

## OSSERVAZIONI AL PIANO URBANISTICO ATTUATIVO IN VARIANTE AL PIANO DEGLI INTERVENTI IN VIA VITTORIO VENETO

### Premessa

Con delibera di **Consiglio Comunale n. 64 del 31/07/2025** è stato adottato ai sensi dell'art. 20 comma 8 ter della l.r. 23.04.2004 n. 11 e ai sensi dell'art. 13 del d.lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, il **"Piano Urbanistico Attuativo in variante al Piano degli Interventi in via Vittorio Veneto su area censita al foglio 59 mappali 1310, 519, 163, 1427, 1705 e viabilità.**

L'adozione della delibera consentirà la costruzione di un supermercato e la realizzazione di alcune modifiche alla viabilità circostante, funzionali alle esigenze dell'attività commerciale stessa.

Come si evince dagli elaborati grafici allegati alla delibera, le modifiche interesseranno la rotatoria di Via Vittorio Veneto, Via del Plebiscito e le aree di parcheggio presenti in Piazzale della Resistenza.

### 1 ° Osservazione

**L'approvazione PUA in variante è in palese contraddizione con gli obiettivi indicati nel PUMS, adottato con delibera di Giunta Comunale n. 36 del 20/02/2025.**

Come risulta dalla determinazione n. 1070 del 22/11/2023 l'attuale Giunta ha commissionato, al costo di circa 80.0000 euro, l'aggiornamento del piano generale del traffico urbano (PGTU) e la redazione del piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Belluno.

Il PUMS è uno strumento programmatico che ha obiettivi inequivocabilmente orientati ad affrontare le sfide della mobilità del futuro, mettendo al centro le persone, la democraticità degli spazi pubblici e lo sviluppo di forme di adattamento delle città al cambiamento climatico.

Come riporta il sito [osservatoriopums.it](http://osservatoriopums.it), *"la redazione di un PUMS ha l'obiettivo di migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. ..."*

Il primo paragrafo dei principi generali del PUMS di Belluno, evidenzia come uno dei maggiori problemi della città è l'enorme tasso di motorizzazione di 694 auto/1000 abitanti, tra i più alti al mondo. Questa prevalente modalità di spostamento, in un contesto urbano tutto sommato contenuto, condiziona la qualità del vivere e crea disparità nella fruizione degli spazi pubblici da parte delle altre categorie degli utenti della strada e dei cittadini in generale.

Le linee guida europee per la mobilità urbana, richiamate nel PUMS, mettono al centro non più traffico e veicoli, come nella pianificazione dei trasporti tradizionale, ma le persone con i loro bisogni e le loro aspettative ed è quindi attraverso una nuova visione della città che si può trovare la soluzione per ridurre il tasso di motorizzazione.

I tecnici che hanno elaborato il piano ritengono che **"Questo cambio di paradigma si attua superando il modello autocentrico, verso una multimodalità che porti ad una sostanziale riduzione dell'uso sistematico della motorizzazione privata. Il che comporta una nuova ripartizione degli spazi pubblici che vada in favore delle altre categorie di utenti della strada, ciclisti e pedoni; creando spazi di sicurezza e benessere attorno alle scuole, riqualificando gli spazi urbani liberati dalle auto con aree verdi e arredi urbani."**

L'entità dell'importo speso giustifica ed evidenzia quindi l'importanza attribuita dall'Amministrazione comunale a questa nuova visione di città.

Tuttavia, pochi mesi dopo, con l'adozione del PUA in variante, la stessa Amministrazione smentisce nei fatti le scelte adottate con il PUMS, ratificando soluzioni urbanistiche e viabilistiche che vanno in direzione opposta.

Considerato che il PUMS è obbligatorio solamente per le città con un numero superiore a 100.000 abitanti, le incoerenze e le contraddizioni tra delibera di Giunta Comunale n. 36 del 20/02/2025 e la delibera di Consiglio Comunale n. 64 del 31/07/2025 appaiono ancora più stridenti e inaccettabili.

