



Feltre, 20/03/2023

**OGGETTO: Riscontro a pareri pervenuti nell'ambito della Conferenza di servizi decisoria sull'approvazione del Piano Urbanistico Attuativo in via Vittorio Veneto (Codice PUA 100143) - ASPETTI CONNESSI ALL'IMPATTO SULLA MOBILITÀ E IL TRAFFICO.**

## **1 PREMESSA**

Nel seguito sono riprese le osservazioni che investono il tema della mobilità e che sono state avanzate dagli Enti entro il termine del 03/03/2023, le quali, in parte, ribadiscono visioni già espresse e su cui erano già state proposte delle controdeduzioni.

Non sono trattate le questioni che l'attuale progettazione già accoglie o quelle che non implicano esplicite perplessità o richieste di integrazione.

## **2 NOTE PERVENUTE PER ENTE/UFFICIO**

*2.1.1 Comune di Belluno – Ambito Tecnico e Governo del Territorio - Protocollo n. 11662 del 08/03/2023*

- Riferimento all'osservazione della Polizia Locale n. 1 in ordine alla viabilità e al trasporto pubblico – il riscontro è esplicitato al successivo paragrafo 2.1.3.
- Riferimento all'osservazione della Provincia di Belluno – il riscontro è esplicitato al successivo paragrafo 2.1.4.

*2.1.2 Comune di Belluno – Ambito Tecnico e Governo del Territorio - Protocollo n. 10751 del 03/03/2023*

*“Verifica degli elaborati - Elaborato A6 - Studio di impatto viabilistico Si rileva che lo studio è stato dimensionato su una superficie lorda complessiva pari a 1450 mq, corrispondente a circa il 50% di quella consentita nel P.U.A.”*

Per la costruzione dell'ipotesi di carico indotto dalla nuova urbanizzazione sono state seguite due strade, una legata alla dimensione di superficie dell'intervento, riferendosi in tal senso a quella che è l'ipotizzata superficie di vendita, fruita dall'utente (quindi non delle aree accessorie); l'altro relativo all'effettiva dotazione di sosta del P.U.A.. **La seconda, essendo più gravosa, è stata utilizzata nelle valutazioni, rappresentando valori più che doppi rispetto a quelli del primo metodo, basato sulla superficie.**



*“Opere di urbanizzazione e reti tecnologiche - non è dimostrata la funzionalità dell’ingresso da via Vittorio Veneto in particolare da parte di mezzi di elevate dimensioni, considerata la vicinanza dell’accesso all’uscita dalla rotatoria”*

**La relazione trasportistica è stata integrata con le rappresentazioni delle occupazioni dei veicoli pesanti in ingresso e uscita all’ambito del P.U.A. da via Vittorio Veneto, riportate in appendice D.**

### *2.1.3 Comune di Belluno – Polizia Locale*

*“Nota n. 1. in ordine alla viabilità: l’accessibilità al parcheggio a raso, rimane (sembra, perché è stata usata una diversa colorazione, che rende meno chiaro dove si trova l’accesso alla nuova area commerciale) con senso unico con direzione dalla rotatoria verso il parcheggio e senza impegnative modifiche sulla viabilità principale, è la soluzione, che rende meno peggiorativa la viabilità complessiva dell’incrocio, eliminando una fonte di ulteriore intasamento, resta ovviamente problematico il maggior volume di traffico apportato da tutti i veicoli in entrata verso il nuovo esercizio commerciale;”*

All’osservazione dell’ultima parte per cui *“resta ovviamente problematico il maggior volume di traffico apportato da tutti i veicoli in entrata verso il nuovo esercizio commerciale”* si era già riscontrato la precedente nota del 05/01/2023 con la quale si precisava come **la situazione degli insediamenti già presenti lungo l’asse di via Vittorio Veneto porti a ipotizzare un riassetto delle relazioni, anche con potenziali effetti positivi sul ramo nord della via stessa e non un’assoluta maggior attrazione di carico.** In altre parole la nuova realtà potrebbe intercettare molte delle relazioni che già impegnano il ramo di uscita di via Vittorio Veneto nord.

