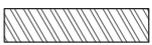


LEGENDA

LEGENDA - LEGENDE

-  ZONENGRENZE
CONFINE DI ZONA
-  PARZELLEGRENZE
CONFINE PARCELLARE
-  BAULOSE
LOTTI EDIFICABILI
-  BAUGRENZE = BAURECHTSFLÄCHE
LIMITE DI EDIFICAZIONE
-  ANBAU AN DIE BAUGRENZE MÖGLICH;
MINDESTABSTAND FÜR FASSADE MIT AUSSICHTSFENSTERN: 5 m
POSSIBILE COSTRUZIONE IN ADERENZA;
MINIMO ARRETRAMENTO PER FACCIATA CON VEDUTE: 5m
-  KEINE AUSSICHTSFENSTER ZUGELASSEN
VEDUTE NON AMMESSE
-  ZUFAHRTSVERBOT
DIVIETO DI ACCESSO CARRABILE
-  FREIFLÄCHE
AREA LIBERA
-  VERKEHRSFLÄCHE - STRASSE
SUPERFICIE DI TRANSITO - STRADA
-  ÖFFENTLICHER PARKPLATZ
PARCHEGGIO PUBBLICO
-  FUSS- UND RADWEG
PISTA PEDOCICLABILE
-  ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN
VERDE PUBBLICO
-  FLUGSCHNEISE
CONO DI ATTERRAGGIO
-  PIANO DI RISCHIO AEROPORTO - ZONA DI TUTELA "A"
GEFAHRENZONENPLAN FLUGHAFEN - SCHUTZGEBIET "A"
-  PIANO DI RISCHIO - AEROPORTO - ZONA DI TUTELA "B"
GEFAHRENZONENPLAN FLUGHAFEN - SCHUTZGEBIET "B"
-  MASSLINIE
DISTANZA
-  SERVITUT FÜR DIE ERRICHTUNG EINER TRAFOKABINE,
KANN VERSCHOBEN WERDEN
SERVITU PER L' EDIFICAZIONE DI CABINA DI TRASFORMAZIONE,
PUO ESSERE SPOSTATA
-  SERVITUT
SERVITÙ
-  BAUMBEPFLANZUNG - KRONE EINFÖRMIG
ALBERI A FUSTO A CHIOMA

NUTZUNGSSCHABLONE

1 (S-H-X)	
2	3
4	5
6	7

SCHEMA DI UTILIZZO

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| 1 | BAULOS NR. | 1 | N. LOTTO |
| 2 | FLÄCHE BAULOS | 2 | SUPERFICIE LOTTO |
| 3 | MAX. ÜBERBAUBARE FLÄCHE | 3 | SUPERFICIE EDIFICABILE MASSIMA |
| 4 | MAX. GEBÄUDEHÖHE | 4 | ALTEZZA FABBRICATO MASSIMA |
| | IHS - INNER HORIZONTAL SURFACE - 280 M. ÜNN | | IHS - INNER HORIZONTAL SURFACE - 280 m. slm |
| 5 | HÖCHSTZULÄSSIGE KUBATUR | 5 | CUBATURA MASS. AMMISSIBILE |
| 6 | ZULÄSSIGE DIENSTLEISTUNGSKUBATUR | 6 | CUBATURA ATTIVITÀ SERVIZI |
| 7 | ZULÄSSIGE BRUTTOGESCHOSSFLÄCHE | 7 | SUPERFICE LORDA DI PIANO MASSIMA AMMISSIBILE |
| (S) | DIENSTLEISTUNGSBETRIEBE ZUGELASSEN | (S) | SONO AMMESSE AZIENDE PER PRESTAZIONI DI SERVIZI |
| (H) | BEHERBERGUNGSBETRIEB | (H) | STRUTTURA RICETTIVA |
| (X) | FLUGHAFENRISIKOPLAN | (X) | PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE |

PARZELLE PARTICELLE	BRUTTO- FLÄCHE SUPERFICIE LORDA	NETTO- FLÄCHE SUPERFICIE NETTA	ÜBERBAUB. FLÄCHE SUPERFICIE COPERTA	BRUTTOGESCH. FLÄCHE SUP.LORDA DI PIANO	MAX. REALIS. KUBATUR MASSIMA CUB. REALIZZABILE	DIENT- KUBATUR CUBATURA TERZIARIO
B 1	26.881	21.623	21.623		518.952	
B 2 a	7.457	5.999	5.999		143.976	
b	6.724	5.409	5.409		129.816	
c	3.727	2.998	2.998		71.952	14.390
d	3.123	2.512	2.512		60.288	60.288
B 3 a	2.984	2.400	2.400		57.600	
b	1.492	1.200	1.200		28.800	
c	1.492	1.200	1.200		28.800	
d	1.492	1.200	1.200		28.800	
e	1.492	1.200	1.200		28.800	2.340
f	1.492	1.200	1.200		28.800	
g	1.492	1.200	1.200		28.800	
h	1.492	1.200	1.200		28.800	
B 4 a	1.492	1.200	1.200		28.800	
b	1.492	1.200	1.200		28.800	2.916
c	1.492	1.200	1.200		28.800	3.000
d	1.492	1.200	1.200		28.800	
e	2.984	2.400	2.400		57.600	
f	2.984	2.400	2.400		57.600	
g	2.984	2.400	2.400		57.600	57.600
B 5	4.395	3.535	3.535		84.840	
B 6 a	7.956	6.400	6.400		153.600	153.600
b	1.989	1.600	1.600		38.400	
c	1.989	1.600	1.600		38.400	
d	3.978	3.200	3.200		76.800	
B 7 a	1.989	1.600	1.600		38.400	
b	1.989	1.600	1.600		38.400	
c	1.989	1.600	1.600		38.400	
d	1.989	1.600	1.600		38.400	
e	1.989	1.600	1.600		38.400	
f	1.989	1.600	1.600		38.400	2.700
g	1.989	1.600	1.600		38.400	2.400
h	1.989	1.600	1.600		38.400	
i	1.989	1.600	1.600		38.400	
j	1.989	1.600	1.600		38.400	
B 8	5.582	4.490	4.490		107.760	
B 9 a	5.967	4.800	4.800		115.200	
b	4.475	3.600	3.600		86.400	
c	2.984	2.400	2.400		57.600	
B10 a	2.984	2.400	2.400		57.600	
b	2.984	2.400	2.400		57.600	
c	2.984	2.400	2.400		57.600	
d	2.984	2.400	2.400		57.600	40.320
e	2.984	2.400	2.400		57.600	40.320
B11 a	3.978	3.200	3.200		76.800	
b	4.973	4.000	4.000		96.000	
c	7.459	6.000	6.000		144.000	
d	4.973	4.000	4.000		96.000	
B12	75.511	60.740	42.518		1.020.432	9.073
B13 a	3.548	2.849	1.709	7.000	28.000	28.000
b	2.418	1.942	1.165	4.000	16.000	16.000
c	1.818	1.460	876	3.200	12.800	12.800
d	2.349	1.886	1.130	4.000	16.000	16.000
e	3.387	2.720	1.632	6.000	24.000	24.000
f	2.963	2.963	1.778		42.672	42.672
B14 a	7.459	6.000	6.000		144.000	
b	2.984	2.400	2.400		57.600	
c	1.989	1.600	1.600		38.400	15.360
B15 a	2.984	2.400	2.400		57.600	
b	2.984	2.400	2.400		57.600	
c	1.492	1.200	1.200		28.800	
d	1.492	1.200	1.200		28.800	



