

# Comune di San Fior - TV

## Numeria SGR

viale Montegrappa, 45  
31100 Treviso

### PIANO URBANISTICO ATTUATIVO "RIQUALIFICAZIONE AREA EX SAROM"

## VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	arch. MARCO PAGANI - d-recta srl
PROGETTO ARCHITETTONICO	arch. SERGIO ORNELLA - d-recta srl
PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE	arch. SANDRO BURIGANA - d-recta srl

#### GRUPPO INTERDISCIPLINARE COMPETENZE SPECIALISTICHE

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.Inc.A.)	pian. terr. MARCO CARRETTA - d-recta srl
ANALISI AMBIENTALI	pian. terr. SILVIA BALLESTINI - d-recta srl
VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO	dott. chim. STEFANO DONADELLO - d-recta srl
STUDIO DI IMPATTO SULLA VIABILITA'	ing. MARCELLO FAVALESSA - Mob-Up srl
STUDIO DI COMPATIBILITA' IDRAULICA	ing. GIUSTINO MORO - ITS Engineering

ELABORATO:  
PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE AREA COMMERCIALE

## Relazione tecnica

NUMERO TAVOLA:

# 20.a

**d'recta**  
urban management

via Ferrovia, 28 - 31020 San Fior -TV-  
t. 0438.1710037 - f. 0438.1710109  
info@d-recta.it - www.d-recta.it

Società con Sistema Qualità Certificato  
secondo UNI EN ISO 9001:2008

CODICE COMMESSA:

**DR20130028**

CODICE ELABORATO:

**DR20130028UDR000Y000**

DATA:

**luglio 2013**

## INDICE

1. PREMESSA .....	2
2. VIABILITÀ CARRABILE E PEDONALE .....	3
3. PARCHEGGI AFFERENTI A TUTTE LE VOLUMETRIE.....	4
4. RETI TECNOLOGICHE.....	5

## 1. PREMESSA

Il Piano Urbanistico Attuativo denominato "Ex Area Sarom" prevede la riqualificazione di parte di un'area industriale dismessa in comune di San Fior (TV), con successivo inserimento di una grande struttura commerciale con superficie di vendita pari a 22.500 mq, ed adeguamento della SS13 Pontebbana con previsione di nuova rotatoria di accesso all'area.

La presente relazione tratta le opere di urbanizzazione relative alla sola area commerciale, dal momento che per le opere relative alla SS13 Pontebbana si rimanda agli elaborati progettuali specifici (blocco elaborati n. 21).

Le opere di urbanizzazione possono essere distinte in:

- Realizzazione della viabilità carrabile, ciclopedonale e pedonale;
- Realizzazione dei parcheggi a standards afferenti a tutte le volumetrie da realizzarsi all'interno del piano;
- Realizzazione di tutti i sottoservizi a rete:
  - Rete acque bianche;
  - Rete acque nere;
  - Rete Enel;
  - Rete Telecom;
  - Rete Fibra ottica;
  - Rete Gas;
  - Rete Antincendio;
  - Rete Acquedotto;
  - Rete Illuminazione pubblica.

## 2. VIABILITÀ CARRABILE E PEDONALE

L'accesso all'area commerciale avviene attraverso una nuova rotonda lungo la SS13 adeguatamente dimensionata per gestire sia i flussi di traffico di attraversamento che i flussi di accesso all'area.

La distribuzione interna dei flussi è gestita da una piccola rotonda, posta nel baricentro dell'ambito per meglio regolare la circolazione per le attività commerciali che andranno ad insediarsi.

