

---

COMUNE DI RICCIONE

PROVINCIA DI RIMINI

---

COMMITTENTE

Soc. C.D.C srl - Via Corridoni, 19 - Riccione (RN)  
COMMERCianti INDIPENDENTI ASSOCIATI Soc. Coop. - Via  
dei Mercanti, 3 - Forlì (FC)

---

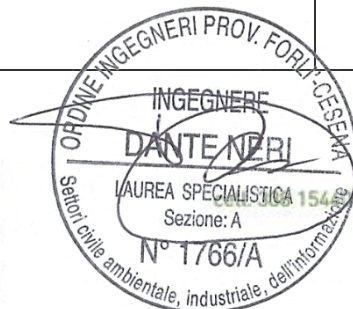
**PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI ART. 53 L.R. 24/2017 PER  
INTERVENTI DI AMPLIAMENTO DI ATTIVITA' COMMERCIALE  
(CONAD "BOSCHETTO") SITO IN VIALE VENETO 43**

---

**SINTESI  
VALSAT - VAS**

---

Gennaio 2023



Via Bainsizza 24 - 47122 Forlì (FC)  
Tel. 0543 5858 - email: dante1970@interfree.it  
Albo Ing. Forlì-Cesena n° 1766  
P. IVA 03113180404  
C.F. NREDNT70C15D704X

---

## PREMESSA

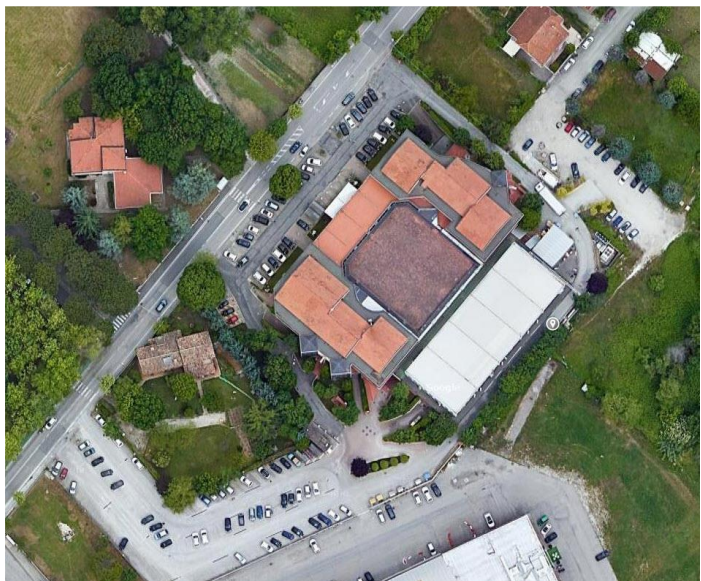
Il presente documento rappresenta la sintesi della “relazione di VAS-VALSAT” relativa al “PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI ART. 53 L.R. 24/2017 PER INTERVENTI DI AMPLIAMENTO DI ATTIVITA' COMMERCIALE (CONAD “BOSCHETTO”) SITO IN VIALE VENETO 43”.

Si riporta di seguito la descrizione del progetto.

### Descrizione del progetto e confronto con la precedente proposta

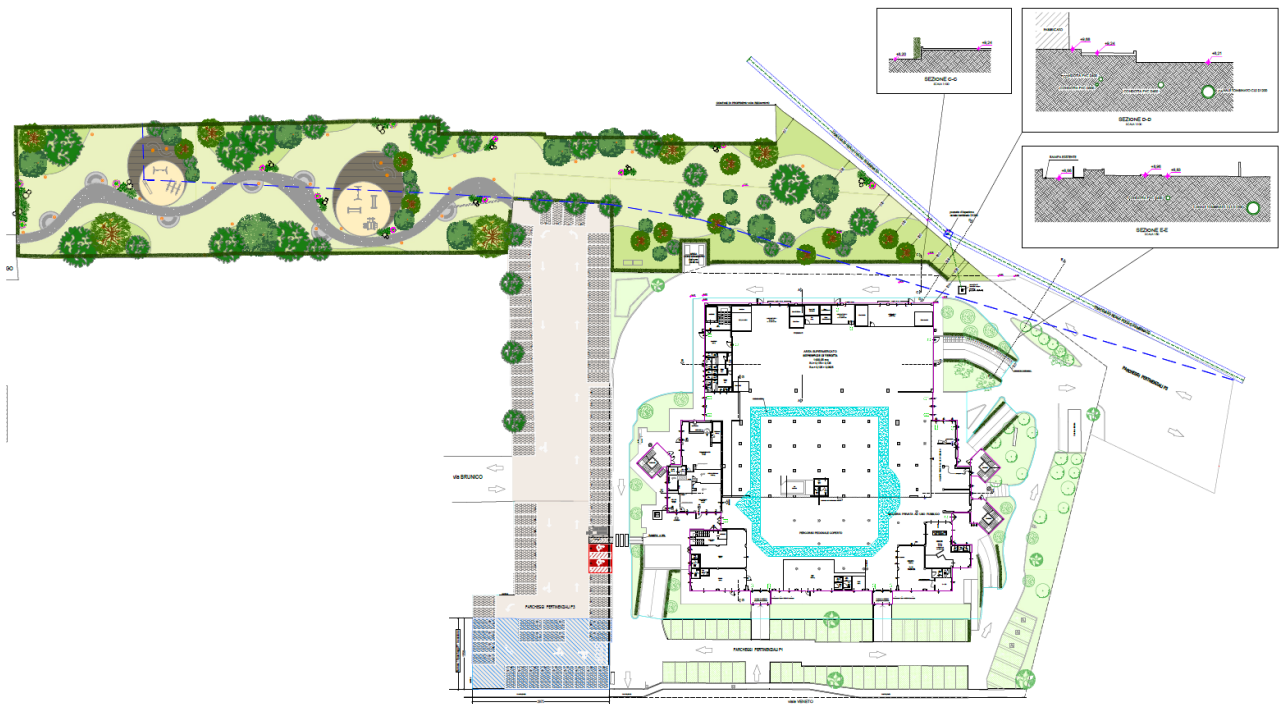
Si riporta una sintesi della relazione tecnico-descrittiva redatta dal progettista arch. Ing. Fabio Berni a cui si rimanda per tutte le specifiche.

La proposta di intervento riguarda l'immobile esistente con destinazione prevalentemente commerciale, ubicato in zona già urbanizzata e composto da una medio-piccola struttura di vendita per prodotti alimentari e, con accesso separato e struttura contigua, n. 4 negozi con destinazioni di servizio alla persona, esercizi commerciali di vicinato (alimentari e non), pubblico esercizio e uffici, oltre ad un poliambulatorio medico, sempre con accesso separato e contiguo.

