



**PARERE MOTIVATO  
n.45 del 18 Aprile 2018**

**OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità alla Variante al PUA per l'intervento di riqualificazione urbanistica nell'area del complesso ex "Comedil" denominato "Pontalpi 2000". Comune di Ponte nelle Alpi (BL).**

**L'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS**

**PREMESSO CHE**

- con la Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio ed in materia di paesaggio", la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- l'art. 6 comma 3 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale", concernente "procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC) e s.m.i, prevede che in caso di modifiche minori di piani e programmi che determinino l'uso di piccole aree a livello locale, debba essere posta in essere la procedura di Verifica di Assoggettabilità di cui all'art. 12 del medesimo Decreto;
- l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente a cui spetta l'adozione del provvedimento di Verifica di Assoggettabilità, nonché l'elaborazione del parere motivato di cui agli artt. 12 e 15 del D.lgs 152/2006, stabilisce che sia, ai sensi e per gli effetti dell'art. 7 del medesimo Decreto, la Commissione Regionale per la VAS, nominata con DGR 1222 del 26.07.16;
- con Deliberazione n. 791 del 31 marzo 2009 la Giunta Regionale ha approvato le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante;
- con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione Regionale VAS, per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV) nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi funzione svolta ora dalla Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV);
- con Deliberazione n. 1646 del 7 agosto 2012 la Giunta Regionale ha preso atto del parere della Commissione VAS n. 84/12 che fornisce le linee di indirizzo applicative a seguito del c.d. Decreto Sviluppato;



- con Deliberazione n. 1717 del 3 ottobre 2013 la Giunta Regionale ha preso atto del parere della Commissione VAS n. 73/13 che ha fornito alcune linee di indirizzo applicativo a seguito della Sentenza della Corte Costituzionale n. 58/2013;
- La Commissione VAS si è riunita in data 18 Aprile 2018 come da nota di convocazione in data 18 Aprile 2018 prot. n.143506;

**PRESO ATTO CHE** il 28 novembre 2017, la Commissione Regionale VAS ha espresso il parere n. 228 relativamente alla Variante al PUA per l'intervento di riqualificazione urbanistica nell'area del complesso ex "Comedil" denominato "Pontalpi 2000" nel Comune di Ponte nelle Alpi, chiedendo una integrazione al Rapporto Ambientale Preliminare, che di seguito si riporta:

1. Matrice suolo. Si ritiene necessario che venga realizzata un'indagine ambientale preliminare di sufficiente dettaglio, volta ad escludere la presenza di ogni eventuale contaminazione sia dei suoli che delle acque sotterranee;
2. Matrice atmosfera. Si ritiene necessario che vengano esaminate le emissioni in atmosfera determinate dall'impatto sulla viabilità generato dalla variante e che vengano valutati gli effetti di tale pressione sull'ambiente, considerando i dati disponibili più aggiornati in relazione alla qualità dell'aria;
3. Inquinamento acustico. Si ritiene necessario che venga analizzata l'efficacia delle misure prescrittive identificate al fine di garantire il rispetto dei limiti stabiliti dalla normativa vigente, in particolar modo per quanto riguarda gli edifici della scuola elementare e della biblioteca esistenti nelle immediate vicinanze dell'area oggetto di variante;
4. Effetti sul sistema della viabilità. Si ritiene necessario che il rapporto preliminare venga integrato anche con l'aggiornamento dell'analisi viabilistica cui il testo delle controdeduzioni alle osservazioni fa riferimento e che vengano analizzate le soluzioni finalizzate a contenere il potenziale traffico aggiuntivo di attraversamento che potrebbe interessare i quartieri residenziali limitrofi all'ambito di intervento;

**ESAMINATA** la documentazione integrativa trasmessa dal Comune di Ponte nelle Alpi con nota acquisita al protocollo regionale con numero 114711 del 26.03.2018;

**PRESO ATTO CHE** sono pervenuti i seguenti pareri da parte dei soggetti competenti in materia ambientale:

- Parere del 30.01.17 assunto al prot. reg. al n.48549 del 7.02.17 del Comune di Soverzene;
- Parere n.143 dell'1.02.17 assunto al prot. reg. al n.43476 del 2.02.17 dell'Autorità di Bacino;
- Parere dell'8.02.17 assunto al prot. reg. al n.52426 dell'8.02.17 di Bim servizi pubblici spa;
- Parere del 9.02.17 assunto al prot. reg. al n. 57925 del 9.02.17 della Provincia di Belluno;
- Parere n.9116 del 9.02.17 assunto al prot. reg. al n.57950 del 9.02.17 dell'ULSS 1;
- Parere n.16480 del 20.02.17 assunto al prot. reg. al n.69043 del 20.02.17 di ARPAV;
- Parere n.3225 del 14.02.17 assunto al prot. reg. al n.64564 del 16.02.17 della Soprintendenza archeologica,

pubblicati e scaricabili al seguente indirizzo internet <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;



