

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**  
(art. 23 del D.Lgs. 152/20006 e ss.mm.ii)

**OSSERVAZIONI**  
prot. n. 50004 del 23/09/2019

**CARMILA THIENE S.R.L.**

**AMPLIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE CARREFOUR**



**COMUNE DI THIENE – Provincia di Vicenza**

**IL PROMOTORE**

**CARMILA THIENE S.R.L.**

**I RELATORI**

**Dott. Nicola Bortolato**

**Arch. Emanuela Padovani**

ORDINE ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI CONSERVATORI  
DELLA PROVINCIA DI TREVISO  
EMANUELA  
PADOVANI  
N° 3005  
Sezione A Settore architettura  
ARCHITETTO



**STUDIO CONTE**  
SERVIZI E SVILUPPO COMMERCIALE

**NOVEMBRE 2019**

© 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](http://www.studio-conte.com) • [info@studio-conte.com](mailto:info@studio-conte.com)

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

Di seguito vengono controdedotti i vari argomenti della documentazione pervenuta.

- **OSSERVAZIONI DEL CONSORZIO DI BONIFICA ALTA PIANURA VENETA (n. 1)**

In riferimento alla Vs. Nota Prot. n. 38703 del 15/07/2019 (agli atti Prot. Cons. n. 7718/2019), si comunica che al fine dell'emissione del parere di compatibilità idraulica, è necessario pervengano allo scrivente i moduli di domanda e dati dello studio idraulico opportunamente compilati e inviati con copia della ricevuta delle spese di istruttoria avvenute.

I moduli sono scaricabili dal sito internet del Consorzio al seguente link:

<https://www.altapianuraveneta.eu/area-informativa/concessioni-demanio-idrico/pareri-e-compatibilita-idraulica/modulistica/>

Per comodità si allegano alla presente i files formato .pdf.

Si comunica inoltre che, dalla presa visione della relazione di compatibilità idraulica del Professionista, lo smaltimento viene effettuato interamente a suolo, vista la scarsa permeabilità del terreno e l'assenza di corpi idrici ricettori limitrofi.

In tale caso, per una superficie di 2,2 ha, il volume di mitigazione risulta pari a 1.232 mc, interamente infiltrati. Nello specifico, viste le condizioni al contorno e ai fini della sicurezza idraulica di un'area a destinazione di servizi di pubblica utilità, è necessario che il Volume specifico venga adeguato a 600 mc/ha e pertanto il Volume totale di mitigazione dovrà essere pari a 1.320 mc. Tale volume, in assenza di corpi idrici ricettori limitrofi, dovrà essere invasato per il 100% della sua capacità, e pertanto le misure di dispersione (pozzi perdenti), dovranno essere adeguate alla capacità di invaso del volume prescritto.

A seguito della suddetta osservazione, si è provveduto ad adeguare le misure di dispersione (pozzi perdenti) alla capacità di invaso del volume prescritto di 1.320 mc (§ 4.2 “Dimensionamento pozzi perdenti” dell’[Allegato 3.4.5.A](#) “Valutazione di compatibilità idraulica” aggiornato).

In data 15/11/2019 si è provveduto ad inviare la documentazione e gli allegati richiesti tramite SUAP e PEC. Nello specifico sono stati trasmessi i seguenti elaborati aggiornati in sostituzione di quanto allegato allo Studio di Impatto Ambientale:

- Tavola Ad005 - planimetria piano terra
- Tavola Ad006 - planimetria piano interrato
- Tavola Ad007 - planimetria generale copertura
- Tavola Ad008 - prospetti
- Tavola Ad009 - sezioni edificio esistente
- Tavola Ad010 - sezioni edificio nuovo
- Relazione Adr001 - relazione tecnico-illustrativa
- Relazione Adr002 - relazione fotografica
- Allegato 3\_4\_5\_A - impianto idrosanitario e fognatura - valutazione di compatibilità idraulica
- Allegato 3\_4\_5\_B - impianto idrosanitario e fognatura - edificio nuovo rete acque meteoriche

- Allegato 3\_4\_5\_C - impianto idrosanitario e fognatura - edificio nuovo profili e particolari acque meteoriche

In data 29/11/2019 è pervenuta tramite PEC comunicazione del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta con la quale si dà notizia del rilascio del parere favorevole in merito all'invarianza idraulica relativamente al presente procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. Si allega copia della comunicazione ([Allegato 1](#)).