*“Nota n. 3. in ordine ai trasporti pubblici: con il prevedibile aumento dei flussi veicolari nell’area, peggioreranno i tempi di percorrenza dei mezzi di trasporto pubblico”*

Consegue dalla precedente considerando come a fronte un sensibile incremento del carico sulla rotatoria **possano potenzialmente realizzarsi dei benefici, anche per il trasporto pubblico, nell’ulteriore parte del ramo nord di via Vittorio Veneto,** nel momento in cui si realizzi la redistribuzione così come ipotizzata.

### *2.1.4 Provincia di Belluno*

#### Osservazione n. 1

*“Il percorso ciclo pedonale lungo via Vittorio Veneto. - Il progetto, come da ultime integrazioni, pur mantenendo il marciapiede come percorso ciclo pedonale promiscuo, recepisce in parte le*



*osservazioni formulate nel precedente parere e incrementa la larghezza a 3,00 m eliminando le fasce arredate a verde. L'allargamento va a favore di maggiori spazi per i tutti i fruitori ma, a parere dello scrivente, non rappresenta una soluzione ottimale rispetto alla sicurezza di pedoni e ciclisti. Si conferma per tali ragioni quanto indicato nel parere precedente ossia che tali aspetti infrastrutturali, che garantiscono un corretto inserimento del nuovo insediamento nel contesto urbano, devono essere oggetto di specifiche valutazioni comunali.”*

Tale aspetto è stato oggetto di trattazione anche nella nota di controdeduzioni emessa in data 05/01/2023, in cui si specificava come sul tema fossero da considerare diversi aspetti, attinenti la sicurezza.

1. Un primo aspetto connesso alla **disponibilità di spazi** e considerando come una separazione delle componenti pedonali e ciclabili, per risultare efficiente e garantire che ciascuno dei due percorsi sia effettivamente utilizzato solo dalla componente che vi compete, **necessiterebbe di franchi di separazione anche tra i due**. Al pari l'introduzione di eccessivi vincoli nelle aree di sosta interne **avrebbe ricadute anche sul rapporto di movimento e interazione tra auto e pedoni, entrambe le componenti presenti nelle aree di parcheggio**.
2. Il percorso, proposto come promiscuo, ma che le osservazioni avanzate auspicerebbero separato nelle due componenti, rappresenta un elemento di **lunghezza piuttosto contenuta, senza alcuna continuità con elementi che lo precedono e che lo seguono**. Ciò implica, in particolare per gli utenti su ciclo, che nel breve tratto del percorso essi debbano: a) **impegnare una manovra che dalla strada li porta sul nuovo percorso**, in assenza di continuità del percorso che precede; b) **una manovra che li porta ad abbandonare il percorso al suo termine**, per reimmettersi in strada, in assenza di continuità che segue; c) la possibilità di intercettare utenti, con ciclo a mano, **provenienti dall'attraversamento posto tra la rotatoria e via del Plebiscito**. La presenza di tali punti singolari, in uno spazio ristretto e dove ciascuno è in conflitto con altre manovre, anche di veicoli a motore, ha consigliato, in questa fase, l'applicazione di una configurazione utile a **contenere il gap di velocità tra i pedoni e i ciclisti, con la consapevolezza di entrambi di mantenere alta l'attenzione propria della condivisione degli spazi**.
3. Va considerato come le reali utenze, essendo mosse da energia muscolare, **tendano a minimizzare i loro percorsi o i sali/scendi dai mezzi**, spesso indipendentemente dalle indicazioni segnaletiche o di indirizzo. I ciclisti che dal ramo sud-ovest di via Vittorio Veneto o da via del Plebiscito fossero diretti verso via Medaglie d'Oro non troverebbero realistica utilità