**ESAMINATI** gli atti, comprensivi del RAP, della Valutazione di Incidenza Ambientale n. 23/2017 pubblicata al seguente indirizzo internet: <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;

**VISTA** la relazione istruttoria predisposta dall'Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV, in data 18 aprile 2018, dalla quale emerge quanto segue.

Matrice suolo.

La campagna di indagini integrative effettuata sul suolo nei mesi di gennaio e febbraio 2018 è stata svolta considerando la destinazione d'uso precedente e le condizioni al contorno, al fine di individuare le potenziali fonti di pressione che hanno agito ed agiscono sul sito oggetto di indagine. Sono stati eseguiti scavi di trincee per il prelievo dei campioni da avviare ad analisi, che hanno confermato la presenza di materiali alluvionali, ghiaie e sabbie riferiti all'attività deposizionale del Piave, alquanto disturbati per uno strato compreso tra circa 0,5 e 1,0 m, dove appaiono rimescolati, misti a terre vegetali e rari frammenti di materiale litoide di origine antropica, calcestruzzi, laterizi, ceramiche etc.

Durante gli scavi delle trincee non sono stati rinvenuti materiali di altra origine rispetto a quella alluvionale e litoide, oltre che a frammenti di calcestruzzi, laterizi, ceramiche etc..

Nella documentazione integrativa è stato evidenziato che la distribuzione dei campionamenti eseguiti (n.7), ha riguardato sia l'area che era occupata dai fabbricati, sia le aree antistanti i fabbricati e quelle destinate allo stoccaggio dei manufatti, per rendere omogenea la maglia dei punti di campionamento ed analisi.

Gli approfondimenti eseguiti riportano le indagini analitiche svolte, dalle quali non si riscontrano superamenti dei limiti di riferimento delle concentrazioni soglia di contaminazione previsti dalla normativa, D.Lgs. 152/2006 allegato 5 parte IV titolo V tabella 1 colonna B, siti ad uso commerciale e industriale, con valori inferiori anche ai valori limite della colonna A relativa a siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale. Alla luce dei risultati raggiunti si è ritenuto non necessario eseguire le indagini sulle acque di falda.

Inquinamento acustico.

La relazione integrativa ribadisce che per i ricettori sensibili, quali scuola e biblioteca (in relazione acustica allegata al PUA rispettivamente R1 e R2), nella situazione attuale - ante-operam - sono stati riscontrati valori del livello sonoro che superano i limiti imposti dalla zonizzazione acustica per i poli scolastici, in quanto il livello equivalente residuo diurno presso il ricettore R1 è di 51,4 dB(A) contro il limite di 50 dB(A), ed il livello equivalente residuo diurno presso il ricettore R2 è di 53,7 dB(A) contro il limite di 50 dB(A). Il livello sonoro rilevato presso i ricettori sensibili nominati sembra essere determinato, tuttavia, dal traffico lungo gli assi viari.

La valutazione previsionale evidenzia livelli previsti per R1 ed R2 superiori al limite diurno imposto dalla normativa per le aree protette dalla zonizzazione acustica. Il livello differenziale rispetto al livello residuo (già superiore a 50 dB(A)) è rispettivamente di 2,4 dB(A) per R1 e di 1,8 dB(A) per R2.

I livelli generati presso i ricettori sono stati stimati sulla situazione esistente e sulle nuove sorgenti, queste ultime costituite dalle parti degli impianti di climatizzazione ("roof top") la cui installazione è stata ipotizzata sulla copertura dell'edificio commerciale n. 2, considerando taglia e potenza degli stessi nella ipotesi peggiore e senza prevedere alcun sistema di mitigazione.

Si rende necessario, pertanto, identificare delle soluzioni relative alle caratteristiche tecniche e al posizionamento dei cosiddetti "roof top" che dovranno essere schermati da barriere fonoisolanti e congiuntamente fonoassorbenti, costituite da pannelli metallici che garantiranno un grado di protezione compreso tra 10 e 15 dB(A) verso i ricettori R1 e R2. In base alla valutazione sarà sufficiente un abbattimento delle emissioni acustiche dei "roof top" di almeno 4 dB(A) presso i



ricettori sensibili per contenere il livello di immissione ed emissione entro il livello residuo dovuto al traffico veicolare nella situazione "ante operam".

