

AMPLIAMENTO SUPERFICI DI VENDITA
 DEL CENTRO SME DI SUSEGANA



STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE

PROPONENTE **SME S.p.A.**
 Via Vittoria 45
 Cessalto (TV)

STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE
 INTEGRAZIONI

codice elaborato

P 7 1 7 0 0 S G C A 0 1 0 1
codice commessa opera fase disciplina tipologia progressivo revisione sub

4					
3					
2					
1	Emissione	06/2014	Gatto	Davanzo	Davanzo
N° Rev.	Descrizione	Data	Redatto	Verificato	Approvato

COORDINATORE DELLO STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE: Arch. Roberto Giacomo Davanzo

INDICE

1. PREMESSA.....	2
2. PUNTO 1 RICHIESTA INTEGRAZIONI STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	2
1.1 VERIFICA IMPATTI GENERATI DALL'INTERVENTO DI AMPLIAMENTO DELLA SUPERFICIE DI VENDITA E DALLA REALIZZAZIONE DEL 1° STRALCIO FUNZIONALE DEI LAVORI DI SISTEMAZIONE DELLA SS 13 – PONTEBBANA.	4
1.2 MATRICE DEGLI IMPATTI - COMPARAZIONE DELLE INTERFERENZE	6
1.3 CONCLUSIONI	11
3. ALLEGATI	11

1. PREMESSA

Con nota del 27 Marzo 2014 protocollo Provincia n. 2014/0032737, la Provincia di Treviso nell'ambito della procedura ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/06 "Compatibilità ambientale ha richiesto delle integrazioni, come da nota della Sottocommissione VIA del 26.03.2014, di seguito riportate:

1. "Considerato che la proposta del proponente comporta pressoché il raddoppio della superficie commerciale di vendita e che lo studio del traffico evidenzia criticità riguardo alla circolazione di accesso ed uscita dal Centro commerciale, si chiede al proponente di valutare se è possibile trovare una soluzione stralcio al progetto complessivo di miglioramento della viabilità fronte SME e Iper Lando già convenzionata con il Comune di Susegana, al fine di migliorare da subito il sistema di smaltimento del traffico afferente al Centro Commerciale SME. Nel caso non fosse possibile andrà individuata una soluzione alternativa all'assetto viario di accesso al centro che garantisca lo smaltimento del traffico con idoneo livello di servizio.
2. In ottica di semplificazione del procedimento valuti il proponente l'opportunità di integrare o meno la documentazione relativa alla componente ambientale richiamata dal Regolamento Attuativo alla L.R. 50/2012.

Si ricorda che è obbligatorio l'adeguamento del parcheggio al Piano di Tutela delle acque".

In seguito a tale richiesta d'integrazioni la Ditta SME, in data 08.05.2014 (prot. prov. n. 47466 del 09.05.2014) ha chiesto all'Ente di riferimento una proroga dei termini, che gli è stata concessa con nota del 21/05/2014 (prot. prov. n. 2014/0051796), pertanto sono stati prorogati di ulteriori 45 giorni i termini per la presentazione della documentazione integrativa richiesta.

2. PUNTO 1 RICHIESTA INTEGRAZIONI STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

In riferimento a quanto relativo al punto 1 della richiesta di integrazioni, riguardante l'invito a valutare soluzioni di miglioramento funzionale della viabilità di servizio all'ambito commerciale interessato dalla proposta, il Comune di Susegana ha inoltrato una richiesta di autorizzazione all'ANAS S.p.A. per l'esecuzione di uno stralcio funzionale del progetto complessivo, precedentemente autorizzato con prot. n. CVE-0027875-P in data 29.07.2013, corrispondente al tratto denominato 'ROTONDA SME'.

L'ANAS, con nota prot. n. CVE-0018168-P in data 29 Maggio 2014, ha autorizzato il primo stralcio del tratto denominato "Rotonda SME" in ordine ai lavori di messa in sicurezza della S.S. n. 13 Pontebbana" dal km 44+400 al km 45+400, mediante la realizzazione di una rotatoria all'incrocio con via Barriera e via Caduti sul Lavoro e di una controstrada di accesso alle proprietà commerciali lato nord nel Comune di Susegana (TV), impartendo altresì una serie di prescrizioni ricomprese nel nulla-osta rilasciato per la realizzazione dell'opera complessiva. Si riporta di seguito copia di detta autorizzazione.



Anas SpA Società con Socio Unico
Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587
Sede Legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461 Fax 06 4456224
Sede Compartimentale: V. Millosevich, 49 - 30173 Venezia - Tel. 041.2911411 - Fax. 041.5317321
Pec: anas.veneto@postacert.stradeanas.it

Compartimento della Viabilità per il Veneto

AE/cm1-n2

Risposta al foglio n. 7883 del 05.05.2014

Ns. Rif. Prot. n. CVE-0015286-A del 12.05.2014

Allegati n. /

COMUNE DI SUSEGANA			
Segreteria	PROT. N.	9842	Urbanistica
Personale			Ecologia
UFF. Legale			Att. Produttive
Messo		30 MAG. 2014	Demografici
Ragioneria			Sociali
Tributi	Col. G. di F.		Sport/ass.mo
LL. PP.	Sindaco	Dirigente	Visto
C.E.D.	Assessor	Segretario	Pubblica ist.
			Biblioteca

AIV

ANAS S.p.A



Prot. CVE-0018168-P del 29/05/2014

AI COMUNE DI SUSEGANA
Ufficio Urbanistica - Edilizia Privata
Piazza Martiri della Libertà, 11
31058 SUSEGANA (TV)
Pec: protocollo@pec.comune.susegana.tv.it

AII' AREA AMMINISTRATIVA
U.O. SERVICE E PATRIMONIO
Ufficio Licenze e Concessioni
SEDE

OGGETTO: S.S. N°13 "PONTEBBANA" DAL KM. 44+40 AL KM. 45+400.

Lavori di messa in sicurezza della S.S. n°13 "Pontebbana" mediante la realizzazione di n.2 roatorie all'incrocio con via Barriera e via Caduti sul Lavoro e di una controstrada di accesso alle proprietà commerciali lato nord in Comune di Susegana (TV) dal km. 44+400 al km. 45+400.

NULLA-OSTA DEL 29.07.2013 PROT. N. CVE-0027875-P - PRAT. VE2012/00132.

ATTIVAZIONE PRIMO 1° STRALCIO FUNZIONALE.

Facendo seguito alla nota inerente l'oggetto ed in epigrafe citata, con la quale codesto Comune di Susegana inoltra una richiesta di autorizzazione all'esecuzione di uno stralcio funzionale del progetto autorizzato da questo Compartimento con prot. n° CVE-0027875-P in data 29.07.2013, corrispondente al tratto denominato "ROTONDA SME".

Considerato quanto rappresentato dall'Amministrazione Comunale, nonché l'attuale situazione della viabilità, di cui l'intervento in questione è notevolmente migliorativo, questo Compartimento autorizza il primo stralcio del tratto denominato "ROTONDA SME" in ordine ai lavori di messa in sicurezza della S.S. n°13 "Pontebbana" dal km. 44+400 al km. 45+400, mediante la realizzazione di una rotatoria all'incrocio con via Barriera e via Caduti sul Lavoro e di una controstrada di accesso alle proprietà commerciali lato nord nel Comune di Susegana (TV).

Si riconfermano le seguenti prescrizioni riportate nel nulla-osta rilasciato per la realizzazione dell'opera complessiva:

1. L'attraversamento pedonale richiesto dovrà essere approvato separatamente previa presentazione di un idoneo progetto dedicato, il quale preveda anche la posa in opera di portale d'illuminazione dello stesso, come da lettera prot. CVE-0026374-P del 26.07.2012;
2. Questa Società non autorizza l'inserimento della doppia corsia con ridimensionamento della larghezza della pista ciclabile in quanto non consona con gli spazi esistenti e con la dimensione della rotatoria stessa, come da lettera prot. CVE-0026374-P del 26.07.2012;
3. Codesta Amministrazione Comunale dovrà provvedere alla demolizione del tratto di strada dismessa all'interno della rotatoria in parola, con successiva sistemazione a prato verde dell'intera area con quota a livello strada;
4. Codesta Amministrazione Comunale dovrà provvedere alla realizzazione dei fossati stradali all'interno della rotatoria in modo da consentire il deflusso delle acque meteoriche stradali;
5. La pendenza del piano stradale della rotatoria dovrà essere all'interno;
6. All'interno della rotatoria potranno confluire esclusivamente le acque provenienti dalla piattaforma stradale della S.S. n°13 "Pontebbana" per poi essere convogliate nella rete di scolo esterna mediante condotte di diametro interno minimo di cm. 100 e corredate di pozzetti di decantazione;
7. Codesto Comune dovrà provvedere alla messa in opera di caditoie combinate orizzontali-verticali da posizionarsi all'interno dei cordoli della rotatoria e dei marciapiedi delle contro-strade con distanza minima fra di loro di metri 15,00;
8. Tutte le caditoie, pozzetti e condotte di ogni genere dovranno essere posizionate fuori dalla sede stradale;



