del Trentino Alto Adige. Tale componente, pur se modesta, contribuisce al sovraccarico della rete nelle giornate di maggior criticità estiva, invernale o dei fine settimana.

La condizione di sovrapposizione delle diverse componenti di utenza viene a creare nei periodi turistici e nelle ore di punta della giornata delle criticità nelle condizioni della circolazione, in particolare in prossimità dei vari centri abitati.”

Le analisi riportate nello Studio di Impatto Viabilistico sono state condotte nel marzo 2016, quindi non tengono in considerazione la presenza dei flussi turistici e non rappresentano la condizione di maggior carico della rete viabilistica indagata.

Alla luce di questo le modifiche introdotte nello scenario di progetto avranno una ripercussione che andrà ben oltre il territorio pontalpino.

Va verificato pertanto se l'ambito di studio ed il periodo di indagine assunti per la verifica di assoggettabilità siano idonei a valutare gli impatti potenziali generati dall'intervento prospettato sulla viabilità provinciale, sulla popolazione, la salute umana, e la sicurezza e le emissioni in atmosfera.

Alla luce di quanto sopra non si possono condividere le conclusioni cui perviene lo Studio, riportate anche al cap. 2.8 del Rapporto Ambientale Preliminare, ove si legge: “Il software di simulazione, in seguito alla realizzazione dell'intervento, ha permesso di ottenere i dati sul numero di veicoli aggiuntivi (381 tra generati e attratti), considerando le caratteristiche progettuali e le modifiche infrastrutturali introdotte. È evidente, perciò, l'alterazione dei parametri funzionali della rete. Tali parametri si assestano comunque a livelli accettabili di prestazioni. In particolare per i tempi di attraversamento e i livelli di servizio si rileva che i parametri, pur aumentando rispetto allo stato di fatto, non raggiungono livelli di saturazione, segnale che la rete è in grado, con gli interventi infrastrutturali previsti, di assorbire i veicoli aggiuntivi.”

Infatti non è pensabile che lo scenario di riferimento sia quello estremo, ovvero di saturazione.

Si richiama quindi la necessità di supportare la progettazione e pianificazione degli insediamenti a forte attrazione/generazione di domanda di trasporto con adeguate politiche di rafforzamento del trasporto pubblico e collettivo.

Si rileva infatti che nell'ambito di progetto non sono state previste fermate del trasporto pubblico locale. E' necessario accompagnare il progetto con fermate del trasporto pubblico locale, e considerata la presenza della

PROVINCIA DI BELLUNO

5, via S. Andrea – 32100 Belluno BL

Tel. +39 (0)437 959 111 – Fax +39 (0)437 941 222

C.F. e P. IVA 93005430256

www.provincia.belluno.it

PEC provincia.belluno@pecveneto.it

stazione ferroviaria è l'occasione per sviluppare un adeguato progetto di intermodalità.

Non è chiaro se la “piazza pedonale pavimentata” ed i “percorsi pedonali” che collegano questa alla stazione ferroviaria siano di esclusivo uso pedonale o se siano promiscui con un uso viabilistico. Si vede infatti nella planimetria che via Mangiarotti si interrompe a ridosso della piazza pedonale e che via Piave risulta indicata come percorso pedonale. Nella relazione illustrativa si dice: “Dallo studio svolto, infatti, è evidente anche la necessità di collegare direttamente Via Stazione con la nuova rotatoria al fine di realizzare un anello viario “naturale” con la strada esistente percorrendo il nuovo parcheggio di interscambio ferro / gomma a servizio della stazione ferroviaria.” Questo “anello” sembrerebbe venire a realizzarsi con la percorribilità agli automobilisti di via Mangiarotti, anche dall'art. 5 delle Nt che recita “La nuova piazza pedonale dovrà avere finitura in pietra locale così come la porzione carraia di via Mangiarotti che la attraversa”. Pare, inoltre, che il parcheggio esistente a servizio delle Biblioteca comunale sia stato sostituito con un'area pedonale, quando esso risulta funzionale anche alla vicina scuola elementare.

Nello Studio di Impatto Viabilistico si legge, in riferimento alla viabilità che attraversa l'area di studio: “Tale tratta stradale infatti attraversa un centro abitato densamente popolato con diversi esercizi commerciali e la promiscuità di diverse componenti di traffico, veicoli ed utenza debole, è fonte di criticità sotto l'aspetto della sicurezza.”

