



ENERGIE DELLA CITTA'

# PORDENONE PRGC

SETTORE IV - GESTIONE TERRITORIO, INFRASTRUTTURE, AMBIENTE  
UOC POLITICHE DEL TERRITORIO



COMUNE DI  
PORDENONE

Allegato : F

## VARIANTE N. 5

**Adeguamento al nuovo Piano di Settore della Grande Distribuzione -  
Art. 15 L.R. 29/2005**

SCALA:

DATA:

**Verifica di Assoggettabilità alla VAS del Piano di Settore della Grande Distribuzione e della  
presente Variante al PRGC (redatta da Urbaneconomy s.a.s. di M. Festa & c.- Arch P. De  
Clara)**

**RESPONSABILE DEL PROGETTO:**

Arch. Alessandro Moras

**COLLABORATORE TECNICO:**

Geom. Manuela Romano

**RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:**

Ing. Marco Toneguzzi



# Comune di Pordenone

## **RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE** **(art. 12 d.lgs 152/2006 e smi)**

URBECONOMY S.A.S. DI MASSIMO FESTA & C. – ARCH. PAOLO DE CLARA

# INDICE

<b>1. CARATTERISTICHE DEL PIANO DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE</b> .....	<b>6</b>
1.1. Inquadramento territoriale comunale .....	6
1.2. Il Piano di settore della grande distribuzione .....	7
1.3. La previsione progettuale di Piano .....	8
1.4. Il coordinamento con la valutazione ambientale del Nuovo PRGC.....	11
1.5. In quale misura il Piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative attraverso la ripartizione delle risorse .....	12
1.6. In quale misura il Piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati .....	12
1.7. La pertinenza del Piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile .....	12
1.8. Problemi ambientali pertinenti al Piano .....	13
1.9. Rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente .....	13
<b>2. QUADRO CONOSCITIVO TERRITORIALE</b> .....	<b>14</b>
2.1. Sintesi delle criticità.....	15
<b>3. INDIVIDUAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI</b> .....	<b>16</b>
3.1. Valutazione degli effetti cumulativi .....	19
3.1.1. Mobilità /traffico .....	19
3.1.2. Rumore .....	19
3.1.3. Energia.....	20
3.1.4. Rifiuti .....	21
<b>4. CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI</b> .....	<b>23</b>
4.1. Natura transfrontaliera degli effetti .....	23
4.2. Rischi per la salute umana e per l'ambiente .....	23
4.3. Entità ed estensione nello spazio degli impatti .....	23
4.4. Valore e vulnerabilità delle aree interessate dal Piano .....	23
4.5. Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.....	23
<b>5. CONCLUSIONI</b> .....	<b>25</b>

## **PREMESSA**

Il presente documento, redatto in conformità ai dispositivi normativi che regolano la Valutazione Ambientale Strategica in Italia, viene predisposto contestualmente alla redazione del Nuovo Piano della Grande distribuzione del Comune di Pordenone. La procedura di verifica preliminare, effettuata in base ai criteri fissati dalla Direttiva 2001/42/CE e del D.lgs 152/06, permetterà di valutare se i contenuti del Piano possono avere effetti significativi sull'ambiente e, solo in quel caso, attivare la procedura di VAS.

Per una puntuale verifica degli effetti, delle interazioni ambientali e socio-economiche connesse alla modifica, risulta indispensabile riconoscere e qualificare gli elementi che connotano il contesto territoriale nel quale si interviene. La verifica, quindi, individua e accerta eventuali punti critici, in riferimento alle caratteristiche degli elementi che contribuiscono a determinare il quadro ambientale, finalizzando le risposte.

### **LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

L'adozione da parte del Parlamento e del Consiglio dell'UE della direttiva "Concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente" (n.2001/42/CE del 27/06/01, meglio nota come "direttiva sulla VAS" individua nella valutazione ambientale un "... fondamentale strumento per l'integrazione della dimensione ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di piani, in quanto garantisce che gli effetti dell'attuazione dei piani siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro adozione".

Tale valutazione non si riferisce alle opere, come nella nota Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), ma a piani e programmi, assumendo per queste caratteristiche più generali la denominazione "strategica".

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) rappresenta un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali di piani e programmi destinati a fornire il quadro di riferimento di attività di progettazione. Essa nasce dall'esigenza, sempre più radicata sia a livello comunitario sia nei singoli Stati membri, che nella promozione di politiche, piani e programmi, insieme agli aspetti sociali ed economici, vengano considerati anche gli impatti ambientali. Si è infatti compreso che l'analisi delle ripercussioni ambientali applicata al singolo progetto (propria della Valutazione d'Impatto Ambientale) e non, a monte, all'intero programma, non permette di tenere conto preventivamente di tutte le alternative possibili.

#### ***La direttiva 42/2001***

L'articolo 1 della Direttiva 2001/42/CE in materia di VAS definisce quale obiettivo del documento quello di "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile". Più precisamente, la valutazione ambientale prevede l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale, la valutazione dei risultati delle consultazioni e la messa a disposizione, del pubblico e delle autorità interessate, delle informazioni sulle decisioni prese. In base alla stessa Direttiva, la VAS ha come oggetto i piani e i programmi, preparati e/o adottati da un'autorità competente, che possono avere effetti significativi sull'ambiente. Si applica ai settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli.

#### ***Il livello nazionale***

A livello nazionale la Direttiva europea è stata recepita con il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" successivamente modificato e sostituito integralmente alla parte seconda dal D.lgs 16

gennaio 2008, n. 4, entrato in vigore il 13 febbraio 2008. Quest'ultimo provvedimento legislativo ha adeguato i contenuti inerenti la procedura di VAS ai canoni della Direttiva Comunitaria 2001/42/CE, facendo uscire di fatto l'Italia da alcune procedure di infrazione a cui era incorsa successivamente all'entrata in vigore della parte II del Dlgs 152/06 e smi. Nel corso del tempo sono state operate diverse correzioni/specifiche al testo originario, un tanto per renderlo più aderente ai contenuti ed ai principi della direttiva 42/2001 CE.

In questa fase, la procedura risulta delineata agli artt. 12-18 del medesimo decreto, mancando di fatto, allo stato attuale una legge organica a livello regionale.

### **Il livello regionale**

La Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, aveva legiferato in materia con propria legge 11/2005, successivamente abrogata negli artt. 4-11, con un esplicito rimando alle disposizioni di carattere nazionale. (cfr. LR Legge regionale 30 luglio 2009, n. 13)

L'unica disposizione legislativa vigente in materia di VAS, aggiornata ai contenuti della Legge regionale 30 luglio 2009, n. 13, è l'art. 4 della Legge regionale 5 dicembre 2008 n.16, "*Norme urgenti in materia di ambiente, territorio, edilizia, urbanistica, attività venatoria, ricostruzione, adeguamento antisismico, trasporti, demanio marittimo e turismo*".

Tal articolo, per quanto utile ai fini dell'attivazione di una Valutazione ambientale strategica, e pertanto nei contenuti del percorso che l'amministrazione comunale dovrà avviare, fornisce all'art. 4 co 1 le definizioni per individuare gli attori della valutazione, ovvero:

#### **Art. 4**

(Valutazione ambientale strategica degli strumenti di pianificazione comunale)

1. Per le finalità di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), limitatamente alla pianificazione urbanistica comunale, si intende per:

**a) proponente:** l'ufficio comunale o il soggetto privato che elabora il piano urbanistico;

**b) autorità procedente:** la pubblica amministrazione che elabora il piano o il programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o il programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o il programma;

**c) autorità competente:** la Giunta comunale;

**d) (ABROGATA);**

2. Ai sensi dell'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 152/2006, sono considerate piccole aree a livello locale:

**a)** le aree oggetto di varianti non sostanziali agli strumenti urbanistici comunali di cui all'articolo 63, comma 5, della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5 (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio);

**b)** le aree interessate dai piani particolareggiati comunali ancorché' comportino variante agli strumenti urbanistici nei limiti di cui alla lettera a).

3. Per i piani urbanistici di cui all'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 152/2006, che determinano l'uso di piccole aree a livello locale così come definite al comma 2 e per tutti i piani e varianti agli strumenti urbanistici comunali di cui all'articolo 6, comma 3 bis, del decreto legislativo 152/2006, l'autorità competente valuta, sulla base della relazione allegata al piano e redatta dal proponente con i contenuti di cui all'allegato I della parte II del decreto legislativo 152/2006, se le previsioni derivanti dall'approvazione del piano possono avere effetti

significativi sull'ambiente.

**3 bis.** Qualora, ricorrendone i presupposti, uno strumento urbanistico comunale possa essere variato con accordo di programma, ai sensi dell'articolo 24 della legge regionale 5/2007 e successive modifiche, con le procedure di cui all'articolo 19 della legge regionale 20 marzo 2000, n. 7 (Testo unico delle norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso), e successive modifiche, la valutazione ambientale strategica o la verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 152/2006 e successive modifiche, viene fatta sugli elaborati previsti per lo strumento urbanistico che si intende variare, relativamente all'ambito oggetto dell'accordo di programma e al suo congruo intorno.

