

Comune di Roncade
Provincia di Treviso

GRUPPO BASSO S.P.A.

Studio di Impatto Ambientale (SIA)
del Progetto di
“Redistribuzione della superficie di vendita
con ampliamento della superficie coperta”
del Parco Commerciale Fusana

ai sensi della L.R. n 10/99
e della LR n. 15/04

Responsabile
Giovanni Campeol

Gruppo di lavoro
Sandra Carollo (Coordinamento e aspetti valutativi)
Lorella Biasio (Aspetti urbanistici)
Riccardo Paro (Elaborazione dati)

Il Parco Commerciale "Fusana"

Lo **STATO DI FATTO** del Parco Commerciale Fusana è caratterizzato

n **dal punto di vista edilizio:**

da quattro edifici commerciali, con superficie coperta di 17.448 mq

n **dal punto di vista delle autorizzazioni commerciali**

da tre autorizzazioni (settore merceologico non alimentare generico), per una superficie di vendita totale pari a 11.317 mq, suddivisa:

grande struttura di vendita (tipologia Centro Commerciale *Outlet*) con superficie di vendita di 7.969 mq

grande struttura di vendita (tipologia esercizio singolo) con superficie di vendita di 2.800 mq

media struttura di vendita (tipologia esercizio singolo) con superficie di vendita di 548 mq



Il Parco Commerciale “Fusana”

Il **PROGETTO** prevede

n **dal punto di vista edilizio**

La creazione di un unico complesso edilizio commerciale con caratteristiche omogenee (tipologia “*Factory outlet centre*”), attraverso la realizzazione di tre nuovi corpi di fabbrica, che andranno ad unire i quattro edifici esistenti, per una superficie coperta pari a 23.394 mq.

n **dal punto di vista commerciale**

dalla modifica della ripartizione interna della superficie di vendita, già autorizzata pari a 11.317 mq, organizzata in un'unica struttura di vendita tipologia *outlet*

Normativa di riferimento

- n L.R. del Veneto 13-8-2004 n. 15, Norme di programmazione per l'insediamento di attività commerciali nel Veneto, Pubblicata nel B.U. Veneto 17 agosto 2004, n. 81;
- n LR del Veneto 26-03-1999 n. 10, *Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale*, Pubblicata nel BURV 26 marzo 1999, n. 29;
- n Circolare interpretativa n. 1 del 13 settembre 2006, *Legge regionale 13 agosto 2004, n. 15. Valutazione di impatto ambientale applicata alla materia del commercio.*

ASPETTI
TEORICO-METODOLOGICI

Valutazione ambientale

VALUTAZIONE

- n processo LOGICO (definizione di fasi tra loro consequenziali)
- n processo RAZIONALE (attribuzione di giudizi di valore sulla base di criteri esplicitati, condivisi e dimostrabili)
- n processo COERENTE (assenza di contraddizioni tra l'apparato analitico e i giudizi di valore attribuiti)

AMBIENTE

- n contenitore della COMPLESSITÀ,
- n lettura INTERDISCIPLINARE dei fenomeni,
- n dimensione TEMPORALE

Significato della valutazione ambientale

- n Valutazione PREVENTIVA delle modificazioni ambientali generate dalle trasformazioni territoriali (progetto o piano)
- n Processo di “AIUTO ALLA DECISIONE”
- n Se internalizzata nel processo progettazione e pianificazione, la valutazione diventa essa stessa PROGETTO

Perché nasce la valutazione ambientale

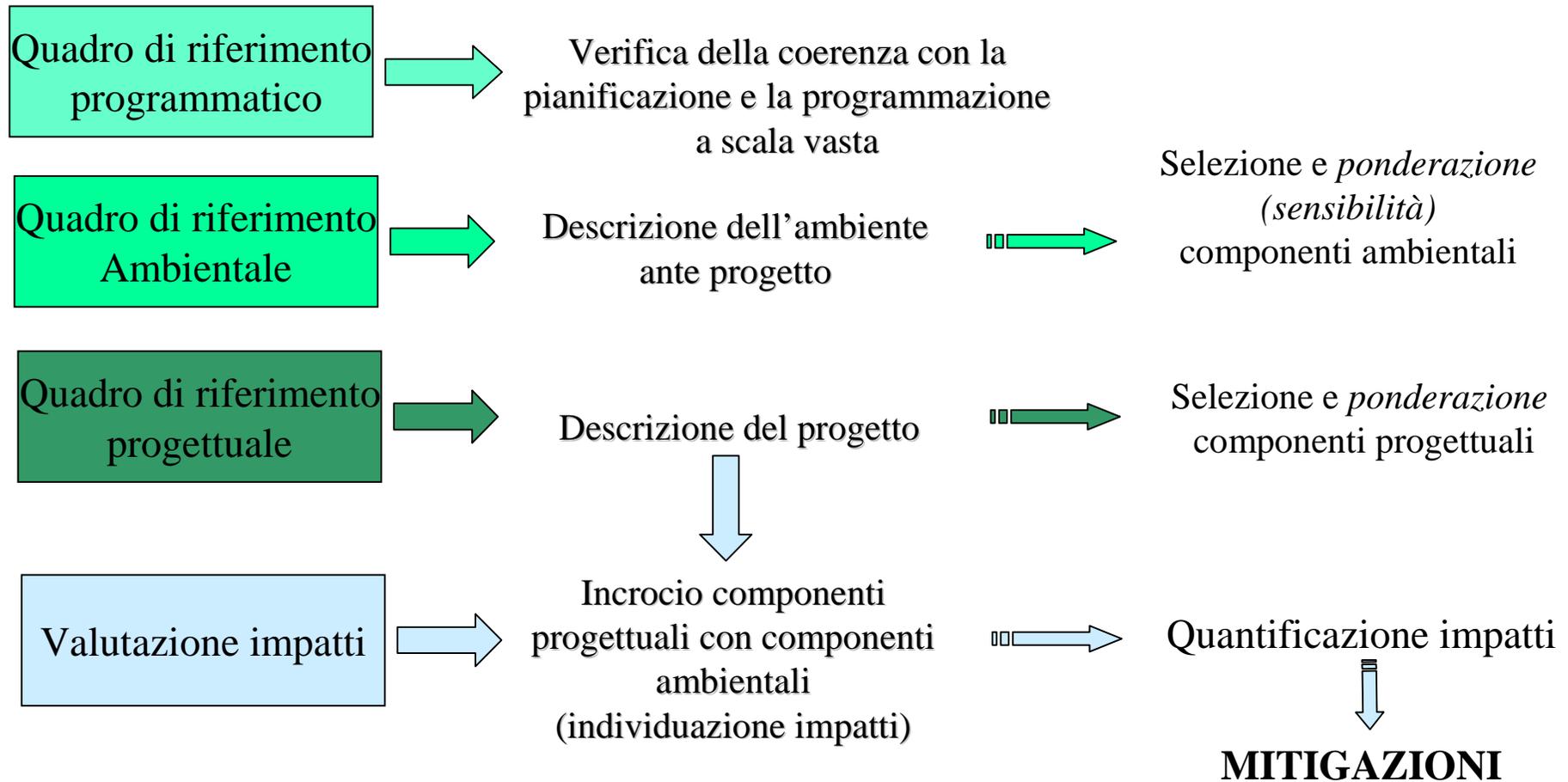
- n Consapevolezza degli errori prodotti nel tempo da opere che pur avevano raggiunto l'obiettivo progettuale
- n Consapevolezza che le trasformazioni indotte (IMPATTI) hanno modificato - in alcuni casi in modo irreversibile - gli equilibri naturali
- n Dimensione economica del danno (Danno ambientale – Danno economico)

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

Procedura tecnico-amministrativa finalizzata all'individuazione, descrizione e quantificazione degli impatti di un determinato progetto sull'ambiente

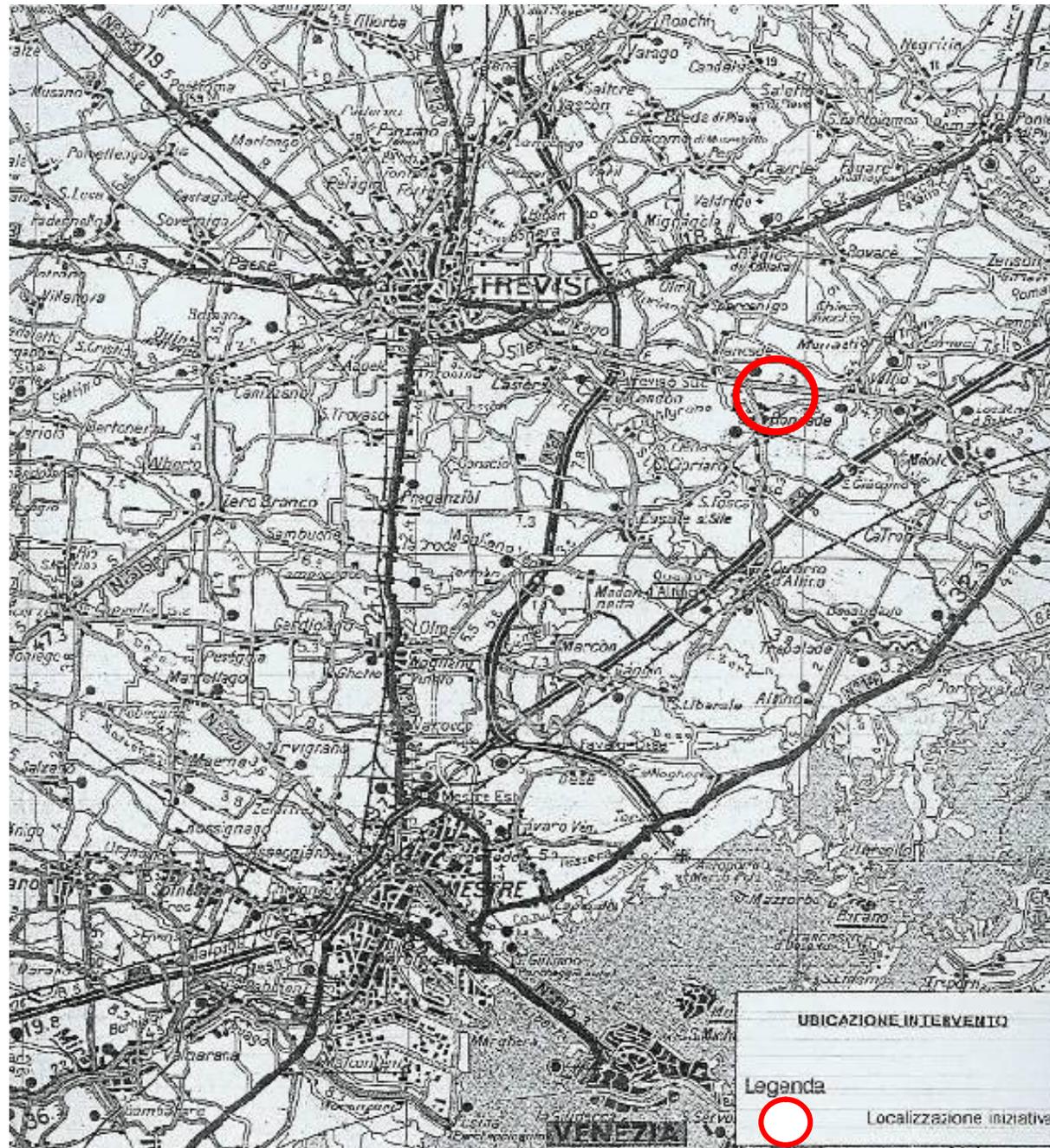
- n VALUTAZIONE: attraverso modelli e tecniche quali-quantitative
- n IMPATTO: trasformazione indotta che modifica lo status quo (miglioramento o peggioramento)
- n AMBIENTE: concetto di organismo, complessità destrutturata in componenti con livelli di sensibilità diversi (gerarchia)

