



STUDIO CONTE
SERVIZI E SVILUPPO COMMERCIALE

FINPENGO S.P.A.
REGIONE VENETO
PROVINCIA DI VICENZA
Comune di Bassano del Grappa



ai sensi della L. R. n. 50 del 28 dicembre 2012, della L.R. n. 4 del 18 febbraio 2016 e del D.lgs. 3/4/2006, n. 152 e ss.mm.ii.

IL PROMOTORE

FINPENGO S.P.A.

FINPENGO S.P.A.

I RELATORI

Dott. Nicola Bortolato

Nicola Bortolato

Arch. Emanuela Padovani

ORDINE ARCHITETTI PIANIFICATORI PERSOAGISTI CONSULENTI
DELLA PROVINCIA DI TREVISO

**EMANUELA
PADOVANI**
N° 3483
Sezione A - Settore architetture
ARCHITETTO

MARZO 2018

© Studio Conte S.r.l. Società Unipersonale

Via Martiri della Libertà, 42 • 31023 Resana (TV) • tel 0423/715256 (5 linee r.a.) fax 0423/480979 • C.F. e P.IVA 03753710262
• www.studio-conte.com • info@studio-conte.com

Tutti i diritti sono riservati. È vietata la riproduzione anche parziale e con qualsiasi strumento

Sommario

1. INQUADRAMENTO GENERALE	1
2. PRECEDENTE VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.I.A.	3
3. DESCRIZIONE DEL PROPONENTE	9
4. NORME E PRESCRIZIONI DI STRUMENTI URBANISTICI, PIANI PAESISTICI E TERRITORIALI E PIANI DI SETTORE	10
5. ANALISI ECONOMICA DEL GRADO DI COPERTURA DELLA DOMANDA E DEL SUO LIVELLO DI SODDISFACIMENTO.	12
6. DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	14
7. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI E DI LOCALIZZAZIONE DELL’INTERVENTO	17
8. VIABILITÀ	21
8.1) Introduzione	21
8.2) Inquadramento territoriale	22
8.3) Attuale rete viaria di afferenza.....	23
8.4) Flussi di traffico indotti.....	25
8.5) Valutazioni di nodo.....	27
8.6) Conclusioni	35
9. IMPATTI SULL’ATMOSFERA.....	36
8.1) Premessa metodologica	36
8.2) Conclusioni	36
10. INQUINAMENTO ACUSTICO	38
9.1) Premessa	38
9.2) Conclusioni	38
11. GEOMORFOLOGIA	40
12. LITOLOGIA	42
13. IDROGRAFIA	42
14. VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.I.N.C.A.)	43
15. OPERE A MITIGAZIONE	44
16. MATRICE DEGLI IMPATTI	46
17. GLOSSARIO DEGLI ACRONIMI E DEI TERMINI TECNICI	47

1. INQUADRAMENTO GENERALE

Oggetto del presente studio d’impatto ambientale è l’apertura di una nuova grande struttura di vendita della tipologia centro commerciale a prevalenza non alimentare, (d’ora in poi in questo studio denominata per semplicità “nuova grande struttura”).

Tale insediamento sarà ubicato in un’area del comune di Bassano del Grappa, in fregio a via Capitelvecchio nei pressi dell’intersezione a rotatoria tra via Passarin, via Tito Speri e la stessa via Capitelvecchio, ove allo stato attuale insistono da molti anni una media struttura di vendita della tipologia bricolage ancora attiva ed operante e due fabbricati in stato di degrado e abbandono.

Il proponente Finpengo S.p.A. intende realizzare una nuova grande struttura avente una superficie di vendita complessiva di 7.900 mq del settore alimentare e non alimentare, costituita da più esercizi commerciali di cui uno del settore alimentare di circa 1.900 mq di superficie di vendita.

Il territorio comunale di Bassano del Grappa si estende su una superficie di circa 47,06 kmq, è situato a 129 m s.l.m. con un’escursione di 1.192 m (altitudine minima 84, altitudine massima 1.276) e, al 30 aprile 2017, secondo l’I.S.T.A.T., conta una popolazione di 43.479 abitanti per una densità di 923,91 ab/kmq. La popolazione risiede principalmente nel settore centro orientale dell’area comunale. Sul territorio sono presenti degli abitati minori essenzialmente riconducibili ai nuclei residenziali di Campese, Val Rovina, S. Michele e parte dell’abitato di Rubbio. È presente poi un diffuso insediamento sparso che tende a concentrarsi lungo i principali assi viari.

Il Comune ha la sola frazione di Rubbio e confina a nord con Campolongo sul Brenta e Solagna, a est con Pove del Grappa, Romano d’Ezzelino e Cassola, a sud con Rosà, Cartigliano e Nove, ad ovest con Marostica e Conco.

Il sito oggetto dell’intervento si trova a Bassano del Grappa nell’area sud-est del territorio comunale in fregio a via Capitelvecchio: nello specifico la mezzeria di tale arteria funge da confine tra i comuni di Bassano del Grappa e di Cassola (in quest’ultimo comune viene toponomasticamente definita via Valsugana).

Per un inquadramento territoriale si rimanda alla seguente **Figura 1**.

Figura 1 – Inquadramento territoriale



Il presente studio analizzerà gli impatti relativi alla realizzazione di un nuovo edificio che ospiterà una nuova grande struttura di vendita con superficie di vendita complessiva pari a 7.900 mq, di cui 1.900 mq del settore alimentare.

Il progetto ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2016 che a sua volta fa riferimento all'art. 23 del D.lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 e ss.mm.ii. "Norme in materia ambientale" ricade nella fattispecie "costruzione di centri commerciali di cui al D.lgs. 31 marzo 1998, n. 114 - *Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59* -" indicata nell'Allegato IV – Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. punto 7, lettera b) e nell'Allegato A1 della L.R. 4/2016 lettera af-ter) "grandi strutture di vendita di cui all'articolo 22, comma 1, lettera a) della legge regionale n. 50 del 2012".

Infine per la redazione del presente Studio d'Impatto Ambientale saranno seguite le linee guida dettate dalla D.G.R.V. n. 1624 dell'11 maggio 1999 "Modalità e criteri d'attuazione delle procedure di V.I.A." (norme regionali di attuazione della Legge Regionale 26 marzo 1999 n. 10), che prevede la suddivisione in quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale.

2. PRECEDENTE VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.I.A.

Il proponente ha presentato in data 06/07/2017 con prot. n. 49087, 49088, 49090 la documentazione relativa al progetto “Apertura di una grande struttura di vendita della tipologia centro commerciale” ubicato nella medesima area e ha chiesto l’attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi dell’art. 20 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii..

Il Comitato Tecnico Provinciale di Vicenza, con Determinazione n. 909 del 10/10/2017, ha disposto l’assoggettamento del suddetto progetto alla procedura di valutazione di impatto ambientale, ritenendo sussistere possibili impatti negativi e significativi sull’ambiente e pertanto si rende necessario presentare lo studio di impatto ambientale.

Dalle motivazioni riportate nel parere 27/2017 allegato alla suddetta Determinazione, sono emerse alcune criticità:

- il progetto presentato non risultava coerente con l’attuale Piano degli Interventi, ma in attesa dell’approvazione della variante: allo stato attuale la variante al P.I. è stata adottata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 58 del 31/07/2017 e approvata con D.C.C. n. 4 del 15/02/2018;
- il progetto prevedeva la copertura della piazza con vetro serigrafato che avrebbe potuto determinare una fonte di luce verso l’alto con possibile invadenza dell’ospedale e degli osservatori astronomici: a tal proposito si precisa che l’illuminazione della piazza con copertura in vetro serigrafato sarà realizzata come se fosse all’esterno dell’edificio, diretta verso il basso e in conformità alla L.R. n. 17 del 07.08.09 “Nuove norme per il contenimento dell’inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell’illuminazione per esterni e per la tutela dell’ambiente e dell’attività svolta dagli osservatori astronomici” e al Piano dell’illuminazione per il Contenimento dell’Inquinamento Luminoso (P.I.C.I.L.) approvato dal comune di Bassano del Grappa con D.G.C. n. 83 del 26/03/2013. L’effetto delle riflessioni delle facciate e delle pavimentazioni sarà mitigato dalla particolare natura della copertura, caratterizzata da una struttura portante in travi lamellari con orditura a cassettoni profondi, elemento costruttivo di per sé mitigante, e da lastre trasparenti di copertura che avranno un trattamento di serigrafia, atto soprattutto a ridurre l’abbagliamento e l’intensità luminosità solare e, di conseguenza,

anche la riflessione solare diurna e la luce artificiale serale, generata all'interno;

- la presenza di rampe di accesso al parcheggio interrato definite nel precedente Studio come funzionali anche al collegamento tra via Carpellina e via Capitelvecchio, ha fatto emergere la problematica che non può essere esclusa la coesistenza tra due tipi di utenze (una del centro commerciale e l'altra di passaggio) con ripercussioni sulla sicurezza e sulla funzionalità: a tal proposito si puntualizza che il collegamento tra le due vie è da intendersi funzionale esclusivamente alla clientela del centro commerciale, in quanto quest'ultima ha la motivazione di accedere da una via e uscire dall'altra, in base alle proprie esigenze.

