

PROGETTO PER L'AMPLIAMENTO DI UN EDIFICIO COMMERCIALE ESISTENTE IN VIA WEINGARTNER A LAGUNDO

L'art. 4 comma 9 della L.P. 22 dicembre 2016 n. 27 "Disposizioni collegate alla legge di stabilità 2017" ha aggiunto il comma 4 ed il comma 5 all'art.2 della L.P. 16 marzo 2012 n. 7 relativa alla "Liberalizzazione dell'attività commerciale" stabilendo che le segnalazioni certificate di inizio attività (SCIA) per l'esercizio del commercio al dettaglio nella forma della grande struttura di vendita sono soggette alla verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale di cui all'art. 20 D.lgs. 152/06.

Tale disciplina trova applicazione anche per le attività commerciali non ancora avviate o per le quali non sia stato rilasciato il relativo titolo edilizio. Qualora tali comunicazioni siano utilizzate per la realizzazione di una grande struttura di vendita (art. 4, comma 1, lettere f) e g), D.lgs. 114/1998), prima dell'effettivo avvio dell'attività commerciale, deve essere verificata l'assoggettabilità alla valutazione d'impatto ambientale.

In seguito, l'art. 15 della L.P. n. 17/2017 "Valutazione ambientale per piani, programmi e progetti" prescrive al proprio Allegato A punto 3 comma "a" l'esame di assoggettabilità per le grandi strutture di vendita.

Oggetto della presente relazione è il progetto, in corso di realizzazione, per l'ampliamento della superficie commerciale di un'attività esistente sita nel comune di Lagundo di cui al progetto approvato dalla Commissione Edilizia del 07.12.2016 ed inizio lavori del 28.12.2016.

La Direttiva 2011/92/UE agli Allegati IIA e III indica quali siano le informazioni ed i criteri da utilizzare rispetto alla descrizione dei progetti da sottoporre a verifica di assoggettabilità. Così, coerentemente a quanto stabilito dalla Direttiva UE, la presente relazione è sviluppata facendo riferimento ai temi indicati che si riportano nel seguente indice.

1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

- 1.1. Inquadramento generale
- 1.2. Inquadramento urbanistico e Piano di Attuazione
- 1.3. Accessibilità all'area
- 1.4. Stato attuale dell'area
- 1.5. Il Progetto di ampliamento e ristrutturazione
- 1.6. La realizzazione dell'opera

2. ALTERNATIVE VALUTATE

3. COMPONENTI DELL'AMBIENTE POTENZIALMENTE SOGGETTE AD IMPATTO

- 3.1. Considerazioni generali
- 3.2. Analisi e censimento delle componenti ambientali, paesaggistiche e culturali presenti

4. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI RILEVANTI DEL PROGETTO SULL'AMBIENTE

- 4.1. Qualità dell'aria
- 4.2. Inquinamento acustico

5. RACCOLTA DEI DATI, DELLE INFORMAZIONI E METODI DI PREVISIONE DEGLI EFFETTI

6. MISURE DI CONTENIMENTO DEGLI EFFETTI SULL'AMBIENTE

7. SINTESI NON TECNICA

Elenco allegati

1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

1.1 Inquadramento generale

L'area di progetto è sita nel Comune di Lagundo, individuata dalle p.ed. 2136, 2133, 2173 C.C. LAGUNDO I. La superficie, di circa 1.5 Ha, è delimitata a Nord dalla via Weingartner e a sud dalla linea ferroviaria Merano-Malles. Su quest'area, fino a metà anni 2000, erano ospitati i vecchi magazzini di frutta della cooperativa "OGA", che - nel frattempo - venivano ricostruiti poco distante. La superficie oggetto dell'intervento era quindi già completamente insediata a scopo produttivo. Successivamente, nel 2012, sulla p.ed. 2136, era stato realizzato un edificio commerciale. Il progetto oggetto del presente screening prevede l'ampliamento e ristrutturazione di questo edificio. Le modifiche introdotte sono state concepite in modo unitario e conforme alle norme urbanistiche in vigore. Attraverso i lavori in esecuzione si otterrà un edificio, moderno perfettamente integrato nel tessuto nel quale è collocato. Un edificio rinnovato nel quale i diversi elementi e volumi funzionali saranno uniformati dal rivestimento in doghe verticali effetto legno che avvolgendo tutto il corpo di fabbrica lo caratterizza conferendogli una propria identità.



Stralcio da un'ortofoto del 1999 - La via Weingartner e la linea ferroviaria Merano-Malles a Sud; si può apprezzare la consistenza del volume dei magazzini "OGA" esistenti sull'area oggetto di studio, demoliti nel 2006



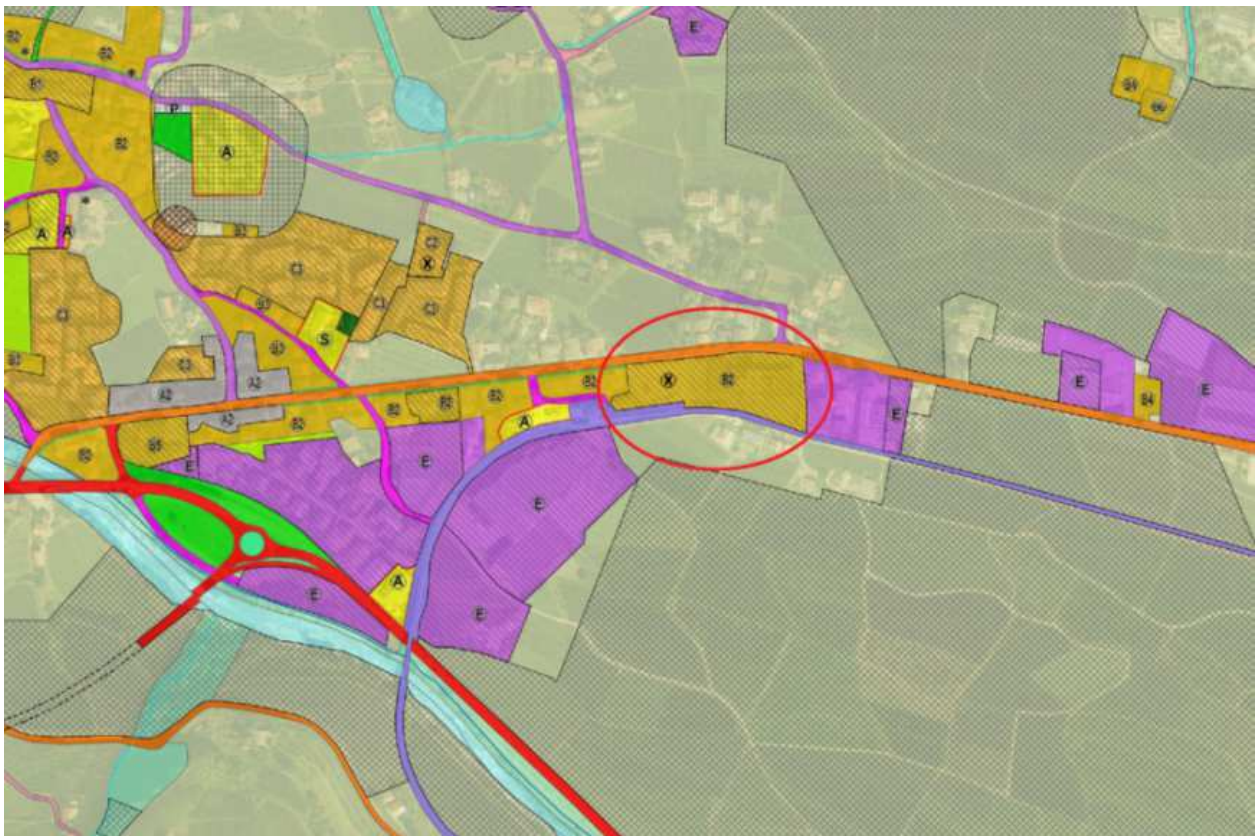
Stralcio da un'ortofoto del 2015 - La via Weingartner e la linea ferroviaria Merano-Malles a Sud dell'area oggetto di studio; si vedono i comparti "2a", non costruito, e "2b", con il nuovo edificio a destinazione commerciale ultimato nel 2012

1.2 Inquadramento urbanistico

Con delibera della Giunta Comunale n.427 del 20.09.2016 veniva approvata la quarta modifica sostanziale al Piano di Attuazione per la zona residenziale B2 – zona di completamento “Ex OGA” – “1° Provvedimento” che diveniva esecutivo il 01.10.2016. quindi, con la delibera della Giunta Comunale n. 507 del 02.11.2016 veniva approvata la quarta modifica sostanziale al Piano di Attuazione per la zona residenziale “B2” (ex-OGA) - “2° Provvedimento” che diveniva esecutivo il 13.11.2016.

La quarta modifica al Piano di Attuazione , tra l’altro, unificava l’area edificabile costituita dai preesistenti comparti “2a” e “2b” in uno unico denominato “2”. L’indice di edificabilità restava quello esistente con complessivi mc 43.339 essendo 25.826 mc (comparto “a2”) e 17.513 mc (comparto “2b”).

