



**GESTIONE DEL TERRITORIO, INFRASTRUTTURE
ED AMBIENTE DEL COMUNE DI PORDENONE**

General Planning Srl - Udine

STUDIO DI SETTORE PROPEDEUTICO ALLA REDAZIONE DEL PIANO DI SETTORE DEL COMMERCIO (GRANDE DISTRIBUZIONE)

REPORT 2

INDICE

1.	PREMESSA	1
2.	LE INDICAZIONI DI SVILUPPO.....	3
3.	VALUTAZIONE DEL POSSIBILE TRAFFICO INGENERATO DALLA NUOVA GRANDE DISTRUBUZIONE PREVISTA.....	6
4.	ALLEGATI	18



1. PREMESSA

Il presente report, partendo da tutto quanto avvenuto nel corso del 2017 ^[1], dà conto della “elaborazione dei dati e della verifica di sostenibilità delle nuove superfici di vendita (della Grande Distribuzione, o G.D.)” indicate dalla Amministrazione Comunale con propria nota n.18548/P/GEN/POLIC di data 9.3.2018.

Tali opzioni di sviluppo, al di là della valutazione specifica delle singole superfici di vendita previste (e di cui si darà conto nelle pagine successive), sono improntate a:

- a) recuperare a Pordenone il ruolo di leader nel terziario emporiale nella provincia, soprattutto per il suo Centro storico urbano (area interna al cosiddetto “ring” o “Ipercentro”) ^[2], anche mediante la possibilità di innalzamento al suo interno dell’offerta di nuove superfici di G.D.;
- b) parallelamente a quanto sopraindicato, ridurre, per quanto possibile, le previsioni di sviluppo della grande e media distribuzione esterne a tale area centrale, contenute nel vigente Piano di Settore della G.D. (che, si ricorda, essere stato licenziato ^[3] proprio poco prima dello scoppiare della fase più acuta della crisi “generale” dei consumi intervenuta alla fine del 2009);
- c) allineare in maniera sempre più stretta il Piano di Settore della G.D. alle previsioni scaturite dalla revisione delle norme urbanistiche contenute nel

^[1] Sinteticamente:

- a) presentazione in data 21.09.2017, da parte della scrivente, del REPORT n.1 contenente lo “Studio sulla rete commerciale comunale esistente e prime ipotesi circa la programmazione da dare allo sviluppo del Grande Dettaglio comunale” (in linea con “le Direttive” contenute nella Delibera della Giunta Comunale n.156 del 30.06.2017);
- b) assenza di indicazioni da parte del territorio, mediante la non presentazione di “manifestazioni di interesse”, circa la volontà di inserire attività di G.D. all’interno delle aree più centrali della città (area Ipercentro) (Cfr. “Indagine esplorativa per manifestazioni di interesse finalizzato all’insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio nel territorio del Comune di Pordenone nell’area dell’Ipercentro” – Determina U.O. Politiche Economiche n.2017/0609/26 – n.cron. 2076 del 22.10.2017).

^[2] L’IPERCENTRO è l’area centrale/storica/emporiale della città, delimitata dalle seguenti vie/viali/piazze: XXX Aprile, Oberdan, Pola, Riviera di Pordenone, Dante, Duca d’Aosta e Marconi.

^[3] Il vigente Piano di Settore della Grande Distribuzione è stato approvato dal C.C. il 29.07.2009.



nuovo Piano Regolatore Generale Comunale [4] - e ciò anche per ottemperare alle indicazioni contenute nella L.R. 21/2015 [5] circa il “contenimento del consumo del suolo” nel caso di suo utilizzo a scopi commerciali.

Partendo da questi presupposti generali, ed utilizzando dei parametri di calcolo, consolidati negli anni, circa la movimentazione di veicoli provocata dalla apertura delle attività commerciali, suddivise per tipologie merceologiche e classi dimensionali, si è valutato il grado di sviluppo del traffico indotto sulla base delle ipotesi scaturite dalle indicazioni della Giunta Comunale (dati che poi sono stati trasferiti all'impattista del traffico per le dovute verifiche di congruità).

[4] Approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.15 del 22.03.2016 (su BUR n.30 del 27.07.2106, così come modificato con Decreto del Presidente della Regione n.0143/Pres. del 12.07.2016 e recepito con Determina Dirigenziale n.212 del 15.02.2017).

[5] Legge Regionale 25.09.2015, n.21 (su BUR 1° Supp.Ord. n.36 del 30.09.2015 al BUR n.39 del 30.09.2015) “*Disposizioni in materia di varianti urbanistiche di livello comunale e contenimento del consumo del suolo*”.



2. LE INDICAZIONI DI SVILUPPO

Sulla base di quanto indicato nel Report 1 (Capitolo 2.6 – *Scenari di programmazione per la rete degli esercizi di grande distribuzione*) l'Amministrazione Comunale ha ritenuto seguire, nelle direttive di sviluppo da dare alla rete del grande dettaglio, una via “mediana” tra le varie ipotesi a suo tempo proposte ^[6] puntando sia allo sviluppo nelle aree più centrali della Città (area dell'Ipercentro), per una o più nuove attività di GD (max 3), che alla conferma/riattivazione/completamento, in area extra-urbana, delle aree poste lungo gli assi di traffico della “Pontebbana” (Centro Commerciale Meduna ed area della Autoconcessionarie) e della SR-251 (area dell'ex Mercatone Zeta su Via Nuova di Corva/Via Segaluzza), per complessivi 30 mila m² di nuova “teorica” superficie di vendita, ma con un “taglio” di quasi 25 mila m² rispetto alle precedenti previsioni (Cfr. Grafico 1 più sotto, TAVOLA 1 e CARTINA A in allegato).

