

PROVINCIA DI  
VENEZIA

REGIONE DEL  
VENETO

COMUNE DI  
MIRA

# AMPLIAMENTO DELLA SUPERFICIE DI VENDITA DI UNA GRANDE STRUTTURA



## STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO Relazione

Proponente:	Consulente:	Estensore:
<p><b>FLLI. LANDO S.P.A.</b></p> <p>Via E. degli Scrovegni, 1 35131 Padova (PD)</p>	 <p>Via Tomaso da Modena, 11 31100 Treviso (TV) tel 0422 590168 - fax 0422 591640</p>	 <p>Piazza della Serenissima, 20 31033 Castelfranco Veneto (TV) tel 0423 720203 - fax 0423 720203</p>

Luglio 2017

Revisione 0

## INDICE

1 GENERALITÀ DELLO STUDIO .....	2
2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO .....	4
3 SISTEMA OFFERTA VIARIA.....	6
3.1    ASSI STRADALI PRINCIPALI.....	6
3.2    INTERSEZIONI LIMITROFE E ACCESSI ALL'AREA.....	7
4 DOMANDA DI TRAFFICO ATTUALE.....	10
4.1    RILIEVI DEL TRAFFICO .....	10
4.2    IDENTIFICAZIONE ORA DI PUNTA ANNO 2015 .....	11
5 INTERVENTO COMMERCIALE PREVISTO .....	12
5.1    ACCESSI .....	13
5.2    FLUSSI DI TRAFFICO INDOTTI E FUTURI E LIVELLI DI SERVIZIO .....	13
6 CONCLUSIONI.....	15

# 1 GENERALITÀ DELLO STUDIO

Nell'ambito dello studio di impatto viabilistico relativo all'ampliamento della superficie di vendita di una grande struttura, localizzata lungo la SS309 "Romea" nel Comune di Mira (VE), il presente documento si propone di verificare analiticamente gli effetti dell'intervento lungo la principale viabilità di afferenza. L'apertura, l'ampliamento ed il trasferimento di attività commerciali risultano, infatti, direttamente connessi alla variazione dei flussi veicolari sulla rete viaria interessata a seguito delle nuove potenzialità di lavoro e d'acquisto che si vengono a creare.

Nello specifico, l'intervento oggetto della presente relazione prevede l'ampliamento da 3.140 mq a 5.000 mq della superficie di vendita di una struttura commerciale del settore alimentare e la conseguente rimodulazione del layout distributivo interno.



Figura 1.1 – Ambito di localizzazione

Prendendo a riferimento lo *Studio sulla viabilità di afferenza/servizio* elaborato nel 2015 e correlato all'istanza di ampliamento di tre strutture di vendita operanti in esercizio singolo e contestuale trasformazione in centro commerciale per la localizzazione di una grande struttura di vendita, la seguente relazione consiste in

un'analisi dell'assetto viario esistente, seguito dalla valutazione degli effetti determinati dal futuro carico veicolare indotto.

Nello specifico lo studio di impatto viabile preso a riferimento era finalizzato a valutare l'ampliamento da 3.140 mq a 4.300 mq della superficie di vendita alimentare e da 3.130 a 5.400 mq della superficie non alimentare, per un totale di 9.700 mq di superficie di vendita prevista.

Nei capitoli che seguono, dopo aver delineato brevemente il quadro normativo di riferimento, verranno descritte l'offerta e la domanda di trasporto caratterizzanti lo stato di fatto, allo scopo di eseguire una stima attenta e puntuale del grado di funzionalità degli archi e dei nodi stradali.

Verranno infine affrontate, dopo un breve descrizione dell'intervento in esame, alcune valutazioni in merito all'indotto generato dall'intervento in oggetto.