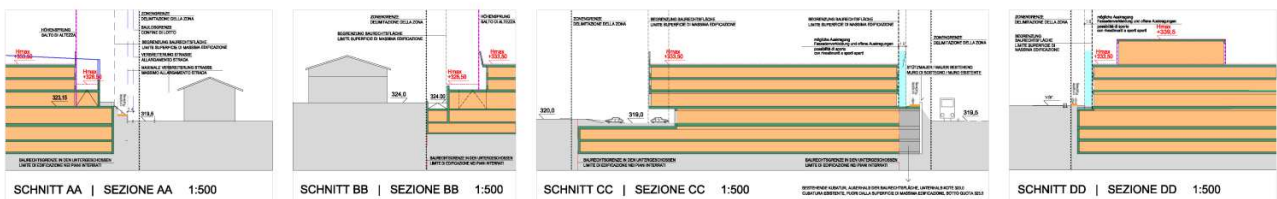
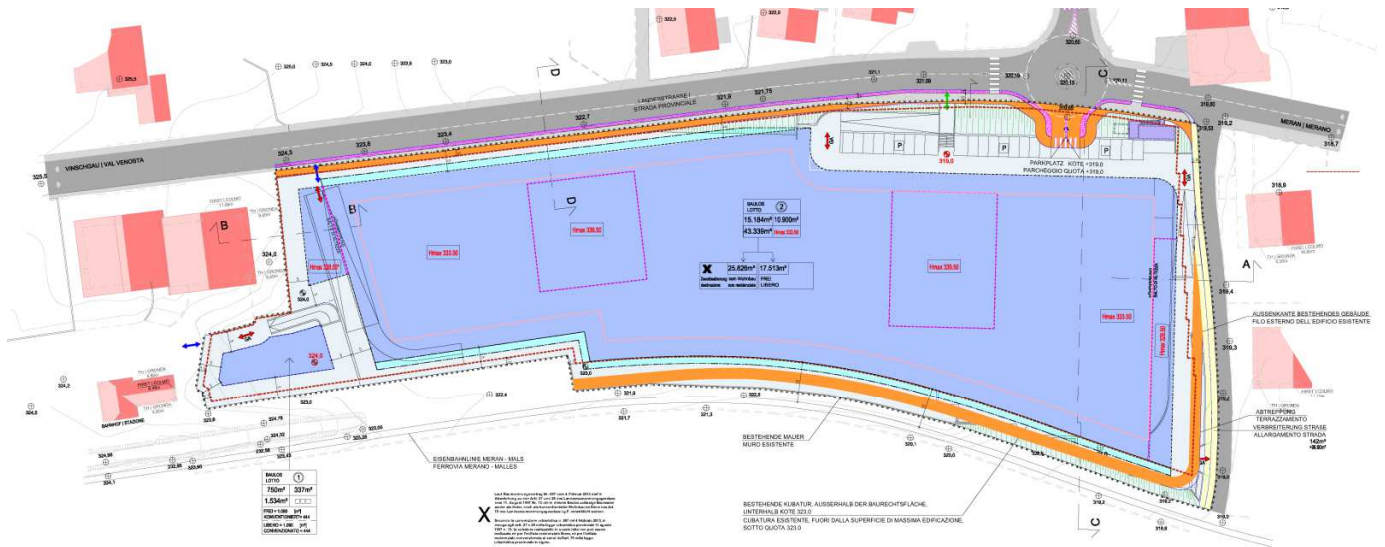
Nella seduta del 07.12.2016 la Commissione Edilizia approvava il progetto per la ristrutturazione ed ampliamento dell’edificio esistente in corrispondenza dalle p.ed. 2136. La concessione edilizia n. 98 era rilasciata in data 28.12.2016, l’inizio lavori avveniva in data 28.12.2016.



Estratto dal PUC (si veda il lotto cerchiato in rosso)

<p>Paesaggio naturale</p> <ul style="list-style-type: none"> Acque Zona di verde agricolo Bosco Acque <p>Insedimenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Zona residenziale B2 (zona di completamento) Zona residenziale B1 (zona di completamento) Zona residenziale B5 (zona di completamento) Zona per attrezzature collettive - impianti sportivi Zona di espansione per insediamenti produttivi Zona residenziale A2 (centro storico) Zona residenziale B6 (zona di completamento) Zona residenziale B2 (zona di completamento) Zona per attrezzature collettive - istruzione Zona di espansione per insediamenti produttivi Zona residenziale C2 (zona di espansione) 	<p>Aree per la viabilità</p> <ul style="list-style-type: none"> Parcheggio pubblico Zona ferroviaria Strada pedonale Strada comunale tipo D Strada comunale tipo C Galleria Strada statale Isola stradale Pista ciclabile Strada comunale tipo B Strada comunale tipo A Strada provinciale <p>Aree di rispetto e vincoli particolari</p> <ul style="list-style-type: none"> Zona con convenzione urbanistica Piano d'attuazione Fonte per l'approvvigionamento idropotabile pubblico Allineamento Area di tutela dell'acqua potabile con specifico piano di tutela 	<ul style="list-style-type: none"> Zona di verde privato Zona di completamento per insediamenti produttivi Zona residenziale A2 (centro storico) Zona residenziale B3 (zona di completamento) Zona residenziale B4 (zona di completamento) Zona per attrezzature collettive - amministrazione e servizi pubblici Zona con convenzione urbanistica Parcheggio pubblico Zona per attrezzature collettive - impianti sportivi Zona residenziale C1 (zona di espansione) Zona residenziale C3 (zona di espansione) Zona residenziale C4 (zona di espansione) Zona residenziale C1 (zona di espansione) <p>Aree verdi ed impianti ricreativi</p> <ul style="list-style-type: none"> Zona di verde pubblico Parco giochi per bambini 	<ul style="list-style-type: none"> Piano di recupero Tutela degli insiemi Altre zone con particolare vincolo paesaggistico Area di tutela dell'acqua potabile con specifico piano di tutela Edificio sottoposto a tutela monumentale Zona di rispetto per le belle arti Area di rispetto cimiteriale
---	--	---	--

Legenda del PUC



Estratto dal Piano di Attuazione approvato nel novembre 2016



Legenda del Piano di Attuazione approvato nel novembre 2016

Indici urbanistici del Piano di Attuazione che diveniva esecutivo il 13.11.2016:

superficie del lotto	15.184,00	mq
superficie coperta massima	10.900,00	mq
cubatura massima	43.339,00	mc
altezza fabbricato	secondo piano normativo	

1.3 Accessibilità all'area

L'area di progetto è situata lungo la via Weingartner ed è facilmente raggiungibile da tutti i veicoli che provengano o sono diretti a Merano transitando sulla viabilità secondaria, utilizzando la S.p. n. 52.

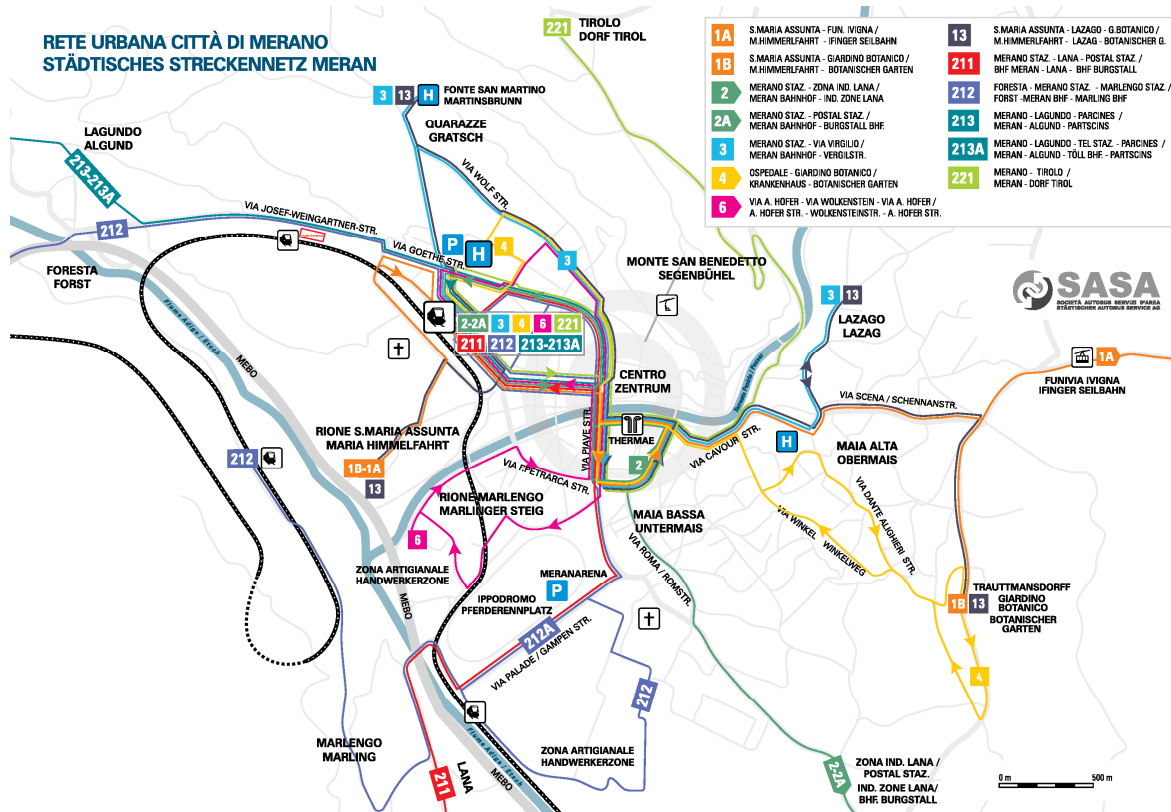


L'edificio esistente ultimato nel 2012 con la S.p. n. 52 e la rotonda creata anche per agevolare ingressi ed uscite dal lotto

Molto vicino è anche lo svincolo MEBO di Lagundo. L'area appare favorevolmente accessibile anche rispetto ai mezzi pubblici, in corrispondenza dell'ingresso principale dell'edificio esistente in fase di ampliamento sono collocate ed utilizzate le fermate degli autobus extraurbani (rispettivamente le linee 212 Foresta-Lagundo-Merano-Marlengo e 213 Parcines-Lagundo-Merano). Lungo la stessa via Weingartner sono presenti marciapiedi pedonali ed una pista ciclabile.



