

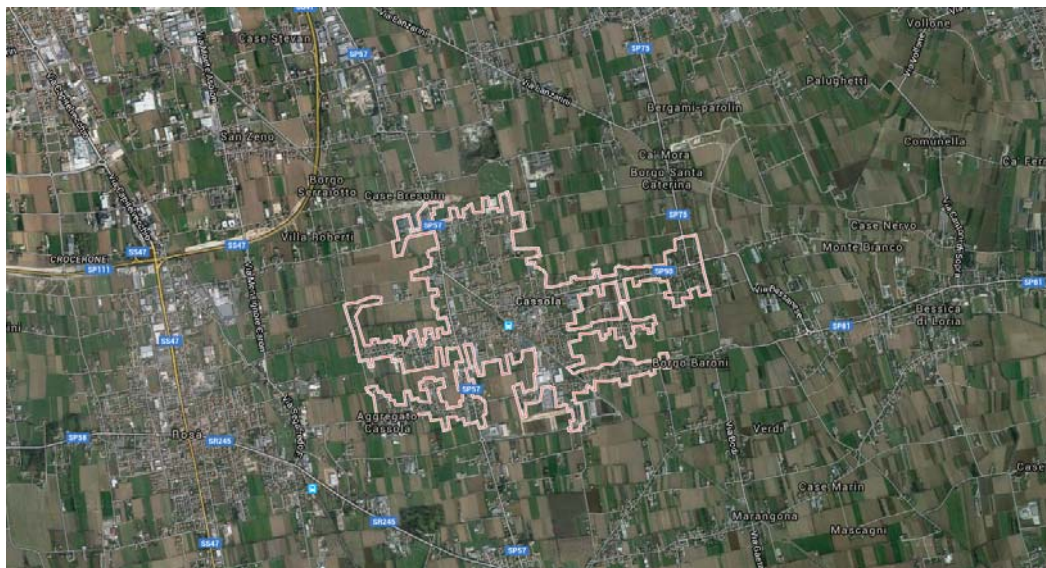


Provincia di Vicenza
COMUNE DI CASSOLA



Lottizzazione "San Francesco"

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN EDIFICIO COMMERCIALE



Argomento:

Valutazione di Impatto Ambientale

**CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI FORMULATE DA SUPERMERCATI
TOSANO SRL, IMMOBILIARE SOLE SRL e COMUNE DI CASSOLA**

Committente:

**Arbe Immobiliare s.r.l.
Artuso Giuseppe s.r.l.
Axo s.r.l.**

Tecnici Estensori:

Dott. Urb. Damiano Solati
Via Gioberti n. 28 - 30038 Spinea (Ve)
Geom. Stefano Pistolato
Via Danubio n°12 - 30020 San Donà di Piave (VE)



CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI FORMULATE DA SUPERMERCATI TOSANO SRL, IMMOBILIARE SOLE SRL e COMUNE DI CASSOLA

Le società Artuso Giuseppe srl, Arbe Immobiliare srl e Axo srl rendono, ai sensi e per gli effetti dell'art. 27 bis, comma 5, del d.lgs. 152/2006, le presenti controdeduzioni rispetto alle osservazioni presentate congiuntamente dalle società Supermercati Tosano Srl e Immobiliare Sole Srl oltre che dal Comune di Cassola, nel quadro sinottico che segue.

Per comodità di lettura saranno preliminarmente offerte le controdeduzioni alle osservazioni presentate dalle società osservanti; a seguire saranno controdedotte quelle comunali.

Per entrambe sarà seguito l'ordine e la numerazione di esposizione delle osservazioni stesse.

A- CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI FORMULATE DA SUPERMERCATI TOSANO SRL e IMMOBILIARE SOLE SRL

2 – Osservazioni sotto il profilo urbanistico-territoriale

2.2) Illegittimità istanza ed incompatibilità urbanistico-territoriale dell'intervento richiesto per contrasto con la disciplina dettata dall'art. 26 della LR Veneto n.50/2012

Prima di sconfessare l'osservazione avversa pare opportuno preliminarmente rammentare l'oggetto del presente procedimento di VIA.

Trattasi di una **Parco Commerciale** avente una superficie di vendita autorizzata pari a mq. 17.660 e per la quale le ditte proponenti hanno presentato una domanda di ampliamento per complessivi 3.700 mq/SV.

L'ampliamento richiesto è dunque inferiore alla soglia del 30% (5.298 mq.) quale limite sancito dall'art. 26, comma 1), lett. b) della LRV n. 50/2012 per gli interventi di rilevanza regionale. Il citato art. 26 subordina infatti la realizzazione degli interventi "sopra soglia" alla definizione dell'accordo di programma delineato dall'art. 34 TUEL.

Orbene, le società osservanti Supermercati Tosano srl e Immobiliare Sole srl contestano la mancata applicazione dell'art. 34 TUEL proprio perché il nuovo intervento si configurerebbe come un intervento di rilevanza regionale. E ciò poiché:

- 1) La GSV era stata inizialmente autorizzata per 15.160 mq di SV complessiva;
- 2) Le ditte **che hanno ora esposto le osservazioni alla procedura**, Supermercati Tosano srl e Immobiliare Sole srl presentavano, nel 2013, una domanda di ampliamento per 2.500 mq/SV: la SV complessiva aumentava così ad 17.660 mq/SV;
- 3) La **nuova e diversa domanda di ampliamento**, presentata peraltro da **tre soggetti diversi** (Artuso Giuseppe s.r.l.; Arbe Immobiliare srl, Axo srl) dovrebbe essere valutata **sommando l'ampliamento**

richiesto e ottenuto a suo tempo dalle odierne ricorrenti (2.500 mq) e quello richiesto dalle ditte proponenti (3.700 mq).

Si tratterebbe, a detta delle società che hanno formulato le osservazioni, di "UN" ampliamento unitario, realizzato in "DUE" fasi: la prima nel 2013 ad opera delle stesse ditte osservanti e la seconda, oggi, ad opera delle ditte citate in epigrafe.

L'osservazione non coglie nel segno.

In assenza di ogni altro parametro di riferimento, l'art. 26 LRV n. 50/2012 deve essere letto nel senso che esso prescrive alla p.a. di fare riferimento alla situazione di fatto e di diritto esistente al momento della presentazione della domanda di ampliamento, che deve essere unitariamente considerata.

La legge invero non individua le diverse, e quindi distinte, domande di ampliamento bensì UNA DOMANDA di ampliamento, ancorché realizzata (quella stessa domanda e relativa autorizzazione) in più fasi o stralci funzionali.

Orbene, nel caso di specie non v'è dubbio (le stesse controinteressate lo riconoscono) che:

- 1) l'attuale superficie di vendita autorizzata del Parco Commerciale sia pari a 17.660 mq.;
- 2) l'ampliamento richiesto, con una domanda distinta e diversa da quella presentata dalle stesse ditte nel 2013, sia inferiore alla soglia del 30% della superficie già autorizzata di 17.660 mq (3.700 mq < 5.298 mq).

Per l'effetto l'iter procedimentale va individuato e rapportato in base alla SV autorizzata al momento della presentazione della domanda odierna, poiché autonoma e distinta rispetto a quella precedente, **già definita e conclusa.**

Di più. Aderendo alla tesi avversaria, **verrebbe meno il presupposto e la portata applicativa "speciale" della stessa norma:** se bastasse sommare le varie autorizzazioni commerciali via via rilasciate per determinare l'applicazione dell'art. 26 cit., ne deriverebbe l'applicazione automatica e necessaria della procedura prevista dall'art. 32 TUEL ogni qual volta sia superato il limite del 30% della SV (iniziale) del Parco Commerciale (GSV). Per l'effetto ogni ampliamento, anche il più limitato ed irrilevante, sarebbe sempre e comunque soggetto ad Accordo di programma. Ma tale non è l'oggetto della disposizione normativa in commento che concerne, invece, i nuovi "interventi" (e quindi non le strutture già esistenti) di rilevanza regionale.

L'osservazione interposta è dunque errata perché l'odierna procedura di VIA ha ad oggetto una procedura a sè stante, ossia riferita a nuove superfici, e non è ricondotta a porzione o stralci di altre autorizzazioni, relative peraltro a interventi già realizzati e conclusi.