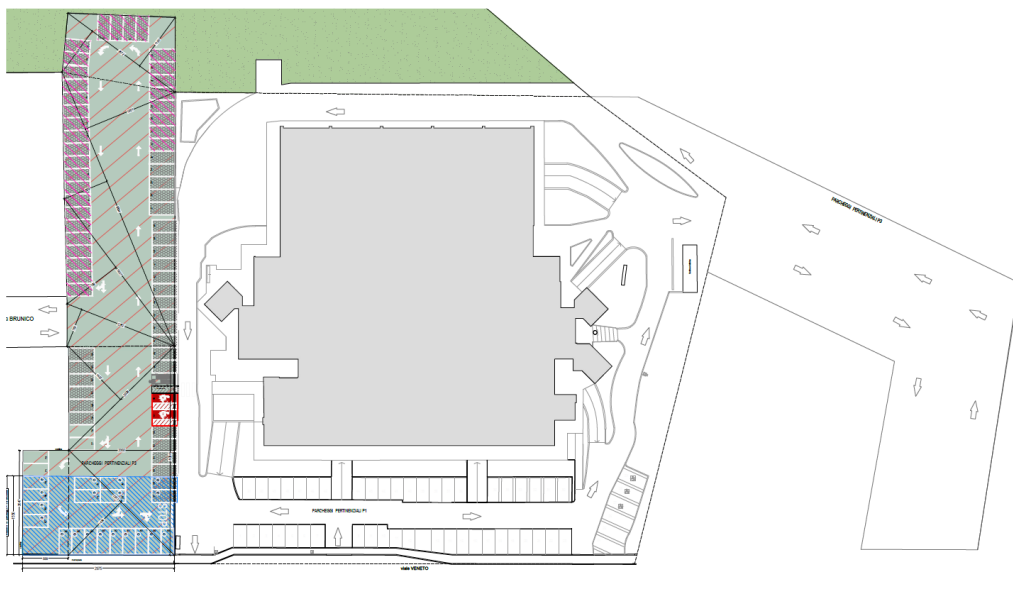


Si propone un intervento per ampliare la struttura esistente, al fine di raggiungere la superficie di vendita di 1.499 mq. Si prevede un cambio di destinazione d'uso del locale nel piano interrato da Parcheggi P3 a Deposito. Inoltre, si prevede anche un ampliamento della superficie destinata ad uffici al piano primo.

L'ampliamento del supermercato avverrà nel rispetto del volume pre-esistente, con la trasformazione di superficie di aree non dedicate alla vendita in aree di vendita.



Il layout interno del punto vendita, in seguito all'ampliamento in progetto, non subirà modifiche. Per completare l'intervento di riqualificazione e migliorare la fruibilità degli spazi esterni viene realizzata una nuova area pertinenziale affacciata su viale Veneto, con nuovi posti auto, nuove aiuole, ed un percorso pedonale nella nuova area verde che gestirà i flussi di ingresso e uscita del supermercato, indispensabile per la riqualificazione dell'area circostante.

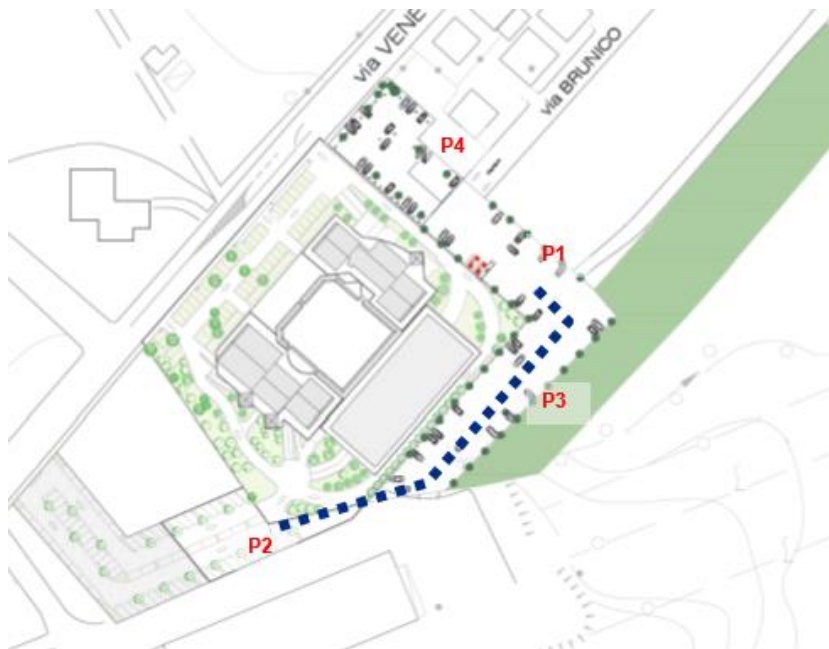


### Confronto con la proposta precedente

Rispetto alla versione precedente, la nuova proposta progettuale prevede un incremento significativo delle aree verdi eliminando l'area di sosta (denominata P3) prevista nel retro dell'edificio commerciale che univa le aree di parcheggio esistenti denominate P1 e P2 indicate nella figura seguente.

In tale immagine si evidenzia anche la nuova area di sosta P4 (che rimane nel progetto ad oggi presentato) ed il collegamento viario che univa P1 e P2 tramite P3 che viene eliminato.

Al posto degli stalli si prevede la realizzazione di nuove aree verdi attrezzate che completano il disegno urbanistico in senso maggiormente sostenibile in quanto permettono un migliore inserimento nel contorno e consentono miglioramenti in termini generali legati all'inserimento paesaggistico e alla capacità di compensazione degli inquinanti emessi dai flussi veicolari.



Alla luce delle valutazioni espresse, si ritiene che la proposta progettuale presentata ad oggi sia migliorativa rispetto alla precedente in quanto l'aumento delle aree verdi rende maggiormente sostenibile il progetto proposto rendendolo migliorativo in termini di inserimento paesaggistico e di mitigazione rispetto alle esternalità indotte dai flussi di traffico in termini di compensazione degli inquinanti emessi.

Tornando al progetto presentato ad oggi, dall'analisi dell'intervento si evince che la proposta presentata consentirà una migliore organizzazione dell'attività commerciale alimentare attuale senza modificare le superfici di vendita che aumentano di circa 10 mq.

Tale incremento, come specificato in seguito, sulla base dei dati forniti dalla committenza, non comporterà nessun aumento degli addetti e dei clienti e quindi dei flussi di traffico indotti e conseguentemente nessuna potenziale "nuova sorgente impattante" rispetto allo stato attuale.

Le modifiche esterne all'edificio prevedono la realizzazione di aree verdi e di nuovi posti auto che consentiranno una migliore distribuzione delle aree di sosta a servizio dei clienti e degli addetti.

I nuovi stalli sono ubicati lontano dai recettori esistenti (edifici ubicati nelle vicinanze) oppure in adiacenza a via Veneto che rappresenta, in virtù dei flussi veicolari presenti, la maggior fonte di disturbo/inquinamento dell'area di intervento.

Si evidenzia inoltre che ad oggi la maggior parte dei mezzi pesanti di conferimento per l'esercizio CONAD passa in via Brunico per arrivare all'area carico/scarico merci nel retro dell'edificio commerciale.

Con l'intervento proposto tale percorso non sarà più consentito in quanto verrà chiuso il collegamento carrabile tra il parcheggio esistente in fondo a via Brunico (che verrà ampliato e riqualificato) e l'area di consegna/prelievo delle merci.