Per quanto riguarda invece la possibilità che altri utenti che non visitano/frequentano la struttura commerciale utilizzino le rampe come "scorciatoia" per passare da una viabilità all'altra, è da escludersi. A dimostrazione di questo si analizzano tutte le alternative di tragitto (per ciascun tragitto indicato qui sotto la linea rossa indica il percorso attraversando l'area della struttura commerciale; la linea verde indica il percorso più razionale):

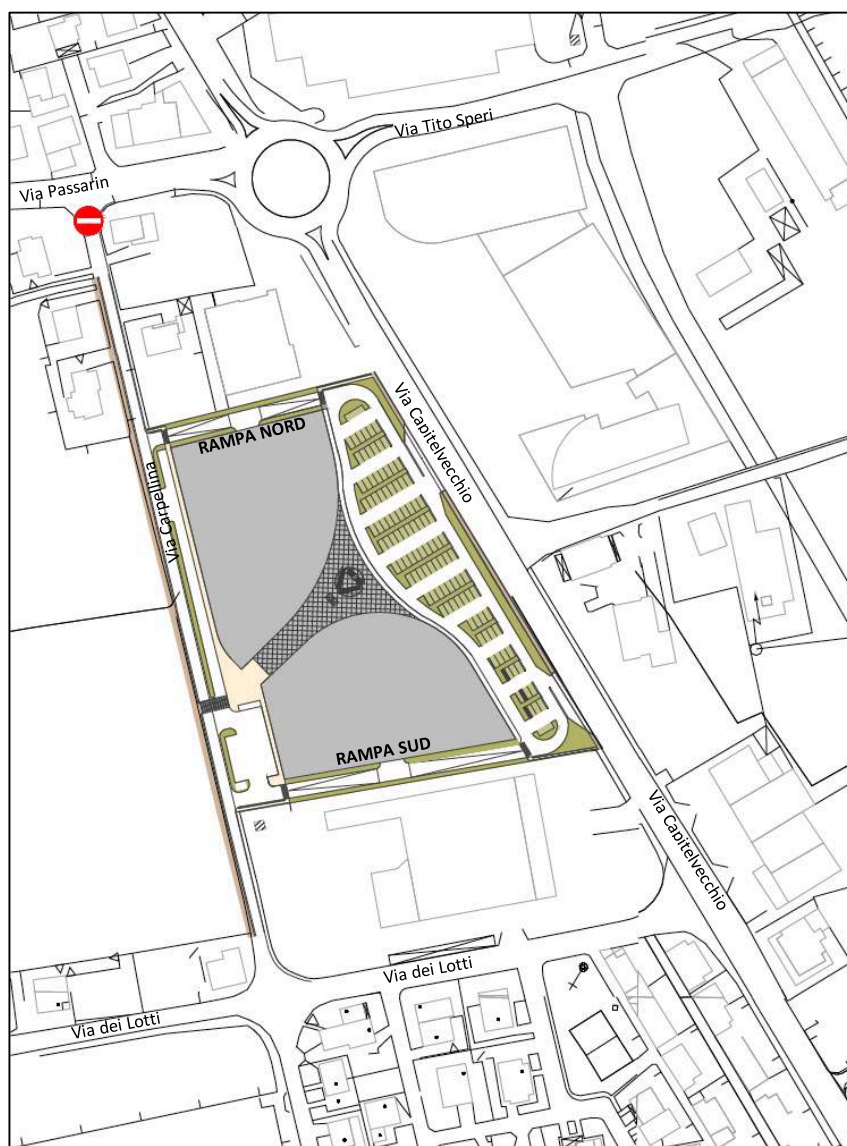
- provenienza da nord da via Capitelvecchio: l'unica possibilità è entrare nel parcheggio a raso, utilizzare la rampa sud ed uscire su via Carpellina dove (essendo prevista a senso unico) si è costretti a risalire verso nord: il medesimo risultato si ottiene molto più agevolmente svoltando a destra in via Passarin, prima uscita della rotatoria posta a nord dell'area; si precisa inoltre che non vi è la possibilità di andare verso sud a seguito dell'attraversamento dell'area della struttura commerciale in quanto via Carpellina diventerà a senso unico (in direzione nord);



- provenienza da sud da via Capitelvecchio: l'accesso all'area è consentito solo con la manovra di inversione di marcia sulla rotatoria posta a nord dell'area e, anche in tal caso, l'unica possibilità è entrare nel parcheggio a raso, utilizzare la rampa sud ed uscire su via Carpellina (diventerà a senso unico) dove si è costretti a risalire verso nord. Il medesimo risultato si ottiene molto più agevolmente, senza utilizzare la viabilità interna della struttura commerciale, raggiungendo la rotatoria a nord dell'area e prendendo la terza uscita su via Passarin.



- provenienza da nord da via Carpellina con direzione sud: tale manovra, attualmente consentita, con l'apertura del nuovo punto vendita non sarà più permessa in quanto è prevista la trasformazione di via Carpellina da strada a doppio senso di marcia a strada a senso unico in direzione nord;



- provenienza da sud da via Carpellina: si accede all'area utilizzando la rampa nord, si attraversa il parcheggio a raso e si esce tramite la corsia di immissione in via Capitelvecchio dove il nuovo progetto prevede l'uscita obbligatoria in mano destra e quindi con direzione obbligatoria verso sud. Il medesimo risultato si ottiene molto più agevolmente con la svolta a destra su via dei Lotti, a sud dell'area, e successiva svolta a destra, all'intersezione semaforica, su via Capitelvecchio; in alternativa è possibile percorrere interamente via Carpellina per poi svoltare a destra su via Passarin e infine svoltare nuovamente a destra su via Capitelvecchio, mediante la prima uscita della rotatoria a nord dell'area. Si precisa inoltre che non vi è la possibilità di andare verso nord su via Capitelvecchio uscendo dal parcheggio a raso della struttura commerciale, mentre tale direzione è consentita o con la svolta a sinistra all'intersezione semaforica provenendo da via dei Lotti o prendendo la terza uscita della rotatoria, provenendo da via Passarin.



Sussiste anche la possibilità che gli utenti utilizzino una metà rampa per accedere al piano interrato, percorrerlo per l'intera lunghezza e risalire dall'altra rampa nella medesima viabilità da cui sono arrivati: anche in questo caso la manovra risulta inutile e svantaggiosa.

Si conclude dunque che è da escludersi la possibilità che utenti non frequentanti il centro commerciale utilizzino la viabilità interna al solo scopo di passare da via Capitelvecchio a via Carpellina e/o viceversa, in quanto tali manovre sono attuabili molto più agevolmente utilizzando la viabilità pubblica.

Per quanto riguarda le altre osservazioni del parere n. 27/2017 qui di seguito elencate, si rinvia agli specifici capitoli dello studio di impatto ambientale:

- analisi della pianificazione: § 2.5;
- parcheggi privati: vedi tavola 6;
- smaltimento acque meteoriche: § 3.4.5.1;
- modalità di demolizione opere edili e pavimentazioni esterne: § 3.4;
- caratterizzazione dell'impatto acustico: § 4.3.3;
- caratterizzazione dell'impatto viabilistico: § 4.3.1.
- progetto delle opere a verde: § 3.6;

3. DESCRIZIONE DEL PROPONENTE

La società proponente è:

FINPENGO S.p.A.

con sede a Bassano del Grappa (VI), cap 36061, via Bastion 49 int. 4,

C.F. e P.I. numero 00160930244

Legale rappresentante: Pengo Federico

4. NORME E PRESCRIZIONI DI STRUMENTI URBANISTICI, PIANI PAESISTICI E TERRITORIALI E PIANI DI SETTORE

Gli strumenti programmatori presi in considerazione in questo studio d’impatto ambientale sono:

- ✓ Piano di Assetto del Territorio del Comune di Bassano del Grappa (approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 4141 del 18/12/2007);
- ✓ Piano degli Interventi del Comune di Bassano del Grappa (approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 9 del 01/03/2012);
- ✓ Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vicenza (approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 708 del 02 maggio 2012);
- ✓ Piano Territoriale Regionale di Coordinamento approvato nel 1992, Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato nel 2009 e successiva variante del 10/04/13;
- ✓ Piano Regionale di tutela delle acque (P.T.A. – costituisce uno specifico piano di settore ai sensi dell’art. 121 del D.lgs. 152/2006. Approvato con deliberazione del Giunta Regionale n. 107 del 05/11/2009; successivamente con la D.G.R.V. n. 842 del 05/05/2012 è stato modificato e approvato il testo integrato delle N.T.A. del P.T.A.);
- ✓ Piano Regionale di tutela e risanamento dell’Atmosfera (Deliberazione del Consiglio Regionale dell’11/11/2004 n. 57).

Il progetto è coerente con il Piano di Assetto del Territorio e con il Piano degli Interventi del comune di Bassano del Grappa e con tutti gli strumenti di pianificazione territoriali provinciali e regionali.

L’area d’insediamento dell’intervento è classificata dal Piano degli Interventi approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 9 del 01/03/2012 tra le “zone produttive (industriali-artigianali-direzionali-commerciali-annonari) assoggettate a I.E.D.” (art. 25 delle N.T.O.) e inclusa nella sottozona “prod. 63”, normata dagli artt. 30 e 34 delle N.T.O..

Il comune di Bassano del Grappa ha qualificato l’area, sulla quale verrà realizzato l’intervento, come “area di degrado edilizio” interna alla perimetrazione di Centro urbano ai sensi della L.R. 50/12 e Regolamento regionale n. 1/2013 (Fascicolo schede descrizione e perimetrazione “Aree degradate” allegato alla Delibera del Consiglio Comunale n. 71 del 30/07/2015).

Successivamente la ditta Finpengo S.p.a. ha presentato una proposta di accordo pubblico-privato, acquisita in data 13/12/2016 con prot. n. 84079, opportunamente adeguata in data 23/01/2017 con prot. 4066, per l'attuazione dell'intervento di ristrutturazione e rigenerazione urbana del complesso commerciale. La Giunta comunale con propria Deliberazione n. 40 del 14/02/2017 ha espresso il proprio parere preliminare sulla proposta di accordo, valutandola di rilevante interesse pubblico. In seguito con Deliberazione del Consiglio comunale n. 28 del 28/04/2017 è stato approvato lo Schema di Accordo presentato dalla ditta proponente al prot. 16635 in data 14/03/2017 e quindi l'insediamento della Grande Struttura di Vendita con superficie di vendita fino a 8.000 mq mediante Intervento Edilizio Diretto convenzionato, previa conseguente variante del Piano degli Interventi.

Allo stato attuale la variante al P.I. è stata adottata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 58 del 31/07/2017 e approvata con D.C.C n. 4 del 15/02/2018.

5. ANALISI ECONOMICA DEL GRADO DI COPERTURA DELLA DOMANDA E DEL SUO LIVELLO DI SODDISFACIMENTO

Nell’ambito della redazione dello Studio d’Impatto Ambientale (S.I.A) tra i vari impatti da analizzare, è previsto quello sull’economia del territorio ove è previsto l’intervento, ed in particolare trattandosi di strutture commerciali, sulla rete distributiva presente in loco.

La D.G.R.V. n. 1624 dell’11 maggio 1999 “Modalità e criteri d’attuazione delle procedure di VIA” (norme regionali di attuazione della Legge Regionale 26 marzo 1999 n. 10) prescrive che, nel quadro di riferimento progettuale, devono essere precisate le caratteristiche dell’opera con particolare riferimento a:

“a) la natura dei beni e/o servizi offerti;

b) il grado di copertura della domanda ed i suoi livelli di soddisfacimento in funzione delle diverse ipotesi progettuali esaminate, ciò anche con riferimento all’ipotesi di assenza dell’intervento”.

Alla luce di tale normativa, il presente capitolo stima il livello di soddisfacimento della domanda nell’ipotesi di realizzazione del progetto sottoposto a valutazione d’impatto ambientale.

A tale scopo è di cruciale importanza definire il livello dell’offerta commerciale presente nel territorio ove è ubicato il progetto sottoposto a valutazione di impatto ambientale.

Di seguito viene dunque presentata una breve descrizione della “natura dei beni/servizi offerti” al fine di poter procedere all’approfondimento relativo al grado di soddisfacimento della domanda.