In riferimento ai parametri dimensionali relativi alle strutture di rilevanza regionale (art. 26 della LR 50/2012) si precisa, quindi, come già allo stato attuale il Parco Commerciale esistente si configuri come polo regionale, essendo autorizzate superfici superiori a 15.000 mq. La richiesta in oggetto non determina quindi la nuova classificazione, che è già avvenuta ad opera delle stesse società contro interessate le quali hanno ~~sfruttato~~, fatto uso nell'anno 2013, della deroga transitoria concessa in fase di entrata in vigore della normativa.

Si evidenzia come la documentazione relativa alla VIA, così come la VAS, non abbia omesso volontariamente l'indicazione delle superfici di vendita già autorizzate all'interno del Parco Commerciale esistente, come più volte ipotizzato dall'osservazione, trattandosi comunque di dati e valori ben noti all'amministrazione comunale e agli Enti competenti per gli aspetti commerciali. Il dato è stato apertamente comunicato in sede di presentazione alla Commissione Provinciale VIA e successiva presentazione pubblica tenutasi in Comune di Cassola, in data 23.04.2018, dove peraltro non è emersa nessuna criticità o intervento in merito da soggetti terzi in relazione al tema in oggetto.

Si precisa, inoltre, come la documentazione di VIA sia stata trasmessa anche alla Regione Veneto, settore Commercio, che non ha ravvisato situazioni di illegittimità. Al contrario, la Regione Veneto ha solo precisato che la procedura di autorizzazione commerciale per l'intervento in oggetto dovrà essere attivata dall'ufficio competente una volta acquisito il parere di compatibilità ambientale, senza che siano stati mai evidenziati difetti e/o errori procedurali di sorta.

2.3 mancato rispetto delle disposizioni per il contenimento del consumo di suolo ai sensi della LR n.14/2017 – area non urbanizzata – contrasto con la disciplina introdotta dall'art. 57 LR n.45/2017

Infondata è anche l'osservazione relativa agli aspetti direttamente connessi al consumo suolo giusta LR 14/2017. L'art. 12 della predetta legge afferma infatti che:

“Sono sempre consentiti sin dall'entrata in vigore della presente legge ed anche successivamente, in deroga ai limiti stabiliti dal provvedimento della Giunta regionale di cui all'articolo 4, comma 2, lettera a):

a) gli interventi previsti dallo strumento urbanistico generale ricadenti negli ambiti di urbanizzazione consolidata”.

L'area in oggetto rientra all'interno di un ambito di urbanizzazione consolidata individuato dal PAT del Comune di Cassola così come definito all'art. 2, comma 1, lett. e) della LRV n. 14/2017.

Infatti, tale ultima disposizione ricomprende tra gli Ambiti di urbanizzazione consolidata *“l'insieme delle parti del territorio già edificato, comprensivo delle aree libere intercluse o di completamento destinate dallo strumento urbanistico alla trasformazione insediativa, delle dotazioni di aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive, delle infrastrutture e delle viabilità già attuate, o in fase di attuazione, nonché **le parti del territorio oggetto di un piano urbanistico attuativo approvato** e i nuclei insediativi in zona agricola. Tali ambiti di urbanizzazione consolidata non coincidono necessariamente con quelli individuati dal piano di assetto del territorio (PAT) ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lettera o), della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11”.*

Orbene, non v'è dubbio alcuno che l'area *de qua* sia qualificabile come un Piano urbanistico attuativo approvato, trattandosi del PDL denominato “San Francesco”, così come peraltro riconosciuto dalle stesse ditte contro interessate sin dalla prima pagina delle loro osservazioni (e non solo – sul punto vedasi pag. 14).

Per l'effetto opera la deroga prevista rispetto alla disciplina dettata dalla LRV n. 14/2017.

A ciò aggiungasi che la scelta pianificatoria è stata sottoposta a procedura di VAS, alla quale hanno partecipato in modo diretto tutti i soggetti con competenza ambientale territorialmente interessati. Oltre a questo si precisa come i contenuti del piano stesso siano stati oggetto di validazione da parte della Regione Veneto.

Si rileva poi l'inammissibilità della presente osservazione, rivolta alla Provincia di Vicenza, considerato che non tiene conto della circostanza, di fatto e di diritto, per cui l'individuazione delle aree di urbanizzazione consolidata è di competenza dell'ente comunale, come previsto dall'art. 13 comma 9 della LR 14/2017. L'amministrazione comunale, inoltre, ha confermato l'uso insediativo previsto dal PAT tramite il successivo PI e varianti al PI, adottate anche successivamente all'entrata in vigore della LR 14/2017. Si tratta di scelte in campo all'amministrazione comunale connesse alle scelte strategiche di sviluppo urbano, che hanno verificato la coerenza dell'uso insediativo per l'area in oggetto.

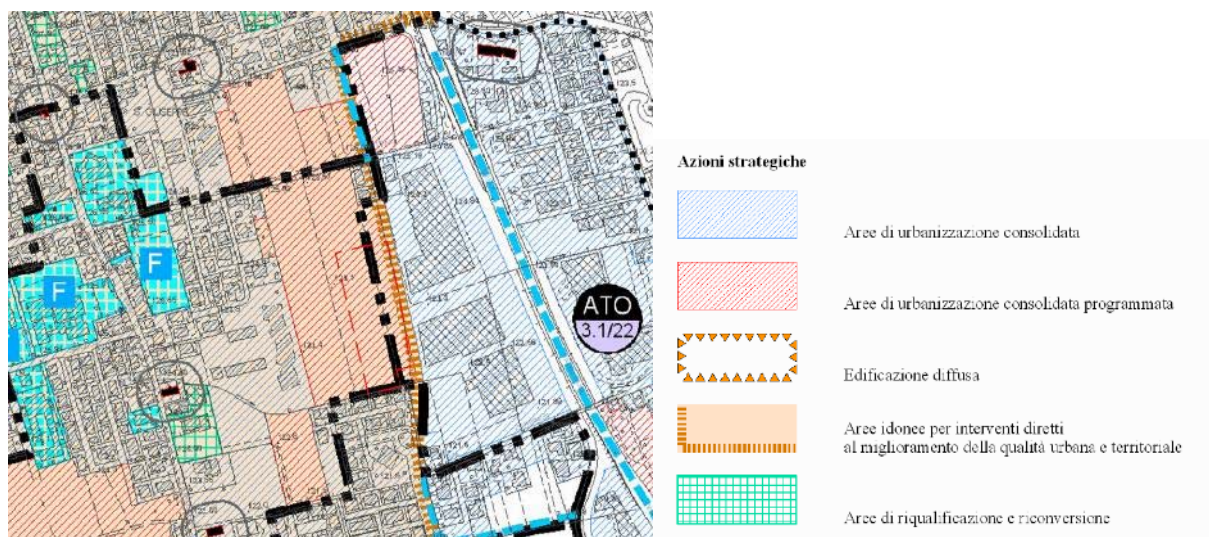


Figura 1 Estratto del PAT del Comune di Cassola.