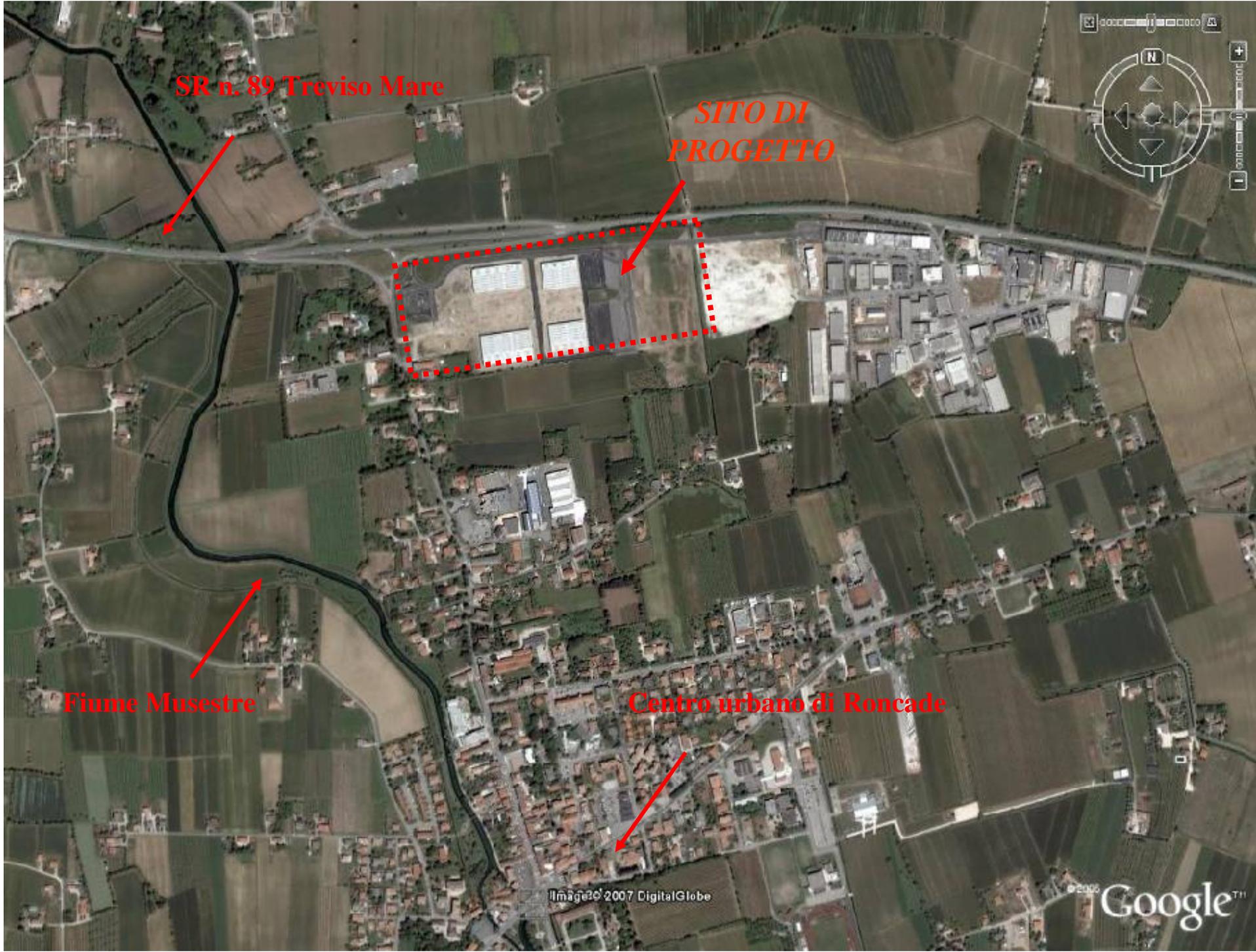
Schema metodologico VIA



IL PROGETTO

Inquadramento geografico area di progetto





SR n. 89 Treviso Mare

SITO DI PROGETTO

Fiume Musestre

Centro urbano di Roncade

Image© 2007 DigitalGlobe

©2006 Google™

Quadro di Riferimento Programmatico

- n Verifica la coerenza tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.
- n Stante la particolare natura del progetto, già in gran parte realizzato, il Quadro di riferimento programmatico verifica la coerenza tra il costruito e le autorizzazioni rilasciate, soprattutto per le funzioni commerciali.

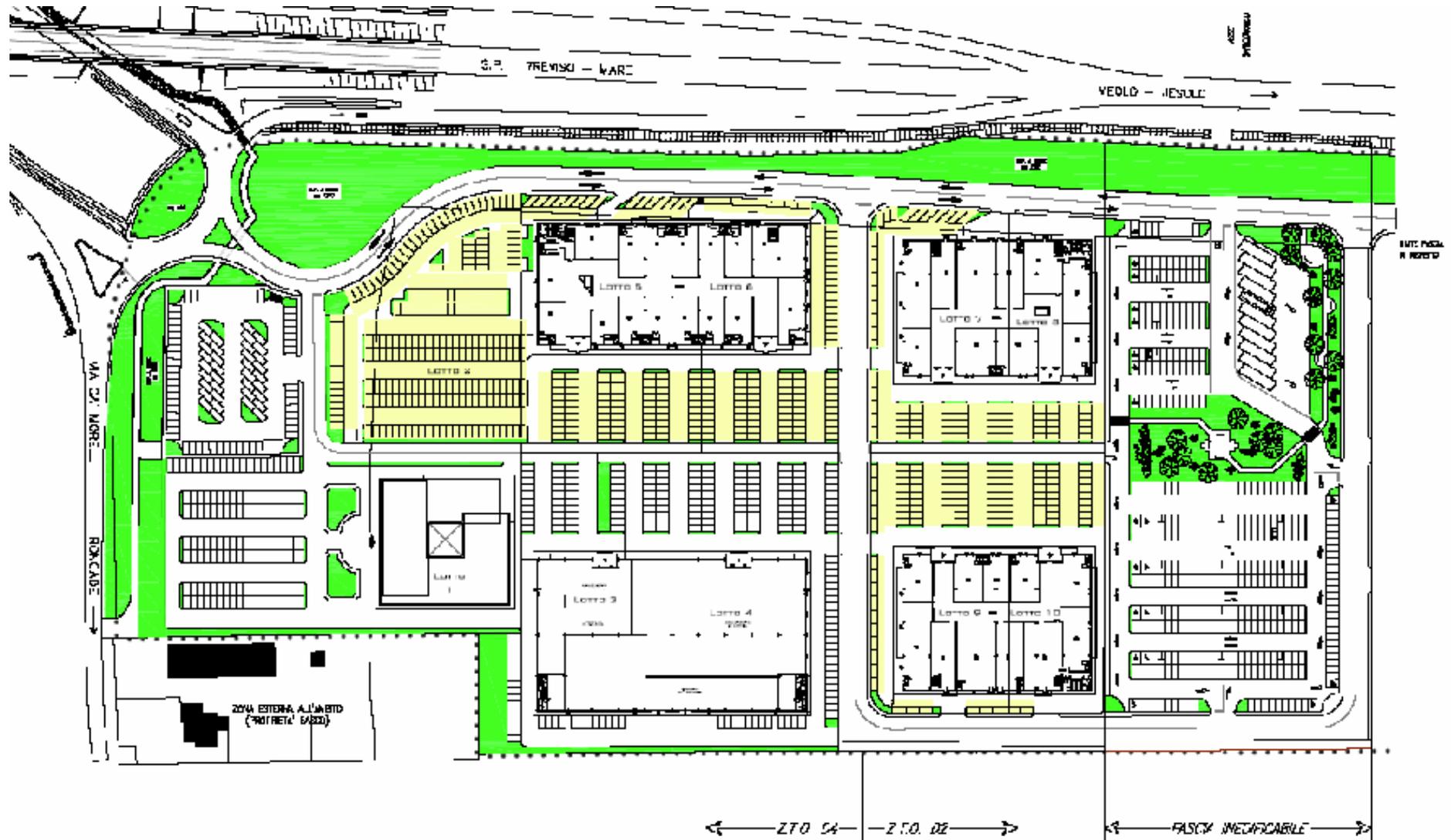
Quadro di Riferimento Progettuale: stato di fatto

L'aggregazione degli esercizi commerciali contenuti nei quattro edifici già costruiti sono qualificati come "Parco Commerciale".