Dalla lettura degli elaborati sono presenti solo percorsi pedonali e carrabili e non sono presenti percorsi ciclabili che paiono opportuni considerato che si tratta di una nuova progettualità in prossimità anche di edifici di uso pubblico (biblioteca, scuola elementare).

Si segnala che il PTCP all'art. 55 (mobilità ciclistica e pedonale) prevede al comma 2 che:

2. *I comuni nei propri strumenti urbanistici attuativi dovranno definire la rete dei percorsi ciclabili e pedonali di livello comunale con lo scopo di correlare prioritariamente la rete ciclabile sovra-comunale (provinciale, regionale, nazionale e internazionale):*

a) alle stazioni ferroviarie e fermate principali del trasporto collettivo extraurbano;

b) ai servizi urbani di base, con particolare riferimento a scuole, centri civici e sociali, complessi commerciali;

c) ai parchi urbani e ai complessi sportivi;

d) ai centri direzionali e aree produttive.

Alla luce di questa consapevolezza va valutata l'opportunità di un utilizzo promiscuo dei percorsi pedonali e carrabili, in termini di sicurezza, e della reale fruibilità della “piazza” che viene attraversata dalla automobili. Altrimenti alle indicazioni funzionali riportate sulla planimetria non corrisponderebbero le reali condizioni di fruibilità degli spazi.

Rapporto del PUA con il PAT

Il PAT del Comune di Ponte nelle Alpi è stato adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 2 del 16/01/2015 ed è attualmente ancora in attesa di approvazione, si applicano pertanto le misure di salvaguardia ai sensi dell'art. 29 della L.R. 11/2004.

Vincoli e pianificazione territoriale: l'area è interessata dalla fascia di rispetto stradale relativa alla ss50 e dalla fascia di rispetto ferroviaria (art. ...).

Invarianti: il PAT indica come “Edifici e complessi monumentali” (art. ... delle NT) l'edificio della stazione ferroviaria e della biblioteca comunale, compresi nei comparti B e C del PUA.

Fragilità: l'ambito è inserito in area idonea all'edificazione (art. 61 delle NT)

Trasformabilità: l'intero ambito è in “area di urbanizzazione consolidata” (art. 92 delle NT), che nel PAT non viene differenziata per prevalente destinazione, e per la quale sono possibili interventi edilizi diretti i tramite PUA, nel rispetto dei criteri di cui all'art. 78. Inoltre l'ambito dell'area ex Comedil, delle aree commerciali comprese tra viale Dolomiti e la ferrovia in direzione Belluno, della biblioteca e delle scuole elementari è perimetrato come “Ambito destinato alla realizzazione di programmi complessi” (art. 98 delle NT) identificato con il n. 12 (l'area “ex Comedil”). L'art. 98 prevede tra le direttive che “*Tutti gli interventi in tali contesti dovranno assicurare un alto grado di sostenibilità e qualità che dovrà essere adeguatamente definito in sede di accordo; in tale sede dovrà altresì essere definito il sistema di monitoraggio per l'attuazione dell'intervento che consenta di verificare il conseguimento degli obiettivi e di individuare*

PROVINCIA DI BELLUNO

5, via S. Andrea – 32100 Belluno BL

Tel. +39 (0)437 959 111 – Fax +39 (0)437 941 222

C.F. e P. IVA 93005430256

www.provincia.belluno.it

PEC provincia.belluno@pecveneto.it

eventuali azioni correttive in caso di necessità”. Tra le prescrizioni l'art. 98 dispone: “Restano ferme le necessità di conservazione degli edifici o dei complessi ritenuti significativi dei caratteri testimoniali dei luoghi (riportati in Tav. 2 oppure evidenziati in sede di P.I.)” e “L’attuazione della riqualificazione e dell’eventuale trasformazione strategica è subordinata al raggiungimento di accordi tra soggetti pubblici e privati e amministrazione comunale, anche ai sensi dell’art. 6 della L.R. 11/2004 da recepire nel P.I”, inoltre “l’area n. 12 relativa all’ex Comedil ha un limite volumetrico massimo pari a mc 72.500” ed infine “Fino all’approvazione del P.I. o degli eventuali accordi di programma si possono attuare le previsioni del PRG vigente che non risultino in contrasto con le presenti prescrizioni”.