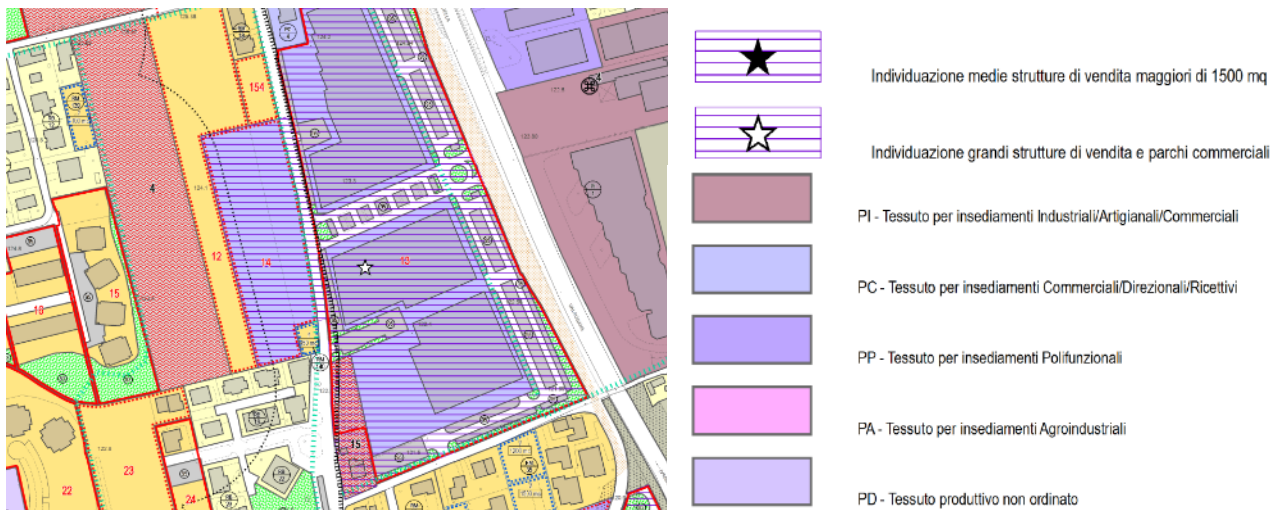


Figura 2 Estratto del PI vigente.

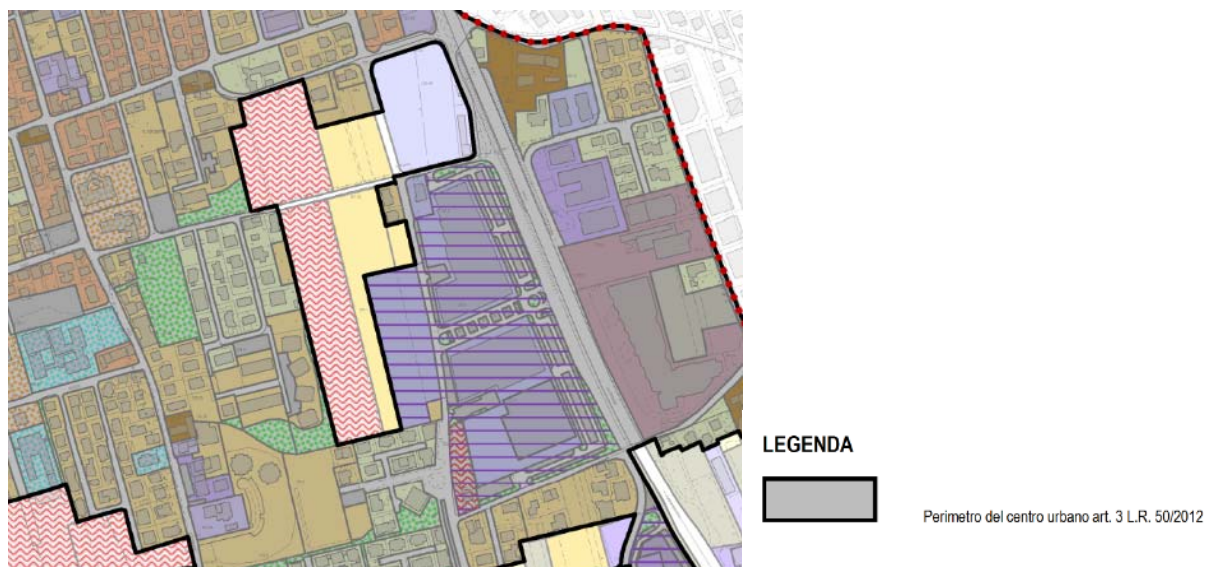


Figura 3 Estratto della tavola di perimetrazione del centro urbano del PI

Per quanto concerne invece il richiamo agli atti di indirizzo art. 50, comma 1, lettera f) della LR 11/2004, si sottolinea come essi siano riferiti a modalità tecniche utili per la perimetrazione delle aree di urbanizzazione consolidata in sede di redazione dei PAT (e nello specifico il Quadro Conoscitivo del PAT), proprio come indirizzi metodologici generali, e non vincolanti.

In ordine, invece, all'applicabilità dell'art. 57 della LR 45/2017 comma 2, si osserva quanto segue.

L'art. 57 prevede che: *“La pianificazione coordinata tra più comuni è sempre necessaria nel caso di aree da destinare all'insediamento di grandi strutture di vendita, come definite all'articolo 3, comma 1, lettera g) della legge regionale 28 dicembre 2012, n. 50 “Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto”, al di fuori del centro storico, con superficie di vendita superiore a 8.000 metri quadrati nei comuni*

capoluogo di provincia e con superficie di vendita superiore a 4.000 metri quadrati negli altri comuni. In tali casi la pianificazione coordinata deve comprendere i comuni confinanti con il comune interessato dall'insediamento della grande struttura di vendita.”

A margine il fatto che la domanda di ampliamento di cui trattasi concerne una SV di 3.700 mq, pertanto inferiore al limite di 4.000 mq. indicati nell'articolo citato, preme sottolineare l'assoluta inconferenza della predetta osservazione. La norma in commento afferisce infatti alla **pianificazione sottesa (e quindi preliminare) all'insediamento di una GSV.**

Orbene, nel caso di specie la norma in commento non può trovare applicazione perché:

- 1) **la GSV (Parco Commerciale) è già insediata ed esistente in loco (le stesse contro interessate ne sono parte attiva) e, dunque, già da tempo l'area è stata destinata alla localizzazione di più GSV;**
- 2) per contro, il proposto intervento concerne il consolidamento e sviluppo di una GSV insediata ancor prima dell'entrata in vigore della citata previsione normativa.

Non risulta pertanto motivata la dichiarazione di incompatibilità urbanistica. Peraltro tale aspetto è stato già oggetto di verifica in fase di avvio di procedimento da parte della Provincia di Vicenza e Comune di Cassola che hanno verificato la completezza e correttezza della Domanda di Compatibilità Ambientale.

2.4 illegittimità – (relativa documentazione ricorso TAR)

Viene allegato all'osservazione il ricorso promosso dalle ditte controinteressate avanti al TAR del Veneto in riferimento alla procedura approvativa del PUA “San Francesco” e PI del Comune di Cassola.

A tale riguardo ci si limita ad osservare quanto segue:

- 1) la questione è *sub judice* e ad oggi alcun provvedimento è stato ancora assunto dal competente TAR per il Veneto;
- 2) una eventuale “pronuncia” di illegittimità derivata può essere resa solo dall'autorità giudiziaria competente;
- 3) tutti i provvedimenti oggetto di ricorso al TAR Veneto sono provvedimenti assunti dal Comune di Cassola, titolare delle relative competenze. Detti provvedimenti, nessuno escluso, sono ad oggi pienamente legittimi e di tale circostanza (di fatto e di diritto) codesta amministrazione provinciale è invitata a tener conto.

3 – Osservazioni sui contenuti dello studio di impatto ambientale

3.1 misure di mitigazione e disposizioni di monitoraggio ambientale

All'interno dello studio sono valutati gli scenari alternativi alla realizzazione dell'intervento, ricomprendendo anche l'opzione zero, ossia la mancata realizzazione dell'intervento in oggetto e proseguimento delle dinamiche ambientali in atto (par. 4.13.2 del SIA).

Gli effetti connessi alla fase di cantiere sono riportati all'interno dei paragrafi di identificazione dei potenziali impatti delle singole componenti (par. 4.13.1 del SIA); gli stessi sono sintetizzati all'interno della matrice di impatto. La valutazione della significatività degli effetti non ha rilevato la necessità di adottare particolari accorgimenti, ricordando come devono comunque essere rispettate tutte le normative di sicurezza e qualità ambientale connesse alle attività di cantiere già previste per legge. La mancata trattazione dei contenuti delle vigenti normative, infatti, non implica che le stesse non siano state debitamente vagliate ai fini della presentazione del progetto in questione.