Oggetto del presente studio d’impatto ambientale è l’apertura di una nuova grande struttura di vendita in comune di Bassano del Grappa.

L’analisi economica andrà a stimare il grado di copertura della domanda considerando la superficie lorda di pavimento (S.L.P.) pari a 9.600 mq in quanto ritenuta un parametro più realistico e più “gravoso”, comprendendo anche talune superfici che non sono rientrano nel calcolo della superficie di vendita (pari a 7.900 mq).

Tenendo conto della dimensione complessiva del centro commerciale si è stimato che lo stesso riesca ad avere una capacità attrattiva massima, verso la potenziale clientela, costituita dalla popolazione di tutti i comuni il cui territorio è situato all’interno di un’isocrona di 20 minuti auto in

direzione di tutti i punti cardinali.

La realizzazione dell'intervento genera un aumento della densità commerciale della provincia di Vicenza pari a 11,10 mq/1.000 abitanti. Tale aumento non modifica la posizione relativa della provincia di Vicenza che resta al quarto posto in Veneto, restando al di sotto del corrispondente dato regionale, che vede anch'esso un leggero incremento (+1,96 mq ogni 1.000 abitanti).

Infine dall'analisi costi-benefici si stima la creazione di nuova occupazione temporanea (operai addetti al cantiere) e di occupazione permanente (addetti al centro commerciale) ed un incremento dell'indotto per la fornitura di nuovi prodotti, a fronte di un incremento della densità commerciale e del traffico in particolari situazioni (inaugurazione della nuova struttura e quindi effetto "novità") e periodi dell'anno (Natale). Peraltro dalle analisi condotte l'aumento di traffico dovuto all'intervento risulta sostenibile.

6. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento ha l'obiettivo di riqualificare l'intera area di proprietà, confermando la destinazione totalmente commerciale, con grandi superfici di vendita; intende, attraverso opere di ristrutturazione, demolizione, e ricostruzione, ricomporre l'intero assetto dell'area, ridistribuendo le superfici ed i volumi, secondo una nuova concezione che valorizzi e riqualifichi questo sito commerciale urbano, che si propone come insediamento completamente rinnovato sotto l'aspetto architettonico strutturale, nonché sulle tecnologie impiantistiche che verranno adottate.

L'intervento viene considerato come ristrutturazione per le superfici commerciali al piano terra del blocco nord "A", per la superficie della piazza coperta e per la parte di parcheggio interrato corrispondente alla superficie dell'interrato esistente ora adibito a magazzino. Viene considerato invece intervento di nuova costruzione, il blocco sud "B", per la superficie commerciale al piano terra e per la parte di parcheggio interrato in esubero rispetto all'interrato esistente.

L'intervento avviene a volumetria edilizia inalterata, senza cioè nessun incremento volumetrico rispetto ai manufatti esistenti, anzi con una riduzione effettiva e marcata delle superfici legittime presenti.

In termini quantitativi si intendono realizzare spazi commerciali per una superficie lorda di pavimento complessiva di 9.600 mq circa con una superficie di vendita di circa 7.900 mq, tutti posti al piano terra.

Sotto il profilo architettonico, il progetto innova profondamente l'immagine complessiva e l'impatto estetico delle strutture, armonizzandole col contesto urbano circostante e superando l'incongruo e disordinato miscuglio di stili che attualmente caratterizza le strutture esistenti.

Tale armonizzazione non determinerà peraltro una perdita di identità del nuovo complesso edilizio: al contrario, le strutture saranno arricchite con elementi architettonici di pregio, tali da conferire loro un'immagine caratteristica e riconoscibile, sobria ed elegante.

L'impianto planimetrico viene concepito dando priorità ad alcuni elementi ritenuti irrinunciabili per una buona fruibilità delle strutture: l'accessibilità sia veicolare che pedonale da via Carpellina sul lato ovest che rappresenta un'alternativa ai flussi in entrata e uscita per le aree scoperte e i parcheggi interrati; la potenzialità di utilizzo urbano delle aree ancora libere ad ovest.

La forma planimetrica cerca di dare all'edificio una configurazione architettonica che inviti ad entrare ed incuriosisca il potenziale fruitore, introversa ma che allo stesso tempo determina degli spazi interstiziali di funzionalità sia per il transito veicolare sia per la godibilità pedonale riconducibile a quello di una piazza urbana.

I volumi di progetto consistono in due distinti blocchi edilizi, entrambi con le facciate esterne con andamento rettilineo, mentre le facciate contrapposte interne ad andamento curvilineo: l'esigenza è quella di creare una permeabilità del complesso nel cuore della costruzione e quella di estendere il più possibile i fronti commerciali, facendo convergere tutto in un unico punto focale, dove un grande pozzo circolare accoglierà i collegamenti verticali con il parcheggio interrato.

Le aree esterne sono costituite da una piazza coperta centrale, con una superficie di circa mq 1.160, da strade di accesso, marciapiedi, rampe di accesso all'interrato e da aree verdi.

La piazza centrale è prevista con una copertura a struttura in legno lamellare, con soprastante sistema a shed ventilati, con vetratura serigrafata, per mitigare l'irraggiamento solare diretto.

Il progetto prevede di dotare il complesso di parcheggi sia di superficie che interrati: sul fronte di via Capitelvecchio, con accesso diretto, viene realizzato un parcheggio di superficie per circa 100 posti auto, mentre sul fronte ovest di via Carpellina, sono previsti spazi di parcheggio e manovra riservati per il carico e lo scarico delle merci. Il parcheggio al piano interrato è ricavato sulla totalità dell'impianto planimetrico degli edifici fuori terra, riconvertendo superfici attualmente destinate a magazzino, per una superficie di mq 10.670 e 320 posti auto: la capacità di parcheggio conta quindi per l'intero complesso commerciale un totale di circa 420 posti. Per ottenere l'accesso al parcheggio al piano interrato viene realizzato sui lati nord e sud dell'area un sistema di doppie rampe per le auto.

Le unità, oltre allo spazio destinato alla vendita, hanno anche una parte destinata a magazzino e sono dotate di propri servizi igienici per il personale dipendente.

La figura seguente evidenzia la pianta del piano terra del fabbricato.

Figura 2 – Pianta di progetto



7. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI E DI LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

All'interno dello Studio d'impatto ambientale riveste particolare importanza l'analisi delle alternative per le quali si è tenuto conto degli aspetti ambientali, privilegiando le opzioni che minimizzano l'impatto o che magari ne migliorano alcuni aspetti, ma anche le opportunità economiche che si realizzano per il proponente.

Le alternative di progetto che sono state analizzate sono compatibili con tutti gli strumenti urbanistici vigenti ed adottati che regolamentano la destinazione d'uso dell'area.

Tenendo conto delle disposizioni dettate dal P.A.T. e dal P.I., le soluzioni alternative si possono distinguere sostanzialmente in:

- **opzione "zero"**: consiste nel non realizzare il progetto. Questa opzione non avrebbe certamente nessun costo in termini economici (per il proponente), ambientali e di procedure urbanistiche ed edilizie. Oltre a questi indubbi benefici si rileva, tuttavia, che la mancata realizzazione dell'intervento determina la rinuncia all'investimento in un progetto che restituisce alla vita economica e alla fruizione collettiva un'ampia area attualmente occupata in parte da fabbricati in stato di abbandono, valorizzandone l'originaria vocazione commerciale e recuperandone la funzione storicamente svolta e capace di creare occupazione temporanea (gli operai delle ditte che lavorano durante la fase di cantiere per la costruzione dell'edificio) e posti di lavoro più stabili (gli addetti ai due punti vendita in progetto all'interno del nuovo centro commerciale), in un periodo di grande crisi occupazionale. Inoltre verrebbe a mancare la creazione di un indotto per l'economia locale sia in termini di aziende che lavorano per rifornire il centro commerciale di prodotti e sia come offerta commerciale a servizio della collettività. Infine non si realizzerebbe la prospettata riqualificazione ambientale dell'area, permanendo la situazione attuale con edifici in evidente stato di degrado;

Figura 3 – Immagini dello stato di fatto

- **opzione “uno”**: la costruzione del nuovo fabbricato con superficie di vendita complessiva pari a 7.900 mq, di cui mq 1.900 riservati al settore alimentare, e una superficie coperta pari a circa 9.600 mq. L'intervento ha l'obiettivo di riqualificare l'intera area degradata, confermando la destinazione totalmente commerciale; intende, attraverso opere di ristrutturazione, demolizione, e ricostruzione, ricomporre l'intero assetto dell'area, ridistribuendo le superfici ed i volumi, secondo una nuova concezione che valorizzi e riqualifichi questo sito commerciale urbano, che si propone come insediamento completamente rinnovato sotto l'aspetto architettonico strutturale, nonché sulle tecnologie impiantistiche che verranno adottate;

- **opzione “due”**: la costruzione di un fabbricato di maggiori dimensioni. Si precisa che l'area ha un rapporto di copertura di 60% il quale consentirebbe una superficie coperta di 12.196 mq, ovvero circa 2.600 mq in più di quanto previsto dal progetto. Questa opzione rispetto all'opzione “uno” dal punto di vista ambientale genererebbe un impatto sicuramente più elevato, in quanto, una maggiore superficie coperta determinerebbe l'incremento della cubatura dell'intero fabbricato e il conseguente maggior consumo di suolo;

• **opzione “tre”**: la realizzazione dell’intervento in progetto, in un altro sito, diverso da quello previsto in origine che peraltro dovrà essere compatibile dal punto di vista urbanistico.

Il comune di Bassano del Grappa ha individuato aree e strutture dismesse e degradate ai sensi dell’art 2 comma 6 del Regolamento Regionale n.1 del 2013, in attuazione della L.R. n.50/2012. Infatti tra gli indirizzi regionali di quest’ultima rientra quanto indicato dall’art. 4, comma 1, lettera c): *“incentivare il risparmio di suolo, favorendo gli interventi di consolidamento dei poli commerciali esistenti, gli interventi di recupero e riqualificazione di aree o strutture dismesse e degradate, gli interventi che non comportano aumento della cubatura esistente in ambito comunale”*.

L’approccio sequenziale previsto dalla L.R. 50/12 favorisce dunque l’insediamento di nuove attività commerciali su tali aree individuate da riqualificare.

L’area, sulla quale verrà realizzato l’intervento, è identificata come “area di degrado edilizio” interna alla perimetrazione di Centro urbano ai sensi della L.R. 50/12 e Regolamento regionale n. 1/2013 (Fascicolo schede descrizione e perimetrazione “Aree degradate” allegato alla Delibera del Consiglio Comunale n. 71 del 30/07/2015).