nell'impegnare il nuovo percorso, mantenendo probabilmente la percorrenza su strada per impegnare la rotatoria o, in alternativa, attraverserebbero direttamente l'area privata compresa tra via Vittorio Veneto Sud e via Medaglie d'Oro. Anche gli utenti che provenissero da via Medaglie d'Oro, con percorrenza inversa, non utilizzerebbero il nuovo percorso, promiscuo o dedicato. Altra valutazione investe gli utenti che, provenendo dal ramo nord-est di via Vittorio Veneto, fossero diretti sul ramo sud-ovest della stessa via o su via del Plebiscito. Essi godrebbero di due alternative di cui la prima e più probabile (specialmente se diretti su via Vittorio Veneto sud) è quella di mantenere la percorrenza in strada, impegnando la rotatoria. La seconda sarebbe invece quella di scendere dal mezzo, fruire del percorso pedonale disassato, sottoposto a vincolo semaforico, qualora fosse riattivato, per poi continuare con ciclo a mano sul marciapiede (non essendo presente all'approdo un percorso per cicli), fino a raggiungere il tratto che si crea con il PUA in valutazione. Per poi riprendere nuovamente la percorrenza in strada verso via Vittorio Veneto sud. Una scelta che si presenta piuttosto articolata. L'ultimo comportamento proposto è, ovviamente quello "normato" e non reale, essendo noto come il ciclo a mano non sia frequentemente attuato e come il ciclista proceda in sella anche in spazi "impropri" (come quelli ad uso esclusivo pedonale), con i rischi che ciò comporta. Motivo ulteriore che ha **condotto a un assetto in cui la consapevolezza di promiscuità possa essere fonte di attenzione e non di rischio**. L'analisi sopra esposta evidenzia come la **supposta bidirezionalità della pista, nella situazione in essere, sia più teorica che reale** e di conseguenza come vengano limitati i conflitti che la promiscuità introduce.

#### Osservazione n. 2

*“La relazione trasportistica - La relazione trasportistica prende in considerazione i periodi d'indagine 20/01-31/01/2020 e 30/6-8/07/2021. Il secondo periodo di indagine non permette una fotografia reale della situazione del traffico dell'area considerato che si svolge in estate con un flusso ridotto dovuto alle ferie e all'assenza del traffico scolastico (sia costituito dai bus che da mezzi privati).”*

Nella nota di controdeduzioni emessa in data 05/01/2023 già si specificava come sia nelle premesse che in altre parti della Relazione trasportistica fosse già rimarcato quanto richiamato nell'osservazione **a riguardo delle indagini dirette, sviluppate in periodo estivo non tipico**, ma dettate dalle necessità di avvio della processo di progettazione. Ciò non rappresenta tuttavia una criticità del lavoro in quanto **la consapevolezza del limite ha spinto a mettere in atto un'azione di ricostruzione dei flussi fondata su una molteplicità di fonti**.

Ciò quindi ha portato **a pesare i dati acquisiti in forma diretta nel mese di luglio con altre fonti**,



per verificarne l'adeguatezza. **Il documento contiene un intero paragrafo (4.5) finalizzato a discutere la rappresentatività dei dati e a coordinare tra loro le diverse fonti**, tra queste la base conoscitiva riferita al **periodo fino al 30/01/2020 (Floating Car Data del database TOMTOM)**, **rappresentativo di una situazione invernale, in condizioni di scuole aperte e dove non sussistevano ancora vincoli legati all'emergenza pandemica**. Come ulteriori dati di confronto sono stati poi utilizzati gli esiti di **indagini del 2019, realizzate nell'ambito della stesura dei documenti preliminari del PAT** del comune di Belluno.

L'incrocio delle diverse fonti ha permesso di identificare **se alcune relazioni potessero essere affette da sottostima e, in tal caso esse sono state debitamente incrementate**, per pervenire ad una matrice di carico che potesse essere considerata rappresentativa di una situazione da utilizzare coerentemente come punto di partenza delle analisi.

A ciò va unita la considerazione su come **la fascia di punta da considerare sia la punta serale, identificata dallo stesso Allegato A alla Dgr Veneto 1047/2013 del 18/06/2013 come situazione in cui siano più marcati gli effetti di sovrapposizione tra le punte generali del traffico e la movimentazione locale generata dalla presenza di insediamenti commerciali**. Nella punta della mattina infatti la quota di utenza diretta alle attività commerciali è sostanzialmente irrilevante, con al limite la presenza della quota di addetti che vi si reca per l'apertura. **Rilevando come critica la punta pomeridiana la chiusura delle scuole nel periodo di indagine diretta di luglio non distorce la quantificazione al fine degli scopi del lavoro**. L'indagine diretta tra fine giugno e inizio luglio investe inoltre un periodo in cui **l'attività produttiva (movimentazione per lavoro) era ancora pienamente operativa** (considerate anche le forzate chiusure dei mesi precedenti).