Nel SIA non sono indicate in modo esplicito misure di mitigazione dal momento che il progetto, come indicato all'interno del SIA, prevede già opere e attenzioni volte al contenimento degli impatti, definiti anche sulla scorta di quanto emerso in sede di VAS del PdL (par. 6.2 e cap.7 del Rapporto Ambientale Preliminare). Pertanto i potenziali effetti sono ridotti e mitigati già a monte, e all'interno delle soluzioni progettuali descritte nel Quadro Progettuale (cap. 3 del SIA). È infatti utile ricordare che le opere di mitigazione hanno ragione d'essere nel momento in cui la valutazione individui la possibile determinazione di impatti negativi significativi derivanti dalla realizzazione ed entrata in esercizio dell'intervento valutato, e non sono pertanto necessarie opere di mitigazione. L'approccio progettuale è stato pertanto quello di prevedere un intervento che si integri al meglio con il contesto di riferimento.

All'interno del SIA vengono individuati i temi rispetto ai quali si ritiene utile condurre, in fase successiva all'entrata in esercizio dell'attività commerciale, un monitoraggio e verifica delle condizioni del contesto. In particolare viene indicato come potrà essere definito un monitoraggio dei flussi di traffico, e dei possibili effetti connessi ad esso, nel caso in cui si evidenziassero nuove situazioni critiche in fase di esercizio. Lo studio rileva la necessità di definire il monitoraggio con gli enti locali interessati, dal momento che le dinamiche locali sono connesse ad una pluralità di fattori, dipendenti in modo evidente da soggetti diversi dal proponente, e in particolare connessi alle altre attività commerciali del parco e il sistema viario connesso alla SS 47. Un corretto monitoraggio dovrà quindi integrarsi con i monitoraggi delle altre realtà esistenti, all'interno di un'ottica più generale, **come peraltro sarà già stato attuato dalle società che hanno steso l'osservazione di riferimento.**

Il SIA prevede, inoltre, controllo della qualità delle acque meteoriche.

3.2 cronoprogramma

Il cronoprogramma, completo degli aspetti riferiti alle opere di urbanizzazione e realizzazione dell'edificio, viene allegato alla documentazione integrata in risposta alle osservazioni tecniche presentate dalla Provincia di Vicenza.

3.3 estensione spaziale degli effetti

L'estensione spaziale degli effetti non è stata cartografata. Tuttavia in fase di descrizione dell'area di analisi e degli effetti delle singole componenti è stato descritto l'ambito d'influenza e quali siano i recettori sensibili ed elementi di confronto presenti nell'intorno.

Come riportato nel paragrafo 1.2 la scelta metodologica sviluppata non si definisce attraverso l'individuazione univoca di un'area d'influenza, quanto piuttosto analizzando di volta in volta l'estensione della significatività degli effetti tenendo conto delle sensibilità delle componenti ambientali rispetto alle diverse pressioni potenzialmente generate.

3.4 impatti in fase di cantiere

3.4.1 Aria

La stima degli effetti è indicata sulla base della dimensione e tipologia dell'intervento; la valutazione è stata condotta considerando casi omologhi tenendo in considerazione anche i caratteri specifici del contesto e la sensibilità del contesto dove sono presenti attualmente pressioni di carattere antropico connesse alle realtà commerciali esistenti e flussi di traffico rilevanti.

È stato inoltre stimato come gli effetti che si possono registrare durante le attività di cantiere hanno bassa significatività, considerando la frequenza discontinua dei disturbi e la transitorietà degli effetti.

3.4.2 Acqua

Le attività e metodologie di gestione dei cantieri in riferimento alla sicurezza ambientale è soggetta a leggi e indirizzi già previsti dal quadro normativo vigente (vedasi DPR 544/99, D.Lgs 152/99, PTA del Veneto, ...), tutti gli accorgimenti, prescrizioni e autorizzazioni previsti dalla normativa e regolamenti devono essere messi in atto. Si tratta di un corpus normativo volto a ridurre i rischi per l'ambiente.

Sulla base dell'analisi del contesto e delle attività da condurre, non si sono ritenuti necessari ulteriori accorgimenti di particolare entità da momento che non vengono coinvolti in fase realizzativa corsi d'acqua superficiali, e che il sistema delle falde nell'area si situa a profondità significativa, che non comporta un'interferenza con le lavorazioni che saranno condotte.

3.4.3 Terre e rocce da scavo

Le analisi qualitative saranno condotte in fase attuativa dell'intervento.

Per quanto riguarda gli aspetti connessi alla normativa ambientale riferita alle terre e rocce da scavo si precisa come la tipologia di attività e intervento non comporti produzione e movimentazione di quantità rilevanti di volumi.

In riferimento ai contenuti dell'osservazione si evidenzia come la stessa riporti un'immagine e indicazioni di materiali depositati nel 2014 nell'area, non connesse a particolari usi dei suoli. Questi materiali sono stati successivamente rimossi, come appare evidente anche da altre immagini contenute nella documentazione stessa. Non risultano documentazioni, atti o indicazioni degli enti competenti, già coinvolti all'interno dei procedimenti di formazione dei PI nonché della VAS del PdL, che abbiano rilevato rischi per l'ambiente.

Allo stato attuale non è presente, come documentato dall'osservazione stessa nelle foto riportate, alcun deposito di terre o altri materiali, il suolo è coperto da vegetazione e non rileva situazioni di evidente inquinamento dei suoli (copertura erbacea simile all'intorno).

Si tratta di attività indipendenti e non connesse all'intervento in fase di valutazione

3.5 analisi impatti in fase di esercizio

3.5.1 aria

La stima degli effetti è stata condotta in considerazione della sensibilità del contesto, già utilizzato per funzioni di carattere antropico similari a quelle previste dall'intervento, e di come l'incremento di traffico sia discontinuo e variabile.

Lo studio specialistico allegato al SIA ha evidenziato come le situazioni di maggior afflusso si potranno avere in modo discontinuo, interessando alcuni momenti della giornata, e in particolare del fine settimana.

In tal senso anche gli effetti indotti dal traffico in riferimento alla componente avranno significatività in modo puntuale e sporadico. Mediamente, pertanto, il numero di veicoli e il livello di servizio della rete non comporterà accumuli significativi, mantenendo fluida la rete. Questo permette di stimare che non si avranno concentrazioni significative di inquinanti aerei in modo continuo o generalizzato.

L'osservazione contiene un refuso facendo riferimento agli impatti in fase di cantiere.

3.5.2 rumore

Lo studio acustico è stato integrato, in risposta alle osservazioni formulate dalla Commissione Provinciale VIA, ampliando l'arco temporale di misurazione acustica (24 ore), stimando gli effetti durante le situazioni più critiche e di media.

La simulazione condotta ha valutato i livelli acustici non tanto in riferimento all'area d'intervento, ma più correttamente in relazione ai recettori sensibili più prossimi. Lo studio, sulla base delle richieste della Commissione VIA Provinciale, ha valutato gli effetti dovuti ai flussi veicolari e impianti previsti.

Dall'analisi, come riportato all'interno degli studi allegati allo SPA, emerge come nel contesto siano presenti situazioni critiche già presenti alla data odierna, come peraltro indicato dall'osservazione. Si tratta di situazioni dovute al traffico indotto da attività limitrofe già autorizzate, e pertanto di effetti causati, e non mitigati, dalle attività commerciali già presenti all'interno del parco commerciale. La riduzione di tali fattori

può essere pertanto affrontata prevedendo interventi di mitigazione, che devono comunque essere effettuati dal soggetto che determina le criticità.

Similmente a quanto esposto per la componente aria, si evidenzia come gli studi condotti in riferimento al traffico veicolare abbiano evidenziato come le situazioni di possibile riduzione della funzionalità della rete, e quindi accumulo di mezzi, si potrà avere in modo puntuale e temporaneo, con effetti quindi mediamente poco significativi.

All'interno del SIA (par. 4.15) si indica come nel caso si verificassero situazioni di evidente criticità dovuto all'accumulo di mezzi in prossimità di recettori sensibili, potrà essere concordato con le amministrazioni competenti e altri soggetti un sistema di monitoraggio che potrà verificare le reali condizioni del contesto, verificando quali siano i fattori che producono maggiori effetti.

3.5.3 fase di dismissione

L'osservazione è incoerente: oggetto dello studio è infatti la realizzazione di una realtà che per sua natura, e scelta del proponente, non ha una programmazione di dismissione o demolizione delle strutture.