L’alternativa di insediamento della nuova grande struttura di vendita in un’altra area non identificata come “degradata” determinerebbe un impatto ambientale maggiore in quanto comporterebbe delle nuove edificazioni in un’area ancora integra dal punto di vista ambientale. Invece l’intervento in un’area degradata consente la riqualificazione di tale area mediante l’abbattimento di edifici ormai vetusti e pericolosi in termini di sicurezza e di inquinamento ambientale e l’edificazione di fabbricati più moderni e sicuramente con un minor impatto ambientale.

Un’altra alternativa consiste nell’insediamento della struttura oggetto dello S.I.A. in un’area più vicina al centro abitato o ai quartieri residenziali e quindi con più ricettori sensibili: tuttavia ne risulterebbero maggiori impatti sulla rete stradale locale, sulla qualità dell’aria ed un aumento dell’inquinamento acustico e luminoso.

Infine, considerando che su quest’area esistono un punto vendita bricolage attivo da anni e strutture commerciali-direzionali non più operative, la costruzione del nuovo fabbricato in quest’area già edificata e integralmente impermeabilizzata permette una minimizzazione degli impatti ambientali e la rinascita di uno “storico” polo commerciale del Bassanese.

A seguito delle suddette considerazioni, si ritiene che la localizzazione scelta possa rappresentare la migliore dal punto di vista di minimizzazione degli impatti ambientali.

A fronte di queste considerazioni l'opzione n. 1 appare il miglior compromesso fra investimento economico e mitigazione degli impatti ambientali.

8. VIABILITÀ

8.1) Introduzione

Nell'ambito del progetto di riqualificazione di un'area commerciale esistente a favore di una nuova grande struttura di vendita ubicata in corrispondenza del confine tra i comuni di Bassano del Grappa (VI) e Cassola (VI), lo studio di impatto viabilistico si pone come obiettivo quello di valutare la sostenibilità dell'intervento verificando l'impatto del nuovo insediamento sulla rete stradale di afferenza. L'apertura, l'ampliamento ed il trasferimento di attività commerciali risultano, infatti, direttamente connessi alla variazione dei flussi veicolari sulla rete viaria interessata a seguito delle nuove potenzialità di lavoro e d'acquisto che si vengono a creare. L'analisi proposta consiste in uno studio approfondito dell'assetto viario esistente, seguito da un'attenta valutazione degli effetti determinati dal futuro carico veicolare indotto. Nello specifico, l'intervento oggetto della presente relazione prevede la realizzazione di una struttura avente superficie di vendita pari a 7.900 mq.

La relazione d'impatto viabilistico è redatta sviluppando in dettaglio i seguenti punti:

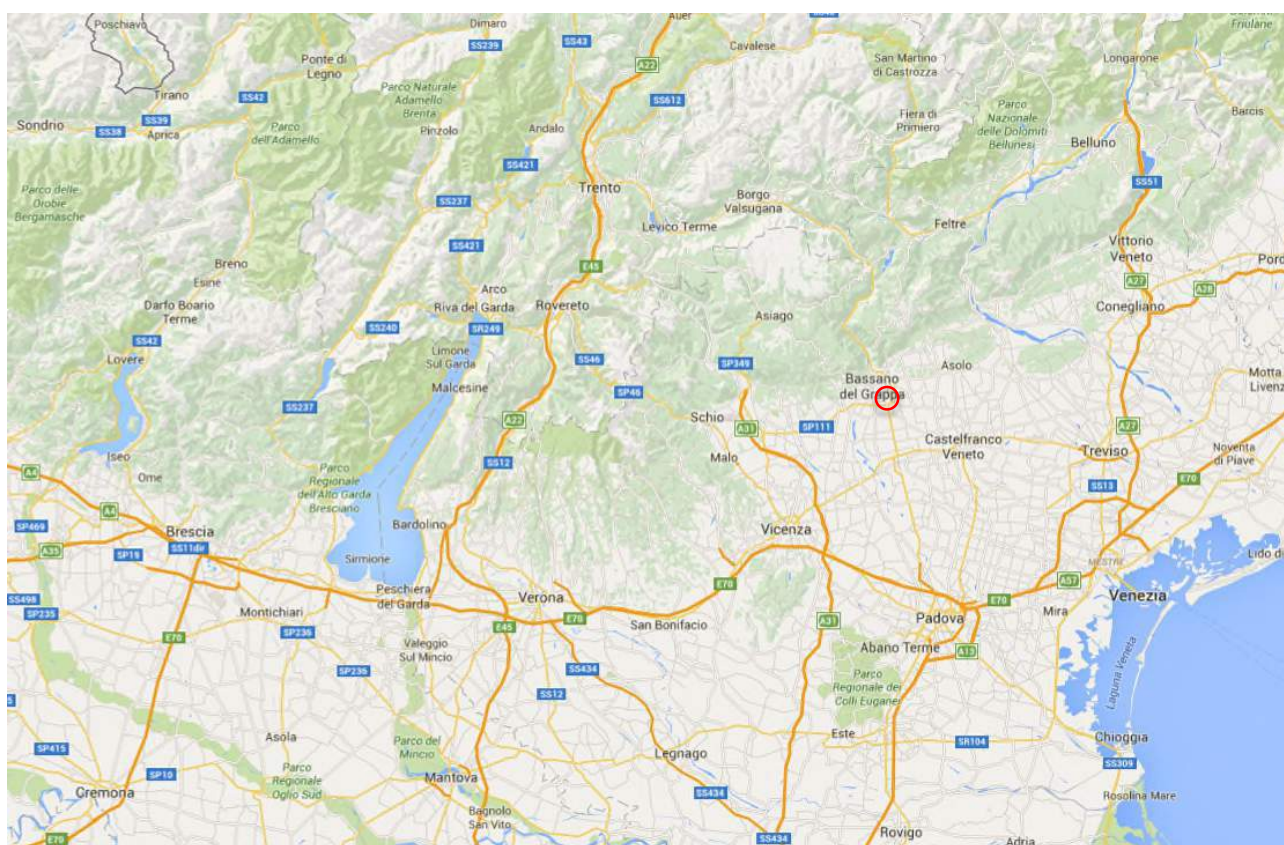
- inquadramento territoriale;
- analisi assetto viario esistente: descrizione e rappresentazione della rete viaria principale e secondaria;
- rilievi di traffico automatici e manuali, analisi flussi veicolari attuali;
- descrizione dell'intervento di progetto e stima dei futuri flussi indotti;
- breve dissertazione sulle basi teoriche riferite agli indicatori di prestazione utilizzati nello studio;
- analisi della viabilità interessata dalla struttura commerciale secondo i principi della Teoria e Tecnica della Circolazione.

Lo studio ha come obiettivo principale la definizione del livello di servizio delle infrastrutture viarie di afferenza in relazione sia alle portate veicolari attuali che a quelle future.

8.2) Inquadramento territoriale

L'area oggetto di analisi è localizzata a Bassano del Grappa, comune di 43.479 abitanti al 30/04/2017, secondo quanto rilevato dall'ISTAT, esteso per circa 47 kmq nella parte nord-orientale della provincia di Vicenza, ai piedi del massiccio del Grappa e dell'Altopiano di Asiago, ai confini con le province di Treviso e Padova. Il territorio comunale orograficamente si presenta vario (l'altitudine è compresa tra 84 e 1.276 m s.l.m.) ad una quota di 129 m s.l.m..

Figura 4 – Inquadramento territoriale comune di Bassano del Grappa



8.3) Attuale rete viaria di afferenza

Dal punto di vista viabilistico l'area è caratterizzata da infrastrutture di valenza regionale e provinciale, sia in direzione est-ovest che lungo la direttrice nord-sud. L'asse viario più importante risulta essere la Strada Statale 47 "della Valsugana" che interseca la SP111 "Nuova Gasparona" a Rosà, a sud rispetto all'area di intervento. Altre strade di rilievo per l'area sono la SP148 (ex SS141 "Cadorna") che raggiunge la cima del Monte Grappa e la SS248 "Schiavonesca Marosticana" che permette di arrivare ad Asolo, Montebelluna e l'altro trevigiano immettendosi quindi nella SS13 "Pontebbana". Infine, un'ulteriore strada da segnalare è la SP26 "Pedemontana del Grappa" che percorre la pedemontana trevigiana fino a Pederobba.

La S.S. 47, inoltre, in direzione est, ha funzione, nel tratto in prossimità dell'area di intervento, di tangenziale di Bassano del Grappa.

L'intervento oggetto del presente studio è ubicato all'interno della parte sud-orientale del comune di Bassano del Grappa, a ridosso del confine comunale con Cassola, delimitato da via Capitelvecchio, asse di penetrazione alla città per i veicoli provenienti dalla SS47, in particolar modo dal cittadellese, e da via Carpellina, asse parallelo ed alternativo al primo. La viabilità di afferenza al lotto in questione risulta di conseguenza contraddistinta da una significativa quota di mobilità veicolare: la rete viaria è infatti interessata sia da flussi di penetrazione al centro di Bassano del Grappa sia da mobilità locale in transito (l'intervento si inserisce in un contesto a forte vocazione commerciale). Per questo motivo risulta di fondamentale importanza analizzare specificatamente le ricadute in termini di traffico originate dall'intervento di progetto.

Per descrivere, quindi, in modo completo ed accurato i flussi veicolari che contraddistinguono la rete viaria si è ricorsi ad una serie di rilievi automatici lungo gli assi stradali caratterizzanti l'area in oggetto. In aggiunta sono stati eseguiti anche dei rilievi manuali nell'intervallo orario di punta della sera (nella giornata di sabato 26 novembre 2016) in corrispondenza delle principali intersezioni attigue alla struttura commerciale.

Globalmente, analizzando i dati ricavati dalle apparecchiature radar si osserva come il giorno caratterizzato dai volumi di traffico maggiori sia il venerdì; infatti i flussi veicolari totali del sabato risultano inferiori rispetto alla giornata feriale del 3%. Andando ad osservare le singole sezioni si vede come la nella giornata di sabato si registrino le maggiori flessioni lungo Via Carpellina e Via Speri, rispettivamente -12% e -19%. Valutando i valori orari si evince invece come la giornata di

sabato presenti picchi più marcati: nello specifico il sistema nell'ora di punta del sabato presenta un valore superiore del 4% rispetto al valore registrato il venerdì. Si prende quindi a riferimento l'ora di punta serale del sabato, coincidente con l'ora di punta statisticamente presa a riferimento per la stima degli indotti delle strutture commerciali: dalle 17.30 alle 18.30.