## 2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

Ai sensi dell'art. 3 della Legge Regionale n.50 del 28 Dicembre 2012 "Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione Veneto", viene definito "esercizio commerciale" *il punto vendita nel quale un operatore economico svolge attività di commercio al dettaglio*. Nello specifico in base alla superficie di vendita viene stabilita la seguente classificazione:

- *esercizio di vicinato: l'esercizio commerciale con superficie di vendita non superiore a 250 metri quadrati;*
- *media struttura di vendita: l'esercizio commerciale singolo o l'aggregazione di più esercizi commerciali in forma di medio centro commerciale, con superficie di vendita compresa tra 251 e 2.500 metri quadrati;*
- *medio centro commerciale: una media struttura di vendita costituita da un'aggregazione di più esercizi commerciali inseriti in una struttura edilizia a destinazione specifica e prevalente e che usufruiscono di infrastrutture o spazi di servizio comuni gestiti unitariamente;*
- *grande struttura di vendita: l'esercizio commerciale singolo o aggregato con superficie di vendita superiore a 2.500 metri quadrati.*

L'art. 22 stabilisce che *le domande per il rilascio dell'autorizzazione per grandi strutture di vendita e per medie strutture con superficie di vendita superiore a 1.500 metri quadrati sono corredate di idoneo studio di impatto sulla viabilità, elaborato secondo i criteri definiti dal regolamento regionale di cui all'articolo 4.*

Nello specifico, l'Allegato A - D.G.R. n.1047 del 18 giugno 2013, fornisce precise disposizioni per la presentazione della documentazione in merito allo studio di impatto viabilistico. Per le medie strutture di vendita con superficie superiore a 1.500 metri quadrati e per le grandi strutture di vendita viene disposta, tra le altre cose la redazione di:

- *rappresentazione e descrizione della rete viaria interessante l'ambito territoriale in cui è localizzata la struttura;*
- *descrizione della tratta stradale o delle tratte stradali interessate dall'intervento per un raggio di almeno 1.000 metri (500 metri in caso di medie strutture di vendita con superficie superiore a 1.500 metri quadrati) rispetto ai punti di accesso e recesso nonché descrizione dell'area relativa agli incroci ed intersezioni più prossime e degli eventuali caselli di autostrade o superstrade;*

- *geometria della tratta o delle tratte stradali interessate dalla struttura;*
- *sintetica relazione concernente l'indagine e rappresentazione dei flussi di traffico diurno per fasce orarie (08.00-20.00) divise per intervalli di 15 minuti delle giornate di venerdì e sabato con evidenziazione delle ore di punta [...];*
- *dimostrazione di ammissibilità degli accessi sulla viabilità principale [...];*
- *[...] analisi dell'impatto sulla circolazione [...] con modelli di assegnazione/simulazione dei flussi e relativa previsione di livelli di servizio [...];*
- *analisi dettagliata dei nodi e delle intersezioni esistenti e di progetto effettuata con le modalità di cui al punto 5) [...];*

Il polo commerciale oggetto di valutazione rientra nella definizione di Grande Struttura di Vendita in quanto presenta una superficie di vendita superiore a 2.500 mq.

Nella fattispecie lo studio verrà redatto prendendo come riferimento le valutazioni già predisposte per valutazioni precedenti riferite alle medesime strutture commerciali.

## 3 SISTEMA OFFERTA VIARIA

Di seguito verrà descritto il sistema dell'offerta di trasporto con la descrizione dei principali assi stradali e delle intersezioni limitrofe all'area di studio.

### 3.1 ASSI STRADALI PRINCIPALI

Dal punto di vista viabilistico l'ambito oggetto di intervento è caratterizzato da infrastrutture di valenza regionale e locale, quali la SS309 "Romea", Via Bastiette, Via Bastie e Via 25 Aprile.