Stralcio dal Geobrowser, in evidenza: l'edificio esistente, l'area di ampliamento, la S.p. n. 52 (in giallo), le fermate dei Bus, la ferrovia Merano-Malles con la Stazione di Lagundo, lo svincolo della MEBO



Planimetria con la rete deli autobus di Merano
Si vede la via Weingartner, con la stazione ferroviaria di Lagundo e l'edificio ampliato di colore rosso

L'accessibilità all'area di progetto appare ulteriormente favorita dall'estrema vicinanza alla Stazione ferroviaria di Lagundo con la quale l'edificio in via di realizzazione si mette in stretta relazione. Il progetto di ampliamento prevede infatti anche la costruzione di un ingresso posto in area prospiciente il binario di sosta dei convogli. Con La futura elettrificazione della linea Merano-Malles è anche previsto l'allungamento delle banchine di sosta che, di fatto, fermeranno a pochi metri dal previsto ingresso.



Planimetria di progetto con studio di fattibilità per il "secondo binario", la Stazione di Lagundo, le distanze di rispetto e la posizione della futura banchina del secondo binario, in verde l'indicazione dell'ingresso diretto dedicato all'utenza ferroviaria

Le scelte progettuali relative all'accessibilità ed alla fruibilità dell'edificio sono state influenzate dalla presenza della ferrovia, presenza che i promotori dell'iniziativa hanno considerato fin dal primo momento reale alternativa, nuovo e concreto canale di connessione rispetto alla rete viaria della mobilità urbana.

Tale convinzione è suffragata dalle scelte e dalle strategie messe recentemente in atto da PAB e STA che, sono volte ad incrementare in modo importante proprio l'impiego della ferrovia – Merano-Malles in particolare – attraverso il rinnovamento delle infrastrutture della rete ferroviaria secondaria, la ristrutturazione delle stazioni, l'integrazione al sistema dei collegamenti pubblici con i piccoli centri, la prevista elettrificazione per l'intera linea Merano-Malles. Si riporta di seguito un estratto dal sito di STA (<https://www.sta.bz.it/it/stazioni-treni/progetti-in-programma/>):

Con quasi 2 milioni di passeggeri all'anno la ferrovia della Val Venosta è arrivata ad un limite della capacità. Previste opere per 66 mio di euro (<http://www.sta.bz.it/it/informazioni-utili/>) con l'elettrificazione della linea ferroviaria connesso al concetto complessivo della Provincia che prevede un ulteriore potenziamento del trasporto su rotaia quale pilastro della mobilità sostenibile con il completamento dei lavori e la messa in servizio della linea elettrificata entro il 2020. Vantaggi: raddoppiamento della capacità; cadenzamento semi-orario; possibili collegamenti diretti Malles – Merano – Bolzano; ecosostenibilità; materiale rotabile uniforme in tutta la provincia. Lavori necessari: adeguamento dei marciapiedi fino a una lunghezza di 125 m (ad oggi, lavori completati nelle stazioni di Spondigna, Lasa e Silandro); sottopassi pedonali (già realizzati nelle stazioni di Spondigna e Lasa); innalzamento di 1.500 piloni per la linea di contatto (attualmente sono in corso le autorizzazioni da parte dei Comuni); abbassamento dei binari nelle gallerie; sottostazione di trasformazione; raddrizzamento di un tracciato nei pressi di Lasa; ristrutturazione della stazione ferroviaria di Malles che in futuro consentirà un proseguimento della linea verso ovest; acquisto di nuovi treni con equipaggiamento di trazione a 3 kV CC, 15 kV CA, 25 kV CA per il servizio sulle reti RFI (Italia), ÖBB (Austria), Val Venosta e BBT; Sistema di sicurezza ERTMS (European Rail Traffic Management System).

In relazione a quanto sopra si è instaurata una dialettica costruttiva fra i promotori ed STA con i quali si sono trovati modi per regolare le fasce di rispetto dall'edificio anche nell'ottica di un futuro potenziamento della linea Merano-Malles. Tra l'altro, si è realizzata anche l'opportunità di poter eliminare un passaggio a livello esistente utilizzando parte del sedime privato per garantire l'accesso ad un nuovo sottopasso - oggi già realizzato - come indicato in nella figura seguente.



Stralcio sezione dello studio di fattibilità con il secondo binario realizzato, la nuova banchina collegata direttamente ad uno degli ingressi dell'edificio in fase di ampliamento e sottopassaggio della linea ferroviaria

La collocazione dell'area e dell'edificio appaiono vantaggiosi rispetto ai flussi di traffico sia rispetto alla mobilità privata sia rispetto alle possibilità offerte da quella pubblica. In entrambi i casi la collocazione, prossima alle vie di scorrimento, rende la possibilità di accesso alla struttura molto naturale.

1.4 Stato attuale dell'area

Come già ricordato, si tratta di un'area interamente urbanizzata. Sulla p.ed. 2136 insiste l'edificio commerciale destinato alla vendita al dettaglio, ultimato nel 2012, oggi in fase di ampliamento.

L'area, che in precedenza era edificata per scopi produttivi (magazzini "OGA", relative tettoie, edifici accessori e piazzali asfaltati per la movimentazione delle merci), appariva interamente utilizzata e sigillata.



Stralcio da un'ortofoto del 2018 - Si vedono la via Weingartner, la linea ferroviaria e , l'edificio ultimato nel 2012 oltre all'area sulla quale si sviluppa l'ampliamento oggetto di screening

Di seguito le caratteristiche quantitative dell'edificio esistente:

- | | | |
|--|----|-------|
| - superficie per il commercio al dettaglio | mq | 6.025 |
| - posti auto disponibili | n: | 315 |

1.5 Il Progetto di ampliamento e ristrutturazione

Il progetto prevede l'ampliamento dell'edificio esistente p.ed. 2136 sulle adiacenti pp.edd. 2133 e 2173.

La destinazione dell'edificio non sarà esclusivamente commerciale ma sarà anche legata a destinazioni terziarie destinate allo svago ed al ristoro in modo tale da garantire una bilanciata mixite di destinazioni d'uso: una rete di opportunità che creano legami nuovi e trasversali tra le funzioni. L'attrattività del luogo non sarà più quindi legata solo all'offerta commerciale ma anche a quella destinata all'intrattenimento in una combinazione sinergica tra shopping, svago, incontro e comunicazione.

Grazie alla propria ubicazione, la nuova struttura ha ottime possibilità di interazione con il territorio anche considerato per la propria capacità turistica. In questo senso, tra i moduli che formeranno l'offerta di un rinnovato ed ampliato luogo di intrattenimento, ci sarà la possibilità di fare acquisti ma anche una molteplicità con diverse possibilità di svago e relazione: cinema multisala, bowling, area gioco bimbi, gastronomia, eventi, con disponibilità di ampi spazi aperti coperti sia esterni che interni, ecc.

L'area interessata dai lavori di costruzione è il sedime sul quale sorgevano i magazzini e depositi di frutta "OGA" che furono demoliti nel 2006. Il nuovo edificio si sviluppa su più livelli, tre destinati ad attività commerciale e terziaria, uno ad attività di intrattenimento e due ad autorimessa oltre al piano copertura. I piani sono collegati tra loro da un sistema di percorsi con ascensori, montacarichi e scale mobili oltre ad un sistema di vie di fuga di emergenza. Il progetto non prevede nuovo utilizzo di suolo vergine e rispetto all'edificazione preesistente si pone con una cubatura inferiore. L'insediamento in fase di realizzazione prevede la realizzazione di sistemazioni esterne che garantiranno una permeabilità della superficie del lotto di progetto in misura superiore del 10% minimo previsto dal Piano di Attuazione. Sulla superficie del lotto di intervento saranno realizzate superfici verdi in misura superiore al 20% della superficie (considerando quelle a piano terra e quelle sulle coperture).

A lavori ultimati, il sistema degli accessi all'edificio continuerà – come succede attualmente - a mantenere separati i flussi veicolari con separazione tra quelle destinate al pubblico rispetto a quelle assegnate agli

addetti dei rifornimenti o comunque alla gestione dell'edificio secondo un'ottica di efficienza almeno pari a quella attuale. Durante la fase di rilascio della Concessione Edilizia, tra l'Amministrazione comunale, gli Enti interessati e i promotori dell'iniziativa si è instaurata una dialettica che ha portato alla redazione di un progetto che soddisfa le esigenze interpretate dalle parti che si sono confrontate secondo un percorso evolutivo sviluppatasi in modo da trovare soluzioni idonee anche alla mitigazione dell'impatto ambientale (soluzioni costruttive, agevolazione alle alternative in fatto di accessibilità).

Di seguito le caratteristiche quantitative dell'edificio:

- superficie per il commercio al dettaglio	mq	15.500
- posti auto disponibili	n:	648

1.6 La realizzazione dell'opera

Alla data di redazione della presente relazione, le strutture al grezzo sono praticamente ultimate. In precedenza erano state eseguite: le opere di sostegno dei fronti di scavo agli scavi, realizzate con paratie di micropali infissi sul perimetro del lotto libero; lo scavo e la realizzazione delle fondazioni dell'ampliamento dell'edificio, eseguiti senza intaccare in alcun modo la falda che anzi si mantiene ampiamente distante dalla quota fondazioni; le strutture, per la cui realizzazione si sono impiegati sistemi costruttivi in cemento armato sia con getti in opera (fondazioni, travi e pilastri, solai massicci) sia con l'impiego di elementi semi-prefabbricati (Thermowand).

La morfologia allungata del corpo di fabbrica, la disponibilità di più gru con braccio di dimensioni elevate, una studiata ed efficace segregazione degli ambiti di intervento, hanno permesso condizioni ottimali per l'organizzazione dei lavori che non hanno provocato alcun impatto sulla rete viabile esistente. Allo stesso modo gli accessi veicolari dell'utenza rispetto ai mezzi destinati al carico e scarico delle merci continuano ad essere mantenuti in totale segregazione tra di loro.