**- OSSERVAZIONI DI R.F.I. (n. 2)**

questa Società esprime il proprio nulla osta.

Tale approvazione non ha valenza per le opere che risultassero non conformi rispetto al disposto del DPR 753/1980, con particolare riferimento all'art. 49: *“Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.”*. In proposito, si precisa che tale “Nulla Osta” non costituisce autorizzazione ai sensi dell'art. 60 del menzionato DPR ed è condizionato all'inserimento nel piano urbanistico in oggetto di esplicita rappresentazione dei vincoli stabiliti dal DPR 753/1980.

Dal “Nulla Osta” sono, inoltre, esclusi eventuali beni mobili ed immobili delle Ferrovie, rientranti nel perimetro del piano urbanistico (cfr. art. 15 della legge n. 210/1985 del 17.05.1985).

Inoltre, qualsiasi intervento futuro su immobili di proprietà di terzi dovrà rispettare le normative vigenti in materia, per la salvaguardia dei diritti tra confinanti

Si premette che l'area di intervento si trova ad oltre 100 metri dalla rotaia e pertanto viene rispettato quanto previsto dal DPR 753/1980 relativamente alla distanza da mantenere.

**- OSSERVAZIONI da n. 3 a n. 14**

Si rimanda alle risposte del comune di Thiene inviate tramite PEC il 09/10/2019 alla Provincia di Vicenza relative:

- alla richiesta di deduzioni del Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale e Lavori Pubblici della Provincia di Vicenza (prot. n. 34846 del 08/10/2019) ([Allegato 2](#));
- all'invio delle controdeduzioni inerenti alla trasmissione delle osservazioni (prot. n. 34848 del 08/10/2019) ([Allegato 3](#)).

- **OSSERVAZIONI SU DATI ARPAV (n. 5)**

A nostro parere i dati dell'aria rilevati da Arpav non risultano da centraline posizionate nella zona Cappuccini e pertanto non sono rappresentativi del reale e attuale inquinamento della nostra zona.

La qualità dell'aria del comune di Thiene è stata monitorata da un mezzo mobile del DAP di ARPA Veneto in posizione “Thiene – via Marco Polo” nei periodi 24/2/2016 – 4/4/2016 e 18/8/2016 – 3/10/2016. Il monitoraggio ha permesso di fornire informazioni sulla qualità dell'aria nel territorio comunale.

La posizione della stazione mobile dista 1,5 chilometri dalla struttura commerciale e quindi può ritenersi ben rappresentativa della qualità dell'aria del territorio locale, in quanto le concentrazioni relative soprattutto a PM10 e a NO<sub>2</sub> non variano in modo apprezzabile su tale intervallo.

Inoltre il territorio sottoposto a monitoraggio ricade nella tipologia “Background Suburbano” per la quale l'area di rappresentatività è individuata da un raggio compreso tra 1 e 5 km, ricomprendendo quindi ampiamente il quartiere Cappuccini.

- **OSSERVAZIONI SU REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO (n. 6)**

In base al REGOLAMENTO REGIONALE n. 1 del 21 giugno 2013 "Indirizzi per lo sviluppo del sistema commerciale", riporto alcune osservazioni che riguardano lo studio di impatto viabilistico presentato per conto della ditta Carmila Thiene S.R.L.