PARZELLE PARTICELLE	BRUTTO- FLÄCHE SUPERFICIE LORDA	NETTO- FLÄCHE SUPERFICIE NETTA	ÜBERBAUB. FLÄCHE SUPERFICIE COPERTA	BRUTTOGESCH. FLÄCHE SUP.LORDA DI PIANO	MAX. REALIS. KUBATUR MASSIMA CUB. REALIZZABILE	DIENT- KUBATUR CUBATURA TERZIARIO
e	2.839	2.282	2.000		48.000	19.200
B16 a	2.685	2.160	1.512	6.000	36.288	36.288
b	9.746	7.840	5.488		131.712	3.790
c	10.007	8.030	5.635		135.240	17.000
B17 a	6.194	4.982	3.500		84.000	
b	5.956	4.791	3.360		80.640	
c	1.243	1.000	700		6.000	
d	1.989	1.600	1.120		26.880	26.880
e	2.724	2.191	1.540		36.960	
B18 a	5.945	4.782	3.350	4.020	16.080	
b	12.160	9.782	6.850	8.220	32.880	
B19	12.179	9.796	6.860	27.800	111.200	111.200
B20	17.554	14.000	9.800	11.800	47.200	47.200
B21	61.003	49.070	35.400	66.800	267.200	
B22	18.070	14.535	10.000		240.000	
B23	8.950	7.200	5.040		70.560	70.560
SUMME	464.390	373.967	308.329	148.840	6.259.528	875.897
F 1	6.085	4.895				13,84%
F 2	1.175	945				
F 3	516	415				
F 4	511	411				
F 5	2.481	1.996				
F 6	4.227	3.400				
F 7	605	488				
F 8	7.210	5.702				
F9	64	51				
SUMME	22.874	18.303				
EX-VIVES	30.950	24.900	17.430			
TOTAL 1	518.214	417.170	325.759			
Gem.1	80.472					
Gem.2	24.788					
SUMME	105.260					
TOTAL 2	623.474					
ZONE FÜR ÖFFENT. EINR.	22.930	18.440	12.910			
TOTAL 3	646.404					

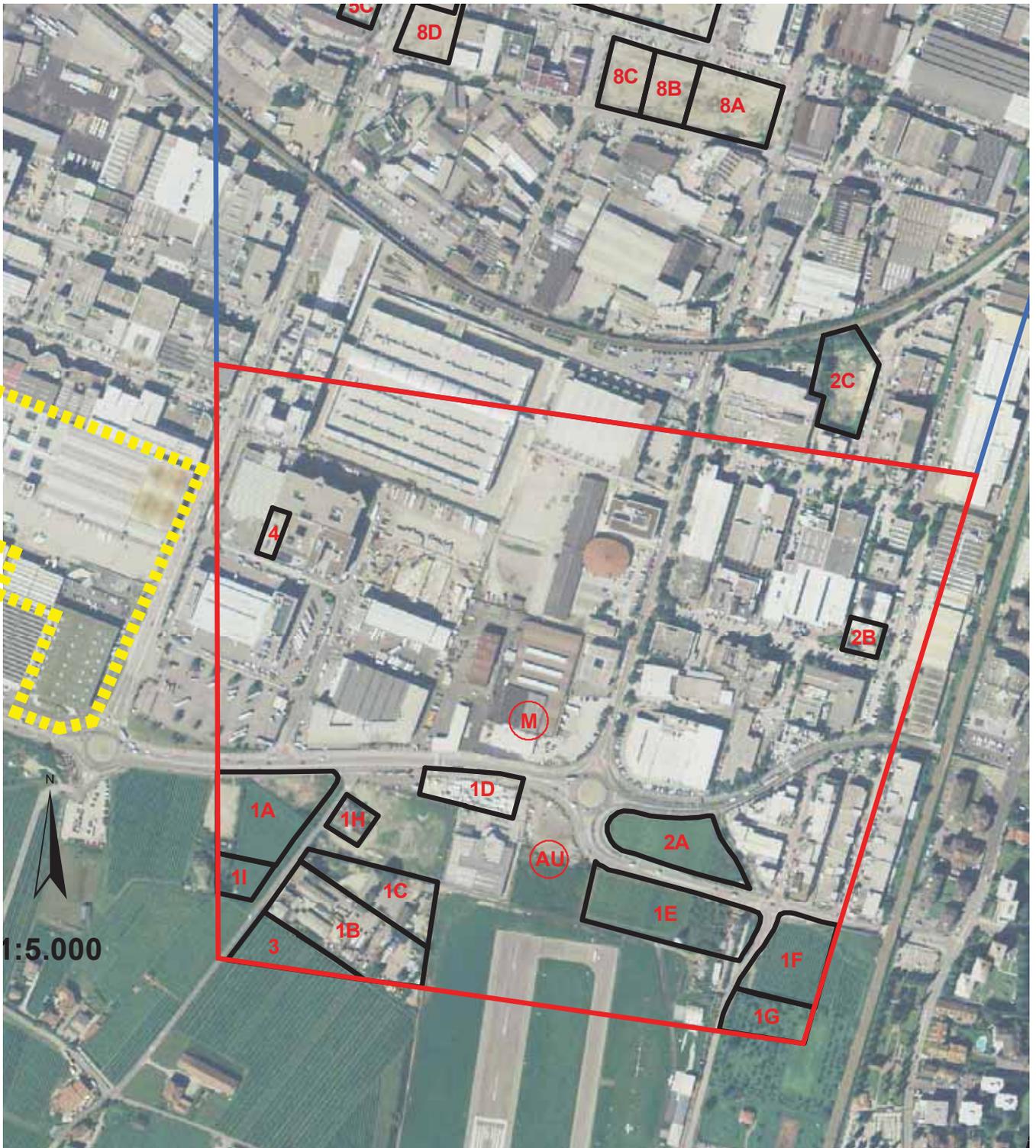
DIENTSTLEISTUNGSSEKTOR (DFP) = Durchführungsplan
SETTORE TERZIARIO (PA) = Piano d'attuazione