L'edificio è realizzato in modo da soddisfare gli attuali e più moderni standard in uso, avrà quindi le pareti opache così come le facciate vetrate (realizzate con strutture in alluminio a montanti e traversi a taglio termico ed impiego di vetrocamera con lastre stratificate) con caratteristiche adatte a garantire un significativo contenimento del fabbisogno energetico.

Il sistema di climatizzazione in raffrescamento funzionerà per mezzo di pompe di calore alimentate da rete elettrica con le UTA ed i gruppi attivi dislocati in aree appositamente predisposte, schermate dal punto di vista acustico così da minimizzare ogni eventuale impatto legato al loro funzionamento. Il riscaldamento avverrà invece con il collegamento di tutti i nuovi impianti alla rete del teleriscaldamento, abbandonando così completamente l'attuale impianto che era basato sull'impiego di caldaie a gas, con conseguente notevole risparmio di emissioni.

2. ALTERNATIVE VALUTATE

Il tema delle possibili alternative è un tema singolare da affrontare considerato che è connesso con una serie di aspetti non tutti compiutamente percorribili nella ricerca dell'alternativa stessa.

Nel contesto si sono verificate una serie di condizioni che non avrebbero potuto avere seguito altrimenti. La disponibilità delle superfici (sia perché di proprietà sia in relazione alle dimensioni), lo sviluppo urbanistico dell'area, la sua collocazione, sono tutti fattori peculiari che hanno caratterizzato questo processo edilizio senza possibilità di alternative plausibili.

L'area disponeva già di tutte le infrastrutture primarie esistenti (approvvigionamento acqua potabile ed antincendio, rete dell'energia elettrica, rete di telecomunicazione, rete del gas e del teleriscaldamento; reti per lo smaltimento delle acque nere, delle acque piovane; rete per lo smaltimento dei rifiuti) dimensionate coerentemente con le potenzialità edificatorie previste dagli strumenti urbanistici in vigore.

In merito alle alternative valutate si può affermare come solo l'area in oggetto ha caratteristiche di dimensione, qualità, accessibilità idonee allo scopo, non ultima la condizione di essere già di proprietà dei promotori.

Dal punto di vista dell'impatto ambientale non si rilevano criticità o impedimenti oggettivi tali da dover far ritenere di percorrere strade alternative.

3. COMPONENTI DELL'AMBIENTE POTENZIALMENTE SOGGETTE AD IMPATTO

3.1 Considerazioni generali

Come già argomentato nei paragrafi precedenti l'edificio oggetto del presente screening è caratterizzato per essere già inserito in un contesto urbanizzato che, da anni, fa parte del tessuto urbano di Lagundo (area ex magazzini "OGA"). Attraverso il riuso di quest'area si otterrà un nuovo edificio con caratteristiche attuali di primo livello anche rispetto a fattori ambientali quali il rispetto della permeabilità del terreno (con il minimo del 10% che l'impiego precedente non contemplava), la ricerca della riduzione dell'impatto edilizio con la realizzazione di coperture e superfici verdi dove possibile, una maggiore attenzione al ciclo delle acque, ecc.

Buona parte delle aree circostanti è edificata ed infrastrutturata, trattandosi sostanzialmente di un'area con caratteristiche urbane.

3.2 Analisi e censimento delle componenti ambientali, paesaggistiche e culturali presenti

Popolazione

A livello di quadrante urbano il carico antropico è dovuto alle attività produttive ed artigianali, di servizi, di commercio al dettaglio e residenziali, oggi presenti, tra le quali si registrano anche strutture ricettive (alberghi e pensioni). Le altre superfici libere disponibili sono destinate a scopi agricoli.

Flora e Fauna, elementi naturali e zone rilevanti

L'area aveva destinazione produttiva ed era completamente sigillata, non presentava alcun elemento di valore naturalistico. La realizzazione del progetto oggetto di screening, introduce elementi di novità e realizza una maggiore attenzione rispetto agli elementi naturali, flora e fauna in particolare.

Il progetto prevede un netto miglioramento attraverso la creazione: di aree di verde pensile articolato anche in forma di pergole poste in copertura all'edificio; di superfici permeabili estese oltre il 10% della superficie del lotto. Si tratta comunque di un approccio diverso rispetto al passato, orientato positivamente verso la realizzazione di un ecosistema urbano.

Nessun tratto dell'area di progetto è sottoposto a particolari gradi di tutela. Nel raggio di circa 600 m è presente il corso del fiume Adige che sulle mappe provinciali è indicato quale superficie appartenente a "Parchi e giardini protetti" oltre a quella corrispondente all'omonimo "Bacino imbrifero".

Nelle immediate vicinanze non sono presenti biotopi, zone umide, siti Natura 2000, siti Unesco, monumenti naturali e parchi naturali.

Suolo

Suolo e sottosuolo dell'area non evidenziano particolari o delicate condizioni e criticità.

Acqua, tutela risorse idriche e bacini montani

L'area non ricade in area di tutela di acque potabili né è interessata da vincoli o zone di rispetto acque (WSGI). Le destinazioni d'uso previste dal progetto non sono a rischio inquinamento. Nell'area e nelle zone limitrofe non sono presenti pozzi di sollevamento dell'acqua potabile. L'area non ricade nemmeno in zone di attenzione in materia di tutela delle risorse idriche e dei bacini montani.

Lo smaltimento delle acque per l'edificio avverrà nel pieno rispetto di quanto stabilito dal Regolamento di esecuzione della Legge provinciale 18/02 di cui al DPP n. 6/2008. Le acque nere saranno smaltite con allacciamento alla rete della fognatura comunale mentre le acque pluviali saranno raccolte, se provenienti da superfici adibite a parcheggio trattate con passaggio in separatore di classe II secondo UNI-EN 858-1, quindi convogliate in vasca di laminazione. La vasca di laminazione (con capacità di 200 mc) sarà collegata alla rete delle acque bianche comunale, l'acqua sarà scaricata nella rete con una portata di 10 l/sec.

Il collegamento alla rete bianca cittadina viene realizzato su indicazione dell'Ufficio tutela acque onde evitare che la dispersione non avvenisse con immissione delle acque trattate nel sottosuolo al fine di evitare problematiche in caso di mal funzionamento del separatore depuratore.

Fattori climatici

L'intervento proposto è progettato in zona urbana già insediata. Non si evidenziano questioni rilevanti o criticità particolari.

Beni materiali, monumenti architettonici, zone di interesse archeologico

La via Weingartner è segnalata quale area a rischio archeologico. La vicina Strada Vecchia è segnalata quale area certamente archeologica. Nel raggio di circa 600-800 m esistono siti che, sulle mappe della cartografia provinciale, sono segnalati quali monumento architettonico, area archeologica vincolata.

Nell'area di progetto non sono presenti rilevanti beni materiali eccettuato proprio l'edificio esistente in fase di ampliamento.

Paesaggio

L'area non ricade in zona di tutela e non esistono elementi paesaggistici rilevanti nelle immediate vicinanze. Nelle vicinanze esistono ampie aree destinate a scopi agricoli.

4. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI RILEVANTI DEL PROGETTO SULL'AMBIENTE

Alla luce di quanto sopra esposto, si evidenzia, come l'edificio in progetto, in relazione anche alla sua destinazione, non provochi un maggior impatto riguardo all'inquinamento ambientale rispetto alla precedente destinazione dell'area. In altri termini, la comparazione tra l'edificio attuale in fase di ampliamento ed il preesistente edificio (con destinazione produttiva) viene considerata con analoghi effetti sul sull'ambiente. Va inoltre rilevato come l'attività commerciale esistente non abbia causato, dal 2012 ad oggi, alcuna condizione di criticità ambientale o ricaduta negativa sull'intorno.

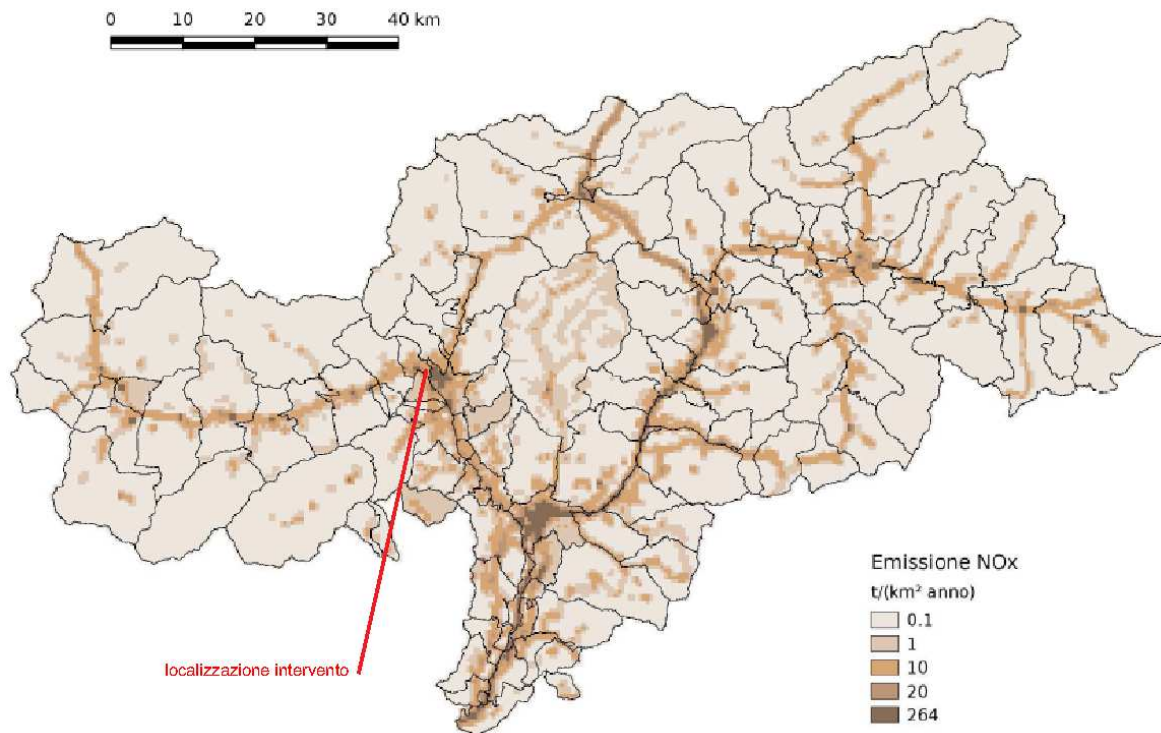
Di seguito vengono espresse alcune valutazioni relative a due ambiti ambientali particolarmente sensibili rispetto alla tipologia di intervento: qualità dell'aria e inquinamento acustico.

