

## **ALLEGATO A alla Deliberazione di Consiglio Provinciale n. del**

### **Riscontro alle considerazioni/apporti collaborativi presentati dai Comuni alla bozza del Piano Direttore/Masterplan “Vi.Ver”.**

A seguito della nota prot. n. 66055 del 10 settembre 2012, con la quale la bozza del Piano Direttore denominata “Master Plan ViVer-Piano Direttore” è stata trasmessa ai Comuni di Altavilla Vicentina, Creazzo, Gambellara, Montecchio Maggiore, Montebello Vicentino, Sovizzo e Vicenza, invitando gli stessi a presentare le proprie considerazioni ed apporti collaborativi, risultano pervenute agli Uffici del Settore Urbanistica le seguenti considerazioni ed apporti collaborativi:

- Comuni di Altavilla Vicentina, Montecchio Maggiore, Montebello Vicentino e Gambellara, nota del 10 ottobre 2012, acquista agli atti della Provincia di Vicenza al prot. n. 75968 del 10 ottobre 2012;
- Comune di Creazzo, nota prot. n. 22432 del 10 ottobre 2012, acquista agli atti della Provincia di Vicenza al prot. n. 77133 del 15 ottobre 2012;
- Comune di Altavilla Vicentina, nota prot. n. 15718 del 23 ottobre 2012, acquista agli atti della Provincia di Vicenza al prot. n. 79742 del 24 ottobre 2012;
- Comune di Vicenza, nota prot. n. 78505 del 24 ottobre 2012, acquista agli atti della Provincia di Vicenza al prot. n. 80383 del 25 ottobre 2012;

Il presente documento riporta di seguito i contenuti dei contributi dei comuni, cui viene dato riscontro puntuale.

### **OSSERVAZIONE N. 1 – COMUNI DI ALTAVILLA VICENTINA, MONTECCHIO MAGGIORE, MONTEBELLO VICENTINO, GAMBELLARA - PROT. 75968**

#### **1) COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA**

##### ***a) aggiornamento della pianificazione prevista a scala comunale***

***Si ritiene opportuno aggiornare quanto riportato a pag. 23 della Relazione, in quanto nel vigente PAT/PI di Altavilla Vic.na, sono indicate quattro grandi strutture di vendita:***

***- 2 esistenti : Pittarello (località Olmo, non riportata nella bozza VI.Ver.) e Bonometti (località Tavernelle, correttamente riportata);***

***- 2 previste: nell'ambito dell'ex Sadi (correttamente riportata) e all'incrocio tra la SR 11 e il sottopasso dell'Olmo (correttamente riportata).***

In merito alla ricognizione delle previsioni del PI per il tema delle GSV nel territorio comunale, è stato riportato nella Relazione urbanistica quanto a disposizione degli uffici provinciali. Si prende atto comunque delle informazioni fornite dal Comune e si provvede all'aggiornamento della Relazione urbanistica.

In ogni caso si precisa che la Relazione del Piano Direttore ha effettuato una ricognizione delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali e non ha valenza conformativa. Infatti, non spetta alla strumentazione provinciale la localizzazione delle Grandi Strutture di Vendita, compito che la legge regionale riserva al PRC (nello specifico, non è nemmeno il PAT, che deve invece dettare “*i criteri per l'individuazione di ambiti preferenziali di localizzazione delle grandi strutture di vendita e di altre strutture alle stesse assimilate*”- art. 13 della l.r. -, quanto piuttosto il PI, l'unico livello di pianificazione che ha valore conformativo).

Il piano provinciale, dunque, non ha perimetrato aree per l'insediamento di grandi strutture di vendita, ma ha stabilito per l'ambito della SR 11 la necessità di un coordinamento delle scelte pianificatorie tra comuni e provincia, in linea con la LR 11/04, che all'art. 22, lett. m) stabilisce che il PTCP individua gli ambiti per la pianificazione delle grandi strutture di vendita sulla base dei criteri definiti dal PTRC, tra i quali vi è proprio l'individuazione di ambiti intercomunali nei quali promuovere una copianificazione urbanistica unitaria.

***Nel vigente Piano degli interventi non è invece, al momento, prevista la grande struttura di vendita sull'area dell'ex Dalli Cani (località Tavernelle) anche se tale previsione non contrasterebbe con il PAT.***

Per l'area ex Dalli Cani si precisa che nella Relazione non è riportata una previsione di Grande Struttura di Vendita, bensì quanto previsto dal PI, ovvero: “*per la Zona di ristrutturazione mista (Tavernelle est “ex Dalli Cani”), è prevista una porzione commerciale/direzionale e funzioni compatibili pari al 30% della superficie territoriale*”.

***b) le procedure***

***A pag. 19 viene precisato che:***

***"La linea corretta di pianificazione, infine, è quella indicata dall'art 88 comma 4 ovvero: la individuazione e localizzazione dei servizi di livello sovra comunale di interesse provinciale va definito nel PATI; la definizione e realizzazione - in grado subordinato si attua per accordo di programma (che chiede un livello di progettazione pari al progetto definitivo e una definizione dei tempi di realizzazione delle opere o interventi). L'accordo di programma non può essere utilizzato in sostituzione della pianificazione urbanistica, ma per la sua esecuzione ove sussistano i presupposti di specialità dell'art. 7 della l.r. Urb:***

***progettualità definita, localizzazione concordata, tempi di realizzazione, necessità di reperire risorse miste pubblico private."***