Dai risultati dei rilievi condotti si nota inoltre che:

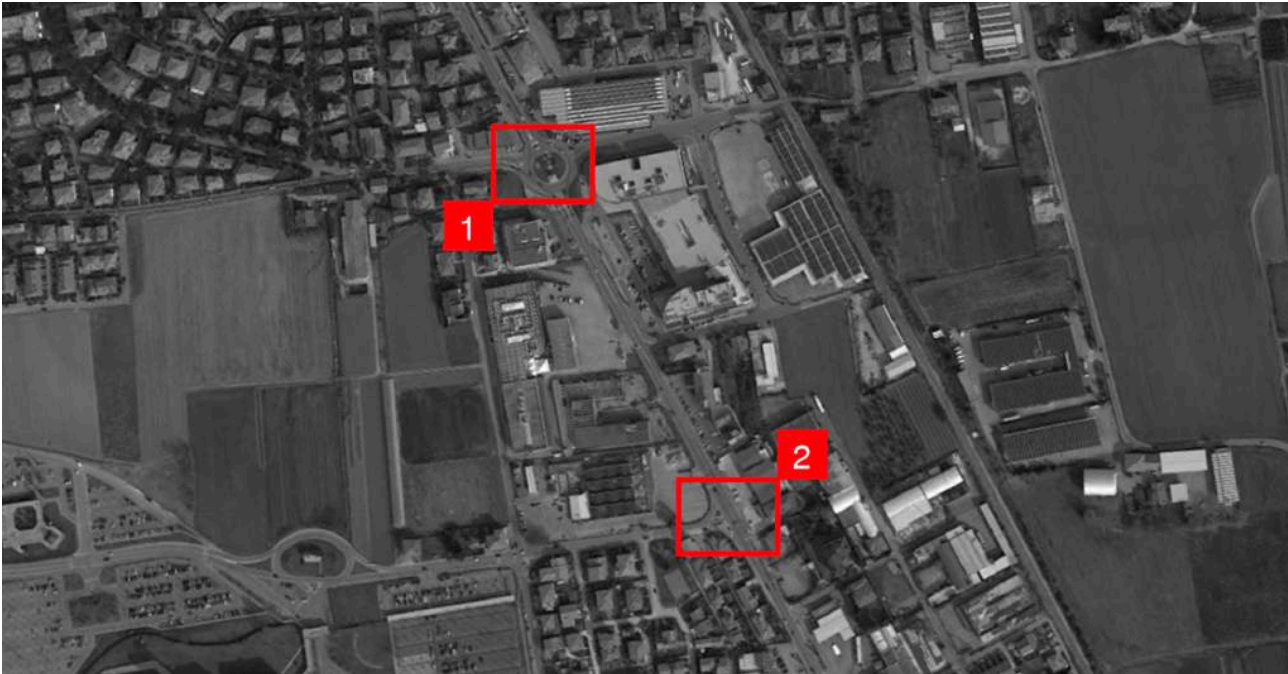
- entrambe le giornate presentano un andamento a doppia campana, caratteristico di spostamenti di tipo sistematico, tuttavia nella giornata di sabato questo trend è maggiormente marcato per la marcata presenza di spostamenti sistematici nelle ore meridiane;
- la giornata di sabato vede il picco mattutino spostarsi verso la fascia meridiana;
- in entrambe le giornate il picco serale è superiore al valore massimo registrato al mattino;
- sia via Passarin sia via Speri vedono prevalere i flussi in direzione est;
- considerando i totali giornalieri emerge la diversa classificazione funzionale delle strade: la viabilità principale, di attraversamento, quale via Capitelvecchio, infatti, presenta nella giornata di venerdì un flusso bidirezionale pari al 71% dei flussi che complessivamente caricano gli altri archi mentre nella giornata di sabato tale valore sale al 78%.

Oltre ai rilievi automatici che hanno evidenziato le ore di punta caratterizzanti l'area, sono stati eseguiti anche dei rilievi manuali in corrispondenza delle principali intersezioni attigue all'area oggetto di studio:

1. Intersezione a rotatoria tra via Capitelvecchio, via Passarin e via Speri;
2. Intersezione a raso tra via Capitelvecchio e via dei Lotti.

I rilievi sono stati eseguiti in data sabato 26 novembre 2016 nell'intervallo critico della sera riportando le manovre distinte tra autovetture, motocicli, mezzi commerciali leggeri e mezzi pesanti riferiti all'ora di punta individuata mediante i rilievi automatici.

Ogni corrente di traffico interessante le singole intersezioni è stata monitorata da vari operatori compilando appositi moduli di rilevamento sui quali sono stati annotati i passaggi dei veicoli distinti per classe veicolare e per orario.

Figura 5 – Intersezioni oggetto di rilievo manuale

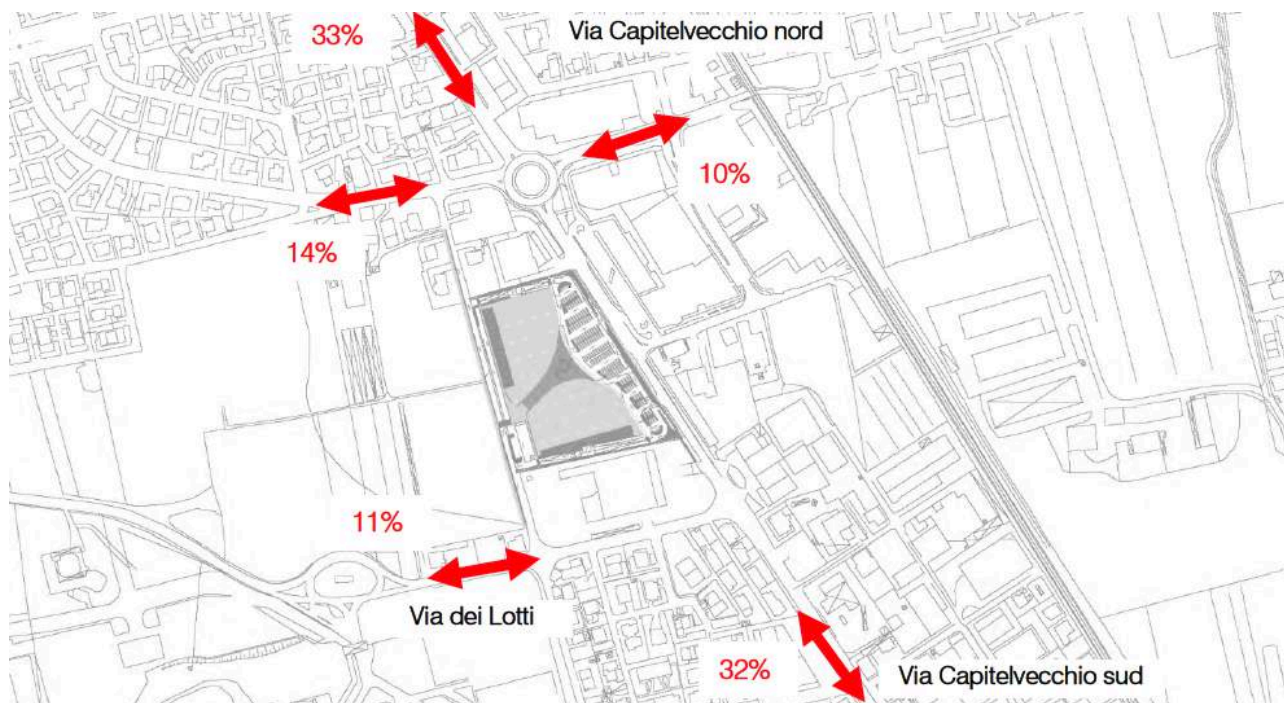
8.4) Flussi di traffico indotti

Al fine di determinare il reale impatto viabilistico prodotto dal futuro scenario, dopo aver ricostruito lo stato di fatto in termini di offerta e domanda di trasporto e descritto l'intervento di progetto, è necessario stimare i flussi veicolari in accesso/egresso dal lotto in esame in aggiunta a quelli attualmente presenti.

In base al numero di parcheggi previsto, pari a 283 posti auto (423 posti auto totali in progetto, 190 posti auto esistenti di cui solo 150 del punto vendita attivo), alla frequenza della sosta per le grandi strutture di vendita e al 30% del flusso veicolare che costituisce volume di traffico "catturato", si stimano cautelativamente 126 veic/h indotti in ingresso e 126 veic/h in uscita nell'ora di punta: infatti, sulla base della normativa vigente (D.G.R. n.1047 del 18 giugno 2013) e di un campione statistico sufficientemente ampio di punti vendita aventi caratteristiche paragonabili alla struttura oggetto di studio per superficie, bacino di utenza ed ubicazione, si ipotizza ragionevolmente un tempo di permanenza da parte della clientela pari a 90 minuti.

Il flusso indotto viene quindi ripartito secondo le direzioni di provenienza attuali valutate sulla base della vicinanza dei poli attrattori rispetto all'area di analisi e della tipologia di utenza prevista nonché in base ai rilievi di traffico.

Figura 6 – Distribuzione indotti nuova struttura di vendita



In particolare si stima che:

- il 33% dell'utenza abbia origine – destinazione dalle aree a nord della struttura lungo via Capitelvecchio;
- il 32% dell'utenza abbia origine – destinazione dalle aree a sud della struttura lungo via Capitelvecchio;
- il 25% della clientela abbia origine – destinazione dalla parte occidentale del Comune di Bassano del Grappa e dall'area di Marostica attraverso via dei Lotti e via Passarin;
- il 10% abbia origine – destinazione dall'area orientale di Bassano del Grappa lungo via Speri.

8.5) Valutazioni di nodo

Per quanto riguarda la “valutazione di nodo” sono state analizzate le due intersezioni per la rete viaria di afferenza:

1. Intersezione a rotatoria tra via Capitelvecchio e via Colombo;
2. Intersezione a rotatoria tra via Colombo e via Carpellina;
3. Intersezione tra via Capitelvecchio e via Asiago;
4. Intersezione semaforizzata tra via Capitelvecchio e via dei Lotti;
5. Intersezione a rotatoria tra via Capitelvecchio, via Passarin e via Speri;

Nell’analisi che seguirà saranno pertanto posti a confronto, per ciascun nodo della rete, gli indicatori prestazionali dei tre scenari.