Note:

1 Aggiunto il comma 3 bis da art. 35, comma 1 lettera b ), L. R. 13/2009

2 Sostituita la lettera b ), comma 1 da art. 35, comma 1 lettera a ), L. R. 13/2009

3 Abrogata la lettera d ), comma 1 da art. 3, comma 25, L. R. 24/2009

Estratto - Legge regionale 5 dicembre 2008 n.16, art. 4

In ultimo, con deliberazione 2627 del 29 dicembre 2015 la giunta Regionale ha approvato gli indirizzi generali per la Valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi la cui approvazione compete alla Regione, agli enti locali e agli enti pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia.

Il presente documento verrà pertanto strutturato nei contenuti dell'allegato I alla parte II del D.lgs 152/2006 e smi "Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'art. 12", tenuto conto della portata e dei contenuti del Piano di settore della grande distribuzione, stabilito che la compatibilità urbanistica dei siti di intervento è già stata assentita nell'ambito del vigente PRGC e relativa valutazione ambientale strategica.

**ALLEGATO I - Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12.**

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
  - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
  - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

# 1. CARATTERISTICHE DEL PIANO DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE

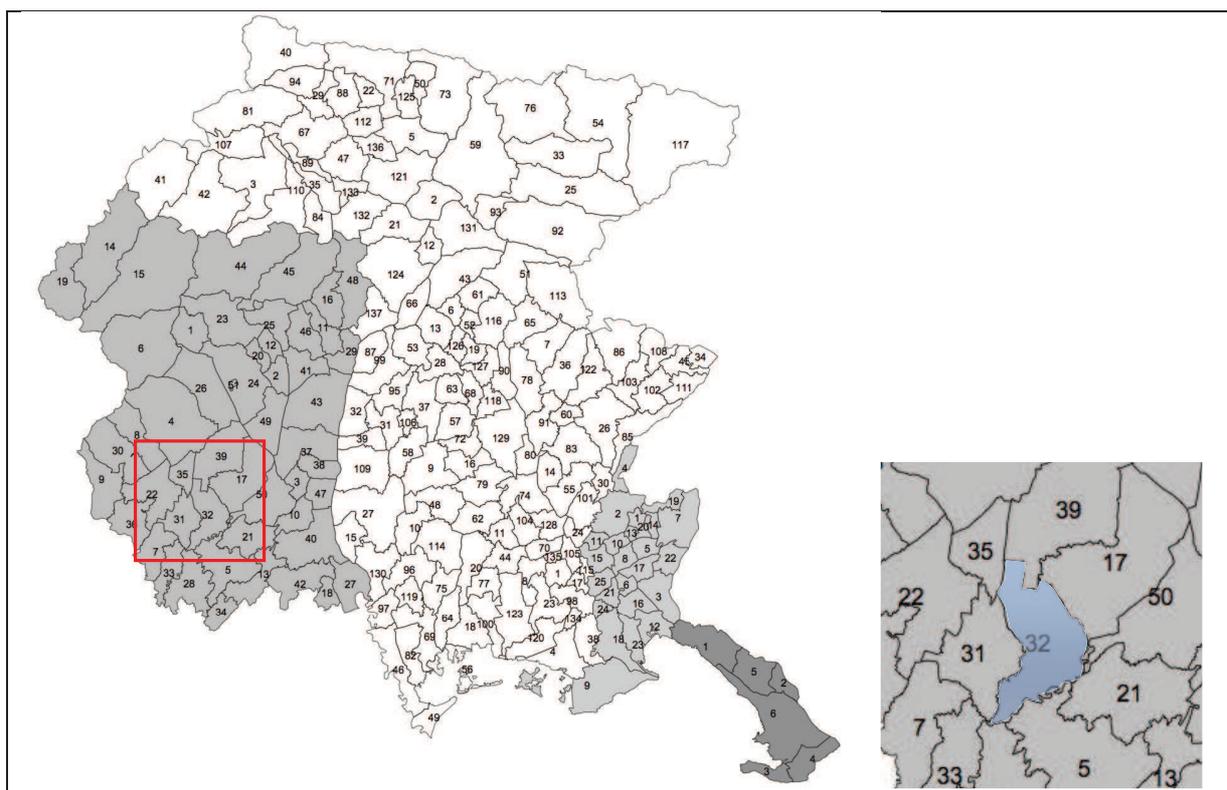
## 1.1. Inquadramento territoriale comunale

La città di Pordenone, posta nella zona centro meridionale della Provincia, ricade nel quadrante ovest della Regione a 15 Km dai confini amministrativi con la Regione Veneto.

La superficie del territorio comunale si estende su 38,23 Km<sup>2</sup> con un'altitudine di 24 m.s.lm. La popolazione residente al 31.07.2017 è di 51.112 abitanti, con una densità abitativa di 1337 ab/kmq.

I comuni confinanti sono così elencati: Azzano Decimo, Cordenons, Fiume Veneto, Pasiano di Pordenone, Porcia, Prata di Pordenone, Roveredo in Piano, San Quirino, Zoppola.

Figura 1.1: inquadramento territoriale



Fonte – Regione Fvg

Il sistema viario è rappresentato nel territorio Comunale da importanti infrastrutture quali, la linea ferroviaria Trieste Venezia, il raccordo autostradale A28, la SS 13 Pontebbana e la SS 251, ed oltremodo dalle strade provinciali n.25 e n.35.

Il centro urbano si sviluppa in posizione mediana rispetto al territorio comunale, mentre il comparto produttivo è localizzato in zona propria nel quadrante meridionale del medesimo territorio. Le aree a maggior vocazione commerciale in termini dimensionali, si attestano sull'arteria stradale costituita dalla SS 13 ed in ultimo una forte concentrazione di spazi commerciali si sta sviluppando lungo il quadrante comunale posto in direzione est.

## 1.2. Il Piano di settore della grande distribuzione

Il settore commerciale ha storicamente svolto e svolge tuttora un fondamentale ruolo di trascinamento tra la realtà produttiva e quella costituita dalla platea dei consumatori. Tuttora l'importanza economica ed occupazionale e la sua diffusa presenza nel tessuto urbano e territoriale rendono questo comparto centrale nelle logiche di sviluppo dell'economia sia locale che globale.

Il quadro legislativo che regola il settore commerciale è fondato sul D.lgs 31 marzo 1998, n.114, meglio conosciuto come "Decreto Bersani", recepito dalla Regione Friuli Venezia Giulia con la legge regionale 19 aprile 1999, n.8 che costituisce la norma quadro cui tutte le altre normative fanno riferimento.

La riforma del settore si forma su principi generali tesi alla completa liberalizzazione delle attività commerciali ed una gestione dello sviluppo basata esclusivamente su parametri di natura urbanistica.

La Regione Friuli Venezia Giulia, mediante propria normativa approvata con la LR 8/99 e successivamente con la LR 3 dicembre 2005, n.29 ha definito il quadro di riferimento normativo secondo i seguenti indirizzi:

- *Limiti dimensionali degli esercizi commerciali (esercizi di vicinato, medie e grandi strutture di vendita)*
- *Regolamento di esecuzione degli articoli 12, comma 3 e 15, comma 3 della LR 29/2005 in materia di urbanistica commerciale e programmazione per le medie e grandi strutture di vendita, approvato con DPR 23 marzo 2007, n. 069/Pres. che determina parametri e modalità di insediamento delle Medie e Grandi strutture di vendita da attuare mediante strumenti di programmazione comunale basati su precisi coefficienti di calcolo che definiscono i limiti di sviluppo degli esercizi sul territorio mediante l'individuazione di bacini di utenza calcolati (...)*
- *DGR 15 aprile 2005, n.781 "Piano per la grande distribuzione" per l'individuazione delle aree del territorio regionale idonee all'insediamento di strutture di vendita con superficie coperta complessiva superiore a 15000 mq.*

Nella filosofia della LR 29/2005 gli strumenti di programmazione comunale, nel mantenimento delle massime libertà d'impresa e di libera concorrenza devono contenere tutti gli elementi atti alla tutela del consumatore, con particolare riferimento alle fasce deboli, al pluralismo ed equilibrio tra le diverse tipologie di esercizio, allo sviluppo della rete distributiva sui criteri di efficienza e modernità.

Con la L.R. 9 agosto 2012, n. 15, la Regione Friuli – Venezia Giulia, in attuazione degli articoli 14 e 15 della direttiva Bolkestein 2006/123/CE e in conformità al decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59 ha provveduto all'adeguamento della legge regionale 29/2005, uniformandosi ai principi contenuti nelle stesse.

Nello specifico, L.R. 15/2012 ha abrogato lo strumento del "Piano regionale per la grande distribuzione".

La legge regionale 29/2005 "Normativa organica in materia di attività commerciali e di somministrazione di alimenti e bevande all'art. 15 co.3 recita: *Il Comune che intende collocare sul proprio territorio esercizi di vendita al dettaglio di grande struttura deve preventivamente approvare, ai sensi della normativa urbanistica vigente, un Piano di settore del commercio in cui sono individuate tutte le zone omogenee dove è consentito l'insediamento di tali esercizi, nel rispetto di quanto sancito in particolare dal presente capo. La mancata approvazione determina l'impossibilità di rilasciare autorizzazioni per esercizi di vendita al dettaglio di grande struttura.*

In tal senso, il Comune di Pordenone è dotato di Piano di settore della grande distribuzione, approvato nel 2008 e successivamente integrato con varianti puntuali nel 2010 e nel 2011.

La giunta comunale con propria deliberazione n. 156 del 30.06.2017 ha impartito le direttive per la redazione del Nuovo Piano di settore della grande distribuzione, dei criteri della media distribuzione e del Piano dei pubblici esercizi.