4.1 Qualità dell'aria

La qualità dell'aria può essere influenzata dalla presenza di inquinanti atmosferici. Studi e rilevamenti permettono di affermare come, in Alto Adige, il traffico e la combustione domestica contribuiscano in modo maggiore ad influire sulla qualità dell'aria producendo – da soli – circa l'80% delle emissioni di inquinanti più problematiche come NO_x, PM e IPA. Tra di esse le emissioni di NO_x sono generate in massima parte dai veicoli a motore e causano, in determinate aree del territorio provinciale, concentrazioni di NO₂ superiori ai valori limite stabiliti. I valori maggiori si registrano comunque sempre lungo le strade ed in particolare lungo quelle più importanti e frequentate.

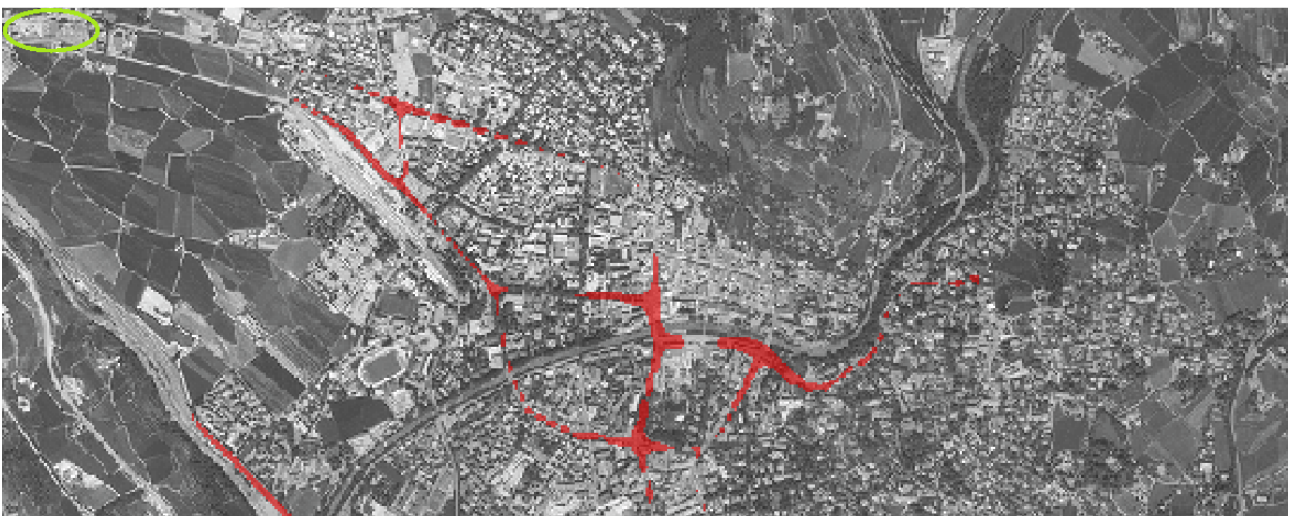
La S.p. n. 52, lungo la quale sorge l'edificio non fa eccezione anche se i volumi di traffico registrati sono inferiori a quelli che, varie esperienze documentate da analisi, portano a considerare rispetto ai valori soglia. In particolare si considera come le strade con presenza di TGM > 8.000 possano restituire un valore medio annuale di NO₂ prossimo a 40 µg/m³ ovvero possano considerarsi come aree soggette a potenziali superamenti del valore limite.

Un aspetto importante, rispetto alle concentrazioni di NO₂, appare il legame che si instaura tra strada e la condizione locale relativa al contesto ovvero alle caratteristiche dei fronti dei fabbricati ad essa prospicienti. Fronti continui (chiusi) di fabbricati creano il così detto effetto di canyon urbano, una condizione che può portare ad importanti variazioni incrementando le concentrazioni di NO₂ in considerazione del fattore di accumulo favorito proprio dalla relazione che si instaura tra strada ed edifici ad essa adiacenti. In sostanza, a parità di TGM, si possono registrare valori di NO_x maggiori a causa dell'effetto accumulo. Lungo la via Weingartner la sostanziale assenza di situazioni di canyon urbano fa sì che non si verifichino condizioni di accumulo ulteriormente sfavoriti dalla presenza dei venti predominanti che caratterizzano proprio la zona in esame.



Distribuzione spaziale delle emissioni di NOx anno 2013 (area in oggetto tra 10 e 20 t/kmq anno)
Stralcio da "Valutazione aria 2010-2017" – A.P.P.A. della Provincia autonoma di Bolzano Alto Adige

In generale, rispetto agli NOx, dai dati disponibili a livello provinciale si può osservare come il trend in riduzione in atto continuerà se non tanto per la diminuzione dei volumi di traffico veicolare sicuramente per il naturale ricambio del parco auto con modelli nuovi più efficienti e con meno emissioni. Ciò nonostante, per contrastare gli NOx sussiste una particolare attenzione nel cercare di contenere gli spostamenti privati oltre al controllo delle circostanze che possono influenzarli. Ogni "novità" introdotta rispetto al tessuto urbano o alla rete delle infrastrutture può scontare un effetto sul traffico veicolare. Ad esempio, al termine del 2013, l'apertura dello svincolo Merano Centro ha sensibilmente diminuito il traffico sulla via Weingartner – da e per Merano - con un calo stimato di circa il 40%. L'ampliamento ed il rinnovamento di una struttura commerciale esistente appare generalmente un fattore che può incidere sull'incremento del traffico veicolare. Nel nostro caso, diverse considerazioni portano a determinare come il suo eventuale incremento non potrà che essere contenuto.



Andamento delle medie annuali di NO2 misurate dalla rete fissa della Provincia di Bolzano - Stralcio da Aree di Merano in cui lo screening stima una media annuale dell'NO2 superiore a 40 µg/m³, in verde la localizzazione dell'area di intervento

Sulla via Weingartner (S.p. n. 52) è posta la centralina n. 56 che fa parte della rete provinciale di rilevamento del traffico. I dati registrati da questa postazione sono disponibili dal 2015 al 2018.

Se si considerano i livelli di TGM (diurno e notturno) degli anni 2015, 2016 e 2017 si ottiene un TGM medio annuale pari a 6.958 quindi inferiore ad 8.000 che potrebbe indurre a considerare l'area soggetta a potenziali superamenti del valore limite per NO2 pari a 40 µg/m³. I dati dei primi sei mesi del 2018 indicano un TGM pari a 5.218, dato che appare in linea se non su andamento migliorativo anche volendo considerare il periodo estivo, caratterizzato generalmente da maggior traffico rispetto al periodo invernale.

AUTONOME PROVINZ BOZEN SÜDTIROL  PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO ALTO ADIGE **Istituto Provinciale di Statistica ASTAT**

Codice sito: 00000056 | Postazione: **Lagundo** | Anno: 2018 | Mese: 07 | Data: 17/07/2015 | Direzione: Merano

Riepilogo tabella | Riepilogo grafici

Traffico giornaliero medio estivo-invernale, diurno e notturno per cat. veicolo 2015

	Notturmo			Diurno			TGM
	Autunno/Inverno	Primavera/Estate	Total	Autunno/Inverno	Primavera/Estate	Total	
motocicli	43	100	143	66	243	309	44
autovetture e piccoli f...	755	1.078	1.833	881	5.587	6.468	6.958
autovetture e piccoli f...	4	7	11	5	54	59	6
furgoni e minibus	42	53	95	46	299	345	36
autocam leggeri	13	17	30	15	128	143	13
autocam pesanti	5	7	12	6	55	61	6
autocam con rimorchi...	1	2	3	1	11	12	1
autoarticolati	2	2	4	2	30	32	3
pullmann	15	18	33	16	134	150	13
Totale	881	1.282	2.163	6.509	8.208	14.717	8.215

AUTONOME PROVINZ BOZEN SÜDTIROL  PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO ALTO ADIGE **Istituto Provinciale di Statistica ASTAT**

Codice sito: 00000056 | Postazione: **Lagundo** | Anno: 2018 | Mese: 01 | Data: 01/01/2016 | Direzione: Merano

Riepilogo tabella | Riepilogo grafici

Traffico giornaliero medio estivo-invernale, diurno e notturno per cat. veicolo 2016

	Notturmo			Diurno			TGM
	Autunno/Inverno	Primavera/Estate	Total	Autunno/Inverno	Primavera/Estate	Total	
motocicli	21	58	79	40	129	169	20
autovetture e piccoli f...	453	503	956	480	3.736	4.692	5.150
autovetture e piccoli f...	2	4	6	3	23	26	3
furgoni e minibus	23	27	50	25	156	181	19
autocam leggeri	9	11	20	10	63	73	8
autocam pesanti	4	4	8	4	28	32	3
autocam con rimorchi...	0	1	1	0	8	8	1
autoarticolati	1	2	3	1	15	16	2
pullmann	13	13	26	13	81	94	10
Totale	527	622	1.149	577	4.240	4.817	5.097

AUTONOME PROVINZ BOZEN SÜDTIROL  PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO ALTO ADIGE **Istituto Provinciale di Statistica ASTAT**