Nel suddetto regolamento, all'articolo 11 si delineano i Criteri per la redazione che tale studio deve seguire. In modo particolare al comma 5, si afferma che è necessaria una "descrizione della tratta stradale o delle tratte stradali interessate dall'intervento per un raggio di almeno 1.000 metri ( 500 metri in caso di medie strutture di vendita con superficie superiore a 1.500 metri quadrati) rispetto ai punti di accesso e recesso"

Lo studio presentato da Carrefour Property rispetta il suddetto criterio inserendo più tavole in cui delimita l'area analizzata per un raggio di un chilometro (tav. 3.1 e tav. 3.3). Il centro di tali aree è stato definito nel punto di accesso al centro commerciale, posto in via del Terziario all'altezza della rotatoria. Ponendo solamente in questo particolare punto il centro dell'area non si soddisfa però il criterio del punto di recesso: infatti l'intero progetto verte su una modifica sostanziale della viabilità, aprendo una nuova arteria, via Galilei, che dal centro commerciale si collegherà con la zona residenziale a nord, momentaneamente separata almeno a livello viabilistico dalla struttura di vendita. Pertanto, uno studio di viabilità completo dovrebbe comprendere individuare come punto centrale dell'area da analizzare anche il futuro punto di recesso. Questa scelta comporterebbe l'analisi del traffico di una zona che lo studio presentato non ha affrontato. Infatti, la connessione dello sbocco a nord di via Galilei con via Biancospino, porterà una parte del traffico verso via Cappuccini, dove allo stato attuale durante le ore di maggior traffico, la presenza di veicoli è assai rilevante. Lo studio in questione pertanto non ha affrontato quali conseguenze porterà sulla rotatoria di immissione da via Biancospino verso via Cappuccini.

Il comma 5 alla lettera b, punto 2 riporta la richiesta di inserire nelle elaborazioni alcuni dati come:

- larghezza della carreggiata e delle corsie;
- pendenze longitudinali;
- tortuosità;
- intersezioni e vincoli (puntuali, laterali);

Le aste prese in considerazione dallo studio (Biancospino, Marconi, del Terziario) non riportano i parametri di pendenza longitudinale e tortuosità, ma vengono semplicemente descritte come segue (es. su via Marconi):

"L'arteria è classificata come strada interquartierale con una carreggiata di 7,25 m. Il traffico che transita su tale strada è di 1382 veic/h bidirezionali con una ripartizione tra le due direzioni di 68/32%. Il percentuale di traffico pesante è del 1%."

Il collegamento tra via Galilei e via Biancospino non rappresenta un'opera compensativa legata all'intervento, bensì costituisce un'opera di urbanizzazione prevista dalla Variante al Piano di

Lottizzazione Centro Commerciale 2 approvata con DGC n. 133 del 19/12/2018 (nel cui ambito è ricompreso anche l'ampliamento del centro commerciale Carrefour di Thiene). Tale opera sarà realizzata dalla società Carmila, quale ditta lottizzante e proprietaria del relativo sedime, in quanto necessaria per la contigua area residenziale, ubicata ad ovest dell'intervento di ampliamento del centro commerciale.

Con riferimento all'osservazione numero 6, si precisa che la trattazione nello screening viabilistico del collegamento fra via Galilei e via Biancospino costituisce una semplice trattazione dal punto di vista "didattico" ai fini di una valutazione di un ipotetico scenario infrastrutturale futuro, di cui non c'è certezza di realizzazione. L'Amministrazione Comunale si è infatti riservata la decisione di apertura del collegamento di cui di seguito dopo più approfondita analisi, demandata all'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, come per altro ribadito con chiarezza nel Verbale di deliberazione di Consiglio Comunale n. 166/2019 del 25/07/2019 a oggetto: variante parziale al piano degli interventi relativa alla viabilità del Piano di Lottizzazione "Centro Commerciale 2" ([Allegato 3.3.3.B](#)).

Lo studio viabilistico ha analizzato gli effetti del traffico indotto sulla rete senza la realizzazione del collegamento tra via Biancospino e via Galilei. In assenza di quest'ultimo, l'intersezione a rotatoria fra via Biancospino e Via Cappuccini non è influenzata dal traffico indotto in quanto la distanza da percorrere in auto per raggiungerla, partendo dal centro commerciale, è di oltre 2,5 km.

Le aste di interesse sono state analizzate come da norma al fine di caratterizzarle con tutti gli attributi necessari ai fini di adeguate valutazioni trasportistiche, eseguite con i corretti modelli di macro e micro-simulazione e metodi di calcolo propri della teoria delle strade.