***Considerato che:***

***- il PAT di Altavilla (così come il PATI dei comuni di Gambellara, Montebello, Zermeghedo e Montorso) da tempo approvato, riconosce già la possibilità di insediare grandi strutture di vendita lungo la SP 11;***

***- il vigente PI di Altavilla, in adeguamento alle previsioni del PAT, ha già verificato la compatibilità dell'insediamento di una grande struttura di vendita, nell'ambito dell'ex Sadi lungo la SR 11;***

***- la previsione del PAT/PI è conforme alle direttive del PTCP approvato e appare coerente con le linee guida descritte nella bozza del Piano Direttore, si ritiene che l'indicazione di predisporre un PATI tematico esteso all'ambito del progetto Vi.Ver. sulla base delle schema direttore proposto, costituisca un inutile appesantimento burocratico che poco potrà aggiungere all'attuazione delle previsioni in atto.***

***Si propone che lo Schema Direttore sia assunto dalla Provincia, come schema (linee guida) per coordinare le previsioni dei diversi comuni dell'area interessata, eventualmente richiedendo a ciascun comune le integrazioni necessarie al proprio Piano Regolatore Comunale, al fine di attivare l'insediamento di ulteriori grandi strutture di vendita.***

La procedura prevista dal PTCP approvato, così come indicata dall'interpretazione del Consiglio Provinciale, indica:

- 1) Piano Direttore concertato con i Comuni e approvato dal Consiglio Provinciale;
- 2) accordo di pianificazione tra tutti i Comuni del corridoio Vicenza/Gambellara (il cui territorio può ricadere in tutto o in parte nell'accordo); in sede di accordo di pianificazione la strumentazione indica la perimetrazione sul territorio. Le perimetrazioni riportate nel PTCP e negli elaborati del Piano direttore infatti sono indicative e non conformative.
- 3) Alla approvazione del Piano Direttore quindi seguirà la sottoscrizione dell'accordo già condiviso, ai sensi art. 88 comma 9 delle NTA del PTCP.

All'interno dell'accordo, per le scelte ivi indicate, è possibile prevedere la realizzazione delle azioni di piano per gruppi di comuni o per singoli tematismi.

Poiché si rende necessario operare in una ottica di economia del procedimento e di coerenza di scelte, va preso in considerazione il dato oggettivo che alcuni dei Comuni dell'area possono avere già una buona pianificazione strutturale approvata, anche a livello intercomunale, ove i tematismi dell'art.77 e 90 comma 5 delle norme del PTCP sono sufficientemente elaborati.

L'accordo di pianificazione ha facoltà di dare atto di questo elemento e di farlo proprio e di individuare quindi anche le zone ove è possibile che gruppi di comuni contermini procedano direttamente per accordo di programma a norma dell'art. 7 della L.R. 11/2004, valutando che sussistano già gli elementi per passare alla strumentazione attuativa (come indicato nella interpretazione approvata).

L'ipotesi che il progetto ViVer quale ambito complesso possa avere una pianificazione "a stralcio" per la parte inerente i comuni dell'area della SR 11, e per parte o tutto dei loro territori da definire, è previsto dall'art. 90 comma 5, quale modalità attuativa di questo peculiare ambito complesso, e per il tematismo dell'insediamento commerciale.

### ***c) i principi del progetto***

***Tra i principi del progetto si segnala***

***c. "perequazione territoriale e ambientale", che perseguono l'equa ripartizione tra i comuni dei vantaggi dell'insediamento di attività e degli oneri derivanti dalla realizzazione delle infrastrutture di interesse generale; sono legati al livello d'intervento "intercomunale" ed hanno lo scopo di rendere "indifferente" per quanto riguarda gli effetti sulla finanza dei comuni, la localizzazione degli insediamenti stessi in determinati comuni piuttosto che in altri e, in particolare, di evitare le sperequazioni derivanti dalla tendenziale concentrazione dei nuovi insediamenti produttivi, commerciali e terziari in ambiti specializzati di rilievo sovracomunale;***

***Appare necessario precisare come tale principio possa essere concretamente applicato in riferimento alle diverse fattispecie:***

- previsioni in essere di PAT/PATI (o PRG) approvati;***
- diverse condizioni eventualmente già concordate in sede di concertazione/accordi tra comune e soggetti attuatori;***
- ambito territoriale di perequazione (quali comuni/soggetti coinvolti?);***
- i contenuti e l'applicazione dei meccanismi perequativi.***

***Considerato, tuttavia, che il Comune di Altavilla vic. (così come altri comuni) ha già definito le modalità per l'applicazione dell'istituto perequativo in applicazione dei principi contenuti nel***

***PAT approvato, si ritiene necessario che il Piano Direttore non interferisca con le decisioni già assunte in una materia così delicata, da ciascun comune.***

Il progetto del Piano Direttore è coerente con i contenuti dell'osservazione, e prende atto delle quantità e modalità fissate per l'applicazione dell'istituto perequativo dagli strumenti urbanistici comunali, stabilendo che quota parte delle risorse derivanti dalla perequazione dovrà essere destinata preferibilmente per la realizzazione degli elementi progettuali di scala sovracomunale (piste ciclabili, corridoi ecologici...) aventi caratteristiche di compensazione/mitigazione. Si provvede ad integrare la Relazione con tale specificazione.

