Al Responsabile del Servizio Ufficio
Edilizia Privata e Urbanistica e Commercio
del Comune di Carlazzo
Via Provinciale, 2452
22010 Comune di Carlazzo (CO)

Oggetto: CONFERENZA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) del 2 febbraio 2022.

PIANO ATTUATIVO PL2A – STRADA STATALE REGINA S.S. 340 (DdP) località Piano di Porlezza

In riferimento al parere espresso dal Settore Tutela Ambientale e Pianificazione del Territorio della Provincia di Como, in merito alla Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) si riportano alcune considerazioni relativamente agli aspetti ambientali e commerciali.

**Aspetti Ambientali:**

- non sono previste ulteriori opere esterne al P.A. rispetto a quelle richiamate in relazione e pertanto non sono previsti interventi relativi al filare riportato negli elaborati grafici di Progetto (Tavola C01) al fine di non creare eventuali problemi si è modificata la tavola eliminando graficamente l'insieme degli alberi esterni al P.A.;
- le ricadute di traffico attese nei confronti della ZCS "Lago di Piano", ma in vero sul territorio circostante all'intervento, risultano modeste. I flussi veicolari indotti dal PL2A, stimati in base ai criteri di generazione del traffico molto cautelativi imposti dalla normativa regionale, portano infatti a prevedere un incremento di traffico massimo teorico sulla strada statale n.340 di 75 veicoli nell'ora di punta (45 veicoli in direzione Ovest e 30 in direzione Est), nel tratto ad Est dell'area di intervento, quindi nella zona della ZCS.
  Si riportano al riguardo, in estratto dalla Studio del traffico, le immagini delle simulazioni dei flussi di traffico aggiuntivi attesi sulla SS340, in ingresso ed uscita dal parcheggio del PL2A, nell'ora di punta.