Nello studio viabile e nei suoi allegati sono stati riportati tutti i dati necessari e significativi rispetto al contesto di studio.

Per approfondimenti si rimanda lo "Studio di impatto viabilistico" aggiornato ([Allegato 4.3.1.Parte2](#) e [Allegato 4.3.1.Parte3](#)).

Il comma 3 invece si sofferma anche sulla rilevanza del trasporto pubblico, specificando che “il soggetto richiedente l’autorizzazione commerciale deve sviluppare un’indagine sulle caratteristiche della viabilità urbana (in conformità con il Piano Urbano del Traffico), nonché dei flussi origine-destinazione, con la verifica dei livelli di soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, in relazione alla tematica commerciale.”

All’interno dello studio di viabilità, l’unico paragrafo dedicato all’analisi del trasporto pubblico riporta che “il sito è servito anche dal trasporto pubblico extraurbano, con fermata su via Marconi, all’imbocco del sottopasso ciclopedonale di cui al precedente paragrafo, a 500 metri dall’ingresso del centro commerciale. Inoltre, la città di Thiene è servita da una stazione ferroviaria della linea Vicenza-Schio, situata a 1 km circa dal centro commerciale.”

Non ci sono pertanto riferimenti al soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico ma una mera descrizione delle fermate presenti. Non sono stati approfonditi gli elementi circa un’analisi quantitativa del trasporto in funzione alla tematica commerciale.

Il servizio di trasporto pubblico di tipo extraurbano, che caratterizza l’attuale sistema di trasporto collettivo di Thiene, non è un servizio adeguato alle necessità proprie degli spostamenti con motivo acquisti, per mancanza di capillarità delle fermate e per bassa frequenza delle corse, a differenza dei sistemi urbani per i quali ha senso procedere alle analisi propedeutiche alle analisi di soddisfacimento della domanda. Per questo motivo, a titolo precauzionale, non sono stati nemmeno introdotti, nelle valutazioni di traffico indotto, correttivi in riduzione per tener conto della possibilità di scelte modali difforni dall’uso dell’auto privata.



Un'ultima osservazione riguarda le stime di traffico previsto dopo l'ampliamento. Nella tav. 4.2 si definisce lo stato attuale del traffico nella giornata di venerdì dalle 17.30 alle 18.30: in modo particolare via Corso Campagna presenta 349 veicoli/ora in direzione via Marconi. Questa quantità di traffico non di rado causa già attualmente un rallentamento con spesso incolonnamento dei veicoli verso il semaforo con via Marconi.

Nella tav. 6.1 "Stima flussi (veicoli)" nel giorno di venerdì dalle 17.30 alle 18.30, è interessante rilevare come nell'arteria corso campagna in direzione via Marconi sia stato previsto un traffico pari a 558 veicoli/ora. In altre parole, via Corso Campagna (direzione via Marconi) dovrà sostenere un traffico maggiore di via dell'autostrada (in direzione nord), con un'unica differenza: via Corso Campagna in direzione via Marconi, oltre ad avere una carreggiata di larghezza inferiore, presenta un ostacolo insormontabile, ovvero il senso di marcia alternato dovuto alla presenza di un ponte per il passaggio della ferrovia. Inoltre, non è nemmeno modificabile il diritto di precedenza a tale senso alternato, perché a rigor di logica va mantenuto per chi viene dal semaforo di via Marconi verso via Corso Campagna. Modificare tale diritto di precedenza significherebbe creare un incolonnamento di auto causa restringimento della carreggiata all'altezza del "Ponte dei Quarei", con conseguente blocco totale del traffico in via Marconi. Pertanto, il diritto di precedenza rimane da via Marconi verso Corso Campagna. Risulta evidente che la carreggiata ristretta di via Corso Campagna verso via Marconi sia insufficiente per sostenere un aumento così importante del traffico.

Per questa osservazione si rinvia al futuro aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del comune di Thiene, così come indicato alle pagine 5 e 6 del presente documento.