Anche se il flusso di tali veicoli risulta non particolarmente significativo (7/8 mezzi/giorno max), l'eliminazione di tale collegamento risulta comunque migliorativa nei confronti dei recettori ubicati in via Brunico mentre per i recettori ubicati in via Veneto tale flusso aggiuntivo non avrà nessuna incidenza.

In realtà, di questo flusso, i mezzi pesanti veri e propri (tipo bilici) sono circa 3/4 mentre gli altri 3/4 veicoli sono furgoncini che sono circa equivalenti ai mezzi leggeri.

Il progetto non prevede nessuna altra modifica all'attività in quanto non ci saranno variazioni all'impiantistica esterna al fabbricato (gruppi frigo, UTA, ecc..) e nessuna modifica ai flussi di conferimento merci ed alle operazioni di carico/scarico.

Si specifica che il progetto non prevede la realizzazione di nessuna nuova edificazione in quanto saranno utilizzati gli spazi del fabbricato esistente.

#### **ANALISI DELLE MODIFICHE DERIVANTI DALL'AMPLIAMENTO DI PROGETTO.**

Come detto in precedenza, le modifiche introdotte dal progetto consentiranno una migliore organizzazione e gestione degli spazi e delle attività di vendita ma non comporteranno nessuna modifica apprezzabile alle esternalità dovute alla presenza odierna dell'attività commerciale alimentare CONAD.

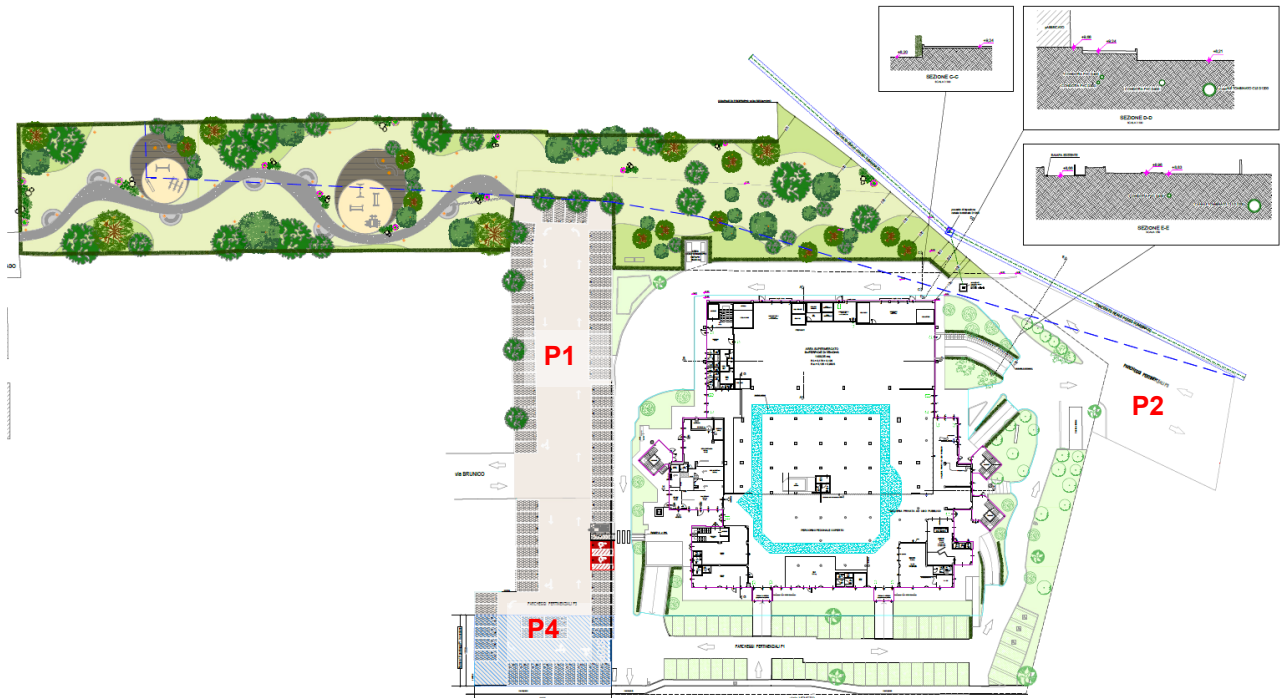
In specifico si fa riferimento al fatto che non ci saranno incrementi dei clienti, degli addetti e dei flussi di approvvigionamento e quindi gli impatti sulla rete viaria, sul clima acustico e sulla componente atmosfera risultano praticamente nulli.

Si evidenzia che la modifica del flusso dei mezzi pesanti (7/8 mezzi/giorno max), che non passeranno più da via Brunico, ma solamente da via Veneto per andare nell'area carico/scarico non comporterà modifiche apprezzabili agli impatti attuali (ma comunque rappresenta un miglioramento per i recettori di via Brunico).

La realizzazione dei nuovi parcheggi (P4), la sistemazione di quello esistente (P1) alla fine di via Brunico (vedi figura seguente) e gli interventi nelle aree esterne avranno i seguenti effetti (meglio specificati in seguito):

- Clima acustico: nessuna incidenza apprezzabile;
- Qualità dell'aria: miglioramento in quanto il parcheggio esistente (P1) è ad oggi sterrato e produce innalzamento di polveri al passaggio dei veicoli. La sistemazione del fondo permetterà l'eliminazione di tale problematica;
- Impermeabilizzazione del suolo: modifiche minimali e rispetto del principio di invarianza idraulica tramite le fognature di nuova realizzazione;
- Realizzazione nuove reti dei sottoservizi;

- Riqualificazione e sistemazione aree verdi esterne;



Di seguito si analizzano le varie componenti ambientali e i potenziali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto.

Alcuni aspetti, come ad esempio impatto paesaggistico, impatto acustico, interferenze con i sottoservizi, analisi geologica e idrogeologica e verifica dell'impermeabilizzazione del suolo, sono stati analizzati in maniera specifica attraverso relazioni specialistiche a cui si rimanda per tutti gli approfondimenti. Nel presente elaborato si riporta una sintesi di tali documenti.

#### Suolo e sottosuolo, idrogeologia e idraulica

Si riporta una sintesi della relazione specialistica redatta dal dott. Geol. Vannoni Fabio a cui si rimanda per tutti gli approfondimenti.

Da quanto emerso dal rilevamento geologico e geomorfologico generale e dalla campagna geognostica condotta, si ritiene non sussistano problemi di edificabilità nell'area di progetto che già si inserisce in un tessuto parzialmente urbanizzato ed edificato.

Pertanto, l'area oggetto di P.P. non presenta complessivamente un potenziale rischio circa la possibilità di verificarsi del fenomeno di liquefazione. In base a tale riscontro non si procederà ad effettuare una analisi più approfondita (approfondimento del III° livello) in quanto quest'ultimo è da prevedersi solamente nel caso di “aree suscettibili a liquefazione o densificazione” come previsto al paragrafo 2.1. lettera c) della DGR n. 564 del 26/04/2021.