***c1) Lo studio viabilistico.***

***La stima degli effetti sul traffico indotto dalle trasformazioni previste si basa su una previsione di 155.000mq di nuovi centri commerciali. Appare opportuno precisare:***

***a) se tale valore rappresenti la soglia massima compatibile;***

***come siano state considerate (o siano da considerare) le potenzialità di trasformazione lungo l'asse (ambiti produttivi dismittibili con superfici ben superiori);***

***a quali interventi infrastrutturali sia subordinata l'attivazione di nuove superfici commerciali o, comunque, l'insediamento di funzioni con elevata capacità attrattiva.***

La previsione di 155.000 mq di nuovi centri commerciali non rappresenta la soglia massima compatibile. Relativamente agli ambiti produttivi dismittibili con potenzialità di trasformazione lungo l'asse, spetterà ai Comuni verificare la sostenibilità di tali previsioni di trasformazione, in quanto la pianificazione provinciale per quanto riguarda la destinazione commerciale ha competenze ai sensi dell'art. 22 LR 11/04 solo per gli ambiti per la pianificazione della grandi strutture di vendita.

Si ritiene utile sottolineare come la previsione di qualsiasi altro nuovo polo commerciale comporti l'assegnazione alla rete di una nuova matrice di domanda e quindi una nuova distribuzione dei flussi. Gli interventi infrastrutturali ai quali è subordinata l'attivazione di nuove superfici commerciali dovranno essere di volta in volta oggetto di specifici studi di dettaglio al di fuori degli obiettivi del presente piano.

***d) Sul paragrafo della Relazione Urbanistica Generale del Piano Direttore intitolato "Area progetto ViVer: la procedura prevista dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)" (pagg. 18-19).***

***L'interpretazione delle norme concernenti l'iter per l'insediamento di grandi strutture di vendita o parchi commerciali non appare corretta.***

***Lo schema procedurale rappresentato a pag. 19, infatti, era allegato, ad uno degli ordini del giorno votati dal Consiglio Provinciale prima di approvare le controdeduzioni alle osservazioni formulate in relazione al PTCP adottato (o.d.g. prot. n. 23307, approvato nella seduta del 31/3/2011).***

***Il medesimo schema accompagnava l'interpretazione delle Norme Tecniche adottate proposta dagli uffici e presentata nella seduta del Consiglio Provinciale del 29/3/2011 (prot. n. 25457, approvata nella medesima seduta del 31/3/2011).***

***All'approvazione dell'o.d.g. e dell'atto interpretativo, tuttavia, non ha fatto seguito la correlativa modifica del testo delle Norme Tecniche interessate (artt. 77, 78 e 90) da parte del Consiglio Provinciale.***

*Il testo di tali norme, invero, è stato parzialmente modificato mediante le controdeduzioni alle osservazioni approvate nella seduta del Consiglio Provinciale del 10/5/2011, all'esito della quale è stata assunta la delibera n. 30 (con la quale il Consiglio ha stabilito, tra, l'altro, di fare propri i seguenti elaborati costituenti il PTCP dando atto che gli stessi costituiscono la restituzione grafica e normativa delle osservazioni accolte al fine della corretta interpretazione del PTCP:... d. Norme tecniche").*

*Le modifiche così apportate, però, non hanno recepito le indicazioni contenute nell'o.d.g. e nell'atto interpretativo approvati il 31/3/2011.*

*Deve intendersi, quindi, che il 10/5/2011 il Consiglio Provinciale, approvando le controdeduzioni alle osservazioni ed il testo definitivo delle norme tecniche da trasmettere alla Regione, abbia implicitamente revocato l'atto d'indirizzo rivolto alla Giunta mediante l'o.d.g. prot. n. 23307 e l'atto interpretativo prot. n. 25457.*

*La Regione, poi, ha approvato le norme tecniche nel testo licenziato in sede di controdeduzioni, con un'unica modifica in relazione all'individuazione degli ambiti localizzativi per le grandi strutture di vendita (la cui individuazione è stata assoggettata "alle precise e dettagliate condizioni riportate all'art. 77" delle N.T.).*

*Il testo approvato e vigente degli artt. 77, 78 e 90 delle N.T. del P.T.C.P., dunque, stabilisce che l'insediamento di grandi strutture di vendita e di parchi commerciali sia subordinato - alternativamente - ad un PATI tematico coordinato dalla Provincia o ad un accordo di programma con la Provincia ed i Comuni limitrofi, fermo restando il riferimento all'apposito piano direttore predisposto dalla Provincia.*

*Il PTCP vigente, pertanto, non impone in via esclusiva l'iter descritto nello schema allegato agli atti d'indirizzo e interpretazione votati dal Consiglio Provinciale il 31/3/2011, ma non recepiti nella stesura finale delle Norme Tecniche deliberata il 10/5/2011 (e successivamente approvata dalla Regione).*

L'interpretazione del Consiglio Provinciale non prevede di emendare il testo delle norme del PTCP e non contrasta con queste, ma ne fa una lettura coordinata, richiamandosi anche all'art. 88, ovvero alla norma inerente alla applicazione proprio dell'art. 22 comma 1 lett. n) della L.R. 11/2004 e alla tavola 4 del piano che indica gli ambiti dei PATI obbligatori.

Per le considerazioni sulla procedura si veda dunque la risposta al punto b. della presente osservazione.