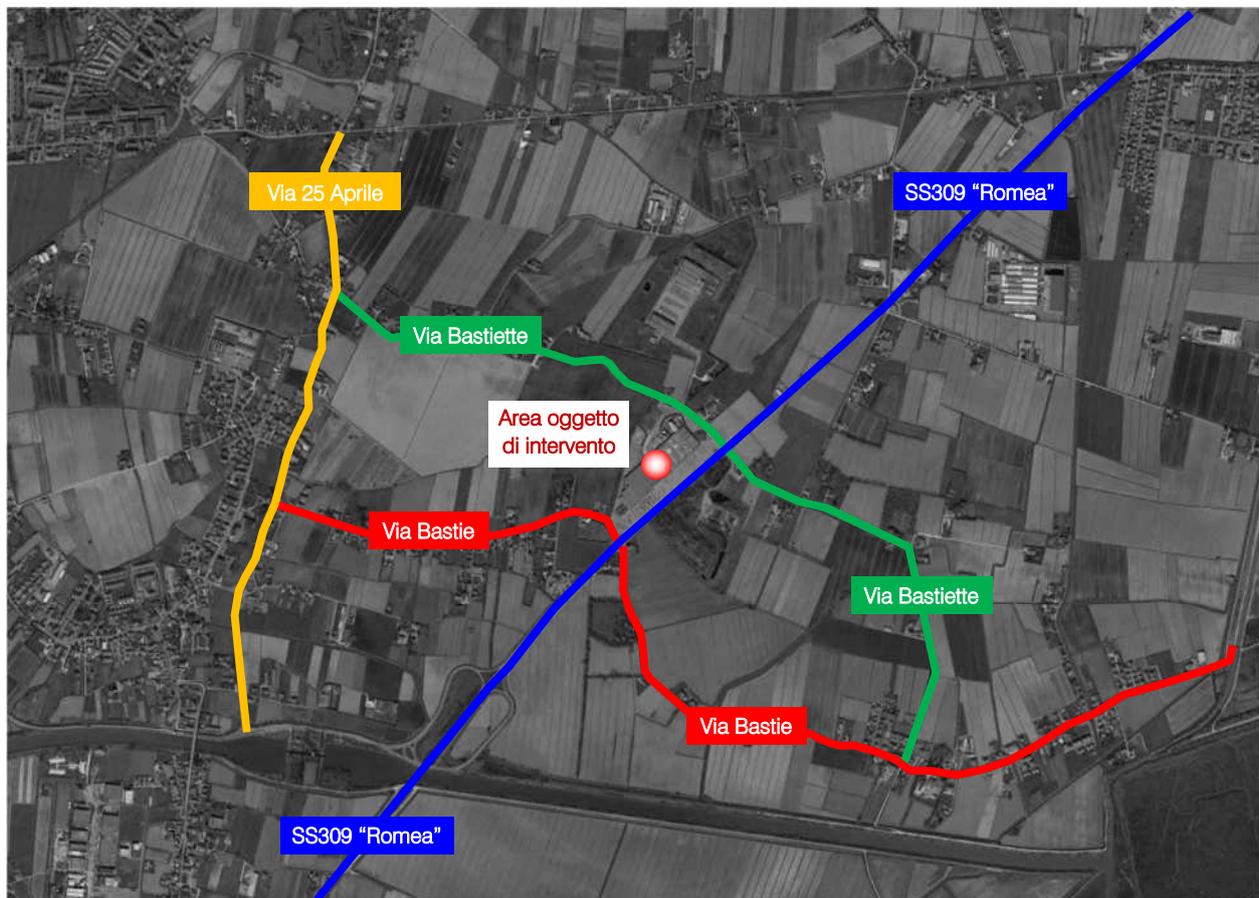


Figura 3.1 – Assi viari principali

Il principale asse stradale di afferenza alla struttura commerciale è rappresentato dalla SS309 "Romea", che collega Ravenna a Mestre (VE).

Per la descrizione della geometria di tale tratta stradale si rimanda allo studio viabilistico prodotto nel 2015; si osserva, infatti, che ad oggi non sono state apportate significative modifiche all'asse viabile.

Su tale asse stradale si innestano strade locali di collegamento tra i centri contermini alla struttura commerciale, quali Via Bastiette e Via Bastie, che ne delimitano rispettivamente i confini nord e sud e che mediante la connessione con Via 25 Aprile, consentono il collegamento diretto con il centro di Mira.



Figura 3.2 – SS309 “Romea”

## 3.2 INTERSEZIONI LIMITROFE E ACCESSI ALL’AREA

In questo paragrafo vengono rappresentate le intersezioni più significative prossime all’area oggetto di intervento, localizzata nel settore orientale del comune di Mira, riprese dallo studio viabilistico del 2015.