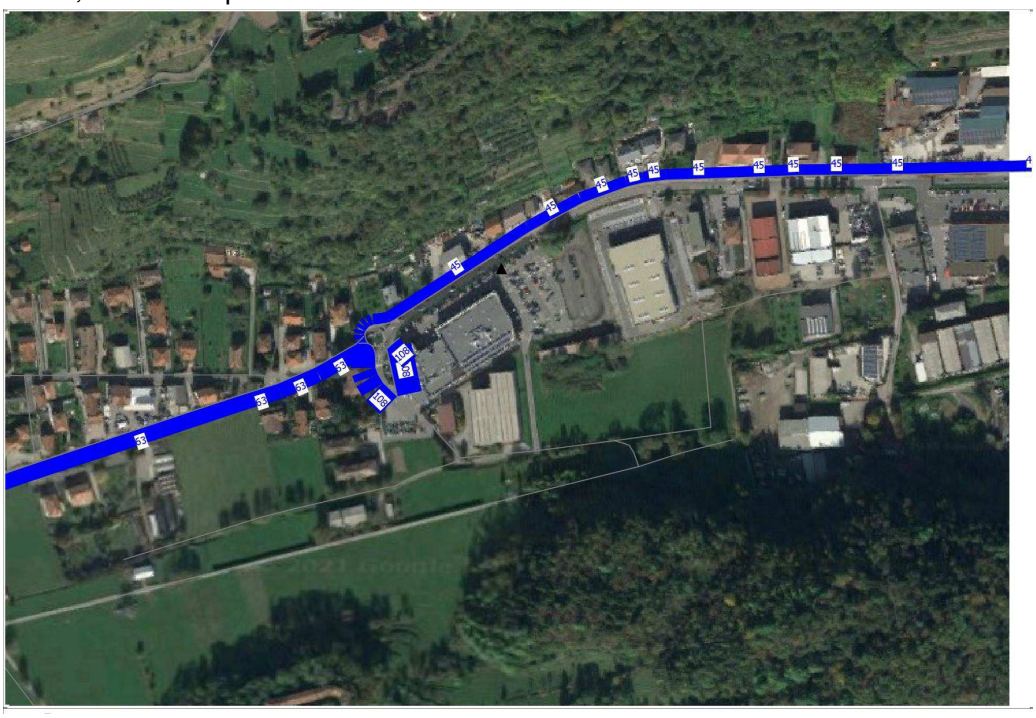

Figura 1 – Flussi aggiuntivi in ingresso al PL2A - ora di punta serale

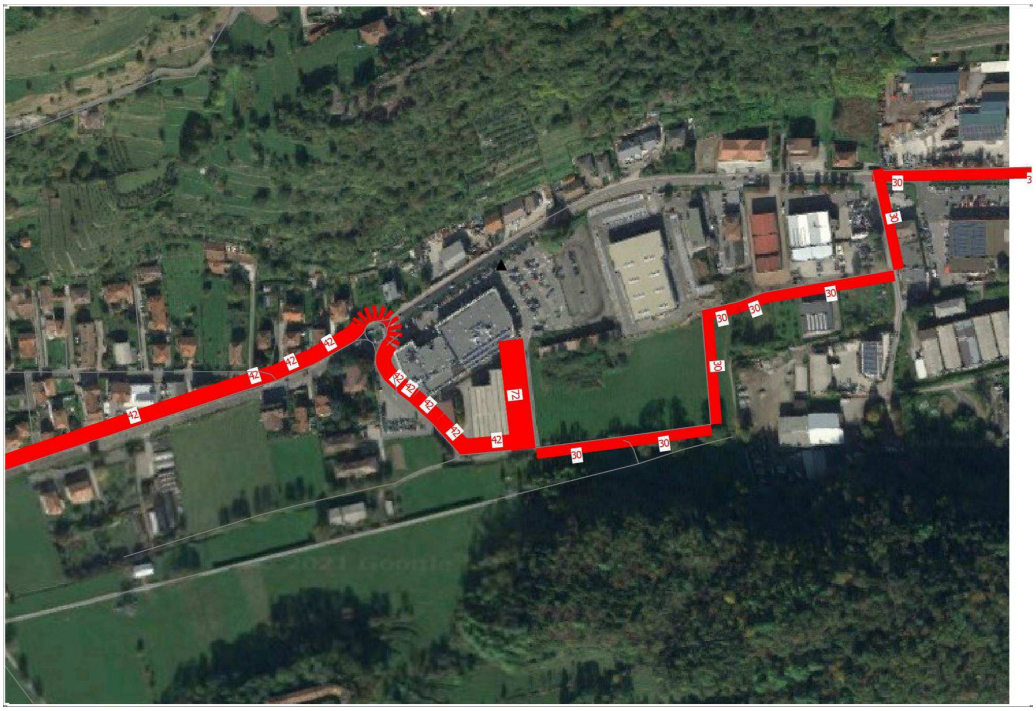

Figura 2 – Flussi aggiuntivi in uscita dal PL2A - ora di punta serale

Rispetto al traffico esistente rilevato sulla SS340, pari a 1.537 veicoli/ora, l'incremento di 75 auto teoriche indotte dal PL2A appare modesto, soprattutto se si considera che tale valore rientra all'interno delle normali oscillazioni del regime di traffico che si osserva lungo le strade ordinarie.
Peraltro, occorre ribadire che le stime di traffico adottate per l'intervento in esame sono teoriche e soprattutto sovrabbondanti, poiché, il calcolo dei veicoli generati sono elaborate in base a criteri di generazione imposti dalla normativa regionale che risultano, per condivisibili motivi di sicurezza per la circolazione stradale, molto conservativi ed ampiamente cautelativi.

**Aspetti Commerciali:**

- Con la convenzione stipulata nel 2015 relativa al P.A. vigente è stata prevista, in carico al Soggetto Attuatore, la realizzazione di interventi viabilistici extra-comparto di valenza territoriale (in conformità, peraltro, a quanto disposto dall'Art. 56, comma 4, delle N.T.A. del vigente PTCP) consistenti nella rotatoria sulla S.S. Regina e nel primo lotto del nuovo by-pass alla suddetta strada statale, in virtù di quanto stabilito nella convenzione tali opere sono state considerate come interventi di sostenibilità in campo territoriale e ambientale ai sensi della d.g.r. 20 dicembre 2013 n. X/1193.
- Le opere viabilistiche cui si fa riferimento sono state realizzate in conformità a quanto previsto dalla convenzione del 2015. In tale convenzione l'effettuazione di tali opere non rientrava negli "obblighi/doveri" indotti dall'intervento specifico (infatti non risultavano a scomputo e l'onerosità è stata prevista interamente in capo al contraente) ma quali opere extracomparto aggiuntive di interesse sovracomunale i cui costi sono stati effettivamente sostenuti dal privato. Proprio per questo motivo Comune e contraente, nell'art. 7 comma 3, si davano reciprocamente atto che, nel caso in cui, in futuro, si fosse reso possibile un ampliamento delle strutture commerciali previste dal PL di che trattasi, ed è la situazione

odierna, le stesse opere sarebbero state imputate a titolo di azione di sostenibilità territoriale/ambientale, nell'ambito della relativa procedura autorizzativa, urbanistica e commerciale.

- Tale ipotesi risulta coerente con la d.g.r. 1193/2013 che disciplina i procedimenti autorizzativi per le grandi strutture di vendita, in quanto la stessa non definisce i tempi della realizzazione delle opere, se antecedenti o successive all'attivazione del punto vendita, ma prevede solo che tali opere siano oggetto della condivisione tra Comune e promotore e siano coerenti con i contenuti della "sostenibilità".

**Misure compensative integrative:**

- In relazione alle misure di compensazione integrative si manifesta la disponibilità alla rinaturalizzazione delle aree comprese fra la realizzanda strada sul PL 2b e la roggia, a mezzo di filare alberato che consenta di assolvere un idoneo inserimento paesaggistico e un ulteriore grado di tutela ambientale delle vicine zone da preservare per la presenza della Riserva Naturale/SIC Lago del Piano. Anche al fine della più ampia condivisione, tipologie/specie delle essenze verranno concordate nell'ambito dell'iter urbanistico di piano, auspicando sin da ora la messa a dimora di essenze autoctone. Si allega l'elaborato grafico di dettaglio (tavola C01) modificato con riportato l'ambito oggetto di compensazione integrativa esterno al P.A..

Si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti

Carlazzo, 31/01/2022

In fede