Sulla scorta delle analisi di carattere commerciale operata nel primo report (Studio propedeutico alla redazione del piano di settore) e tenuto conto delle direttive impartite dall'Amministrazione comunale sono definite le seguenti linee di sviluppo (**Obiettivi**) per il del Nuovo Piano di settore della grande distribuzione:

- a) recuperare a Pordenone il ruolo di leader nel terziario emporiale (ruolo eroso negli ultimi anni dalla crescita di reti alternative sorte in alcuni Comuni limitrofi), soprattutto per il suo Centro storico urbano (area interna al cosiddetto "ring" o "lpercentro"), anche mediante la possibilità di innalzamento dell'offerta (nuove superfici) a tutto vantaggio sia del servizio svolto a favore del consumatore residente sia dello sviluppo dell'attrattività nei confronti dell'utenza extra-comunale;
- b) attuare previsioni che permettano una migliore vivibilità del territorio comunale attraverso una valorizzazione del centro commerciale naturale esistente nell'ipercentro e riduzione, per quanto possibile, delle previsioni di sviluppo della grande e media distribuzione esterne a tale area;
- c) allineare il piano di settore del commercio e i criteri della media distribuzione alle previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale;
- d) allineare le previsioni della grande e media distribuzione commerciale con le soluzioni delineate nel Piano di Dettaglio del PUMS, in fase di redazione, prevedendo adeguate garanzie di maggior fluidificazione del traffico interessante il Comune, soprattutto con particolare riferimento a quello gravitante sulla Strada Statale 13 "Pontebbana";

Per quanto sopra il nuovo Piano di settore della Grande distribuzione risulta composto di elaborati di analisi a carattere prettamente commerciale (report 1 e report 2), un' Allegato normativo, uno Studio di impatto sulla viabilità e dalla documentazione di carattere acustico.

### **1.3. La previsione progettuale di Piano**

Sulla scorta dei contenuti sviluppati nel "secondo report" (allo Studio propedeutico alla redazione del piano di settore) e tenuto conto delle direttive impartite dall'Amministrazione comunale sono definite le seguenti linee di sviluppo (**Azioni**):

- a) nell'area "estesa" dell'ipercentro (zona A) che 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 m<sup>2</sup> (di cui 1.000 m<sup>2</sup> del settore alimentare e 5.000 m<sup>2</sup> del settore non alimentare). Chiaramente tale previsione potrà essere attuata (come ricordato): o come un unico intervento commerciale di 6.000 m<sup>2</sup> complessivi o come apertura di più attività di dimensioni inferiori (comunque superiori a 1.500 m<sup>2</sup> 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" immaginando solo un possibile traffico "massimo" ingenerato da una struttura unica che recuperi tutta la superficie disponibile, senza valutarne gli effetti "puntuali" sulla viabilità di insediamento;
- 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 m<sup>2</sup> di G.D. (tutti dedicati al settore non alimentare / non alimentare a basso impatto);
- 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 m<sup>2</sup> di nuova superficie di vendita (ma in riduzione di 2.700 m<sup>2</sup> 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.

La "tabella 1" sottoriportata in forma tabellare, confronta le superfici di vendita disponibili nel vigente Piano di settore con le superfici di vendita previste dalla proposta del Nuovo Piano di settore. In rosso sono evidenziate le riduzioni operate in termini dimensionali ed i siti che sono stati esclusi dall'insediamento della grande distribuzione.

Tabella 1.1: Confronto superfici di vendita

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

Zone di insediamento <sup>[21]</sup>	Superfici GD <b>ancora</b> disponibili nel vigente Piano di Settore e/o previste nel PRGC (A)			Superfici GD <b>incrementali</b> 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	<b>6.000</b>	==	==	==
B-Zona Autoconcessionarie	==	5.000	5.000	==	5.000	<b>5.000</b>	==	==	==
C-Parco Commerciale Meduna	==	15.245	15.249	==	12.545	<b>12.545</b>	==	- 2.700	- 2.700
D-Area Ex Mercatone Zeta - SR 251	==	6.500	6.500	1.500	5.000	<b>6.500</b>	+ 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
<b>TOTALE <sup>[22]</sup></b>	<b>5.288</b>	<b>49.306</b>	<b>54.598</b>	<b>2.500</b>	<b>27.545</b>	<b>30.045</b>	<b>- 2.788</b>	<b>- 21.761</b>	<b>- 24.549</b>

<sup>[21]</sup> 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).  
<sup>[22]</sup> 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

fonte: Report 2 Studio di settore propedeutico alla redazione del Piano di settore.

La tavola che segue localizza i siti ritenuti idonei all'insediamento della grande distribuzione, così come identificati in tabella, ed in particolare:

- A) Area centro storico
- B) Zona Autoconcessionarie
- C) Parco Commerciale Meduna
- D) Area Ex Mercatone Zeta - SR 251

Fig.1.2: Ubicazione zone di sviluppo della Grande Distribuzione



fonte: Report 2 Studio di settore propedeutico alla redazione del Piano di settore.

#### 1.4. Il coordinamento con la valutazione ambientale del Nuovo PRGC

Il Comune di Pordenone è dotato di Nuovo Piano regolatore generale comunale, approvato con Deliberazione consiliare n. 15 del 22.03.2016, successivamente pubblicato sul BUR n.30 del 27 luglio 2016 per effetto del decreto del presidente della Regione n. 0143/Pres del 12 luglio 2016.

La componente operativa del PRGC, classificando il territorio in zone omogenee e riconoscendo le destinazioni d'uso ammesse, attraverso l'art. 144 co. 1 delle NTA stabilisce in particolare che:

*La realizzazione delle attività con destinazione d'uso commerciale al dettaglio di grande distribuzione è subordinata al rispetto della normativa urbanistica della zona omogenea interessata dall'intervento, nonché di quanto previsto dal Piano Comunale del Settore del Commercio.*

Il Piano di settore della grande distribuzione interviene pertanto con l'assegnazione delle superfici massime ammesse nelle zone già assentite alla funzione commerciale dal PRGC valutando al contempo la sostenibilità delle stesse.

Il Piano regolatore generale è stato assistito durante tutto il suo iter di formazione dal processo di Valutazione ambientale strategica che ne ha orientato le scelte e che verifica tutt'ora la sua valenza ambientale attraverso il Piano di monitoraggio.

Il rapporto ambientale strutturato a corredo del PRGC è organizzato in varie sezioni, delle quali preme in particolare richiamare quanto segue:

- cap. 17 INDICAZIONI E PRESCRIZIONI (fonte rapporto ambientale PRGC)

*Le prescrizioni indicate nel Piano si pongono in continuità con l'analisi effettuata nei capitoli precedenti. In particolare, le prescrizioni/indicazioni derivate dall'analisi ambientale effettuata sono state di supporto per la Pubblica Amministrazione per definire una tabella di punteggi.*

*Tale tabella riguarda i contenuti ambientali, prestazionali ed energetici degli interventi è stata introdotta nelle Norme Tecniche di Attuazione e costituisce parte integrante della componente operativa del nuovo PRGC. Si tratta quindi, in sostanza, di una serie di prescrizioni di carattere ambientale che emergono da una puntuale analisi che è stata verificata durante il processo di VAS ed ha visto il consenso generale degli Enti interessati tra cui vale la pena di citare la Direzione centrale ambiente ed energia della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. La forma in cui sono espresse, ovvero una tabella a punti, ha lo scopo evidente di facilitare il raggiungimento delle mitigazioni attese attraverso interventi diversificati che tengono conto delle specificità degli ambiti di intervento garantendo, attraverso un punteggio, la certezza del raggiungimento degli obiettivi ambientali auspicati.*

- Cap 18 MONITORAGGIO (fonte rapporto ambientale PRGC)

*Il Piano deve essere accompagnato da un sistema di monitoraggio che si sviluppa lungo tutto il suo iter attuativo e verifica il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e di piano.*

*Il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del nuovo PRGC del Comune di Pordenone quando esso sarà approvato e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive.*

*L'attività di monitoraggio rappresenta quindi lo strumento attraverso il quale la Pubblica Amministrazione può verificare con cadenza periodica la coerenza tra le azioni realizzate in attuazione delle scelte di piano e gli obiettivi di miglioramento della sostenibilità generale che ci si è posti in fase di redazione.*

Prescrizioni e monitoraggio contribuiscono pertanto a garantire un elevato grado di protezione dell'ambiente derivante dalle azioni di sviluppo e di trasformazione del territorio determinate dall'assetto del nuovo Piano regolatore. In tale scenario, il Piano di settore della grande distribuzione, per sua natura non interviene con nuove destinazioni d'uso ma deve confermare o meno la vocazione ed il dimensionamento della grande distribuzione in determinati siti. La valutazione ambientale del Piano di settore, deve di fatto relazionarsi con lo scenario più ampio disegnato dal Piano regolatore e coordinarsi e/o implementare i contenuti del rapporto ambientale vigente, in termini di prescrizioni piuttosto che di individuazione di nuovi ed ulteriori indicatori di monitoraggio.

Il presente rapporto preliminare ambientale a supporto della verifica di assoggettabilità alla Vas ha il compito di valutare in forma preventiva la sostenibilità della proposta del Piano di settore.

**1.5. In quale misura il Piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative attraverso la ripartizione delle risorse**

Il piano di settore opera dando contenuti o meno alle previsioni di natura commerciale entro siti già assentiti a livello di piano regolatore, attraverso superfici di vendita massime e condizioni di sviluppo. L'approvazione del Piano in tale senso integra i contenuti normativi che sottendono l'attuazione di interventi e previsioni a carattere commerciale della grande distribuzione.

