

Associazioni

LICOM - Confesercenti – CNA – CONFCOMMERCIO – FAM – prot.86925 del 04/10/2011

OSSERVAZIONE 6a

1 .LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE NON È CONFORME ALL'ORDINAMENTO IN MATERIA NÉ AI PRINCIPI ENUNCIATI DAL POIC.

Per la nuova grande struttura localizzata sull'area ex AMIU il Rapporto ambientale del POIC 2011 non effettua una valutazione della sostenibilità conforme ai criteri stabiliti in materia dall'ordinamento nazionale e regionale, né corrispondente alle finalità e agli obiettivi stabiliti dalla stessa Relazione di piano del POIC.

La difformità riguarda sia i contenuti della valutazione, sia l'ambito territoriale a cui è riferita.

I contenuti della valutazione sono gravemente insufficienti e lacunosi rispetto ai principi enunciati dalla Relazione di piano, che in particolare alla pagina 72 individua fra gli obiettivi prioritari della pianificazione commerciale quello di "Assicurare la sostenibilità territoriale, ambientale ed energetica degli insediamenti commerciali" in particolare ponendosi "come obiettivo trasversale a tutti gli interventi quello che il Decreto 114/98 definisce "rendere compatibile l'impatto territoriale e ambientale degli insediamenti commerciali con particolare riguardo a fattori quali la mobilità, il traffico e l'inquinamento", da conseguirsi mediante la "definizione di precise disposizioni basate su criteri di localizzazione, accessibilità e sostenibilità ambientale ed energetica alla pianificazione di aree per il commercio di rilevanza sovracomunale all'interno delle norme tecniche del piano, che individuano la compatibilità con il sistema della mobilità.

Non potrebbe d'altra parte essere diversamente: il quadro conoscitivo, che ha la preminente funzione di supportare le valutazioni di sostenibilità, non comprende infatti alcun elemento di conoscenza del sistema della mobilità, consistendo esclusivamente di analisi e valutazioni sulle problematiche del commercio.

L'indagine svolta con il questionario distribuito ai comuni non può surrogare la mancanza di un quadro conoscitivo di ambito provinciale sulla mobilità, essendo intrinsecamente circoscritta a un ambito locale, insufficiente alla lettura e alla comprensione dei fenomeni di area vasta, affrontabili propriamente solo dal POIC stesso, come peraltro affermato dalla Relazione di piano alla pagina 68, ove qualifica il POIC quale "strumento di pianificazione degli insediamenti commerciali che per consistenza, caratteristiche e dimensionamento hanno influenze sulla sostenibilità ambientale e territoriale che travalicano i confini locali, ed essendo parimenti strumento di programmazione pluriennale della sostenibilità territoriale delle grandi strutture di vendita sull'intero ambito provinciale, ai sensi della L.R. 14/99...".

La necessità di una valutazione dell'impatto delle nuove grandi strutture sul sistema della mobilità trova ulteriore conferma quando, come nel caso della localizzazione di via Morandi / ex AMIU, queste ricevono la classificazione di Polo funzionale ad elevata specializzazione commerciale, che secondo la legge regionale 14/1999 consistono nei poli funzionali programmati in relazione alla capacità di sopportare forte attrazione di mobilità idonei alla localizzazione di centri commerciali di livello superiore, e secondo la legge regionale 20/2000 sono caratterizzati dalla forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci e da un bacino d'utenza di carattere sovracomunale, tali da comportare un forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e conseguentemente sul sistema ambientale e della qualità urbana.

Del tutto inadeguata si mostra quindi la disposizione normativa dell'articolo 12 delle Norme tecniche di attuazione, secondo la quale "Negli strumenti attuativi degli insediamenti commerciali di rilevanza provinciale il Piano valuta opportuno prevedere uno studio sulla mobilità che analizzi i percorsi con mezzi motorizzati, i percorsi pedonali e ciclabili di collegamento alle stazioni/fermate di riferimento del trasporto pubblico, ai principali bacini generatori di utenza ed al restante sistema della rete ciclabile esistente o di previsione. Lo studio individua le misure volte a garantire:

- *la fluidità e la sicurezza degli accessi agli insediamenti attraverso i percorsi per mezzo motorizzati;*
 - *elevati standards di qualità, efficienza e sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali al servizio delle relazioni sopra individuate."*
 - *Nell'ambito della formazione di un piano urbanistico attuativo possono e devono essere considerate con attenzione questioni di ambito locale, quali la possibilità di disturbo da parte dei mezzi pesanti di rifornimento, e l'efficienza della circolazione nei parcheggi e delle loro connessioni alla viabilità urbana. O, ancor più chiaramente di natura strettamente locale, i percorsi pedonali e ciclabili. Non possono invece in alcun modo essere considerate e valutate le relazioni di mobilità con un ambito territoriale vasto quale il bacino di gravitazione di una grande struttura commerciale.*
 - *Il rinvio delle valutazioni di sostenibilità alla formazione del piano urbanistico attuativo (con una disposizione che peraltro si qualifica come opportunità e non come prescrizione) contraddice pertanto i principi di riferimento assunti dal Rapporto ambientale a pagina 3 quando precisa che:*

È da rilevare infine che rinviare alla sede della formazione dei PUA l'acquisizione delle conoscenze e le valutazioni di sostenibilità può implicare conseguenze paradossali:

- *se in mera ipotesi dalle valutazioni effettuate dal PUA dovesse risultare l'insostenibilità della localizzazione di una grande struttura, quale localizzata a Modena in via Morandi o all'Appalto*

- di Soliera, il POIC ne risulterebbe invalidato, e si renderebbe indispensabile una sua variante sostanziale.

CONTRODEDUZIONE

Ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000 così come sostituito dall'art. 13 della L.R. 6 luglio 2009 n. 6 " La Regione, le Province e i Comuni, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat) degli stessi, in conformità alla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 (Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente) e alla normativa nazionale e regionale di recepimento della stessa. [...]"

Nella "Valsat, costituente parte integrante del piano sono individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano.

Gli atti con i quali il piano viene approvato danno conto, con la dichiarazione di sintesi, degli esiti della Valsat, illustrano come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indicano le misure adottate in merito al monitoraggio.

Per evitare duplicazioni della valutazione, la Valsat ha ad oggetto le prescrizioni di piano e le direttive per l'attuazione dello stesso, recependo gli esiti della valutazione dei piani sovraordinati e dei piani cui si porti variante, per le previsioni e gli aspetti che sono stati oggetto di tali precedenti valutazioni. Ai fini della Valsat sono utilizzati, se pertinenti, gli approfondimenti e le analisi già effettuati e le informazioni raccolte nell'ambito degli altri livelli di pianificazione o altrimenti acquisite.

L'amministrazione procedente, nel predisporre il documento di Valsat dei propri piani può tener conto che talune previsioni e aspetti possono essere più adeguatamente decisi valutati in altri successivi atti di pianificazione di propria competenza, di maggior dettaglio, rinviando agli stessi per i necessari approfondimenti. [...]"

Alla luce di quanto previsto dalla normativa si ritiene che l'elaborato di VALSAT adottato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n.216 del 20/07/2011 sia coerente con le disposizioni vigenti.

Con riferimento all' ampliamento del Polo Funzionale esistente "Palasport e centro Commerciale i Portali" al fine di favorire la sostenibilità ambientale e territoriale dell'intervento sono state poste le seguenti prescrizioni, a seguito di una analisi sulle condizioni di criticità ed interferenze in rapporto al sistema socio-economico, accessibilità dell'area e sistema della mobilità, territorio, paesaggio e ambiente, nell'ambito della Valsat/Rapporto ambientale e del Prospetto Normativo "Condizioni e limiti di attuazione delle previsioni":

MITIGAZIONE E MISURE DI SOSTENIBILITA'	
Sistema Socio Economico	Intervento sostenibile entro il limite massimo di 9.000 mq di SV
Accessibilità dell'area e sistema della mobilità	In attuazione del nuovo comparto, deve essere valutata l'opportunità di una ulteriore fermata a servizio dell'area riqualificata. Inoltre essendo inserita l'area in un contesto densamente urbanizzato, in prossimità del Centro storico deve essere garantito l'accesso sicuro e protetto di tipo pedonale e ciclabile, garantendo la continuità con la rete ciclo-pedonale cittadina. Si evidenzia la necessità della realizzazione degli interventi infrastrutturali e di accessibilità al fine di un collegamento diretto con la tangenziale per evitare un aumento non sostenibile del traffico su via Divisione Acqui ed al fine di concentrare i flussi motorizzati da e per la nuova struttura con connessione diretta al sistema tangenziale cittadino, riservando l'accesso da via Divisione Acqui prevalentemente ai flussi pedonali e ciclabili.
Territorio, paesaggio e ambiente	Si devono definire in sede di accordo territoriale e attuativa le misure di protezione e/o mitigazione necessarie ad assicurare la compatibilità dell'intervento con particolare attenzione al tema della criticità idraulica in relazione all'applicazione del principio di invarianza ed attenuazione idraulica e impermeabilizzazione dei suoli ed alla vulnerabilità degli acquiferi. Si chiede di prevedere opere di compensazione e mitigazione delle infrastrutture al confine degli insediamenti commerciali con opportuna progettazione di barriere verdi di collegamento /continuità con il contesto urbano adiacente nonché il corretto inserimento paesaggistico dell'intervento.
Accordo territoriale	Il presente piano prevede l'ACCORDO TERRITORIALE, in coerenza con l'art.A -15 della LR 20/2000 e l'art. 63 del PTCP 2009

