



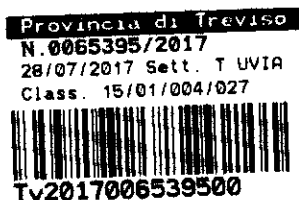
**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

TREVISO

PROVINCIA DI TREVISO
28 LUG. 2017
SETTORE <i>TK</i>

Prot. 2011/1/A  
Data Raccomandata A/R

25.07.2017



Spett.le  
PROVINCIA DI TREVISO  
Ufficio V.I.A.  
Via Cal di Breda n.116  
(Sant'Artemig Edificio 9)  
31100 TREVISO

**OGGETTO:** Procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 23, D.Lgs.n.152/06 s.m.i.  
Ditta: Ali Spa Progetto di ristrutturazione e ampliamento a uso commerciale, in Comune di Treviso.  
*Trasmissione Osservazione.*

In ottemperanza a quanto definito dall'art. 14 comma 3 della LR n.4 /2016, in data 07 giugno 2017 alle ore 17,30 presso la sala Conferenze dell'HOTEL AL FOGHER si è svolta la presentazione al pubblico da parte del Dott. Faraon e Dott. Scatamburlo della Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto di riqualificazione dell'area denominata " Ex Marazzato " a cui ha partecipato un rappresentante della scrivente Associazione.

Con la presente osservazione, la Scrivente associazione, in quanto soggetto referente di una componente sociale ed economica avente interesse a vedere rappresentate le proprie istanze anche in rapporto alla VIA in oggetto, intende portare all'attenzione della competente Commissione, chiamata a valutare lo Studio di Impatto Ambientale alcuni aspetti dell'intervento che, per quanto ritenuto migliorativo rispetto all'attuale stato dei luoghi, si ritiene metta in luce alcuni elementi di criticità.

#### Premessa

La ditta proponente è la Società Ali S.p.A., proprietaria dell'area oggetto della futura riqualificazione collocata nella porzione Ovest del territorio comunale di Treviso, adiacente alla S.R n. 515 (strada Noalese) che collega Padova con il Comune di Treviso.

L'area si pone in una zona fortemente antropizzata e caratterizzata dalla presenza di diverse infrastrutture tra cui l'aeroporto "Antonio Canova". Si tratta inoltre di un'area strategica per la sua rilevanza commerciale già in essere dovuta, al fatto che andrà a riqualificare un'area commerciale dismessa.

Il progetto di ristrutturazione e ampliamento degli edifici ad uso commerciale posti nell'area ex Marazzato -Sartori- Sperotto e sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale interessa una superficie di circa 53.939 mq. ed è finalizzata all'insediamento di una nuova Grande Struttura di Vendita, tipologia Centro Commerciale.

Attualmente l'area risulta inutilizzata e a destinazione commerciale con licenza per una Superficie di Vendita totale pari a 16.995 mq (divisa in 12.470 mq di Superficie di Vendita Scoperta e 4.525 mq di Superficie di Vendita Coperta).

Pag. 1 a 5

Il progetto proposto prevede la modificazione degli edifici esistenti, che saranno caratterizzati da una superficie coperta di 16.756 mq con i relativi parcheggi (circa 17.614 mq), superfici a verde e attrezzate.

Si fa presente che per l'area in esame va rispettato il Piano di Rischio Aeroportuale, uno strumento urbanistico finalizzato alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica che contiene le indicazioni e le prescrizioni che i Comuni devono recepire nei propri strumenti urbanistici per rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. Il Piano di Rischio Aeroportuale del Comune di Treviso è stato adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 62 del 30/09/2014 e con D.C.C. n. 66 del 25/11/2015 il Comune di Treviso ha approvato la Variante al Piano Regolatore di recepimento delle disposizioni contenute nel Piano di Rischio Aeroportuale e le disposizioni ivi contenute sono vigenti dal 28/12/2015.

Il Piano per il Rischio Aeroportuale disciplina gli interventi di trasformazione del territorio limitrofo all'aeroporto suddividendolo in quattro fasce di tutela dalla "A" (fascia di massima tutela), alla "B", "C" e infine "D" (fascia di minima tutela). L'area sottoposta a VIA ricade in parte di fascia di tutela aeroportuale di tipo C e parte di in fascia di tutela tipo D.

Tuttavia il Comune di Treviso con la Variante al PRG n.48 ha recepito e adeguato le proprie norme di piano al suddetto strumento urbanistico sovraordinato.