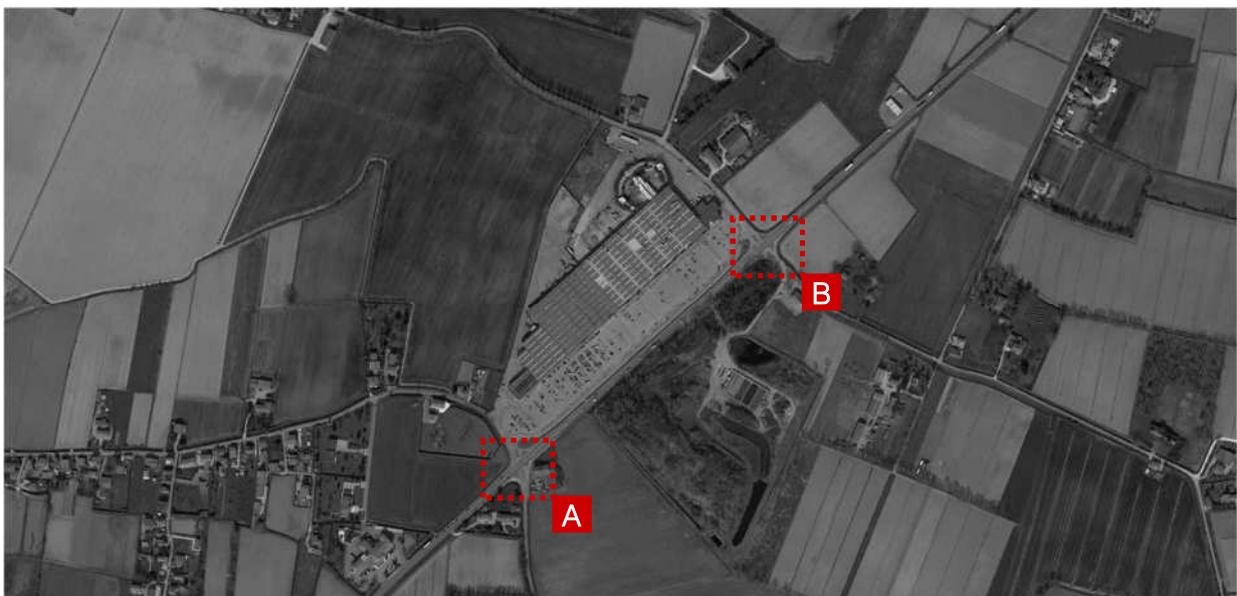


Figura 3.3 – Nodi limitrofi all’ambito oggetto di intervento

Nel dettaglio sono state esaminate le seguenti intersezioni:

- Intersezione “A” – SS309 “Romea”/Via Bastie;
- Intersezione “B” – SS309 “Romea”/Via Bastiette.

Si osserva che le intersezioni sopra riportate non hanno subito modifiche rispetto allo studio viabilistico del 2015. Si ritiene utile, tuttavia, riportare una breve descrizione della loro configurazione:

- *Intersezione "A" – SS309 "Romea"/Via Bastie.* Trattasi di un'intersezione a raso tra la direttrice principale rappresentata dalla SS309 "Romea" e la direttrice secondaria rappresentata da Via Bastie. Si osserva che in corrispondenza dell'intersezione, lungo la SS309 "Romea", sono presenti idonee corsie di accumulo centrali ad uso dei veicoli impegnati nella manovra di svolta in mano sinistra verso Via Bastie.

Tale intersezione attualmente viene utilizzata anche dai mezzi pesanti diretti verso la zona carico-scarico ubicata nel retro del comparto commerciale.



Figura 3.4 – Ortofoto intersezione "A"



Figura 3.5 – Intersezione "A"

- *Intersezione "B" – SS309 "Romea"/Via Bastiette.* Trattasi di un'intersezione a raso tra la direttrice principale rappresentata dalla SS309 "Romea" e la direttrice secondaria rappresentata da Via Bastiette. Si osserva che in corrispondenza dell'intersezione, lungo la SS309 "Romea", sono presenti idonee corsie di accumulo centrali ad uso dei veicoli impegnati nella manovra di svolta in mano sinistra verso Via Bastiette.



*Figura 3.6 – Ortofoto intersezione "B"*



*Figura 3.7 – Intersezione "B"*

## 4 DOMANDA DI TRAFFICO ATTUALE

### 4.1 RILIEVI DEL TRAFFICO

L'intervento oggetto di studio è rappresentato dall'ampliamento della superficie di vendita di una grande struttura ubicata lungo la SS309 "Romea" in comune di Mira (VE).

La viabilità di afferenza al lotto in questione risulta infatti interessata sia da flussi di penetrazione verso il centro cittadino di Mira, sia da mobilità locale e sovralocale in transito.