- la zona oggetto di PUA non risulta direttamente interessata da fenomeni franosi;
- la zona, infine, non risulta essere potenzialmente instabile in quanto non si prevedono riattivazioni di frane quiescenti o attivazioni di movimenti franosi (pendio con acclività inferiore a 15°, versanti con giacitura degli strati a traversopoggio, non coinvolgimento di aree prossime a zone instabili, assenza di scarpate subverticali e accumuli detritici incoerenti).

Pertanto l'area oggetto di P.P. non presenta alcun rischio né di instabilità gravitativa, né di potenziale instabilità gravitativa e di effetti di sito a seguito del fattore topografico.

A conclusione delle valutazioni sopra esperite si può affermare che l'area oggetto di studio non presenta caratteristiche geologiche in alcun modo riconducibili alla situazione di “*aree con rapide variazioni della profondità del substrato rigido, come ad esempio le valli strette e profondamente incise*, nelle quali il modello geologico non può essere assimilato ad un modello fisico monodimensionale ”.

A conclusione delle valutazioni sopra esperite si può affermare che l'area oggetto di studio non presenta caratteristiche geologiche in alcun modo riconducibili alla situazione di “*aree suscettibili di effetti differenziali (zone di contatto laterale tra litotipi con caratteristiche fisico – meccaniche molto diverse, zone con cavità sepolte)*”. Inoltre nell'area oggetto di studio, allo stato della conoscenza scientifica attuale, non si rinviene la presenza certa di faglie attive e capaci, che possano essere segnalate negli studi di Microzonazione Sismica, come previsto negli I.C.M.S. (gruppo di lavoro MS 2008), nella versione 1.0 a titolo “Linee guida per la gestione del territorio in aree interessate da faglie attive e capaci FAC”. In conseguenza di ciò anche in questo caso **si può affermare che nel territorio oggetto di studio non vi sono situazioni accertate riconducibili a “zone di faglia attiva e capace” in grado di condizionare la pericolosità sismica locale.**

#### RETE ACQUE BIANCHE E INVARIANZA IDRAULICA (a cura di SIE engineering – per. Ind Secondo Ambrosani)

L'intervento in oggetto riguarda la realizzazione della rete di raccolta acque meteoriche per il nuovo parcheggio la cui realizzazione è prevista nel contesto dell'ampliamento di attività commerciale, sita in Viale Veneto n. 43, denominata “Conad Boschetto” con realizzazione di parcheggi esterni e area a verde attrezzato.

L'immobile in oggetto è dotato di reti completamente separate per la raccolta delle acque bianche e nere. La rete delle acque bianche termina in un unico pozzetto a sua volta collegato al fosso Rodina tombinato che transita a confine della proprietà sulla parte retrostante.

Il fosso Rodina confluisce nel fiume Melo.

Entrambi sono gestiti da Consorzio di Bonifica della Romagna.

L'intervento in oggetto costituisce semplice ampliamento della rete bianche esistente dell'immobile e non modificherà l'esistente allaccio alla rete pubblica.

#### 5.4 Volumi da prevedere ai fini dell'invarianza

Per determinare il volume di laminazione da prevedere a seguito di invarianza si adotta il metodo della corrivazione, detto anche cinematico, basato sul modello di invaso che porta il medesimo nome.

Il tempo di pioggia che dunque massimizza l'invaso di laminazione è

$$t_p = 3,62843 \text{ [h]}$$

Il volume di invaso da prevedere secondo il metodo cinematico è dunque:

$$W(3,62843) = 86,28 \text{ [mc]}$$

#### 5.5 Scelta volume di laminazione adottato

Per completezza si raffronta il volume calcolato in precedenza con altri metodi di valutazione.

Il primo è quello parametrico dato dal PTCP della Provincia di Rimini che indica l'utilizzo di 350mc/ha per ogni ettaro trasformato, ovvero

$$W_{PTCP} = 350 \text{ [mc/ha]} \times 0,2477 \text{ [ha]} = 86,70 \text{ [mc]}$$

Il secondo è quello in uso nel Consorzio di Bonifica, applicando un coefficiente di deflusso ponderato post opera di 0,66 e un portata massima ammissibile al recettore di 2,47/sec, dal foglio di calcolo del consorzio emerge la necessità di prevedere :

$$W_{CB} = 79,44 \text{ [mc]}$$

Si osservano risultati estremamente omogenei tra i differenti metodi di calcolo.

**Cautelativamente si adotta quale volume di laminazione minimo**

$$86,70 \text{ mc.}$$



#### 6.4 Verifica ottenimento volumi laminazione:

La dorsale è volutamente sovradimensionata affinché concorra all'ottenimento dei volumi di laminazione. Il contributo del volume della rete ai fini della laminazione in questo caso si considera solo per l'80%.

Per il raggiungimento del volume necessario si prevede la posa di una tubazione cls Dn1200 in parallelo alla rete delle bianche, al solo fine della laminazione. Il contributo del volume ai fini della laminazione in questo caso si considera per il 100% del volume tubazione.

Con riferimento all'elaborato grafico che completa questa relazione si ha:

RAMO	Dn <i>mm</i>	Sezione <i>m<sup>2</sup></i>	Lungh <i>m</i>	Perc	Volume invasi <i>m<sup>3</sup></i>	Vol. richiesto <i>m<sup>3</sup></i>
rete Bianche D400	400	0,126	83	80%	8,3	
Laminaz. D1200	1200	1,131	70	100%	79,2	
					<b>87,5</b>	<b>&gt; 86,7</b>

Il volume di laminazione disponibile a seguito di invarianza è dunque superiore a quanto richiesto.

#### Analisi archeologica

Si riporta uno stralcio delle analisi redatte dalla Società Cooperativa INTERRAS a cui si rimanda per tutte le specifiche.

La presente relazione si prefigge di illustrare i risultati della verifica preventiva dell'interesse archeologico (D.Lgs 50/2016, Art. 25).

La finalità del lavoro, in ottemperanza con il D.Lgs 50/2016 art.25, consiste nel fornire indicazioni affidabili per ridurre il grado di incertezza relativamente alla presenza di eventuali beni o depositi archeologici e nel definire il livello di rischio circa la possibilità di effettuare ritrovamenti archeologici nel corso dei lavori in oggetto.

#### **VALUTAZIONE DI RISCHIO ARCHEOLOGICO RELATIVO ALLE OPERE IN PROGETTO**

Sulla base delle risultanze archeologiche del comprensorio comunale e in riferimento ai ritrovamenti nei comuni vicini, si è proceduto ad una valutazione delle caratteristiche fisiche dei vari settori anche in considerazione dei parametri geologici, geomorfologici e in relazione alle loro potenzialità insediative nel corso di tutto il periodo antico.

La definizione dei gradi di potenziale archeologico relativo è sviluppata sulla base di quanto indicato in precedenza e in conformità con i parametri individuati dalla Circolare 1/2016, Allegato 3, della Direzione Generale Archeologia.

La prima valutazione di ordine generale riguarda la profondità di scavo adottata nel progetto, che sarà variabile a seconda delle condizioni locali.

A partire da queste indicazioni, la seriazione dei gradi di "rischio" archeologico è stata modulata per ciascun tratto in progetto sulla base delle caratteristiche specifiche dello stesso.