Riconoscendo alla mobilità con mezzi motorizzati e non, il ruolo di variabile determinante per la realizzazione delle strutture commerciali di rilevanza provinciale, si ritiene opportuno dare all'indirizzo del comma 3

dell'art.12 la valenza di "direttiva", evidenziando la cogenza dello studio sulla mobilità nell'ambito degli strumenti attuativi secondo la seguente formulazione:

"3 (D) I comuni nell'ambito degli strumenti attuativi degli insediamenti commerciali di rilevanza provinciale eseguono uno studio sulla mobilità che analizzi i percorsi con mezzi motorizzati di collegamento ai principali bacini generatori di utenza, e i percorsi pedonali e ciclabili di collegamento alle stazioni/fermate di riferimento del trasporto pubblico, ai principali bacini generatori di utenza ed al restante sistema della rete ciclabile esistente o di previsione. Lo studio individua le misure volte a garantire:

- la fluidità **dei percorsi** e la sicurezza degli accessi agli insediamenti ~~attraverso i percorsi~~ per i mezzi motorizzati;
- elevati standards di qualità, efficienza e sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali al servizio delle relazioni sopra individuate.[...]"

In particolare per la struttura commerciale integrativa del Polo Funzionale di via Divisione Acqui, nel Prospetto Normativo "Condizioni e limiti di attuazione delle previsioni" si sottolinea l'obbligatorietà specifica per l'area di via Morandi di realizzare un collegamento diretto con la tangenziale, riservando l'accesso da via Divisione Acqui ai flussi pedonali e ciclabili. Questo consente di evitare un aumento dei mezzi motorizzati su via Divisione Acqui nel tratto in prossimità del centro storico.

Si rammenta che i forti flussi di traffico su via Divisione Acqui sono concentrati prevalentemente nell'ora di punta mattutina 7:30-8:30, mentre le strutture commerciali sono generalmente aperte al pubblico in un arco orario che spazia dalla 9:00 alle 22:00 e pertanto non pare ipotizzabile una significativa sovrapposizione dei flussi motorizzati da e per il polo funzionale con i flussi motorizzati del traffico cittadino dell'ora di punta mattutina.

Si sottolinea inoltre che la sovrapposizione dei flussi di traffico viene evitata anche attraverso il previsto sottopasso ferroviario, che collega l'area con la Gronda nord e con la tangenziale.

Al fine di favorire l'applicazione delle disposizioni previste si propone la seguente specificazione alle condizioni di accessibilità di cui alle tabelle A e B ed al Prospetto Normativo "Condizioni e limiti di attuazione delle previsioni":

