



COMUNE DI PONTEDERA

Provincia di Pisa

1° SETTORE “PIANIFICAZIONE URBANISTICA, EDILIZIA E LAVORI PUBBLICI”

3° SERVIZIO “URBANISTICA”

**IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI
CRITERI, REQUISITI E CARATTERISTICHE DELLE AREE
VARIANTE SEMPLIFICATA AL REGOLAMENTO URBANISTICO
AI SENSI DELL'ART. 32 DELLA L.R. 65/2014**

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS SEMPLIFICATA

RELAZIONE MOTIVATA

redatta ai sensi dell'art. 5 comma 3 ter della legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10.

Proponente: Giunta Comunale di Pontedera

Autorità Competente: Dirigente del 2° Settore “Manutenzioni, Ambiente e Protezione Civile”

Autorità Procedente: Consiglio Comunale di Pontedera

Premesse

La presente relazione illustra sotto il profilo dei possibili effetti ambientali, la variante normativa denominata **"Impianti di Distribuzione Carburanti - Criteri, Requisiti e Caratteristiche delle Aree. Variante Semplificata al Regolamento Urbanistico ai sensi dell'art. 32 della L.R. n. 65/2014"** perché ha contenuti essenzialmente tecnico - normativi, che nascono dall'esigenza di adeguare il Regolamento Urbanistico approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 8/2015, alla legislazione e normativa sovraordinata in materia di distribuzione carburanti.

Infatti il settore della distribuzione dei carburanti è stato interessato, negli ultimi anni, da un processo di riforma finalizzato alla ristrutturazione della rete allo scopo di ridurre il numero degli impianti esistenti e ad una riqualificazione dei restanti, con lo scopo di rendere il sistema di distribuzione più efficiente e funzionale con la tendenza ad una maggiore liberalizzazione del settore.

A livello regionale, la Regione Toscana è intervenuta nel settore in due distinte fasi: nella seconda metà degli anni novanta attraverso alcune deliberazioni di Consiglio e di Giunta che si sono concretizzate nella stesura del Piano Regionale di settore; a partire dal 2004 con una vera e propria azione legiferante. È stata infatti elaborata una Legge Regionale riservata alla distribuzione di carburanti nel marzo del 2004 (L.R. n. 19/2004) ed il relativo regolamento di attuazione nell'agosto del medesimo anno (D.P.G.R. 42/R/2004), mentre all'inizio del 2005 è entrata in vigore la Legge Regionale (L.R. n. 25/2008 Codice del Commercio) che ha raccolto l'intera normativa del commercio, comprendendo in essa anche la distribuzione di carburanti. Con legge regionale 17 luglio 2009, n. 38 sono state apportate modifiche alla legge regionale 7 febbraio 2005, n. 28, pubblicata sul BURT n. 26 Parte I del 24 luglio 2009. Le modifiche introdotte riguardano anche la normativa per gli impianti di distribuzione dei carburanti. In particolare con tale modifica andavano a decadere tutti quei vincoli legati a zonizzazione, distanze minime e superfici minime che avevano caratterizzato la programmazione comunale fino ad allora.

Oggi gli impianti di distribuzione di carburanti sono disciplinati dalla legge regionale 23 novembre 2018, n. 62 "Codice del Commercio" che ha ulteriormente liberalizzato il settore rivedendo i casi di incompatibilità degli impianti di distribuzione carburanti. L'art. 68 *"Localizzazione degli impianti"* della legge regionale n. 62/2018 "Codice del Commercio" dispone tra l'altro che il comune individui, nel proprio piano operativo o con apposita variante agli strumenti urbanistici, i criteri, i requisiti e le caratteristiche delle aree ai sensi dell'articolo 2, commi 1 e 2, del D.Lgs. n. 32/1998.

Alla luce di quanto sopra richiamato è stata redatta una variante alle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del 2° Regolamento Urbanistico al fine di introdurre un nuovo allegato tecnico denominato **"Elaborato 6d - Impianti di Distribuzione Carburanti"** che individua ai sensi dell'articolo 2, commi 1 e 2, del D.Lgs. n. 32/1998, i criteri, i requisiti e le caratteristiche delle aree destinate alla localizzazione degli impianti di distribuzione carburanti.

Quadro valutativo di riferimento

La procedura di VAS è finalizzata a valutare gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei piani, nonché a descrivere e valutare i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli.