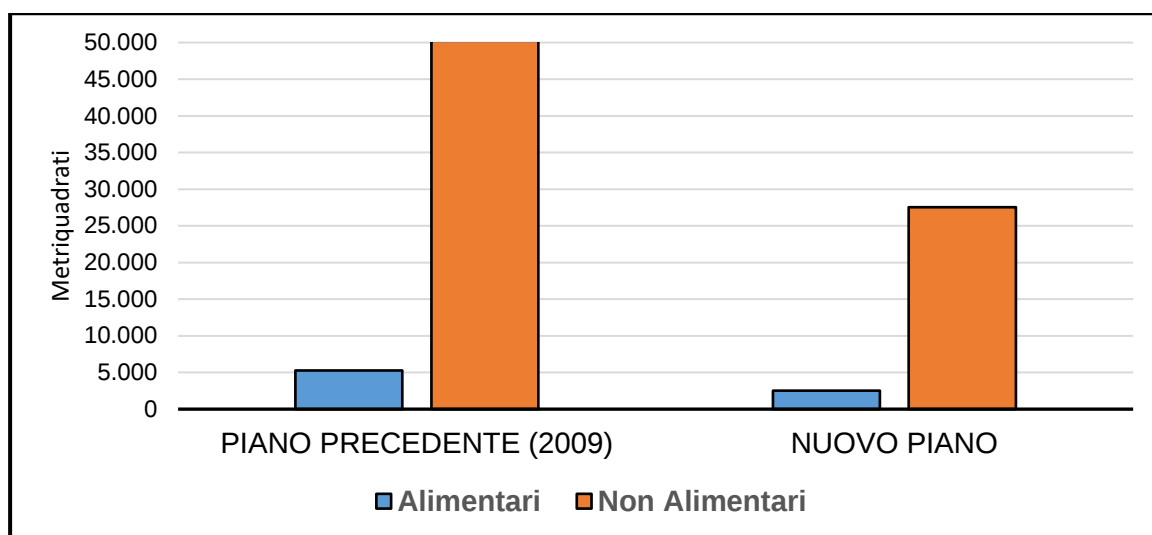


Grafico 1 - Evoluzione superfici G.D. previste

[6] Che andavano da uno sviluppo totale “massimo” della “nuova” rete di GD pari a quasi 52 mila m² (inserendo tutte le disponibilità ancora presenti nel Piano di settore, comprese quelle “sospese”, come ex Mercatone Zeta-Olinda Center, o di fatto cancellate dalla nuova stesura del Piano Regolatore Generale Urbanistico, come l'Area Paradiso o l'area del PRPC Vuga) ad uno “minimo” di soli 6 mila m² (cassando tutte le previsioni fino a qui fatte e mantenendo solo lo sviluppo interno alla zona dell'Ipercentro).



Taglio più che giustificato alla luce delle attuali condizioni di mercato che, rispetto al 2009, ha visto contrarsi in maniera drammatica la capacità di spesa della popolazione (e, quindi, delle fonti di sviluppo della G.D.) e che solo oggi sta, lentamente, recuperando parte del gap accumulato nel tempo.

Più nello specifico poi, le direttive impartite dalla Giunta Comunale portano alle seguenti indicazioni di programmazione (in termini di nuove superfici di vendita assentibili sul territorio):

- a) nell'area "estesa" dell'Ipercentro (zona A) che, come già ricordato nell'Report 1, rappresenta il cuore "storico" del commercio pordenonese, si è confermata la previsione, per altro già presente nel vigente Piano del 2009, di una disponibilità all'insediamento di strutture di G.D. per complessivi 6.000 m² (di cui 1.000 m² del settore alimentare e 5.000 m² del settore non alimentare). Chiaramente tale previsione potrà essere attuata (come ricordato): o come un unico intervento commerciale di 6.000 m² complessivi o come apertura di più attività di dimensioni inferiori (comunque superiori a 1.500 m² di area vendita, limite del G.D.). La non scelta dell'ubicazione (al suo interno) e del format dimensionale del negozio, è stato un segnale lanciato al mercato "di massima libertà di espressione" e nel paragrafo successivo, quindi, ci limiteremo ad "immaginare" solo un possibile traffico "massimo" ingenerato da una struttura unica che recuperi tutta la superficie disponibile [7], senza valutarne gli effetti "puntuali" sulla viabilità di insediamento (visto che ci è sconosciuta l'ubicazione) [8];
- b) nella zona specializzata dedicata al settore delle "autoconcessionarie" (zona B) su Viale Venezia (area che si ricorda aggiunta nel 2010 al vigente Piano di Settore, con apposita variante n.2), la conferma della disponibilità per nuovi 5.000 m² di G.D. (tutti dedicati al settore non alimentare / non alimentare a basso impatto via);

[7] Si può tranquillamente presupporre che un eventuale spezzettamento di tutto il contingente previsto (pari a complessivi 6.000 m²), in due / tre attività di dimensioni minori, non potrà che portare a valutazioni di impatto di minor importanza.

[8] Tali valutazioni sono lasciate alla fase di analisi, da parte degli Uffici, delle singole proposte per eventuali nuove aperture, le quali dovranno essere corredate di un approfondito studio sul traffico indotto e delle eventuali opere di mitigazione degli impatti previsti (vedi eventuali prescrizioni da imporre in fase di rilascio del permesso a costruire).



- c) nella zona del “Parco commerciale Meduna” (zona C) il completamento della offerta, nei vari lotti di suddivisione dell’area, con la possibilità di poter autorizzare ancora circa 12.500 m² di nuova superficie di vendita (ma in riduzione di 2.700 m² rispetto a quanto previsto nel 2009, mediante principalmente l’esclusione ad un utilizzo commerciale di una sua sub-partizione);
- d) la riapertura nell’area ex Mercatone Zeta (zona D), lungo l’asse della S.R.-251 (della Valcellina), di una attività di grande distribuzione dotata anche del settore alimentare. Tale disponibilità è stata introdotta (ricordiamo che il precedente esercizio era solo vocato al settore extra-alimentare) per incrementare l’appeal commerciale dell’intera zona sud del Comune e nel contempo favorire il recupero/riutilizzo di un immobile che da sempre è stato vocato ad essere sede di attività emporiali di grande distribuzione.

Sulla base di queste indicazioni che, come abbiamo già ricordato, pur riducendo le potenzialità oggi presenti nel Piano (predisposto ed approvato però in un periodo economicamente diverso) mantengono comunque al Comune ancora un più che discreto margine di manovra per la crescita del settore della G.D. (soprattutto per una precisa scelta strategica di riservare un quinto della disponibilità incrementale della rete di settore a chi vorrà investire nell’area del Centro Storico), si provvederà a stimare di quanto si potrà incrementare il parametro del traffico veicolare indotto dalla loro apertura.

Ciò permetterà ai professionisti incaricati (per la viabilità e l’ambiente) di poter valutare sia la congruità delle scelte commerciali fatte con la viabilità presente (e futura) del Comune sia di proporre, se del caso, delle prescrizioni da introdurre normativamente per mitigare gli eventuali effetti negativi che da tali scelte emporiali possono derivare.