Nodo 1: Intersezione a rotatoria tra via Capitelvecchio e via Colombo

Figura 7 – Nodo 1 Scenario 0

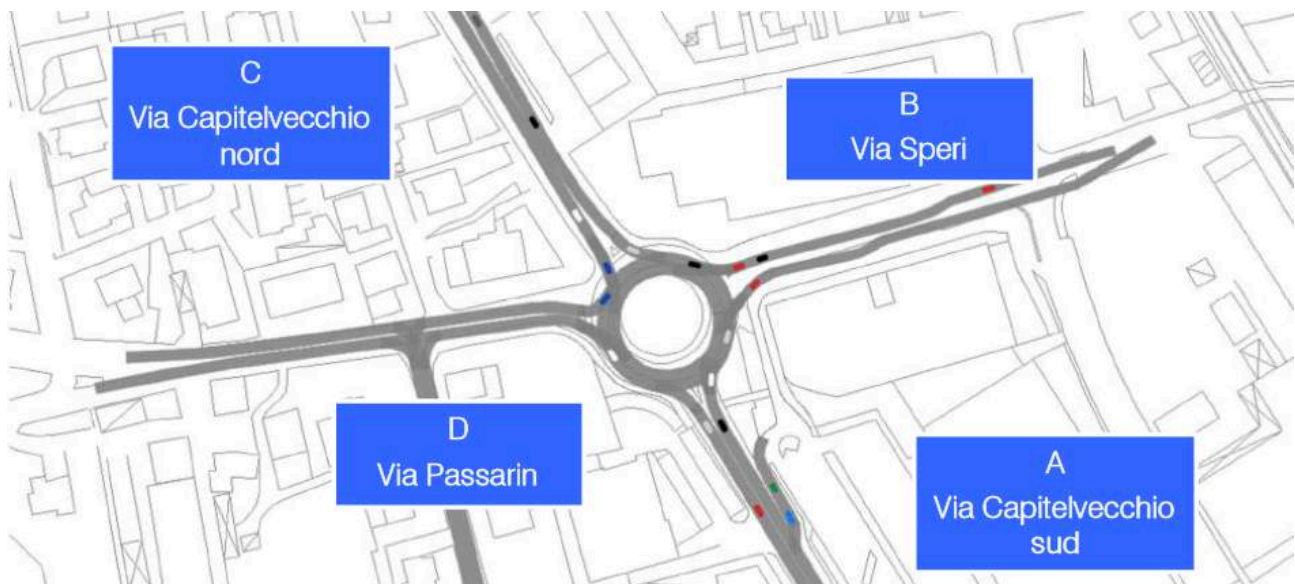


Figura 8 – Nodo 1 Scenario 1



Tabella 1 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 1

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	23,9	296,9	25,2	D
B	0,0	7,1	6,5	A
C	3,9	45,8	11,0	B
D	0,7	20,3	7,4	A
TOT	-	-	15,1	C

Tabella 2 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 1

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	14,5	156,0	26,1	D
B	2,4	21,2	8,0	A
C	9,1	56,7	15,9	C
D	1,3	23,9	8,5	A
TOT	-	-	17,7	C

Tabella 3 – Indicatori prestazionali Scenario 2 – nodo 1

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	17,4	197,6	28,2	D
B	0,1	6,9	9,0	A
C	15,5	89,5	17,0	C
D	2,2	50,9	9,8	A
TOT	-	-	19,4	C

Si nota che negli scenari 1 e 2 l’inserimento di una nuova corsia di attestamento nonostante l’aumento di traffico consente di mantenere invariato il livello di servizio globale.

Le modifiche progettuali proposte per la rotonda producono un miglioramento per l’uscita dall’area commerciale, in quanto l’utilizzo dell’anello avviene in modo più efficiente, lasciando spazi maggiori di inserimento. Il livello di servizio complessivo risulta pari a C.

Nodo 2: Intersezione a rotatoria tra via Colombo e via Carpellina

Figura 9 – Nodo 2

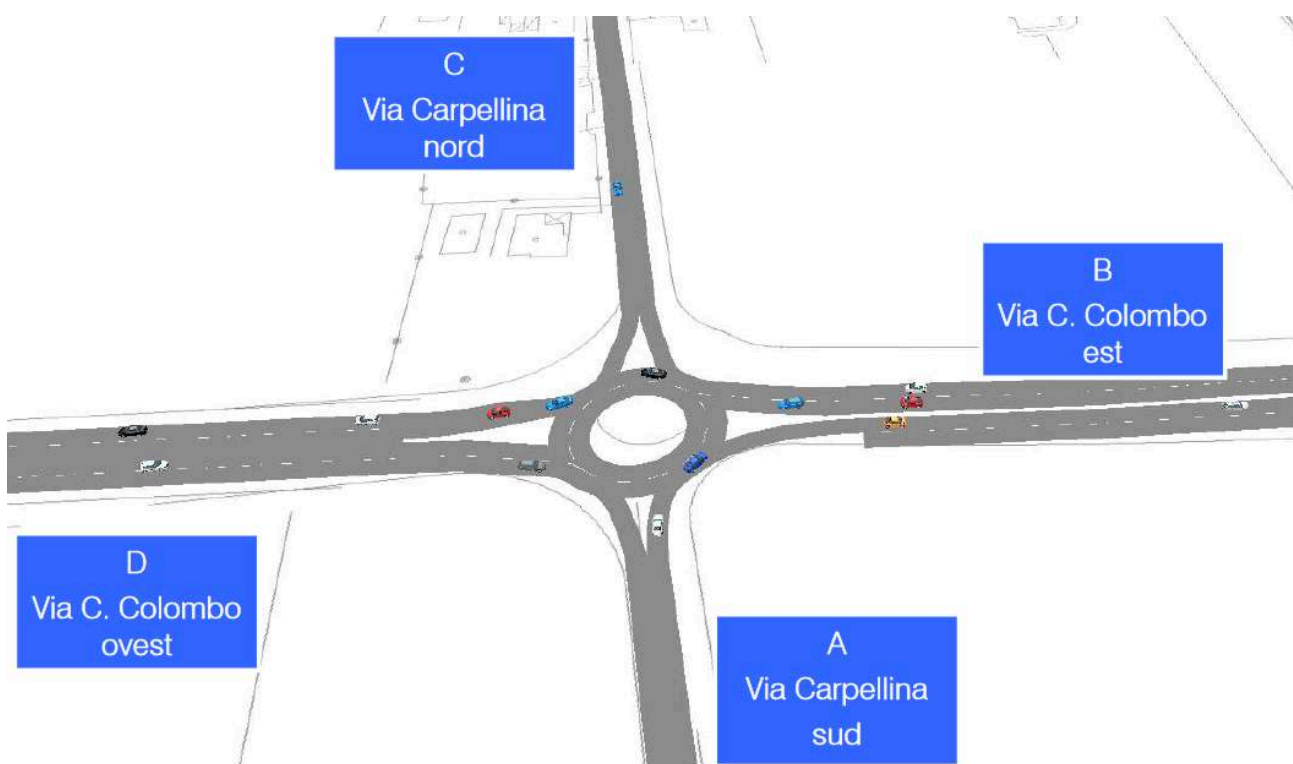


Tabella 4 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 2

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	1,9	44,3	9,3	A
B	1,4	38,9	6,0	A
C	1,5	34,4	7,5	A
D	1,6	30,9	6,6	A
TOT	-	-	6,7	A

Tabella 5 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 2

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	3,2	44,3	13,7	B
B	1,9	38,9	7,0	A
C	2,2	34,4	9,9	A
D	2,5	30,9	7,9	A
TOT	-	-	8,2	A

Tabella 6 – Indicatori prestazionali Scenario 2 – nodo 2

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	3,4	67,8	14,6	B
B	2,0	40,0	7,5	A
C	2,2	38,9	10,4	B
D	4,4	68,7	9,9	A
TOT	-	-	9,3	A

Non si notano significative variazioni per questo nodo, eccetto un modesto incremento dei tempi di attesa per via Carpellina nord (ramo C). La rotatoria mantiene un livello di servizio ottimale in tutti gli scenari simulati. Le modifiche viabilistiche proposte per il nodo 1 non influenzano le prestazioni di questa rotatoria che si presentano simili per entrambi gli scenari valutati.

Nodo 3: Intersezione tra via Capitelvecchio e via Asiago

Figura 10 – Nodo 3



Tabella 7 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 3

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	0,0	0,0	0,4	A
B	0,8	20,4	7,0	A
C	0,7	50,8	2,7	A
TOT	-	-	1,9	A

Tabella 8 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 3

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	0,0	0,0	0,4	A
B	2,3	46,8	12,3	B
C	0,5	55,2	2,8	A
TOT	-	-	2,4	A

Tabella 9 – Indicatori prestazionali Scenario 2 – nodo 3

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	0,0	0,0	0,5	A
B	2,6	32,3	13,7	B
C	3,1	138,0	4,6	A
TOT	-	-	3,3	A

Il nodo 3 supporta in maniera ottimale i flussi di traffico previsti nell'ora di punta simulata presentando di fatto un livello di servizio globale sempre uguale ad A. Via Asiago è interessata da accodamenti lievemente maggiori negli scenari 1 e 2, per lo più momentanei, comunque di nessuna influenza sul livello di servizio globale dell'intersezione.

Nodo 4: Intersezione semaforizzata tra via Capitelvecchio e via dei Lotti

Figura 11 – Nodo 4



Tabella 10 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 4

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	3,9	41,8	11,1	B
B	12,5	63,2	19,6	B
C	18,7	53,4	51,0	D
TOT	-	-	20,3	C

Tabella 11 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 4

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	4,4	99,6	9,3	A
B	14,8	149,7	22,3	C
C	34,7	131,6	53,3	D
TOT	-	-	21,4	C

Tabella 12 – Indicatori prestazionali Scenario 2 – nodo 4

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	8,0	133,7	13,3	B
B	19,4	160,5	23,5	C
C	35,5	141,3	54,1	D
TOT	-	-	22,9	C

Il nodo supporta in maniera adeguata i flussi di traffico previsti nell'ora di punta simulata presentando di fatto un livello di servizio sempre uguale a C. Le code massime registrate sono giudicabili normali per un impianto semaforico che deve gestire questi livelli di traffico. Il ramo più penalizzato è via dei Lotti, in quanto trattasi di strada secondaria che deve scontare un tempo di attesa maggiore rispetto alla principale.