Certificato ISO 9001:2008 rilasciato da TÜV Italia srl

Pagina 1 di 2



9. Nel tratto compreso fra il km. 44+400 ed il km. 45+400 lato sx verrà realizzata una controstrada della larghezza di m. 5,00 delimitata dalla f.p.o. di barriera metallica di sicurezza con classe di contenimento prevista dalla normativa vigente, pertanto tutti gli accessi sul lato stesso della Strada del tratto in parola avranno entrata ed uscita solo dalla controstrada;
10. L'accesso carraio esistente al km. 44+360 lato dx in prossimità dell'imbocco della rotonda, dovrà essere rimosso mediante demolizione e ripristino del fossato stradale;
11. La realizzazione e la gestione dell'impianto d'illuminazione sarà di competenza del Comune richiedente;
12. La posa di condotte elettriche, telefoniche, etc.... dovrà essere oggetto di apposita concessione emessa da Anas S.p.A. anche se si tratta di spostamento di infrastrutture esistenti;
13. Durante il corso dei lavori e dopo l'ultimazione degli stessi dovrà essere garantita la continuità della rete scolante dei fossi stradali esistenti;
14. Non dovranno essere ridotte le sezioni idrauliche delle canalizzazioni esistenti, con particolare riferimento ai fossati stradali della S.S. n.13 "Pontebbana" presenti lungo il tracciato oggetto dei lavori;
15. Per quanto riguarda gli accessi delle attività posti lungo l'asse stradale oggetto dell'intervento, non dovranno essere modificati in alcun modo tranne quelli in prossimità dei rami di imbocco della costruenda rotonda, che dovranno essere chiusi e spostati verso le contro-strade di servizio, al fine di evitare tutte le manovre pericolose sia in entrata che in uscita dagli stessi;
16. Codesta Amministrazione Comunale dovrà provvedere alla realizzazione ed al posizionamento della segnaletica verticale secondo quanto previsto dal Codice della Strada (Distanze, preavvisi, dimensioni, grafica, etc...);
17. Codesta Amministrazione Comunale, dovrà eseguire su tutto l'anello esterno della rotonda compresi i rami di entrata e uscita, la f.p.o. di idonee barriere metalliche di sicurezza con classe di contenimento prevista dalla normativa vigente, con verifiche dei coni visuali e degli ingombri;
18. L'Amministrazione Comunale dovrà predisporre un varco di accesso di metri lineari 5,00 all'interno della rotonda protetto per consentire la manutenzione delle opere a verde situato nella posizione coperta da una cuspide;
19. Tutti i pacchetti stradali e del rilevato dovranno essere conformi a quanto già prescritto dai Capitolati Anas; in particolare per quanto riguarda gli spessori, essi dovranno essere non inferiori a quanto di seguito riportato:
 - Fondazione stradale: cm. 40;
 - Misto cementato: cm. 20;
 - Conglomerato bituminoso per base: cm. 12;
 - Conglomerato bituminoso per binder: cm. 6;
 - Conglomerato bituminoso per strato d'usura del tipo splitmastix asphalt: cm. 4;
20. La nuova opera dovrà comprendere anche il rifacimento del manto di usura del tipo splitmastix asphalt pari a cm. 4, anche dell'attuale sede stradale della S.S. n.13 "Pontebbana" per uno sviluppo di metri 200 prima dell'inizio della controstrada e metri 200 dopo la rotonda denominata "ROTONDA SME" che rappresenta la fine dell'intervento di stralcio;
21. I lavori dovranno essere ultimati entro 300 giorni dal ricevimento del presente nulla-osta, pena la decadenza dello stesso.

A garanzia dei lavori autorizzati codesta Amministrazione Comunale di Susegana, verserà una cauzione pari ad Euro 50'000,00= (Euro cinquantamila/00) mediante polizza fidejussoria.

Tale garanzia, già richiesta nell'autorizzazione principale, dovrà essere emessa prima dell'inizio dei lavori e potrà essere svincolata su domanda solo dopo aver verificato il regolare ripristino del corpo stradale.

Prima dell'inizio dei lavori codesto Comune dovrà presentare tutti gli elaborati tecnici necessari per la parzializzazione del traffico, al fine di individuare le varie fasi di esecuzione dei lavori.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE DELL'AREA TECNICA ESERCIZIO

(Ing. Ettore de la Grennelais)

Visto: IL CAPO COMPARTIMENTO

(Ing. Fabio Arcoletto)

Conseguentemente, sono state pertanto elaborate le verifiche circa gli indicatori più sensibili, rappresentati da traffico e rumore, al fine di valutare le effettive ricadute che l'anticipazione dei lavori di costruzione della rotonda possono produrre.

E' stato pertanto predisposto uno studio che integra quello del traffico compreso nello SIA, dove si verificano gli effetti sulla mobilità veicolare indotti dalla realizzazione della suddetta rotonda, quale primo stralcio degli interventi oggetto di distinta progettazione a cura del Comune e concordati con ANAS S.p.A., ricadenti all'interno del Piano Urbanistico Attuativo "Iperlando".

Il suddetto P.U.A. contempla, in particolare, alcune modifiche infrastrutturali lungo la SS n. 13 "Pontebbana", nel tratto compreso tra il km. 44+400 ed il km. 45+400, all'interno del centro abitato.

Si tratta delle opere di cui al Progetto Definitivo denominato: *Lavori di messa in sicurezza della SS 13 "Pontebbana" mediante la realizzazione di n.2 rotonde all'incrocio con via Barriera e via Caduti sul Lavoro e di una controstrada di accesso alle proprietà commerciali lato nord*. Tale progetto, a regime, contempla la modifica alla regolamentazione di due intersezioni:

- la prima tra la SS n. 13 e via Barriera, attualmente regolata a precedenza, in favore della Strada Statale;
- la seconda, rappresentata dall'incrocio semaforizzato tra la medesima SS n. 13 e via Caduti sul Lavoro.

Inoltre, per migliorare l'accesso alle attività commerciali poste a nord della Strada Statale, il Progetto Definitivo prevede la realizzazione di una strada di servizio separata dalla strada principale, nonché l'inserimento di una pista ciclopedonale sul lato nord e la realizzazione di alcuni attraversamenti pedonali della stessa SS.

Lo studio effettuato contempla la realizzazione della rotonda fra la SS n. 13 e via Caduti sul Lavoro. Essa consiste in una rotonda di tipo convenzionale, con diametro esterno di 48 m e anello di 9 m, con ingressi a più corsie, dotata di bordature non sormontabili dell'isola centrale. I rami in ingresso hanno larghezza di 6 m, laddove realizzati a due corsie, e di 3,50 m dove previsti a corsia singola. I rami in uscita hanno larghezza di 4,50 m. Le corsie presentano banchine in sinistra di 0,75 m e in destra di 0,50 m; in corrispondenza dell'isola centrale, la banchina diviene di 1,75 m. I raggi dei raccordi delle corsie in ingresso ed uscita hanno dimensioni tali da rendere agevoli le diverse manovre, tenendo conto anche del transito dei mezzi pesanti.

La strada di servizio prevista a nord della SS n. 13 ha una larghezza di 5 m, banchine di 0,50 m ed è separata dalla strada principale di 0,50 m.

La pista ciclabile presenta una larghezza di 2,70 m ed è separata dalla strada, o dalla relativa controstrada, mediante margine di 0,50 m.

Lo studio condotto evidenzia che, presso l'insediamento SME, i deficit funzionali possono essere ricondotti principalmente alla struttura e regolamentazione della rete stradale urbana, dove l'impianto semaforico fra SS n. 13 e via Caduti sul Lavoro, determina accodamenti nelle ore di punta pomeridiane del giorno feriale e prefestivo. Ciò è naturalmente dovuto anche all'entità dei flussi circolanti, considerevoli lungo la Strada Statale (via Conegliano), nelle due direzioni di marcia. Criticità sono, dunque, preesistenti a qualsivoglia futuro intervento commerciale.

L'attuazione delle opere previste in progetto determinerà modesti nuovi flussi (130 veicoli/ora di traffico indotto), perché l'aumento della superficie di vendita nello stabilimento in esame riguarderà principalmente la porzione a bassa pedonabilità dedicata al settore arredamenti, la cui attrattività – sulla base di parametri collaudati – è circa il 10% di quella dell'area di vendita al dettaglio. Ne deriva un modesto aumento di traffico, che non solo può essere ampiamente assorbito dal parcheggio pertinenziale (sovradimensionato rispetto alle necessità), ma che anche non altera le condizioni di circolazione sulla rete viaria limitrofa.

La realizzazione delle opere previste nel 1° stralcio di attuazione del Piano Urbanistico Attuativo "Iperlando" (rotatoria tra via Conegliano e via Caduti sul Lavoro) contestualmente all'iniziativa commerciale, determinerà un significativo miglioramento della funzionalità della rete, pur in presenza di un trascurabile traffico indotto dall'intervento nella proprietà SME S.p.A.

Si trasmette pertanto, in allegato al presente documento Relazione Integrativa riguardante l'analisi d'impatto sulla viabilità a cui si rimanda per ulteriori approfondimenti.

Sulla scorta dei dati provenienti dalla verifica del traffico è stato predisposto uno studio acustico, volto alla verifica dei potenziali impatti sui ricettori limitrofi e l'eventuale alterazione del clima acustico.