3. VALUTAZIONE DEL POSSIBILE TRAFFICO INGENERATO DALLA NUOVA GRANDE DISTRIBUZIONE PREVISTA

Nella valutazione del presente capitolo, in cui si dà conto delle stime circa il possibile incremento del carico viabilistico oggi indotto dalle aperture degli esercizi di G.D. previsti dal nuovo Piano di Settore, non si può dimenticare però che esse, in effetti, erano già state prese in considerazione anche nel 2009 in fase di stesura del vigente Piano 2009 (e che già allora erano state ritenute congrue e supportabili/soportabili dalla rete stradale in essere).

Da un punto di vista tecnico per il calcolo del traffico indotto dalla apertura di nuovi esercizi di grande distribuzione ci si è serviti dell'utilizzo di parametri econometrici largamente sperimentati dalla General Planning Srl a livello regionale (ed utilizzati anche nella predisposizione degli studi preparatori per il Piano Regionale della Grande Distribuzione) [9].

Tali parametri legano il giro d'affari minimo di una nuova iniziativa commerciale a dei valori medi di resa al mq. per tipologia/merceologia di esercizio, con crescita della resa man mano che si incrementa la superficie di vendita. Una volta stimato il volume d'affari minimo della nuova iniziativa (resa economica minima al mq. del nuovo punto vendita [10]) e "conoscendo" il valore medio di uno scontrino di spesa del consumatore tipo [11] si può poi calcolare il numero di

[9] Cfr. D.G.R 15.4.2005, n.781, oggi riferito all'art.17 della L.R.29/2005 e s.m.i.-

[10] Il settore merceologico NON alimentare è stato suddiviso, per una migliore valutazione dell'impatto, in due sotto-settori: quello dell'abbigliamento/calzature e quello degli altri generi. Chiaramente per natura di frequenza di acquisto e di capacità di spesa è il settore alimentare ad aver bisogno di più "quantità" di consumatori nell'arco del giorno.

[11] E' chiaro che tale valutazione è molto legata al tipo di merceologia, alle superfici disponibili e anche, se non soprattutto, al momento economico vissuto dal consumatore. Ai nostri fini si è utilizzato un valore medio di spesa (aggiornato al 2016) pari a: 52,57 € per il settore alimentare, 69,80 € per il settore abbigliamento e 122,44 € per il settore degli altri generi (il valore di scontrino medio più alto rispetto agli altri settori è dovuto alla sua grande eterogeneità (anche se a più bassa frequenza di acquisto): spazia infatti dall'elettronica all'arredamento, dalla cartoleria alla oreficeria, dalle automobili agli articoli sportivi, ecc.).



consumatori medi/giorno che potenzialmente gravitano sull'attività commerciale (nel Grafico 2 più sotto viene riportato il risultato di tale operazione).

Il valori di stima che si possono ottenere sono chiaramente differenziati a seconda della superficie di vendita impegnata e della tipologia merceologica principale del negozio, soprattutto per quanto riguarda il settore extra-alimentare che, per comodità di esposizione, è stato suddiviso in tre macro-ambiti: l'abbigliamento/calzature, i generi non alimentari a basso impatto ^[12] e gli altri generi (tutto l'extra-alimentare non compreso nelle due prime classi citate).

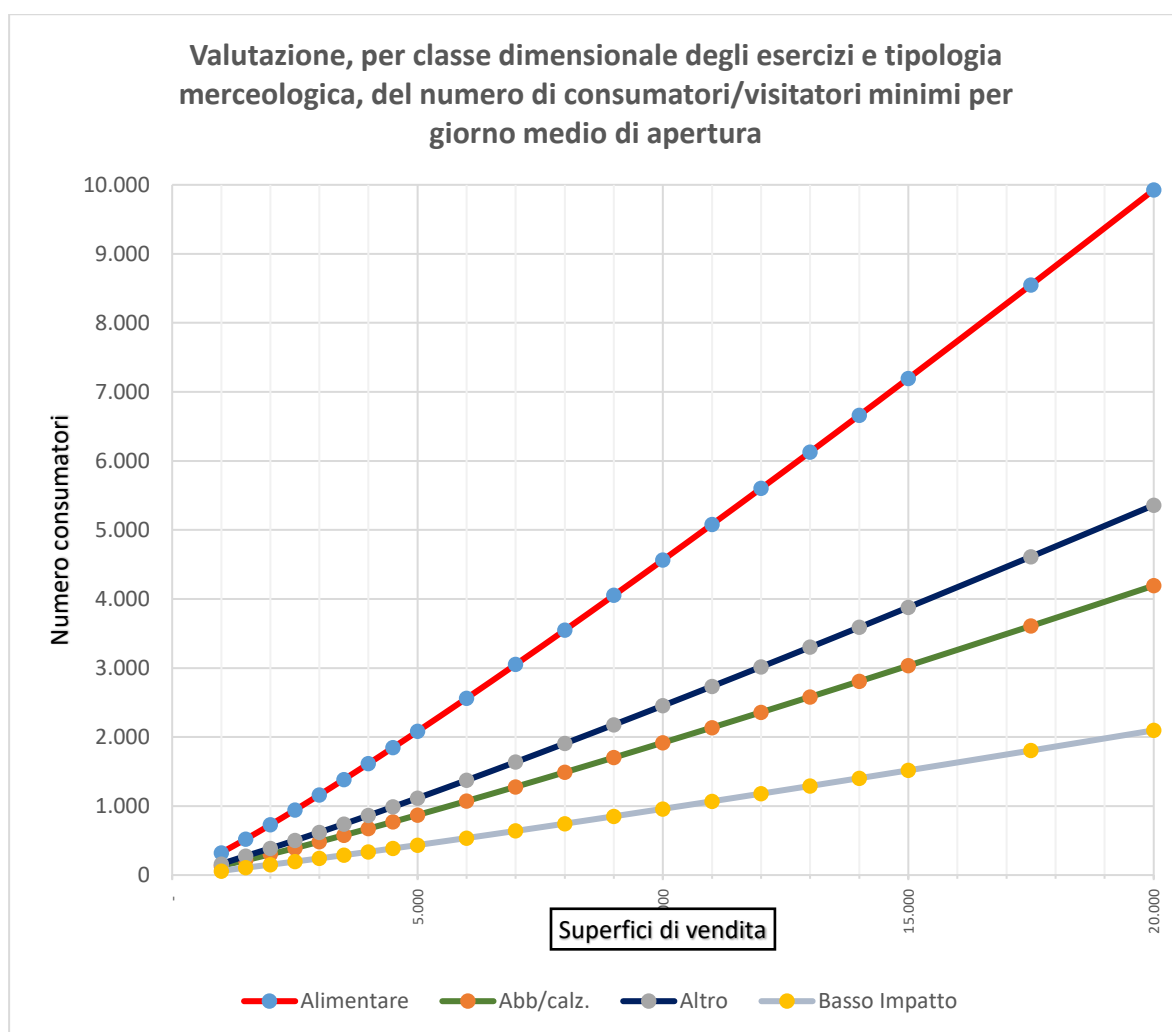


Grafico 2 - Consumatori medi per merceologia e superfici di vendita

^[12] Così come definiti dall'art.2, 1° comma, lett.e, della L.R.29/2005, quali: "Materiali per l'edilizia, ivi compresi quelli elettrici, dell'agricoltura e della zootecnia, la ferramenta, i legnami, i mobili e gli articoli di arredamento, gli elettrodomestici, i veicoli, incluse le imbarcazioni."