**Altra comparazione è quella attuata con dei precedenti studi relativi a recenti urbanizzazioni di prossimità**, richiamati nel paragrafo 4.5 della relazione. Sono state riprese le **analisi sviluppate nella relazione di impatto atteso dal progetto di insediamento del LIDL**. In tale documento venivano presentati dei dati di transito lungo via Vittorio Veneto **relativi all'anno 2017**, per un totale di veicoli giornalieri pari a circa 15.400, che se confrontati con quelli rilevati a luglio 2021, di scala decisamente superiore, confermano come questi ultimi non possano considerarsi affetti da sottostima. Nelle analisi a supporto del nuovo polo del LIDL la punta oraria dell'intervallo serale, espressa in veicoli effettivi, si attestava in 680 per la direzione verso nord-est e 816 in quella opposta. A ciò si prevedeva l'aggiunta di circa 60 veicoli per direzione determinati dalla presenza del LIDL stesso, **per un totale di progetto, espresso in veicoli equivalenti su ciascuna direzione pari a 745 e 881 veq/h**.

**I valori così definiti in quella situazione di progetto vanno quindi confrontati con quelli che**



**rappresentano lo stato di fatto della nostra situazione**, in cui il LIDL è operativo da tempo. I due valori utilizzati nelle nostre stime sono rappresentati da flussi **corrispondenti a 1.171 e 1.088 se valutati in veicoli equivalenti**.

La comparazione della situazione di progetto dell'insediamento del LIDL con quella attuale mostra due cose. **La prima come i dati qui utilizzati non possano considerarsi sottostimati, ma siano addirittura superiori a quelli rilevati nel 2017 a cui venivano sommati gli effetti attesi dal LIDL. La seconda come nelle analisi del presente studio anche i parametri utilizzati per il passaggio da veicoli effettivi a veicoli equivalenti siano più gravosi di quelli rappresentati in altre sedi e quindi ulteriore elemento di garanzia rispetto alle risultanze dello studio stesso.** Ciò proprio per l'intento di rappresentare una situazione pessimistica degli effetti.

**Sulla base di quanto sopra si ritiene che il percorso di quantificazione dei flussi sia stato sviluppato con abbondanti attenzioni a compensare eventuali limiti che la sola fonte delle indagini del 2021 potesse presentare.**

#### Osservazione n. 3

*“La relazione trasportistica - L'indagine si sofferma sulla rotatoria, sui rami di via Vittorio Veneto direzione nord-est e nord-ovest e sud via Medaglie d'Oro ma non si spinge a valutare anche le interferenza della nuova struttura rispetto alla rotatorie esistenti a poca distanza che sono anch'esse interessate da presenze e flussi da attività commerciali anche di recente apertura.”*

Anche su questo aspetto nella nota di controdeduzioni emessa in data 05/01/2023 venivano specificate alcune questioni sull'argomento. Va considerato come gli effetti massimi di impatto del nuovo insediamento si rilevino sull'intersezione tra via Medaglie d'Oro e via Vittorio Veneto e su quella tra quest'ultima e via del Plebiscito, **dove il carico pessimistico (130 v/h in arrivo e 130 v/h in partenza) si concentra** e pertanto esse sono state oggetto di verifica diretta. Da qui poi i flussi si distribuiscono lungo tre direttrici, via Vittorio Veneto sud, via Vittorio Veneto nord e via Medaglie d'Oro, per cui **ogni altra intersezione si confronterà con un carico di molto inferiore, dove le stesse intersezioni offrono già oggi situazioni di criticità di minor rilievo rispetto a quelle invece analizzate.**

Anche su tale aspetto si richiamano le considerazioni sviluppate in relazione. In particolare ci si riferisce all'approccio che **vede il nuovo polo come punto di redistribuzione di relazioni che già gravitano su via Vittorio Veneto e non tanto come generatore di attrazione aggiuntiva.** Altrettanto si richiama la considerazione di come il ramo nord di via Vittorio Veneto veda la sua capacità limitata, nelle ore di punta, dalla presenza di interferenze trasversali che già attualmente



mostrano i loro effetti e **fungono quindi da “rubinetto” rispetto al traffico** che dalla rotatoria con via Medaglie d'Oro si sposta verso nord e di quello che vi converge arrivando in senso contrario.