### Reti dei sottoservizi

Si riporta la relazione redatta dal per. Ind. Secondo Ambrosani (SIE engineering) a cui si rimanda per tutte le specifiche.

### **CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO**

L'intervento edile prevede la redistribuzione di spazi interni ad un fabbricato esistente, senza modifiche della superficie in pianta già occupata dall'edificio.

Contestualmente sono previste opere di sistemazione di aree esterne con ridotto impegno del sottosuolo o sviluppo aereo. Nella fattispecie trattasi di parcheggio e area a verde attrezzato. Tali opere si sviluppano su aree apparentemente mai urbanizzate.

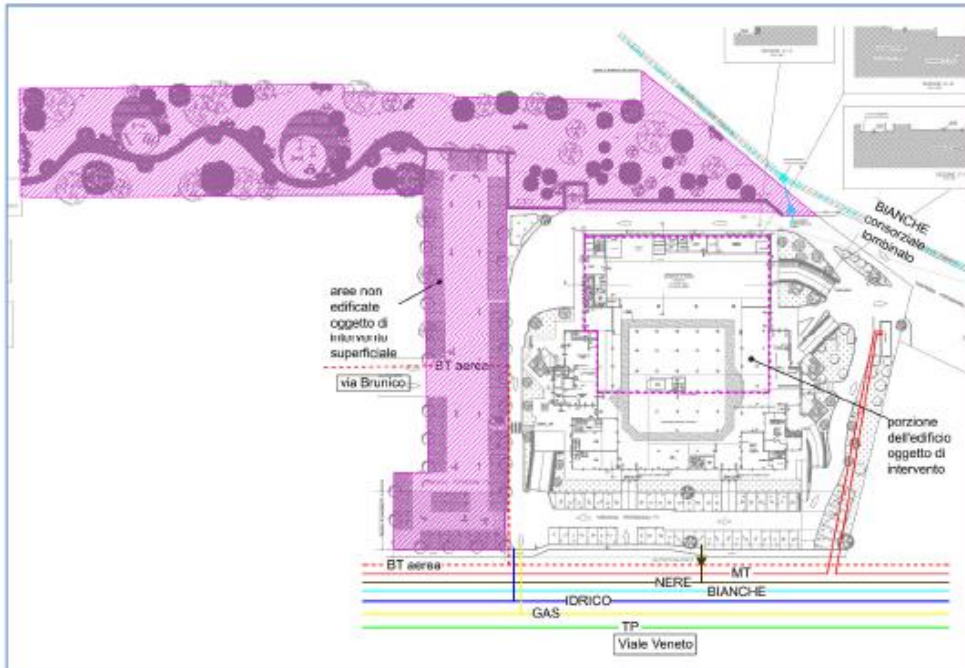


Le opere sulle aree esterne ai fini della presente relazione saranno

1. parcheggio privato
  - a. realizzazione di reti per la raccolta di acque meteoriche con profondità massima di posa per il collettore principale di circa 2,5m
  - b. realizzazione impianto di illuminazione con profondità posa cavidotti e fondazioni pali di circa 1m e sviluppo in altezza dei pali di massimo 7m
2. verde attrezzato
  - a. realizzazione impianto di illuminazione con profondità posa cavidotti e fondazioni pali di circa 1m e sviluppo in altezza dei pali di massimo 5m
  - b. piantumazione alberi
  - c. fondazioni per attrezzature gioco

### **VALUTAZIONI SU SOTTOSERVIZI ESISTENTI**

La zona edificata di cui fa parte l'immobile è servita da reti pubbliche che transitano su viale Veneto.



In particolare ci si riferisce a

- rete elettrica
- rete gas
- rete telefonica
- rete idrica
- rete acque nere
- rete acque bianche
- illuminazione pubblica

### **CONCLUSIONI**

Le opere previste sul fabbricato non contemplano modifica della superficie occupata dal medesimo, dunque non sono possibili da queste interferenze con i sottoservizi esistenti.

Le altre opere previste, ovvero parcheggio e area verde attrezzata, si sviluppano su aree apparentemente mai urbanizzate sulle quali non si ha evidenza di sottoservizi rilevanti.

Si ritiene ragionevolmente che gli interventi previsti non interferiscano significativamente con la rete dei sottoservizi presenti.

Non ci saranno modifiche ai consumi di risorse e/o agli scarichi prodotti. Non sono quindi necessarie nuove utenze o il potenziamento di quelle esistenti.

### **Campi elettromagnetici**

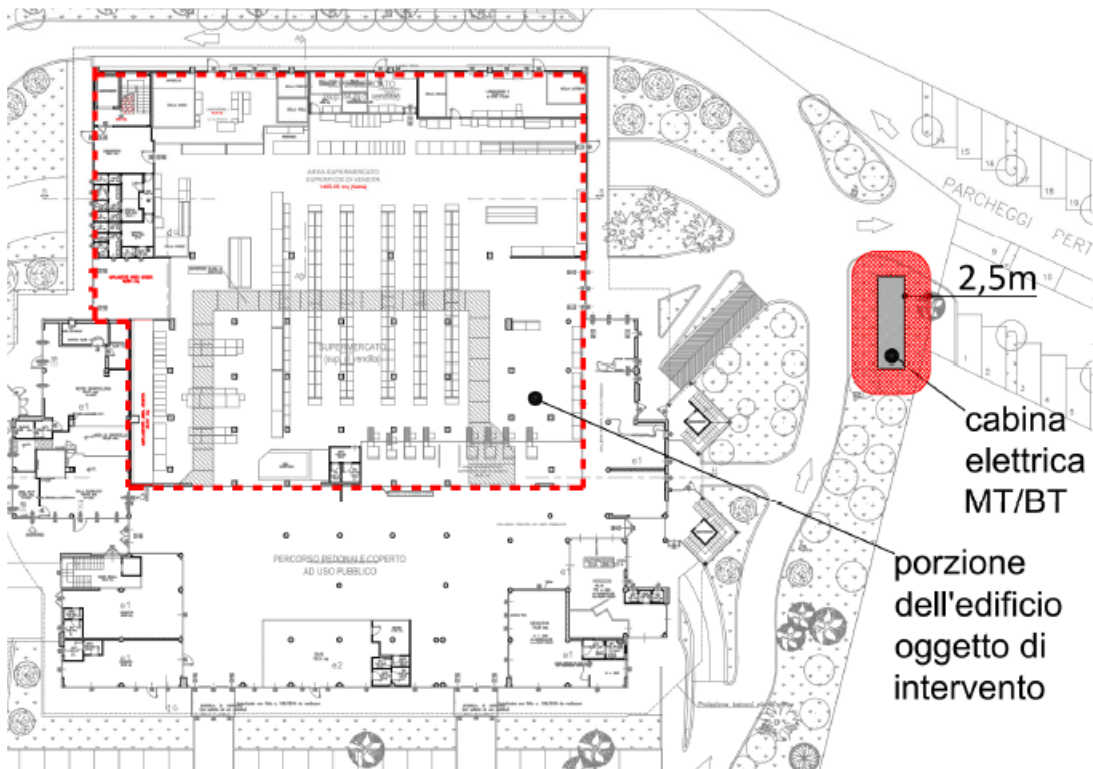
Si riporta la relazione redatta dal per. Ind. Secondo Ambrosani (SIE engineering) a cui si rimanda per tutte le specifiche.