Nello studio sono state definite e caratterizzate le componenti acustiche relative alle parti impiantistiche esistenti ed oggetto di nuova installazione. Inoltre, si è condotta una simulazione relativa allo stato di progetto, considerando le ulteriori modifiche previste viabilistiche, con stima dei relativi flussi di traffico, determinati dalla realizzazione del solo 1° stralcio.

I dati stimati relativi all'impatto acustico prodotto dall'intervento sono stati confrontati con i valori riscontrati allo stato attuale attraverso mappe di isolivello e con calcolo in corrispondenza di recettori campione.

Dalle simulazioni relative allo stato di progetto si può evidenziare quanto segue:

- il contributo al livello complessivo di rumorosità determinato dalle componenti impiantistiche esistenti ed oggetto di eventuale futura installazione risulta ininfluente rispetto al clima acustico complessivo in quanto le stesse sono tutte collocate in copertura ed in posizioni schermate rispetto ai recettori residenziali maggiormente prossimi.
- L'incremento di rumorosità dovuto alle variazioni di flussi veicolari connesse all'intervento progettato confrontando la situazione ante operam con la soluzione di progetto risulta nullo in quanto a fronte di un limitato incremento di flussi veicolari attratti le modifiche previste alla viabilità esistente determinano una fluidificazione dei flussi stessi con conseguente riduzione dei livelli complessivi.
- **La soluzione relativa alla sola realizzazione del 1° stralcio funzionale rispetto alla modifica complessiva della viabilità prevista nella soluzione di progetto a lungo termine, esaminata nello SIA, non evidenzia variazioni del clima acustico complessivo, anzi si osserva come la rotatoria prevista produrrà una fluidificazione del traffico e quindi un minor impatto in termini di emissioni.**

Si allega, quindi, al presente documento la Relazione Integrativa di analisi dell'impatto sulla componente acustica, cui si rimanda per ulteriori approfondimenti.

1.1 VERIFICA IMPATTI GENERATI DALL'INTERVENTO DI AMPLIAMENTO DELLA SUPERFICIE DI VENDITA E DALLA REALIZZAZIONE DEL 1° STRALCIO FUNZIONALE DEI LAVORI DI SISTEMAZIONE DELLA SS 13 – PONTEBBANA.

L'analisi condotta nell'ambito del SIA ha consentito di individuare e illustrare l'effetto della realizzazione dell'opera sul contesto in cui la stessa si inserisce. Tale sintesi è rappresentata da una matrice d'impatto, che rapporta le azioni derivanti dalla fase di costruzione ed esercizio del progetto alle componenti ambientali interferite, esprimendo un giudizio sull'entità di tale interferenza.

Nella seguente fase di sintesi si individuano le azioni del progetto che possono generare alterazioni rispetto allo stato ambientale attuale. La metodologia è stata sviluppata secondo fasi di approfondimento valutativo successivo, che partendo da una prima stima di carattere qualitativo preliminare, definisce parametri e indici utili a tradurre gli aspetti qualitativi in quantitativi.

A seguito dell'individuazione delle azioni impattanti il primo stadio della sintesi consiste nella redazione di una matrice presenza-assenza, che consente di mettere in luce le sole azioni che interferiscono, in maniera positiva o negativa, con ciascuna componente ambientale.

Al fine di definire il quadro territoriale e i livelli qualitativi dei diversi elementi coinvolti, permettendo di esprimere un giudizio sulle trasformazioni indotte, si sintetizzano le analisi e valutazioni sviluppate all'interno del presente studio, in riferimento alle componenti ambientali indicate.

Nella fase successiva, per analizzare e valutare le trasformazioni indotte e i conseguenti impatti, si definisce una matrice la cui costruzione si basa su una definizione teorica e generale della struttura territoriale.

La definizione delle matrici di impatto è stata elaborata delineando in primo luogo i sistemi ambientali complessivi oggetto di analisi, riassumibili in:

- **Fisico**: rappresenta l'insieme degli elementi che costituiscono la base fisica di riferimento su cui poggiano i sistemi territoriale, ambientale e antropico;
- **Naturalistico**: dato degli elementi che definiscono l'esistenza e lo sviluppo del sistema ecologico;
- **Paesaggistico**: comprende tutti quegli elementi, costruiti e non, che definiscono lo scenario estetico – percettivo e che caratterizzano l'identità del territorio e dei luoghi;
- **Antropico**: ambiente connesso all'utilizzo abitativo, produttivo e relazionale dell'uomo.

A partire da questa prima classificazione sono state individuate le componenti ambientali che caratterizzano i singoli sistemi e, sulla base di tali divisioni, sono stati valutati i potenziali recettori di impatto esistenti all'interno del contesto interessato dall'intervento.

In relazione ai possibili impatti sono stati determinati gli effetti prodotti dalla realizzazione degli interventi previsti dal progetto, sia all'interno dell'area oggetto d'intervento sia per quanto riguarda gli spazi limitrofi. È stato dunque definito un quadro analitico di tipo qualitativo degli impatti, assegnando a ogni effetto un valore indicativo, capace di evidenziare il tipo di interferenza, seguendo la classificazione sopra esposta.

Va fin da subito evidenziato come l'intervento sia inserito nell'area produttivo-commerciale di Susegana, che si sviluppa in continuità al sistema insediativo di Conegliano, lungo la SS 13. Si tratta pertanto di uno spazio fortemente antropizzato, dove non sono presenti sistemi di valore ambientale, o che esprimono significative sensibilità naturalistiche e paesaggistiche. Trattandosi di spazi antropizzati e interessati da un sistema infrastrutturale di interesse territoriale, non sono presenti recettori ambientali sensibili, pertanto gli elementi di pressione, già esistenti, non creano situazioni di criticità locali significative.

Base della valutazione è la definizione del grado di alterazioni che si esprimono incrociando livello di impatto con sensibilità del contesto e dei recettori. Un impatto acquista significatività laddove ci siano elementi o processi che possano risentire delle alterazioni indotte dagli interventi di trasformazione. In sede di definizione dei pesi, e ancor più della quantificazione del livello delle alterazioni, questo presupposto è risultato fondamentale per esprimere un giudizio che tenga conto della reale situazione attuale e futura.

La valutazione si è quindi sviluppata quale elemento utile per analizzare la capacità dell'intervento di non produrre alterazioni negative significative, e di verificare se i probabili impatti negativi possano essere comunque compensati o ridotti da effetti positivi.

Le sintesi analitiche di seguito riportate esprimono la valutazione dell'intervento oggetto della proposta, in relazione a ciascuna componente ambientale.

Suolo e sottosuolo

La richiesta di ampliamento della superficie di vendita e la realizzazione della nuova "Rotatoria SME" non producono alcuna interferenza significativa con la componente ambientale in esame, in quanto trattasi di un edificio esistente e di lavori di modifica infrastrutturale che insistono su di un sedime stradale esistente.

Ambiente idrico

Si evidenzia che il soggetto proponente, come opportunamente precisato nella nota di trasmissione della presente documentazione, ha concordato con il comune di Susegana e con l'ufficio competente della Provincia di Treviso, una serie di interventi da realizzarsi sulle infrastrutture di smaltimento delle acque meteoriche del parcheggio, tali da migliorare la funzionalità ambientale della raccolta e smaltimento. Tali interventi contemplano:

- la realizzazione di una nuova linea di raccolta delle acque meteoriche realizzando un impianto di disoleatori in continuo;
- in ragione dell'impossibilità allo smaltimento in fognatura comunale, causa l'insufficiente portata delle condotte, le acque trattate, saranno disperse nel suolo e nel primo strato di sottosuolo
- in concomitanza di eventi meteorici eccezionali, ai soli fini idraulici, le acque precedentemente trattate saranno eventualmente disperse anche in pozzi perdenti.

Gli interventi di cui sopra, consentiranno un deciso e generalizzato miglioramento degli impatti anche sulla componente idrica.

Vegetazione e fauna

In considerazione della tipologia di attività oggetto di valutazione e ambito specifico, non si evidenziano elementi o fenomeni tali da compromettere o alterare lo stato qualitativo e quantitativo delle risorse floro-faunistiche. Non si creano infatti sottrazioni o interferenze con spazi interessati dalla presenza di comunità e specie interessanti, o necessari per garantire le connessioni ecologiche.

Ecosistemi e rete ecologica

Non si contemplano potenziali alterazioni dirette o indirette sugli elementi del sistema ecorelazionale locale o territoriale, né per quanto riguarda impatti diretti, in termini di sottrazione di spazi o alterazioni di elementi aventi funzione di supporto al sistema ecorelazionale e alla biodiversità.

Gli effetti secondari e indiretti, derivanti dalle soste inquinanti prodotte dal traffico, oltre alla rumorosità, non appaiono capaci, sia per peso che per localizzazione, di alterare sensibilmente componenti che determinano la funzionalità del sistema ecologico locale.

Archeologia e beni storico-testimoniali

Dal momento che l'attività si sviluppa all'interno di uno spazio già interessato da attività commerciali e produttive, e considerando che la rotatoria insiste su di un sedime viario esistente, non si prevedono effetti sulla componente in esame.