- n Tre edifici (Lotto 5-6, Lotto 7-8, Lotto 9-10), dotati di spazi comuni gestiti unitariamente e con forma di vendita "*outlet*" componenti la Grande Struttura di Vendita;
- n Un edificio (Lotto 3-4) in cui sono localizzati i due esercizi commerciali (di 2.800 – Grande Struttura di Vendita - e 548 mq – Media Struttura di Vendita), dotati delle necessarie superfici a standard.
- n Le opere infrastrutturali previste dal progetto definitivo della mobilità (prescrizioni dettate dalla Conferenza dei Servizi), relative al completamento del raccordo/accesso alla strada provinciale SP 112 e alla ristrutturazione dei sottopassi carrabili della SR 89 Treviso – Mare e alla realizzazione di un nuovo sottopasso ciclo-pedonale per l'attraversamento della SP 112.

I quattro edifici, di forma rettangolare e con struttura prevalentemente prefabbricata, hanno un'altezza pari a 8,4 m e si dispongono con il lato maggiore disposto lungo la direttrice est – ovest, parallelo alla SR n. 89 "Treviso – Mare"

Planimetria stato di fatto

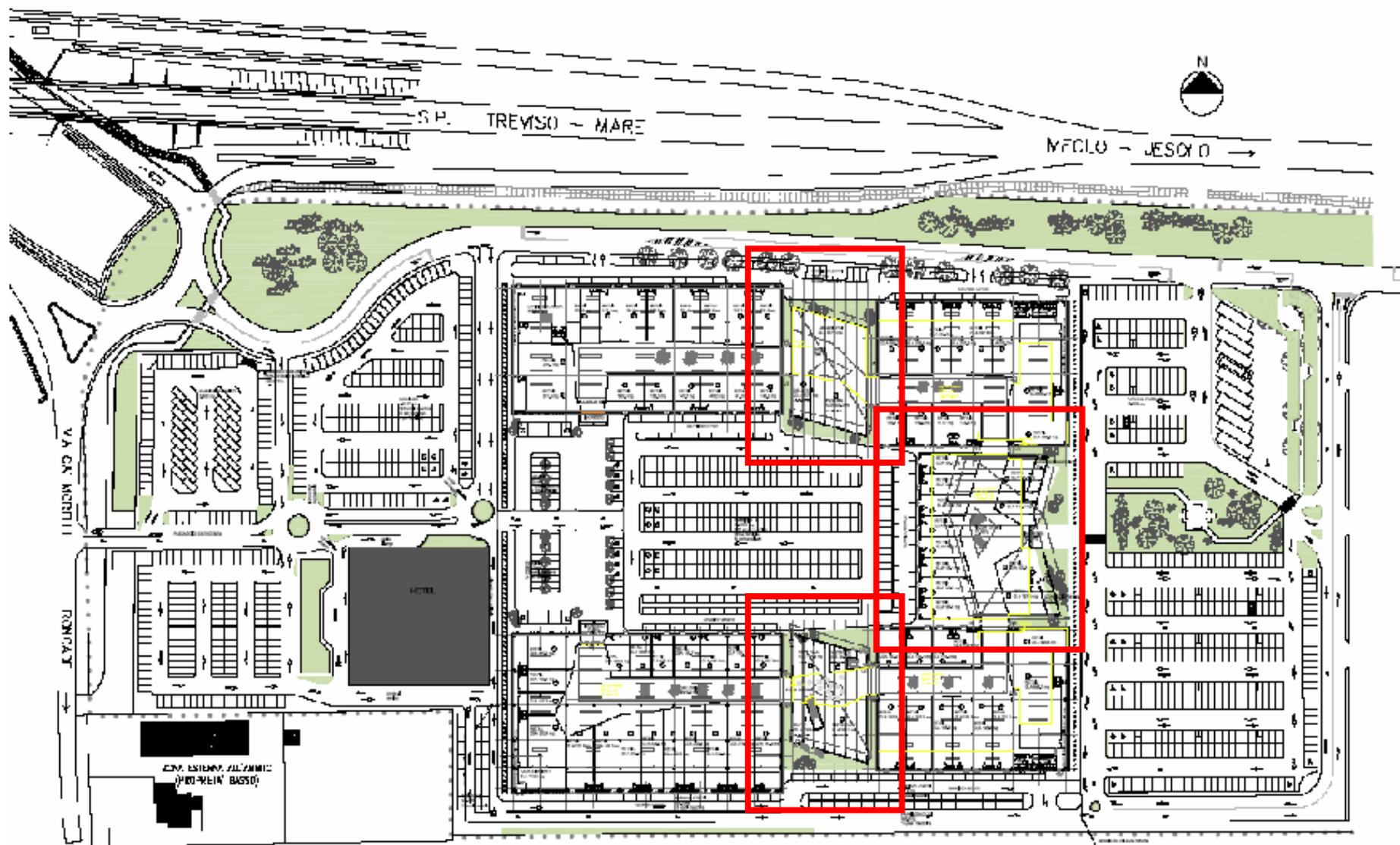


Quadro di Riferimento Progettuale: progetto

Il nuovo progetto prevede:

- n la realizzazione di tre nuovi corpi di fabbrica che andranno a completare ed unire i quattro fabbricati già edificati, al fine di realizzare un unico complesso edilizio che ospiterà un'unica struttura commerciale, articolata in 72 esercizi di vicinato e dotata di spazi comuni (galleria pedonale, servizi igienici per il pubblico, area seduta food court, area giochi bambini, piazza eventi, uffici e parcheggi);
- n un consistente intervento estetico sull'intero complesso, attraverso il loro rivestimento con materiali tipici dell'architettura moderna (acciaio, vetro, cemento, giochi di luci e ombre, ecc.), in modo da dare una forte connotazione unitaria all'intervento. L'uso di tali materiali alleggeriscono l'impatto del complesso, dandogli un'immagine fortemente dinamica e moderna;
- n la modifica della ripartizione interna della superficie di vendita già autorizzata (pari a 11.317 mq), organizzata in un'unica struttura di vendita tipologia *outlet*.

Planimetria progetto





1- VISTA ACCESSO CARRABILE



2- VISTA DAL PARCHEGGIO



1- VISTA ACCESSO CARRABILE



2- VISTA DAL PARCHEGGIO

VISTE DIURNE

VISTE NOTTURNE



VISTA DALLA TREVISO - MARE DIREZIONE NORD - EST

Tipologia dell'opera

Il progetto di Parco Commerciale possiede le caratteristiche tipiche di un “*Factory outlet centre*”, in quanto realizzato al grezzo, senza impianti e recuperando manufatti industriali preesistenti.

Le Componenti Progettuali

Poiché le strutture edilizie sono già quasi tutte realizzate, la valutazione prende in considerazione gli impatti prodotti dalle azioni di progetto relative alla **Fase di Esercizio** (funzionamento del Parco Commerciale)

FASE DI ESERCIZIO

- n **Afflussi utenza a regime (traffico indotto)**
- n **Struttura architettonica (Parco Commerciale)**
- n **Emissioni in atmosfera**
- n **Rumore**
- n **Scarichi idrici e fognari**
- n **Produzione di rifiuti**

Le Componenti Ambientali

In relazione alle caratteristiche geografiche e urbanistiche locali, vengono individuate le seguenti Componenti Ambientali:

- n **Aria (qualità dell'aria)**
- n **Aria (rumore)**
- n **Acqua (aspetti idraulici)**
- n **Trama urbanistica**
- n **Struttura economico-sociale**
- n **Paesaggio**
- n **Viabilità**

Ponderazione delle componenti ambientali: la Sensibilità

La definizione di un grado di sensibilità alle differenti componenti ambientali è necessaria in quanto l'ambiente viene concepito come un organismo vivente, dotato cioè di un insieme di elementi aventi funzioni diverse e diverse gerarchie di importanza.

Nel caso in oggetto, anche per le caratteristiche delle informazioni disponibili, si è scelto di definire tre livelli di Sensibilità:

Sensibilità Bassa 1

Sensibilità Media 2

Sensibilità Alta 3

La Sensibilità rappresenta un coefficiente moltiplicatore degli impatti

Criteri per la definizione della Sensibilità 1

Aria (qualità dell'aria e rumore)

La Sensibilità della Componente dipende sostanzialmente dal grado di antropizzazione del territorio.

3 Alta – Aree naturali senza la presenza umana

2 Media – Aree naturali con presenza umana e/o aree residenziali con presenza di infrastrutture viarie di medie dimensioni

1 Bassa – Aree urbanizzate con presenza di grandi infrastrutture viarie e aree commerciali/industriali

Sensibilità Componente Ambientale ARIA: 1 Bassa

Acqua (aspetti idraulici)

La Sensibilità della Componente è legata alla permeabilità dei terreni e alla profondità della falda

3 Alta – Aree con terreni permeabili e con falda poco profonda

2 Media – Aree con terreni poco permeabili e con falda poco profonda

1 Bassa – Aree con terreni impermeabili e con falda profonda

Sensibilità Componente Ambientale ACQUA: 2 Media

Trama urbanistica

La Sensibilità della Componente è legata alle caratteristiche morfologiche della trama urbanistica.

3 Alta – Aree con centri storici consolidati e con presenza di beni storico-archeologici

2 Media – Aree residenziali morfologicamente ben caratterizzate

1 Bassa – Aree miste prive di una precisa caratterizzazione morfologica

Sensibilità Componente Ambientale STRUTTURA URBANISTICA: 1 Bassa

Criteri per la definizione della Sensibilità 2

Struttura economica

La sensibilità della Componente è legata alla tipologia economica prevalente nell'area

3 Alta – Economia statica con prevalenza del settore primario

2 Media – Economia statica con compresenza equilibrata dei tre settori

1 Bassa – Economia dinamica con prevalenza dei settori secondario e terziario

Sensibilità Componente Ambientale STRUTTURA ECONOMICA: 1 Bassa

Paesaggio

La Sensibilità della Componente è legata alla presenza di condizioni di rarità e di valori storico-culturali nell'unità di paesaggio considerata.

3 Alta – Paesaggio caratterizzato da condizioni di rarità, se non unicità, e collegata a molti elementi di riconosciuto valore storico culturale, capace di generare forti emozioni nell'osservatore.

2 Media – Paesaggio caratterizzato da condizioni comuni, non collegato ad elementi di riconosciuto valore storico culturale, capace di generare qualche emozione nell'osservatore

1 Bassa - Paesaggio caratterizzato da condizioni comuni, non collegata ad elementi di riconosciuto valore storico culturale, senza alcuna particolare emozione nell'osservatore.