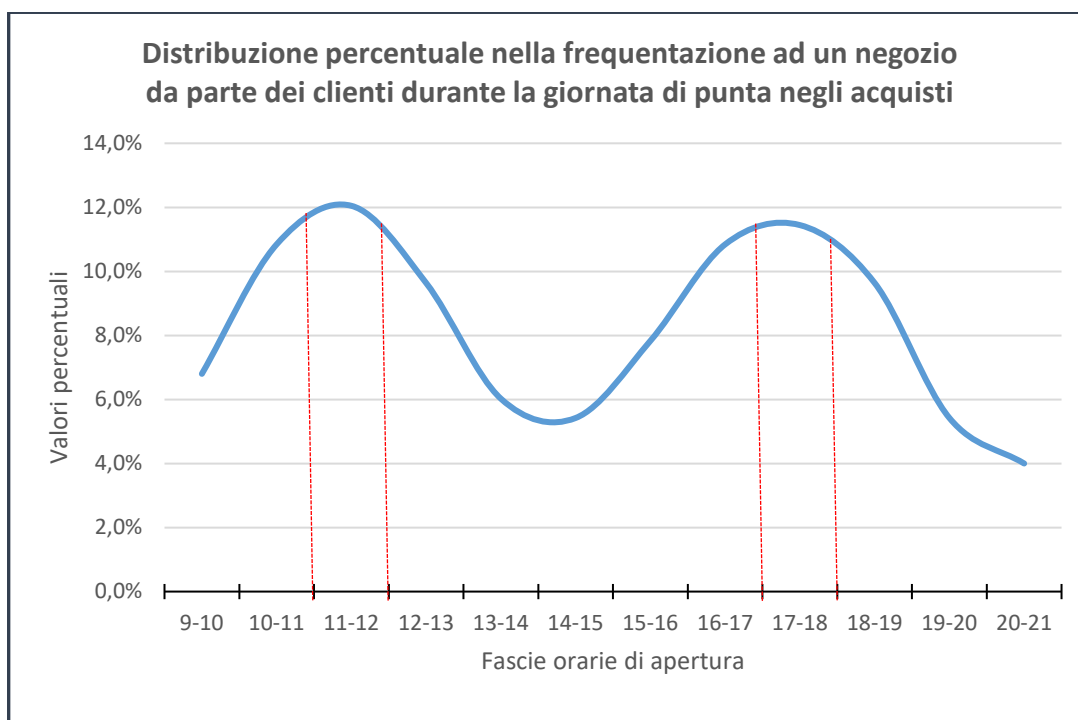


Partendo ora dai dati che si possono stimare rispetto al giorno medio, quelli della giornata di punta (normalmente il sabato per quasi tutte le tipologie di vendita) sono stati calcolati incrementando la loro consistenza (di visita/spesa “normale”) di un +50% (dato questo verificato nel corso degli anni come fisiologico nell’ambito della modalità di spesa delle famiglie della Regione).

Successivamente, mixando i dati ricavati sia sulla emissione “oraria” degli scontrini in alcune importanti realtà commerciali presenti (organizzate o a negozio singolo, indipendente oppure integrate all’interno di centri/complessi commerciali) sia mediante apposite indagini statistiche sulle modalità di consumatori regionali (soprattutto per quanto riguarda la frequenza di spesa presso la G.D.), si sono potuti stimare i valori di frequenza media oraria nell’arco delle ore di apertura e, quindi, il numero di consumatori ipotizzati nell’ora di punta del giorno di punta ^[13],

^[13] Ipotizzando che in un giorno di punta una struttura di GD tenda ad avere:

- un orario “minimo” di almeno 12 ore lavorative (dalle 9.00 alle 21.00), soprattutto per le strutture organizzate a centro/complesso commerciale che rappresentano l'apice della piramide commerciale (in termini di servizio);
- un’ora di punta nella frequentazione del negozio compresa tra le 11 e 12 in mattinata (se la prevalenza della struttura è nel settore alimentare) e tra le 17 e le 18 nel pomeriggio (se la prevalenza è extra-alimentare), secondo la tipologia di distribuzione riportata nel grafico sottostante.





dato questo particolarmente importante negli studi di impatto viabilistico richiesti dalla normativa regionale per la valutazione della scelta localizzativa delle nuove strutture di GD ^[14].

Sulla base di questi valori medi, calcolati per classe di superficie di vendita, è ora possibile, per le singole iniziative in esame, ipotizzare il numero di potenziali clienti attratti (e conseguentemente dei veicoli movimentati). Tali operazioni di stima, per singola area di intervento (per loro ubicazione vedi Cartina A, in Allegato), vengono riportate nelle tavole contenute nelle pagine successive, dove, insieme al già ricordato dato circa il numero di consumatori/auto stimati per l'ora di punta del giorno di punta (che, chiaramente, dovrà essere inferiore, secondo le valutazioni dell'impattista del traffico, al dato di saturazione veicolare della strada), viene ipotizzata anche la possibile direzione di provenienza dei consumatori (capace di indicare al medesimo impattista, per le dovute valutazioni di sostenibilità, quali potranno essere i carichi che dovranno essere sostenuti dai nodi di traffico potenzialmente più interessati dalle nuove aperture).

^[14] Cfr. Allegato B alla L.R. 29/2005 e s.m.i.-.