Per descrivere i flussi veicolari che contraddistinguono la rete viaria si è ricorsi ai dati di traffico utilizzati per la stima dei flussi interessanti l'area in esame contenuti nello studio viabilistico del 2015.

La viabilità è stata valutata nelle seguenti sezioni:

- sezione R1: SS309 "Romea", a nord dell'area commerciale, corsia 1 in direzione sud e corsia 2 in direzione nord;
- sezione R2: SS309 "Romea", a sud dell'area commerciale, corsia 3 in direzione nord e corsia 4 in direzione sud.

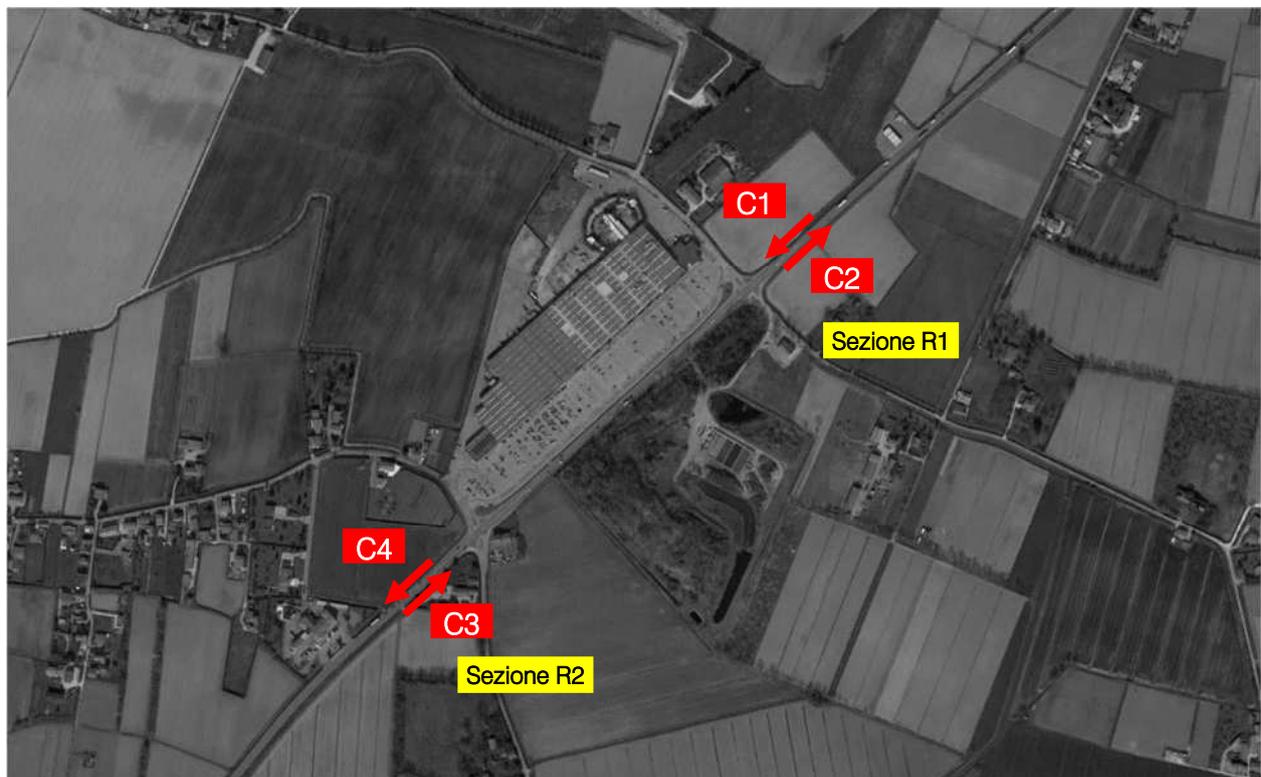


Figura 4.1 – Sezioni e corsie rilevate

Per ciascuna sezione di conteggio i flussi veicolari sono stati disaggregati per:

- direzione di marcia;
- fascia oraria;
- classe veicolare, leggera e pensate:

I dati sono stati poi aggregati utilizzando come riferimento temporale il quarto d'ora ed omogeneizzati in termini di veicoli equivalenti utilizzando il coefficiente 1.0 per le autovetture e 2.0 per i mezzi pesanti.