Sensibilità media Componente Ambientale PAESAGGIO: 1 Bassa

Viabilità

La Sensibilità della Componente è legata alle categorie viabilistiche presenti e al numero di arterie collegate

3 Alta – Viabilità locale a servizio prevalente della residenza, con poche arterie collegate

2 Media – Viabilità urbana di collegamento con la viabilità extraurbana (autostrade, strade regionali e provinciali), collegata con alcune arterie

1 Bassa – Viabilità extraurbana (autostrade, strade regionali e provinciali), collegata con molte arterie

Sensibilità Componente Ambientale VIABILITA': 1 Bassa

Gerarchia di Sensibilità Componenti Ambientali

<i>Alta</i>	(3)	Nessuna componente
<i>Media</i>	(2)	ACQUA (aspetti idraulici)
<i>Bassa</i>	(1)	ARIA (qualità dell'aria e rumore), TRAMA URBANISTICA, PAESAGGIO e VIABILITA'.

L'analisi ambientale effettuata ha consentito di definire l'ambito di progetto come un **organismo ambientale caratterizzato prevalentemente da una sensibilità bassa.**

Il modello valutativo: definizione delle tipologie di impatto

La quantificazione dell'impatto sull'ambiente generato dalle diverse azioni di progetto, può essere effettuata attraverso la combinazione di tre categorie di impatto (categorie tipologica, temporale e spaziale):

- **Non significativo** (se le modificazioni indotte sono coerenti e si integrano con le caratteristiche del sistema ambientale preesistente)
- **Positivo** (se migliora le condizioni ambientali esistenti)
- **Negativo** (se le peggiora)
- **Reversibile** (se, al cessare dell'azione impattante, l'ambiente torna allo *status quo ante*, in quanto non viene superata la capacità di carico o Carrying Capacity della componente ambientale considerata)
- **Irreversibile** (se, invece, gli impatti permangono nel tempo)
- **Locale** (se gli impatti si limitano al sito di progetto o alle sue immediate vicinanze geografiche)
- **Ampio** (se al contrario escono dall'ambito del sito e dalle immediate vicinanze geografiche).

Non significativo = 0

Reversibile e Locale = 1

Reversibile e Ampio = 3

Irreversibile e Locale = 9

Irreversibile e Ampio = 27

Criteri per la ponderazione delle Componenti Progettuali

- Numero movimenti indotti, entità emissioni e rumore e generati dal traffico indotto (*criterio dimensionale*):
 - si attribuisce valore 1 se il Traffico Giornaliero Medio (TGM) indotto ha un ordine di grandezza del traffico confrontabile con il TGM preesistente;
 - si attribuisce valore 0,5 se il Traffico Giornaliero Medio (TGM) indotto è molto inferiore, di un ordine di misura, al TGM preesistente.

- Numero e dimensioni manufatti edilizi costituenti il progetto (*criterio dimensionale*):
 - si attribuisce valore 1 se vi è la presenza di più corpi di fabbrica organizzati come complesso unitario;
 - si attribuisce valore 0,5 se vi è la presenza di corpi di fabbrica singoli.

- Forma di vendita insediata (*criterio tipologico*):
 - si attribuisce valore 1 se il bacino di utenza è almeno provinciale;
 - si attribuisce valore 0,5 se il bacino di utenza è comunale.

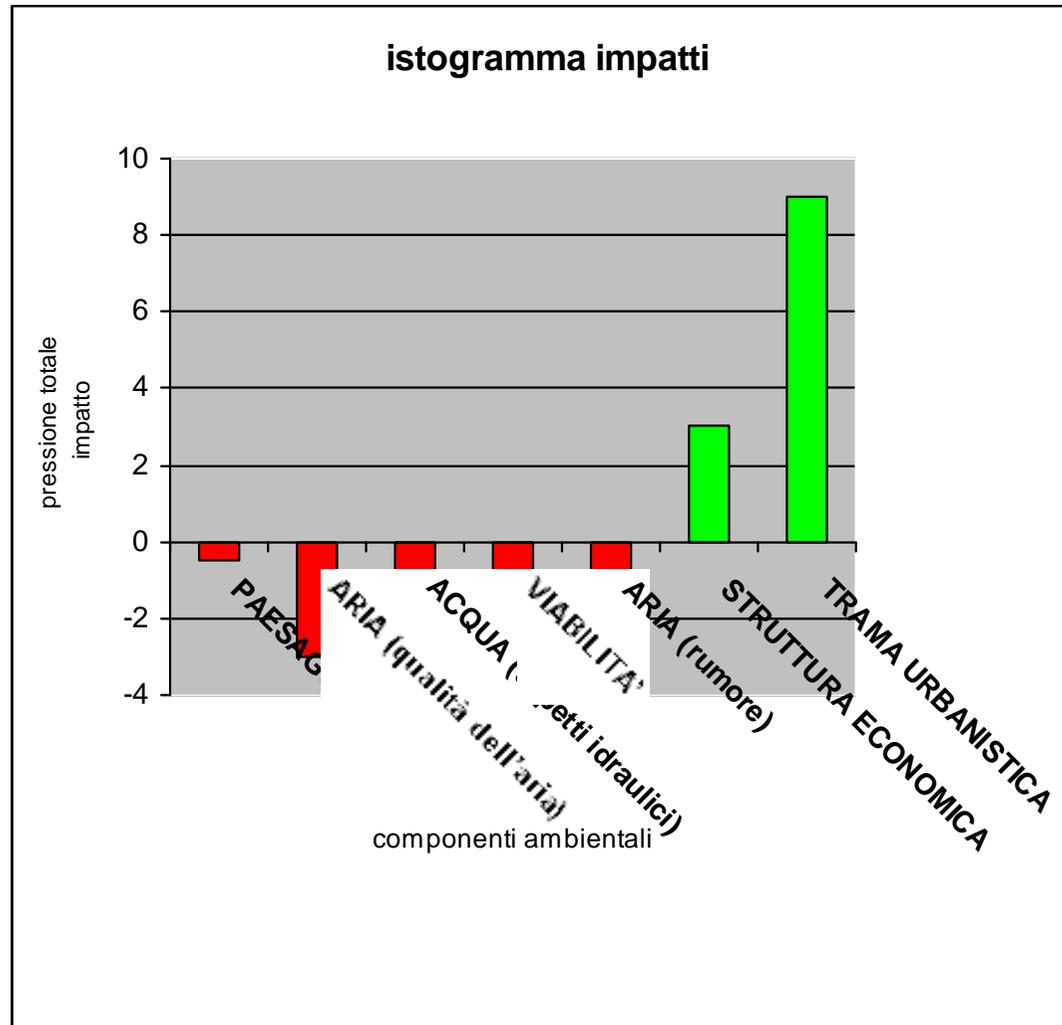
- Tipo di scarichi prodotti (*criterio tipologico*):
 - si attribuisce valore 1 se gli scarichi prodotti sono di tipo industriale;
 - si attribuisce valore 0,5 se gli scarichi prodotti sono equiparabili a quelli ad uso civile.

- Tipologia rifiuti prodotti (*criterio tipologico*):
 - si attribuisce valore 1 se i rifiuti prodotti sono di tipo pericoloso;
 - si attribuisce valore 0,5 se i rifiuti prodotti sono assimilabili agli RU.

La Matrice di valutazione

COMPONENTI PROGETTUALI		FASE DI ESERCIZIO						IMPATTI COMPLESSIVI SINGOLA COMPONENTE	
		Affollamento a regime (traffico indotto)	Struttura architettonica (Parco Commerciale)	Emissioni in atmosfera	Rumore	Scarichi liquidi e fognari	Produzione di rifiuti		
		A	B	C	D	E	F		
Pond.		1	1	1	1	0,5	0,5		
COMPONENTI AMBIENTALI	Grado di sensibilità								
1 ARIA (qualità dell'aria)	1 Bassa			RA -3				-3	
2 ARIA (rumore):	1 Bassa				RL -1			-1	
3 ACQUA (aspetti idraulici)	2 Media					RA -1,5		-3	
4 TRAMA URBANISTICA	1 Bassa		IL +9						+9
5 STRUTTURA ECONOMICA	1 Bassa		RA +3						+3
6 PAESAGGIO	1 Bassa		0				RL -0,5	-0,5	
7 VIABILITA'	1 Bassa	RA -3						-3	
SOMMATORIA IMPATTI NEGATIVI E POSITIVI								-10,5	+12
IMPATTI TOTALI								+1,5	

Istogramma impatti negativi e positivi



Componente Viabilità 1

Sono stati effettuati degli studi viabilistici, denominati *“Studio di Impatto sulla viabilità per la modifica della ripartizione interna della superficie di vendita di un parco commerciale. Roncade (TV). Angolo tra la SR 89 “Treviso Mare e via Ca’ Morelli” e “Integrazione allo Studio di Impatto sulla viabilità”* (Studi in Allegato), quest’ultimo reso necessario in seguito alla realizzazione della viabilità definitiva del Comune di Roncade.

Detti studi hanno valutato l’impatto sulla viabilità generato dal traffico indotto dall’attivazione del Parco Commerciale, caratterizzato da una superficie di vendita pari a 11.317 mq, in modo particolare sull’intersezione che rappresenta il punto critico.

Ai fini del calcolo degli impatti generati sulla viabilità dal nuovo progetto, che prevede una redistribuzione della superficie di vendita mantenendo però inalterata la superficie totale autorizzata, va messo in evidenza che questa nuova condizione non modifica il numero totale di visitatori del Parco Commerciale computato negli studi sopra citati.

Questo significa che i risultati emersi da detti studi continuano ad essere validi anche per il nuovo progetto.

Componente Viabilità 2

In essi si afferma che “Sulla base delle dimensioni del Parco Commerciale, del fatturato e dello scontrino medio attesi, nonché del bacino d’utenza stimato in 90 minuti/auto, è verosimile ritenere che la frequentazione del complesso commerciale possa essere la seguente:

<i>Superficie di vendita</i>	<i>11.317 mq</i>
<i>Totale clienti anno</i>	<i>1.202.160</i>
<i>n. visitatori anno</i>	<i>1.562.808</i>
<i>Rapporto clienti/visitatori</i>	<i>1/1,3</i>
<i>n. visitatori settimanali (media)</i>	<i>30.054</i>
<i>n. visitatori giornalieri (media)</i>	<i>5.009</i>

Di seguito si riporta la stima della distribuzione del numero di visitatori settimanale nelle diverse giornate:

GIORNO	FREQUENZA %	VISITATORI
<i>Lunedì</i>	<i>10 %</i>	<i>3.005</i>
<i>Martedì</i>	<i>14 %</i>	<i>4.208</i>
<i>Mercoledì</i>	<i>15 %</i>	<i>4.508</i>
<i>Giovedì</i>	<i>15 %</i>	<i>4.508</i>
<i>Venerdì</i>	<i>18 %</i>	<i>5.410</i>
<i>Sabato</i>	<i>28 %</i>	<i>8.415</i>
TOTALE	100 %	30.054

Componente Viabilità 3

Si stima, quindi, che la massima attrattività del Parco Commerciale si verifichi durante la giornata di sabato, in particolare nel pomeriggio (ore 18-19), seguita dalla giornata di venerdì (giorno in cui il traffico di fondo risulta maggiore rispetto al sabato).