A – ZONA IPERCENTRO

Settori commerciali previsti	Mq. vendita	Numero nuovi veicoli previsti sulla base delle nuove aperture		
		nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
- alimentari	1.000	324	486	88
- non alimentari, per abbigliamento, calzature, articoli per la casa e la persona e altri generi	2.500	502	753	136
- non alimentari del tipo a basso impatto ^[15]	2.500	195	292	53
Totale	6.000	1.021	1.531	277

Note

Le valutazioni sopraesposte circa il numero di consumatori indotti dalla/le nuova/e strutture commerciali possibili ^[16], trattandosi dell'area più centrale della Città sulla quale "naturalmente" gravitano alti flussi di visitatori, attirati al suo interno anche (se non soprattutto) delle sue funzioni extra-commerciali (per lavoro, studio, turismo), possono essere ulteriormente ridotti anche di un ulteriore 20/25%, soprattutto se la sua/loro ubicazione/i sarà situata in aree limitrofe ai grandi parcheggi scambiatori multipiano (dove già oggi gravitano alti flussi di visitatori che, potenzialmente si possono trasformare in consumatori(acquirenti)).

Suddivisione flussi clientela da e verso la zona commerciale



Note: Provenienza non valutabile in quanto superfici attribuite all'area senza una localizzazione predeterminata (dovrà essere oggetto di successiva specifica valutazione sulla base della ubicazione richiesta).

^[15] Così come definiti dall'art.2, 1° comma, lett.e, della L.R.29/2005, quali: "Materiali per l'edilizia, ivi compresi quelli elettrici, dell'agricoltura e della zootecnia, la ferramenta, i legnami, i mobili e gli articoli di arredamento, gli elettrodomestici, i veicoli, incluse le imbarcazioni."

^[16] Si ricorda che nel settore del grande dettaglio la programmazione (al contrario di quanto accade nel medio dettaglio) non avviene per numero di nuovi esercizi possibili, ma per superfici disponibili. Quindi i metri-quadrati di superficie di vendita prevista possono essere collocati: o in un'unica sede da 6.000 m², o in due da 3.000 m², o in tre da 2.000 m², o qualunque altro mix purché riferito a negozi con superficie superiore a 1.500 m² (sia singoli che organizzati a centro/complesso commerciale).



B – ZONA AUTOCONCESSIONARIE LUNGO S.S.-13

STRUTTURAZIONE COMMERCIALE ESISTENTE NELLA ZONA

Strutture commerciali già esistenti	Mq. vendita
Non alimentare a basso impatto (autoconc.)	1.100

STRUTTURAZIONE COMMERCIALE PREVISTA

Strutture commerciali futura	Mq. vendita
Non alimentare a basso impatto (autoconc.)	5.000

VALORI INCREMENTALI

Strutture commerciali	Mq. vendita
Non alimentare a basso impatto (autoconc.)	+ 3.900

Note

Vista la particolare tipologia dei prodotti trattati (automobili) e la loro relativa bassa frequenza di acquisto è di difficile valutazione / stima il valore inerente il traffico giornaliero medio indotto durante la settimana.

(A) Traffico ingenerato dagli esercizi già esistenti nella zona (numero auto)		
nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
===	90	20

(B) Traffico ingenerato dalla nuova strutturazione degli esercizi previsti (numero auto)		
nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
===	595	110

(C=B-A) Incremento traffico rispetto a situazione attuale (numero auto)		
nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
===	+ 505	+ 90

Suddivisione flussi automobilistici della clientela da e verso la zona commerciale sulla base degli attuali accessi

Da OVEST	Da NORD	Da EST
44,6%	====	55,4%
	Da SUD	
	====	



C – PARCO COMMERCIALE “MEDUNA” LUNGO S.S.-13

STRUTTURAZIONE COMMERCIALE ESISTENTE NELLA ZONA

Strutture commerciali già esistenti/attive ^[17]	Mq. vendita
Alimentari	2.996
Non Alimentari	24.167
Totale	27.163

(A) Traffico ingenerato dagli esercizi già esistenti nella zona (numero auto)		
nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
5.580	8.370	698

STRUTTURAZIONE COMMERCIALE PREVISTA

Strutture commerciali future	Mq. vendita
Alimentare	3.000
Non Alimentare	41.800
Totale	44.800

(B) Traffico ingenerato dalla nuova strutturazione degli esercizi previsti (numero auto)		
nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
10.340	15.013	1.255

VALORI INCREMENTALI

Strutture commerciali	Mq. vendita
Alimentare	4
N.A. e N.A.B.I.	17.633
Totale	17.637

(C=B-A) Incremento traffico rispetto a situazione attuale (numero auto)		
nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
+ 4.760	+ 6.643	+ 558

I dati soprariportati, vista la particolare tipologia del Parco Commerciale Meduna (formato cioè da più attività commerciali su distinti edifici - vedi anche cartina B in Allegato) sono stati ricavati riportando le somme delle componenti di calcolo, stimate per ciascun esercizi presente nell'area del Parco (vedi valori in rosso riportati nelle due pagine successive).

^[17] Ai fini dei calcoli viabilistici vengono qui riportati (e anche nella tabella sulla consistenza di pagina successiva) solo i dati delle superfici effettivamente oggi aperte al pubblico e non quello sulle superfici già autorizzate, ma, per vari motivi, ancora non aperte. Infatti oggi risultano autorizzati ben 32.255 m² di superficie di vendita nell'area del Parco, mentre quelli effettivamente aperti al pubblico sono, sempre ad oggi, “solo” 27.163 m² così come riportato nella tavola riportata a pagina successiva



PARCO COMMERCIALE "MEDUNA" (STRUTTURAZIONE E TRAFFICO INDOTTO)

SUPERFICI DI VENDITA

Ambiti Territoriali	Superfici vendita esistenti attive			Superfici vendita Incrementali concedibili			Superfici di vendita Totali insediabili		
	Alim.	Non. Alim.	Totale	Alim.	Non Alim.	Totale	Alim.	Non Alim.	Totale
A – Sintesi	==	1.535	1.535	==	5.665	5.665	==	7.200	7.200
B – D'Andrea	==	==	==	==	==	==	==	==	==
C – Coop	2.996	4.946	7.942	4	8.904	8.908	3.000	13.850	16.850
D – SME	==	14.750	14.750	==	==	==	==	14.750	14.750
E – Pittarello	==	2.936	2.936	==	3.064	3.064	==	6.000	6.000
TOTALE	2.996	24.167	27.163	4	17.633	17.637	3.000	41.800	44.800