Tale valutazione ha ragion d'essere per le opere per le quali è prevista un'autorizzazione temporanea o transitoria (es. centraline idroelettriche), e non è riferibile all'intervento in oggetto.

4 – Osservazioni sulle valutazioni viabilistiche

4.2.1 normativa di riferimento

In riferimento al punto 4.2.1, la normativa vigente (art. 11 della Allegato A della D.G.R. n. 1047/2013) prescrive una descrizione della tratta o delle tratte stradali interessate dall'intervento per un raggio di almeno 1.000 m, nonché una descrizione dell'area relativa agli incroci ed intersezioni più prossime e degli eventuali caselli di autostrade o superstrade.

Per quanto riguarda i tratti di strada, lo studio ha descritto la rete afferente all'area in riferimento ad un'estensione sufficiente, si sono considerati i tratti di viabilità prossimi all'intervento oltre alla S.S. 47, tratto di viabilità esteso e con raggio d'azione maggiore di 1.000.m

La normativa, si precisa, prevede una *"descrizione della tratta stradale o delle tratte stradali interessate dall'intervento per un raggio di almeno 1.000 metri"*, quale elemento di inquadramento e definizione delle dinamiche della rete. L'osservante propone una metodologia sulla base di **un'interpretazione soggettiva** (tant'è che è riportata tra parentesi a pag. 21 dell'osservazione stessa), che non è strettamente prevista dalla normativa vigente. Lo studio ha ritenuto opportuno analizzare tre intersezioni più prossime all'intervento sulla base della fotografia fornita dall'analisi complessiva della rete:

- Rotatoria R1: Intersezione tra Via Papa Giovanni Paolo II e lo svincolo sulla S.S. n. 47;

- Rotatoria T1: Intersezione tra Via Papa Giovanni Paolo II e Via Sant'Antonio;
- Intersezione a T2: Intersezione tra Via San Francesco e Via Zarpellon.

In tal senso lo studio condotto ha approfondito le analisi e valutazioni in riferimento ai nodi che possono risentire in modo più significativo della realizzazione del nuovo intervento.

Per quanto riguarda il rilievo, è stato effettuato un rilievo del flusso di traffico diurno per fasce orarie (08.00 - 20.00) divise per intervalli di 15 minuti delle giornate di venerdì e sabato, con evidenziazione delle ore di punta mattinali e pomeridiane come da normativa su 7 sezioni e il rilievo delle manovre di svolte sulle intersezioni sopramenzionate.

4.2.2 analisi dello studio viabilistico proposto

In riferimento a:

“Il coefficiente adottato quindi non risulta giustificato e preclude una sottostima dei veicoli indotti al comparto”.

I coefficienti considerati tengono già conto del flusso veicolare costituito dal volume di traffico “catturato”: statisticamente, infatti, parte del traffico indotto dall’ampliamento o dall’apertura di una struttura di vendita è dovuto a veicoli che deviano dal proprio itinerario, ma che interessano già ex-ante la rete (cosiddetto traffico catturato). Inoltre i coefficienti tengono conto del fatto che una parte dell’utenza che utilizza già il Parco commerciale, in particolar modo le attività alimentari, non sposta il veicolo, ma utilizza i percorsi pedonali per raggiungere i vari comparti e le altre attività commerciali.

Non tutto il traffico generato/attratto da una nuova struttura di vendita è sommato all’attuale. Al contrario, una parte di questa è già presente nella rete viaria indipendentemente dall’esistenza o meno del centro. Un’aliquota del flusso indotto è composta da veicoli che deviano da altri itinerari e che comunque transiterebbero nell’area oggetto di studio; un’altra quota è invece costituita da utenti che già percorrevano prima l’itinerario e includeranno la sosta al nuovo intervento senza determinare incrementi, in termini di flusso veicolare, sulla viabilità.

Si vuol sottolineare che i coefficienti e gli abachi Regionali risultano ormai essere alquanto datati (oltre 15 anni) e non risultano più in grado di fotografare la nuova realtà di mercato e le dinamiche connesse.

Inoltre l’abaco non fa differenza tra le diverse tipologie di superficie (alimentare, non alimentare), adottando quindi parametri che coprono le situazioni con maggior aggravio.

Si vuol infine osservare che, ad oggi, le strutture commerciali hanno in generale aumentato l’offerta in termini temporali con aperture prolungate fino alle 21 e oltre nei giorni feriali ed aperture domenicali tali da spostare flusso sulle nuove offerte temporali e conseguente riduzione del flusso indotto/generato nelle giornate soprattutto del sabato. Questo genera così un effetto di “diluizione” dei flussi attratti su tempi più ampi.

Si ritiene pertanto i coefficienti adottata adeguati alle dinamiche odierne e alle caratteristiche della realtà oggetto

In riferimento a:

“Il rilevamento di traffico proposto infatti prevede una semplice disamina dei flussi in attraversamento alle sezioni stradali in esame, ma non vi è alcuna valutazione reale in merito alle attuali condizioni di attrattività del comparto stesso”.

Il rilievo del flusso veicolare sulle 7 sezioni conteggia, nell’arco temporale 08.00 – 20.00, la movimentazione del flusso all’interno dell’area esaminata. Il rilievo è una “fotografia” dello stato di fatto del flusso transitante in quel determinato istante sulla sezione. All’interno di tale conteggio rientra qualunque tipo di spostamento casa – lavoro, casa – scuola, spostamento per attività ludico-sportive, per svago/divertimento, per spesa/compere ect...

Il rilievo sulle sezioni, pertanto, fornisce proprio una valutazione reale dell’attrattività potenziale dell’area in quanto tiene conto degli spostamenti temporali soprarichiamati, riferiti non solo al comparto commerciale, ma a tutto il tessuto insediativo limitrofo.

In riferimento a

“Inoltre la ripartizione delle provenienze dei veicoli risulta predisposta sulla base di valutazioni generiche e non risulta derivante da analisi sul bacino di indotto e sui percorsi dei veicoli attualmente circuitanti in rete”.

Nel par. 7.2 dello Studio di Impatto Trasportistico è scritto quanto segue: per la stima della distribuzione dei flussi veicolari attratti/generati dal comparto in esame si è pesato il flusso veicolare esistente rispetto alle correnti di traffico principale. Per quanto riguarda la sez. 7 su Via Zarpellon, si è rilevato che mediamente solo il 4 % del flusso entrante uscente (venerdì e sabato) da suddetta sezione impegna il sottopasso. Il restante flusso veicolare accede unicamente all’area parcheggio delle attività commerciali esistenti.

Sulla base di tale ripartizione si è definita la distribuzione dei flussi indotti, ripartita sulle entrate e uscite dall’intervento in esame.

In tal senso la ripartizione dei flussi tiene conto delle attuali dinamiche della rete, dei caratteri fisici della stessa e delle direttrici principali.

L’affermazione “Si segnala inoltre in particolare che alcune provenienze sono state stimate in modo da tale da prevedere la circolazione dei mezzi in ingresso e uscita attraverso viabilità il cui accesso è riservato ai soli residenti (vedi Via Sant’Antonio a nord della struttura).”

Per quanto riguarda le sezioni prese a riferimento, proprio perché la nuova struttura di vendita in progetto è inserita all'interno del Parco commerciale si sono considerate le sezioni utilizzate nei precedenti studi del traffico per il Parco commerciale oltre ad incrementarle, dove si evince la presenza di una sezione localizzata su Via San Antonio (4-3) (riservata per soli residenti) e su questa sezione sono stati calcolati i valori di capacità residua ed il livello di Servizio sia per lo stato di fatto che di progetto.

Pertanto, il rilievo è stato condotto in uniformità con gli studi precedenti già condotti nell'area in riferimento ad altri interventi di trasformazione urbana e commerciale. Si precisa comunque che il divieto di transito ai non residenti in Via San Antonio è unicamente per i veicoli entranti e non uscenti. Nessun divieto di transito infatti è posto sull'intersezione opposta tra Via San Antonio e Via San Giuseppe e neppure per i veicoli che da Via San Francesco svoltano a destra per Via San Antonio.

Lo studio è stato quindi condotto avendo riguardo alle movimentazioni che attualmente possono interessare la rete locale.