L'aspetto che interessa, stante l'oggetto della osservazione, è che parte dell'esito di tale adeguamento è stata la modifica all'art. 23, punto 14 e all'art. 50, punto 4 della NTA del PRG al fine di fare salvi gli interventi oggetto di procedimenti avviati, in conformità agli strumenti urbanistici vigenti, prima della data di adozione del PRA.

La Valutazione di Impatto Ambientale risulta dovuta in quanto la nuova Grande Struttura di Vendita risulta caratterizzata da una Superficie di Vendita (SV) pari a circa 14.500 mq, che, in quanto posta al di sopra degli 8.000 mq, pone il progetto in procedura di Valutazione di Impatto Ambientale secondo la normativa vigente in materia.

La Valutazione di impatto ambientale analizza le caratteristiche peculiari del progetto della Grande Struttura di Vendita, la sua localizzazione rispetto alle componenti ambientali e storicoculturali sensibili presenti in un intorno di dimensioni adeguate e la relazione che il progetto instaura con esse, determinando quindi i possibili impatti ed indicando per ciascuno di essi importanza e intensità.

Dal punto di vista della viabilità e dell'accessibilità le modifiche apportate al progetto legittimate sono state oggetto di un attento studio della viabilità svolto dallo STUDIO TRT di Milano che ha analizzato, verificato, progettato e condiviso sia con i tecnici comunali sia con l'Amministrazione la realizzazione di una nuova rotatoria, ampliamento della sede stradale e un'uscita sulla tangenziale tramite l'attuale innesto già esistente.

In estrema sintesi nello studio di impatto ambientale viene affermato che "(...) la strada Noalese verrà rifezionata e sarà integrata una nuova rotatoria importante per la viabilità. Questo flusso verrà convogliato nel viale di accesso visitatori posto a sud dell'insediamento. Il traffico degli operatori si svilupperà in sicurezza e autonomia nella strada interna posta in prossimità del confine nord est dell'area ove si concentrano le operazioni di carico e scarico merci.

*I parcheggi pertinenziali per i visitatori, ampiamente sovradimensionati rispetto ai minimi standard prescritti, saranno disposti tra i parcheggi ad uso pubblico e il complesso edificato oltre che ai lati est ed ovest dello stesso. Gli accessi saranno autonomi e diversificati, i percorsi dei visitatori saranno il più possibile separati da quelli delle merci.*

*Il sistema degli spazi aperti è stato studiato per definire identità differenziate tra i luoghi (...)"*

Lo studio conclude affermando: *"Si individuano impatti compatibili sulla componente "traffico veicolare", in quanto è stimato un aumento rispetto alla situazione attuale giudicato assorbibile dall'attuale rete infrastrutturale anche in considerazione della nuova realizzazione della rotonda prevista per regolare i flussi in ingresso nel nuovo centro commerciale e sulla S.R. n. 515 "Noalese".*

### Considerazioni sulla viabilità

Alla luce dell'attenta lettura dei molteplici elaborati tecnici allegati alla Valutazione di Impatto Ambientale nonché alla avvenuta partecipazione alla fase di presentazione al pubblico della VIA, la Confcommercio Imprese per l'Italia - Ascom Treviso presenta la seguente Osservazione con l'intento di voler cercare di tutelare il proprio ambito di interesse (commercio e servizi) ma anche i fruitori e le parti attive del tessuto economico della città in cui opera.

E' indubbio che la realizzazione delle opere previste dal Progetto esaminato comporterà sicuramente un aumento del traffico veicolare sulle strutture viarie presenti nell'intorno dell'area da esso interessata, in fase di esercizio si assisterà ad un aumento dei mezzi circolanti sulle principali infrastrutture precedentemente individuate, la S.R. n.515 "Noalese" e la S.R. n. 53.

Il tema della viabilità e dei parcheggi, per evidenti ragioni, è stato oggetto di valutazione critiche già in occasione della presentazione pubblica dello studio, esso viene ad assumere un peso significativo all'interno dello studio di impatto ambientale in relazione al fatto che la nuova grande struttura di vendita va ad appesantire una situazione già al collasso data la presenza nella prossimità dell'Aeroporto di Treviso in continua crescita e in un contesto territoriale che prevede l'insediamento di ulteriori "attrattori" nella futura area Luigina. Secondo la scrivente non vanno sottovalutate le possibili criticità conseguenti a:

- aumento considerevole del traffico aereo nei prossimi anni, pari circa al 30-40%) rispetto al numero di voli attuali secondo i programmi del Gestore, da cui ne deriverà sicuramente un aumento significativo dei veicoli che percorreranno l'asse stradale SR 515 " Noalese".
- utilizzo "improprio" dell'area a parcheggio del futuro centro commerciale da parte degli utenti della struttura aeroportuale: la continuità con l'aeroporto e la favorevole accessibilità alla futura zona a parcheggio liberamente accessibile indurranno inevitabilmente parte dell'utenza aeroportuale a far sostare i veicoli all'interno dell'area di sosta della nuova struttura commerciale; questo porterebbe a un afflusso non previsto in eccesso che potrà avere ripercussioni sulla viabilità di adduzione e sulla disponibilità di parcheggio per gli utenti del centro commerciale; forse bisognerebbe pensare a soluzioni atte a scongiurare tale possibilità.

Prendiamo atto dello studio di impatto sulla viabilità prodotto da TRT Trasporti e Territorio, allegato al Progetto ma ci poniamo alcune domande.

In merito alla lettura dello studio sulla viabilità ci si domanda se aver considerato l'ora di punta di maggior traffico ordinario quella tra le 18:00 e le 19:00 sia sufficiente per comprendere la portata dell'asse di via Noalese anche in considerazione del traffico giornaliero di attraversamento e da quello derivante dalla presenza dell'aeroporto.

Qual è l'incidenza del traffico indotto dall'attività aeroportuale che sembrerebbe poco influente rispetto alla fascia oraria oggetto di studio tanto che si afferma che l'orario di punta dell'aeroporto non coincide con quella del traffico ordinario e che il contributo delle attività aeroportuali durante la fascia oraria 18:00-19:00 è trascurabile? Quindi, in quale fascia temporale è significativa?

L'afflusso all'area commerciale avverrà presumibilmente in più fasce orarie con apice nel week end mentre lo studio prende in considerazione i flussi di traffico indotti dalle nuove funzioni previste, (nell'area Ex-Marazzato 565 veicoli in ingresso e 376 veicoli in uscita mentre per il comparto denominato Luigina 316 veicoli in ingresso e 317 veicoli in uscita) sempre solo nell'ora di punta serale (18:00-19:00).

#### Considerazioni su aspetti economici e sociali derivanti dalla nuova struttura commerciale

Si vedono spesso opporsi due fronti distinti all'interno delle stesse comunità locali: chi vede nei centri commerciali la causa di devastazioni territoriali e di grandi afflussi di traffico non sopportabili dal territorio e chi vede nello sviluppo commerciale la leva per creare nuovi posti di lavoro. Ebbene, a nostro avviso lo Studio di Impatto Ambientale è stato "superficiale" nell'affrontare il grande tema dell'impatto sull'economia locale della nuova grande struttura di vendita, descrive l'andamento dell'economia in assenza di interventi e ricorda che "il Rapporto Ambientale del PAT del Comune di Treviso rileva, nelle analisi socioeconomiche svolte sullo stato dell'ambiente, alcune criticità (...). Tra queste la presenza di diverse aree abbandonate di tipo commerciale ed ex-produttivo, che potrebbero venire recuperate e valorizzate con nuove destinazioni. In questo contesto si pone anche l'area di Progetto esaminata, che, seppur non in stato di abbandono, non viene attualmente sfruttata secondo le proprie potenzialità. Essa infatti potrebbe generare flussi economici considerevoli, in quanto destinata a "centro commerciale" dagli strumenti urbanistici vigenti ma attualmente in disuso."

E conclude affermando: "Attualmente il trend dell'economia a scala ampia risulta ancora in contrazione, pertanto di riflesso anche il territorio comunale e l'area in esame in particolare ne risentono negativamente. In assenza di interventi tale negatività è destinata a perdurare nel medio-lungo periodo, per mancanza di iniziative imprenditoriali di recupero."

All'interno dello studio non troviamo quindi, i dovuti approfondimenti per quanto riguarda gli impatti sia dal punto di vista occupazionale che economico, non si ragiona né delle possibili ripercussioni occupazionali né dei potenziali volumi d'affari e, conseguentemente, degli effetti sul territorio di questa ulteriore offerta commerciale.

I pochi riferimenti disponibili vengono desunti dalle stime sul traffico generato laddove si indicano circa 3.300 mq lordi di superficie relativi al settore alimentare (non si sa se media o grande struttura di vendita con possibile insegna ALI) e circa 12.000 mq lordi di superficie non alimentare senza per altro indicare la tipologia di esercizi che si potranno in futuro insediare.