In particolare la Legge regionale 25 febbraio 2016, n. 17 *“Nuove disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA) in attuazione della L.R. 22/2015. Modifiche alla L.R. 10/2010 e alla L.R. 65/2014”* ha introdotto una procedura di verifica di assoggettabilità semplificata per varianti di carattere formale che non comportino effetti sull'ambiente e che riguardino piani già sottoposti a VAS. Tale legge di modifica parallelamente ha abrogato il comma 3 dell'art. 14 delle L.R. 65/2014 in considerazione che eventuali varianti di atti di governo del territorio, ove venga omessa la VAS, sarebbero suscettibili di essere annullate per violazione dei principi della direttiva 2001/42/CE e del D.Lgs. 152/2006 in attuazione alla medesima direttiva.

A tale scopo l'art. 5 della L.R. 10/2010 è stato modificato con l'introduzione del comma 3 ter che testualmente dispone *“Nei casi di varianti formali, di carattere redazionale o che comunque non comportino modifiche alla disciplina di piano già sottoposto a VAS, l'autorità procedente può chiedere all'autorità competente una procedura di verifica di assoggettabilità semplificata al fine di verificare che tali varianti non comportino impatti sull'ambiente. A tal fine l'autorità procedente presenta una relazione motivata all'autorità competente, la quale si esprime con provvedimento motivato di esclusione o di assoggettabilità a VAS entro trenta giorni dal ricevimento della relazione stessa.”*

La presente relazione viene pertanto redatta conformemente alla normativa sopra richiamata, allo scopo di motivare l'esclusione dalla procedura di assoggettabilità ordinaria, chiedendo l'attivazione del procedimento di verifica semplificato ricorrendo ai presupposti di cui al comma 3 ter sopra riportato.

Descrizione della variante

La presente variante ha come obiettivo principale, come accennato nelle premesse, quello di recepire le indicazioni presenti nella normativa nazionale e regionale sovraordinata. In particolare le analisi e le valutazioni svolte sono finalizzate a:

1. *razionalizzare l'assetto della rete di distribuzione esistente, in modo da garantire un'articolata ed equilibrata presenza del servizio nel territorio comunale al fine di migliorare le condizioni di lavoro degli operatori e le possibilità di acquisto dei consumatori;*
2. *ammodernare il sistema distributivo di carburanti, anche attraverso la riduzione del numero di impianti;*
3. *verificare e, in caso di bisogno, migliorare le condizioni di compatibilità tra gli impianti e i relativi siti di ubicazione, relativamente alle esigenze della viabilità e all'assetto del territorio;*
4. *elevare la qualità del servizio fornito all'utenza sia migliorando le caratteristiche strutturali e le prestazioni degli impianti, sia favorendo la nascita di quei servizi complementari che affiancano la distribuzione di carburante (servizi auto e servizi commerciali);*
5. *il mantenimento di idonei livelli di sicurezza sanitaria, ambientale e stradale.*

I criteri adottati per la localizzazione dei nuovi impianti seguono e si uniformano ai dettami normativi presenti in materia e rintracciabili in differenti atti legislativi: il regolamento regionale 2/R/2007, il D.Lgs. 32/1998, il Codice della Strada (articoli 16, 17 e 18).

Nella fase di progettazione di nuovi impianti si dovrà tenere conto dei seguenti criteri, peraltro in linea con quanto disposto nel regolamento regionale 2/R/2007 in modo da:

- *garantire che tutti gli interventi di trasformazione del territorio siano compiuti nel rispetto dei requisiti di qualità urbana, ambientale, edilizia e di accessibilità per prevenire e risolvere i fenomeni di degrado;*
- *migliorare e ottimizzare gli spazi destinati a servizi quali ad esempio aree di sosta, percorsi, spazi verdi, aree attrezzate.*

Nel caso di installazione di nuovo impianto e di interventi su impianti esistenti dovrà essere rispettato quanto disposto dal regolamento 2/R/2007 per quanto riguarda:

- *l'abbattimento delle barriere architettoniche;*
- *la conservazione delle risorse naturali o il loro reintegro;*
- *le dotazioni di spazi verdi interni agli insediamenti e le fasce alberate di connessione con le aree di verde urbano più vicine;*
- *il contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo nella costruzione di nuovi edifici.*

Secondo il nuovo **Elaborato 6d - Impianti di Distribuzione Carburanti**, le zone idonee alla realizzazione dei nuovi impianti di distribuzione carburanti sono individuate all'interno delle seguenti sottozone del regolamento urbanistico del Comune di Pontedera:

- Sottozona D1a: insediamenti a carattere produttivo (esistenti);
- Sottozona D2a: insediamenti a carattere commerciale e artigianale (esistenti);
- Sottozona D1b: nuovi insediamenti a carattere produttivo;
- Sottozona D1c: nuovi insediamenti a carattere produttivo in corso di attuazione;
- Sottozona D2b: nuovi insediamenti a carattere commerciale e artigianale;
- Sottozona D2c: nuovi insediamenti a carattere commerciale e artigianale in corso di attuazione;
- Sottozona D3a: aree destinate allo stoccaggio e recupero materiali esistenti;
- Sottozona D3b: nuove aree destinate allo stoccaggio e recupero materiali;
- Sottozona D3c: aree destinate allo stoccaggio e recupero materiali in fase di attuazione;
- Sottozona E1: subsistema delle aree agricole periurbane a prevalente funzione agricola;
- Sottozona E2a: subsistema agricolo di pianura, aree ad esclusiva funzione agricola;
- Sottozona E2b: subsistema agricolo di pianura, aree a prevalente funzione agricola;
- Sottozona E3: subsistema agricolo di collina a prevalente funzione agricola;
- Sottozona F1a: aree destinate a verde e attrezzature pubbliche solo nel caso che costituiscano fascia di verde di arredo stradale e comunque entro 35 metri dal confine stradale o dalla viabilità di regolamento urbanistico;
- Sottozona F2: aree a carattere privato destinate ad attività e servizi di interesse generale;
- Sottozona F4: aree destinate ad attrezzature e servizi per il trasporto pubblico.

Inoltre per i comparti di trasformazione urbanistica di tipo D1b e D2b e D3b soggetti all'attuazione di un piano attuativo, sono considerati idonei solo all'approvazione e alla successiva convenzione del piano stesso.

Nelle zone idonee di tipo E la realizzazione di nuovi impianti o l'ampliamento degli impianti esistenti è consentita, ai sensi dell'art. 2 c. 3 del D.Lgs 32/1998, solo nella fascia di rispetto stradale definita negli artt. 16, 17 e 18 del Codice della Strada.

Viceversa le zone non idonee alla realizzazione dei nuovi impianti di distribuzione carburanti sono individuate all'interno delle seguenti sottozone del regolamento urbanistico del Comune di Pontedera:

- Sottozona A1: insediamenti di particolare valore storico, architettonico, urbanistico o ambientale;
- Sottozona A2: insediamenti di valore storico, architettonico, urbanistico o ambientale;
- Sottozona B1: insediamenti recenti a carattere residenziale di particolare valore urbanistico;
- Sottozona B2: insediamenti recenti a carattere residenziale da completare;
- Sottozona C1: nuovi insediamenti a carattere residenziale in corso di attuazione;
- Sottozona C2: nuovi insediamenti a carattere residenziale;
- Sottozona D1b: nuovi insediamenti a carattere produttivo, fino al momento di stipula della convenzione del piano attuativo dell'area;
- Sottozona D2b: nuovi insediamenti a carattere commerciale e artigianale, fino al momento di stipula della convenzione del piano attuativo dell'area;
- Sottozona D3b: nuove aree destinate allo stoccaggio e recupero dei materiali, fino al momento di stipula della convenzione del piano attuativo dell'area;
- Sottozona E4: subsistema delle aree boscate.
- Sottozona E5: parchi agrari;
- Sottozona F1a: aree destinate a verde e attrezzature pubbliche, ad eccezione delle fasce di arredo stradale;
- Sottozona F1b: aree destinate a parco;
- Sottozona F3: aree destinate a verde privato;
- Sottozona F5: aree destinate a discarica, smaltimento R.S.U, rifiuti speciali;
- Zone P: aree destinate a parcheggi pubblici o di uso pubblico;
- Zone V: aree destinate a viabilità pubblica o di uso pubblico.

Sono inoltre non idonee le aree contermini, per una fascia di 100 metri misurata in ogni direzione, a beni culturali oggetto di decreto di notifica ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio (...)). Oltre a ciò sono non idonee le zone soggette a vincolo cimiteriale (R.D. 1265/34), e le zone soggette a vincolo di rispetto delle risorse idriche (D. Lgs. 152/2006).

Infine per tutte le zone non idonee, come definite ai precedenti punti, è stabilita una fascia di rispetto di 100 metri in cui è preclusa la realizzazione di nuovi impianti o l'ampliamento della Superficie Utile Lorda (SUL) degli impianti esistenti. Tale disposizione non si applica per le zone P, V e per le sottozone D1b, D2b e D3b.

Valutazione ambientale della proposta di variante

Considerata la tipologia della variante proposta e tenuto conto del fatto che il Regolamento Urbanistico, insieme alla variante al Piano Strutturale, è stato approvato di recente con deliberazione di Consiglio Comunale n. 8 del 17.03.2015, si ritiene adeguato fare riferimento al quadro conoscitivo ambientale dei suddetti atti di governo del territorio, per i quali risulta conclusa la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

La variante proposta è qualificabile fra quelle di carattere normativo rientrante tra i casi di variante redazionale che non comporta modifica sostanziale alla disciplina di piano costituendone unicamente una integrazione che aumenta le tutele ambientali in esso previste.