Con un rapporto visitatori/mezzi pari a 1,5 la stima del traffico indotto nell'intera giornata di venerdì corrisponde a 7.212 veicoli. Tenuto conto che il 13,1% dei movimenti indotti si concentra nell'ora di punta, questi ultimi risultano essere pari a 944, ripartiti in 472 in entrata e 472 in uscita.

<i>Movimenti veicolari ora di punta del venerdì</i>	<i>944</i>
<i>Movimenti veicolari ora di punta del sabato</i>	<i>1.460</i>
<i>Movimenti veicolari giorno</i>	<i>11.144</i>

L'ipotesi adottata in riferimento all'orario di apertura delle attività è quella dell'orario continuato (almeno nella giornata di sabato), ormai usuale nei centri commerciali di una certa dimensione, con orario prevalentemente diurno.

Il carico e scarico delle merci ha una durata presunta di circa 2 ore con frequenza di 1 volta alla settimana in orario diurno per ciascuna unità.

Al traffico totale giornaliero di 11.144 movimenti veicolari occorre aggiungere:

- *spostamenti addetti: per 11.317 mq di superficie di vendita si prevedono 94 addetti circa, che producono 188 viaggi/giorno; tale flusso, peraltro, riguarderà le fasce orarie lontane dalle ore di punta;*
- *conferimenti merci: sono previsti 8 conferitori per un totale di 16 movimenti/giorno.*

Componente Viabilità 4

A - 7 Afflussi utenza a regime (traffico indotto) – VIABILITA'

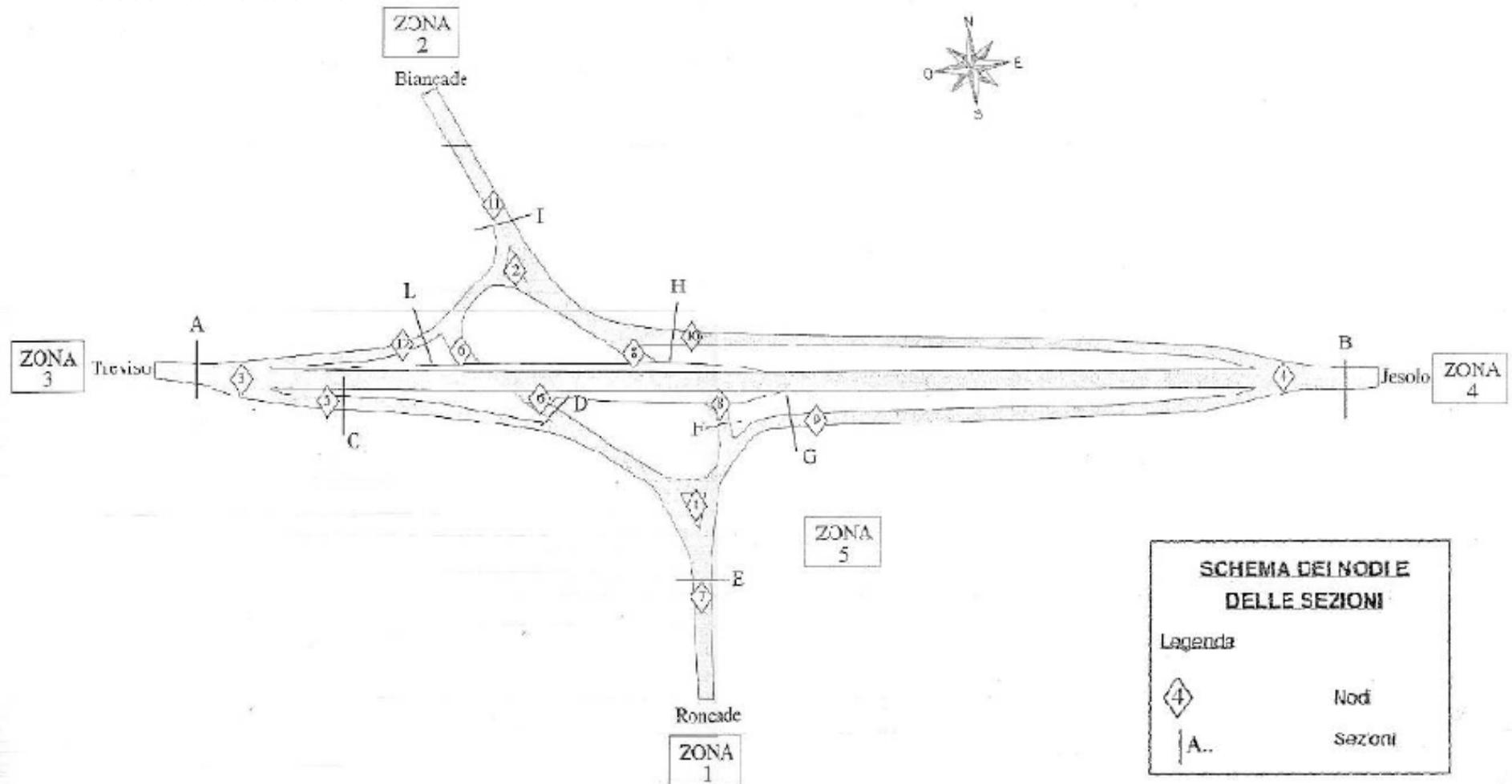
Lo studio *“Integrazione allo Studio di Impatto sulla viabilità”* ha effettuato la rilevazione del traffico sulla viabilità definitiva in piena stagione turistica (venerdì 30 giugno e sabato 1 luglio) su una viabilità che conduce alla principale località balneare del Veneto (SR n. 89 Treviso-Marc). Di conseguenza le verifiche sono state condotte nella situazione più penalizzante dal punto di vista del carico veicolare (condizioni ambientalmente più cautelative). *“Lo scenario preso in esame per la verifica funzionale dell’intersezione rappresenta quindi la situazione peggiore che si possa verificare”*.

Tali studi dimostrano che:

- *“allo stato attuale nelle due giornate di venerdì e di sabato le riserve di capacità dei rami della rotatoria risultano tutte superiori al 75%, per cui si tratta di valori che denotano un ottimo livello di servizio”*;
- *“allo stato futuro (con l’attivazione del Parco Commerciale) nella giornata di **venerdì** la riserva di capacità dei rami della rotatoria presenta valori che si mantengono oltre il 30%;*
- *“allo stato futuro (con l’attivazione del Parco Commerciale) nella giornata del **sabato** si registra un abbassamento solamente della capacità del Ramo n. 7 (di collegamento con la SP n. 112 “Del Musestre”, n.d.r.): in ogni caso il livello di servizio dell’intersezione risulta comunque più che sufficiente”*.

Componente Viabilità 5

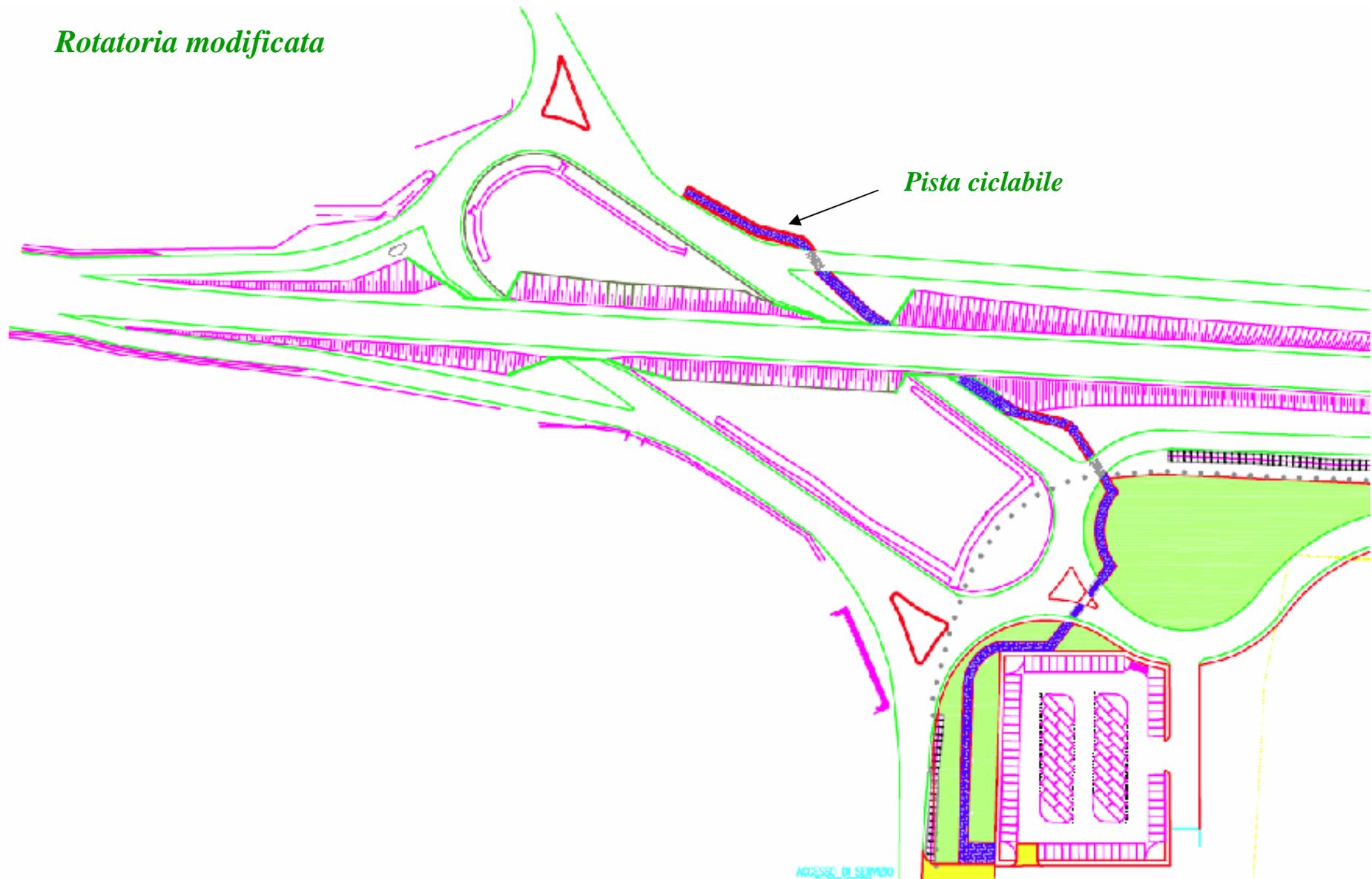
Vecchia Rotatoria



Schema dei nodi e delle sezioni

Componente Viabilità 5-bis

Rotatoria modificata



Componente Viabilità 6

Come dimostrato dagli studi sulla viabilità, il **PROGETTO RISULTA COMPATIBILE** con le capacità di assorbimento della rete viaria circostante, in modo particolare della rotatoria, **IN QUANTO NON NE SUPERA LA CARRYING CAPACITY.**