gesamte realisierbare Kubatur (DFP)
 totale cubatura realizzabile (PA) **6.259.528**
 (F83)

Kontrolle: Baudichte und Dienstleistungssektor laut Bauleitplan
Verifica: Densità edilizia e settore terziario su base del PUC

gesamte realisierbare Kubatur (BLPL)
 totale cubatura realizzabile (PUC) **6.328.261**
 (623.474 m² * 0.70*14,5 m)

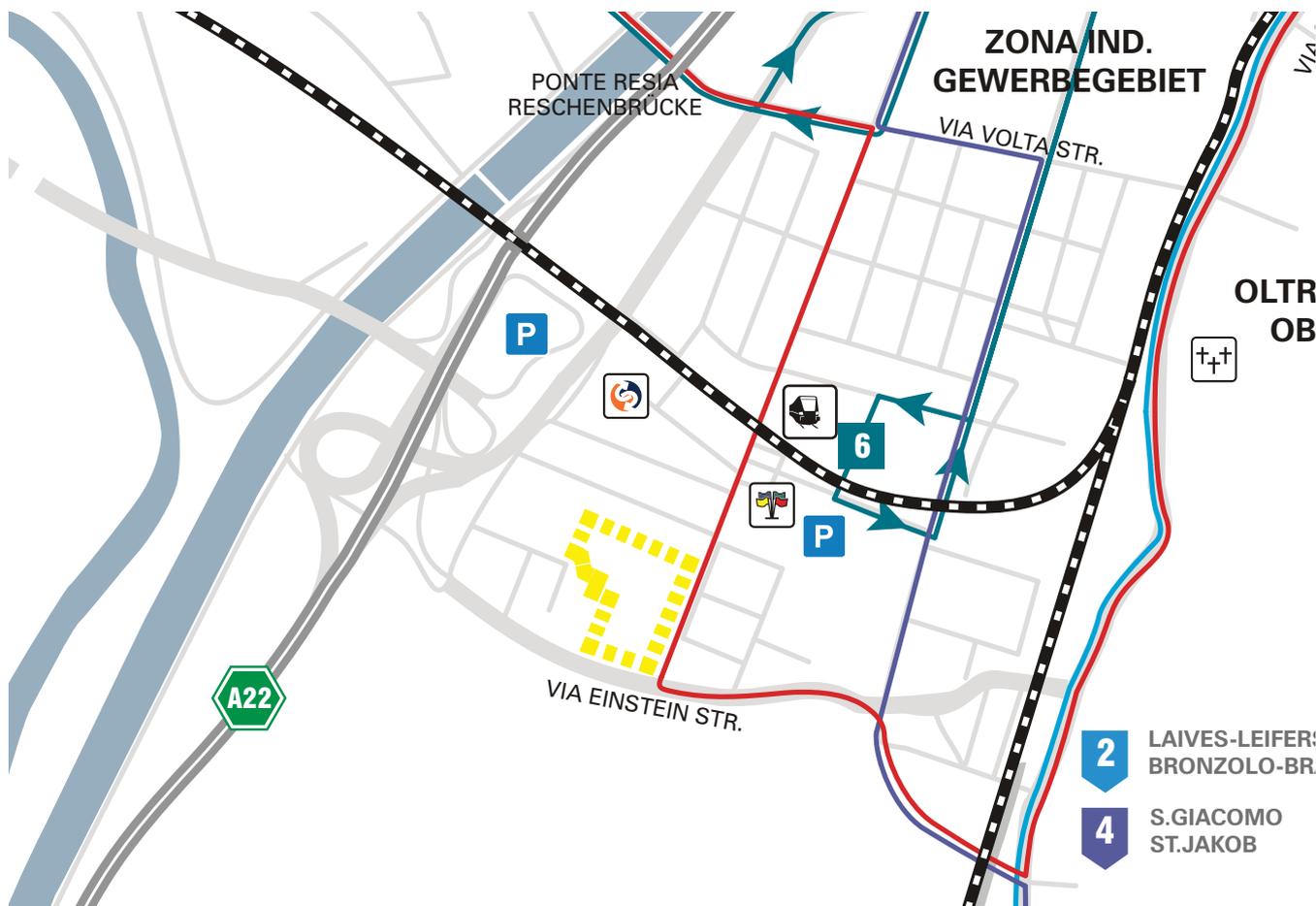
gesamte realisierbare Dienstleistungs-Kubatur (BLPL)
 totale cubatura terziaria realizzabile (PUC) **2.531.304** Saldo **1.655.407**
 (6.328.261 * 40%) **26,16%**