#### - Il tentativo di mitigare gli effetti del traffico automobilistico indotto dal supermercato

L'adozione del PUA in parola rende possibile la costruzione di un nuovo supermercato dotato di **un centinaio di nuovi parcheggi**, collocato lungo una direttrice già soffocata da un traffico insostenibile di 26.000 auto al giorno, a cui andranno ad aggiungersi quelle attratte dall'esercizio commerciale e dai nuovi parcheggi annessi. Per ridurre i rallentamenti sulla

rotatoria, dovuti al flusso di clienti in auto verso il supermercato, è previsto anche il rifacimento della rotonda e la modifica della circolazione in tutta l'area.

Nella stima del traffico automobilistico indotto dall'attività commerciale (Elaborato A6 Relazione trasportistica, redatto dai tecnici ACIL srl., allegato in delibera), si sostiene, con argomentazioni discutibili, che il nuovo esercizio commerciale **“non sarà un attrattore di nuova utenza”**, ma un **“ulteriore polo di redistribuzione delle destinazioni di chi già vede nel settore est di Belluno la zona in cui disporre dei servizi vendita.”**, il che **“potrebbe portare dei vantaggi alla situazione della via stessa”**.

Questa valutazione dovrebbe portare a ritenere un vantaggio la realizzazione di un nuovo esercizio commerciale sia per i residenti del quartiere sia per la viabilità di Via Vittorio Veneto in una via dove c'è “una discreta densità di servizi simili a quello qui oggetto di valutazione” per il solo fatto che gli abitanti del quartiere e, più in generale, di Belluno, potrebbero scegliere di percorrere qualche centinaio di metri in meno in via Vittorio Veneto per usufruire dei servizi di questo nuovo supermercato.

Non risulta che il Comune abbia fatto delle proprie valutazioni sugli effetti del nuovo insediamento, assumendo quelle offerte dal committente del progetto.

Ma è molto chiaro il parere del Comitato di Quartiere e degli 800 cittadini che hanno firmato la petizione popolare contraria alla costruzione del supermercato, i quali sostengono che:

- gli esercizi commerciali nella zona sono già troppi,
- il nuovo insediamento porterà ulteriore traffico, inquinamento ambientale e acustico e alla chiusura dei negozi di prossimità del quartiere
- ci sono utilizzi alternativi migliori e di sicuro interesse pubblico realizzabili sull'area in discussione. (ad esempio una zona verde o un centro per le associazioni del quartiere).

#### - **I problemi di traffico creati al quartiere dal supermercato**

Secondo quanto riportato nella già citata relazione trasportistica, l'utenza potrà accedere al supermercato da Via Vittorio Veneto, grazie alle modifiche che verranno apportate alla rotonda e alla carreggiata, per riversarsi in uscita in Piazzale della Resistenza, cioè nel quartiere residenziale.

Per stimare il nuovo traffico che andrà a sovraccaricare il quartiere, i progettisti hanno utilizzato due differenti criteri che portano a risultati molto diversi tra loro. Il primo basato sulle informazioni fornite dall'ITE (Institute of Transportation Engineering), il secondo fondato sulla disponibilità di sosta nell'area commerciale.

Nel primo caso, che stima le potenzialità attrattive dell'esercizio commerciale, si calcolano 100 auto l'ora nell'intervallo di punta della sera. Il secondo calcola un flusso di 260 auto l'ora sempre nello stesso intervallo di tempo.

Tenuto conto, però, che il supermercato avrà orari di apertura attorno alle 12 ore, non è difficile stabilire che l'incremento di traffico che andrà a gravare sul quartiere sarà significativo.

La situazione sarà ulteriormente peggiorata dal transito dei camion per la movimentazione delle merci che attraverseranno Piazzale della Resistenza per entrare e uscire dall'esercizio commerciale.

Tutto ciò porterà un aggravamento dell'inquinamento ambientale, acustico e a maggiori pericoli per chi si sposta in bicicletta o a piedi.

A questo proposito, nell'elaborato A6, si segnala che l'esercizio commerciale sarà raggiungibile anche a piedi.