Paesaggio

Non si evidenzia alcun impatto con il sistema paesaggistico locale, sia riguardo ad elementi singoli o puntuali, tantomeno riguardo alle relazioni percettive. Si ricorda che l'oggetto della valutazione riguarda l'aumento delle licenze e non interventi che modificano l'edificio attualmente di proprietà della SME e che la rotatoria oggetto delle modifiche infrastrutturali insiste sulla SS 13 Pontebba. Quest'ultima, non produce alterazioni sul sistema paesaggistico, ma, anzi, migliora e riqualifica anche esteticamente lo status infrastrutturale presente.

Atmosfera

Evidenziando come l'intervento in se non comporti significative modifiche, ma si tratti essenzialmente di un'integrazione alla gestione dell'attività esistente, non si prevedono alterazioni significative rispetto allo stato attuale. L'aumento delle superfici di vendita non rappresenta infatti un fattore capace di incidere sulla produzione di inquinanti tali da risultare rilevabili. L'aumento dello sfruttamento di impianti di riscaldamento e climatizzazione, conseguente alle maggiori superfici destinate al pubblico, sfruttando tecnologie e soluzioni di maggior efficienza, conterrà infatti la produzione e concentrazione di sostanze dannose.

Gli effetti potenzialmente più significativi sono legati all'aumento del traffico indotto. Sulla base delle stime di aumento del carico e, conseguentemente, del nuovo apporto di sostanze inquinanti, emerge che tale effetto non può che risultare marginale, tale comunque da non alterare in modo sensibile lo stato ambientale locale o del sistema più complessivo, rappresentando una porzione estremamente ridotta rispetto ai fattori che determinano la qualità dell'aria dell'ambito analizzato.

Si potranno registrare maggiori ricadute connesse a particolari momenti dell'anno e giornate specifiche, quando il traffico attratto dalle diverse attività commerciali risulterà caratterizzato da punte rilevanti. Si tratta di fenomeni circoscritti temporalmente e localizzati in prossimità degli assi e dei nodi viari, che quindi definiscono una situazione di carattere episodico.

Si segnala che la realizzazione del 1° stralcio dei lavori stradali sulla SS Pontebba apporterà una miglioria in termini di emissioni degli scarichi generati dai mezzi/veicoli. Essa infatti avrà la capacità di fluidificare i flussi di traffico, eliminando altresì i tempi di sosta nelle immissioni e riducendo di conseguenza le emissioni di gas in atmosfera. L'impatto di tale intervento sull'infrastruttura stradale è pertanto da ritenersi migliorativo rispetto allo stato di fatto.

Rumore

Il contributo al livello complessivo di rumorosità, determinato dalle componenti impiantistiche esistenti ed oggetto di futura installazione, risulta ininfluente rispetto al clima acustico complessivo, in quanto le stesse sono tutte collocate in copertura ed in posizioni schermate rispetto ai recettori residenziali più prossimi.

L'incremento di rumorosità dovuto alle variazioni di flussi veicolari connesse all'intervento, risulta nullo, in quanto, a fronte di un limitato incremento di flussi veicolari attratti, le modifiche previste alla viabilità esistente, nella versione del Progetto Definitivo generale, determinano una fluidificazione dei flussi stessi con conseguente riduzione dei livelli complessivi.

La soluzione di progetto con la sola realizzazione del 1° stralcio funzionale non evidenzia variazioni del clima acustico complessivo, anzi, si evidenzia che la rotatoria prevista produrrà una fluidificazione del traffico e quindi un minor impatto in termini di emissioni, come rilevabile dall'integrazione allo studio di impatto acustico allegata alla presente.

Salute pubblica

L'intervento in se non prevede lavorazioni o modifiche di carattere fisico, né introduce nuovi elementi in relazione alle ricadute sulle possibili fonti di disturbo per la salute umana, si ritiene dunque che, l'entrata in funzione dell'attività così come prevista, non produca impatti rilevabili.

La realizzazione del primo stralcio del tratto denominato "Rotatoria SME" permetterà una fluidificazione dei flussi di traffico e quindi una riduzione di emissioni sonore e atmosferiche, producendo altresì una maggiore sicurezza e, dunque, un minor rischio d'incidentalità. L'impatto generato sulla componente è pertanto da considerarsi positivo.

Sistema insediativo

Dal momento che l'intervento proposto consiste in un potenziamento dell'attività esistente collocata in un sistema più ampio, votato al rafforzamento del comparto commerciale, esso risulta pienamente coerente con l'assetto locale, sia attuale che futuro. Si evidenzia, quindi, non solo la compatibilità, ma anche la capacità di produrre effetti positivi in relazione alla crescita del settore locale e al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del territorio.

Analizzando i possibili effetti indiretti, che potrebbero generarsi all'interno del tessuto insediativo limitrofo, non si rilevano aspetti critici, dal momento che il contesto complessivo è votato alla riorganizzazione e all'aumento

dell'offerta commerciale, determinando un incremento della qualità locale e dell'identità del sistema prospiciente la SS 13.

L'aumento di traffico indotto interesserà prevalentemente la SS 13, senza quindi interferire con altri assi che possano produrre ricadute sugli spazi residenziali e quindi senza comportare ricadute generalizzate sul sistema della qualità della vita. La realizzazione della "Rotatoria SME" andrà a migliorare il traffico, fluidificando i flussi e l'accessibilità all'area; tale aspetto potrà indurre effetti positivi anche in relazione alla crescita del settore locale.

Sistema viabilistico

L'attività è servita da un sistema infrastrutturale importante rappresentato dall'asse della SS 13 Pontebbana e secondariamente dall'accesso di via dei Colli. Lo stato attuale presenta momenti di contrazione della capacità di carico in concomitanza di periodi e giorni precisi, legati ai flussi interessanti le diverse attività commerciali collocate lungo la Pontebbana, che tuttavia non rappresentano un fattore di significativa criticità del sistema complessivo.

Lo studio integrativo del traffico, elaborato allo scopo di valutare gli effetti prodotti dalla realizzazione del 1° stralcio dei lavori di sistemazione del tratto di Pontebbana interessante l'ambito commerciale, evidenzia che:

- l'iniziativa commerciale, come già precisato nello studio considerato con lo SIA, determinerà modesti nuovi carichi di traffico (130 veicoli/ora di traffico indotto);
- la realizzazione dei lavori inerenti la "Rotonda SME" determinerà un significativo miglioramento della funzionalità della rete, sia sui rami che sui nodi, pur in presenza dell'incremento trascurabile del traffico di cui sopra.

In particolare, lo studio permette di evidenziare quanto segue:

- in riferimento ai Livelli di Servizio,
 - le condizioni migliorano nettamente nel nodo di maggiore criticità rappresentato appunto dall'incrocio semaforizzato, tra via Caduti sul Lavoro e via Conegliano (SS Pontebbana), sostituito dalla rotatoria che, nella giornata di maggior carico del sabato, passano tutti ad una classificazione A, eccetto il ramo est della Pontebbana con provenienza da Conegliano, che passa da D a B;
 - migliorano generalmente su tutta la rete, sempre nella giornata del sabato, restando stabili solo in Via Barriera (direzione sud).
- Riguardo gli accordamenti, i tempi di ritardo e la velocità media, la realizzazione della rotatoria produce sensibili miglioramenti e regolarizzazioni di tutti i parametri, che diventano anche significativi per talune fasce orarie di servizio.

1.2 MATRICE DEGLI IMPATTI - COMPARAZIONE DELLE INTERFERENZE

Le considerazioni sopra esposte si esplicitano attraverso una prima matrice qualitativa, che relaziona gli impatti potenziali derivanti dalla realizzazione dell'opera con il contesto ambientale all'interno del quale gli impatti agiscono, in relazione della sensibilità dei recettori presenti.

La valutazione seguente è quindi finalizzata a individuare le alterazioni più significative, sia in termini migliorativi che peggiorativi, in riferimento all'assetto definito dall'attuazione della proposta, tenendo conto delle ricadute dirette e indirette, come precedentemente analizzate.

Sulla base del principio di precauzione, sono stati definiti i gradi di impatto in considerazione delle condizioni più sfavorevoli e critiche. Tale approccio permette di verificare il livello massimo di stress ambientale che l'esercizio dell'attività, per come proposto, potrà generare. Si considerano in tal senso i momenti di massimo afflusso all'area, quale episodio limite capace di alterare più sensibilmente le diverse componenti ambientali.