Nodo 5: Intersezione a rotatoria tra via Capitelvecchio, via Passarin e via Speri

Figura 12 – Nodo 5

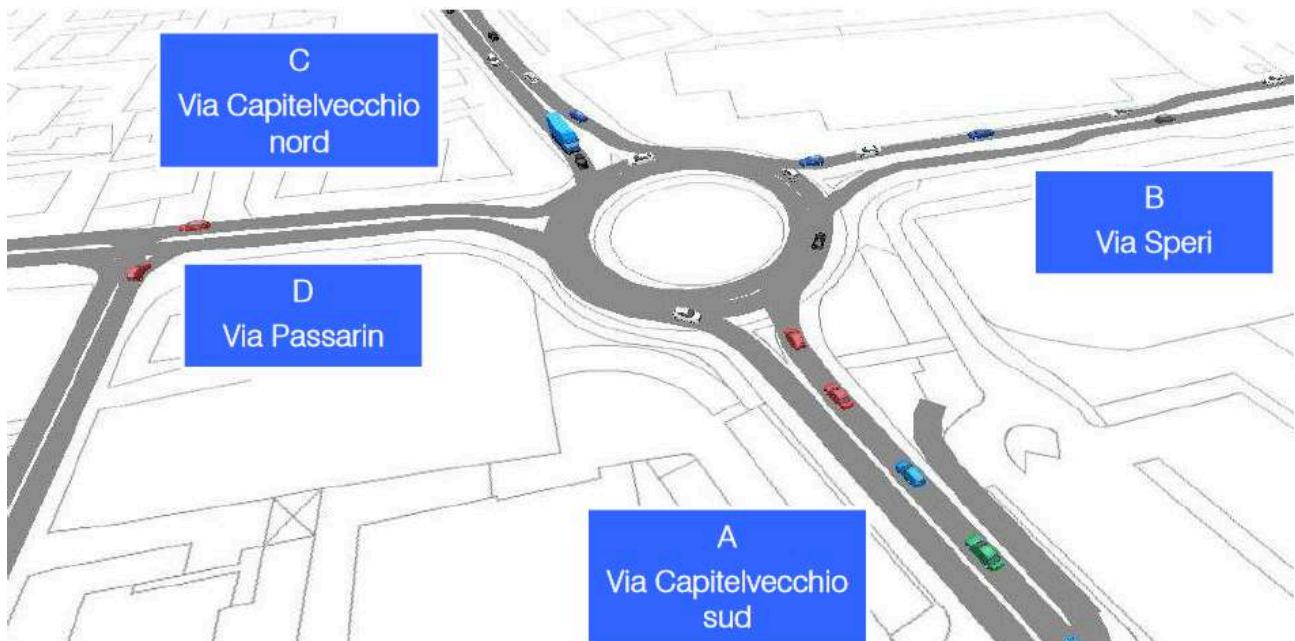


Tabella 13 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 5

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	1,3	32,1	9,7	A
B	3,7	40,0	14,9	B
C	1,7	52,8	11,0	B
D	1,1	47,3	7,1	A
TOT	-	-	10,4	B

Tabella 14 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 5

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	4,2	38,2	11,2	B
B	6,5	45,2	15,1	C
C	2,9	52,5	13,5	B
D	4,5	50,1	11,7	B
TOT	-	-	12,6	B

Tabella 15 – Indicatori prestazionali Scenario 2 – nodo 5

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	15,5	43,5	19,0	C
B	17,0	51,4	34,4	D
C	9,0	61,8	18,1	C
D	12,2	72,1	20,0	C
TOT	-	-	21,0	C

Con il traffico aggiuntivo indotto da entrambe le strutture di vendita, la rotatoria presenta globalmente un buon livello di servizio, pari a C. Ritardi e accodamenti, nonostante l'aumento di traffico generato dalle due strutture commerciali rimangono su livelli accettabili.

Si osserva infine che il deflusso veicolare nei nodi di progetto non risulta condizionato dalla mutua interferenza in quanto gli accodamenti massimi e quelli medi sono contenuti, garantendo una buona qualità della circolazione senza alcun significativo fenomeno di rigurgito veicolare.

8.6) Conclusioni

L'analisi, sviluppata sulla base di ipotesi trasportistiche opportunamente ponderate, dimostra che la rete stradale di afferenza con le migliori proposte per l'insediamento sarà in grado di assorbire il flusso di traffico aggiuntivo previsto.

9. IMPATTI SULL'ATMOSFERA

9.1) Premessa metodologica

Oggetto dello studio di impatto ambientale è la messa in esercizio di una nuova grande struttura commerciale della tipologia centro commerciale ubicata nel comune di Bassano del Grappa. Nello specifico l'intervento prevede una superficie di vendita pari a 7.900 mq.

Dal punto di vista metodologico la relazione indaga inizialmente sulle caratteristiche meteorologiche e sulla qualità dell'aria presente attualmente in zona. Successivamente si sviluppa valutando, sulla base dei dati progettuali, le emissioni previste per il complesso commerciale e quindi, tramite modello matematico, le immissioni di inquinanti dell'atmosfera che si aggiungono alle immissioni già presenti nell'area.

9.2) Conclusioni

La tabella seguente riassume gli esiti dell'applicazione del modello di diffusione:

Tabella 16 – Stima delle immissioni prodotte nello scenario attuale e indotto dall'ampliamento

Parametro	Statistica	Standard di qualità	Qualità dell'aria attuale (misurata dalla stazione di Bassano del Grappa nell'anno 2014)	Scenario traffico indotto. Risultato del ricettore maggiormente critico (abitazioni prospicienti via Capitelvecchio)
PM10	media annua	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (D.Lgs 155/10)	PM2.5 = 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	< 0.33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM10	35°max media 24h a	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (D.Lgs 155/10)		< 0.55 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO ₂	media annua	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (D.Lgs 155/10)	19 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	< 1.9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO ₂	18°max media 1h	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (D.Lgs 155/10)	massimo annuo media 1h 126 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	< 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
CO	Media mobile su 8h	10000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (D.Lgs 155/10)		< 51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Risulta evidente che in nessun caso, anche presso il ricettore maggiormente esposto, le concentrazioni di inquinanti prodotte dall'intervento supereranno i limiti di legge di qualità dell'aria.

10. INQUINAMENTO ACUSTICO

10.1) Premessa

L'area di insediamento della nuova grande struttura di vendita è localizzata a sud del centro storico di Bassano del Grappa ed è ricompresa all'interno del centro abitato.

L'ambito che ospita l'area oggetto dell'intervento è caratterizzato dalla presenza di numerose attività commerciali e da alcuni agglomerati abitativi.

Il clima acustico dell'area risulta pesantemente influenzato dalla via Capitelvecchio (che attraversa il territorio da nord a sud), limitatamente da altre attività commerciali e produttive, mentre la presenza di altre strade minori non porta contributi significativi.

Il comune di Bassano del Grappa ha redatto il Piano di classificazione acustica del territorio comunale (vedi § 2.4.2) dalla lettura del quale emerge che la struttura commerciale rientra in classe IV i cui limiti acustici sono 55 dB(A) (limite notturno 22.00-6.00) e 65 dB(A) (limite diurno 6.00-22.00).

Le emissioni acustiche saranno essenzialmente generate dagli apparecchi di climatizzazione/riscaldamento, dall'impianto di refrigerazione dei banchi frigo, dagli impianti di aspirazione nonché dal traffico indotto dalla nuova grande struttura di vendita.

10.2) Conclusioni

L'esame della simulazione della propagazione acustica ha permesso le seguenti considerazioni:

- la realizzazione della struttura comporta aumenti non significativi del livello di immissione acustica dell'area e per alcuni ricettori addirittura una diminuzione, i valori di emissione generati dagli impianti risultano ampiamente rispettati ed il traffico indotto rispetta i limiti delle infrastrutture stradali;
- presso i ricettori 1, 4, 5, 6 attualmente vi è il rispetto dei limiti di zona e il progetto, pur determinando un lieve aumento dei valori di rumore, non implica superamento dei limiti;
- presso il ricettore 2 attualmente vi è il rispetto dei limiti di zona e il progetto determina anche una riduzione dei valori di rumore;
- presso il ricettore 3 attualmente vi è il superamento dei limiti di zona ma il progetto determina

una riduzione dei valori di rumore;

- presso il ricettore 7 attualmente vi è il superamento dei limiti di zona ma il progetto non determina alcuna variazione della rumorosità;
- per il periodo notturno attualmente i limiti di zona non sono rispettati dal solo ricettore 7: in ogni caso per tutti i ricettori non è previsto alcun aumento di rumorosità.

11. GEOMORFOLOGIA

Il territorio di Bassano del Grappa copre un'area per metà pianeggiante e per metà collinare o montuosa comprendendo una parte delle pendici meridionali dell'Altopiano dei Sette Comuni.

Dal punto di vista geologico la parte principale del territorio si colloca allo sbocco della valle del Fiume Brenta in pianura, quest'ultima formata in tempi geologicamente recenti dall'accumulo di materiali di origine glaciale e fluvioglaciale trasportati dal fiume stesso. I depositi fluvioglaciali formarono una grande conoide alluvionale con pendenze molto modeste (generalmente minori del 5%) verso Sud. I materiali deposti sono generalmente grossolani (ghiaie e ciottoli). La conoide della Brenta a Bassano del Grappa è articolata con la presenza di terrazzi alluvionali su vari livelli, originati per progressiva migrazione dell'asta principale del fiume in conseguenza a variazioni del regime idrico dal massimo glaciale alle fasi postglaciali.

In tempi recenti gli apporti solidi alla pianura bassanese vanno ricondotti esclusivamente alle aste fluviali e torrentizie minori che hanno origine lungo le pendici meridionali dell'Altopiano dei Sette Comuni. Con gli interventi di arginatura, regimazione e deviazione eseguiti sui principali corsi d'acqua che attraversano il territorio di Bassano, i processi morfoevolutivi originati dai fiumi si sono progressivamente ridotti ed avvengono oggi solamente in situazioni molto limitate.

La parte collinare raggiunge la quota massima di 515 m s.l.m. lungo il costone del M. Gaggion. Si tratta di rilievi abbastanza dolci che tendono ad inasprirsi verso nord. In alcune parti questo territorio risulta urbanizzato e non di rado si incontrano zone incolte o comunque lasciate al degrado ambientale. La litologia è costituita da una successione ripetuta di rocce relativamente dure alternate a litotipi assai più teneri con giaciture fortemente immergenti verso la pianura; localmente, gli strati, risultano rovesciati. L'alternarsi di rocce facilmente erodibili con altre più tenaci ha conferito al paesaggio un aspetto caratterizzato da una successione di creste e vallecole talvolta marcatamente incise. Nei terreni più teneri ed erodibili si notano diffusi e piccoli dissesti di carattere idrogeologico, per scorrimento o per colamento. Questi movimenti di massa sono imputabili, nella maggior parte dei casi, a processi di imbibizione delle coltri superficiali alterate, normalmente siltitico-argillose, che possono assumere carattere di plasticità.

L'area montana del Comune culmina alla quota di 1.276 m s.l.m. e si estende in corrispondenza al margine sud-est dell'Altopiano dei Sette Comuni. Importante caratteristica dell'altopiano risulta

essere l'abbondante sviluppo dei fenomeni carsici, dato dalla natura carbonatica delle rocce e dal loro elevato grado di fratturazione.

L'elemento geomorfologico più evidente in tutto il territorio comunale è rappresentato dalla presenza del corso del fiume Brenta. L'alveo del Brenta, in seguito a progressivo approfondimento iniziato alla fine degli anni 50, si è stabilizzato su un livello di base ribassato di 4-5 metri rispetto al piano di divagazione recente. Il fenomeno di erosione e approfondimento, è dovuto al mancato apporto di solidi dalle aste di raccolta chiuse da bacini idroelettrici e per l'asportazione di materiali inerti dell'attività di cava nel greto. Tali modificazioni del profilo dell'alveo ha determinato assieme all'aumento progressivo degli emungimenti dai pozzi, un abbassamento della falda freatica e l'alterazione dei deflussi idrici sotterranei.