Dovrà essere eseguita, inoltre, una valutazione post operam presso i ricettori sensibili R1 e R2 al fine di verificare l'effetto del sistema di mitigazione del rumore adottato.

Al fine di garantire il comfort dell'area e di rispettare i limiti stabiliti dalla normativa vigente, vengono identificate le seguenti misure di mitigazione:

- Dovrà essere prevista l'installazione di impianti per la climatizzazione di tipo silenziato;
- Dovrà essere attentamente valutato il posizionamento degli impianti di climatizzazione in funzione dell'impatto acustico che gli stessi avranno nei confronti dei ricettori sensibili;
- Si dovrà evitare di orientare le bocche di espulsione dell'aria delle macchine di climatizzazione verso i ricettori sensibili più vicini;

A tutela dell'ambiente e della salute umana, si ritiene necessario in ogni caso che il livello sonoro presso i ricettori sensibili venga ricondotto entro i termini di legge, indipendentemente dall'attuazione della variante in parola. L'amministrazione comunale dovrà pertanto adottare tutte le misure necessarie a garantire il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica per i ricettori R1 (scuola) e R2 (biblioteca).

#### Atmosfera.

Nella documentazione integrativa è stato effettuato un approfondimento con lo scopo di analizzare gli effetti sulla qualità dell'aria causati dal traffico. L'analisi è stata effettuata mediante valutazioni modellistiche che, sulla base di considerazioni e valutazioni di tipo trasportistico, consentono di stimare il contributo atmosferico associato ai flussi veicolari che si verranno a determinare a seguito degli interventi di progetto nell'area di studio. Le considerazioni hanno assunto i dati di traffico elaborati all'interno dello studio di impatto viabilistico della variante.

I risultati modellistici sono stati rappresentati tramite curve isoplete elaborando i dati di output del modello tramite il software Quantum GIS.

Ipotizzando di utilizzare i dati della relazione ARPAV 2017 come valori di fondo per l'area esaminata e sommandoli linearmente all'incremento dovuto al traffico veicolare circolante nell'area, ottenute dalle simulazioni, si ottengono dei risultati che si mantengono al di sotto dei limiti normativi (D. Lgs. 155/2010).

#### Effetti sul sistema della viabilità.

Sono state condotte delle indagini integrative su alcune sezioni stradali significative, realizzate tramite conteggi classificati del traffico stradale.

I rilievi sono stati condotti secondo due modalità: conteggi automatizzati dei transiti e conteggi delle manovre alle intersezioni.

Per i conteggi automatizzati sono state utilizzate apparecchiature operanti con tecnologia radar, in grado di realizzare il conteggio su entrambi i sensi di marcia e di classificare i veicoli per tipologia di lunghezza del mezzo e per velocità di percorrenza.

Il periodo di posa delle apparecchiature si è sviluppato nel mese di ottobre 2017, in due sessioni, in ciascuna delle quali è stato indagato un diverso gruppo di sezioni. Globalmente sono state indagate 6 postazioni, ciascuna monitorata per almeno 168 ore, 7 giorni. L'indagine si è protratta per più giornate consecutive, così da coprire sia periodi feriali che giornate prefestive e festive. Il dettaglio sulle date di rilievo di ciascuna sezione è indicato nel seguito.

- Sezione S01 - SS50 a ovest del centro abitato (dal 9 al 16 ottobre);
- Sezione S02 - SS51 tra l'intersezione "del Bivio" e via dei Zattieri (dal 9 al 16 ottobre);
- Sezione S03 - SS51 all'altezza del ristorante Cima i Pra (dal 9 al 16 ottobre);
- Sezione S04 - Via Vittorio Veneto scavalco ferroviario (dal 17 al 24 ottobre);
- Sezione S05 - Via dei Zattieri in prossimità dell'intersezione con la SS 50 (dal 17 al 24 ottobre);
- Sezione S06 - Via dei Zattieri in prossimità dell'intersezione con la SS 51 (dal 17 al 24 ottobre).



Una seconda attività di indagine è stata sviluppata in sovrapposizione alla precedente, ma per un periodo più limitato, attraverso l'esecuzione di rilievi video su tre intersezioni della SS 50, nel suo tratto urbano di viale Dolomiti. Le intersezioni sono quelle con via Mangiarotti, viale Stazione e via Vittorio Veneto. L'obiettivo del rilievo è stato quello di ricavare, in post elaborazione, il conteggio dei veicoli sulle singole manovre che impegnano le intersezioni indagate e comprendere come tali flussi si ponevano in relazione ai valori rilevati allo scavalco ferroviario di via Vittorio Veneto.