Per rappresentare il tipo e il grado dell'impatto si utilizza la scala cromatica sottoriportata:

Positivo rilevante
Positivo lieve
Nulla o contenuta
Negativo lieve
Negativo rilevante

SISTEMA	COMPONENTE AMBIENTALE	ELEMENTI INTERFERITI	GRADO ALTERAZIONE
Fisico	Idrologia di superficie	Alterazioni qualitative	
		Alterazioni quantitative	
	Aria	Alterazione della qualità dell'aria	
	Geologia	Interferenza con suolo	
		Interferenza con il sottosuolo	
Idrogeologia	Alterazione del sistema idrico di sottosuolo		
	Interferenza con il sistema di deflusso		
Rumore	Alterazione clima acustico		
	Naturalistico	Rete ecologica	Alterazione dei corridoi primari
Alterazione dei corridoi secondari			
Alterazione delle aree nucleo			
Alterazione dei nodi locali			
Alterazione delle aree cuscinetto			
Componente biotica	Fauna		
	Flora		
Paesaggio	Caratteri figurativi e formali	Matrice fisico-morfologica	
		Matrice naturalistica	
		Matrice antropica storica	
		Mosaico agrario	
		Matrice identitaria	
	Caratteri Percettivi	Bacini visivi	
		Emergenze architettoniche	
		Emergenze vegetazionali	
		Itinerari	
		Viste	
Antropico	Organizzazione insediativa	Rapporto con il tessuto residenziale	
		Rapporto con il sistema produttivo	
		Rapporto con il sistema commerciale	
		Interferenza con aree agricole	
	Sistema viabilistico	Infrastrutture di scala territoriale	
		Infrastrutture di scala locale	
	Salute pubblica	Alterazione della qualità ambientale	
Incidentalità			

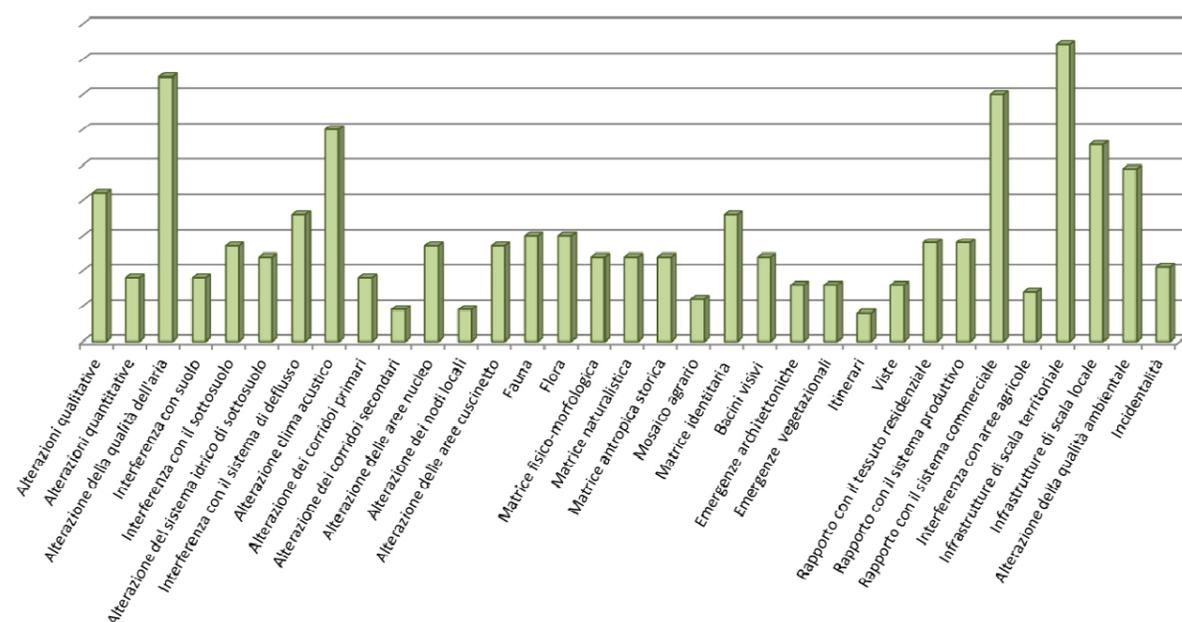
Il secondo momento della valutazione vede l'assegnazione di un peso alle componenti ambientali che strutturano i quattro sistemi. Il metodo di assegnazione dei pesi è stato effettuato attraverso una determinazione che ha soppesato reciprocamente i valori in modo che la sommatoria per ogni sistema sia uguale a 1. Analoga metodologia è stata utilizzata per definire i pesi dei singoli impatti che definiscono le alterazioni per ogni componente, assegnando valori che sommati tra loro diano valore 1 per ogni componente.

Il prodotto dei singoli pesi determina il peso relativo di ogni impatto, con un valore che rappresenta il contributo dell'effetto in termini relativi. Esso sintetizza sia l'importanza del singolo elemento, sia il grado di capacità di alterazione del contesto. Il peso relativo esprime il grado di sensibilità potenziale di ogni singolo fattore rispetto alla complessità ambientale del contesto, in relazione alle alterazioni che un intervento di trasformazione di carattere urbanistico può produrre all'interno del sistema locale.

Questo metodo si sviluppa analizzando il peso reciproco di ogni elemento significativo, al fine di valutare gli impatti prevedibili, mettendo così in relazione i diversi impatti e rendendo confrontabili elementi che fanno parte di temi diversi, che quindi hanno peso differente in considerazione della specificità delle componenti ambientali e della tipologia e modalità d'intervento. Questo modello permette dunque di articolare la valutazione in modo più aderente alla situazione contingente e alle caratteristiche di progetto.

Il procedimento ha permesso di costruire un sistema di pesi così come riportato di seguito.

SISTEMA	COMPONENTE AMBIENTALE	ELEMENTI INTERFERITI	Pesi relativi			
Fisico	0,30	Idrologia di superficie	0,20	Alterazioni qualitative	0,70	0,04
		Aria	0,25	Alterazioni quantitative	0,30	0,02
				Alterazione della qualità dell'aria	1,00	0,08
		Geologia	0,15	Interferenza con suolo	0,40	0,02
				Interferenza con il sottosuolo	0,60	0,03
		Idrogeologia	0,20	Alterazione del sistema idrico di sottosuolo	0,40	0,02
Interferenza con il sistema di deflusso	0,60			0,04		
Rumore	0,20	Alterazione clima acustico	1,00	0,06		
Naturalistico	0,15	Rete ecologica	0,60	Alterazione dei corridoi primari	0,20	0,02
				Alterazione dei corridoi secondari	0,10	0,01
				Alterazione delle aree nucleo	0,30	0,03
				Alterazione dei nodi locali	0,10	0,01
				Alterazione delle aree cuscinetto	0,30	0,03
		Componente biotica	0,40	Fauna	0,50	0,03
Flora	0,50	0,03				
Paesaggio	0,20	Caratteri figurativi e formali	0,60	Matrice fisico-morfologica	0,20	0,02
				Matrice naturalistica	0,20	0,02
				Matrice antropica storica	0,20	0,02
				Mosaico agrario	0,10	0,01
				Matrice identitaria	0,30	0,04
	Caratteri Percettivi	0,40	Bacini visivi	0,30	0,02	
			Emergenze architettoniche	0,20	0,02	
			Emergenze vegetazionali	0,20	0,02	
			Itinerari	0,10	0,01	
			Viste	0,20	0,02	
Antropico	0,35	Organizzazione insediativa	0,40	Rapporto con il tessuto residenziale	0,20	0,03
				Rapporto con il sistema produttivo	0,20	0,03
				Rapporto con il sistema commerciale	0,50	0,07
				Interferenza con aree agricole	0,10	0,01
	Sistema viabilistico	0,40	Infrastrutture di scala territoriale	0,60	0,08	
			Infrastrutture di scala locale	0,40	0,06	
	Salute pubblica	0,20	Alterazione della qualità ambientale	0,70	0,05	
			Incidentalità	0,30	0,02	



L'assegnazione dei valori è stata effettuata in relazione alle analisi e valutazioni contenute nelle documentazioni utili all'inquadramento dell'area e alla sua caratterizzazione.

Si considera che il sistema suscettibile di risentire in modo più significativo degli effetti connessi all'esercizio della struttura commerciale prevista dalla proposta, sia quello antropico. Tale valutazione è conseguente alla rilevazione che l'intervento è completamente collocato all'interno del tessuto insediativo, in particolare commerciale-produttivo, di Susegana, senza quindi interferire in modo diretto con spazi caratterizzati da valenze significative che compongono gli altri sistemi (naturalistico e paesaggistico). Il sistema fisico, similmente, acquista limitato valore, dal momento che non sono previsti interventi di trasformazione fisica del contesto, ma potrebbe risentire di effetti indiretti. Si è pertanto attribuito al sistema un valore pari al 35% del totale.

Alla componente fisica è stato attribuito un valore pari al 30% del totale, trattandosi del sistema che potrà risentire in modo più rilevante dei fattori di alterazione. Le ricadute indotte dall'esercizio dell'attività, legate al traffico attratto (rumorosità, qualità dell'aria, concentrazione di inquinanti), potranno infatti influire sulla qualità dello stato fisico dei luoghi e dell'ambiente.

I sistemi naturalistici e paesaggistici acquistano un peso più contenuto, rispettivamente pari a 15% e 20%. Le valutazioni che hanno portato alla determinazione di tali pesi riguardano essenzialmente la presenza o meno di elementi di valore o soggetti a possibile alterazione. Sulla base delle analisi effettuate si evidenzia che l'area interessata dall'intervento, così come gli spazi limitrofi, non presenta situazioni di particolare pregio naturalistico, ne concorrono a implementare il sistema ecorelazionale locale. Allo stesso modo, l'attuale assetto del contesto non evidenzia la presenza di fattori qualificanti dal punto di vista paesaggistico. Non sono presenti, infatti elementi di interesse rappresentativo o che sviluppano relazioni visive di particolare pregio. Gli unici elementi che possono definire una certa qualità paesaggistica sono connessi agli aspetti qualificanti la realtà antropica esistente, che può rappresentare un riferimento identitario locale. Si tratta di un fattore, che per assumere rilevanza deve essere sviluppato nella prospettiva di qualità estetica e architettonica rilevante, costituendo un punto di riferimento locale. Si tratta di una situazione che all'oggi è caricata di valori evidenti e riconosciuti.