## **2) COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE**

### **a) eliminazione dell'obbligo di redazione del PATI tematico**

*In linea con quanto esposto dal Comune di Altavilla Vicentina, si chiede di precisare che nella redazione del PAT, in corso di definizione, siano recepite le indicazioni del Piano Direttore, senza passare attraverso la redazione di un PATI tematico. Ciò sia in considerazione del fatto che lo stadio di progettazione del PAT è tale da poterne recepire direttamente le previsioni, sia in considerazione del fatto che un ulteriore strumento (ripetitivo del PAT nei contenuti) implicherebbe una inutile spesa per il Comune.*

vedi punto 1.b

### **b) regolarizzazione sotto il profilo urbanistico dell'area Ramonda**

*La tavola 5 del Piano Direttore individua l'area Ramonda come "grande spazio commerciale esistente", ma non la definisce grande distribuzione; a pagina 107 del documento è indicata come grande distribuzione l'area ex Faeda, ma manca l'indicazione dell'area Ramonda. Quest'ultima è di fatto una grande struttura di vendita, ma il PRG, pur prevedendo la destinazione commerciale, non ha mai provveduto a classificarla in maniera specifica per la*

***grande distribuzione. Si chiede di prevederla, anche in considerazione del fatto che la Provincia con deliberazione della Giunta n° 270 del 07.07.2009, ha approvato la V.I.A. finalizzata all'ampliamento della superficie della grande struttura. Lo studio di impatto ambientale prodotto in quella sede, ha prestato particolare attenzione alle problematiche connesse alla viabilità.***

L'indicazione dell'area Ramonda non è riportata a pag. 107 della Relazione poiché si tratta di una superficie commerciale già esistente e realizzata e in quanto tale non considerata tra le polarità commerciali di progetto.

In merito alla localizzazione della Grande Struttura di Vendita, si evidenzia che la competenza non è della strumentazione provinciale, bensì del Comune all'interno del PRC, infatti l'art. 22 della LR 11/04 prevede che il PTCP individui, sulla base dei criteri di cui all'articolo 24, comma 1, lettera g), *gli ambiti* per la pianificazione dei nuovi insediamenti industriali, artigianali, turistico-ricettivi e delle grandi strutture di vendita.

Nello specifico, non è nemmeno il PAT, che deve invece dettare *“i criteri per l'individuazione di ambiti preferenziali di localizzazione delle grandi strutture di vendita e di altre strutture alle stesse assimilate”*- art. 13 della LR -, quanto piuttosto il PI, l'unico livello di pianificazione che ha valore conformativo.

### **3) COMUNE DI GAMBELLARA**

***a) Si ritiene opportuno aggiornare quanto riportato a pag. 25 della Relazione, in quanto il Comune di Gambellara è dotato di Piano degli Interventi approvato con D.C.C. n. 18 del 14.05.2011 (si trasmetterà separatamente tutta la documentazione).***

a) si provvede all'aggiornamento della Relazione a seguito della trasmissione del PI vigente da parte del Comune.

***b) Nella tav. 5 Sistema delle funzioni - è indicata l'area Perlini come "Nuovo grande spazio commerciale da PAT/PATI" e l'area Bissolo come "Grande spazio commerciale esistente". Si ritiene di precisare che l'individuazione dell'area Perlini non è stata introdotta dal PATI ma era già presente nel PRG previgente. Il PATI prima ed il P.I. dopo, hanno solo confermato l'area a destinazione commerciale per grandi strutture di vendita.***

b) le funzioni riportate nella tav. 5 sono state individuate indipendentemente dalla effettiva destinazione d'uso dello strumento urbanistico, pertanto l'aggettivo *“esistente”* va inteso nel senso di effettiva attivazione, allo stato attuale, dell'attività commerciale. Per tale motivo l'area Bissolo è individuata quale spazio commerciale esistente, mentre l'area Perlini quale spazio commerciale in progetto.

### **4) COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO**

***In relazione al progetto Vi.Ver., si ritiene opportuno in questa sede richiamare quanto a suo tempo concordato nel P.A.T.I. dei Comuni di Montebello Vicentino, Gambellara, Montorso Vicentino e Zermeghedo. Ricordo che tale strumento urbanistico è stato formato mediante procedura concordata con Regione e Provincia di Vicenza, e pertanto condiviso nelle sue linee essenziali da tutti gli attori coinvolti.***

***In particolare le destinazioni commerciali previste nell'A.T.O. 5.1 (80.000 mq.) nel territorio del comune di Montebello Vicentino e nell'A.T.O. 5.2 (20.000 mq.) nel territorio comunale di Gambellara, e le modalità di attuazione (accordo tra Comune, Provincia e Regione), senza dimenticare che lungo l'asse Montebello - Gambellara ci sono altre aree che possono essere***

***adibite a funzioni prettamente commerciali. Attività, peraltro già previste nei Piani Regolatori Comunali, antecedenti il P.A.T.I.***

Si conferma che il piano direttore riporta le destinazioni commerciali previste dal PATI approvato, facendo presente che, per gli strumenti urbanistici che non fossero già vigenti alla data di adozione del PTCP, sarà necessario l'adeguamento ai sensi delle Norme del PTCP. Si provvede per completezza ad integrare la Relazione Urbanistica riportando anche le Norme del PATI relative ai "Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi".

In merito alle altre aree del territorio comunale che possono essere adibite a funzioni prettamente commerciali, si ricorda che la pianificazione provinciale ha competenze ai sensi dell'art. 22 LR 11/04 per gli ambiti per la pianificazione della grandi strutture di vendita, dunque il Comune potrà gestire autonomamente le altre destinazioni d'uso nel proprio territorio.