TRAFFICO INDOTTO IN UN GIORNO MEDIO

Ambiti Territoriali	Per esercizi esistenti attivi			Per future attività insediabili			Totale consumatori previsti		
	Alim.	Non. Alim.	Totale	Alim.	Non Alim.	Totale	Alim.	Non Alim.	Totale
A – Sintesi	==	276	276	==	1.407	1.407	==	1.683	1.683
B – D'Andrea	==	==	==	==	==	==	==	==	==
C – Coop	1.161	1.115	2.276	==	2.764	2.764	1.161	3.879	5.040
D – SME	==	2.545	2.545	==	==	==	==	2.545	2.545
E – Pittarello	==	483	483	==	589	589	==	1.072	1.072
TOTALE	1.161	4.419	5.580	==	4.760	4.760	1.161	9.179	10.340

TRAFFICO INDOTTO IN UN GIORNO DI PUNTA

Ambiti Territoriali	Per esercizi esistenti attivi			Per future attività insediabili			Totale consumatori previsti		
	Alim.	Non. Alim.	Totale	Alim.	Non Alim.	Totale	Alim.	Non Alim.	Totale
A – Sintesi	==	414	414	==	2.046	2.046	==	2.460	2.640
B – D'Andrea	==	==	==	==	==	==	==	==	==
C – Coop	1.742	1.672	3.414	==	3.712	3.712	1.742	5.384	7.126
D – SME	==	3.818	3.818	==	==	==	==	3.818	3.818
E – Pittarello	==	724	724	==	885	885	==	1.609	1.609
TOTALE	1.742	6.628	8.370	==	6.643	6.643	1.742	13.271	15.013



TRAFFICO INDOTTO NELL'ORA DI PUNTA DI UN GIORNO DI PUNTA

Ambiti Territoriali	Per esercizi esistenti attivi			Per future attività insediabili			Totale consumatori		
	Alim.	Non. Alim.	Totale	Alim.	Non Alim.	Totale	Alim.	Non Alim.	Totale
A – Sintesi	==	35	35	==	176	176	==	210	210
B – D'Andrea	==	==	==	==	==	==	==	==	==
C – Coop	145	140	285	==	308	308	145	448	593
D – SME	==	318	318	==	==	==	==	318	318
E – Pittarello	==	60	60	==	74	74	==	134	134
TOTALE	145	553	698	==	558	558	145	1.110	1.255

Note

La ipotesi di suddivisione dei flussi di traffico da/verso l'area potrà sicuramente essere influenzata (e, quindi, rivista) dalla realizzazione della "Circonvallazione Sud di Pordenone" (bretella di collegamento tra l'uscita della A-28 e la SS-13), che chiaramente potrà portare ad un incremento della componente di traffico da ovest ed ad una riduzione (soprattutto) di quella prevista da sud.

Suddivisione flussi automobilistici della clientela da e verso la zona commerciale sulla base degli attuali accessi

	Da NORD	
	52,9%	
Da OVEST		Da EST
22,7%		4,8%
	Da SUD	
	19,6%	



D – AREA LUNGO VIA NUOVA DI CORVA-VIA SEGALUZZA

STRUTTURAZIONE COMMERCIALE ESISTENTE NELLA ZONA

Strutture commerciali (esistenti fino al 2016) ^[18]	Mq. vendita
Non Alimentare (N.A.=> per 50% delle superfici) e N.A. a Basso Impatto (per il restante 50%)	6.500

STRUTTURAZIONE COMMERCIALE PREVISTA

Strutture commerciali future	Mq. vendita
Alimentare	1.500
N.A. (per 50%) e N.A.B.I. (per il restante 50%)	5.000
<i>Totale</i>	6.500

VALORI INCREMENTALI

Strutture commerciali	Mq. vendita
Alimentare	+1.500
N.A. e N.A.B.I.	- 1.500
<i>Totale</i>	===

(A) Traffico ingenerato dagli esercizi già esistenti nella zona fino al 2016 (numero auto)		
nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
819	1.473	267

(B) Traffico ingenerato dalla nuova strutturazione degli esercizi previsti (numero auto)		
nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
1.218	1.826	330

(C=B-A) Incremento traffico rispetto a situazione precedente (numero auto)		
nel giorno medio	nel giorno di punta (sabato)	nell'ora punta del giorno di punta
399	+ 353	+ 63

^[18] Si ricorda che l'area è stata la sede storica di ubicazione del magazzino Mercatone Zeta (fino al 2010) e, successivamente, fino al 2016, della ditta Gran Zeta (mobili/ arredamenti/ art.per la casa).



Segue D – Area lungo la S.R.-251 – Via Segaluzza

Note

Benché trattasi della riapertura, con la stessa superficie di complessiva di vendita (6.500 m²), di un'area da sempre vocata al commercio al minuto, vista però la presenza, nella nuova previsione del Piano di settore, anche della componente alimentare (per 1.500 m²), le valutazioni circa il traffico indotto devono ritenersi del tutto innovative rispetto alla situazione in essere fino al 2016 (anno di chiusura dell'attività della ditta Gran Zeta, che non possedeva il settore alimentare). Si lascia comunque, all'insindacabile giudizio dell'impattista del traffico, la valutazione circa il numero degli autoveicoli sui quali fare conto: se su tutti i 330 veicoli previsti, come se si trattasse di una apertura "completamente" ex novo o, solo, su 63, come se si trattasse di una "semplice" redistribuzione delle superfici merceologiche di una attività già esistente, tenendo così per buoni (e già considerati negli eventuali studi di traffico, "se ciò è vero") i 267 veicoli movimentati della precedente gestione.

**Suddivisione flussi automobilistici della clientela da e verso
la zona commerciale sulla base degli attuali accessi**

	Da NORD	
	60,0%	
Da OVEST		Da EST
10,0%		====
	Da SUD	
	30,0%	



Volendo ora riassumere in maniera sintetica tutti i dati sugli incrementi del traffico prima stimati si otterrà che:

Area intervento	Giorno medio	Giorno punta	Ora punta
A – Zona Ipercentro	+ 1.021	+ 1.531	+ 277
B-Autoconcessionarie	==	+ 505	+ 90
C-Parco Meduna	+ 4.760	+ 6.643	+ 558
D-Ex Mercatone Zeta	+1.218 / +399	+1.826 / +353	+330/ +63 ^[19]
<i>Totale</i>	(+6.999/+6.180)	(+10.505/+9.032)	+1.255/ + 988

complessivamente l'incremento teorico del traffico comunale possibile nell'ora di punta della giornata del sabato è pari a poco meno di 1.000 consumatori (pari a circa 1.000 veicoli) ^[20] nel caso più contenuto, aumentabili fino a 1.255 nel caso si consideri l'ipotesi più "sfavorevole" per il traffico indotto (vedi precedente nota 19).