L’ambito delle stazione ferroviaria con tutte le pertinenze è identificato come “Ambito destinato alla realizzazione di programmi complessi” n. 7 (le stazioni ferroviarie esistenti e le relative aree di pertinenza: a. stazione Polpet) e come “Stazioni ferroviarie” (art. 89). L’art. 89 pone quali obiettivi:

“Le nuove previsioni sono finalizzate alla realizzazione delle infrastrutture quali, tra l’altro:

- strutture leggere per l’attesa dei passeggeri
- parcheggi scambiatori
- pubblici esercizi connessi al piccolo commercio e alla ristorazione
- punti di informazione turistica
- aree attrezzate per la sosta (aree verdi).”

E indica il PI come strumento che “favorisce la riqualificazione delle stazioni esistenti e degli spazi di pertinenza e/o limitrofi anche mediante accordi tra soggetti pubblici e privati ai sensi dell’art. 6 L.R. 11/2004”.

Viale Dolomiti è individuato come “viabilità esistente da ricalibrare” (art. 84), con gli obiettivi di:

- ridurre gli accessi veicolari nell’ottica della fluidificazione del traffico, anche con la realizzazione di controviali o rotatorie,
- assicurare la previsione di idonei percorsi e attraversamenti ciclabili e pedonali in sede propria ed in sicurezza per gli utenti deboli (pedoni, ciclisti),
- prevedere un organico riordino delle aree residuali con interventi di arredo urbano atti a migliorare la qualità urbana complessiva,
- prevedere interventi di messa a dimora di alberi d’alto fusto per la definizione di un viale alberato e la creazione di aree verdi complementari,
- migliorare il sistema della pubblicità e della comunicazione connesso alla presenza delle molteplici attività commerciali e produttive presenti.

E tra le direttive: “Fino all’approvazione del P.I., adeguato al presente PAT, agli immobili posti lungo tale asse stradale si applicano le previsioni del PRG vigente cercando, ove possibile, nell’ottica dei contenuti del presente articolo, di salvaguardare le aree ancora libere poste fronte strada ed evitando sopravanzamenti dell’edificato verso la sede stradale

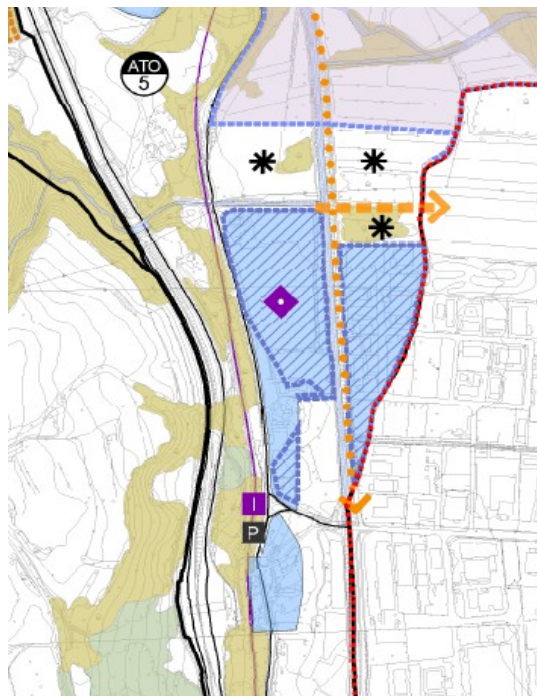
Non vi sono sull’area individuazioni di “Grandi strutture di vendita” per le quali l’art. 104 delle NT fa riferimento esplicito alla “grande struttura di vendita che il P.A.T. riconosce e conferma” e per la quale “si applica l’accordo di programma vigente” (area del centro commerciale di Paludi).

Rapporto Ambientale: il Rapporto Ambientale allegato al PAT (sul quale la commissione VAS non si è ad oggi ancora espressa) riporta al Cap. 6.2.8 “Il sistema dei servizi” e nella tabella a pag. 256: “La realizzazione, proprio in prossimità della biblioteca-scuola, di un futuro insediamento a prevalente destinazione residenziale (PIRUEA Ex Comedil), costituirà un’occasione per qualificare l’offerta dei servizi anche con spazi pubblici più appropriati alla centralità della zona.”. La modifica della destinazione prevalente dovrebbe dunque essere valutata, anche in relazione alle criticità evidenziate nello stesso Rapporto Ambientale alle pagg. 155 e seguenti relative a qualità dell’aria, rumore e viabilità stradale.