L'indagine è stata condotta in una singola giornata e concentrata in due fasce orarie, corrispondenti agli intervalli di punta della mattina e della sera (7.00-9.00 e 17.00-19.00).

La stima del carico aggiuntivo si è fondata sull'analisi della potenziale attrattività delle funzioni commerciali che si andranno a localizzare negli edifici di nuova realizzazione. Tale attrazione è condizionata dalla tipologia di vendita, non legata solamente alla dimensione ma anche alla caratteristica dei beni commercializzati e alla dislocazione delle alternative tra cui l'utente può scegliere. Tali aspetti condizionano infatti il bacino territoriale a cui il punto vendita si propone che tanto più sarà ampio, quanto più attrarrà utenza. L'analisi evidenzia che non potendo attualmente contare su dettagli relativi alla tipologia commerciale che si andrà ad insediare, per la quale tuttavia si possono sensatamente ipotizzare una destinazione di medio-corto bacino, di ambito sovracomunale, ma non extraprovinciale. La stima del carico indotto potrebbe essere attuata a partire da informazioni reperibili su bibliografia, quali quelle fornite dall'ITE (Institute of Transportation Engineer) o da caratterizzazioni realizzate per analogia con ambiti di vendita simili. La scelta effettuata si è basata sul criterio dell'analogia con ambiti di vendita simili, utilizzando parametri rilevati in una realtà assimilabile a quella in esame.

Da ciò è emersa la scelta di considerare un'attrazione nella punta oraria della sera e, nella fattispecie del venerdì, pari a circa 381 unità, delle quali 163 attratti e 218 generati.

Il numero definito si colloca, rispetto alle categorie definite dall'ITE, in una fascia medio-alta per l'intervallo serale, nell'ordine di grandezza di quanto indicato per una categoria commerciale denominata dall'ITE Free Standing Discount Store.

Gli scenari simulati.

Nella fase preliminare del lavoro erano stati sviluppati diversi scenari di offerta che conducevano progressivamente dalla situazione attuale a quella proposta dalla Variante al Piano Urbanistico.

I due scenari di rete futura differivano tra loro per il numero di corsie all'approccio della nuova rotatoria per le direzioni provenienti dalla SS 50 e dal nuovo ramo di accesso al PUA, nonché di collegamento diretto con la stazione ferroviaria.

In tali scenari non erano stati inseriti gli effetti degli attraversamenti pedonali, così da poter concentrare maggiormente l'analisi sulle conseguenze dei soli nuovi volumi di traffico.

Nell'analisi integrativa la rete modellistica è stata integrata anche con gli elementi di interferenza trasversale, per fornire un aggiornamento il più possibile realistico.

Gli scenari proposti sono due: uno rappresentativo dello stato attuale, l'altro dell'assetto futuro, così come proposto variante al piano a cui sono state applicate le ottimizzazioni ipotizzate nelle analisi preliminari.

Gli scenari esaminati nell'analisi integrativa sono:

- Scenario D0R0 rappresentativo della situazione attuale, sia come carico veicolare (D0) che come assetto della rete viaria (R0);
- Scenario D1R1 che configura la proposta completa introdotta da Piano, comprendente sia il nuovo insediamento e la ridefinizione della domanda che esso comporta (D1), sia gli interventi sulla struttura della viabilità che esso prevede, ma con tre dei quattro rami della rotatoria con doppia corsia all'approccio (R1).

Risultati della simulazione.

Nella documentazione integrativa sono stati riportati i valori assoluti e di incremento percentuale tra i due scenari delle lunghezze medie e massime delle code nella punta oraria della sera.



I principali effetti in termini di accodamento sono stati riscontrati all'intersezione tra la strada statale 50 e la strada statale 51. Gli effetti sulle lunghezze sia medie che massime delle code subiscono effetti in particolare sui rami della SS 51 sia da Longarone e, soprattutto, da Santa Caterina.

La Comparazione della lunghezza media e massima delle code tra lo scenario allo stato di fatto e lo scenario di progetto nell'ora di punta della sera rivela per il ramo della SS51 proveniente da Longarone un aumento medio della lunghezza della coda pari al 32%.

Lo stesso confronto per il ramo della SS51 proveniente da Santa Caterina rivela un aumento medio della lunghezza della coda pari al 56% e un aumento massimo pari al 86%.