Oggetto della presente relazione è la valutazione della esposizione ai campi elettromagnetici a seguito del previsto intervento sull'immobile sito i Viale Veneto n.43, Riccione (RN).

L'immobile ospita svariate attività commerciali, la più estesa delle quali è una attività di Supermercato a marchio Conad.

### VALUTAZIONI SU CABINA ELETTRICA

Esternamente all'edificio è presente una cabina elettrica.



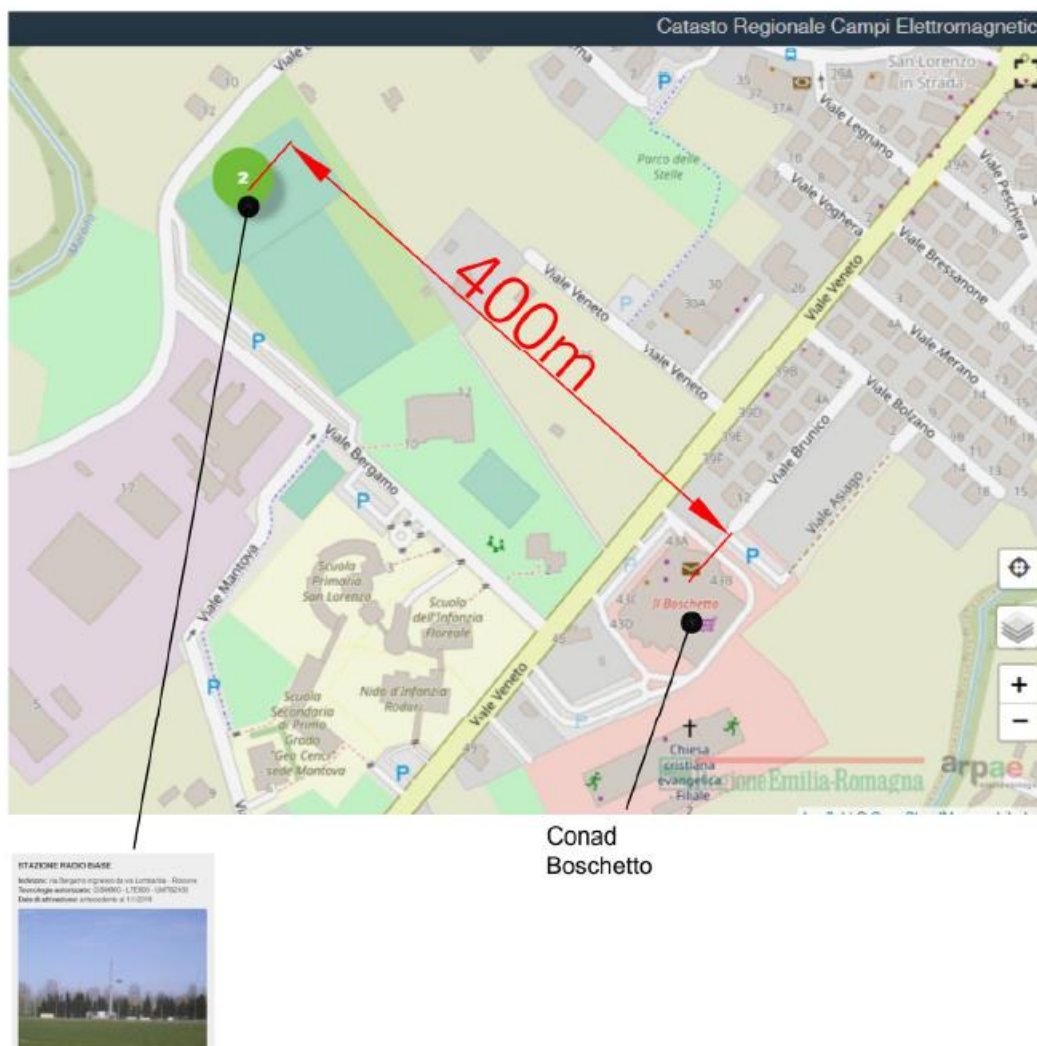
### Conclusioni:

La cabina esistente, per come posizionata rispetto ai fabbricati circostanti, soddisfa i requisiti di distanza ai fini dell'esposizione delle persone dagli effetti del campo elettromagnetico da essa potenzialmente generata minimo nella ipotesi fino ad una configurazione di n.2 trasformatori in resina.

Tale cabina si trova a una distanza dall'edificio ben superiore al limite di rispetto.

## VALUTAZIONI SU ESPOSIZIONE ANTENNE

Facendo riferimento al Catasto Regionale CEM, istituito con legge n. 36/2001, art. 8, comma 1, lett. d), realizzato in coordinamento con il Catasto Nazionale di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), al fine di rilevare i livelli dei campi di tutte le sorgenti fisse nel territorio regionale, con riferimento alle condizioni di esposizione della popolazione. L'attuale versione del Catasto Regionale contiene gli impianti di comunicazione mobile, per la quale sarà effettuata la presente valutazione.



Dal suddetto catasto si individua la posizione della antenna più prossima all'edificio in oggetto.

L'antenna si trova ad una distanza di circa 400m.

### Conclusioni:

Gli interventi previsti non modificano l'esposizione degli occupanti nei confronti delle emissioni delle antenne esistenti.

Le sorgenti di emissione di onde radio più prossime sono a distanze tali per cui non si ritiene necessario procedere con valutazioni e misurazioni più approfondite.

## Ecologia e paesaggio

Si riporta uno stralcio della relazione specialistica redatta dallo Studio Alessandro Bucci Architetti a cui si rimanda per tutte le specifiche.

### 02. Lo stato di fatto

La sistemazione delle aree verdi in oggetto fa parte del progetto di riqualificazione e ampliamento del supermercato denominato "Conad Boschetto". Per completare l'intervento di riqualificazione e migliorare la fruibilità dell'attività commerciale, si è resa necessaria la riprogettazione degli spazi esterni di nuova acquisizione, tra cui l'area verde indicata in rosso nell'immagine a seguire. Si tratta di un asse di connessione urbana che gestirà i flussi pedonali e darà luogo ad un vero e proprio parco pubblico.



\_\_\_\_\_ **Proprietà Conad Boschetto**

\_\_\_\_\_ **Area verde di proprietà di Conad Boschetto da cedere al comune  
come area a verde pubblico**

L'area, collocata oltre via Asiago in direzione sud-est, si presenta come un'area verde a prato con alcuni piccoli arbusti che saranno rimossi per lasciare spazio al progetto del verde. Saranno infatti previste nuove alberature autoctone come da descrizione a seguire.

### 03. Il progetto del verde

La nuova area urbana a verde si presenterà come un vero e proprio parco pubblico immerso nel verde e nella tranquillità, attrezzato con isole ludiche e sportive. Si tratta di un'area complessiva di 3860,63 mq distribuita lungo una fascia rettilinea: questo ha permesso la creazione di un nuovo asse di connessione urbana. Il parco sarà infatti attraversato da un percorso pedonale longitudinale che gestirà i flussi di ingresso e uscita del supermercato, indispensabile per la riqualificazione dell'area circostante.