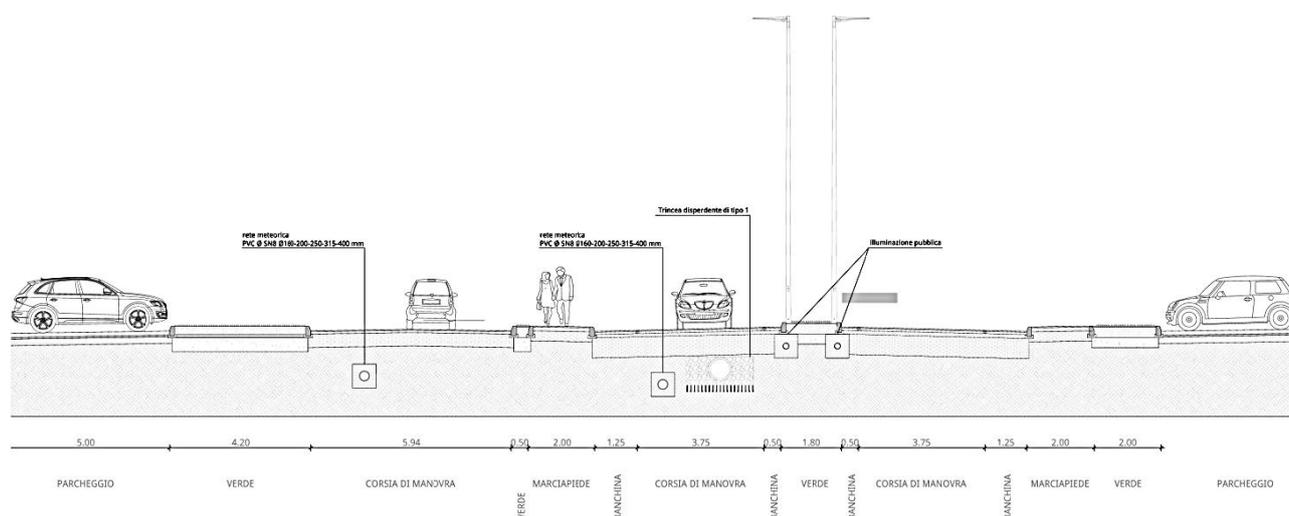
Tale rotonda ha un diametro esterno di 32m ed è caratterizzata da bracci di ingresso aventi un'unica corsia di larghezza 3,50m con corsie di uscita pari a 4,50m. Inoltre la corona centrale ha una larghezza di 7m ed è caratterizzata da un'isola centrale non sormontabile.

Tra la rotonda lungo la SS13 e quella baricentrica all'ambito viene prevista un'aiuola spartitraffico tra i due sensi di marcia, con larghezza 1,80 m.

Per la sicurezza degli utenti deboli, nella nuova rete viaria interna all'area d'intervento, si prevede la realizzazione di una serie di marciapiedi: la continuità dei percorsi è garantita da idonei passaggi pedonali posti in prossimità dei bracci di innesto nelle varie rotonde.

Le strade di collegamento interne al nuovo insediamento hanno le seguenti caratteristiche:

- corsie con larghezza pari a 3,75 m;
- banchine con larghezza pari a 0,50 m ai lati;
- marciapiedi con larghezza pari a 1,70 m.



*Sezione tipologica strada di collegamento interna all'ambito commerciale*

Per la pavimentazione stradale si prevede il seguente pacchetto:

- Strato di usura di 3 cm;
- Binder di 7 cm;
- Strato di base – tout venant di 10 cm;
- Finitura superficiale con misto granulare stabilizzato di 5 cm;
- Fondazione stradale di 60 cm;

Per i percorsi pedonali si prevede il seguente pacchetto:

- Pavimentazione in asfalto di 3 cm;
- Massetto in cls di 15 cm;
- Finitura superficiale con misto granulare stabilizzato di 5 cm;
- Fondazione stradale con materiale riciclato non legato, variabile a seconda della localizzazione;