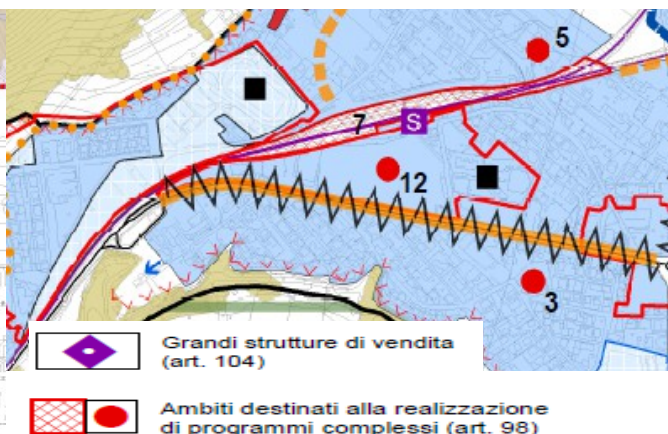
Il PAT conferma in tav. 04 Carta delle Trasformabilità la presenza solo del centro commerciale in località Paludi che risulta normato dall’art. 104 delle NT del PATI.

L’area Comedil, secondo il PAT è interessata dalla urbanizzazione consolidata con possibilità di attuazione di accordi di programma pubblico privati ai sensi dell’art. 6 delle NT del piano comunale.

Estratto tav. 04 area Paludi:



Estratto tav. 04 area ex Comedil



Con l'entrata in vigore della nuova legge sul commercio (LR 50/2012 "Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto"), i comuni dotati di PRG, hanno l'obbligo previsto dall'art. 4 della legge di adeguarsi alla LR 50/2012. Fino a tale adeguamento non è consentita l'individuazione o l'ampliamento di aree esistenti con destinazione commerciale per grandi strutture di vendita e per medie strutture con superficie superiore a mq. 1.500,00 e non può essere rilasciata l'autorizzazione commerciale in presenza di una variante approvata in violazione del presente divieto.

Il comune di Ponte nelle Alpi ha provveduto in applicazione alla LR 50/2012 e al successivo regolamento attuativo (n. 1 del 21/06/2013) con deliberazione n. 40 del 08/04/2015 a individuare la perimetrazione del centro urbano (per altro al di fuori dei termini previsti dall'art. 17 della della LR 32/2013) e delle aree degradate, senza effetto di variante localizzativa (si veda estratto della deliberazione).

Rilevato che detta perimetrazione del centro urbano, ai sensi della L.R. n. 50/2012, non costituisce in sé una variante allo strumento urbanistico comunale in quanto adempimento ricognitivo di una situazione di fatto e propedeutica ad eventuali specifiche variante in materia di localizzazioni commerciali con superficie di vendita superiori a 1500 m² fuori dai centri storici;

Si fa presente che le varianti al PRG ammesse nel periodo transitorio fino alla approvazione del PAT sono solo quelle previste dall'art. 48 della LR 11/2004.

Pertanto va verificata la rispondenza della pianificazione del PUA con la normativa regionale in materia di localizzazione di medie strutture con superficie superiore a 1500 mq e grandi strutture di vendita.

Dal Rapporto Ambientale cap. 6.4.9.1 Atmosfera si legge, in merito alla valutazione degli effetti sull'atmosfera:

I caratteri dell'atmosfera e del microclima non sembrano poter essere influenzati dalle trasformazioni derivati dalla variante al PUA "Area ex Comedil". Anzi l'aumento delle superfici con vegetazione arborea arbustiva opportunamente ridisegnate ed ampliate potrà generare un indubbio miglioramento a livello locale.

Limitate e molto discontinue sono inoltre le emissioni gassose dovute ai mezzi che operano all'interno del cantiere. Anche quelle provenienti dall'area urbana circostante o dall'ambito d'intervento con il relativo traffico veicolare, non sono in

PROVINCIA DI BELLUNO

5, via S. Andrea – 32100 Belluno BL

Tel. +39 (0)437 959 111 – Fax +39 (0)437 941 222

C.F. e P. IVA 93005430256

www.provincia.belluno.it

PEC provincia.belluno@pecveneto.it

grado di alterare in modo significativo l'assetto qualitativo atmosferico del luogo. In conclusione si può considerare l'aumento delle superfici e dei i bordi verdi una misura migliorativa rispetto a tutti gli effetti influenti sul microclima locale.