Valutazione

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *negativo*, in quanto diminuisce la capacità residua della rete viaria esistente;
- *reversibile*, in quanto ha una durata limitata alle sole giornate e alla sola fascia oraria di apertura del Parco Commerciale;
- *ampio*, in quanto influenza un ambito più vasto di quello del progetto

Pressione unitaria impatto: -3

La dimensione di questo aspetto del progetto è rilevante, in quanto il Traffico Giornaliero Medio (TGM) indotto ha un ordine di grandezza del traffico confrontabile con il TGM preesistente.

Ponderazione: 1

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: -3

Componente Trama Urbanistica

B - 4 Struttura architettonica (Parco Commerciale) – TRAMA URBANISTICA

Il Parco Commerciale genera un impatto positivo sulla trama urbanistica, in quanto si pone come un “sistema ordinatore” con capacità di riqualificare lo sfilacciato contesto urbanistico locale, attraverso la definizione di una nuova centralità del sistema marginale urbano.

Il progetto rappresenta un elemento compositivo unitario, geometrico, ordinato, rispetto a circostante tessuto caratterizzato da un mix di elementi formali fortemente diversificati (di tipo infrastrutturale, commerciale, residenziale e agricolo) e privi di ordine.

Valutazione impatto

Si stima che l’impatto sia di tipo:

-positivo, in quanto il Parco Commerciale è un elemento di ordine rispetto alla trama urbanistica circostante, che è disordinata.

-irreversibile, in quanto detta azione è legata all’esistenza dei manufatti che compongono il Parco Commerciale;

-locale, in quanto ha una ricaduta locale.

Pressione unitaria impatto: +9

La dimensione di questo aspetto del progetto è rilevante, in quanto vi è la presenza di più corpi di fabbrica organizzati come complesso unitario, e le opere viabilistiche hanno razionalizzato un nodo importante a livello comunale.

Ponderazione: 1

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: +9

Componente Struttura Economica

B - 5 Struttura architettonica (Parco Commerciale) – STRUTTURA ECONOMICA

Il progetto potrà rappresentarsi come fattore di traino per lo sviluppo urbanistico ed economico dell'intorno, a patto che vengano mantenute elevate le condizioni di servizio (buona gestione dei servizi, delle funzioni e dell'immagine del Parco Commerciale).

Inoltre la razionalizzazione della viabilità di accesso all'area e ai centri urbani di Roncade e Biancade, costituisce un fattore di successo per lo sviluppo di nuovi insediamenti.

Valutazione impatto

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *positivo*, in quanto la realizzazione del Parco Commerciale aumenta il fattore competitivo dell'area e le opere viabilistiche realizzate migliorano lo stato della viabilità;
- *reversibile*, in quanto detta azione è legata al mantenimento di livelli di servizio elevati; -
- ampia*, in quanto ha una ricaduta almeno in ambito comunale.

Pressione unitaria impatto: +3

La dimensione di questo aspetto del progetto è rilevante, in quanto il fattore attrattivo del Parco Commerciale è molto elevato, vista la sua dimensione e la sua peculiarità di Outlet (bacino extraregionale).

Ponderazione: 1

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: +3

Componente Paesaggio

B - 6 Struttura architettonica (Parco Commerciale) – PAESAGGIO

Il progetto del Parco Commerciale si integra nel paesaggio esistente, non modificando la percezione complessiva dell'unità di paesaggio tipo *urbano-agrario*, essendo coerente con le caratteristiche costituenti la stessa (presenza di altre aree commerciali/artigianali) e con le destinazioni del PRG.

Valutazione impatto

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *non significativo*, in quanto coerente con le caratteristiche costituenti l'unità di paesaggio urbano-agraria, caratterizzata dalla presenza di altre aree commerciali/artigianali e ininfluente sull'unità di paesaggio vincolata (fluviale-agraria). Inoltre detto intervento è coerente con le destinazioni del PRG

Pressione unitaria impatto: 0

La dimensione di questo aspetto del progetto è rilevante, in quanto vi è la presenza di più corpi di fabbrica organizzati come complesso unitario.

Ponderazione: 1

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: 0

Componente Aria (qualità dell'aria)

C - 1 Emissioni in atmosfera – ARIA (qualità dell'aria)

Il funzionamento del Parco commerciale genera localmente un incremento del traffico presente allo stato di fatto.

Si prevede che l'aumento del traffico dalle auto dei visitatori e dai mezzi afferenti al Parco Commerciale, pur determinando localmente un aumento delle emissioni, non influirà in modo significativo sulla complessiva qualità dell'aria dei centri urbani.

Lo studio sulla viabilità messo in evidenza che la maggior parte del traffico indotto interessa la SR n. 89 Treviso Mare (percentuale totale del 65%), arteria caratterizzata da consistenti flussi di traffico ma sostanzialmente priva di edifici residenziali lungo il suo tracciato.

Valutazione

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *negativo*, in quanto il traffico indotto peggiora la qualità dell'aria per effetto della combustione dei motori dei veicoli.
- *reversibile*, in quanto ha una durata limitata alle sole giornate e alla sola fascia oraria di apertura del Parco Commerciale;
- *ampio*, in quanto influenza un ambito più vasto di quello del progetto

Pressione unitaria impatto: -3

La dimensione di questo aspetto del progetto è rilevante, in quanto dette emissioni sono prodotte da un Traffico Giornaliero Medio (TGM) indotto ha un ordine di grandezza del traffico confrontabile con il TGM preesistente.

Ponderazione: 1

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: -3

Componente Aria (rumore)

D - 2 Rumore – ARIA (rumore)

Rumore generato dai manufatti

le sorgenti di rumore fisse si trovano sulla copertura degli edifici delle unità autonome di riscaldamento e raffrescamento, il cui funzionamento è previsto solamente in orario diurno, corrispondente all'orario di apertura al pubblico delle attività commerciali. Il livello di potenza sonora generato da tali unità è superiore ai limiti del Regolamento Acustico Comunale e verrà abbattuto mediante l'utilizzo di silenziatori in corrispondenza della presa ed espulsione aria esterna.

Rumore da traffico veicolare

la bassa velocità all'interno delle aree di parcheggio e manovra genera emissioni sicuramente inferiori a quelle dei veicoli transitanti ad elevata velocità sulle strade prospicienti, Treviso-Mare e provinciale per Roncade; inoltre i capannoni stessi costituiscono barriere acustiche parziali rispetto ai ricettori più sfavoriti.

Valutazione impatto

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *negativo*, in quanto l'attività del Parco Commerciale genera rumore prodotto sia dal riscaldamento/raffreddamento dei manufatti, sia dalla movimentazione dei mezzi in accesso (mezzi medio/pesanti per il carico/scarico merci e autoveicoli utenti);
- *reversibile*, in quanto detta azione impattante ha una durata limitata alle sole giornate e alla sola fascia oraria di apertura del Parco Commerciale;
- *locale*, in quanto coinvolge l'immediato intorno dell'area di progetto.

Pressione unitaria impatto: -1

La dimensione di questo aspetto del progetto è rilevante, in quanto dette emissioni sono prodotte da un Traffico Giornaliero Medio (TGM) indotto ha un ordine di grandezza del traffico confrontabile con il TGM preesistente.

Ponderazione: 1

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: -1

Componente Acqua (aspetti idraulici)

E - 3 Scarichi idrici e fognari – ACQUA (aspetti idraulici).

Vi è un impatto sulla struttura idrografica superficiale dovuto allo scarico delle acque meteoriche raccolte in area pubblica (parcheggi e strade), e vi è un impatto potenziale nella falda legato allo scarico delle acque meteoriche del Parco Commerciale.

Per ciò che concerne, invece, le acque usate del Parco Commerciale esse non generano impatti in quanto convogliate alla fognatura pubblica.

Valutazione impatto

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *negativo*, in quanto il progetto può peggiorare la qualità delle acque;
- *reversibile*, in quanto è legato al funzionamento del Parco Commerciale;
- *ampio*, in quanto può interessare la falda sotterranea.

Pressione unitaria impatto: -3

La dimensione di questo aspetto del progetto è poco rilevante, in quanto gli scarichi prodotti sono equiparabili a quelli ad uso civile e sono relativi alle sole acque bianche e meteoriche.