***Si segnala, in questo frangente come lo studio dei flussi viabilistici non siano stati analizzati nel tratto compreso tra i comuni di Gambellara - Montebello.***

Lo studio dei flussi di traffico analizza l'area compresa tra Vicenza e Gambellara, pertanto anche il tratto tra Gambellara e Montebello (cfr. paragrafo 1.2), considerando tre diversi scenari: il primo comprendente la mobilità sistematica e non sistematica allo stato attuale, il secondo dove vengono inseriti i flussi indotti dai nuovi centri commerciali e il terzo che introduce alcune variazioni in termini di offerta viabilistica. Oltre a ciò è stato fatto uno studio di maggior dettaglio nel tratto tra Montecchio Maggiore e Vicenza.

***A tal riguardo, comunque, si ribadiscono le posizioni del Comune di Montebello Vicentino sulla questione del passaggio delle Tangenziali Venete, e di come sia opportuno che il tracciato sia posto comunque a sud e immediatamente a ridosso del tracciato autostradale, almeno nel territorio comunale di Montebello, onde evitare inutile spreco di territorio.***

Relativamente alla posizione assunta dal Comune rispetto al sistema delle Tangenziali Venete, si evidenzia che è stato riportato nella tav. 2 il tracciato così come indicato nel PTCP, nella versione messa a disposizione dalla Regione.

Anche nella parte dedicata allo studio viabilistico viene mantenuto lo stesso tracciato; si sottolinea inoltre come nel modello di rete i tracciati siano da ritenersi indicativi dal punto di vista del tracciato planimetrico ma corretti dal punto di vista dimensionale e tali da garantire la corretta distribuzione dei flussi di traffico.

Si ricorda che le NT del PTCP all'art. 64 stabiliscono che "il concreto recepimento dei tracciati dovrà essere effettuato secondo le indicazioni dell'Ente competente per l'infrastruttura in base al livello di progettazione approvato", inoltre il Piano direttore non è lo strumento idoneo per introdurre modifiche al tracciato.

***Infine, analogamente a quanto evidenziato dagli altri comuni interessati dal progetto Vi.Ver., si chiede che lo Schema Direttore sia assunto dalla Provincia come strumento di coordinamento delle previsioni di piano già individuate dagli strumenti urbanistici dei comuni interessati.***

Per le procedure vedere il punto 1.b.

**OSSERVAZIONE N. 2 – COMUNE DI CREAZZO – PROT. 77133**

*Negli elaborati grafici della bozza del Piano direttore il confine del territorio comunale di Creazzo non è riportato correttamente sia in un tratto a confine con il comune di Vicenza, che in un tratto a confine con il comune di Sovizzo (vedere lettere A e B degli estratti planimetrici allegati).*

Il piano ha riportato i confini così come presenti all'interno del PTCP, dato fornito dalla Regione come previsto dagli atti di indirizzo della LR 11/2004. Sono fatte salve modifiche concordate tra i comuni secondo le procedure previste dalla vigente normativa.

Si provvede dunque ad aggiornare la cartografia, in quanto nel Quadro Conoscitivo del PAT adottato del Comune di Creazzo è presente il relativo file.

### **OSSERVAZIONE N. 3 – COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA- PROT. 79742**

*In riferimento all'oggetto si segnala quanto segue relativamente alla rappresentazione FIG. 66 - NUOVE INFRASTRUTTURE PREVISTE.*

#### **- LINEA ALTA VELOCITA'**

*Il percorso dell'alta velocità indicato coincide con la linea storica della ferrovia. A tal proposito si evidenzia che tale indicazione contrasta con:*

*- il tracciato approvato con delibera del CIPE n. 94 del 29 Marzo 2006 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 273 del 23.11.2006.*

*- quanto illustrato nell'incontro presso palazzo Bonin Longare di Vicenza il 26 Luglio 2012 tra l'Ass. Industriali/Regione Veneto, Provincia di Vicenza e Comune di Vicenza.*

*- quanto illustrato in occasione dell'incontro presso la Camera di Commercio di Vicenza il 31 Maggio 2012 presenti tra gli altri il:*

*- Presidente Associazione Industriali*

*- Presidente Camera di Commercio*

*- Assessore alla Mobilità e alle Infrastrutture della Regione Veneto*

*- Presidente della Provincia di Vicenza*

*- Sindaco di Vicenza*

*- L'Ing. De Stavola.*

*- quanto illustrato in occasione della conferenza permanente dei Sindaci del Dicembre 2009*

In merito alla Linea Alta Velocità si evidenzia che è stato riportato nella tav. 4 del PTCP, nella versione messo a disposizione dalla Regione.

Anche nella parte dedicata allo studio viabilistico viene mantenuto lo stesso tracciato; si sottolinea inoltre come lo studio del traffico riguarda i flussi veicolari di tipo sistematico e non sistematico.

Si ricorda che le NT del PTCP all'art. 64 stabiliscono che "il concreto recepimento dei tracciati dovrà essere effettuato secondo le indicazioni dell'Ente competente per l'infrastruttura in base al livello di progettazione approvato", inoltre il Piano direttore non è per introdurre modifiche al tracciato. la sede appropriata per introdurre modifiche al tracciato.

*A pag. 121 punto 2.3.9 si legge: "Il tracciato finale non è ancora stato definito. E' al vaglio il progetto di una stazione ferroviaria nei pressi del centro di Altavilla".*

*Appare quanto mai sorprendente quanto sopra indicato in quanto l'argomento non è mai stato presentato alla nostra Amministrazione pertanto si chiede di stralciarlo dalla previsione .*



Per quanto riguarda il punto 2.3.9 a pag. 121 si è trattato di un refuso di testo e si provvede pertanto a stralciare l'affermazione "è al vaglio il progetto di una stazione ferroviaria nei pressi del centro di Altavilla".