In sintesi si ritiene che gli effetti ambientali derivati da tale variante non possano in alcun modo aggravare gli effetti ambientali attesi già valutati in sede di VAS del Regolamento Urbanistico vigente, il quale ha ottenuto in data 9 marzo 2015 ai sensi dell'art. 26 della L.R. n. 10/2010 parere motivato favorevole circa la compatibilità ambientale dell'assetto territoriale pianificato e che non possono essere eventualmente mitigati attraverso le Disposizioni per la Tutela dell'Ambiente contenute nel Titolo IV Capo II "*Criteri di compatibilità ambientale*" delle NTA del RU e da tutta la disciplina di settore applicabile agli impianti di distribuzione carburanti.

Si evidenzia che il territorio comunale non ricomprende: Siti di Importanza Regionale (SIR), Siti di Importanza Comunitaria (SIC), Zone di Protezione Speciale (ZPS) appartenenti alla Rete Natura 2000; Aree Naturali Protette di Interesse Locale (ANPIL).

Criteri di compatibilità ambientale applicabili agli impianti

Di seguito sono riassunti i criteri di compatibilità ambientale desumibili da tutta la disciplina di settore applicabile agli impianti di distribuzione carburanti.

Mobilità e sicurezza stradale

Il rilascio dell'autorizzazione per l'installazione ed esercizio di impianti di distribuzione di carburanti è subordinato alla verifica della sicurezza stradale da eseguirsi mediante un'analisi di sicurezza stradale sia sul progetto (controllo della sicurezza) che sulla strada (ispezione di sicurezza) dove l'impianto verrà realizzato. Le analisi di sicurezza deve essere eseguita in conformità a quanto stabilito dal D.Lgs. 15 marzo 2011, n. 35 e dalle linee guida adottate con D.M. (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) 2 maggio 2012.

Clima acustico

In fase di richiesta del titolo abilitativo, deve essere presentata una documentazione di impatto acustico, finalizzata a valutare le ricadute acustiche dell'intervento nei confronti dei ricettori limitrofi.

Acque superficiali

Ai fini dell'ottenimento dei titoli abilitativi deve essere perseguito un consumo idrico ridotto, grazie anche al recupero delle acque meteoriche degli spazi coperti per il riuso interno ed esterno all'edificio. Gli

impianti devono prevedere la realizzazione di reti separate. Le acque di origine meteorica devono essere a loro volta separate da quelle provenienti da superfici non contaminate, e quelle di dilavamento che potrebbero trasportare sostanze inquinanti, che invece devono recapitare in un impianto di trattamento.

Suolo e sottosuolo

Ai fini dell'ottenimento dei titoli abilitativi deve essere contenuto il rischio di inquinamento dei suoli e della acque sotterranee che potrebbe derivare da perdite dei serbatoi, dalle reti tecnologiche o da sversamenti accidentali, garantendo altresì la possibilità di adottare interventi tempestivi di disinquinamento.

Energia

Ai fini dell'ottenimento dei titoli abilitativi deve essere perseguito l'efficiamento energetico dell'impianto di distribuzione carburanti mediante misure di risparmio energetico e di produzione di energia da fonti rinnovabili.

Elettromagnetismo

Ai fini dell'ottenimento dei titoli abilitativi deve essere valutata la compatibilità dell'impianto con eventuali agenti elettromagnetici a bassa ed alta frequenza.

Piano di monitoraggio

Ai fini dell'ottenimento dei titoli abilitativi deve essere previsto almeno un piezometro per il monitoraggio delle acque sotterranee.

Conclusioni

Viste tutte le considerazioni espresse nei paragrafi precedenti, si ritiene che la Variante in esame possano rientrare tra i procedimenti di cui all'art. 5, comma 3 ter della Legge Regionale 12 febbraio 2010, n. 10, per cui si chiede all'Autorità Competente di esprimersi "(...) con provvedimento motivato di esclusione o di assoggettabilità a VAS entro trenta giorni dal ricevimento della relazione stessa."

Pontedera, 29 marzo 2019

Firmato digitalmente (*)

I'Istruttore Direttivo Tecnico
del 3° SERVIZIO "URBANISTICA"
arch. pianificatore Marco SALVINI

il Dirigente
del 1° SETTORE "PIANIFICAZIONE
URBANISTICA, EDILIZIA E LAVORI PUBBLICI"
arch. Massimo PARRINI

(*) Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. 7 marzo 2005, n. 82, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.