In riferimento a:

“In merito alle verifiche di capacità, è necessario osservare che le stesse sono state sviluppate esclusivamente per la giornata di venerdì sera e sabato mattina, senza giustificato motivo”.

Sono state evidenziate le ore di punta del mattino e della sera nelle due giornate di rilievo (par. 4.3) ed analizzate, in particolar modo, le ore di punta più gravose per l'intera giornata di rilievo nelle due giornate prese a riferimento.

Le verifiche sono state pertanto eseguite sulla punta più critica della giornata, quella del venerdì sera e del sabato mattina. A maggior ragione la verifica sarà soddisfatta per tutte le altre ore.

A pagina 27 della relazione è scritto infatti quanto segue:

“Si sottolinea che la portata oraria di riferimento per il calcolo del livello di servizio è la massima registrata sulle aste nell'intervallo orario preso a riferimento in quanto l'ora di punta della sera presenta nella giornata di venerdì valori superiore di quelli della mattina, mentre nella giornata di sabato, complessivamente sulle sezioni considerate, si è registrata una punta maggiore di mattina rispetto a quella della sera.”

Lo studio ha quindi analizzato le situazioni di potenziale maggior carico trasportistico sia in riferimento allo stato di fatto sia per lo stato di progetto, permettendo quindi di verificare le condizioni rispetto alle circostanze potenzialmente più negative.

4.2.3 – verifica della compatibilità dei parcheggi

Le società osservanti asseriscono che *“In riferimento alla analisi dell'indotto, non è stata verificata la compatibilità dei parcheggi in riferimento al numero dei mezzi previsti in ingresso e uscita, che tenga conto delle condizioni di rotazione, in quanto la norma prevede che la stima dei flussi in entrata/uscita dalle grandi strutture deve essere proporzionata alla frequenza della sosta”*

Il numero di posti auto complessivi è pari a 136 stalli, definiti sulla base dei parametri urbanistico/edilizi previsti per il dimensionamento degli standard

In termini di capacità di sosta dell'area di progetto, si è considerata una frequenza di rotazione degli stalli prossima a 90 minuti, compatibile per strutture non alimentari, per una movimentazione di 91 movimenti/ora in ingresso come in uscita, per un totale di 182 veicoli/ora di punta, valore considerato, arrotondato (185), nell'ora di punta del venerdì.

Pertanto è stata analizzata una situazione conforme allo stato di progetto, rispetto alla quale sono state verificate le condizioni della rete. Lo studio ha rilevato come l'assetto proposto possa comportare, in corrispondenza di momenti specifici (ore di punta del fine settimana) alcune riduzioni, comunque contenute, dei livelli di servizio di nodi che già risentono di fattori dipendenti da altre realtà presenti nell'area.

4.2.5 – analisi del sistema viario con modello di microsimulazione

L'analisi del sistema viario è stata condotta secondo il metodo dell'H.C.M. Highway Capacity Manual anche in conformità al precedente studio di traffico inerente all'ampliamento del Parco commerciale.

Il metodo dell'H.C.M è un metodo consolidato di assegnazione/simulazione, e pertanto risulta compatibile con quanto prescrive la normativa regionale.

Si vuol osservare che il flusso esistente all'interno dell'area commerciale tiene già conto del flusso prodotto dal Parco commerciale in essere. L'andamento del flusso nell'arco della giornata, infatti, è quello determinato dal tipo di attività e attrattività che sono già presenti nel contesto di riferimento.

4.2.6 – implementazione modello di macrosimulazione

In prima istanza si ribadisce quanto già indicato per il punto 4.2.1, dove è stato evidenziato che la normativa non preveda la simulazione dei flussi di traffico all'interno di un raggio di 1000 m.

Si ribadisce, inoltre, quanto descritto al punto precedente. L'attuale flusso prodotto dal Parco commerciale è già rilevabile, come è stato infatti effettuato nei punti prossimi al Parco stesso. L'entrata in esercizio della nuova struttura non alimentare porterà ad un naturale incremento del flusso come è stato infatti stimato nei punti analizzati.

Non si ritiene necessario utilizzare modelli di macrosimulazione, anche in relazione al fatto di come il contributo della nuova realtà sia limitato rispetto ai carichi e alle dinamiche determinate dalle altre realtà commerciali e insediative presenti nell'area.

4.2.7 – analisi dell'ammissibilità degli accessi

Relativamente all'ammissibilità degli accessi si precisa quanto segue.

Il progetto prevede due accessi entrata/uscita fronte Via San Francesco. Trattasi di strada a due corsie per senso di marcia, separate da segnaletica orizzontale di linea discontinua che permette le manovre di svolta sia destra sia a sinistra. Si precisa che i due accessi sono equidistanti rispetto all'entrata/uscita posta su lato opposto, senza pertanto interferire e determinare situazioni di pericolo. Le due uscite dal nuovo intervento sono gestite con segnale di Stop. Si vuol sottolineare che i parcheggi esistenti lungo Via San Francesco sono posti dalla parte opposta al nuovo intervento. Tale condizione esclude problemi di visibilità per entrare ed uscire dal nuovo intervento. Inoltre i parcheggi fronte ristorante sono riservati esclusivamente alla clientela dello stesso, utilizzati quindi solamente in determinate ore della giornata, mentre parcheggi posti più a nord sono posti longitudinalmente al senso di marcia e non sono adibiti alla sosta di mezzi pesanti come da segnaletica verticale presente.

4.3 - conclusioni

“Oltre alle considerazioni di cui sopra, In linea generale, nell'analisi proposta, pur evidenziando delle criticità e peggioramenti dei LOS delle infrastrutture, non si evince alcuna proposta di intervento né opere compensative per il miglioramento delle condizioni di deflusso della circolazione.

Tale condizione non è certamente condivisibile né giustificabile in quanto il carico veicolare aggiuntivo andrebbe certamente a influire su un sistema infrastrutturale che il proponente stesso giudica come critico”.

Non trova riscontro l'analisi soprariportata. A pag. 57 dell'elaborato “Impatto Viabilistico” è riportato il confronto tra i Livelli di Servizio nello stato di fatto e di progetto.

LIVELLO DI SERVIZIO - STATO DI FATTO				
Sezione / Postazione	Venerdì ora punta h 18:00 - 19:00		Sabato ora punta h 10:00 - 11:00 /11:00 - 12:00	
	Flusso veicoli /ora	Livello di Servizio	Flusso veicoli /ora	Livello di Servizio
Sezione 1 – Via Papa Giovanni Paolo II (Sud)	859	C	694	C
Sezione 3 – Via Papa Giovanni Paolo II (Nord N)	1.029	D	980	D
Sezione 4 – Via Sant' Antonio	386	B	394	B
Sezione 6 – Via San Francesco (Sud)	410	B	380	B
Sezione 7 – Via Zarpellon	273	B	281	B

LIVELLO DI SERVIZIO - STATO DI PROGETTO				
Sezione / Postazione	Venerdì ora punta h 18:00 - 19:00		Sabato ora punta h 10:00 - 11:00/ 11:00 - 12:00	
	Flusso veicoli /ora	Livello di Servizio	Flusso veicoli /ora	Livello di Servizio
Sezione 1 – Via Papa Giovanni Paolo II (Sud)	922	D	761	C
Sezione 3 – Via Papa Giovanni Paolo II (Nord N)	1.111	D	1.085	D
Sezione 4 – Via Sant' Antonio	468	C	499	C
Sezione 6 – Via San Francesco (Sud)	442	B	420	B
Sezione 7 – Via Zarpellon	280	B	290	B

E sempre a pag.57 è scritto quanto segue:

“Variazioni del Livello di Servizio si hanno sulla Sez. 4 Via Sant’Antonio dove sia nell’ora di punta del venerdì sia in quella del mattino del sabato si possono verificare **parziale riduzione di comfort, anche se il flusso si mantiene ancora stabile. Per quanto riguarda la Sez. 1 lungo Via Papa Giovanni Paolo II sud, nell’ora di punta serale del venerdì, si possono presentare condizioni di viscosità con flusso instabile.**

Tali variazioni si possono, comunque, ritenere accettabili in quanto sono per lo più circoscritte temporalmente nei 15 minuti più carichi dell’ora di punta.