Alla luce degli interventi previsti si evidenzia il miglioramento dello stato dei luoghi attuale e quindi un impatto positivo su tali componenti ambientali specifiche.

#### Rifiuti

Non ci saranno modifiche alla produzione di rifiuti in termini quantitativi e le tipologie qualitative non subiranno nessuna modifica. Il sistema di gestione rimarrà identico a quello attuale che prevede la raccolta differenziata e lo smaltimento attraverso ditte specializzate.

#### Sistema della mobilità

Come detto in precedenza, le modifiche introdotte dal progetto consentiranno una migliore organizzazione e gestione degli spazi e delle attività di vendita ma non comporteranno nessuna modifica significativa alle esternalità dovute alla presenza dell'attività commerciale alimentare CONAD.

In specifico si fa riferimento al fatto che non ci saranno incrementi dei clienti, degli addetti e dei flussi di approvvigionamento e quindi gli impatti sulla rete viaria della variante proposta risultano praticamente nulli.

Si evidenzia inoltre che ad oggi la maggior parte dei mezzi pesanti di conferimento per l'esercizio CONAD passa in via Brunico per arrivare all'area carico/scarico merci nel retro dell'edificio commerciale.

Con l'intervento proposto tale percorso non sarà più consentito in quanto verrà chiuso il collegamento carrabile tra il parcheggio esistente in fondo a via Brunico (che verrà ampliato e riqualificato) e l'area di consegna/prelievo delle merci.

Anche se il flusso di tali veicoli risulta non particolarmente significativo (7/8 mezzi/giorno max), l'eliminazione di tale collegamento risulta comunque migliorativa nei confronti dei recettori ubicati in via Brunico mentre per i recettori ubicati in via Veneto tale flusso aggiuntivo non avrà nessuna incidenza.

In realtà, di questo flusso, i mezzi pesanti veri e propri (tipo bilici) sono circa 3/4 mentre gli altri 3/4 veicoli sono furgoncini che sono circa equivalenti ai mezzi leggeri.

Si riportano di seguito i flussi veicolari attuali (fonte committenza) che rimarranno invariati nello scenario futuro di progetto.

<b>AREA CONAD BOSCHETTO RICCIONE</b>	attuale e futuro	
addetti	70	
traffico addetti e utenti giorno	1693	TGM
conferimento giorno max	8	TGM
movimenti auto ora di punta	282	in-out
movimenti pesanti ora di punta	2	solo mattino
movimenti auto ora media periodo apertura 12 ore	141	in-out
movimenti pesanti ora media periodo apertura 12 ore	1,3	in-out

DISTRIBUZIONE FLUSSI	% leggeri oggi e prog	% pesanti oggi	% pesanti prog	
viale Veneto (tratto CONAD - SS16)	85%	100%	100%	
via Brunico	15%	100%	0%	
	max orario		medio orario diurno	
traffico attuale	leggeri	pesanti	leggeri	pesanti
viale Veneto (tratto CONAD - SS16)	1289	68	758	40
via Brunico	150	2	40	1

traffico CONAD sulla rete viaria attuale

viale Veneto (tratto CONAD - SS16)	240	2	120	1
via Brunico	42	2	21	1

Si stimano valori massimi orari pari a 240 veicoli leggeri e 2 veicoli pesanti su via Veneto che corrispondono rispettivamente a 4 veicoli/minuto oppure ad 1 veicolo ogni 15 secondi.

Tali quantità sono assolutamente di scarso significato in senso assoluto ed anche relativamente considerando il traffico max orario di via Veneto pari a 1289 veicoli leggeri e 68 pesanti.

Si riporta l'incidenza del flusso indotto rispetto al TGM (fonte PGTU).

traffico attuale	TGM		
	leggeri	pesanti	tot
viale Veneto (tratto CONAD - SS16)	15168	798	15966

% incidenza

viale Veneto (tratto CONAD - SS16)	9%	1%	9%
------------------------------------	----	----	----

Si evidenzia un'incidenza inferiore al 10% che può essere considerata poco significativa e pienamente sostenibile.

Visto che la variante proposta non comporta modifiche ai flussi indotti si ritiene il progetto pienamente compatibile con tale specifico aspetto.



## Rumore

Si riporta uno stralcio del documento di analisi dell'impatto acustico redatto dallo scrivente Ing. Dante Neri a cui si rimanda per tutti gli approfondimenti.

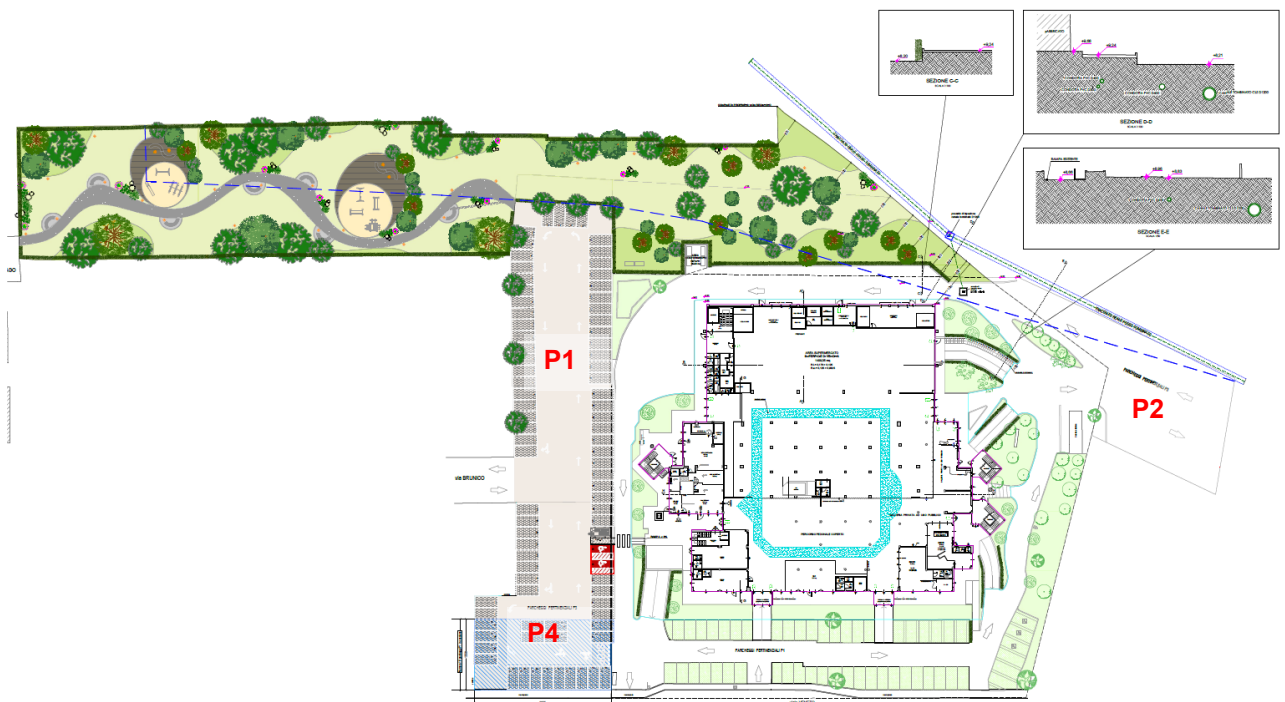
Le modifiche introdotte dal progetto consentiranno una migliore organizzazione e gestione degli spazi e delle attività di vendita ma non comporteranno nessuna variazione alle sorgenti di impatto acustico ad oggi presenti.