<p>POIC Adottato con DCP n.216 del 20/07/2011 VALSAT - Tabella A Specifiche condizioni di accessibilità da rispettare VALSAT - Tabella B – Mitigazione e misure di sostenibilità: Accessibilità dell'area e sistema della mobilità Prospetto Normativo "Condizioni e limiti di attuazione delle previsioni" - Specifiche condizioni di accessibilità da rispettare</p>	<p>POIC – proposta di modifica VALSAT - Tabella A Specifiche condizioni di accessibilità da rispettare VALSAT - Tabella B – Mitigazione e misure di sostenibilità: Accessibilità dell'area e sistema della mobilità Prospetto Normativo "Condizioni e limiti di attuazione delle previsioni" - Specifiche condizioni di accessibilità da rispettare</p>
	<p>In grassetto le specificazioni In barrato le parti cancellate</p>
<p>In attuazione del nuovo comparto, deve essere valutata l'opportunità di una ulteriore fermata a servizio dell'area riqualificata. Inoltre essendo inserita l'area in un contesto densamente urbanizzato, in prossimità del Centro storico deve essere garantito l'accesso sicuro e protetto di tipo pedonale e ciclabile, garantendo la continuità con la rete ciclo-pedonale cittadina. Si evidenzia la necessità della realizzazione degli interventi infrastrutturali e di accessibilità al fine di un collegamento diretto con la tangenziale per evitare un aumento non sostenibile del traffico su via Divisione Acqui ed al fine di concentrare i flussi motorizzati da e per la nuova struttura con connessione diretta al sistema tangenziale cittadino, riservando l'accesso da via Divisione Acqui prevalentemente ai flussi pedonali e ciclabili.</p>	<p>In attuazione del nuovo comparto, deve essere valutata l'opportunità di una ulteriore fermata del trasporto pubblico locale a servizio dell'area riqualificata. Inoltre, essendo inserita l'area in un contesto densamente urbanizzato, in prossimità del Centro storico deve essere garantito l'accesso sicuro e protetto di tipo pedonale e ciclabile, garantendo la continuità con la rete ciclo-pedonale cittadina. Si evidenzia la necessità della realizzazione degli interventi infrastrutturali e di accessibilità al fine di un collegamento diretto con la tangenziale per evitare un aumento non sostenibile del traffico su via Divisione Acqui, ed al fine di concentrare i flussi motorizzati da e per la nuova struttura con connessione diretta al sistema tangenziale cittadino. L'accesso alla struttura commerciale dalla via Divisione Acqui deve essere riservato riservando l'accesso da via Divisione Acqui prevalentemente ai flussi pedonali, ciclabili, ai mezzi pubblici e di soccorso.</p>

Si richiama in questa sede che in termini di sostenibilità ambientale l'art.12 viene integrato:

- con il comma 4 in relazione all'obbligatorietà di dotare gli insediamenti commerciali di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili evitando l'ulteriore impermeabilizzazione dei suoli;
- con il comma 5 in merito all'utilizzo di sistemi e misure per la riduzione, il riciclaggio e il recupero dei rifiuti.

Inoltre, nell'ambito delle valutazioni di VALSAT e nel Prospetto Normativo "Condizioni e limiti di attuazione delle previsioni", sono stati presi in considerazione gli aspetti attinenti alla vulnerabilità dell'acquifero e criticità idraulica, disponendo che :

"Si devono definire in sede di accordo territoriale e attuativa le misure di protezione e/o mitigazione necessarie ad assicurare la compatibilità dell'intervento con particolare attenzione al tema della criticità idraulica in relazione all'applicazione del principio di invarianza ed attenuazione idraulica e impermeabilizzazione dei suoli ed alla vulnerabilità degli acquiferi.

Si chiede di prevedere opere di compensazione e mitigazione delle infrastrutture al confine degli insediamenti commerciali con opportuna progettazione di barriere verdi di collegamento /continuità con il contesto urbano adiacente nonché il corretto inserimento paesaggistico dell'intervento."

Si rammenta infine nell'ambito della stesura del PTCP 2009 sono state compiute le valutazioni di traffico, considerando la presenza delle strutture insediate a forte attrazione di traffico motorizzato, tra le quali è stato considerato anche il Polo funzionale esistente di via Divisione Acqui.

**ESITO
PARZIALMENTE ACCOLTA**

OSSERVAZIONE 6b

2. È INFONDATA LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DELLA GRANDE STRUTTURA LOCALIZZATA SULL'AREA EX AMIU IN VIA MORANDI.

Le valutazioni e le prescrizioni date dal POIC annettono importanza decisiva alla realizzazione della cosiddetta gronda sud che collegherà l'area dell'ipermercato "I Portali" con la parte più interna dell'area urbana, fino all'area ex Acciaierie ed alla Via Paolo Ferrari, e la costruzione di un nuovo sottovia alla linea ferroviaria per Bologna a collegamento di via Divisione Acqui con la Strada Santa Caterina e da questa, attraverso le Vie Malavolti e Dalton, con la Tangenziale nord:

"L'area proposta è connessa a via Divisione Acqui e per non influire sul suo forte carico di traffico motorizzato, è previsto di collegarla direttamente alla tangenziale nord attraverso gli interventi infrastrutturali di costruzione del sottovia e della gronda sud sopra descritti."(Relazione ambientale, Tabella B)

"Si evidenzia la necessità della realizzazione degli interventi infrastrutturali e di accessibilità al fine di un collegamento diretto con la tangenziale per evitare un aumento non sostenibile del traffico su via Divisione Acqui ed al fine di concentrare i flussi motorizzati da e per la nuova struttura con connessione diretta al sistema tangenziale cittadino, riservando l'accesso da via Divisione Acqui prevalentemente ai flussi pedonali e ciclabili." (Relazione ambientale, Tabella A, e Prospetto normativo-Condizioni e limiti di attuazione delle previsioni, pagina 14).