All'interno, e in prossimità dell'area, gli elementi di valenza o sensibilità naturalistica e paesaggistica risultano assenti o comunque di limitata rappresentatività e significatività, come rilevato all'interno del presente documento. In tal senso, quindi, i fattori di maggior peso per misurare la sussistenza di impatti o peggioramenti significativi, riguardano i sistemi fisico e antropico, che possono risentire in modo diretto e rilevante delle alterazioni dirette e indirette indotte dalla realizzazione proposta da SME e delle opere connesse.

Il prodotto di questi fattori permette di definire il peso relativo che caratterizza i singoli elementi, permettendo un diretto confronto tra i diversi elementi, avendo costruito un sistema che equilibra i singoli fattori in modo reciproco rispetto ai sistemi e componenti ambientali di riferimento

$$\text{Peso relativo} = \text{peso del sistema fisico} \times \text{peso della componente ambientale} \times \text{peso elemento interferito}$$

I parametri così costruiti esprimono il grado di importanza e sensibilità dei singoli fattori. Da tale elaborazione risulta che i fattori più sensibili alla proposta di modifica riguardano il sistema trasportistico, locale e territoriale, e gli effetti sul settore commerciale. Significativa risulta anche la sensibilità della componente aria, così come il clima acustico. Si tratta di elementi infatti che possono risentire degli effetti indotti.

Gli elementi che compongono il sistema paesaggistico assumono limitata importanza, in relazione alle specificità del contesto e la tipologia stessa dell'oggetto della valutazione.

Una volta definiti i pesi è stata costruita una matrice capace di sintetizzare le alterazioni prodotte dall'entrata in esercizio della struttura commerciale, a seguito della fase autorizzativa di ampliamento delle superfici di vendita.

Il grado di alterazione è stato misurato sulla base di una scala di valori che esprime un giudizio di miglioramento, con valori positivi, e di peggioramento, con valori negativi, rispetto allo stato ambientale attuale.

La definizione quantitativa degli effetti è stata determinata all'interno di un range che assegna un valore 0 per le alterazioni non rilevabili o non significative, 1 per le modifiche di limitato peso, 2 per l'alterazione media e 3 per la modifica significativa. Questa scala di valori ha determinato il grado di impatto dell'intervento rispetto ciascun elemento, che moltiplicato per i singoli pesi relativi, definiscono il quadro complessivo delle alterazioni. Il modello utilizzato permette di relazionare i singoli impatti rispetto alle alterazioni che riguardano altre componenti e, contemporaneamente, consente di fornire una lettura d'insieme.

La valutazione è stata effettuata in riferimento a tre momenti connessi alle trasformazioni locali. La prima considera la sola entrata in esercizio dell'attività così come da richiesta autorizzativa (stato di progetto 1), riguardando quindi il solo sviluppo della realtà commerciale. La seconda prende in esame lo scenario riferito all'attuazione della messa in sicurezza e riorganizzazione dell'accesso sulla Pontebbana dell'area SME (stato di progetto 2). L'ultimo scenario valutato considera l'assetto locale derivante dall'attuazione degli interventi prossimi all'area d'intervento, già programmati, e che riguardano essenzialmente il potenziamento e adeguamento della rete viabilistica locale. Rispetto allo scenario precedente, questo assetto (stato di progetto 3) considera la riorganizzazione del nodo viario più a sud, attraverso la realizzazione della "Rotonda SME" e delle opere connesse. Quest'ultimo scenario prevede quindi la realizzazione e riorganizzazione dell'ambito locale, permettendo di definire un'immagine che tiene conto degli effetti preodotti dall'oggetto della proposta, unitamente alle trasformazioni già programmate che si integrano funzionalmente con l'intervento di ampliamento della superficie di vendita.

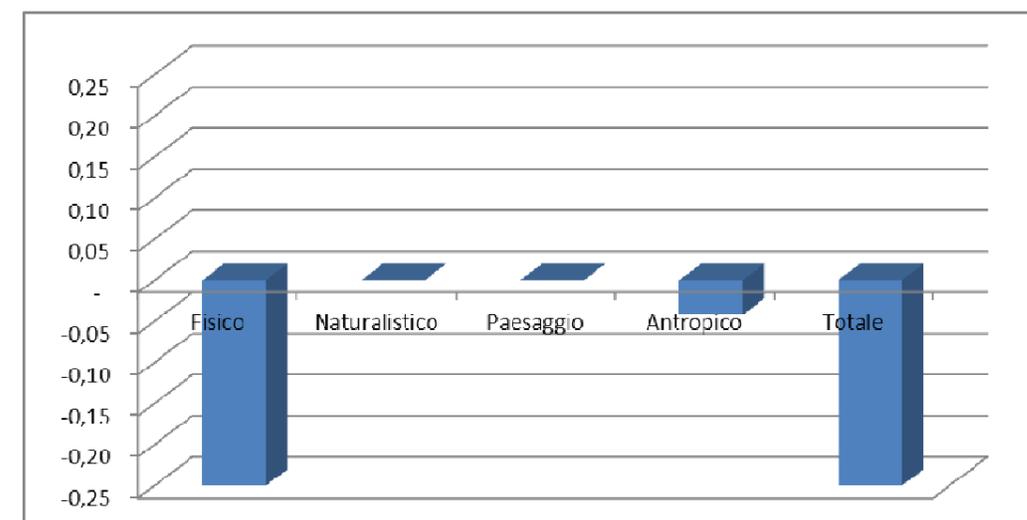
Si riportano di seguito le matrici così costruite.

Stato di progetto 1

Il primo scenario valutato riguarda, come detto, l'ampliamento della superficie di vendita senza alcun altro intervento. La matrice è quindi definita valutando le situazioni potenzialmente più incidenti e quindi connesse alle situazioni di maggiore afflusso veicolare. Tale situazione presenta complessivamente una contrazione della qualità e funzionalità locale, dovuta in particolar modo agli effetti di riduzione della capacità trasportistica e all'instaurarsi di situazioni di disturbo connesse alla concentrazione di fonti rumorose e di inquinanti aerei. Si evidenzia infatti come il traffico, o meglio la mancata capacità di assorbire i flussi di traffico, rappresenti il fattore di maggiore incidenza.

Si evidenzia che i maggiori disturbi influiranno sulle componenti fisiche e antropiche, risultando pressoché invariate le componenti paesaggistiche e naturalistiche. Questa situazione dipende dal fatto che non sono previste comunque modifiche fisiche e che in prossimità dell'area non sono presenti elementi sensibili o ricettori capaci di risentire di effetti indotti. Durante i periodi di "normale" gestione, quindi, si stima che le pressioni risulteranno ridotte rispetto a quanto valutato in precedenza, definendo perciò una situazione complessiva inalterata rispetto all'attuale assetto.

SISTEMA	COMPONENTE AMBIENTALE	ELEMENTI INTERFERITI	Pesi relativi	ALTERAZIONI	EFFETTI																				
Fisico	Idrologia di superficie	0,20	Alterazioni qualitative	0,70	0,04	0	-																		
			Alterazioni quantitative	0,30	0,02	0	-																		
	0,30	Aria	0,25	Alterazione della qualità dell'aria	1,00	0,08	-2	0,15																	
			0,15	Interferenza con suolo	0,40	0,02	0	-																	
	Geologia	0,20	Interferenza con il sottosuolo	0,60	0,03	0	-																		
			Alterazione del sistema idrico di sottosuolo	0,40	0,02	0	-																		
	Idrogeologia	0,20	Interferenza con il sistema di deflusso	0,60	0,04	0	-																		
			Alterazione clima acustico	1,00	0,06	-2	0,12																		
	Rumore	0,20																							
	Totale						-4	0,27																	
Naturalistico	0,15	Rete ecologica	0,60	Alterazione dei corridoi primari	0,20	0,02	0	-																	
				Alterazione dei corridoi secondari	0,10	0,01	0	-																	
				Alterazione delle aree nucleo	0,30	0,03	0	-																	
				Alterazione dei nodi locali	0,10	0,01	0	-																	
				Alterazione delle aree cuscinetto	0,30	0,03	0	-																	
	Componente biotica	0,40	Fauna	0,50	0,03	0	-																		
			Flora	0,50	0,03	0	-																		
Totale						0	0																		
Paesaggio	0,20	Caratteri figurativi e formali	0,60	Matrice fisico-morfologica	0,20	0,02	0	-																	
				Matrice naturalistica	0,20	0,02	0	-																	
				Matrice antropica storica	0,20	0,02	0	-																	
				Mosaico agrario	0,10	0,01	0	-																	
				Matrice identitaria	0,30	0,04	0	-																	
				Caratteri Percettivi	0,40	Bacini visivi	0,30	0,02	0	-															
	Emergenze architettoniche	0,20	Emergenze vegetazionali	0,20	0,02	0	-																		
								Itinerari	0,10	0,01	0	-													
													Viste	0,20	0,02	0	-								
																		Totale						0	-
																		Antropico	0,35	Organizzazione insediativa	0,40	Rapporto con il tessuto residenziale	0,20	0,03	1
	Rapporto con il sistema produttivo	0,20	0,03	2	0,06																				
	Rapporto con il sistema commerciale	0,50	0,07	3	0,21																				
	Interferenza con aree agricole	0,10	0,01	0	-																				
Sistema viabilistico	0,40	Infrastrutture di scala territoriale	0,60	0,08	-1	0,08																			
		Infrastrutture di scala locale	0,40	0,06	-2	0,11																			
Salute pubblica	0,20	Alterazione della qualità ambientale	0,70	0,05	-2	0,10																			
		Incidentalità	0,30	0,02	-2	0,04																			
Totale						-1	0,04																		
Totale							-5	0,31																	



Stato di progetto 2

La valutazione dell'assetto derivante dall'aumento delle superfici di vendita, unitamente alla realizzazione della rotatoria in corrispondenza dell'accesso all'area SME, dalla SS 13, evidenzia sostanziali differenze rispetto allo scenario precedente. L'intervento infrastrutturale, infatti, permette di contenere le alterazioni più significative riscontrate all'interno delle componenti di valore maggiore.