Il progetto, infatti, non prevede nessuna modifica all'attività in termini di nuove fonti di rumore in quanto non ci saranno variazioni all'impiantistica esterna al fabbricato (gruppi frigo, UTA, ecc..), nessuna modifica ai flussi dei clienti e degli addetti rimangono invariati i mezzi per il conferimento merci come pure le operazioni di carico/scarico.

Si specifica che il progetto non prevede la realizzazione di nessuna nuova edificazione in quanto saranno utilizzati gli spazi del fabbricato esistente.

Le modifiche ai parcheggi che prevedono (vedi figura seguente) la riqualificazione del parcheggio esistente e la realizzazione di nuovi stalli su via Brunico (P1-P4) non comporteranno modifiche in quanto:

- Il parcheggio identificato con P4 è composto da circa 40 stalli. Considerando 3 rotazioni/giorno tale area può essere interessata da circa 120 veicoli/giorno e quindi da circa  $120/16 = 7/8$  veicoli orari medi. Tali valori, considerando anche le basse velocità di percorrenza (inferiori a 30 km/h), producono un impatto pressochè trascurabile anche perché tale disturbo può considerarsi completamente "coperto" dal rumore di via Veneto che risulta assolutamente predominante nel determinare il clima acustico del sito;



Si evidenzia che la modifica del flusso dei mezzi pesanti (7/8 mezzi/giorno max), che non passeranno più da via Brunico, ma solamente da via Veneto per andare nell'area carico/scarico non comporterà modifiche apprezzabili al clima acustico attuale.

Al fine di valutare l'impatto indotto dall'attività oggetto di ampliamento si analizza lo scenario attuale e si verifica la compatibilità dell'attività esistente rispetto alle normative specifiche.

A tale scopo si procede nel seguente modo:

- Si realizzano due misure nei pressi dei recettori 1 e 2 al fine di verificare il disturbo odierno;
- Si calcola il contributo del flusso veicolare indotto dall'attività commerciale alimentare rispetto a tali recettori;
- Si analizza la compatibilità dell'attività esistente (e quindi di progetto)

Alla luce dei risultati ottenuti e delle valutazioni eseguite, appare chiaro che **l'attività dell'esercizio commerciale nello stato attuale e nello scenario futuro di progetto risulta compatibile con l'ambiente circostante in termini di impatto acustico nei periodi diurno e notturno** in quanto i limiti assoluti e differenziali possono essere considerati rispettati.

Si ribadisce che il progetto proposto non avrà nessuna incidenza apprezzabile nel clima acustico attuale dell'area di studio.

#### Aria

Anche tale specifica componente ambientale non risente delle modifiche proposte in quanto non si prevedono "sorgenti differenziali emissive" rispetto allo scenario attuale.

Infatti, non ci sono modifiche ai flussi veicolari ed alla impiantistica rispetto allo stato odierno.

Viceversa, il progetto apporta un miglioramento rispetto allo scenario attuale in quanto il parcheggio esistente in fondo a via Brunico è ad oggi sterrato e produce innalzamento di polveri al passaggio dei veicoli. La sistemazione del fondo permetterà l'eliminazione di tale problematica.

#### *PAIR 2020*

La valutazione sulla conformità degli interventi di progetto in relazione al Piano Aria Integrato Regionale 2020 approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 115 dell'11/04/2017 si esplicita in relazione alle emissioni derivanti dal traffico indotto e dagli impianti di lavorazione.

La proposta progettuale risulta pienamente compatibile con lo strumento di pianificazione analizzato.

Nel seguito si analizza l'impatto indotto dall'attività esistente che rimarrà identico nello scenario futuro di progetto (traffico differenziale nullo).

#### *Emissioni flussi di traffico*

traffico indotto dal CONAD nello stato attuale e di progetto				
TGM			traffico max orario	
Leggeri	Pesanti	Totale	leggeri	Pesanti
1693	8	1701	282	2

Si stima l'incidenza del flusso indotto sul reticolo viario nello scenario corrente corrispondente a quello futuro. In particolare, il riferimento più significativo, visto che l'inquinante di riferimento è il PM10 (il cui limite più restrittivo è relativo alla media oraria giornaliera), è la verifica dell'incidenza del flusso di previsione sul TGM. Analizzando la via Veneto e le sole arterie adiacenti si ottengono i seguenti valori.

	TGM leggeri	TGM pesanti	TGM equivalente (*)
Via Veneto e altre strade adiacenti (reticolo urbano)	18000	800	18800
Flusso complessivo indotto dal CONAD	1693	8	38
Incidenza %	9,4%	1,0%	8,6%

(\*) 1 veicolo pesante = 2,5 leggeri

Si stima un valore di incidenza complessiva inferiore al 10% che può essere considerato poco significativo.

Si sottolinea che, in un'ottica generale, l'analisi di qualità dell'aria, ed i processi diffusivo/dispersivi che regolano i fenomeni di distribuzione degli inquinanti, non sono influenzati solamente dalle sorgenti ubicate nelle immediate vicinanze rispetto alla zona di analisi.

È più corretto considerare una porzione di territorio più ampia in modo da tenere in conto tutte le potenziali sorgenti emissive.

Considerando quindi un quadrante di riferimento con lato pari ad almeno 3-4 km si ottengono valori di incidenza ancora più bassi (e quindi pressochè nulli) in quanto i valori "ante operam" risentirebbero anche dei flussi presenti nelle altre arterie presenti nei dintorni.

In tal caso (più veritiero) la zona di analisi (vedi figura seguente) comprenderebbe anche la SS16 e la A14 caratterizzate da flussi veicolari significativi e con consistente percentuale di mezzi pesanti (che sono quelli maggiormente inquinanti).

### Conclusioni

Alla luce delle analisi effettuate si ritiene che la proposta progettuale presentata sia pienamente compatibile con il territorio circostante in termini di impatto sulla componente atmosfera.

**Si specifica inoltre che, alla luce del fatto che il progetto non prevede nessuna nuova edificazione e/o modifica degli edifici esistenti (se non nelle parti interne), la proposta presentata risulta conforme alle previsioni in materia urbanistica, ambientale e paesaggistica dei principali strumenti di pianificazione generale e settoriale.**

#### **MONITORAGGIO**

Per tale variante, alla luce degli impatti previsti, non si ritiene necessario e utile nessun tipo di monitoraggio.

#### **CONCLUSIONI**

Alla luce delle valutazioni effettuate **si può affermare che la proposta progettuale presentata risulta pienamente compatibile/sostenibile in termini di impatto sulle componenti ambientali.**