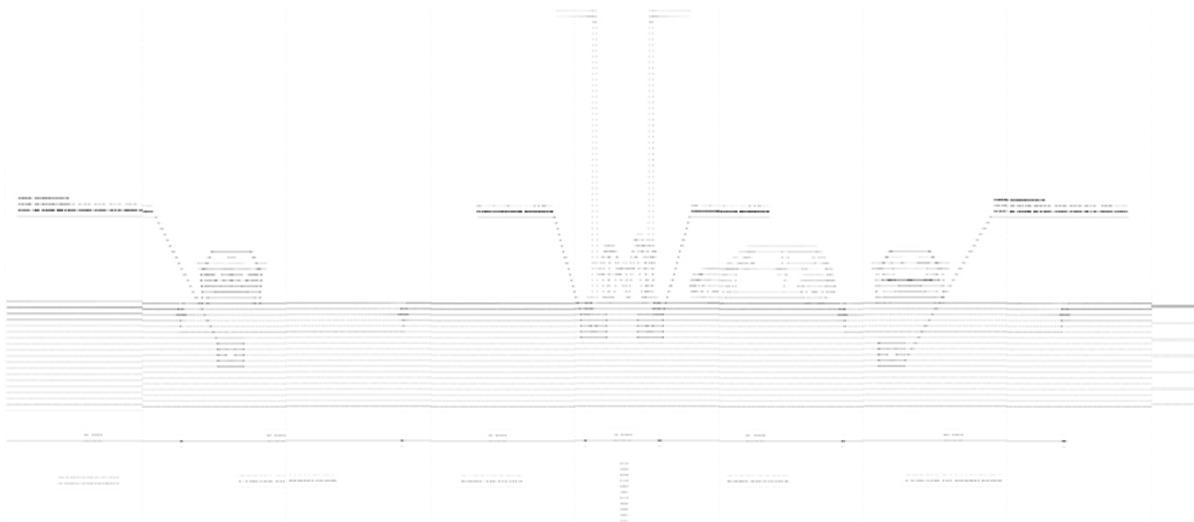
### 3. PARCHEGGI AFFERENTI A TUTTE LE VOLUMETRIE

I parcheggi che verranno realizzati per soddisfare gli standards richiesti saranno di “tipo classico” pavimentati in asfalto ed individuati con segnaletica orizzontale e verticale, con stalli di dimensioni pari a 2,50 m x 5,00 m.

Le corsie di distribuzione hanno una dimensione di 6 m e saranno ad unico senso di marcia, ad esclusione di quelle a ridosso dei fronti delle attività insediabili.

Per la pavimentazione dei parcheggi e delle corsie di distribuzione si prevede il seguente pacchetto:

- Strato di usura di 3 cm;
- Binder di 7 cm;
- Strato di base – tout venant di 10 cm;
- Finitura superficiale con misto granulare stabilizzato di 5 cm;
- Fondazione stradale di 60 cm;



*Sezione tipologica parcheggi interni all'ambito commerciale*

## 4. RETI TECNOLOGICHE

### ACQUE BIANCHE

Considerata la rete idrografica esistente, le relative condotte recettrici degli scarichi, l'orografia dell'area, nonché le superfici impermeabilizzate in essere e gli interventi di impermeabilizzazione in progetto, l'intero ambito d'intervento viene diviso in due bacini scolanti primari: *BACINO SCOLANTE - A* (in giallo nella foto) coincidente con le aree d'intervento per la realizzazione dell'intersezione a rotatoria tra via Andrea Palladio, la S.S. 13 Pontebbana e l'accesso alla nuova area commerciale; *BACINO SCOLANTE - B* (in azzurro nella foto) coincide con le aree commerciali, e relative superfici di pertinenza, come aree di parcheggio e aree a verde.



*Individuazione bacini scolanti*

#### *Bacino A*

Viene definito un volume di laminazione pari a 750 mc (vedi elaborato<sup>18</sup> – Relazione idraulica). Il volume suddetto viene ricavato all'interno delle aree a verde tra via A.Palladio e la S.S. "Pontebbana", realizzando invasi a cielo aperto con un tirante massimo di progetto pari a un metro, e quindi uno sviluppo in termini di superficie pari a circa 750 mq. Lo smaltimento dei volumi efficaci defluenti dal bacino, avviene mediante la realizzazione di sistemi disperdenti sul fondo dell'invaso di laminazione. Ovvero la realizzazione di trincee drenanti che riescano a smaltire la portata uscente di progetto pari a 17 l/s. Allo scopo è necessaria la realizzazione di uno sviluppo di trincea drenante pari a 10 m, a cui corrisponde una portata nominale uscente pari a 17.5 l/s (superiore a quella considerata nella determinazione del volume di laminazione). Nonostante il dimensionamento del sistema sia stato effettuato in considerazione del fatto che lo smaltimento dei volumi d'acqua avvenga adeguatamente mediante la realizzazione di una trincea drenante sul fondo bacino, si prevede comunque la realizzazione di uno scarico di troppo pieno con regolazione di

portata, da collegare alla condotta esistente di raccolta delle acque meteoriche presente lungo via A. Palladio, allo scopo comunque di garantire una adeguata sicurezza idraulica in presenza di precipitazioni con tempi di ritorno superiori a quelli considerati nella progettazione. Lo scarico sulla rete di raccolta presente in via Palladio sarà regolato tramite opportuna bocca tarata, alla portata di 17 l/s.