**1.6. In quale misura il Piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati**

Il Piano di settore determina una coerenza sia con i piani ordinati che con quelli sottordinati. Rispetto a quest'ultimi, l'approvazione del piano di settore consente l'attuazione di interventi soggetti a pianificazione attuativa, per i quali si intenda dare sviluppo alla grande distribuzione. Riguardo alla pianificazione ordinata, il piano ha stretta correlazione con Piani e programmi della mobilità/traffico ed in particolare con il Piano regolatore generale. Rispetto ai contenuti di quest'ultimo si rileva che nella proposta di sviluppo delineata dal nuovo Piano di settore si prevede di non assegnare delle superfici alla Zona Cotonificio Ex Torre. Il Piano di settore interviene pertanto con limitazioni ed esclusioni sulla scorta di approfondite valutazioni in merito alla componente traffico indotta, atteso che in sede di PRGC sono state analizzate specifiche componenti/fattori ambientali e individuate idonee mitigazioni. Parimenti, il Nuovo PRGC, rispetto al vigente Piano di settore, ha operato una totale cancellazione dell'apertura del Centro Commerciale Amman e la riduzione della superficie massima a 1.500 m<sup>2</sup> per l'area Paradiso di Via Monreale/Via Roveredo. Pertanto lo scenario del nuovo Piano di settore della grande distribuzione, si presenta ridimensionato rispetto al vigente, per effetto delle scelte operate in sede di pianificazione urbanistica e per effetto delle direttive impartite dalla Giunta comunale.

In merito all'influenza del Piano di settore rispetto ai Piani della mobilità, lo scenario viabilistico contenente gli interventi di progetto (identificato in uno specifico elaborato allegato allo studio di impatto sulla viabilità) individua le opere coerenti con gli strumenti di settore della mobilità.

**1.7. La pertinenza del Piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile**

Il Piano di settore interviene con la disciplina entro aree già vocate alla destinazione commerciale e valutate sotto il profilo ambientale, sociale ed economico dalla VAS del Nuovo PRGC. In proposito, verificato che le aree

considerate dal presente Piano di settore sono soggette a specifici indirizzi e indicazioni di natura ambientale (Cfr. Rapporto ambientale PRGC), si ritiene che lo studio di impatto sulla viabilità ed i relativi rilievi acustici a corredo del Piano di settore abbiano affrontato le componenti più significative che attengono la pianificazione commerciale. La riduzione delle superfici di vendita operate pari a 25.000 m<sup>2</sup> (cfr tab.1 pag. 9 del presente documento) rispetto al vigente Piano di settore, unitamente all'esclusione di alcuni siti dalla "grande distribuzione", permettono di configurare uno scenario di sviluppo più sostenibile rispetto alle previsioni in essere.

#### **1.8. Problemi ambientali pertinenti al Piano**

Lo studio di impatto sulla viabilità ha individuato un elaborato "Interventi sulla viabilità in corso di realizzazione e di programmazione strategica", contenente azioni focalizzate alla razionalizzazione degli elementi stradali esistenti, *con l'obiettivo di riequilibrare i carichi veicolari e di razionalizzare la distribuzione del traffico all'interno dell'area di riferimento, sfruttare il patrimonio esistente, decongestionare i punti più carichi ed introdurre i fattori di miglioramento funzionale e di incremento della sicurezza.* Una fluidificazione dei carichi veicolari ed un buon funzionamento della rete, contribuiscono a migliorare un problema ambientale determinato dall'inquinamento atmosferico derivante da traffico stradale. Atteso che l'insediamento e la previsione di strutture commerciali si configurano come elementi attrattori di traffico, il piano di settore, ha il compito attraverso specifiche prescrizioni di ordine viabilistico di evitare che lo scenario possa aggravarsi determinando impatti significativi sulla ambiente.

#### **1.9. Rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente**

Per quanto analizzato nel rapporto ambientale a supporto del PRGC, stabiliti i contenuti e la portata del Piano di piano di settore della grande distribuzione si ritiene che lo stesso non abbia rilevanza nell'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.

## **2. QUADRO CONOSCITIVO TERRITORIALE**

Il Piano della grande distribuzione si configura come strumento della pianificazione “di settore” che implementa, ovvero, che integra i contenuti del Piano regolatore Generale comunale. In tal senso, le superfici di vendita da assegnare, risultano già previste in termini di destinazioni d’uso e non anche in termini dimensionali. Valutato che il Piano interviene per confermare o escludere determinate aree commerciali alla grande distribuzione, che sotto il profilo della compatibilità ambientale sono state già state assentite; nella presente sezione, non si interviene riproponendo l’esteso quadro conoscitivo già contenuto nel rapporto ambientale del PRGC ma si riprende la tabella sintesi delle criticità che risulta allegata in coda al quadro conoscitivo appena richiamato. Una lettura di sintesi permette di inquadrare le criticità e relative correlazioni del Piano con le stesse, al fine di guidare la successiva valutazione degli effetti dello scenario progettuale.

## 2.1. Sintesi delle criticità

La seguente tabella, ripresa dal Rapporto Ambientale del Nuovo Piano regolatore, riporta la sintesi delle risultanze del quadro conoscitivo sviluppato in tale documento.

Tabella 2.1: Sintesi delle criticità

COMPONENTI	Codice criticità	CRITICITÀ	Ambito influenza	Copertura temporale dati	TREND
ATMOSFERA	C_1.1	Superamento per il PM <sub>10</sub> del limite 24 h per protezione della salute umana	Sovracomunale	2008 - 2014	↑
	C_1.2	Superamento per l'ozono del valore obiettivo per la protezione della salute umana	Sovracomunale	2008 - 2012	↓
	C_1.3	Superamento per l'NO <sub>x</sub> della media annuale	Sovracomunale	2008 - 2012	↑
	C_1.4	INEMAR: sono particolarmente emissivi traffici e combustione non industriale.	Comunale	2010	n.a.
	C_1.5	Emissioni di gas climalteranti	Sovracomunale	2010	↓
ACQUA	C_2.1	Qualità acque superficiali	Sovracomunale	2010 - 2012	↔
	C_2.2	Stato chimico dei corpi idrici sotterranei	Sovracomunale	2000 - 2012	↔
	C_2.3	Presenza di zone ad alta e medio alta vulnerabilità degli acquiferi	Sovracomunale	1996 - 2011	n.a.
	C_2.4	Incremento consumi di acqua potabile procapite dei residenti	Comunale	2003 - 2011	↓
	C_2.5	Qualità acque potabili	Sovracomunale	1996-2014	↓
	C_2.6	Copertura e stato rete fognaria	Comunale	2004 - 2011	↔
RIFIUTI	C_3.1	Produzione procapite rifiuti	Comunale	2007 - 2013	↔
SUOLO	C_4.1	Consumo di suolo	Comunale	1955 - 2011	↓
PAESAGGIO	C_5.1	Aree dismesse	Comunale	-	↓
ECONOMIA	C_6.1	Tasso di disoccupazione	Sovracomunale	2009 - 2012	↓
ENERGIA	C_7.1	Consumo elettricità per utenza	Comunale	2001 - 2011	↔
	C_7.2	Consumo metano per utenza	Comunale	2001 - 2011	↑
AGENTI FISICI	C_8.1	Piano di zonizzazione acustica in iter - criticità in aree sensibili (Rif. PCCA)	Comunale	in iter	↑
	C_8.2	Aumento delle segnalazioni per inquinamento acustico	Comunale	2006 - 2011	↓
	C_8.3	Richieste autorizzazione deroga limiti rumori per attività temporanee di spettacoli o cantieri	Comunale	2006 - 2011	↑
RISCHI NATURALI ANTROPICI	C_9.1	Rischio industriale - Siti inquinati	Sovracomunale	2014	↔
	C_9.2	Rischio idraulico - Presenza di ambiti pericolosità P1 e P2	Sovracomunale	-	n.a.
	C_9.3	Rischio sismico - Il territorio comunale è ad alta sismicità	Comunale	2010	n.a.
MOBILITÀ	C_10.1	Criticità viaria: incidentalità e mobilità dolce (Rif. PUMS)	Comunale	2006 - 2010	n.a.

Fonte: Rapporto ambientale Nuovo PRGC

### 3. INDIVIDUAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

La valutazione degli effetti ambientali del Piano di settore parte dalla considerazione che le aree su cui insistono previsioni per la grande distribuzione sono state assentite a livello localizzativo nell'ambito del nuovo Piano regolatore generale comunale ed in particolare con l'ausilio della Valutazione Ambientale strategica. Spetta al Piano di settore la definizione delle superfici di vendita massime insediabili nel rispetto di uno scenario di sviluppo che possa determinarsi in condizioni di sostenibilità ambientale sociale ed economica.