Pur stimando questa modalità inferiore al 10% degli utenti complessivi, il progetto prevede comunque un allargamento del marciapiede esistente per farne un percorso ciclopeditonale largo tre metri, sul lato nord della proprietà.

Dall'analisi delle planimetrie allegate, il percorso ciclopeditonale ha uno sviluppo di 80 m e non ha continuità né verso via Plebiscito né verso est.

Un intervento di cui non si capisce il senso, del tutto inutile, che insinua il dubbio di essere stato inserito assieme alla pedonabilità dell'ingresso al supermercato al solo scopo di dare una parvenza di sostenibilità alla variante al PUA.

In conclusione, è evidente che con l'approvazione della delibera del Consiglio Comunale n. 64 del 31/07/2025 le premesse, gli obiettivi e le proposte del PUMS, volte a ridurre il traffico automobilistico attraverso una diversa distribuzione delle modalità di spostamento e per mettere al centro il benessere e la qualità della vita delle persone, vengono totalmente disattese.

## **2° osservazione**

**Le asserite opere a compensazione degli svantaggi portati al quartiere dalla variante al PUA producono nei fatti un ulteriore peggioramento della qualità di vita**

- Il quartiere “Zona 30”

Sede: Via Flavio Ostilio 8, 32100 Belluno - C.F.: 93029360257

Internet: [www.bellunoinbici.it](http://www.bellunoinbici.it) - Email: [fiab@bellunoinbici.it](mailto:fiab@bellunoinbici.it)

Per ridurre la velocità delle auto e limitare il traffico di transito in zona residenziale, aumentare la sicurezza degli alunni nei pressi della scuola primaria di Quartier Cadore, ridurre l'inquinamento, favorire la mobilità a piedi e in bicicletta, nel 2021 il quartiere fu dichiarato "Zona 30", con l'intento di renderlo più vivibile e sicuro.

A tal fine furono tracciate le **corsie ciclabili** (dal semaforo di Baldenich lungo tutta via F. Maria Colle, via Alpago Novello, Via per Nogarè via Francesco della Dia e via Antonio Bettio), installata la segnaletica verticale e disegnata quella orizzontale del **limite di 30 km all'ora**.

Con l'adozione del PUMS, l'attuale Giunta ha, implicitamente, confermato la volontà di proseguire nella stessa direzione intrapresa dalla precedente Amministrazione, ma nella realtà ha rigettato il progetto, evitando di rinnovare le corsie ciclabili e la segnaletica orizzontale del limite di 30 km all'ora.

- Le opere compensative annunciate e il loro valore economico

In assoluta continuità con una visione autocentrica della città si collocano le opere compensative annunciate dall'Amministrazione nel corso dell'assemblea pubblica convocata il 29 luglio 2025: **trenta nuovi parcheggi e rotatoria** nell'area prospiciente la chiesa di Don Bosco e la scuola privata paritaria "Istituto Agosti".

L'ACIL srl, si sarebbe impegnata a realizzare tali opere a ristoro per gli svantaggi ambientali, economici, sociali e di viabilità subiti dal quartiere a seguito della variazione della destinazione urbanistica dell'area ex AGIP.

Nessun accenno invece al ripristino del limite dei 30 km, delle corsie ciclabili, a interventi per la sicurezza di chi si muove a piedi o in bicicletta, alla qualità ambientale del quartiere e agli interventi da realizzare per ridurre il traffico di transito e di chi cerca parcheggio.

Durante la stessa assemblea l'Amministrazione di Belluno ha sottolineato il ragguardevole costo di tali opere compensative, sostenendo che ricompenserebbero ampiamente il quartiere degli svantaggi arrecati dal supermercato.

Tuttavia, tale importo non trova conferma negli allegati progettuali alla delibera. Nell'allegato C1, Infatti, è riportato l'ammontare del contributo perequativo che il committente del supermercato ritiene di dovere alla collettività a seguito del maggior valore dell'area determinato dall'approvazione del piano urbanistico suddetto: **189.370,16 euro**, un valore di molto inferiore a quello indicato in assemblea.