Piano di Rischio Aeroportuale - dettaglio

1.3 Accessibilità all'area

Per quanto riguarda le considerazioni in tema di accessibilità, l'area è collocata in una zona strategica del territorio di Bolzano, sia per quanto riguarda i flussi di provenienza urbana che extraurbana.



Stralcio della mappa del Trasporto Integrato - Provincia Autonoma di Bolzano con evidenziazione dell'area (linea tratteggiata)

La zona dell'intervento è servita in maniera molto efficace dal sistema della mobilità pubblica urbana.

Su via Buozzi corre la linea 10 del servizio urbano di autobus e nelle immediate vicinanze si trova anche il tracciato della linea 6. A circa 300 metri è inoltre presente la stazione della ferrovia (Fiera) del servizio metropolitano della linea per Merano.

L'area è collegata alla rete delle piste ciclabili urbane che hanno proprio in via Buozzi una delle diramazioni principali che servono tutta la zona produttiva di Bolzano Sud, collegandola efficacemente con le altre parti della città.

Per quanto riguarda la mobilità privata e le ricadute sul traffico, rimandando comunque allo studio specifico allegato, è utile sottolineare che la zona, per le sue caratteristiche di accessibilità multimodale, risulta particolarmente adatta all'insediamento proposto.

Ciò non di meno è utile sottolineare come l'accesso all'area possa avvenire sia in maniera diretta e principale da via Buozzi, sia secondariamente da via Copernico e da via Altmann, permettendo così di modulare e diversificare le direttrici di accesso e deflusso.

Quanto tratteggiato permette di governare la viabilità locale di progetto evitando, anche nelle condizioni di picco giornaliero, settimanale o stagionale, fenomeni di congestionamento eccessivo o di crisi del sistema viabilistico urbano locale, con particolare riferimento ai nodi (rotonde su via Einstein).

Nell'ottica del bacino di riferimento a scala anche extra-urbana è rilevante considerare l'ottima raggiungibilità dell'area dalle zone extraurbane.