Lo scenario 2 permette quindi di garantire una migliore accessibilità al polo commerciale, rendendo compatibile l'attività stessa con l'asse infrastrutturale della statale. Tale disegno permette di dare maggiore accessibilità all'attività commerciale, mantenendo più fluido il flusso di traffico lungo la statale stessa. Si tratta quindi di un intervento funzionale e migliorativo, sia per SME che per la rete infrastrutturale.

L'entrata in servizio degli elementi che compongono lo scenario potranno produrre ricadute legate a situazioni particolari e punti specifici dove si concentreranno i flussi di traffico più significativi, in particolare in corrispondenza dei punti di accesso e distribuzione delle attività commerciali. Si potranno avere in particolare aumenti delle concentrazioni di inquinanti aerei e rumorosità.

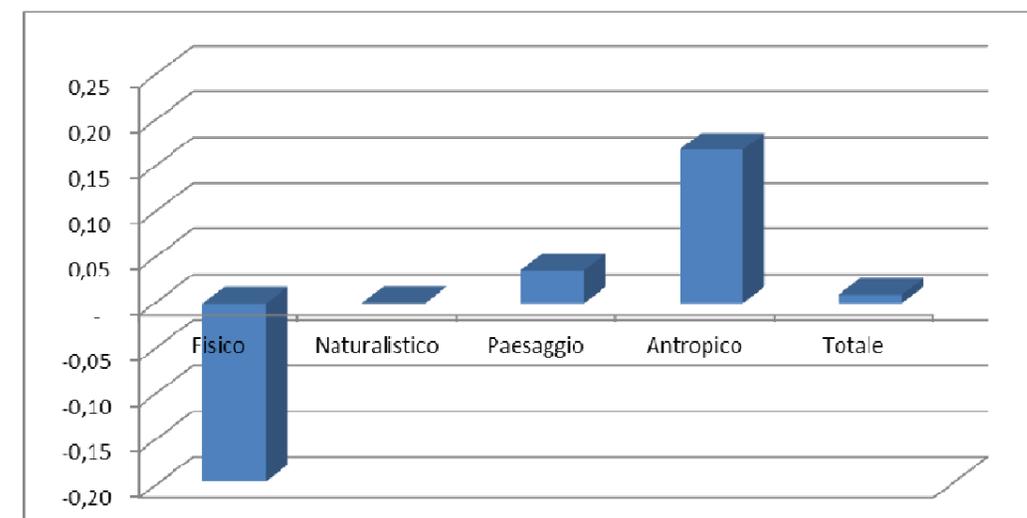
La garanzia di piena accessibilità e fluidità del sistema di adduzione all'area commerciale permetterà di sostenere una migliore gestione e appetibilità per le attività commerciali dell'intero contesto e, di riflesso, del sistema socio-economico locale.

La verifica di uno stato ambientale pressoché inalterato durante i momenti di maggiore pressione assicura che durante i periodi di minor afflusso non sussistano situazioni critiche, con effetti comunque positivi per il settore socio-economico.

L'intervento di riorganizzazione del punto di accesso potrà concorrere a qualificare meglio e dare identità al nuovo nodo, che diventerà un'elemento di riconoscibilità locale. L'opportuno trattamento dell'arredo urbano, oltre che della qualità progettuale dell'accesso, potrà concorrere quindi all'affermazione di un nodo identitario che supera l'attuale omogeneità e banalizzazione formale riscontrabile sull'asse della SS 13.

In sintesi, l'intervento così proposto, supera gli aspetti negativi dello scenario precedente, senza tuttavia innalzare significativamente la qualità locale. Si può affermare che i vantaggi socio-economici compensino le possibili ricadute negative, senza quindi alterare significativamente lo stato attuale del contesto.

SISTEMA	COMPONENTE AMBIENTALE	ELEMENTI INTERFERITI	Pesi relativi	ALTERAZIONI	EFFETTI			
Fisico	Idrologia di superficie	0,20	Alterazioni qualitative	0,70	0,04	0	-	
			Alterazioni quantitative	0,30	0,02	0	-	
	Aria	0,25	Alterazione della qualità dell'aria	1,00	0,08	-1	0,08	
		Geologia	0,15	Interferenza con suolo	0,40	0,02	0	-
				Interferenza con il sottosuolo	0,60	0,03	0	-
	Idrogeologia	0,20	Alterazione del sistema idrico di sottosuolo	0,40	0,02	0	-	
	Rumore	0,20	Alterazione clima acustico	1,00	0,06	-2	0,12	
Totale						-3	0,20	
Naturalistico	Rete ecologica	0,60	Alterazione dei corridoi primari	0,20	0,02	0	-	
			Alterazione dei corridoi secondari	0,10	0,01	0	-	
			Alterazione delle aree nucleo	0,30	0,03	0	-	
			Alterazione dei nodi locali	0,10	0,01	0	-	
			Alterazione delle aree cuscinetto	0,30	0,03	0	-	
	Componente biotica	0,40	Fauna	0,50	0,03	0	-	
			Flora	0,50	0,03	0	-	
Totale						0	0	
Paesaggio	Caratteri figurativi e formali	0,60	Matrice fisico-morfologica	0,20	0,02	0	-	
			Matrice naturalistica	0,20	0,02	0	-	
			Matrice antropica storica	0,20	0,02	0	-	
			Mosaico agrario	0,10	0,01	0	-	
			Matrice identitaria	0,30	0,04	1	0,04	
	Caratteri Percettivi	0,40	Bacini visivi	0,30	0,02	0	-	
			Emergenze architettoniche	0,20	0,02	0	-	
			Emergenze vegetazionali	0,20	0,02	0	-	
			Itinerari	0,10	0,01	0	-	
			Viste	0,20	0,02	0	-	
Totale						1	0,04	
Antropico	Organizzazione insediativa	0,40	Rapporto con il tessuto residenziale	0,20	0,03	1	0,03	
			Rapporto con il sistema produttivo	0,20	0,03	2	0,06	
			Rapporto con il sistema commerciale	0,50	0,07	3	0,21	
			Interferenza con aree agricole	0,10	0,01	0	-	
	Sistema viabilistico	0,40	Infrastrutture di scala territoriale	0,60	0,08	0	-	
			Infrastrutture di scala locale	0,40	0,06	-1	0,06	
	Salute pubblica	0,20	Alterazione della qualità ambientale	0,70	0,05	-1	0,05	
Incidentalità			0,30	0,02	-1	0,02		
Totale						3	0,17	
Totale						1	0,01	



Stato di progetto 3

Questo scenario è rappresentato dall'aumento delle superfici di vendita, unitamente agli interventi infrastrutturali previsti nella versione integrale di realizzazione dell'adeguamento infrastrutturale della SS Pontebana, con le due rotatorie del progetto autorizzato da ANAS. Si tratta quindi di un assetto che riorganizza uno spazio più ampio. Tale scenario tiene conto degli elementi che possono risentire dell'aumento di traffico connessi all'intervento commerciale anche all'esterno dell'area d'intervento.

Questo nuovo assetto interviene proprio sugli elementi che possono generare le maggiori ricadute, garantendo una maggiore fluidità del traffico, in particolare all'interno della SS 13. Per garantire una valutazione confrontabile con la precedente, la matrice è stata costruita considerando il massimo carico e i massimi effetti potenzialmente generati dall'attività.