Andando ad analizzare i volumi di traffico rilevati è possibile considerare quanto segue:

- sezione R1 – corsia 1 (direzione sud). Il valore massimo del flusso registrato nelle 12 ore (08.00 – 20.00) si è verificato nella giornata di venerdì, e corrisponde a 11.633 veicoli eq.;
- sezione R1 – corsia 2 (direzione nord). Il valore massimo del flusso registrato nelle 12 ore (08.00 – 20.00) si è verificato nella giornata di venerdì, e corrisponde a 10.985 veicoli eq.;
- sezione R2 – corsia 3 (direzione nord). Il valore massimo del flusso registrato nelle 12 ore (08.00 – 20.00) si è verificato nella giornata di sabato, e corrisponde a 9.734 veicoli eq.;
- sezione R2 – corsia 4 (direzione sud). Il valore massimo del flusso registrato nelle 12 ore (08.00 – 20.00) si è verificato nella giornata di venerdì, e corrisponde a 11.152 veicoli eq..

## 4.2 IDENTIFICAZIONE ORA DI PUNTA ANNO 2015

Dall'analisi dei dati rilevati nel 2015 si osserva che **l'ora di maggior carico veicolare è quella compresa tra le 17.00 e le 18.00 della giornata del sabato**, a conferma della vocazione commerciale dell'area.

Si riportano di seguito i dati di traffico relativi all'ora di punta identificata nel precedente studio:

- *Sezione R1: SS309 "Romea", tratta nord*  
Corsie 1 + 2 →  $1.126 + 1.062 = 2.188$  veicoli eq./h
- *Sezione R2: SS309 "Romea", tratta sud*  
Corsie 3 + 4 →  $965 + 1.111 = 2.076$  veicoli eq./h

## 5 INTERVENTO COMMERCIALE PREVISTO

L'intervento in analisi prevede l'ampliamento della superficie di vendita di una grande struttura ubicata lungo la SS309 "Romea" in Comune di Mira (VE).

La porzione di edificio oggetto di modifica sorge nel settore meridionale del lotto, mentre la restante parte dell'ambito è occupata, oltre che dalle rimanenti attività commerciali, anche dalla viabilità interna di distribuzione e dalle aree destinate a parcheggio.

Nello specifico l'intervento di progetto prevede l'ampliamento da 3.140 mq a 5.000 mq della superficie di vendita alimentare e deriva dall'accorpamento della struttura commerciale con la contigua unità immobiliare e dal conseguente ampliamento della superficie lorda di pavimento.

Si osserva che il progetto di ampliamento della struttura di vendita non prevede alcuna modifica esterna all'assetto viabilistico dell'area, rimangono pertanto invariate anche le aree destinate alla sosta dei veicoli.



Figura 5.1 – Identificazione area oggetto di intervento

## 5.1 ACCESSI

La struttura di vendita oggetto di intervento, localizzata nella parte meridionale del compendio immobiliare, è servita da tre accessi bidirezionali a servizio dell'utenza: uno ubicato lungo Via Bastie e due localizzati lungo la controstrada che corre parallela alla SR309 "Romea", fino ad intersecare Via Bastiette.

Un ulteriore accesso, ad uso esclusivo dei mezzi pesanti che accedono alla zona carico-scarico posta nel retro delle attività commerciali, è ubicato sempre in corrispondenza di Via Bastie.

La figura seguente illustra l'ubicazione delle entrate e delle uscite dell'ambito commerciale oggetto di analisi.