- Opere compensative che non compensano

Basandoci su quanto dichiarato a voce dall'Amministrazione, poiché di queste opere non risultano progetti ufficiali, o quantomeno non sono stati resi pubblici o condivisi con i cittadini interessati, è comunque possibile formulare alcune considerazioni sulla realizzazione dei parcheggi e della rotatoria.

Come già evidenziato, entrambi gli interventi appartengono ad una visione della città che considera la strada e le sue pertinenze solamente "corridoio per automobili", ignorando la funzione dello spazio pubblico come luogo democratico e condiviso da tutti i cittadini del quartiere.

L'area antistante l'Istituto Agosti, è attualmente caratterizzata da una pessima qualità urbana e necessita effettivamente di una riqualificazione.

Lo spazio pubblico dovrebbe essere ripensato come piazza, luogo di socialità e incontro, con panchine, aree verdi e alberi capaci di mitigare le bolle di calore estive sempre più frequenti. Sarebbe necessario rifare e ampliare i marciapiedi, ripristinare le corsie ciclabili per favorire la mobilità in bicicletta, mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali, ricollocare i contenitori della spazzatura.

Un intervento di questo tipo rappresenterebbe una vera riqualificazione urbanistica e ambientale, capace di compensare i danni subiti dagli abitanti del quartiere in termini di traffico, sicurezza, inquinamento e qualità della vita.

Invece si propongono opere che peggioreranno ulteriormente la situazione.

- La rotatoria

Una rotatoria in quel posto è inutile e insensata. Inutile per lo scarso traffico legato ai movimenti degli abitanti del quartiere e per la direzione da e verso Nogarè del traffico di transito. Insensata se prendiamo per buone le dichiarazioni attribuite all'Amministrazione dalla stampa il 12 maggio 2025, le quali informavano che *"Si punterà inoltre a creare una viabilità ad anello, dove possibile, come a Baldenich. Qui l'idea è di mettere un senso unico in via Colle, dal semaforo alla chiesa di Don Bosco"*

Se veramente c'è l'intenzione di fare un senso unico in direzione Don Bosco, non ha nessuna logica fare in quel punto una rotatoria che occuperà buona parte dello spazio disponibile, impedendo l'allargamento dei marciapiedi e la creazione di una piazza. Le auto, infatti, sarebbero obbligate a proseguire lungo via Alpago Novello o verso via San Giuseppe.

- I nuovi parcheggi

Non è chiaro quale sia l'interesse pubblico nell'aggiunta di 30 nuovi parcheggi in quell'area, considerando la presenza di un ampio parcheggio davanti alle poste. Inoltre, sia la parrocchia sia la scuola paritaria dispongono già di spazi adeguati all'interno delle loro proprietà per gestire l'afflusso di auto legato alle rispettive attività. Per le esigenze degli altri esercizi commerciali (due bar e un negozio di frutta e verdura) sarebbe sufficiente un riordino degli spazi già esistenti.

In conclusione anche questi parcheggi avranno come unico effetto quello di incentivare la mobilità automobilistica all'interno del quartiere, attirando traffico da altre parti della città e aumentando quello creato da chi cerca parcheggio.

## Conclusioni

Le modifiche al PUA adottate dalla Giunta Comunale per l'area ex Agip:

- vanno in direzione opposta a quanto indicato dal PUMS, adottato con delibera di Giunta Comunale n. 36 del 20/02/2025,
- peggiorano tutta la viabilità del quartiere, con un incremento del traffico anche di mezzi pesanti,
- prevedono "opere compensative" che aggravano ulteriormente la situazione, generando nuovo traffico automobilistico, anziché favorire forme di mobilità, meno inquinanti e salutari.
- sono prive di progetti e impegni scritti concreti sulle cosiddette opere compensative, mentre è certa la modifica della destinazione d'uso dell'area.
- riducono le possibilità di creare aree verdi alberate, fondamentali per ridurre l'impatto del riscaldamento globale sulla temperatura media del quartiere, peggiorando la qualità della vita e la salute dei abitanti della zona.

Belluno 11 settembre 2025

Claudio Giacchetti  
Presidente FIAB Belluno

