

OGGETTO: Osservazioni “Ampliamento Centro Commerciale Carrefour”

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 Carnila 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 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 ciclopeditonale 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.

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 Quare", 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.

In base a tali osservazioni, ritengo lo studio incompleto e carente per quanto riguarda l'impatto che tale ampliamento porterà sul territorio del Comune di Thiene.

Thiene, 12 settembre 2019



Abramo Tognato

Consigliere Comunale - Thiene