Ponderazione: 0,5

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: -1,5

Mitigazioni progettuali

- n **Afflussi utenza a regime (traffico indotto) - Viabilità**
In fase di gestione del Parco Commerciale, potrebbe essere utile installare sistemi di segnaletica luminosa (interni al parco commerciale) e, nelle giornate di maggior afflusso (venerdì e sabato) destinare del personale alla gestione delle aree di parcheggio, al fine di aumentare la fluidità dei veicoli all'interno dell'area, evitando così ripercussioni sulla viabilità esterna
- n **Struttura architettonica (Parco Commerciale) - paesaggio**
Si suggerisce che il progetto definitivo sia caratterizzato da opportuni interventi di arredo urbano con vegetazione autoctona e filtri vegetali nelle fasce di confine è possibile migliorare l'impatto positivo sulla componente Paesaggio.
- n **Rumore – Aria (rumore)**
Si suggerisce di attuare i criteri di riduzione del rumore indicati dalla Valutazione di Impatto Acustico, in particolare per gli impianti di trattamento aria (riscaldamento + raffrescamento):
“eventuali attenuatori acustici sulle bocche di espulsione e prese aria esterna; direzionamento delle facce a maggior emissione in senso opposto ai ricettori e verso la SR n. 89 Treviso Mare”.
- n **Scarichi idrici e fognari - Acqua (aspetti idraulici)**
Si suggerisce che tutti i parcheggi siano dotati di idonei sistemi di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, prima che vengano immesse nella rete idrografica superficiale.
- n **Produzione di rifiuti - Paesaggio**
Progettare all'interno dell'area del Parco Commerciale un'area ad hoc, opportunamente schermata, dove collocare i cassonetti per la raccolta differenziata ed organizzare all'interno dei manufatti, ove possibile, sistemi di raccolta differenziata.

Conclusioni

Gli Studi di Impatto Ambientale hanno il compito di mettere in evidenza le possibili trasformazioni indotte nell'ambiente da un progetto, non di giustificare la realizzazione di un dato intervento, bensì ad evidenziare i possibili impatti.

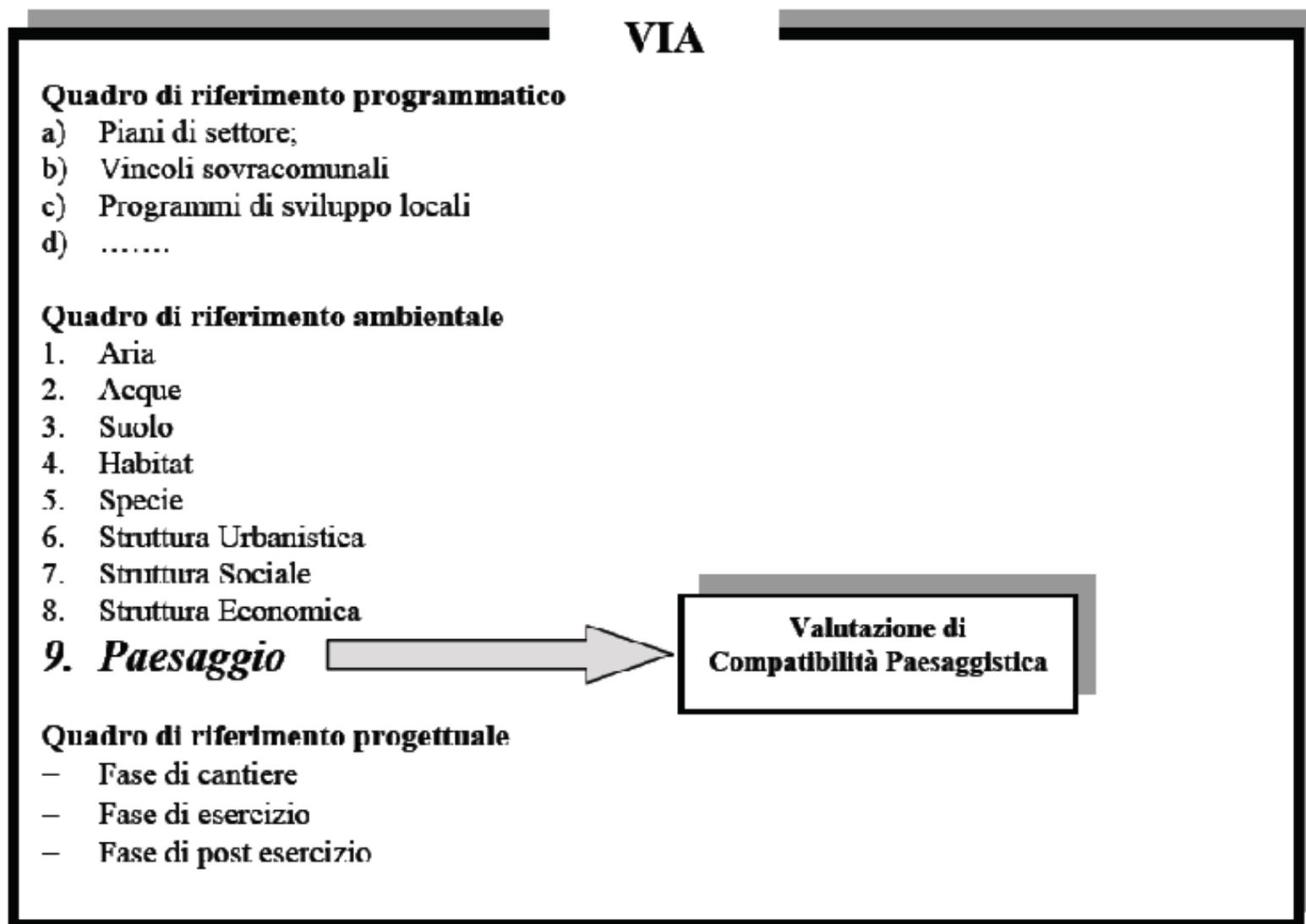
Lo Studio di Impatto Ambientale effettuato ha mostrato come il progetto generi alcuni impatti negativi, tuttavia essi sono tutti di tipo *Reversibile*, ovvero manifestano i loro effetti solamente durante l'orario di apertura al pubblico del Parco stesso.

Si è, d'altra parte, dimostrato come l'esistenza del Parco Commerciale sia in grado di produrre effetti positivi sia sulla trama urbanistica (valore +9) che sulla struttura economica (valore +3) di Roncade, rappresentandosi come elemento ordinatore della trama esistente e potenziale volano per uno sviluppo futuro, sia di tipo immobiliare, che di tipo economico.

La valutazione effettuata ha consentito, infine, di individuare una serie di misure di mitigazione (tecnologiche, progettuali, gestionali, ecc.) che potranno ridurre ulteriormente il già basso livello di impatto ambientale previsto.

APPROFONDIMENTO VALUTATIVO SULLA
COMPONENTE
PAESAGGIO

Integrazione tra VIA e compatibilità paesaggistica



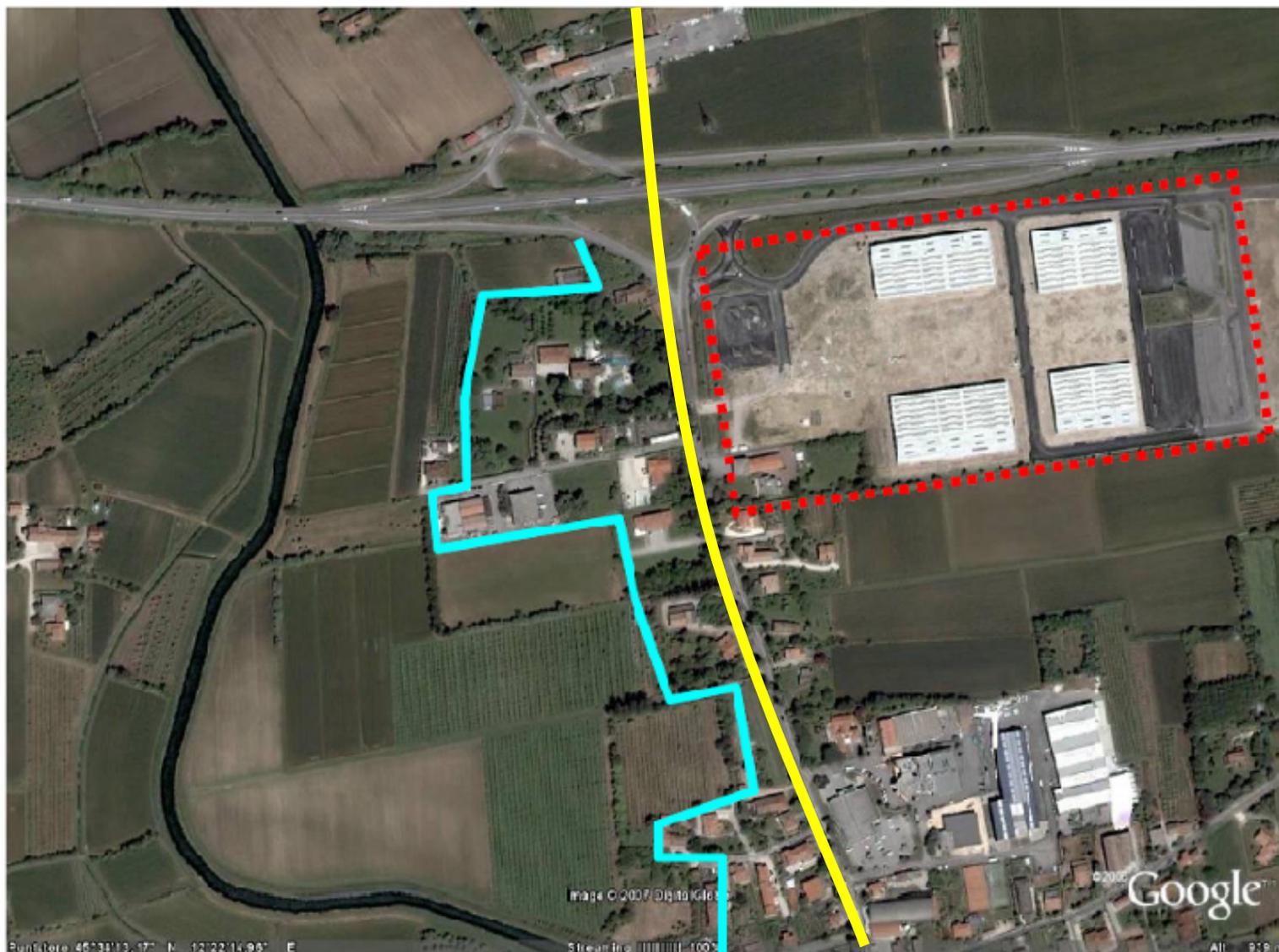
Riferimento normativo e metodologico

Ø **La valutazione del potenziale impatto sulla componente paesaggio avviene attraverso la *Relazione paesaggistica*, conformemente al *Decreto del presidente del Consiglio dei Ministri 12 dicembre 2005***

Ø **L'ambito di progetto, seppur prossimo (circa 100 m nel punto più vicino) all' area sensibile denominata "*ambiti paesaggistici dei fiumi Sile, Musestre, Vallio e Vallio-Meolo*", si colloca all'esterno di essa.**

Ø **La compatibilità paesaggistica di un intervento non è legato tanto alla coerenza della funzione con la tipologia dell'unità paesaggistica, bensì alla sua capacità di modificare o meno la percezione dell'unità paesaggistica.**

Ambito di progetto e vincolo paesaggistico



La sensibilità dell'ambito vincolato

Sensibilità	Valore quantitativo	Definizione
ALTA	3	Unità di paesaggio caratterizzata da condizioni di rarità, se non unicità, e collegata a molti elementi di riconosciuto valore storico culturale, capace di generare forti emozioni nell'osservatore
MEDIA	2	Unità di paesaggio caratterizzata da condizioni comuni, non collegata a elementi di riconosciuto valore storico culturale, capace di generare qualche emozione nell'osservatore
BASSA	1	Unità di paesaggio caratterizzata da condizioni comuni non collegata ad elementi di riconosciuto valore storico culturale, senza alcuna particolare emozione nell'osservatore

Nel caso in oggetto è possibile assegnare all'unità di paesaggio *fluviale-agraria* una Sensibilità MEDIA, pari a 2.