#### **- TANGENZIALI**

*Il tracciato delle tangenziali indicato con linea rosa, che attraversa il territorio di Altavilla per buona parte in galleria, interseca l'Autostrada A4 in prossimità della ditta Zamperla per innestarsi poi nel raccordo di VICENZA OVEST attraversando in superficie la località Vallesse. Si segnala che tale tracciato, al fine di non deturpare la valletta in località Vallesse, è stato oggetto di osservazione (lettera del 21.04.2010 n. 7434)*

Relativamente alla posizione assunta dal Comune rispetto al sistema delle Tangenziali Venete, si evidenzia che è stato riportato nella tav. 2 il tracciato così come indicato nel PTCP, nella versione messa a disposizione dalla Regione. Anche nella parte dedicata allo studio viabilistico viene mantenuto lo stesso tracciato; si sottolinea inoltre come nel modello di rete i tracciati siano da ritenersi indicativi dal punto di vista del tracciato planimetrico ma corretti dal punto di vista dimensionale e tali da garantire la corretta distribuzione dei flussi di traffico.

Si ricorda che le NT del PTCP all'art. 64 stabiliscono che "il concreto recepimento dei tracciati dovrà essere effettuato secondo le indicazioni dell'Ente competente per l'infrastruttura in base al livello di progettazione approvato", inoltre il Piano direttore non è lo strumento idoneo per introdurre modifiche al tracciato.

### **OSSERVAZIONE N. 4 – COMUNE DI VICENZA - PROT. 80383**

#### **OSSERVAZIONE 1**

*Si segnala che il progetto strategico "Spina ovest" riportato a pag. 20 della Relazione Urbanistica Generale, interessa nell'approvato Piano di Assetto del Territorio (PAT) esclusivamente aree collocate all'interno dell'ambito che a partire dalla Stazione FS si sviluppa verso nord-ovest in direzione Monte Crocetta, comprendendo numerose aree già utilizzate da attività produttive ora dismesse.*

*Oltre a quanto già citato appare opportuno venga considerato quanto riportato nel PAT in riferimento all'individuato ambito di "Interesse Pubblico Strategico (IPS n.10)" localizzato a ridosso dell'ex , Strada Statale n. 11, che prevede l'innovazione radicale dell'attuale assetto localizzativo e/o funzionale di servizi e attività pubbliche o di interesse pubblico di rilevanza anche sovracomunale; in particolare lungo l'area in oggetto, l' "IPS 10 - Quartiere Fieristico", prevede:*

*"...riqualificazione del tessuto urbanistico e ambientale, miglioramento e innovazione dell'accessibilità alle strutture delle Fiera e integrazione nel sistema infrastrutturale e urbano mediante la realizzazione di un sistema di comunicazione e informazione, con terminali e pannelli dislocati nei punti interessati dai più rilevanti flussi di traffico.*

*Nell'ambito del Quartiere Fieristico saranno regolate le destinazioni ammesse: considerando la preminenza dell'interesse pubblico per il potenziamento della funzione fieristica e per la rilevanza di una coordinata e qualitativamente adeguata gestione delle funzioni espositive e di accoglienza degli espositori e dei visitatori;"*

Si prende atto di quanto contenuto nell'osservazione, facendo presente che gli obiettivi citati non contrastano con i contenuti del PTCP e del Piano Direttore.

#### **OSSERVAZIONE 2**

*Si osserva la necessità di considerare la proposta di Piano degli Interventi (PI) di prossima adozione da parte del Comune di Vicenza; infatti nell'Elaborato 3 - Zonizzazione, per l'ambito in oggetto vengono previste, rispetto al vigente PRG, destinazioni per insediamenti economico - produttivi, destinazioni residenziali e di completamento, con indici e funzioni diversi dall'attuale PRG, riconoscendo la Strada Regionale 11 come "Viabilità portante assoggettata a fascia di rispetto stradale". Viene altresì individuato un cosiddetto ambito di "Comparto Urbanistico", che prevede un coordinamento delle previsioni urbanistiche, con particolare riferimento agli interventi di interesse pubblico quali urbanizzazioni e opere pubbliche.*

Si fa presente che il Piano Direttore prende atto della strumentazione urbanistica comunale pertanto il Comune può gestire in autonomia le previsioni urbanistiche all'interno del proprio territorio, se non in contrasto con la pianificazione di livello superiore.

### **OSSERVAZIONE 3**

*Visto quanto riportato a pag. 18 e 19 in merito alla procedura, considerata la norma di PTCP (arte. n. 78 e 90) nonché l'interpretazione del Consiglio provinciale approvata con DCP n. 30 del 10.05.2011, non è chiaro quale strumento urbanistico si intende applicare per l'attuazione del progetto "ViVer", PATI tematico di cui all'art. 16 della LR n. 11/2004 o Accordo di Programma di cui all'art. 7 della stessa Legge Regionale.*

Per le procedure vedere la risposta all'osservazione 1, punto 1.b.