Non troviamo quindi una risposta esaustiva in merito a quanto impatta realmente il nuovo centro commerciale, se crea più traffico o porta nuove infrastrutture (rotatoria/sottopasso), se crea posti di lavoro (70-80) o distrugge il tessuto commerciale esistente (presenza giornaliera di persone 10-12.000).

Le preoccupazioni legate a un nuovo insediamento commerciale riguardano l'aumento di traffico, l'impatto visivo e il consumo di suolo da un punto di vista ambientale, nonché gli impatti su occupazione e strutture commerciali esistenti.

A tal riguardo si ritiene opportuno citare uno studio fornitoci da Confcommercio Veneto ed elaborato in tempi abbastanza recenti da soggetti decisamente attendibili (MISE e ISTAT).

In sintesi, secondo questo Rapporto sul sistema distributivo, all'incremento di un occupato nella Grande Distribuzione consegue la perdita di quattro posti di lavoro nel commercio tradizionale. Analizzando la Regione Veneto il rapporto, a parità di volumi di vendita, tra il numero di lavoratori mantenuti dalla GDO e quelli mantenuti dal commercio tradizionale è 1 a 2,05 e scende a 1 a 3,91 in termini di occupati considerando i casi in cui il lavoratore è lo stesso titolare/collaboratore/socio dell'azienda.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, un nuovo centro commerciale è sicuramente definibile come grande generatore di traffico, e cioè "una costruzione che, a causa del traffico che genera, presenta una forte incidenza sul territorio e sull'ambiente" (Ufam, Svizzera 2006) tuttavia nel caso dell'area Ex Marazzato si tratta di una riqualificazione dell'esistente quindi, dal punto di vista del suo inserimento paesaggistico e di consumo di suolo, è ritenuto compatibile.

Per quanto riguarda invece le implicazioni economiche, i risultati possono essere differenti: la creazione di nuovi posti di lavoro, sia direttamente impiegati nella nuova struttura, sia valutabile come indotto generato sul territorio, andrebbe infatti approfondita.

Un nuovo centro commerciale può infatti incidere pesantemente sul tessuto commerciale esistente, soprattutto per quanto riguarda gli esercizi di vicinato.

Su questo aspetto la Scrivente Associazione ritiene di dover fare delle considerazioni in quanto non è stato affrontato con il giusto peso all'interno dello Studio di Impatto Ambientale; inoltre mancano valutazioni sui possibili scenari positivi/negativi che il nuovo insediamento commerciale potrà rappresentare per l'economica di vicinato.

Verosimilmente una tale nuova struttura andrà sicuramente a impattare negativamente sul territorio di riferimento (Comune di Treviso e comuni di cintura) in relazione anche all'accessibilità derivata dalla vicina tangenziale, attingendo ad un mercato che può definirsi saturo stante l'offerta esistente, andando così ad incidere sui fatturati già poco performanti delle diverse attività commerciali presenti.

Esito di tutto ciò sarà la sensibile riduzione dei margini di operatività economica delle attività in essere, in alcuni casi decretandone l'inevitabile chiusura. Ciò non riguarderà solo gli esercizi ritenuti marginali andando a depaperare ulteriormente un tessuto distributivo che negli anni si è ridimensionato sia per ragioni di mercato che per motivi di natura fisiologica. Tutto ciò porterà ad una ulteriore riduzione di molti servizi oggi offerti alla comunità del territorio e quindi creerà ulteriori difficoltà ai comuni contermini oltre che alle frazioni del Comune di Treviso e allo stesso centro storico, rischiando di vanificare quanto finora fatto per il sostegno del commercio nel centro storico. Oltre che sulle strutture di dimensioni più ridotte il nuovo centro commerciale impatterà anche sulle attività ritenute più "strutturate" presenti, ivi comprese quelle di maggiori dimensioni, facilmente raggiungibili grazie alla viabilità locale. Dall'analisi in proposito effettuato (fonti Nielsen) considerato un'area con un bacino di consumatori su isocrone di tempo di percorrenza da 0 a 5, a 10, a 15 fino ad un massimo di 20 minuti si rileva facilmente che il reddito disponibile (291.435 abitanti con reddito pro capite di € 20.063) è per oltre il 90% assorbito dalle attività censite tendono presente che da queste rimangono escluse, per metodologia di valutazione, quelle di piccole superficie, le attività ad alta specializzazione e tutto il commercio su aree pubbliche. Da ciò si evince che l'apertura di questa nuova attività dovrà avvenire a discapito delle esistenti, con le ovvie conseguenze sopra meglio descritte.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE  
- dr. Pietro Tedesco -

IL PRESIDENTE  
- Renato Salvadori -