Codice sito: 00000056 | Postazione: **Lagundo** | Anno: 2018 | Mese: 02 | Data: 02/02/2017 | Direzione: Merano

Riepilogo tabella | Riepilogo grafici

Traffico giornaliero medio estivo-invernale, diurno e notturno per cat. veicolo 2017

	Notturmo			Diurno			TGM
	Autunno/Inverno	Primavera/Estate	Total	Autunno/Inverno	Primavera/Estate	Total	
motocicli	33	68	101	52	173	225	25
autovetture e piccoli f...	601	744	1.345	680	5.656	6.336	6.882
autovetture e piccoli f...	1	0	1	0	6	6	0
furgoni e minibus	22	25	47	24	163	187	18
autocam leggeri	10	12	22	11	84	95	9
autocam pesanti	5	7	12	6	59	65	6
autocam con rimorchi...	1	1	2	1	6	7	0
autoarticolati	1	1	2	1	6	7	0
pullmann	14	17	31	14	114	128	13
Totale	688	874	1.562	790	6.271	7.061	7.563

In tabella sono riportati i dati relativi al traffico registrato dalla postazione n. 56 posta lungo la S.p. n. 52 con riferimento al TGM anno 2015, 2016 e 2017



In tabella sono riportati i dati relativi al traffico registrato dalla postazione n. 56 posta lungo la S.p. n. 52 con riferimento al TGM dei primi sei mesi 2018

Un dato singolare è quello che si ottiene se si considerano quali siano state le giornate più trafficate negli ultimi anni. I dati indicano come i flussi veicolari lungo la via Weingartner abbiano registrato i massimi in corrispondenza dei giorni feriali senza evidenziare chiaramente alcuna particolare prevalenza nel corso della settimana.

Sulla scorta dell'analisi dei dati di occupazione dell'autorimessa dell'edificio esistente si può determinare come la maggior incidenza di traffico da spostamenti dovuti a shopping e tempo libero si verifichi in prevalenza di sabato e nei giorni pre-festivi. Dall'apertura (avvenuta nel 2012) ad oggi, l'autorimessa è arrivata alla saturazione dei posti disponibili solo in corrispondenza di alcune fasce orarie in giornate che precedevano le festività (Pasqua e Natale) lasciando il resto della settimana su livelli di affluenza decisamente meno intensi (mediamente solo circa 1/3 dei 315 posti disponibili).

Sulla base di questo contesto si può ipotizzare un possibile scenario futuro rispetto all'ampliamento dell'edificio, la disponibilità di posti auto (648) e l'aumento di traffico potenziale.

Elaborando i dati a disposizione e proiettandoli alla situazione finale, si immagina come in futuro la media dei veicoli presenti durante la settimana sia proporzionale ai dati di occupazioni rilevati attualmente. Il calcolo è quindi eseguito per i giorni feriali che sono i più critici quanto a TGM rilevati sulla via Weingartner. Si considera così la nuova autorimessa occupata in proporzione a quanto avviene oggi, in media 1/3 dei posti disponibili durante l'orario di apertura, rilevato che la sosta media sia di circa 2 ore per posto auto, l'aumento dei posti auto disponibili rispetto a quelli oggi disponibili è pari a $(648-315) = 333$ che generano un flusso di traffico veicolare pari a $333 \text{ posti auto} / 3 * 14h / 2h = 777 \text{ veicoli/giorno}$.

Analogamente, per i giorni caratterizzati dal massimo affollamento come potrà avvenire per i sabati e le giornate pre-festive, si considera come la nuova autorimessa possa essere occupata in proporzione a quanto avviene oggi in media al 70% dei posti disponibili durante tutto l'orario di apertura. Rilevato che la sosta media sia di circa 4 ore per posto auto, scontando una naturale maggiore propensione alla sosta in queste giornate, l'aumento dei posti auto disponibili rispetto a quelli oggi disponibili è pari a $(648-315) = 333$ che generano un flusso di traffico veicolare pari a $333 \text{ posti auto} * 0,7 * 14h / 4h = 816 \text{ veicoli/giorno}$.

Tale valore rapportato alla rilevazione media annuale di 6.958 TGM determina un valore ancora sensibilmente inferiore a 8.000 TGM ovvero la soglia individuata quale critica per la presenza del NO2.

Questo scenario senza considerare l'attrattività rispetto al flusso veicolare che comunque già oggi transita lungo la Strada provinciale n. 52 in collegamento da e per Merano e, soprattutto, senza considerare il sicuro abbattimento del TGM determinato considerando le potenzialità connesse alle nuove modalità di accessibilità alternativa che limitino l'impiego dell'auto privata. Queste modalità - specie con riferimento alla ferrovia Merano-Malles - saranno molto aumentate rispetto allo stato attuale e giocheranno un ruolo importante nel contenimento dei volumi di traffico privato contenendo sensibilmente i valori di TGM.

Grazie alle possibilità di accessibilità alternative, si ritiene che sia possibile una riduzione di almeno il 50% rispetto agli incrementi sopra indicati. Le alternative che saranno offerte sono concrete e praticabili:

- la vicinanza tra stazione ferroviaria Merano-Malles in posizione adiacente con possibilità di ingresso attraverso il collegamento diretto proprio alla banchina del binario. Ingresso creato appositamente per facilitare l'accessibilità dell'edificio ampliato dell'utenza che usa il treno per i propri spostamenti;
- la presenza, tra gli ingressi all'edificio posti sul fronte lungo la via Weingartner, delle fermate per i bus di linee extraurbane (212 Foresta-Lagundo-Merano-Marlengo e 213 Parcines-Lagundo-Merano), seguono un percorso piuttosto conveniente;
- il nuovo tratto di pista ciclabile che attraverso la previsione inserita nell'ultimo Piano di Attuazione approvato quale variante nel 2016 (si vedano in particolare le fasce di colore arancione) si è potuto prolungare lungo tutto il lato Nord del lotto (considerato che già oggi molti utenti impiegano la bicicletta per arrivare all'edificio) con l'opportunità di un ulteriore collegamento sempre ciclabile verso il lato Sud e quindi alla banchina del binario ferroviario.

Va considerato anche come oggi la ferrovia non assicura praticamente alcun contributo rispetto agli spostamenti di chi impiega il treno in alternativa all'auto mentre domani l'impiego del treno, facilitato dall'incremento della frequenza delle corse potrà garantire un concreto contributo alla mitigazione dei possibili effetti sul traffico. La Committente ha da sempre considerato l'apporto dell'alternativa legato alla ferrovia quale importantissima alternativa da valorizzare anche con campagne ed iniziative organizzate ad hoc in modo tale da sviluppare nuove possibilità di connessioni, appunto anche qui nell'ottica di offrire di più attraverso un mix di possibilità rivolto alla facilitazione delle possibilità di incontro e circolazione.

Una ulteriore misura per cercare di favorire ed incentivare l'uso della bicicletta, volta anche a caratterizzare l'offerta verso l'utenza, è quella che prevede di ricavare - all'interno degli ambiti coinvolti dal progetto di ampliamento - spazi sicuri da destinare al ricovero e sosta delle biciclette e soprattutto le e-bike oggi sempre più impiegate specie dai turisti. Pare infatti che il pubblico apprezzi, più che l'offerta della possibilità di ricarica di questi mezzi, la sicurezza del deposito temporaneo della propria bicicletta elettrica o meno che sia. Così, superfici videosorvegliate, segregate, accessibili solo se muniti di tessera nominativa gratuita (rilasciata dalla direzione commerciale) favoriranno la necessaria sensazione di sicurezza che incentiverà sicuramente l'impiego della bicicletta; certamente un modo diverso per sostenere concretamente forme rinnovate e ritrovate di mobilità alternativa. Si tratta di caratteristiche che, in proiezione futura, sono sicuramente da considerare quali caratteristiche favorevoli del contesto rispetto al contenimento dei volumi di traffico veicolare privato.

4.2 Inquinamento acustico

Sull'area di progetto, oggi è presente un edificio nel quale si sviluppa un'attività commerciale analoga a quella cui sarà destinato il futuro edificio ampliato.

Il riferimento normativo in materia di inquinamento acustico è, a livello provinciale, la L.P. 20/2012 che prevede come i comuni debbano far elaborare ed adottare il così detto "Piano Comunale di Classificazione Acustica". Il P.C.C.A. è uno strumento che permette la pianificazione acustica delle zone urbanistiche con il fine di prevenire l'inquinamento acustico in modo da salvaguardare la popolazione ed il territorio. L'individuazione e la classificazione delle differenti zone acustiche viene effettuata sulla base delle prevalenti condizioni di effettiva fruizione del territorio stesso e delle proiezioni future previste dagli strumenti urbanistici. Così la classificazione acustica non che il risultato di un'analisi del territorio condotta sulla base della strumentazione urbanistica comunale e della situazione esistente. Attualmente, il P.C.C.A. del Comune di Lagundo è in fase di elaborazione.

Sulla scorta di quanto previsto dalla L.P. n. 20/2012, in considerazione del contesto urbanistico, si è quindi ipotizzata una classificazione acustica del territorio così da attribuire anche all'area in oggetto la propria classe acustica di appartenenza. Esaminate le caratteristiche dell'area in oggetto e di quelle delle aree limitrofe, considerato che si tratta di zona con prevalente destinazione a terziario e della adiacente zona Produttiva, si attribuisce al sito la classe acustica III con valori limite di immissione diurno (6:00-22:00) e

notturmo (22:00-6:00) pari rispettivamente a 60 e 50 Leq dB(A). Questi valori saranno rispettati dalle attività insediate sull'area oggetto di studio.

Per le infrastrutture stradali comunali i limiti di immissione diurno e notturno - definiti dalla tabella 5 dell'Allegato A alla L.P. n. 20/2012 - sono pari rispettivamente a 65 e 55 Leq dB(A) mentre, all'interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture ferroviarie e stradali (non definite comunali) valgono i limiti previsti dalla normativa statale (DPR 459/1998 e 142/2004).