Si ricorda comunque che, non conoscendo a priori la specifica tipologia merceologica dei nuovi esercizi (al di là della zona specifica per le autoconcessionarie), i valori di calcolo sono stati "tarati" su di un utilizzo **massimo** della viabilità di afferenza all'attività da parte della clientela (per aperture nel settore degli altri generi, quali: negozi di abbigliamento/ calzature o elettronica). Se però, sempre rimanendo nel settore non alimentare, si dovessero aprire altri tipi di attività (vedi mobili o autoconcessionarie o materiali per l'edilizia), i valori sopra-stimati stimati potrebbero ridursi ulteriormente anche del 25-30%.-

^[19] La scelta tra i due valori viene lasciata all'impattista del traffico sulla base della data di rilevazione dei suoi dati di analisi. Se questi partono dal 2016 (quando il magazzino di arredamenti era ancora aperto) il valore da utilizzarsi sarà quello pari a +63 veicoli/ora punta, se invece sono successivi (post chiusura del magazzino) allora, giocoforza, si dovrà utilizzare il valore superiore per valutare l'impatto della nuova attività commerciale prevista che, ricordiamo, ora prevede anche la presenza del settore alimentare.

^[20] Ipotizzando un consumatore per macchina.



4. ALLEGATI



TAVOLA 1

**Studio propedeutico alla redazione del
Piano di settore del Commercio (Grande Distribuzione)**

CONFRONTO TRA LA DISPONIBILITA' DI SUPERFICIE DI G.D. PREVISTA DAL VIGENTE E DAL FUTURO PIANO DI SETTORE

Zone di insediamento ^[21]	Superfici GD ancora disponibili nel vigente Piano di Settore e/o previste nel PRGC (A)			Superfici GD incrementali previste nella nuova stesura del Piano di Settore (B)			Differenza delle superficie di vendita disponibili per la GD tra vecchia e nuova stesura di Piano (C = B – A)		
	Alimentari	Non Alimentari	Totale	Alimentari	Non Alimentari	Totale	Alimentari	Non Alimentari	Totale
A-Area Centro Storico	1.000	5.000	6.000	1.000	5.000	6.000	==	==	==
B-Zona Autoconcessionarie	==	5.000	5.000	==	5.000	5.000	==	==	==
C-Parco Commerciale Meduna	==	15.245	15.249	==	12.545	12.545	==	- 2.700	- 2.700
D-Area Ex Mercatone Zeta – SR 251	==	6.500	6.500	1.500	5.000	6.500	+ 1.500	- 1.500	==
Via Nuova di Corva, lungo la SS-251	==	3.000	3.000	==	==	==	==	- 3.000	- 3.000
Area PAC 34-71, lungo la SS13	==	1.501	1.501	==	==	==	==	- 1.501	- 1.501
Area Paradiso V.Roveredo	2.288	7.060	9.348	==	==	==	- 2.288	- 7.060	- 9.348
Centro Commerciale Amman	2.000	6.000	8.000	==	==	==	- 2.000	- 6.000	- 8.000
TOTALE ^[22]	5.288	49.306	54.598	2.500	27.545	30.045	- 2.788	- 21.761	- 24.549

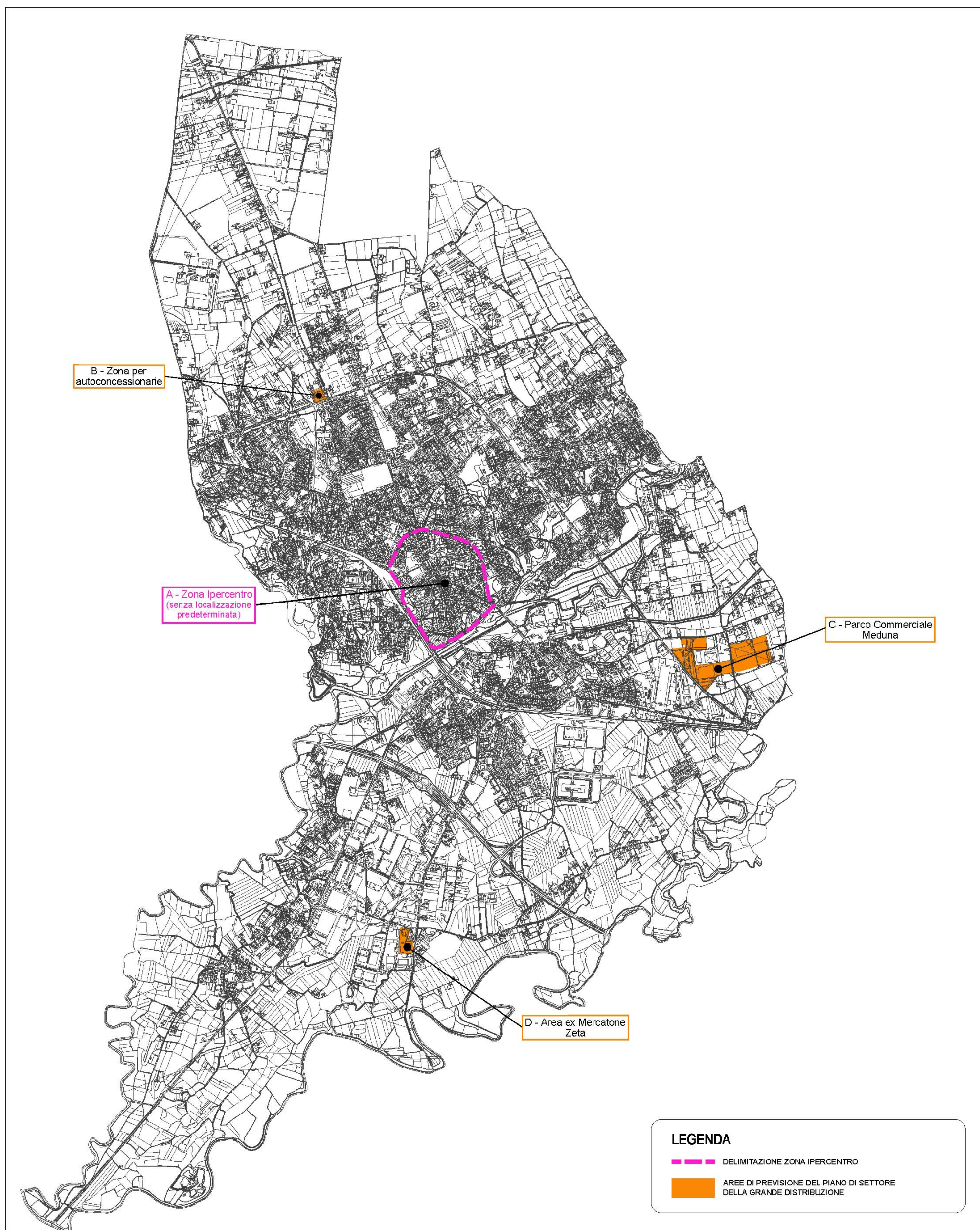
^[21] In **rosso** le zone di insediamento cassate nella nuova previsione di Piano (anche a supporto delle scelte urbanistiche approvate con il nuovo Piano Regolatore Generale).