Volendo far sintesi dei contenuti progettuali, al fine di circoscrivere la valutazione degli effetti alla portata ed ai contenuti del presente piano di settore, si rileva quanto segue:

- Il vigente piano di settore del commercio ha una disponibilità massima di superfici di vendita della grande distribuzione pari a 49.523 m<sup>2</sup> a cui vanno aggiunti ulteriori 6.000 m<sup>2</sup> riservati all'area del centro storico.
- Il nuovo piano regolatore, rispetto a tale previsione, sotto il profilo prettamente urbanistico, ha rivisto la destinazione d'uso dell'area interessata dalla previsione del Centro commerciale Amman, ha operato la riduzione a 1.500 m<sup>2</sup> della superficie di vendita per l'area paradiso di Via Montereale/Via Roveredo, con possibilità di recuperare delle superfici in un'altra are (Ex Cotonificio di Torre);

La proposta del Nuovo Piano di settore della grande distribuzione prevede:

- riduzione delle superfici di vendita concedibili, da **54.598 m<sup>2</sup>** a **30.045 m<sup>2</sup>** con una riduzione di **24.549 m<sup>2</sup>**.
- A tale riduzione vanno altresì aggiunti ulteriori 3.000 mq di superficie di vendita che il Piano di settore non assegna rispetto alla possibilità espressa dal nuovo PRGC per l'area Ex Cotonificio di Torre, portando la riduzione complessivi a a **27.549 m<sup>2</sup>**.

Il nuovo Piano di settore opera pertanto una riduzione delle superfici di vendita pari al 50%, inteso che la riduzione riguarda esclusivamente le aree esterne al centro storico (ipercentro) rimanendo confermata la superficie assegnata alle aree centrali con il fine di rivitalizzare e promuovere anche in chiave commerciale il centro cittadino.

Il Rapporto ambientale allegato al nuovo PRGC ha operato una valutazione della compatibilità delle destinazioni d'uso commerciali, analizzando componenti e fattori ambientali, definendo indicatori e prescrizioni. In particolare, fa parte integrante della componente operativa del Nuovo PRGC una tabella con i contenuti, ambientali, prestazionali ed energetici che sono ricondotti anche alla destinazione d'uso commerciale.

Per effetto dei contenuti di tale tabella, al fine di evitare la duplicazione delle valutazioni, si procede di seguito alla valutazione degli effetti che sono effettivamente riconducibili al dimensionamento della superficie di vendita assegnata dal Piano di settore, ed in particolare al fattore mobilità e traffico.

Come sopra richiamato, la valutazione parte da uno scenario di progetto con una superficie di vendita ridotta del 50% circa rispetto allo stato di progetto del vigente Piano di settore e questo si presenta come un elemento di sostenibilità a favore della nuova proposta di organizzazione della grande distribuzione.

Entrando nel merito della valutazione ambientale, l'insediamento o l'ampliamento di attività commerciali determina un incremento dei carichi veicolari costituiti sia da mezzi leggeri che da mezzi pesanti. (trasporto merci e persone) La connettività, il grado di saturazione degli assi viari, l'offerta di mezzi pubblici, la presenza di viabilità dedicate alla mobilità lenta associate all'offerta della sosta costituiscono elementi determinati nella localizzazione di una previsione insediativa a carattere commerciale.

Oltremodo, uno dei fattori che caratterizza l'inquinamento atmosferico negli ambiti urbani è sicuramente quello relativo al traffico veicolare e, uno dei maggiori fattori responsabili dell'innalzamento è costituito dalla

formazione di code e congestionamenti. Infatti, un veicolo fermo con il motore acceso contribuisce maggiormente ad aumentare le emissioni in atmosfera rispetto ad un veicolo in transito.

Le emissioni da traffico sono costituite dalla somma di quattro contributi:

- Emissioni a caldo, ovvero le emissioni dai veicoli i cui motori hanno raggiunto la loro temperatura di esercizio;
- Emissioni a freddo, ovvero le emissioni durante il riscaldamento del veicolo;
- Emissioni evaporative, costituite dai soli COVNM (composti organici volatili non metanici);
- Emissioni da abrasione di freni, pneumatici e manto stradale (costituiscono la quasi totalità delle emissioni di particolato primario dei veicoli più recenti, in particolare per i veicoli a gas, benzina e per i diesel con filtro allo scarico (tecnologia FAP o DPF).

La metodologia COPERT IV (Ntziachristos e Samaras, 2006) è il riferimento per la stima delle emissioni da trasporto su strada in ambito europeo. Tale metodologia fornisce i fattori di emissione medi di numerosi inquinanti, in funzione della velocità dei veicoli, per più di 100 classi veicolari.

Le emissioni dipendono principalmente dal carburante, dal tipo di veicolo e dalla sua anzianità, nonché dalle condizioni di guida. La stima delle emissioni da traffico considera quindi la consistenza del parco circolante, le percorrenze medie annue dei veicoli e le velocità medie di guida al fine di determinare i valori medi dei fattori di emissione.

I fattori di emissione sono disponibili per diversi livelli di aggregazione:

- per tipo di veicolo, detto settore (automobili, veicoli leggeri, veicoli pesanti e autobus, ciclomotori e motocicli)
- per tipo di strada, detto attività (autostrade, strade extraurbane, strade urbane)
- per carburante (benzina, diesel, GPL, metano)
- per tipo legislativo, ossia categoria Euro (da Euro 0 a Euro VI)

Risulta pertanto di primaria importanza che l'assegnazione di nuove superfici o la riconferma di previsioni progettuali già vigenti, siano attentamente valutate rispetto al fattore traffico e relative correlazioni con la componente aria.

Tra i documenti che compongono il Piano di settore del Commercio è presente uno Studio di impatto sulla viabilità che di fatto supporta e verifica lo scenario progettuale proposto. Data la specificità degli argomenti trattati, per le finalità della presente valutazione si riprendono alcuni "stralci" di tale Studio:

*(...) in armonia con il Piano delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica della regione Friuli Venezia Giulia, gli effetti sulla viabilità producibili dagli insediamenti commerciali che maggiormente devono essere valutati e tenuti sotto controllo, sono quelli suscettibili di prodursi sulla rete stradale di primo livello. Questi effetti vanno valutati in termini di:*

- flussi di traffico previsti,
- miglioramento della sicurezza stradale,
- mantenimento dei livelli di servizio prescritti.

*Nella fattispecie, si possono innanzitutto ravvisare alcuni elementi di criticità che contraddistinguono la situazione di alcuni tronchi del centro storico, che si qualifica per archi stradali di ridotta dimensione trasversale, molteplicità di ostacoli laterali, interferenze di vario tipo. Nei riflessi degli incrementi di traffico che si vanno a valutare, ciò sicuramente induce la necessità di non gravare ulteriormente detta viabilità ipercentrale.*

*Un secondo aspetto riguarda gli assi di penetrazione da ovest – soprattutto viale Treviso e la Riviera del Pordenone – e il tratto sud-est della Pontebbana, mentre meno problematica appare la situazione nord della S.S. 13. Il primo tema potrà suggerire provvedimenti atti a ridistribuire e potenziare il sistema di accesso da sud-ovest, mentre il secondo dovrà portare ad un attento controllo dei punti di innesto sulla Pontebbana, nonché, anche in questo caso, ad una equilibrata gestione delle direttrici "di supporto".*

*Per quanto riguarda gli incrementi di capacità da introdurre sul sistema bisogna però tenere sempre presente il fatto che ad ogni aumento della capacità di un tronco o, ancor più, di una serie di tronchi, corrisponde un effetto*

di attrazione del traffico, che potrebbe poi, di conseguenza, peggiorare la situazione di altre porzioni della rete che vanno invece tutelate.

Nel complesso, il sistema della viabilità evidenzia tuttavia dei **sufficienti margini di capacità residui**, che porterebbero a ritenere accettabili anche delle quote incrementali di utenza. Si ravvisa tuttavia l'esigenza di aumentarne la strutturazione secondo uno schema più organico e maggiormente rispondente alla duplice necessità di dare supporto ai movimenti di transito, ma anche di dare risposte alla funzione distributiva, applicando i principi della gerarchia viaria. Si ritiene pertanto che *gli interventi di ristrutturazione andrebbero finalizzati a recuperare capacità per i movimenti di penetrazione nella parte sud della città ma, al tempo stesso, ad aumentare la fluidità soprattutto sulla Pontebbana, ove indurre una velocità di marcia ragionevole e costante e porre in atto provvedimenti finalizzati ad evitare l'esecuzione di manovre non ammesse dalla segnaletica e pericolose.*

*Alla luce degli elementi di valutazione sviluppati nello studio di impatto sulla viabilità, nell'ambito di tale documento è stata definita una **griglia normativa** avente **carattere prescrittivo**, capace di indirizzare correttamente e controllare l'attuazione delle previsioni in modo da rispettare sia gli indirizzi generali del PRITMML, che il disegno di governo del sistema territoriale individuato a livello comunale.*

*Gli elementi normativi di carattere generale, che riguardano tutte le iniziative previste dal presente Piano della grande Distribuzione e che per le finalità della presente valutazione sono utili a definire le mitigazioni assunte, possono essere enunciati come segue:*