12. LITOLOGIA

Il substrato litologico del territorio di Bassano del Grappa è decisamente uniforme, un “materasso alluvionale” costituito da materiale detritico grossolano molto permeabile, che si sviluppa in profondità per diverse centinaia di metri fino al substrato roccioso.

Queste caratteristiche litologiche lo rendono sede di una falda freatica il cui livello è libero di oscillare in relazione alla quantità di apporti e di prelievi. L’alta permeabilità del materasso alluvionale pone seri problemi di salvaguardia della risorsa idrica minacciata dagli scarichi delle acque reflue, domestiche e industriali e dalle sostanze chimiche utilizzate in agricoltura.

In ogni caso, poiché la ricarica della falda dipende, per buona parte, anche dalla infiltrazione delle acque superficiali (meteoriche ed incanalate) occorre intervenire sulla qualità di quest’ultime prevedendone la dispersione nel terreno a valle dei necessari cicli di depurazione.

13. IDROGRAFIA

L’area di indagine fa parte della fascia pedemontana, che si apre alla chiusura dei bacini montani. In questa zona si verificano i fenomeni di ricarica della falda. Infatti l'area pedemontana è caratterizzata dalla presenza delle conoidi alluvionali depositate dai corsi d'acqua che appunto escono dai bacini montani.

In questa zona i terreni sono caratterizzati da un’elevata permeabilità, che consente una alimentazione della falda sotterranea molto cospicua.

I maggiori corsi d'acqua superficiali divagano su ampi alvei ghiaiosi, disperdendo gran parte delle portate raccolte nel bacino montano.

In questa zona si sono inoltre sviluppate importanti reti artificiali, la cui storia a volte risale anche a molti secoli fa, che permettono l'irrigazione dei terreni ed il loro utilizzo nell'agricoltura.

La rete artificiale permette di servire un vasto territorio che altrimenti presenterebbe caratteristiche tendenzialmente aride.

Al limite meridionale della fascia di ricarica si verificano i fenomeni di risorgiva. Il citato fenomeno si localizza nella zona in cui ha luogo una rapida diminuzione della permeabilità del terreno dovuta alla presenza di alluvioni a granulometria più fina. Le Risorgive in realtà interessano tutta l'alta zona alluvionale della pianura veneta e padana dal Friuli Venezia Giulia alla Lombardia.

14. VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.I.N.C.A.)

Il presente studio si prefigge di individuare e valutare le eventuali correlazioni presenti tra il progetto di apertura di una nuova grande struttura di vendita della tipologia centro commerciale e i siti afferenti alla Rete Natura 2000 più prossimi all'area di intervento.

L'intervento in progetto ricade all'esterno dei confini di S.I.C. e Z.P.S.; nessun sito della Rete 2000 dista meno di 2 km dall'area di progetto e tra essi sussistono importanti barriere antropiche. Nello specifico, il S.I.C./Z.P.S. più prossimo all'intervento è quello denominato "Grave e zone umide del Brenta".

Dalla valutazione delle incidenze del progetto a carico della Rete Natura 2000 nel suo insieme è emerso che non vi saranno modificazioni ambientali in grado di alterare in modo significativo lo stato di conservazione degli habitat e le dinamiche naturali delle popolazioni di specie presenti.

In relazione alle indagini effettuate, con ragionevole certezza scientifica si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della Rete Natura 2000, pertanto non si reputa necessario procedere con una relazione di valutazione appropriata.

15. OPERE A COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE

Il progetto prevede quale opera a parziale mitigazione delle emissioni degli inquinanti atmosferici (PM10, PM2,5, NO₂, NO_x, CO, IPA) e dei gas serra (CO₂) prodotte a seguito dell'intervento la realizzazione di spazi verdi sistemati con terreno vegetale ed inerbiti e la piantumazione di un quantitativo di alberi ed arbusti da mettere a dimora nell'area a parcheggio.

È prevista la piantumazione di:

- n. 16 essenze legnose arboree del tipo Acer Campestre e n. 15 Lagerstroemia Indica messe a dimora nel parcheggio per la clientela;
- una siepe mista del tipo Photinea, Eleagnus, Ligustro Vulgaris e Lauro Nobilis lungo i lati nord e sud a ridosso dei confini del lotto;
- n. 18 Carpino Betulus Piramidalis lungo il lato ovest;
- tappezzanti del tipo Cotoneaster sulle aiuole fronte via Capitelvecchio.

Altre opere di mitigazione sono:

- l'installazione di un impianto fotovoltaico costituito da 850 pannelli da 225 W pari a 192 kW totali e la realizzazione di n. 2 colonnine per la ricarica delle auto elettriche così come previsto dai commi 1-bis e 1-ter inseriti nell'art. 4 del DPR 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico edilizia). Le colonnine sono ubicate sul lato est del lotto nell'area del parcheggio posta di fronte a via Capitelvecchio.
- la realizzazione della rete di illuminazione pubblica del parcheggio e della viabilità interna nonché degli stessi punti vendita mediante l'installazione di sistemi illuminanti con tecnologia a LED, su palo per i parcheggi esterni e a muro ed a sospensione nella galleria pedonale; tali installazioni sono eseguite in conformità con la normativa regionale relativa all'inquinamento luminoso;
- la realizzazione di una pista ciclabile a doppio senso lungo la sede stradale di via Carpellina e la trasformazione di quest'ultima in una strada a senso unico, in modo da "circularizzare" e snellire il traffico viario della zona, e di un tratto di pista ciclabile lungo via Capitelvecchio nell'area antistante la struttura commerciale programmata;
- la concessione dell'uso della "Parete Multimediale" che sarà installata sul fronte della

struttura per la diffusione di messaggi di carattere istituzionale da parte dell'Amministrazione, alle condizioni che saranno stabilite da apposita convenzione stipulata tra il Privato e l'Amministrazione;

- la creazione di spazi riservati alle iniziative di bike sharing e car sharing promosse o accreditate dall'Amministrazione comunale;
- l'organizzazione di eventi legati alla promozione dei prodotti tipici del territorio bassanese all'interno della struttura che vi sarà realizzata;
- la creazione di una piazza coperta fruibile dalla collettività e di spazi di aggregazione dedicati a bambini ed anziani all'interno della struttura.

Sotto il profilo viabilistico, il sistema di accessi migliora i flussi di entrata e di uscita dalla struttura commerciale, attraverso la realizzazione di opportune corsie di decelerazione con innesto sempre a destra (scelta resa possibile dalla vicina rotatoria); inoltre viene agevolato l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi, potenziando la rete comunale delle piste ciclabili esistenti anche mediante l'integrazione con il servizio di bike sharing "Bicincittà".

16. MATRICE DEGLI IMPATTI

Nella seguente tabella è presentata la matrice degli impatti previsti a seguito dell'intervento.

Gli impatti relativi alla realizzazione dell'intervento e alla gestione della struttura commerciale sono indicati tramite scala cromatica blu per gli impatti che producono effetti positivi e gialla (fino al colore nero come massimo impatto negativo) per gli impatti che producono effetti negativi.

Nella matrice sono stati ipotizzati due scenari di dismissione del centro commerciale: il primo che prevede semplicemente il riutilizzo dei locali con una diversa destinazione d'uso; il secondo che prevede la demolizione del fabbricato e quindi gli impatti più significativi prodotti da tale attività.

Tabella 17 - Matrice degli impatti

		NATURALE							TERRITORIALE				SOCIO ECONOMICA		SANITARIA				
		ARIA	ACQUE SUPERFICIALI	ACQUE SOTTERRANEE	SUOLO	SOTTOSUOLO	RUMORE	VEGETAZIONE-FLORA	FAUNA	INQUINAMENTO LUMINOSO	USO DEL TERRITORIO	PATRIMONIO STORICO	PATRIMONIO ARCHITETTONICO-CULTURALE	QUALITA' ESTETICO PERCETTIVA	VIABILITA'	SISTEMA ECONOMICO	OFFERTA LAVORO	SALUTE PUBBLICA	SICUREZZA POPOLAZIONE
INTERVENTO DI NUOVA REALIZZAZIONE																			
GESTIONE STRUTTURA COMMERCIALE:	PRODUZIONE E SMALTIMENTO RIFIUTI																		
	CONSUMO D'ACQUA E SCARICO DEI REFLUI																		
	SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE																		
	TRAFFICO INDOTTO DA VISITATORI E ADDETTI																		
	CLIMATIZZAZIONE DEGLI AMBIENTI																		
	OFFERTA COMMERCIALE																		
	IMPIEGO PERSONALE																		
	MOVIMENTAZIONE MERCI																		
	ILLUMINAZIONE ESTERNA E INTERNA																		
DISMISSIONE	IPOTESI CAMBIO DI DESTINAZIONE D'USO																		
	IPOTESI SMANTELLAMENTO FABBRICATO																		
LEGENDA:			IMPATTO NEGATIVO ALTO		IMPATTO NEGATIVO MEDIO		IMPATTO NEGATIVO LIEVE		IMPATTO NULLO O TRASCURABILE		IMPATTO POSITIVO ALTO		IMPATTO POSITIVO MEDIO		IMPATTO POSITIVO LIEVE		IMPATTO NON VALUTABILE		

17. GLOSSARIO DEGLI ACRONIMI E DEI TERMINI TECNICI

A.E.	Abitanti Equivalenti
A.R.P.A.V.	Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto
CO	Monossido di carbonio-anidride carbonica
C.C.	Consiglio Comunale
C.D.U.	Certificato di Destinazione Urbanistica
dB(A)	Decibel in scala di ponderazione A: unità di misura del rumore in riferimento alla sensibilità dell'orecchio umano
D.Lgs.	Decreto Legislativo
D.M.	Decreto Ministeriale
D.P.C.M.	Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
D.G.R.V.	Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto
G.S.V.	Grande Struttura di Vendita
L.	Legge nazionale
L.R.	Legge Regionale
M.S.V.	Media Struttura di Vendita
N.C.T.	Nuovo Catasto Terreni
N.T.A.	Norme Tecniche di Attuazione
N.T.O.	Norme Tecniche Operative
NOx	Ossidi di azoto
P.A.T.	Piano di Assetto Territoriale
P.I.	Piano degli Interventi
P.T.P.C.	Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento
P.T.R.C.	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
S.I.A.	Studio di Impatto Ambientale
S.l.m.	Sul livello del mare
S.d.V.	Superficie di Vendita
S.L.P.	Superficie Lorda di Pavimento
V.I.A.	Valutazione di Impatto Ambientale
Z.T.O.	Zona Territoriale Omogenea