#### *Bacino B*

Si prevede che lo smaltimento delle acque meteoriche avvenga esclusivamente mediante sistemi disperdenti, dimensionati per precipitazioni critiche con tempo di ritorno di 50 anni. Non sono previsti, ai fini dello smaltimento delle portate di progetto, collegamenti o nuovi scarichi alla rete pubblica esistente. Determinata la portata nominale dispersa da un pozzo disperdente (si vedano paragrafi precedenti) e corrispondente a circa 28 l/s, determinata la portata critica di progetto per le singole superfici (con tempo di ritorno di 50 anni), è possibile definire il numero di pozzi e l'estensione delle trincee disperdenti necessari a disperdere completamente le precipitazioni efficaci di progetto.

#### RETE ACQUE NERE

Attualmente la rete delle acque nere corre lungo via Ferrovia, a sud dell'ambito di intervento.

Il tracciato della rete di progetto parte quindi da via ferrovia e corre ad est dell'edificio commerciale nell'area destinata al carico/scarico. Vengono previsti dei pozzetti ispezionabili in calcestruzzo ogni 25 metri, dai quali dipartono le condotte di allacciamento all'edificio commerciale. In prossimità dell'edificio sono stati previsti pozzetti con sifone tipo "Firenze".

Un altro tratto è stato previsto lungo la viabilità interna, predisponendo la rete anche per la seconda attività commerciale/direzionale (all'interno dell'ambito LPU2), esclusa però dalla seguente valutazione.

#### RETE ENEL

La rete interna all'ambito si allaccerà alla cabina esistente, localizzata a sud dell'ambito di intervento. Un locale quadri sarà posizionato in prossimità della zona ascensori dell'edificio; da lì partirà la condotta di allacciamento per la seconda attività commerciale/direzionale (all'interno dell'ambito LPU2 esclusa dalla seguente valutazione).

#### RETE FIBRA OTTICA E RETE TELECOM

La rete esistente della fibra ottica corre sia lungo la SS13 Pontebbana che lungo via ferrovia. Il progetto prevede l'allaccio con la tratta posta lungo via Ferrovia, utilizzando il sistema VoIP, così da sfruttare la fibra ottica anche per le telecomunicazioni.

La tratta seguirà la viabilità interna per poi locale raggiungere un locale quadri sarà posizionato in prossimità della zona ascensori dell'edificio commerciale.

Anche in questo caso viene prevista una condotta di allacciamento per la seconda attività commerciale/direzionale (all'interno dell'ambito LPU2 esclusa dalla seguente valutazione).

### RETE GAS

Il metanodotto esistente passa lungo Via Ferrovia e da lì, all'altezza della zona carico/scarico dell'attività commerciale, si allaccerà la condotta di progetto con saracinesca. La tratta correrà lungo tutto il confine est dell'ambito.

Anche in questo caso viene prevista, lungo la viabilità interna, una condotta di allacciamento per la seconda attività commerciale/direzionale (all'interno dell'ambito LPU2 esclusa dalla seguente valutazione).

### RETE ANTINCENDIO

L'anello antincendio è previsto intorno all'attività commerciale con idranti posizionati ogni 30 metri circa. Viene individuata una vasca di accumulo e un gruppo di pressurizzazione viene individuato nella parte nord del circuito, nel rispetto delle quote di progetto.

### RETE ACQUEDOTTO

La rete esistente passa lungo Via Ferrovia e da lì, all'altezza della zona carico/scarico dell'attività commerciale, si allaccerà la condotta di progetto con saracinesca. La tratta correrà lungo tutto il confine est dell'ambito.

### RETE ILLUMINAZIONE PUBBLICA

Per tale impianto è stata prevista una armatura a led; per le caratteristiche degli impianti di illuminazione e dei criteri progettuali adottati si rimanda alla relazione illuminotecnica (elaborato 20.g) allegato.