- *tutti gli interventi giudicati "ammissibili" sotto il profilo urbanistico precisati nel nuovo Piano di Settore del Commercio sono potenzialmente "sostenibili sotto il profilo della viabilità di afferenza", nel senso che, a aprioristicamente, l'esercizio delle attività commerciali normate dal Piano di Settore sono possibili, purché siano condotte ed abbiano esito favorevole determinate verifiche sul sistema della viabilità, eventualmente "integrato" da precisi interventi in linea con lo scenario di base delineato (Tav.01); sotto questo profilo, gli eventuali interventi da attuare per adeguare il sistema delle infrastrutture viarie dovranno prioritariamente riferirsi agli interventi indicati in Tav.01 ed essere individuati già all'atto della presentazione dei progetti edilizi e non soltanto in sede di richiesta dell'autorizzazione commerciale, in quanto parte integrante del progetto di trasformazione complessivo;*
- *per i singoli interventi commerciali, sarà poi necessario produrre, all'atto della richiesta di attivazione dell'iniziativa, una specifica documentazione denominata "Studio di sostenibilità viaria" all'interno della quale siano presenti: i valori del traffico motorizzato potenzialmente indotto dall'apertura della specifica struttura di vendita (tali valori dovranno riferirsi alle ore di punta della frequentazione da parte della clientela), i dati di analisi che aggiornano il quadro conoscitivo di carico del sistema all'interno degli "Ambiti" precisati in Tav.01 per ogni iniziativa individuata all'interno del presente Piano, i valori simulati riferiti alle condizioni previsionali con specifico riferimento agli elementi della viabilità più critici, gli interventi di adeguamento / integrazione del sistema infrastrutturale che si intendono attuare in modo da garantire i livelli di funzionalità ammissibili;*
- *sarà inoltre necessario accompagnare la suddetta previsione da un'**analisi viabilistica ante – post attuazione**, degli effetti che gli incrementi reali di traffico hanno prodotto sul sistema della viabilità di afferenza; ciò, affinché si possa verificare l'aderenza e l'adeguatezza delle soluzioni proposte rispetto alle condizioni reali e, eventualmente, si possano individuare ulteriori accorgimenti gestionali o infrastrutturali onde raggiungere i livelli di funzionalità ammissibili;*

- 4. ipotizzando di aver esaurito gli interventi infrastrutturali previsti dal Progetto Guida ed esplicitati in Tav.01, che ha definito lo scenario di base da raggiungere o anche al fine di rendere più mirati gli sforzi di adeguamento della rete viaria di afferenza, **i proponenti di iniziative commerciali, nuove o in ampliamento, potranno individuare ulteriori provvedimenti di potenziamento del sistema infrastrutturale**, finalizzati a ridurre gli effetti della presenza delle nuove aliquote di traffico incrementali; tra questi, si configura la ristrutturazione di altre intersezioni oltre a quelle indicate dal Progetto Guida, la creazione di strutture per la mobilità ciclabile, in linea con le previsioni del PRGC o di altri strumenti sovraordinati, l'accorpamento di accessi onde razionalizzarne le interferenze con la maglia viaria nel suo complesso. E' evidente che, se questi interventi non comporteranno varianti urbanistiche, ma soltanto modifiche alla viabilità negli spazi già a questa destinati, non saranno necessarie modifiche del PRGC, in caso contrario, sarà necessario adeguare anche questo strumento.

La componente mobilità e di riflesso gli effetti sulla componente aria, si intendono valutati e "mitigati" per effetto del "progetto guida" (tav. 01) definito dallo studio di impatto sulla viabilità ed in particolare per gli studi richiesti "analisi viabilistica ante – post attuazione".

Si ritiene che quanto richiesto in sede progettuale sia in termini di prescrizioni ambientali previste nel rapporto ambientale del PRGC unitamente agli studi di carattere viabilistico resi vincolanti nell'apparato normativo del Piano di settore del Commercio, possano governare lo sviluppo della grande distribuzione entro uno scenario più sostenibile.

### 3.1. Valutazione degli effetti cumulativi

Gli effetti cumulativi sono definiti come effetti derivanti da una gamma di attività in una determinata area, ciascuno dei quali potrebbe non risultare significativo se considerato separatamente. Gli effetti cumulativi includono una dimensione temporale, in quanto essi dovrebbero calcolare l'effetto sulle risorse ambientali risultante dai cambiamenti prodotti dalle azioni passate, presenti e future (ragionevolmente prevedibili).

Sulla scorta di quanto descritto al punto precedente e della portata della "Previsione" in esame, si ritiene che gli effetti ascrivibili ad un carattere "cumulativo" siano quelli riferiti alla componente traffico. Per quanto valutato, posto che la significatività delle previsioni verso le altre componenti è da intendersi già soddisfatta in sede di PRGC, si procederà comunque alla valutazione dell'impatto cumulativo per i fattori ritenuti più significativi nella Pianificazione commerciale, quali "Rumore", "Energia" e "Rifiuti".

#### 3.1.1. Mobilità /traffico

Sulla scorta degli effetti individuati al paragrafo precedente, un impatto cumulativo trasversale a diverse componenti, quali, traffico, inquinamento atmosferico, inquinamento acustico è quello generato dai **flussi veicolari** indotti dalla previsione di superfici di vendita.

Per quanto esaminato nello studio di impatto sulla viabilità e relative prescrizioni normative conseguenti, l'impatto cumulativo derivante risulta verificato e monitorato per quanto previsto a livello di interventi entro uno specifico elaborato (tav01) allegata allo studio e relativa prescrizione normativa di procedere con studi di impatto ante operam e verifica post operam.

#### 3.1.2. Rumore

L'inquinamento acustico rappresenta un'importante problematica ambientale, in particolare nelle aree urbane, dove i livelli di rumore riscontrabili sono spesso elevati, a causa della presenza di numerose sorgenti quali

infrastrutture di trasporto, attività produttive, commerciali, d'intrattenimento ed attività temporanee che comportano l'impiego di sorgenti sonore. I sistemi di trasporto contribuiscono considerevolmente al rumore nell'ambiente di vita ed è assai frequente che essi costituiscano la sorgente di rumore predominante.

All'interno delle aree urbane, per quanto riguarda il rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto, la sorgente principale rilevabile è rappresentata dal traffico stradale, che può variare in base a diversi fattori quali le condizioni del traffico, la velocità dei veicoli e le fasce orarie.

Distinguiamo in questo caso nell'ambiente di vita l'esistenza di varie zone di rumorosità:

- a) una zona tranquilla, che va da 0 decibel a 35 decibel, come intensità; trattasi di rumori trascurabili;
- b) una zona di media rumorosità, compresa tra 35 e 55 decibel, in questa zona vi sono rumori i quali sono tollerabili, cioè non danno fastidio, pur essendo più intensi dei primi ;
- c) una zona di fastidiosa rumorosità: da 55 a 90 decibel. In questa zona i rumori sono certamente fastidiosi e probabilmente nocivi;
- d) una zona di rumorosità patologica: oltre i 90 decibel. In questa zona i rumori sono certamente nocivi.

Un esempio specifico:

- la voce sussurrata è intorno a 20 decibel;
- nelle case private di abitazione si registra una rumorosità intorno a 40 decibel;
- la voce conversata, in edifici di media rumorosità, è intorno a 50 decibel;
- le strade a traffico intenso sono sugli 80 decibel;
- la voce gridata è sui 90 decibel.

L'insediamento di iniziative commerciali, determina un innalzamento del clima acustico:

- o esternamente all'area o all'immobile interessato;
- o all'interno dell'area stessa;
- o all'interno degli edifici stessi;

determinato prioritariamente dalla presenza di:

- o impianti tecnologici quali le unità di trattamento aria;
- o traffico veicolare indotto dall'iniziativa
- o movimenti veicolari all'interno delle aree a parcheggio
- o aree carico e scarico merci

L'innalzamento del **clima acustico** può essere pertanto imputato anche all'apertura di nuovi esercizi commerciali, e tale fattore può configurarsi come un effetto cumulativo rispetto alla condizione iniziale di partenza. La significatività dell'effetto, o meglio il carattere "cumulativo" dello stesso può essere ricondotta entro una "condizione sostenibile" con i dovuti accorgimenti e con l'adozione di specifiche precauzioni. Stabilito che in sede pianificazione attuativa/di progettazione edilizia degli interventi, le opere dovranno essere corredate di specifici studi acustici così come previsto dalle vigenti disposizioni normative in materia di rumore (lr 16/2007), si ritiene che in quella sede dovranno essere operate le necessarie mitigazioni a garantire la sostenibilità delle iniziative previste.

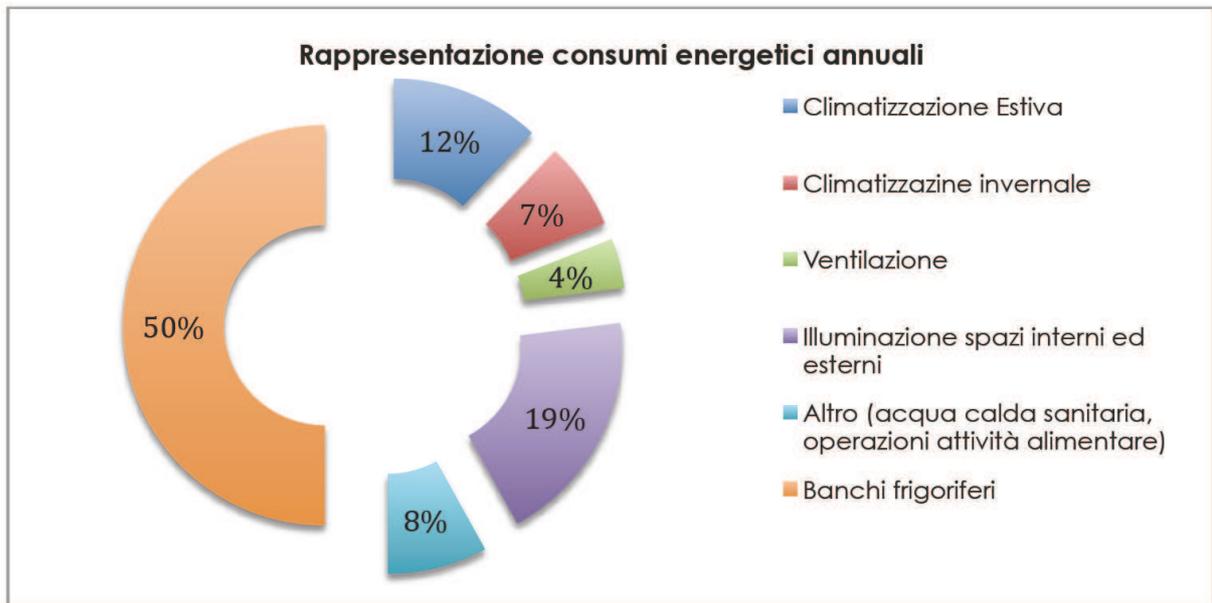
### 3.1.3. Energia

L'insediamento o l'ampliamento di attività commerciali, determina un incremento della richiesta energetica, determinata principalmente dalle esigenze di affrescamento e climatizzazione.