Gli effetti di accodamento sul ramo che si immette alla rotatoria del bivio dalla SS50 e sul tratto che da via Zattieri si immette sulla SS51 risultano, invece, meno rilevanti.

La lunghezza della coda ha tanta più rilevanza quanto più lento è l'avanzamento di chi vi è sottoposto. I risultati degli accodamenti vanno quindi considerati in parallelo con quelli che sono i tempi di percorrenza per l'attraversamento del sistema stradale analizzato.

Anche in questo caso gli effetti più rilevanti si hanno sulle provenienze dalla SS51 sia da Longarone che da Santa Caterina, sia in prosecuzione lungo la SS51 sia in immissione sulla SS50.

Nello scenario di progetto gli effetti più rilevanti sui tempi di percorrenza medi nell'ora di punta della sera sono:

- un aumento del 76% del tempo di percorrenza medio rispetto allo scenario allo stato di fatto provenendo da Santa Caterina sulla SS51 e proseguendo dritti sulla SS51;
- un aumento del 74% del tempo di percorrenza medio rispetto allo scenario allo stato di fatto provenendo da Longarone sulla SS51 e proseguendo dritti sulla SS51;
- un aumento del 70% del tempo di percorrenza medio rispetto allo scenario allo stato di fatto provenendo da Longarone sulla SS51 e immettendosi sulla SS50 verso Belluno;
- un aumento del 59% del tempo di percorrenza medio rispetto allo scenario allo stato di fatto provenendo da Santa Caterina sulla SS51 e immettendosi sulla SS50 verso Belluno;

Relativamente ai tempi di percorrenza massimi nell'ora di punta della sera, gli effetti più rilevanti si riscontrano sulle provenienze dai rami della SS51, in particolar modo provenendo da Santa Caterina (SS51) e proseguendo dritti sulla SS51 (+93%).

Gli effetti sui tempi di percorrenza massimi per le provenienze da Belluno in direzione dei due rami della SS51 sono meno rilevanti ma non trascurabili.

E' stato considerato anche il perditempo complessivo di tutti gli utenti che impegnano la rete simulata nella punta oraria, indipendentemente dalla loro provenienza e destinazione, comprendendo quindi anche tutta l'utenza locale. Gli incrementi di perditempo risultano di un minuto o oltre a veicolo.

RITENUTO che il valore di attrazione utilizzato per l'implementazione del modello, 381 veicoli aggiuntivi, potrebbe rappresentare l'effetto di attrazione che il nuovo insediamento andrà a generare ma che, in base ai dati della stessa tabella dell'Institute of Transportation Engineer a cui si è fatto riferimento, il valore dei veicoli aggiuntivi potrebbe essere anche sensibilmente maggiore;

RITENUTO, alla luce dei risultati illustrati, che gli effetti sul sistema della viabilità non possano essere considerati trascurabili e che con le informazioni attualmente acquisite non sia possibile escludere la possibilità di verificarsi di effetti significativi negativi sull'ambiente e che al fine di garantire la sostenibilità ambientale per il piano in esame, sia necessario un approfondimento dell'analisi degli effetti possibili connessi all'attuazione della variante;



PRESO ATTO del parere di coerenza del valutatore sulle controdeduzioni alle osservazioni;

**VISTE**

- La Direttiva 2001/42/CE
- La L.R. 11/2004 e s.m.i.
- L'art. 6 co. 3 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.
- La DGR 791/2009
- La DGR 1646/2012
- La DGR 1717/2013

**TUTTO CIÒ CONSIDERATO  
ESPRIME IL PARERE DI ASSOGGETTARE  
ALLA PROCEDURA DI V.A.S.**

la Variante al PUA per l'intervento di riqualificazione urbanistica nell'area del complesso ex "Comedil" denominato "Pontalpi 2000" nel Comune di Ponte nelle Alpi al fine di valutare compiutamente gli effetti relativi all'attuazione della variante, in particolar modo all'aumento del traffico veicolare, anche attraverso l'analisi di possibili soluzioni alternative, misure di mitigazione e compensazione e di un piano di monitoraggio.

Il Presidente  
della Commissione Regionale VAS  
(Direttore della Direzione Commissioni Valutazioni)  
Dott. Luigi Masia

Il presente parere è controfirmato anche dal Direttore dell'Unità Organizzativa Commissioni (VAS – VINCA – NUVV) quale responsabile del procedimento amministrativo

Il Direttore di UO  
Commissioni VAS VINCA NUVV  
Dott. Geol. Corrado Soccorso

Il presente parere si compone di 7 pagine