In questo contesto, il progetto di ampliamento ha posto attenzione al che non venissero introdotti elementi di disturbo ovvero a limitare ogni possibile interferenza verso l'esterno. Particolare attenzione è stata posta alla localizzazione aree tecniche degli impianti, tutte localizzate in ambiti semichiusi e schermati acusticamente con materiale fonoassorbente ad alte prestazioni. Si è reputato importante garantire la massima sicurezza possibile rispetto alle emissioni così che, per ottenere i migliori risultati, non fosse sufficiente solo la scelta delle unità attive degli impianti individuate tra quelle a basso impatto acustico anche provviste di appositi cofani fonoisolanti ma si potesse fare di più.

Nello sviluppo della progettazione, come già era stato fatto nel 2012, si è prestata attenzione anche ai rumori provenienti dalla movimentazione delle merci andava in qualche misura controllato ovvero annullato completamente. Quindi si è trovato modo di reimpiegare, prolungandolo, il tunnel carrabile esistente a senso unico di marcia, accessibile dalla via Weingartner posto lungo il lato Ovest ed Sud dell'edificio. Questo ampio tunnel, anche in futuro, sarà destinato a contenere le aree del carico e scarico oltre a quelle riservate alle aree ecologiche del complesso così da garantire gli spazi adeguati ai compattatori destinati a garantire una efficace e sempre disponibile possibilità di raccolta differenziata rispetto alle varie tipologie di rifiuto dell'attività.

5. RACCOLTA DEI DATI E DELLE INFORMAZIONI E METODI DI PREVISIONE DEGLI EFFETTI

L'apparato di dati ed informazioni alla base del presente screening deriva da un lavoro di raccolta, analisi e computazione di vari dati ed elementi di carattere fisico dimensionale, ambientale e paesaggistico effettuato dai progettisti dell'intervento. Gli elementi ed i dati riguardanti le condizioni del contorno dell'area in merito a natura, paesaggio archeologia, beni culturali ed ogni altro ambito sensibile citato sono stati raccolti dalle basi delle informazioni disponibili presso la Provincia di Bolzano e le sue reti dati, quindi:

- Provincia di Bolzano - Geobrowser
- Provincia di Bolzano - Agenzia per l'ambiente
- Provincia di Bolzano - Lexbrowser
- Comune di Lagundo

I dati assunti sono stati interpretati alla luce del contesto di progetto e quindi riproposti nella presente relazione. I dati relativi le condizioni dello stato di fatto ed ampliamento sono stati determinati in base ai progetti di concessione edilizia depositati presso il comune di Lagundo.

I dati riguardanti l'afflusso, le presenze degli utenti, degli operatori comprese dinamiche di esercizio della struttura esistente sono stati forniti direttamente dalla società che gestisce la stessa.

I dati riguardanti il progetto di ampliamento derivano dall'elaborazione di valori esistenti da parte dei progettisti secondo le prospettive indicate. I dati dimensionali e le caratteristiche riportate si riferiscono al progetto definitivo per il quale è stata ottenuta la Concessione Edilizia.

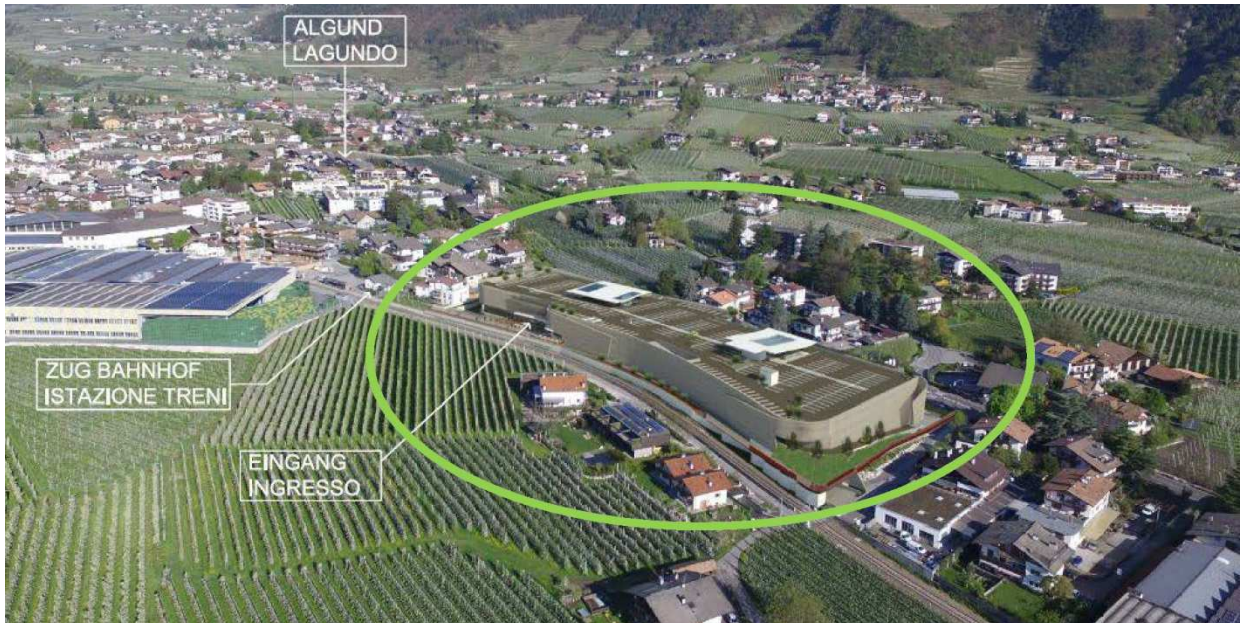
La computazione dei dati degli elementi ed i metodi di previsione degli effetti sono stati eseguiti in sede di screening secondo le normali procedure disciplinari della prassi professionale in campo urbanistico, della valutazione ambientale e dell'elaborazione statistica.

6. MISURE DI CONTENIMENTO DEGLI EFFETTI SULL'AMBIENTE

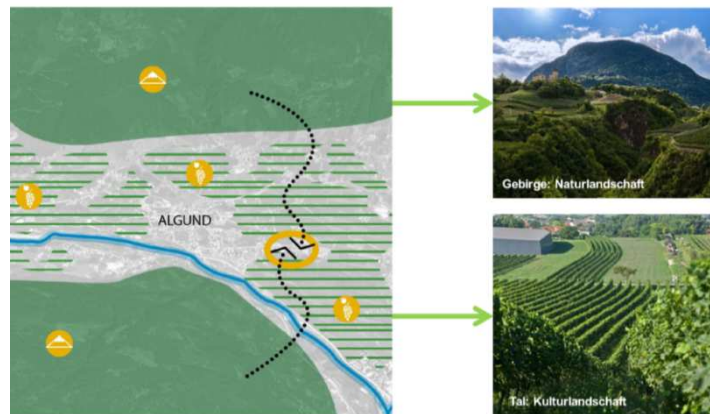
L'ampliamento dell'edificio commerciale esistente, progettato unitariamente con soluzioni estese alla scala d'area, risulta meno impattante rispetto al ciclo dell'acqua ed il contenimento degli effetti del costruito sul microclima locale rispetto a quanto era preesistente ma anche rispetto ad un progetto maggiormente frazionato non fosse altro che per le sole superfici asfaltate altrimenti destinate a piazzali ed alla viabilità interna. Da questo punto di vista, l'edificio oggetto del presente elaborato permette scelte più efficienti,

prevede ampie zone trattate a verde, ampie aree permeabili, spazi esterni semi-pubblici e di relazione con un intorno di qualità generale maggiore rispetto a quanto era in passato.

In relazione alla progettazione del verde, all'integrazione ambientale - che nel progetto di ampliamento assumono importante connotazione identificativa - è stato assegnato un apposito incarico ad un gruppo di professionisti del settore. L'intenzione era ed è rivolta ad ottenere che l'ampliamento si relazioni in modo adeguato rispetto all'ambiente naturale del contesto di inserimento. Concetto sviluppato dapprima osservando, raccogliendo una serie di riferimenti, quindi interpretando e proponendo alcuni elementi simbolicamente collegati al contesto stesso, così da rappresentarne legame.

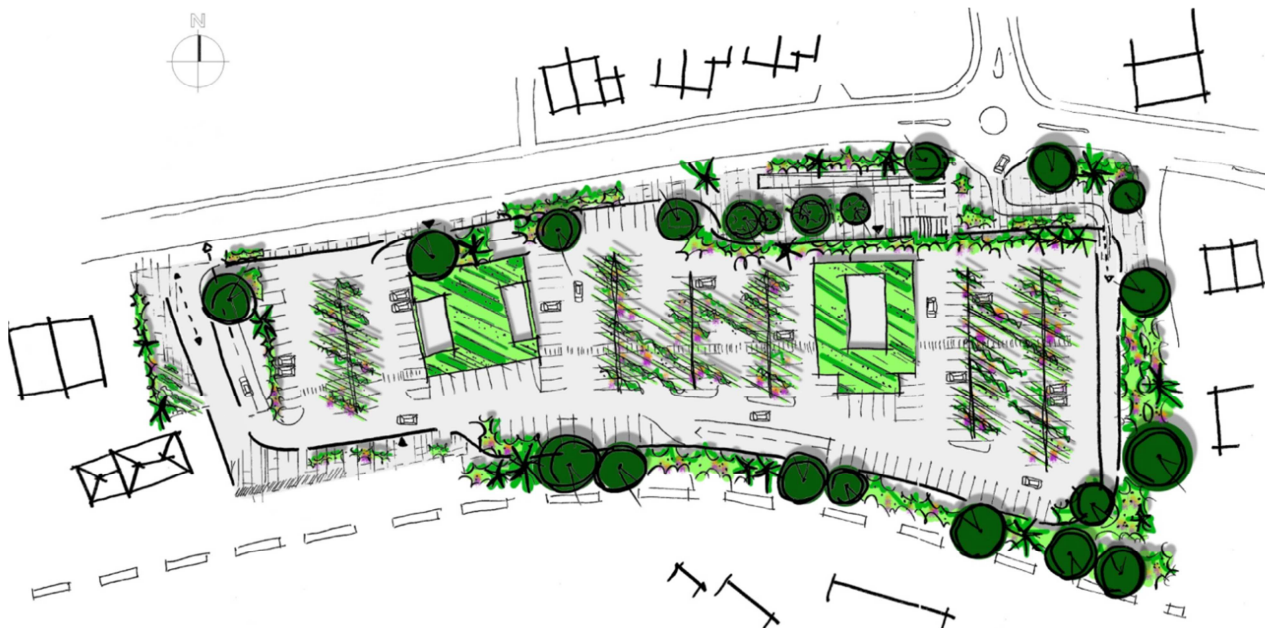


Vista aerea da Sud verso Lagundo con foto inserimento del progetto di ampliamento