"Un insediamento commerciale consuma anche quattro, cinque volte più energia per metro quadro rispetto a un edificio residenziale". Partendo da questa considerazione, le principali componenti che incidono sulla capacità energivora dell'insediamento sono costituite prioritariamente dagli impianti di climatizzazione e ventilazione invernale ed estiva, dagli impianti di illuminazione interna e degli spazi esterni ed infine dai banchi frigo (incasso

di destinazioni . Prendendo a riferimento i dati disponibili in letteratura, la ripartizione dei consumi energetici per un centro commerciale può essere così determinata:

Grafico 3.1 – Distribuzione dei consumi energetici



Un approccio sostenibile per le strutture commerciali, non può prescindere da una profonda riflessione sulla gestione dell'energia finale utilizzata per far funzionare un organismo complesso come un punto vendita. Si tratta infatti di edifici che hanno un comportamento del tutto particolare, in quanto il comfort degli spazi interni è anch'esso un fattore di marketing, l'illuminazione artificiale è spesso altamente sofisticata; gli squilibri termici sono difficili da evitare.

Per quanto previsto nelle indicazioni/prescrizioni contenute nel rapporto ambientale del vigente PRGC, il fattore energia risulta opportunamente assoggettato a disposizioni di risparmio e di contenimento a cui gli interventi edilizi dovranno essere sottoposti.

#### 3.1.4. Rifiuti

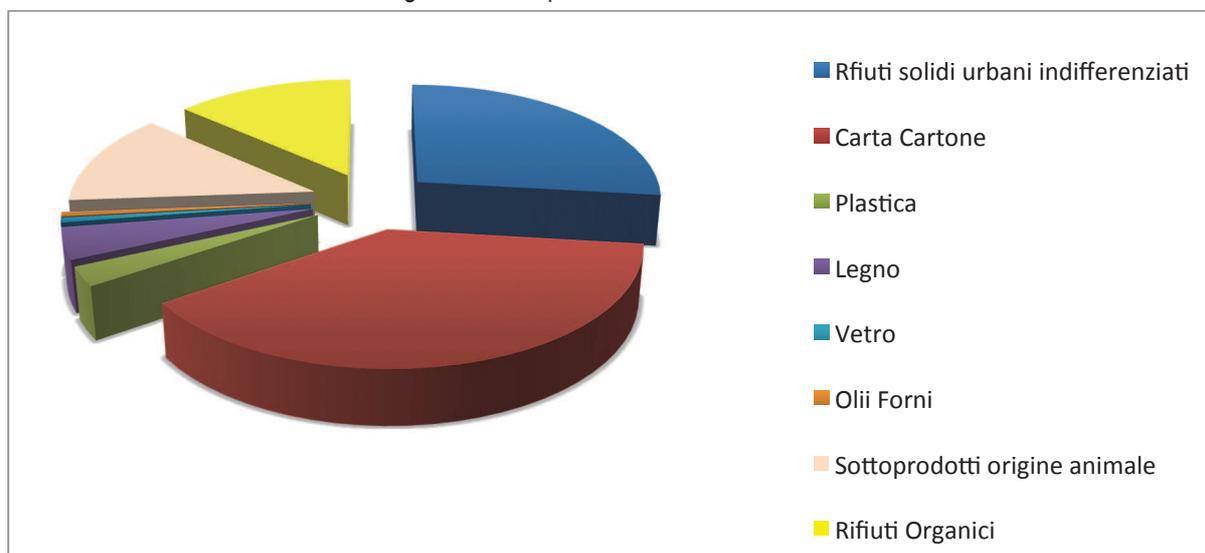
Un elemento di pressione riconducibile alle previsioni commerciali è l'incremento della produzione di rifiuti rispetto all'attuale situazione.

I centri commerciali ed i negozi creano di fatto ingenti quantità di rifiuti, che possono essere distinte nelle seguenti categorie:

- **Rifiuti solidi urbani indifferenziati:** sono i rifiuti provenienti da rotture imballaggi primari, pulizie locali, cassette polistirolo per pescheria, cassette plastica non riutilizzabili.
- **Carta e Cartone:** sono gli imballaggi secondari e terziari che rappresentano la quota di rifiuti maggiormente incisiva;
- **Plastica:** in prevalenza cassette per ortofrutta e nylon (soprattutto i 'teli' che avvolgono i bancali);
- **Legno:** in prevalenza cassette per ortofrutta e pancali (che comunque sono preferibilmente riparati e riutilizzati);
- **Vetro:** vuoti a perdere delle attività di somministrazione – rotture;
- **Olio forni:** rifiuto derivante dalla cottura dei cibi;
- **Sottoprodotti di origine animale:** sono gli scarti di lavorazione provenienti per lo più dai reparti macelleria e pescheria, che sono classificati come rifiuti speciali a basso rischio;

- **Rifiuti organici:** in prevalenza frutta e verdura non più destinate alla vendita e altri scarti provenienti dalla lavorazione dei prodotti freschi;

Grafico 3.2 – Distribuzione delle categorie di rifiuti prodotti da un insediamento commerciale



Fonte: statistiche disponibili in rete

Come si può osservare dal grafico, che riprende la distribuzione media di rifiuti per categoria dedotta da iniziative commerciali, la maggior parte degli scarti è costituita dagli imballaggi, e quindi da plastica, carta e cartone, che possono essere riciclati. Alla luce dai dati disponibili, emerge che, una quota di almeno il 74% circa degli stessi sarà avviata alla raccolta differenziata.

La grande distribuzione organizzata, così come le strutture commerciali medio-grandi e loro aggregazioni, possono giocare un ruolo essenziale nel campo della riduzione e del recupero dei rifiuti, promuovendo, ad esempio, prodotti a basso contenuto di imballaggi, oppure organizzando al meglio la raccolta differenziata dei propri rifiuti e di quelli dei fruitori. In particolare, la grande distribuzione ricopre un ruolo centrale per quanto riguarda il tema della riduzione degli imballaggi. Essa è infatti utilizzatrice di imballaggi primari (per i prodotti a marchio proprio), secondari e terziari, nonché produttrice di rifiuti da imballaggio.

In questo caso l'adozione di buone pratiche nella differenziazione degli scarti può contribuire notevolmente alla riduzione dei quantitativi, prevedendo ad esempio l'utilizzo di compattatori di carta e cartone e specifici compattatori per la plastica. Una raccolta differenziata efficiente ed un ritiro dei rifiuti coordinato di più punti vendita permette un'ottimizzazione del servizio ed una conseguente riduzione delle criticità connesse al recupero.

## **4. CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI**

### **4.1. Natura transfrontaliera degli effetti**

A seguito dell'emanazione della Direttiva 2001/42/CE, le leggi di recepimento introdotte ai diversi livelli di governo del territorio, hanno posto l'accento sulla necessità di valutare la transfrontalierità degli effetti.

Sulla scorta dell'analisi degli impatti strutturata all'interno del presente documento, si ritiene in via preliminare, che le previsioni del Piano di settore non prefigurino uno scenario di sviluppo con impatti di natura transfrontaliera tali introdurre effetti negativi sulle matrici ambientali nell'area vasta o tali da rendere necessario un coinvolgimento delle autorità extraconfine.

### **4.2. Rischi per la salute umana e per l'ambiente**

Le previsioni di natura commerciale non sono tali da configurarsi come attività inquinanti o generatrici di rischi per la salute e per l'ambiente. La normativa generale contenuta nello studio di impatto sulla viabilità a corredo del Piano, si configura come elemento di tutela per l'insorgere di criticità alla componente traffico, sia in termini di sicurezza stradali che di impatti conseguenti in termini di inquinamento atmosferico.

Riguardo altre componenti e fattori ambientali, la destinazione d'uso commerciale delle aree è già stata assentita nell'ambito del processo di VAS del Nuovo PRGC.

### **4.3. Entità ed estensione nello spazio degli impatti**

Lo scenario progettuale delineato nel Report 2 "Studio propedeutico alla redazione del Piano di settore della grande distribuzione) confina l'insediamento di grandi strutture di vendita entro l'area dell'iper centro e su tre siti puntuali posti nel contesto extraurbano.

Si ritiene che, rispetto alla valutazione di compatibilità urbanistica delle aree già affrontata in sede di PRGC, unitamente alla valutazione degli aspetti di carattere viabilistico predisposti a supporto del Piano di settore portino ad una buona mitigazione degli effetti riconducendone l'estensione in prossimità delle localizzazioni puntuali individuate.