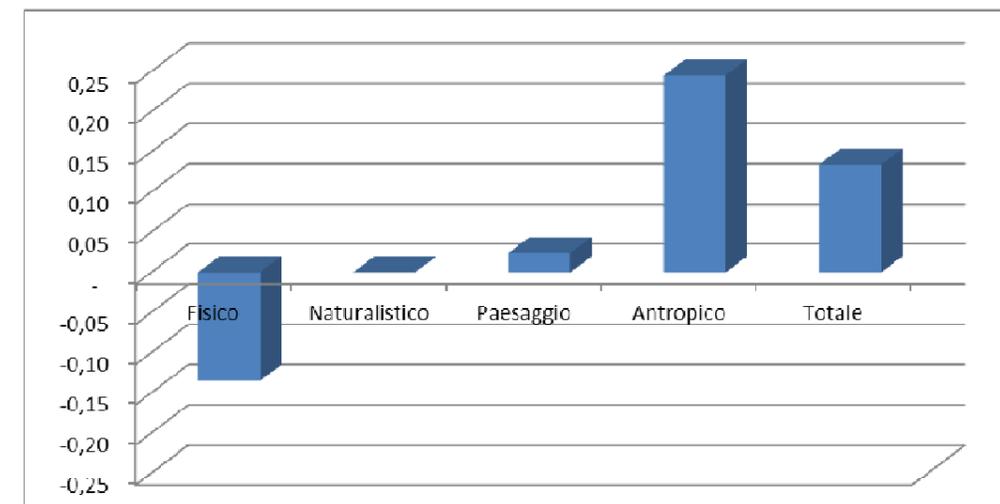
L'entrata in servizio degli elementi che compongono lo scenario potranno produrre ricadute legate a situazioni particolari e punti specifici dove si concentreranno i flussi di traffico più significativi, in particolare in corrispondenza dei punti di accesso e distribuzione delle attività commerciali. Si potranno avere, in particolare, effetti di aumento delle concentrazioni di inquinanti aerei e di rumorosità.

In sintesi, si osserva quindi che i fenomeni più significativi interesseranno limitate porzioni del sistema viario strettamente connesso alle attività commerciali presenti nell'area, interferendo perciò, limitatamente con il sistema locale, ma garantendo comunque la fluidità sulla rete principale (Pontebana).

La garanzia di piena accessibilità e fluidità del sistema di adduzione all'area commerciale permetterà di sostenere migliori appetibilità e gestione delle attività commerciali dell'intero contesto e, di riflesso, dell'intero sistema socio-economico locale. Lo sviluppo della componente commerciale, unitamente al miglioramento della funzionalità trasportistica, concorrono alla maggiore efficienza del sistema socio-economico. Inoltre, gli interventi infrastrutturali permettono di contenere l'accumulo di mezzi, potendo ridurre i possibili effetti legati alla concentrazione di inquinanti e aumento della rumorosità. Si stima, inoltre, che la realizzazione delle rotatorie comporta una migliore sicurezza stradale, contenendo le velocità lungo il rettilineo. La riorganizzazione dei nodi permette altresì di ottenere una maggiore sicurezza per i mezzi che si immettono sulla statale.

L'analisi dello stato dell'ambiente, stima lo sviluppo di un contesto pressoché inalterato durante i momenti di maggiore pressione. Gli episodi più critici sono derivanti principalmente dai fenomeni di accumulo dei flussi veicolari. Come già valutato all'interno dello scenario precedente, si stima che le ricadute migliorative in termini socio-economici possano compensare i possibili effetti negativi, risultanti comunque contenuti. L'assetto analizzato non rileva dunque impatti significativi, non intervenendo all'interno di spazi di particolare sensibilità ambientale. L'organizzazione infrastrutturale prevista, e lo sviluppo commerciale, produrranno pertanto effetti migliorativi, seppur limitati, rispetto all'attuale stato dei luoghi.

SISTEMA	COMPONENTE AMBIENTALE	ELEMENTI INTERFERITI	Pesi relativi	ALTERAZIONI	EFFETTI			
Fisico	0,3	Idrologia di superficie	0,20	Alterazioni qualitative	0,70	0,04	0	-
				Alterazioni quantitative	0,30	0,02	0	-
		Aria	0,25	Alterazione della qualità dell'aria	1,00	0,08	-1	0,08
		Geologia	0,15	Interferenza con suolo	0,40	0,02	0	-
				Interferenza con il sottosuolo	0,60	0,03	0	-
		Idrogeologia	0,20	Alterazione del sistema idrico di sottosuolo	0,40	0,02	0	-
	Interferenza con il sistema di deflusso			0,60	0,04	0	-	
Rumore	0,20	Alterazione clima acustico	1,00	0,06	-1	0,06		
Totale						-2	0,14	
Naturalistico	0,15	Rete ecologica	0,60	Alterazione dei corridoi primari	0,20	0,02	0	-
				Alterazione dei corridoi secondari	0,10	0,01	0	-
				Alterazione delle aree nucleo	0,30	0,03	0	-
				Alterazione dei nodi locali	0,10	0,01	0	-
				Alterazione delle aree cuscinetto	0,30	0,03	0	-
	Componente biotica	0,40	Fauna	0,50	0,03	0	-	
		Flora	0,50	0,03	0	-		
Totale						0	0	
Paesaggio	0,2	Caratteri figurativi e formali	0,60	Matrice fisico-morfologica	0,20	0,02	0	-
				Matrice naturalistica	0,20	0,02	0	-
				Matrice antropica storica	0,20	0,02	0	-
				Mosaico agrario	0,10	0,01	0	-
				Matrice identitaria	0,30	0,04	0	-
	Caratteri Percettivi	0,40	Bacini visivi	0,30	0,02	1	0,02	
			Emergenze architettoniche	0,20	0,02	0	-	
			Emergenze vegetazionali	0,20	0,02	0	-	
			Itinerari	0,10	0,01	0	-	
			Viste	0,20	0,02	0	-	
Totale						1	0,02	
Antropico	0,35	Organizzazione insediativa	0,40	Rapporto con il tessuto residenziale	0,20	0,03	1	0,03
				Rapporto con il sistema produttivo	0,20	0,03	2	0,06
				Rapporto con il sistema commerciale	0,50	0,07	3	0,21
				Interferenza con aree agricole	0,10	0,01	0	-
	Sistema viabilistico	0,40	Infrastrutture di scala territoriale	0,60	0,08	0	-	
			Infrastrutture di scala locale	0,40	0,06	0	-	
	Salute pubblica	0,20	Alterazione della qualità ambientale	0,70	0,05	-1	0,05	
Incidentalità			0,30	0,02	0	-		
Totale						5	0,25	
Totale						4	0,13	



1.3 CONCLUSIONI

La valutazione è stata costruita attraverso l'analisi dei sistemi ambientali, direttamente e indirettamente interessati dall'intervento, rispetto ai quali è possibile registrare la manifestazione di alterazioni, tanto positive che negative, indotte dall'ampliamento delle superfici commerciali del centro SME di Susegana.

Evidenziato che non si prevedono trasformazioni fisiche, e che quindi analisi e valutazioni sono state svolte in relazione a componenti realmente suscettibili degli effetti indotti dall'entrata in esercizio dell'ampliamento proposto, l'attenzione è stata maggiormente rivolta agli effetti causati dal traffico, quale elemento reale capace di produrre delle ricadute. In riferimento a tale aspetto si evidenzia che non sono previsti cantieri di particolare rilevanza, salvo quanto necessario a realizzare gli adeguamenti infrastrutturali previsti, i quali avranno limitata durata ed estensione. Essendo possibile realizzare tali lavori senza interrompere completamente la funzionalità della rete, si è ritenuto significativo applicare la valutazione ambientale alla situazione definitiva di esercizio dell'attività commerciale nella versione proposta con l'ipotesi di ampliamento.

Dal momento che l'attività riguarda il potenziamento dell'esistente e non la collocazione ex novo di strutture di vendita, appare evidente che il campo d'azione riguardi spazi già ricompresi in un tessuto insediativo e in particolare di tipo commerciale. Si tratta quindi di uno spazio caratterizzato da un livello di sensibilità ambientale relativamente contenuto, dove non sono presenti elementi di particolare valore o che possano risentire significativamente di alterazioni connesse all'oggetto di valutazione.

Al fine di verificare la compatibilità dell'intervento rispetto al contesto, la valutazione è stata condotta considerando una situazione potenzialmente più sfavorevole, caratterizzata dal massimo carico trasportistico. Sono stati quindi studiati tre scenari possibili, ciascuno caratterizzato da una diversa situazione infrastrutturale: un assetto corrispondente alla situazione esistente, privo di interventi di adeguamento infrastrutturale, una situazione contemplante una modifica infrastrutturale limitata alla realizzazione dello stralcio di un progetto più ampio, il cui assetto coincide infine con la definizione del terzo scenario considerato.

La valutazione del primo scenario ha verificato la sussistenza di alcuni elementi di criticità; il secondo risulta compatibile con il contesto, dando corpo ad un assetto che sostanzialmente mantiene inalterate le qualità ambientali locali e ne migliora sensibilmente alcune funzioni, soprattutto relative alla funzionalità della rete viaria. Il terzo scenario, infine, restituisce un assetto dove le possibili ricadute negative sono bilanciate e superate dagli effetti positivi indotti tanto dalla realizzazione dell'intervento di potenziamento commerciale che di rafforzamento infrastrutturale.

3. ALLEGATI

P71700SGKA0101- Elenco degli elaborati

Planimetria 1° stralcio Progetto stradale Lavori di messa in sicurezza della SS 13 "Pontebbana"

Impatto sulla viabilità – Relazione integrativa

Documentazione previsionale di impatto acustico. Integrazione