Sopra e sotto una sintesi di spunti, riferimenti e tipologie di riferimento offerte dal contesto rispetto al tema del verde





Le tipologie verdi di riferimento per il contesto e la relativa declinazione pensata per l'edificio oggetto di screening, sotto riportata la planimetria del livello più alto con: i tetti verdi estensivi, le ampie pergole ombreggianti, le alberature e le siepi di contorno

Gli elementi proposti da questa progettazione si riassumono in termini vantaggiosi per l'ambiente: le coperture a verde possono assorbire circa il 50% dell'acqua piovana e consentire all'evaporatore un buon ritorno all'atmosfera; aumentano la biodiversità e migliorano il microclima con un effetto di raffreddamento anche per le stesse auto parcheggiate in copertura; migliora il microclima: il verde in parte prende il vento e pulisce l'aria con meno inquinamento dai gas di scarico delle automobili e buona funzione di attenuazione dei rumori. Tutto questo senza dimenticare i vantaggi tecnologici che estendono la durata del tetto ovvero delle impermeabilizzazioni (con generazione di minori quantità di rifiuti particolari da smaltire lungo il ciclo vita dell'edificio) ed il valore di incremento rispetto all'isolamento termico.

La nuova realizzazione, anche grazie alla propria dimensione, permette di impiegare tutte quelle nuove tecnologie attualmente disponibili, ad iniziare proprio dalla progettazione in BIM che, con la possibilità di modellazione comparata di ogni elemento dell'edificio rispetto alle possibili scelte architettoniche, strutturali, di dettaglio, offre una più coerente e concreta possibilità di controllo e verifica rispetto agli scenari futuri che vanno a ripercuotersi lungo il ciclo vita dell'edificio consentendo – già ora - in modo economico e razionalizzato, di fare scelte oculate che hanno ricadute anche sul rispetto dell'ambiente non fosse altro che per la limitazione della produzione di rifiuti. Quindi l'impiego delle tecnologie di progettazione più efficaci così come scelte orientate a premiare tecnologie edilizie e costruttive allineate ai migliori standard oggi presenti.

L'intero progetto di ampliamento è stato elaborato considerando, da molteplici punti di vista, i fattori energetici ed ambientali oggi assolutamente inclusi nel processo edilizio perché oramai parte irrinunciabile rispetto all'obiettivo di ottenere un accresciuto benessere che porta anche ad un riscontro concreto, economicamente quantificabile, grazie alle scelte dell'utente che premiano questa considerazione. Così anche l'aspetto dell'edificio rinnovato non poteva restare scollegato da un'immagine evocativa di un valore simbolico, di una scelta oggi sempre più ricercata e condivisa.

Le misure di contenimento degli effetti sull'ambiente rispetto al progetto di ampliamento oggetto del presente screening sono state considerate fin da principio. La scelta di limitare il numero dei posti auto si inserisce in questo contesto. A fronte della valorizzazione delle possibilità per un facile collegamento con l'adiacente Stazione ferroviaria si garantiscono ottime potenzialità di accessibilità alla nuova struttura limitando così l'uso dell'autovettura concretizzando la riduzione del parcheggio necessario a servizio dell'edificio stesso.

Misure di contenimento degli effetti sull'ambiente sono state considerate anche per la fase di costruzione dell'edificio. Si è infatti cercato di prevedere metodi e lavorazioni condotti con macchinari idonei (silenziosi)

e di ultima generazione) eseguite nel modo meno invasivo possibile; movimenti di terra tenuti al minimo; riutilizzo dello sterro, per quanto possibile, per i riempimenti in modo da ridurre al minimo i trasporti di materiale; depositare il materiale di scavo in eccesso in siti autorizzati; tenere il cantiere recintato completamente con i lavori protratti in orario 8.30 – 18.30 secondo anche le disposizioni vigenti in modo che zone adiacenti non siano disturbate da rumori di cantiere; a fare in modo che le zone libere e non pavimentate dell'area di cantiere facilitino la formazione di polveri.

Un ulteriore aspetto riguarda la produzione di rifiuti e la loro gestione e trattamento. Così nell'ottica della massima efficienza e funzionalità sarà organizzato un sistema centralizzato di raccolta differenziata. Si stima che le esigenze saranno soddisfatte potendo contare sulla collocazione di compattatori scarrabili. In base all'esperienza ed alle esigenze si prevedono per la raccolta di: cartoni (2), plastica (1), indifferenziato (1), umido (con carrelli aziendali), cisterna per l'olio alimentare usato (1), campane vetro (2), campane plastica e lattine (1). Tutti i punti di consegna saranno sul sedime dell'edificio localizzati all'interno dell'area di carico e scarico merci pertanto fuori da ogni vista essendo questa ricavata in un ampio tunnel carrabile di collegamento interno, a senso unico di marcia, localizzato lungo il lato sud dell'edificio ed accessibile dalla via Weingartner.

7. SINTESI NON TECNICA

L'art. 4 comma 9 della L.P. 22 dicembre 2016 n. 27 ha modificato l'art.2 della L.P. 16 marzo 2012 n. 7 relativa alla "Liberalizzazione dell'attività commerciale" stabilendo che le SCIA per l'esercizio del commercio al dettaglio nella forma della grande struttura di vendita sono soggette alla verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale (art. 20 D.lgs. 152/06). Questo vale anche per le attività commerciali per le quali non sia stato rilasciato il relativo titolo edilizio e si richiede, prima dell'effettivo avvio dell'attività commerciale, la verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale.

L'area di progetto è sita nel Comune di Lagundo, adiacente a Nord direttamente sulla via Weingartner ed a sud dalla linea Merano-Malles con la Stazione a meno di 50 metri di distanza. È inserita nel quadrante compreso nel Piano di Attuazione per la zona residenziale B2 – zona di completamento "Ex OGA".

Il sedime, un tempo, ospitava l'area ed i depositi di frutta della ex "OGA"; l'area era completamente edificata, utilizzata e sigillata (magazzini, piazzali movimentazioni merce, uffici). I magazzini venivano demoliti nel 2006 e nel 2012, su di una parte del lotto, veniva ultimata la realizzazione di un edificio a destinazione commerciale. Il presente screening ha per oggetto l'ampliamento di questo edificio.

L'area di intervento è servita in maniera molto efficace dal sistema della mobilità pubblica con la vicinissima Stazione ferroviaria di Lagundo (50 m da uno degli accessi all'edificio che apre sulla banchina di arrivo dei convogli), extra urbana (con le fermate dei bus in corrispondenza del fronte principale dell'edificio), il collegamento alla rete delle ciclabili urbane. La viabilità della zona è adeguata al progetto.

Il progetto per la costruzione dell'ampliamento sul sedime residuo che anni fa i magazzini "OGA" è stato concepito quale perfetta integrazione ed espansione all'edificio esistente, costituendo un nuovo complesso articolato e funzionale, dalle moderne linee architettoniche che nella loro articolazione si relazionano senza contrapposizione al tessuto edificato esistente.

La dismissione dei magazzini OGA e del volume di traffico pesante collegato al ricevimento merci, la distribuzione ed altri transiti di servizio che l'attività comportava; la realizzazione della nuova edificazione prima – su di una parte dell'area liberatasi - con l'edificio commerciale nel 2012, oggi con l'ampliamento dello stesso su tutta la superficie disponibile; le favorevoli possibilità di accesso all'area da parte di forme di mobilità alternativa; trattandosi di un'area già urbanizzata oggi trasformata in base a nuovi indici urbanistici con maggiore attenzione alla riduzione dell'impatto edilizio ed al mantenimento di superfici permeabili che prima non venivano contemplate; l'impiego di materiali ed impianti a basso dispendio energetico; risultano tutti fattori che comportano un bilanciamento di fattori.

La volumetria complessiva prevista dal piano è di 43.339,00 mc. La disponibilità dei posti auto nel nuovo edificio passerà da 315 a 648.

Per il progetto di ampliamento non si prevedono condizioni di criticità ambientale. In particolare l'intervento non comporterà ricadute prevedibili negative questo anche in considerazione della comparazione con le condizioni dell'area precedenti.

L'intero progetto è stato elaborato considerando attentamente molteplici fattori energetici ed ambientali. Con la realizzazione dell'ampliamento, si realizza un edificio che offre all'utenza una struttura rinnovata con una destinazione d'uso non più esclusivamente commerciale ma anche terziaria nella quale sono offerte possibilità di svago, intrattenimento e ristoro in modo tale da garantire una bilanciata mixite: una rete di opportunità che creano legami nuovi e trasversali tra le funzioni generando così una nuova attrattiva in combinazione sinergica tra shopping, distrazione, incontro e nuove forme di comunicazione e socializzazione.