Pertanto non risultano valutati gli effetti sull'atmosfera del nuovo carico veicolare previsto dalla relazione trasportistica.

Va inoltre detto che i dati presentati al cap. 4.3 sono obsoleti in quanto risalenti al 2006, e non tengono quindi in adeguata considerazione l'attuale assetto dell'area e della viabilità ed i relativi effetti sulla atmosfera.

Si evidenzia inoltre che sulla base delle Relazioni ARPAV sulla qualità dell'aria emesse annualmente per il territorio bellunese (ultima elaborazione: Qualità dell'Aria Stazioni della Provincia di Belluno Relazione Annuale 2016 (dati 2015)) il territorio di Ponte nelle Alpi risulta essere compreso entro le “zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla normativa dell'Unione Europea sono già stati superati”.

Venga valutata la necessità di aggiornamento dei dati riferiti all'atmosfera e degli impatti potenziali prodotti dal piano sulla matrice aria.

Si segnala un probabile refuso a pag. 42 nella tabella che fa riferimento al comune di Conegliano.

Nell'ambito della pianificazione dell'intervento si verifichi e si prevedano gli eventuali adeguamenti e potenziamenti strutturali del sistema di depurazione nel suo complesso, nell'osservanza delle normative e della pianificazione di settore, e previo accordo con il gestore della rete.

Per quanto riguarda le acque meteoriche, in sede esecutiva degli interventi, si ricordano gli adempimenti relativi la corretta gestione delle acque meteoriche di dilavamento sia in relazione alla tipologia delle reti fognarie, che dovranno essere di tipo separato, che nel rispetto delle previsioni dettate dall'art.39 delle Norme di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto; resta salva altresì l'adozione di tutti gli accorgimenti atti ad evitare la contaminazione delle acque meteoriche di dilavamento sia in fase di cantiere che a progetto realizzato.

Per quanto riguarda lo studio di impatto acustico si sottolinea che esso considera gli incrementi di veicoli previsti nella valutazione trasportistica (veicoli 831 nell'ora di punta) e che considera come ricettori l'attività scolastica e la vicina biblioteca. L'intorno dell'area appare più diversificato con la presenza anche di edifici ricettivi e i residenziali attestati sia ad est dell'area di intervento che lungo viale Dolomiti. In base alla considerazioni sopra esposte sulla relazione trasportistica, **venga valutata la necessità della integrazione delle relazione acustica per più aderente valutazione allargata ad un significativo intorno all'area di intervento considerando che si tratta già di un'area dove punti sensibili come la scuola elementare e la biblioteca, aree protette della zonizzazione acustica comunale, non rispettano il valore limite** come indicato a pag. 29 dell'Elaborato N-Relazione acustica:

Come si può notare dalla situazione ante operam i ricettori sensibili R1 (scuola elementare) ed R2 (biblioteca) che sono considerate aree protette dalla zonizzazione acustica, non rispettano il valore limite;

Alla luce di tutto quanto sopra va valutata la opportunità di assoggettare la pianificazione a Valutazione Ambientale Strategica, strumento che consentirebbe di valutare più compiutamente la conformità con gli strumenti di pianificazione vigenti, i possibili impatti derivanti dal piano, e di valutare se vi siano alternative progettuali che consentano un migliore contenimento e mitigazione degli stessi.

Si rileva che la pianificazione vigente non è stata precedentemente sottoposta a VAS o verifica di assoggettabilità, in quanto antecedente alla DGRV 791/2009 e comunque rientrante tra le esclusioni introdotte dalla stessa in quanto afferente ad accordi ex art. 32 L.R. 35/2001.

Chiarimenti e informazioni potranno essere richiesti all'istruttore tecnico che ha seguito la pratica arch. Anna Za (tel. 0437/959275 a.za@provincia.belluno.it).

Distinti saluti.

Il Dirigente
Settore Ambiente e Territorio
- dott. Paolo Centelleghes -