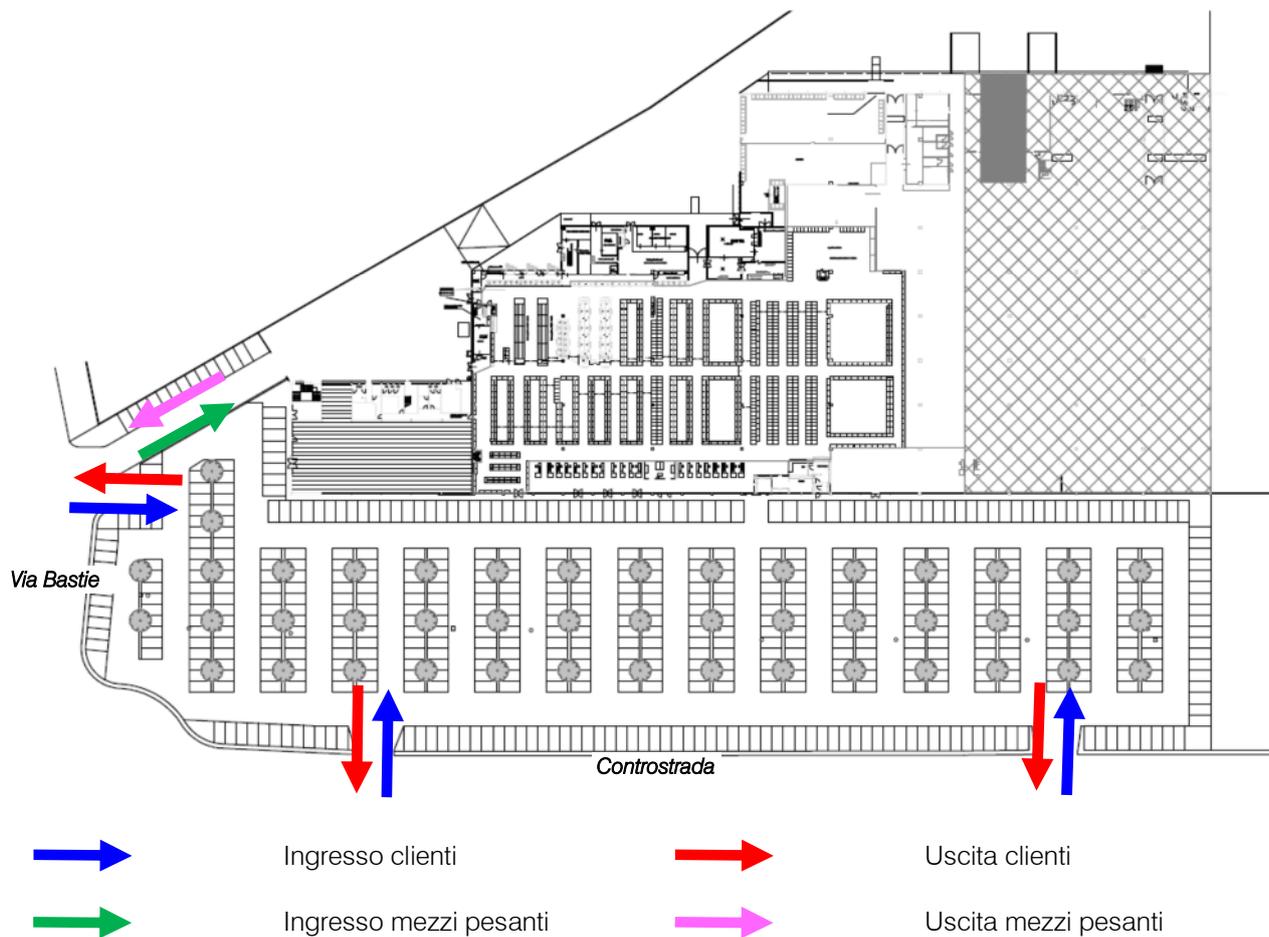


Figura 5.2 – Accessi al comparto commerciale

## 5.2 FLUSSI DI TRAFFICO INDOTTI E FUTURI E LIVELLI DI SERVIZIO

Al fine di determinare il reale impatto viabilistico prodotto dal futuro scenario, dopo aver ricostruito lo stato di fatto in termini di offerta e domanda di trasporto e descritto qualitativamente l'intervento di progetto, è necessario stimare i flussi veicolari in accesso/egresso in aggiunta a quelli attratti dall'attuale struttura.

L'intervento di progetto, prevede, grazie ad una ridistribuzione interna degli spazi, l'ampliamento della superficie di vendita di una grande struttura.

Al fine di determinare i flussi futuri si considerano attendibili le stime effettuate nello studio viabilistico del 2015, che verranno di seguito richiamate.

Tale studio considerava, per la quota di ampliamento della struttura di vendita, un incremento dei flussi di traffico pari a 116 unità/ora (dato valutato sulla base di 174 posti auto richiesti da normativa a disposizione della struttura, con una rotazione della sosta di 90 minuti).