A un esame anche sommario la realizzazione di queste infrastrutture non appare affatto decisiva come il POIC assume.

Nel Piano urbano della mobilità (PUM) approvato dal Comune di Modena nel 2004 sono compresi i flussogrammi descrittivi dei flussi di traffico dell'ora di punta rispettivamente allo stato attuale e dei flussi attesi con l'apertura delle nuove infrastrutture viarie previste dal piano regolatore. Due estratti di questi flussogrammi relativi alla zona di via Divisione Acqui sono riportati alle pagine seguenti.

Dal confronto appare evidente che la realizzazione del collegamento fra la tangenziale e la via Divisione Acqui comporterà un'intensificazione rilevante del traffico sulla via Divisione Acqui, che da un flusso valutato in 890 e 445 vetture equivalenti (rispettivamente in direzione ovest ed est) salirebbe a 1185 e 443, nonostante la quota assorbita dalle gronde. (348 e 562).

Lungi dall'alleggerire l'asse di via Divisione Acqui la realizzazione delle nuove infrastrutture ne accentua quindi il ruolo nella redistribuzione dei flussi nel sistema della circolazione urbana. Per questo aspetto le valutazioni effettuate non risultano fondate.

Concludendo, appare evidente una contraddizione fra gli intendimenti e gli obiettivi disposti dall'ordinamento o autonomamente assunti dal POIC e le sue determinazioni in materia di nuove localizzazioni di grandi strutture.

Stesura del 30 novembre 2011

Come è ripetutamente affermato negli elementi costitutivi del POIC, la via Divisione Acqui non è in grado di sostenere l'aggravio di traffico implicato dalla nuova struttura di vendita.

Dalle considerazioni e valutazioni pur sommarie qui esposte risulta evidente che le nuove opere previste (gronde e sottopasso alla ferrovia) non sono funzionalmente idonee ad accogliere in misura risolutiva i flussi che sarebbero generati dalla nuova struttura, e anzi risulterebbero in certa misura aggravanti, come risulta dal piano della mobilità del Comune di Modena.

La localizzazione sull'area ex AMIU di via Morandi di una nuova grande struttura non alimentare di 9.000 metri quadrati di superficie di vendita deve quindi essere considerata non sostenibile.

Le Associazioni rappresentate dai sottoscritti chiedono pertanto che, mancando totalmente nel POIC adottato qualsiasi valutazione sulla sostenibilità delle nuove grandi strutture di vendita da parte del sistema della viabilità (e nel caso della struttura di via Morandi ne sia anzi dimostrata l'insostenibilità) queste siano stralciate dal POIC in sede di approvazione.

CONTRODEDUZIONE

Con riferimento al **punto 2** della osservazione presentata si richiamano gli studi sulla mobilità effettuati nell'ambito della stesura del PTCP2009, approvato con DCP n.46 del 18 marzo 2009, in particolare nella relazione di Quadro Conoscitivo capitolo - *Parte Quarta Sistema Territoriale: sistema della mobilità* e Allegato 4 di Quadro Conoscitivo e si rammenta che in tale sede è stata valutata la presenza di un Polo Funzionale di tipo commerciale e sportivo esistente in grado di influenzare la mobilità sulla rete provinciale.

Per l'ambito strettamente locale, si ritiene che la proposta di rendere cogente uno studio sulla mobilità all'atto della stesura dello strumento attuativo delle strutture commerciali di cui all'art.12 comma 3 del POIC, insieme alla prevista disposizione di VALSAT e del Prospetto Normativo "Condizioni e limiti di attuazione delle previsioni" di riservare l'accesso alla struttura commerciale dalla via Divisione Acqui alla mobilità pedonale e ciclabile, dei mezzi pubblici e di soccorso, sia in grado di considerare appieno le eventuali influenze sui flussi veicolari di Via Divisione Acqui.

ESITO

PARZIALMENTE ACCOLTA

Elaborati modificati a seguito del parziale accoglimento della osservazione

- Norme di attuazione del POIC
- VALSAT - Tabelle A e B
- Prospetto Normativo "Condizioni e limiti di attuazione delle previsioni"