### **OSSERVAZIONE 4**

*Condividendo gli obiettivi e i principi di Piano quali, la "sostenibilità", la "copianificazione", la "perequazione territoriale e ambientale", la "compensazione e credito edilizio", la "qualità architettonica", riportati a pag. 28 della Relazione Urbanistica Generale di progetto, si evidenzia la necessità di approfondire e definire, in relazione anche allo strumento urbanistico che si intende applicare, PATI o Accordo di programma, le modalità di riconoscimento volumetrico e i relativi obblighi (perequazione, compensazione, credito edilizio), comuni per tutte le Amministrazioni coinvolte.*

Il progetto prende atto delle quantità e modalità fissate per l'applicazione dell'istituto perequativo dagli strumenti urbanistici comunali, stabilendo che quota parte delle risorse derivanti dalla perequazione dovrà essere destinata preferibilmente per la realizzazione degli elementi progettuali di scala sovracomunale (piste ciclabili, corridoi ecologici...) aventi caratteristiche di compensazione/mitigazione.

Si provvede ad integrare la Relazione con tale specificazione.

### **OSSERVAZIONE 5**

*Si sottolinea la mancanza di elaborati grafici che distinguano lo stato di fatto (analisi) dalla fase propositiva progettuale; tale mancanza rende difficoltoso il riconoscimento degli obiettivi di Piano.*

Il progetto si occupa del coordinamento delle scelte pianificatorie dei comuni, pertanto gli elaborati di piano sono da considerarsi documenti progettuali.

### **OSSERVAZIONE 6**

*In riferimento agli aspetti legati alla viabilità si riportano le osservazioni espresse dal Settore Mobilità e Trasporti:*

***- a pag. 31 appare non chiaro, e perfino contraddittorio, quanto contenuto nel paragrafo 5.1.1 relativamente alla descrizione dell'asta SR11 alla quale togliere il "carattere di attraversamento" quando già oggi la strada non ha tali caratteristiche.***

***Merita un particolare approfondimento/verifica progettuale la previsione di introdurre in modo diffuso i concetti della moderazione del traffico, in particolare in considerazione della classificazione delle strade e dei vincoli normativi conseguenti;***

Dallo studio viabilistico allegato emerge chiaramente come la SR 11 sia interessata da un elevato volume di traffico, tanto da collocarsi tra le strade più trafficate della Provincia, dunque non si vede come possa essere contraddittorio parlare di progettualità volte a togliere il carattere di attraversamento che oggi la interessa.

***nello studio del traffico, si affronta la ricostruzione dei dati conoscitivi disponibili citando, per Vicenza, il solo Piano Generale del Traffico Urbano vigente, mentre è già consolidato e disponibile il patrimonio conoscitivo elaborato con il Piano Urbano della Mobilità (cfr. paragrafo 1.4.7 e 2.2.9);***

Il patrimonio conoscitivo elaborato con il Piano Urbano della Mobilità è stato reso disponibile alla data di elaborazione dello studio del traffico risalente al mese di febbraio 2012 con successive integrazioni nel mese di luglio 2012; era stato comunque citato il Piano Urbano della Mobilità nel paragrafo 1.4.7.

***peraltro, gli stessi scenari costruiti per il Piano Urbano della Mobilità calcolano in proiezione una ripartizione modale diversa dall'attuale per quanto riguarda il traffico urbano. Il diverso split modale è di primaria importanza per calibrare le proiezioni di traffico fino al 2025 implementate con il modello utilizzato per il progetto VIVER;***

Ritenendo di operare a favore di sicurezza non è stata calcolata una ripartizione modale diversa dall'attuale anche alla luce del fatto che la matrice di partenza era già stata filtrata per il solo mezzo auto. Da un confronto, nell'ambito dell'area Vi.Ver., tra i flussogrammi proposti a pag. 211-212 del PUM e lo scenario di riferimento calcolato per la mobilità sistemica e non sistemica nello studio del traffico, si osservano flussi dello stesso ordine di grandezza del tutto compatibili con le condizioni al contorno.

***- viene confermata la bretella sul sedime ex FTV tra Ponte Alto e l'autostazione di Viale Milano, ma non è chiaro perché la sua realizzazione sia programmata per il 2024-2025 (paragrafo 2.3.10);***

Nel PTCP la bretella sul sedime ex FTV tra Ponte Alto e l'autostazione di Viale Milano è stata prevista come azione strategica ma è stata stimata una data a lungo termine ritenendo di operare a favore di sicurezza ai fini dello studio del traffico in assenza di certezza della programmazione finanziaria.

***tra le opere infrastrutturali previste, non è citata la nuova SP46 e non sono indicate le ciclovie di connessione intercomunale, con riferimento anche ai protocolli d'intesa siglati con la Provincia. Mancano inoltre altri elementi di offerta futura come il Sistema Ferroviario Metropolitano e Regionale (SFMR) che, nel territorio interessato e negli approdi al comune capoluogo, potrà avere particolare rilievo;***

tra le opere infrastrutturali non è stata citata la nuova SP46 in quanto risulta essere oltre l'area di studio e non sono state indicate le ciclovie di connessione intercomunale essendo influenti nella stima del traffico veicolare di tipo sistemico e non sistemico. Per il Sistema Ferroviario

Metropolitano Regionale (SFRM) in assenza di certezze circa la programmazione risulta a favore di sicurezza non tenerne conto.

Relativamente agli accordi di programma per le ciclovie di connessione intercomunale, si provvede ad integrare la tav. 2 del Piano Direttore.