Le possibili criticità riguardano quindi particolari momenti della giornata, e in particolare nei giorni di massimo accumulo. **Ne consegue che mediamente, e in archi temporali ampi, le condizioni non assumono livelli critici o di riduzione della funzionalità della rete e dei nodi.**

Si è evidenziato che il flusso su Via Sant’Antonio si mantiene stabile e che per quanto riguarda un tratto di Via Papa Giovanni Paolo II si possono avere, nell’ora di punta del venerdì possibili condizioni di viscosità con flusso che potrebbe diventare instabile.

Si ricorda che per strade locali, quale è Via Sant’Antonio il livello minimo di Servizio deve essere C (D.M 05/11/2011). Tale condizione non rappresenta situazioni di blocco della rete o rischio per l’utenza.

5- osservazioni relative alla relazione allegata alla Dichiarazione di non necessità Vinca

5.1 mancato approfondimento relativo alle prescrizioni contenute nel parere VAS n.134 del 09.08.2017

In riferimento all'idoneità faunistica delle aree interessate dall'intervento è utile ricordare come il parere regionale abbia confermato come le alterazioni e trasformazioni non producano effetti significativi su habitat o habitat di specie. L'idoneità faunistica è pertanto riferita a spazi che possono avere funzioni di supporto alla presenza di alcune specie, tra le quali le citate *Lacerta bilenata*, *Pardalis muralis*, *Pardalis sicula* e *Hierophis vdlavus*. Si tratta di lucertole e piccoli rettili che possono essere presenti all'interno di spazi agricoli e aree verdi periurbane, peraltro già soggetti a pressioni antropiche. Il progetto prevede il mantenimento di spazi verdi nell'area sud, connessi al tessuto agricolo del contesto, che hanno caratteristiche che permettono la presenza delle specie sopra indicate.

Il progetto, con particolare riferimento agli approfondimenti condotti in sede di integrazione, ha previsto di adottare impianti a basso consumo ed emissioni, fermo restando la necessità di garantire la sicurezza dell'area.

La verifica della documentazione delle prescrizioni riguarda lo stato attuativo e la situazione post-operam, pertanto la verifica e successiva comunicazione all'ente regionale avverrà una volta dato avvio alle fasi realizzative.

5.2 struttura della relazione allegata alla dichiarazione di non necessità Vinca non rispondente ai requisiti della DGRV 1400/2017

Si precisa in prima istanza come gli Allegati alle DGR abbiano un valore di regolamentazione procedurale e metodologico utile per standardizzare e rendere univoci i contenuti degli studi, ma non assumano il valore di norma primaria.

La relazione tecnica allegata alla Dichiarazione di non Necessità di Valutazione di Incidenza è stata predisposta avendo riguardo ai contenuti della DGR 2299/2014 poiché redatta antecedentemente al 01.10.2017, data di entrata in vigore della DGR 1400/2017. Tuttavia gli elaborati sono stati successivamente depositati in modo ufficiale in data seguente, senza tuttavia modificarne i contenuti. Si tratta di un aspetto formale, rispetto al quale l'autorità competente (Provincia di Vicenza) non ha rilevato alcuna criticità, né formale né sostanziale. Va inoltre evidenziato, dal punto di vista metodologico, che il documento predisposto in applicazione della DRG 2299/2014 contiene un livello di approfondimento analitico e valutativo di maggior dettaglio rispetto alla metodologia prevista dalla DGR 1400/2017, e ciò con particolare riferimento alla

definizione delle potenziali pressioni (così come definite dall'Allegato B alla DGR 2299/2014 e Allegato B DGR 1400/2017) e individuazioni di dettaglio dell'area di analisi, elementi non più richiesti dalla DGR 1400/2017. Pertanto tale situazione non pregiudica l'analisi condotta: al contrario ne determina una valutazione più approfondita.

Si fa inoltre presente che la procedura sviluppata ha previsto la redazione dell'apposita analisi facendo riferimento ai casi di esclusione di Screening VincA in relazione alla fattispecie "piani e progetti per i quali non si prevedono effetti negativi significativi sulla Rete Natura 2000", per la cui casistica si prevede una specifica verifica tramite apposita relazione tecnica.

La metodologia utilizzata, quindi, approfondisce quanto già analizzato in sede di procedura di valutazione di incidenza ricompresa all'interno del processo di VAS del PdL "San Francesco" su specifica scelta del proponente.

6 - accessibilità degli elaborati

Gli elaborati sono accessibili e possono essere scaricati.

Si tratta di documenti depositati, che nel caso non si riuscissero a scaricare per problemi tecnici, possono comunque facilmente essere richiesti all'autorità competente, essendo documenti pubblici.

B - CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI FORMULATE DAL COMUNE DI CASSOLA

L'osservazione è articolata in riferimento a 2 temi principali: Completezza delle integrazioni prodotte e Studio di Impatto Ambientale.

PUNTO A - Completezza delle integrazioni prodotte

In primo luogo deve preliminarmente eccepire l'inammissibilità delle osservazioni comunali, essendo state presentate da un organo incompetente. Ed invero, l'art. 50 TUEL non ricomprende, tra le varie competenze sindacali, quelle connesse alla questione oggetto della presente procedura di VIA.

Pur ritenendo dirimente l'osservazione sopravolta, e quindi per mero tuziorismo, si rendono le seguenti controdeduzioni. La numerazione di seguito indicata fa diretto riferimento a quella contenuta nell'osservazione del Comune di Cassola

Controdeduzione al punto 1.

Si tratta di una questione di carattere tecnico istruttorio, che compete agli enti interessati dall'iter approvativo.

Controdeduzione al punto 2.a

In relazione a tale aspetto si rileva come sia già stato acquisito parere dall'ente competente (ASL). In sede di Conferenza di Servizi dovrà essere verificata la soluzione ritenuta più corretta. Si precisa tuttavia come si tratti di un aspetto che non incide rispetto alle valutazioni di carattere ambientale.

Controdeduzione al punto 2.h

In riferimento al parere della Commissione VAS n. 134 del 09.08.2017 si riporta:

Mitigazioni/compensazioni e indicazioni progettuali

Le attenzioni e le misure di mitigazione e contenimento degli effetti indicati all'interno del Rapporto Preliminare Ambientale sono state fatte proprie dal progetto, in particolare per quanto riguarda l'assetto complessivo del piano. Le aree verdi sono state sviluppate per ridurre e attenuare le alterazioni e i disturbi verso le abitazioni limitrofe. È prevista la realizzazione di sistemi fotovoltaici ed elementi volti ad assicurare una buona efficienza energetica della struttura edilizia. Viene assicurata la continuità dei percorsi pedonali e del disegno unitario del comparto commerciale. Si prevede, inoltre, la collocazione di colonnine di ricarica elettrica.

Corretta gestione delle acque di prima pioggia e rispetto del PTA

Il progetto proposto prevedeva un sistema di raccolta e immissione delle acque nel suolo tramite sistemi che comunque trattavano le acque al fine di assicurare di non immettere nel terreno carichi inquinanti significativi. In fase di sviluppo progettuale, come ampiamente trattato all'interno del SIA integrato, è stata proposta una diversa soluzione che prevede un trattamento unitario delle acque di prima pioggia, e l'immissione delle stesse all'interno del canale consortile che corre a sud dell'area d'intervento. Tale sistema è conforme al PTA, e l'immissione delle acque all'interno del corpo idrico di superficie è già stata autorizzata dal Consorzio di Bonifica Brenta.

Studio del traffico

La documentazione che costituisce la VIA è composta anche da apposito studio del traffico (allegato Rel04). La controdeduzione formulata all'osservazione delle ditte Supermercati Tosano Srl e Immobiliare Sole Srl ha approfondito alcuni temi rispetto ai contenuti dello studio del traffico.

Prescrizioni VInCA

Le indicazioni fornite dall'istruttoria VInCA sono state considerate e analizzate all'interno della documentazione riferita al procedimento VInCA connesso alla VIA. In riferimento alle specifiche attenzioni rilevate dalla Regione si rimanda a quanto controdedotto al punto 5.1 dell'osservazione delle ditte Supermercati Tosano Srl e Immobiliare Sole Srl.