### **4.4. Valore e vulnerabilità delle aree interessate dal Piano**

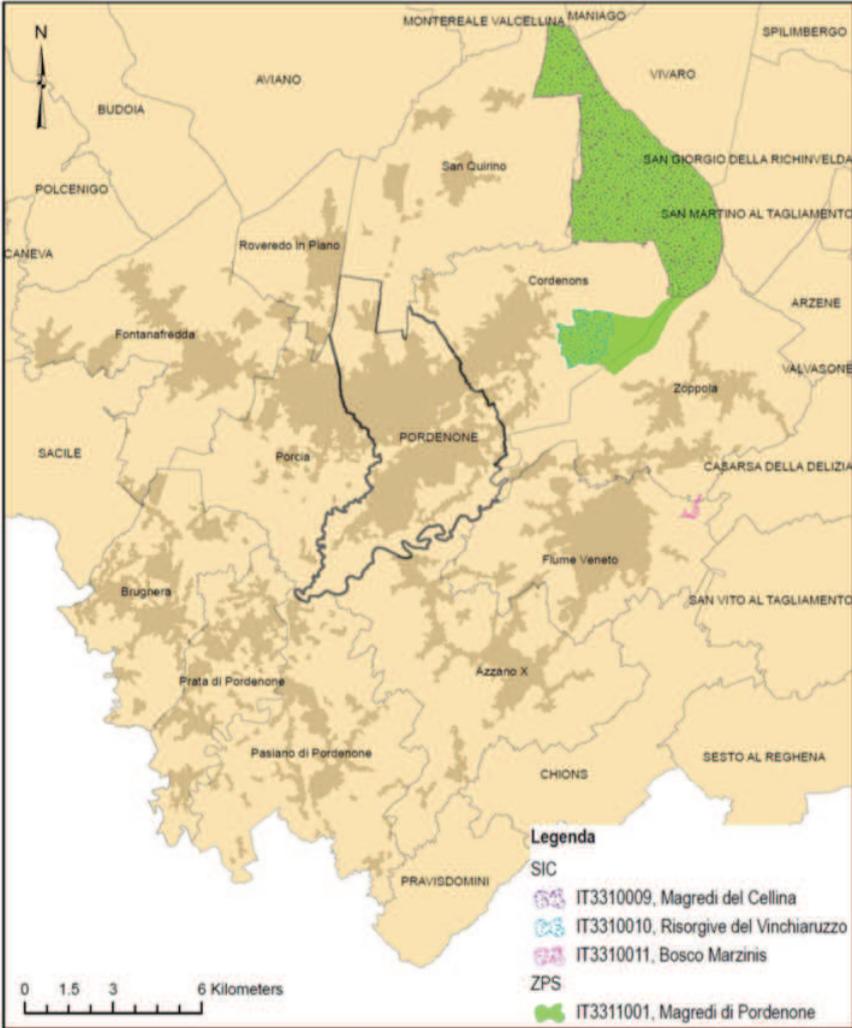
Per valore e vulnerabilità, s'intendono quelle aree del territorio comunale che sono molto importanti e delicate per le speciali caratteristiche naturali (habitat) o per il patrimonio culturale; aree critiche dal punto di vista del superamento di livelli di qualità ambientale o dei valori limite.

Il Piano di settore, conferma le previsioni già assentite dal Piano regolatore vigente, o meglio, conferma parzialmente lo sviluppo della grande distribuzione, in aree già ritenute compatibili per tale destinazione con indirizzi e prescrizioni maturate in sede di VAS del medesimo PRGC.

### **4.5. Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale**

Il territorio comunale di Pordenone non comprende né Siti di Interesse Comunitario (S.I.C) né Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.). Le aree più vicine appartenenti alla rete Natura 2000 sono il SIC "Risorgive del Vinchiaruzzo", con la relativa area di reperimento (a circa 2,8 km dal confine comunale), e la ZPS "Magredi di Pordenone" (a circa 2,8 km dal confine comunale). Rispetto alla compatibilità delle aree interessate dalla previsione della grande distribuzione, si ritiene che i contenuti del Piano non determinino impatti negativi diretti nei confronti di SIC e ZPS individuati.

Fig. 4.1 – Localizzazione aree SIC/ZPS



fonte\_ rapporto ambientale nuovo PRGC

## 5. CONCLUSIONI

In esito a quanto sviluppato nel presente documento, riguardo la proposta di Piano di settore della grande distribuzione, con riferimento alle possibili interazioni con l'ambiente ed alle caratteristiche del territorio interessato, si conclude che:

- non si evidenziano effetti ambientali significativi derivanti dall'approvazione del Piano di settore della grande distribuzione, né un eventuale carattere cumulativo degli effetti residui;
- gli effetti non risultano significativi in relazione alla probabilità, durata, frequenza e reversibilità e in considerazione dell'entità dei medesimi;
- le valutazioni effettuate non hanno portato all'individuazione di potenziali effetti critici, intesi come effetti di elevata rilevanza sulle matrici ambientali e sulla salute pubblica.
- le superfici di vendita massime proposte, per effetto di una consistente riduzione, contribuiscono a rendere più sostenibile lo scenario futuro rispetto alle attuali superfici assegnate dal vigente Piano di settore
- le prescrizioni normative rese in esito allo studio di impatto sulla viabilità unitamente alle prescrizioni/mitigazioni contenute nel rapporto ambientale del Nuovo PRGC contribuiscono a migliorare sotto il profilo ambientale il processo di attuazione del Piano di settore.

In riferimento a quanto rilevato con il presente "rapporto", in sintonia con le disposizioni normative comunitarie, nazionali e regionali in materia di VAS, si propone l'esclusione del Piano di settore della grande distribuzione dalla successiva fase di Valutazione Ambientale Strategica di cui agli artt. 13-18 del D.lgs 3 aprile 2006, n.152 e smi.

## **BIBLIOGRAFIA**

- Nuovo Piano regolatore generale comunale
- La valutazione ambientale strategica nella pianificazione territoriale – Garano e Zoppi (2003)
- Impatto ambientale e Valutazione strategica – Sergio Malcevschi/ Maria Belvisi (2008)
- Valutazione ambientale – quaderni associazione analisti ambientali
- L'impatto ambientale – tecniche e metodi – Virginio Bettini – maggio 1995 Verso un monitoraggio della biodiversità – quaderni arpa – Emilia Romagna
- Studi Propedeutici al Piano di settore della grande distribuzione

## **SITI WEB**

- <http://natura2000.eea.europa.eu>
- [www.arpa.fvg.it](http://www.arpa.fvg.it)
- [www.irdat.fvg.it](http://www.irdat.fvg.it)
- [www.osmer.fvg.it](http://www.osmer.fvg.it)
- [www.istat.it](http://www.istat.it)
- [www.regione.fvg.it](http://www.regione.fvg.it)
- [www.comune.pordenone.fvg.it](http://www.comune.pordenone.fvg.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: MORAS ALESSANDRO

CODICE FISCALE: MRSLSN59D21G888K

DATA FIRMA: 09/07/2018 09:29:15

IMPRONTA: 9E3697DB76B5E1F45F2CC210A1A242A6C27226639478D887FFE29FF746118A64  
C27226639478D887FFE29FF746118A6434C8FAE99CB289F9D4DA36657CF3645B  
34C8FAE99CB289F9D4DA36657CF3645BDD2BA737B3BEDEB6340F6AC9BC6AEA2A  
DD2BA737B3BEDEB6340F6AC9BC6AEA2A095572849AC2D29CAF79AFA7DBF9D612

NOME: TONEGUZZI MARCO

CODICE FISCALE: TNGMRC67P28G888G

DATA FIRMA: 13/07/2018 13:04:01

IMPRONTA: 9B61CEE388F6273276AEA6BEEE1F709F65C03BB62ECDB0AAD08380751E47ACEA  
65C03BB62ECDB0AAD08380751E47ACEA07F17FE3D7184B8A5AE2EB17710A5733  
07F17FE3D7184B8A5AE2EB17710A573393D482D7FB31704B305E14B78BA15317  
93D482D7FB31704B305E14B78BA15317AFF68C9DA300603281632B1FC2F8D75

NOME: PEROSA PRIMO

CODICE FISCALE: PRSPRM57D04C714C

DATA FIRMA: 23/07/2018 10:42:36

IMPRONTA: B0C1F7767B445476337B5B0CE60E508DCCE3445DC9EBDFA0EEEE80B3A20C2BAA  
CCE3445DC9EBDFA0EEEE80B3A20C2BAA6FEE9F049C5D6DDA77422156213283E9  
6FEE9F049C5D6DDA77422156213283E93F83966481E213C7B5F7A4089CD51DA9  
3F83966481E213C7B5F7A4089CD51DA911E49B605CF8458A0B13611F2342A485

NOME: CABIBBO ANDREA

CODICE FISCALE: CBBNDR75H02G888J

DATA FIRMA: 23/07/2018 11:16:06

IMPRONTA: D9FC09BA98C5C830B0BCC66505373788D90704BDF1C7373EC4A72180F59F67B6  
D90704BDF1C7373EC4A72180F59F67B669BD1AFFEE166BFC653D9544A264AD41  
69BD1AFFEE166BFC653D9544A264AD4128EAB8FE9C8C4A905028219493B5D7E0  
28EAB8FE9C8C4A905028219493B5D7E0A0492A261039F2C827D81A882F409D08