Per la ripartizione di tali flussi erano stati considerati, oltre alla realtà commerciale e residenziale della zona, anche i flussi rilevati sulla base delle seguenti percentuali:

- SS309 "Romea", tratta nord: 51% pari a 59 veic./h per senso di marcia, per un totale di 118 veic/h;
- SS309 "Romea", tratta sud: 49% pari a 57 veic./h per senso di marcia, per un totale di 114 veic./h.

Conseguentemente i flussi massimi assoluti risultavano essere:

- SR309 "Romea", tratta nord,  $2.188 + 118 = 2.306$  veic./h;
- SR309 "Romea", tratta sud,  $2.076 + 114 = 2.190$  veic./h.

Lo studio di impatto viabilistico precedente aveva permesso di stabilire che l'incremento dei volumi di traffico che si sarebbe verificato lungo la viabilità di afferenza non avrebbe comportato variazioni dei livelli di servizio rilevati per le tratte medesime, pertanto si riteneva che l'assetto urbanistico esistente fosse in grado di sopportare senza evidenti problemi l'ampliamento della struttura di vendita.

Analogamente, per quanto riguarda la valutazione della funzionalità delle intersezioni in ingresso ed in uscita, invece, premesso che lo status esistente prevede idonee corsie di accumulo e accelerazione poste in centro strada dedicate ai veicoli impegnati in manovre in mano sinistra da/per la SS309 "Romea", e considerato un incremento del traffico di circa 1 veicolo al minuto (~60 veicoli/ora in entrata e ~60 veicoli/ora in uscita) si riteneva che la situazione che si sarebbe instaurata avrebbe subito solo una impercettibile variazione rispetto a quanto esistente allo stato di fatto, soprattutto se si considera che le possibilità di ingresso ed uscita dall'ambito commerciale sono due, una su via Bastie e una su Via Bastiette.

## 6 CONCLUSIONI

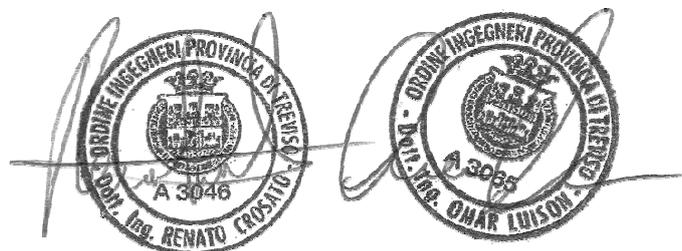
Il presente documento conferma le analisi predisposte nel 2015 finalizzate a valutare gli effetti sulla circolazione stradale dell'intervento di ampliamento della grande struttura di vendita ubicata lungo la SS309 "Romea" in comune di Mira (VE).

Nello specifico l'intervento in esame prevede l'ampliamento della superficie di vendita del settore alimentare da 3.140 mq a 5.000 mq, conseguente alla redistribuzione interna degli spazi dovuta all'accorpamento di due unità commerciali.

Lo studio viabile del 2015, finalizzato a valutare l'impatto sul traffico generato dalla costituzione di una grande struttura di vendita configurata a centro commerciale caratterizzata da una superficie netta di vendita totale pari a 9.700 mq, aveva messo in luce la capacità della rete di assorbire nelle ore di punta, e a maggior ragione durante il resto della giornata, i flussi indotti aggiuntivi che l'intervento avrebbe comportato, senza creare particolari problematiche nella gestione degli stessi.

Con la presente analisi, pertanto, in considerazione dell'attuale assetto viabile rimasto ad oggi invariato, vengono confermate le risultanze dello studio precedente.

Castelfranco Veneto, li 31.07.2017



## INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1.1 – Ambito di localizzazione</i> .....	2
<i>Figura 3.1 – Assi viari principali</i> .....	6
<i>Figura 3.2 – SS309 “Romea”</i> .....	7
<i>Figura 3.3 – Nodi limitrofi all’ambito oggetto di intervento</i> .....	7
<i>Figura 3.4 – Ortofoto intersezione “A”</i> .....	8
<i>Figura 3.5 – Intersezione “A”</i> .....	8
<i>Figura 3.6 – Ortofoto intersezione “B”</i> .....	9
<i>Figura 3.7 – Intersezione “B”</i> .....	9
<i>Figura 4.1 – Sezioni e corsie rilevate</i> .....	10
<i>Figura 5.1 – Identificazione area oggetto di intervento</i> .....	12
<i>Figura 5.2 – Accessi al comparto commerciale</i> .....	13