***nei numerosi flussogrammi proposti (con o senza centri commerciali, ora di punta mattino e sera ecc.), l'attestamento a Vicenza del fascio infrastrutturale Vi.Ver. risulta sempre con un livello di saturazione elevato. In questo senso, nel Piano Direttore appare ancora più problematico il trasferimento delle funzioni di "attraversamento" sulla SP36, determinando in particolare su Viale della Scienza un appesantimento dei flussi e delle code significativo e non accettabile per la viabilità urbana e per la gestione del nodo di Viale degli Scaligeri-Viale del Lavoro;***

l'attestamento a Vicenza del fascio infrastrutturale Vi.Ver. risulta con un livello di saturazione elevato per la costruzione del modello stesso essendo tale tratto un elemento terminale della rete oggetto di studio pertanto i flussi e il grado di saturazione risultano essere presumibilmente sovrastimati (cfr. paragrafo 2.4.1);

***a fronte dei risultati di modello, con la previsione delle nuove superfici commerciali, gli interventi previsti sul fronte dell'offerta infrastrutturale non appaiono in grado di mantenere almeno l'attuale livello di servizio delle strade del canale Vi. Ver. che interessano il territorio comunale di Vicenza: dai risultati presentati, si evince un peggioramento dei carichi veicolari e soprattutto delle condizioni di circolazione per la viabilità che interessa il Comune di Vicenza.***

l'introduzione delle nuove strutture commerciali non comporta aumenti significativi del grado di saturazione e del livello di servizio delle strade del canale Vi.Ver. che interessano il comune di Vicenza (cfr. capitolo 3), tenuto anche debito conto di quanto sopra indicato.

***Si rimane a disposizione per fornire ogni elemento informativo in nostra disponibilità più aggiornato rispetto a quanto utilizzato per il Comune di Vicenza.***

#### **OSSERVAZIONE 7**

***In riferimento agli aspetti legati al commercio, si riportano le osservazioni espresse dal Settore Politiche dello Sviluppo:***

***l'apertura di un centro commerciale di 15 mila mq è in contrasto con la normativa vigente di cui alla L.R. n. 15 del 13.08.2004.***

***Si evidenzia, peraltro che è in fase di approvazione un nuovo disegno di legge d'iniziativa della Giunta Regionale (D.G.R. n. 21 del 02.10.2012) avente per oggetto "Politiche per lo sviluppo del sistema comunale nella Regione del Veneto".***

***Solo successivamente alla sua entrata in vigore sarà perciò possibile esprimere un parere per quanto di competenza sulla eventuale possibilità d'insediamento di una struttura commerciale con le caratteristiche indicate.***

Il contrasto con la LR 15/2004 è relativo al solo aspetto delle quantità fissate per gli Obiettivi di sviluppo di cui all'allegato A della legge, ma non alla localizzazione urbanistica.

Si specifica che, come indicato nella Relazione del Piano Direttore, a seguito di osservazione del Comune di Vicenza al PTCP, la "strada mercato" è stata estesa fino alla località Ponte Alto. La norma del PTCP approvato dunque, art.78, stabilisce che per le aree che si attestano lungo la SR 11 ricadenti nel Comune di Vicenza, nel caso in cui vengano ricomprese nel progetto Vi.Ver. ai sensi dell'art. 88, si applicano le presenti disposizioni. (art. 78, comma 3 lett. e) punto I)

È stata dunque assegnata anche per il comune di Vicenza una quota di superficie commerciale per le analisi sul traffico contenute nel fascicolo “Corridoio Vicenza – Gambellara. Valutazione del traffico generato dai nuovi interventi e la capacità reggente della rete viabilistica.

Si ricorda anche che nel caso il Comune non intenda condividere le strategie del Piano Direttore, l'area del comune in questione potrà essere stralciata dalla pianificazione, salvo il limite che qualora il Comune voglia poi sviluppare il tematismo della grande struttura commerciale dovrà adeguarsi al piano direttore provinciale, anche in variante alla sua pianificazione, e la successiva attività di attuazione data dagli altri comuni.

Infine, è del tutto evidente che l'entrata in vigore della nuova legge regionale sulle Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto comporterà una verifica in merito alla necessità di adeguamento da parte della pianificazione urbanistica. Tuttavia, dalla lettura del DDL del 02.10.2012 non si rilevano elementi di contrasto con quanto contenuto nel PTCP e, conseguentemente, nel Piano Direttore.

***Si ritiene inoltre necessario venga predisposto uno studio di settore relativo agli aspetti commerciali, al fine di valutare l'impatto dei previsti 7 "Nuovi Centri Commerciali", rispetto al contesto esistente.***

Si tratta di considerazioni che esulano dalle competenze del Comune e che fanno riferimento a procedure non previste dalla LR sul commercio. Si ricorda che le dovute analisi sul sistema commerciale sono state effettuate con gli studi propedeutici alla redazione del PTCP.

Il Piano Direttore non localizza i nuovi centri commerciali, ma effettua una ricognizione delle previsioni della strumentazione urbanistica strutturale comunale vigente al fine di verificare le interconnessioni e la complementarietà delle stesse, per il soddisfacimento degli interessi pubblici di livello sovracomunale indicati nel PTCP approvato.

Il piano provinciale ha stabilito per l'ambito della SR 11 la necessità di un coordinamento delle scelte pianificatorie tra comuni e provincia, in linea con la LR 11/04, che all'art. 22, lett. m) stabilisce che il PTCP individua gli ambiti per la pianificazione delle grandi strutture di vendita sulla base dei criteri definiti dal PTRC, tra i quali vi è proprio l'individuazione di ambiti intercomunali nei quali realizzare una copianificazione urbanistica unitaria.

***Si segnala infine che gli elaborati presentati non risultano sottoscritti dal tecnico progettista.***

Si evidenzia che gli elaborati erano in versione di bozza e verranno sottoscritti nella versione definitiva.