La vicinanza con l'uscita autostradale di Bolzano Sud oltre alla connessione diretta con il flusso proveniente da sud dalla strada statale SS 12 rendono l'area raggiungibile dai flussi in ingresso in città, senza che ciò implichi di sovraccaricare arterie di accesso e attraversamento del centro abitato, riducendo quindi i disagi specifici indotti alla mobilità locale, ivi comprese le ricadute in ordine all'inquinamento generato. L'area è facilmente raggiungibile anche dal quadrante geografico della val d'Adige e del Meranese, terminando la superstrada ME-BO nelle immediate vicinanze e confluendo in via Einstein.

La raggiungibilità da nord è invece garantita sia dall'autostrada che dalla statale SS12 attraverso la vicina e ben collegata strada arginale.

Non esistono criticità in materia di distanze e fasce di rispetto da infrastrutture stradali. Il sito si relaziona solo con viabilità urbana e non è lambito da altre infrastrutture (autostrada o ferrovia).

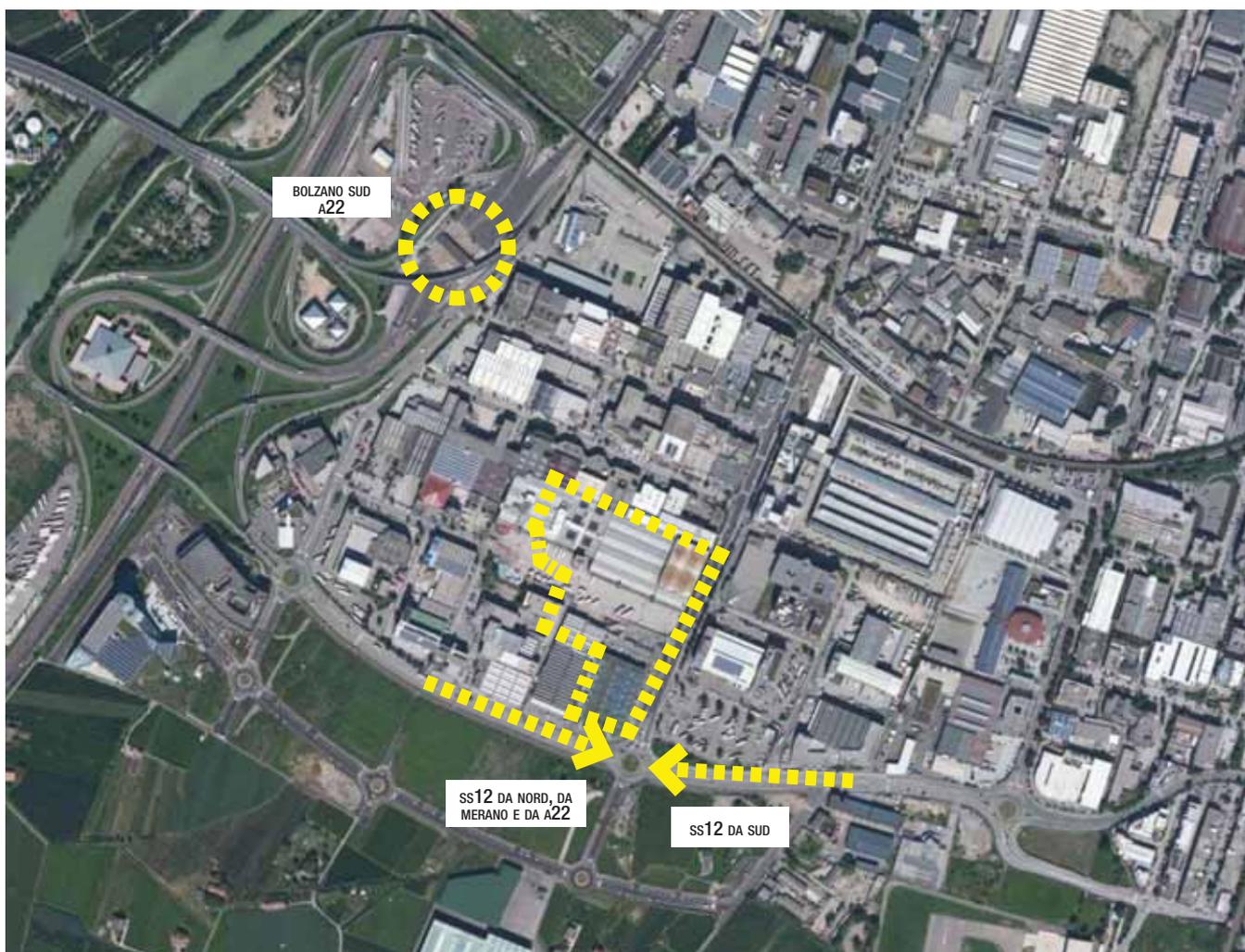


Foto aerea con il sistema degli accessi extraurbani

1.4 Stato attuale dell'area

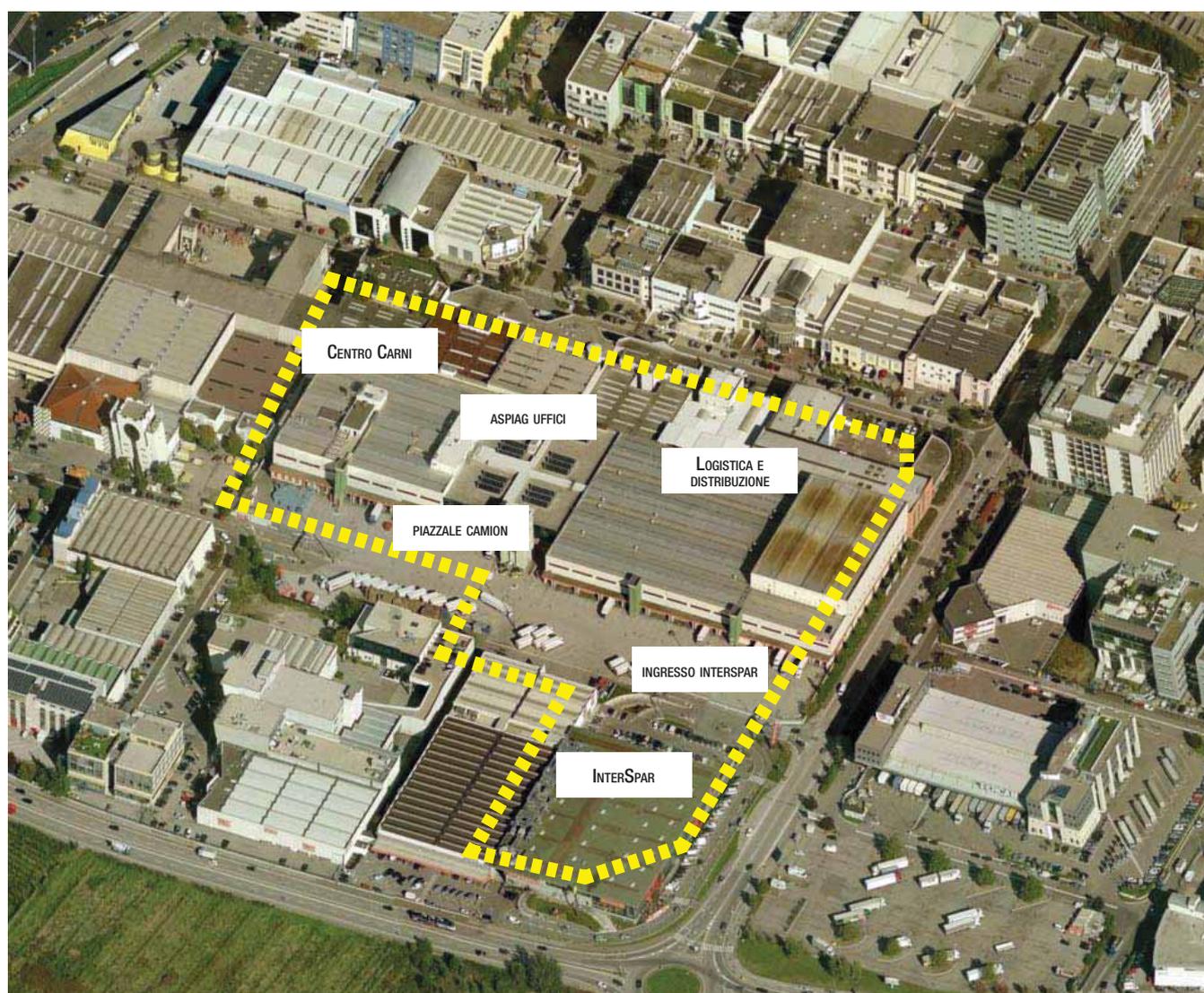
L'area è oggi interamente occupata dalle strutture di logistica, gestione e distribuzione della società Aspiag Service srl e in diretta continuità dall'area dell'InterSpar di proprietà e gestione della stessa società.