^[22] Al totale delle superfici di vendita previste dalla strumentazione commerciale (= nel vigente Piano di Settore della Grande Distribuzione) devono altresì essere aggiunte anche le superfici introdotte (solo a livello urbanistico però) nelle norme attuative del PAC-37 (per la Zona Cotonificio di Torre), le quali permettono un possibile incremento della rete di G.D. (per complessi commerciali) di ulteriori 3.000 m². Tale indicazione non viene però confermata a livello del redigendo nuovo Piano di Settore della Grande Distribuzione, per cui la effettiva superficie di vendita di GD "in riduzione", rispetto alla situazione attuale, aumenta ad oltre 27.500 m².-



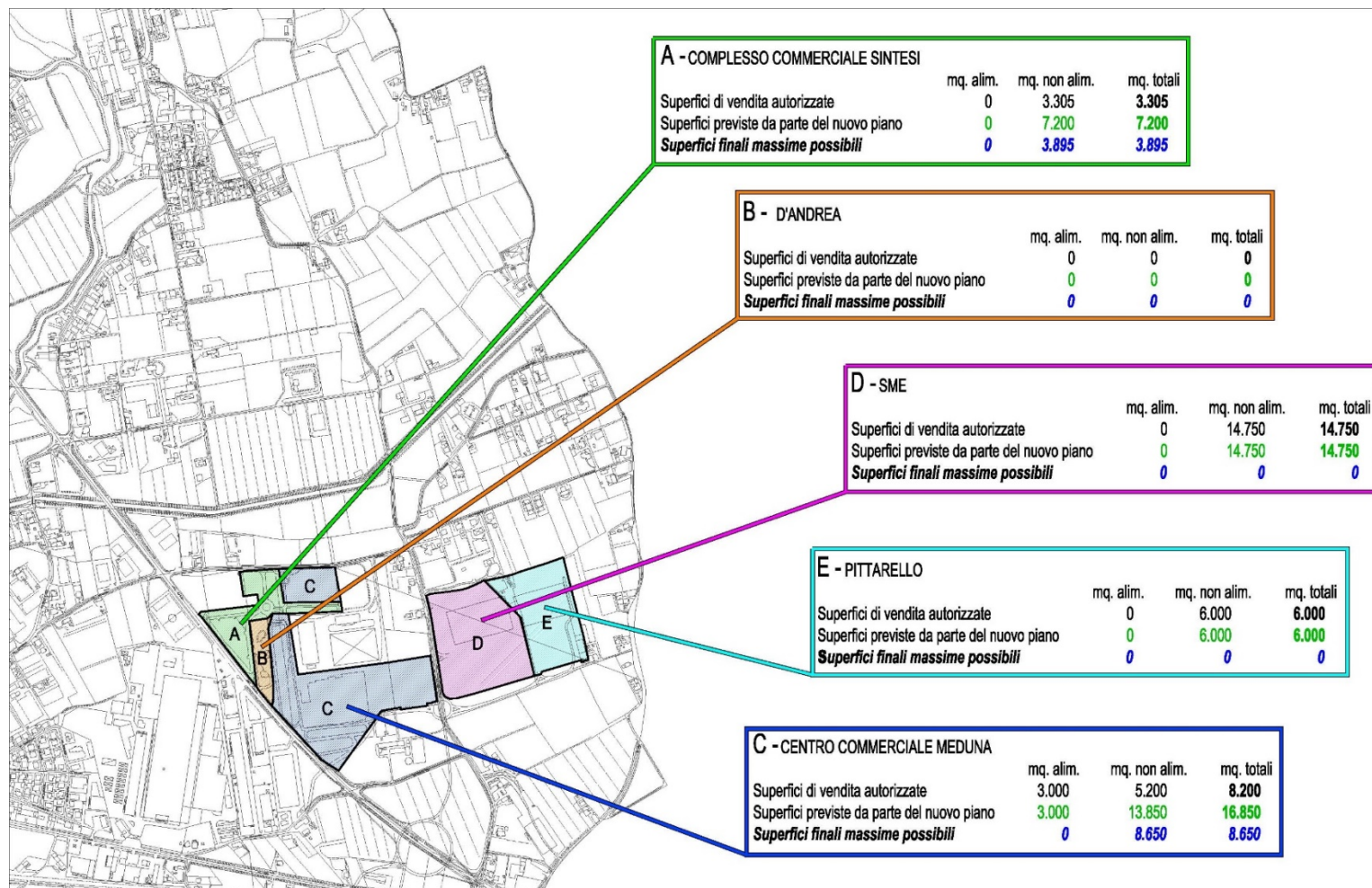
CARTINA A

UBICAZIONE ZONE DI SVILUPPO DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE





CARTINA B - **SUDDIVISIONE SUPERFICI PER SINGOLO COMPARTO DEL PARCO COMMERCIALE "MEDUNA"**



© Copyright **Aprile 2018** by **GENERAL PLANNING Srl**

33100 Udine (UD) – Via Treppo 1

Tel. 0432/509974 – Fax 0432/509975

e-mail: generalplanning@iol.it



Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOME: CIGANA SILVIA

CODICE FISCALE:

DATA FIRMA: 09/11/2018 15:05:48

IMPRONTA: 6EB899EF6E21C77FAE3C0854A21737D22C8246AC2FAA62AF96EC007A89ED18E7
2C8246AC2FAA62AF96EC007A89ED18E770C6B3E138999A1AB90F2E77B0D887E3
70C6B3E138999A1AB90F2E77B0D887E3D73513007CE5968BA8BF1926660BD877
D73513007CE5968BA8BF1926660BD877B6EEE0676EF60C5FFB7F9877CA6FAB92