Controdeduzione al punto 3.

Tutta la documentazione di progetto è stata inviata alla Provincia di Vicenza in formato digitale con firma digitale, la quale di fatto sostituisce la firma autografa.

Controdeduzione al punto 8.

Tutta la documentazione di progetto è stata inviata alla Provincia di Vicenza in formato digitale con firma digitale, la quale di fatto sostituisce la firma autografa.

Controdeduzione al punto 10.

In data 30.03.2018 è stato inviato alla Provincia di Vicenza il Parere di Vigili del Fuoco, il quale risulta, dall'intestazione della nota, essere stato trasmesso dallo stesso Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco al Comune di Cassola nel febbraio 2018.

Controdeduzione al punto 13.

Lo studio viene allegato alla documentazione integrata in risposta alle osservazioni tecniche presentate dalla Provincia di Vicenza.

Controdeduzione al punto 16.

Si tratta di aspetti di carattere procedimentale di competenza degli enti preposti, che dovranno essere affrontati durante l'iter approvativo e nelle fasi successive.

PUNTO B – Impatto ambientale

Controdeduzione al punto 1.

L'area di carico/scarico è stata definita all'interno della proposta progettuale. In ragione della configurazione dell'edificio e del sistema di mobilità l'area di carico e scarico merci è stata localizzata lungo il lato ovest. Tale localizzazione, come rappresentata negli elaborati depositati (tav.1), allontana il punto di carico e scarico dagli spazi utilizzati dai fruitori, e separa i flussi di traffico all'interno dell'area d'intervento.

La documentazione integrativa depositata presso la Provincia di Vicenza a gennaio 2018, prodotta in risposta alla richiesta di integrazione documentale dal Comune di Cassola, inoltre, riporta nella tav.5 il dettaglio degli spazi destinati a carico/scarico.



Figura 4 Estratto tav.1 - Planimetria, con indicazione delle aree carico/scarico.

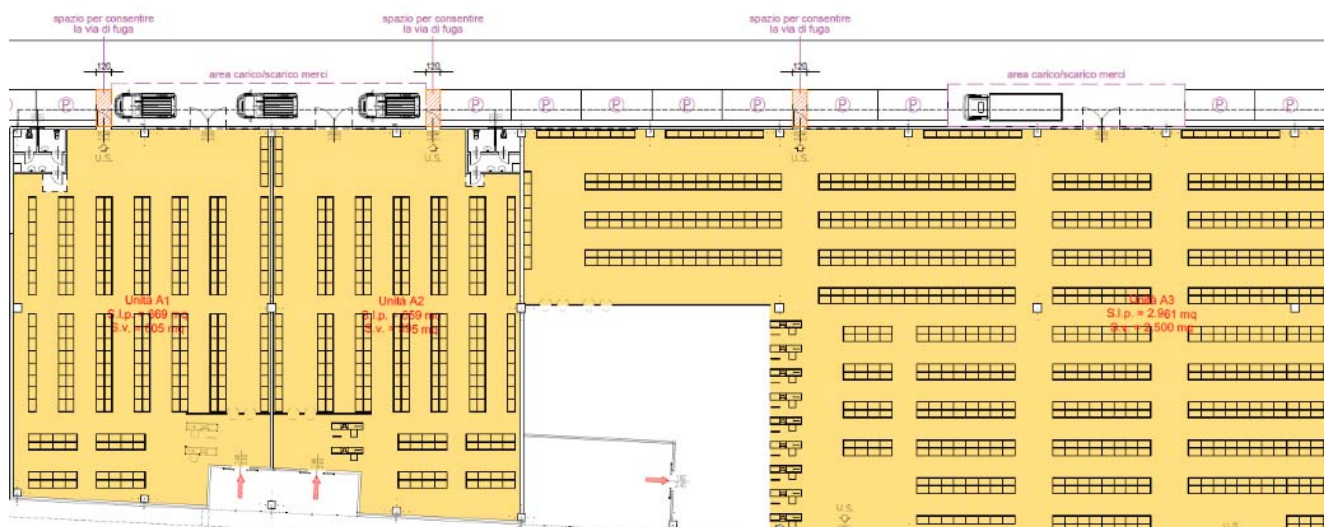


Figura 5 Estratto tav. 5

In riferimento agli aspetti acustici è utile evidenziare come la movimentazione connessa al carico/scarico è stata stimata in 4 veicoli pesanti alla settimana (come riportato nello studio del traffico), pertanto con un'incidenza del tutto limitata e non significativa.

Controdeduzione al punto 2.

Lo studio del traffico ha rilevato la presenza di alcune situazioni critiche oggi esistenti e si è confrontato con esse. Le simulazioni condotte hanno indicato come il traffico indotto, considerando le ore di punta, possa determinare una riduzione della funzionalità di alcuni punti della rete, in particolare per la sezione 2 – via Giovanni Paolo II (sud) e sezione 4 – via Sant'Antonio. Si stima di passare da un livello C a D per la prima e da B a C per la seconda. In tal senso si rilevano alcune situazioni critiche che interessano via Giovanni Paolo II, considerando comunque le ore di punta; mediamente il livello risulterà pertanto prevedibilmente in classi inferiori. Va però ricordato come la condizione C corrisponda a una funzionalità non deteriorata.

L'osservazione rileva, inoltre, come l'Amministrazione comunale abbia già previsto, all'interno degli strumenti urbanistici vigenti, opere che concorrono a fluidificare il traffico che insiste nell'area, nella prospettiva di ridurre i livelli di congestione che sono dovuti alle varie realtà commerciali che già oggi sono qui collocate, e quindi indipendentemente dall'apertura della nuova realtà commerciale in oggetto. Si tratta di opere programmate da PAT e inserite all'interno del vigente PI, anche sotto questo profilo indipendentemente dalla realizzazione della nuova struttura commerciale. Come indicato dal Comune stesso, infatti, le opere non sono state realizzate per la mancanza di copertura finanziaria. Si tratta pertanto di una programmazione di livello Comunale che quindi definisce il quadro di riferimento programmatico locale. In tal senso una volta data attuazione a tali interventi è prevedibile che i livelli di servizio della rete locale migliorino, eliminando situazioni critiche che oggi si possono presentare, garantendo così una migliore compatibilità anche dell'intervento in oggetto.

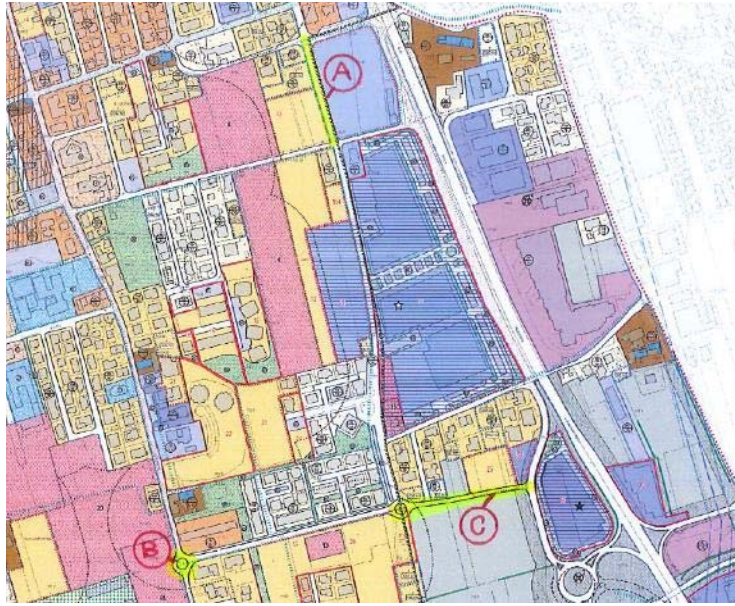


Figura 6 Estratto planimetria allegata all'osservazione del Comune di Cassola

Tale aspetto dovrà essere considerato all'interno dell'eventuale monitoraggio dei flussi di traffico, indicato all'interno del SIA e trattato all'interno della controdeduzione all'osservazione delle ditte Supermercati Tosano e Immobiliare Sole, punto 3.1