#### Osservazione n. 4

*“La relazione trasportistica - Considerate le ampie fasce di apertura, nel caso di struttura commerciale anche alimentare, si chiede di prevedere e evidenziare negli elaborati la separazione dei flussi per il carico e scarico delle merci per evitare manovre in retromarcia dei mezzi pesanti nell'area a parcheggio e l'interferenza degli stessi con i flussi nel parcheggio; nello studio trasportistico si fa cenno ad orari differenziati, ma non è possibile che ciò avvenga considerate le ampie fasce di apertura nel caso di struttura alimentare.”*

**La relazione trasportistica è stata integrata con le rappresentazioni delle occupazioni dei veicoli pesanti in ingresso e uscita all'ambito del P.U.A. da via Vittorio Veneto, riportate in appendice D.**

#### Osservazione n. 5

*“La relazione trasportistica - Per altro dalla valutazione e dagli scenari proposti dalla relazione trasportistica (pag. 57) è ipotizzato un “incremento di carico sul sistema del 8,4% in termini di relazioni gestite, ciò derivante dal fatto di aver aggiunto un effettiva quota di nuovo carico sul nodo per effetto dell'insediamento che vi insiste.”. Lo scenario proposto che si basa su una fotografia di fondo basato sulle rilevazioni del luglio 2021 (dove il traffico veicolare è ridotto per effetto ferie) non tiene neppure conto dei possibili effetti ed interferenze con i flussi delle rotatorie precedenti direzione Ponte nelle Alpi.”*

Consegue dalle deduzioni già espresse in merito alle due questioni precedenti.

#### Osservazione n. 6

*“Si rappresenta al Servizio Urbanistica del Comune di Belluno che la Provincia è stata recentemente chiamata ad esprimere parere ambientale nell'ambito delle procedure di VAS su un altro piano urbanistico che insiste lungo via V. Veneto a breve distanza, e che i dati di traffico sulla medesima arteria presentati nello studio ambientale non sembrano coerenti con quelli del presente studio viabilistico, né lo sono le metodiche valutative. Si ritiene necessario un approfondimento da parte dell'amministrazione comunale in questo senso. Inoltre come detto le simulazioni svolte per il presente PUA non tengono conto degli impatti cumulativi, e quindi degli effetti che si avranno dalla somma delle iniziative; alla luce della situazione di fatto di carico della rete tali valutazioni si reputano necessarie per lo sviluppo di scelte pianificatorie in questo ambito urbano.”*





TPI Ingegneria s.r.l.  
Tecnologie e Progettazioni Integrate

*Ingegneria Civile, dei Trasporti e Sistemi Informativi*

Richiamando ancora la nota del 05/01/2023 si ricorda come **all'atto della stesura delle analisi non fossero resi disponibili documenti o studi specificatamente finalizzati alla valutazione degli effetti delle altre iniziative urbanistiche richiamate.**

Nell'analisi del PUA in questione non sono stati considerati gli effetti di altri insediamenti in quanto di essi non era disponibile una specifica analisi trasportistica, finalizzata a valutarne gli impatti. Da quanto risulta le stesse analisi del piano citato sottoposto a VAS dovrebbero essere disponibili in una versione aggiornata e coerente con lo studio qui proposto.

**Considerato comunque l'insieme dei criteri pessimistici che, nei diversi passaggi, sono stati applicati alle analisi e valutando come statisticamente irrealistico che essi si presentino tutti contemporaneamente, non è insensato affermare, alla luce degli esiti delle valutazioni funzionali condotte come sia realistica la presenza di margini di capacità idonei a sopportare anche gli effetti della presenza in prossimità di un ulteriore insediamento di tipo commerciale di scala pari a quello del LIDL. Ciò considerando come anch'esso possa realizzare ciò che si è già considerato per il PUA in questione, cioè che si venga a generare più una redistribuzione dei flussi tra attività sovrapponibili per servizio che non vere e proprie attrazioni di nuovi utenti.**