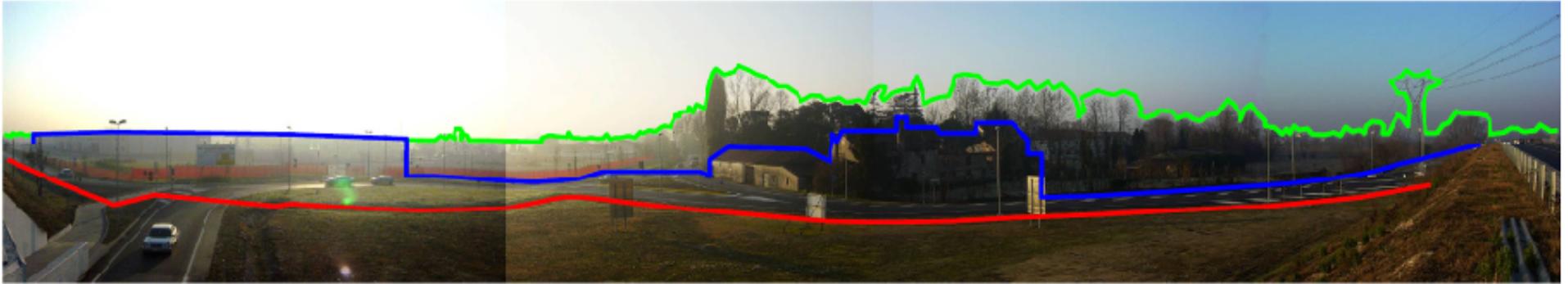
La sensibilità dell'ambito di progetto

unità di paesaggio tipo *urbano-agrario*, caratterizzata dalla presenza degli elementi infrastrutturali, di agglomerazioni sparse di tipo commerciale-artigianale, di piccoli insediamenti e di aree agricole di piccole dimensioni

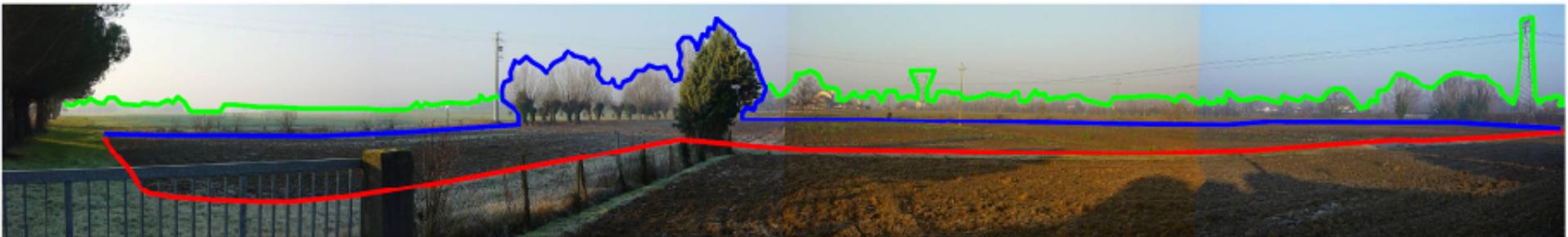
Coni ottici di valutazione



Cono ottico 5



Cono ottico 7 (all'interno del vincolo)



Cono ottico 2 (dal progetto al vincolo)



Cono ottico 8 (dal vincolo al progetto)



Giudizio di compatibilità paesaggistica

Valutazione Unità di paesaggio tipo *urbano-agraria* (non vincolata)

Il progetto del Parco Commerciale, quindi, pur trasformando il primo piano, non modifica la percezione complessiva dell'unità di paesaggio *urbano-agrario*, essendo coerente con le caratteristiche della stessa.

Valutazione Unità di paesaggio di tipo *fluviale-agraria* (vincolata)

Il progetto non genera impatti nell'unità di paesaggio *fluviale-agraria* (area sensibile soggetta a vincolo paesaggistico), in quanto da essa il Parco Commerciale è visibile da un solo punto e con percezione molto limitata dei suoi manufatti sullo sfondo.

Pertanto la realizzazione del progetto proposto, in base ai criteri metodologici definiti, **NON INTERFERISCE** con l'unità di paesaggio *fluviale-agraria*, soggetta al vincolo paesaggistico.

APPROFONDIMENTO VALUTATIVO SULLA
COMPONENTE
VIABILITA'

Valutazione impatto sulla viabilità: scenario a 15.000 mq di struttura commerciale 1

In relazione ad un'ipotesi di modifica dell'utilizzo del Parco Commerciale, che potrebbe portare ad una richiesta di maggiori superfici di vendita, si simula che l'ambito di progetto possa, in tempi successivi e attraverso opportune modifiche progettuali (varianti), arrivare a realizzare una superficie di vendita totale pari a 15.000 mq (superficie massima consentita dalla LR 15/04, art 7 *“limiti dimensionali riferiti alla superficie di vendita e settori merceologici”*).

Tale simulazione, per ora del tutto teorica, potrebbe rivelarsi realistica nel caso che si realizzi una delle seguenti condizioni:

- acquisizione nel mercato di autorizzazioni di vendita già disponibili (trasferimento);
- modificazione del limite del contingentamento regionale in materia di autorizzazioni di vendita.

A seguito del realizzarsi di una di queste condizioni, il progetto dovrebbe, ovviamente, essere adeguato al fine di realizzare gli standard relativi ad una complessiva superficie di vendita maggiore, pari a 15.000 mq

Valutazione impatto sulla viabilità: scenario a 15.000 mq di struttura commerciale 2

Si è ritenuto, pertanto, utile effettuare una simulazione con la nuova ipotetica superficie di vendita (15.000 mq).

I livelli di servizio del nodo viabilistico già oggetto di valutazioni specialistiche, sono stati definiti attraverso le procedure di calcolo del metodo francese per la progettazione e valutazione della capacità delle rotatorie (Setra), precedentemente utilizzate nel citato studio sulla viabilità

Valutazione impatto sulla viabilità: scenario a 15.000 mq di struttura commerciale 3

La stima della capacità delle entrate in rotonda utilizza i seguenti parametri geometrici e funzionali:

- larghezza della semicarreggiata di immissione (ENT) in metri
- larghezza dell'isola spartitraffico (SEP) in metri
- distanza tra corona centrale e spartitraffico (ANN) in metri
- matrice delle relazioni fra i rami.

Per la valutazione sul funzionamento della rotatoria in termini di livello di servizio, ci si riferisce alla riserva di capacità esposta di seguito:

RISERVA DI CAPACITA' (%)	CONDIZIONE D'ESERCIZIO
$RC > 30\%$	Fluido
$15 < RC \leq 30\%$	Soddisfacente
$0 < RC \leq 15\%$	Aleatorio
$RC \leq 0\%$	Saturo / Critico

La verifica del funzionamento dei nodi è stata condotta nello stato futuro, utilizzando i dati di sabato 1 luglio 2006 (il sabato è, peraltro, il giorno di maggiore affluenza commerciale).

I movimenti veicolari quantificati per la superficie ipotizzata (15.000 mq) sono 1.950, suddivisi in 970 veicoli in entrata ai parcheggi della struttura e altrettanti veicoli in uscita.

Valutazione impatto sulla viabilità: scenario a 15.000 mq di struttura commerciale 4

La simulazione effettuata ha messo in evidenza che le riserve di traffico ai rami della rotatoria presentano una condizione di esercizio fluida per i rami n. 11, n. 5 e n. 4.

In merito al ramo n. 3 potrebbero verificarsi fenomeni di congestione, mentre nel caso del ramo n. 7 è probabile che si verifichino tempi di attesa consistenti. Va comunque ricordato che la rilevazione del traffico era stata condotta nella giornata di sabato 1 luglio, e quindi in piena stagione turistica su una viabilità che conduce alla principale località balneare del Veneto. Di conseguenza le verifiche sono state condotte nella situazione più penalizzante dal punto di vista del carico veicolare. Pertanto i risultati delle verifiche, laddove si verificano situazioni di criticità, rispecchiano situazioni limite che potranno verificarsi limitatamente alle ore di punta di massima affluenza di traffico.

La simulazione ha, in sintesi, dimostrato per lo scenario ipotizzato (15.000 mq di superficie di vendita):

- una condizione di esercizio *fluida* per i rami n. 11, n. 5 e n. 4 (riserva di capacità dell'entrata superiori al 66%);
- una condizione di esercizio *aleatoria* per il ramo n. 3, con possibilità di fenomeni di congestione, limitatamente alle ore di massima affluenza di traffico (riserva di capacità dell'entrata pari al 12%);
- una condizione di esercizio *satura/critica* per il ramo n. 7, con probabilità di tempi di attesa consistenti (riserva di capacità dell'entrata <0%);

Valutazione impatto sulla viabilità: scenario a 15.000 mq di struttura commerciale 5

Al fine di migliorare la criticità emersa nel ramo n. 7, nel caso di una superficie di vendita pari a 15.000 mq, si potrebbe modificare la configurazione del ramo n. 7, progettando un'ulteriore corsia di ingresso in rotatoria e prevedendo un allargamento dell'isola spartitraffico in corrispondenza del ramo stesso.