L'area è oggi interamente insediata.

L'edificazione situata nella fascia nord del sito ospita le strutture della logistica, del centro carni e produzione salumi e il Centro Recycling, mentre all'angolo sud-est sorge l'InterSpar di via Buozzi.

Le zone non edificate che costituiscono il piazzale centrale dell'area ospitano in parte il parcheggio di superficie della struttura di vendita al dettaglio oggi in esercizio e in parte il piazzale di manovra e parcheggio dei camion del complesso di distribuzione prodotti alimentari e del centro lavorazione carni.

L'area è dunque già oggi interamente in esercizio e le zone sono interamente edificate o asfaltate. A meno delle aiuole e di residuali brani l'area non ha oggi aree verdi su terreno naturale.



Vista aerea pictometrica con l'area allo stato attuale

In merito alle caratteristiche delle attività oggi in esercizio vengono riportati di seguito una serie di indicatori e quantità rilevanti.

INTERSPAR

sup lorda	5.975 mq
sup vendita	3.612 mq
posti auto -1	282
posti auto PT	26
posti auto mezzanino	77
Totale posti auto	385

McDonald's

somministrazione	392 mq
servizi per il pubblico	18 mq
cucina	50 mq
corridoi	25 mq
celle/locali spazi tecnici	65 mq
spogliatoi e servizi	30 mq
Totale	580 mq

Centro Carni

Piano terra	
lavorazione/celle	3.690 mq
Piano primo	
uffici centro carni	250 mq
lavorazione/ forni	3.048 mq
Totale	6.988 mq

Recycling

magazzino	87 mq
servizi	58 mq
area deposito	1.377 mq
Totale	1.522 mq

Logistica e uffici sede

Piano terra	
magazzino	17.386 mq
zona carico e scarico	548 mq
vani tecnici	143 mq
torre	141 mq
Totale	18.218 mq

Piano primo	
uffici sede	5.253 mq
sala esposizione	1.199 mq
cucina e ristorante/bar	876 mq
magazzino resi	1.346 mq
torre	144 mq
Totale	8.818 mq

Piano secondo	
magazzino	3.197 mq
torre alloggi	145 mq
vani tecnici e scale	788 mq
Totale	4.130 mq

Piano interrato	
garage	4.605 mq
corridoi	656 mq
archivio	1.466 mq
spogliatoi	1.126 mq
torre	141 mq
Totale	7.994 mq

1.5 Il Progetto del polo commerciale

Il progetto oggetto del presente screening prevede la costruzione del nuovo polo commerciale Aspiag al posto della gran parte delle attuali strutture di gestione e logistica.

Il complesso integra la grande struttura dell'InterSpar esistente all'interno di un nuovo complesso articolato e funzionale, dalle moderne linee architettoniche.

E' rilevante sottolineare che il progetto oggi descritto e analizzato è completo ed esaustivo e non esiste cumulo con altri progetti precedenti, realizzati o presentati.

La nuova edificazione sorgerà sul sedime dell'attuale grande piazzale camion della logistica e sostituirà la cortina edilizia eterogenea oggi presente sulla fascia nord dell'area.

Il sistema della mobilità e dei parcheggi integrerà potenziandolo il sistema oggi presente a servizio dell'InterSpar, per un totale disponibile a opera realizzata di circa 1.700 posti auto.

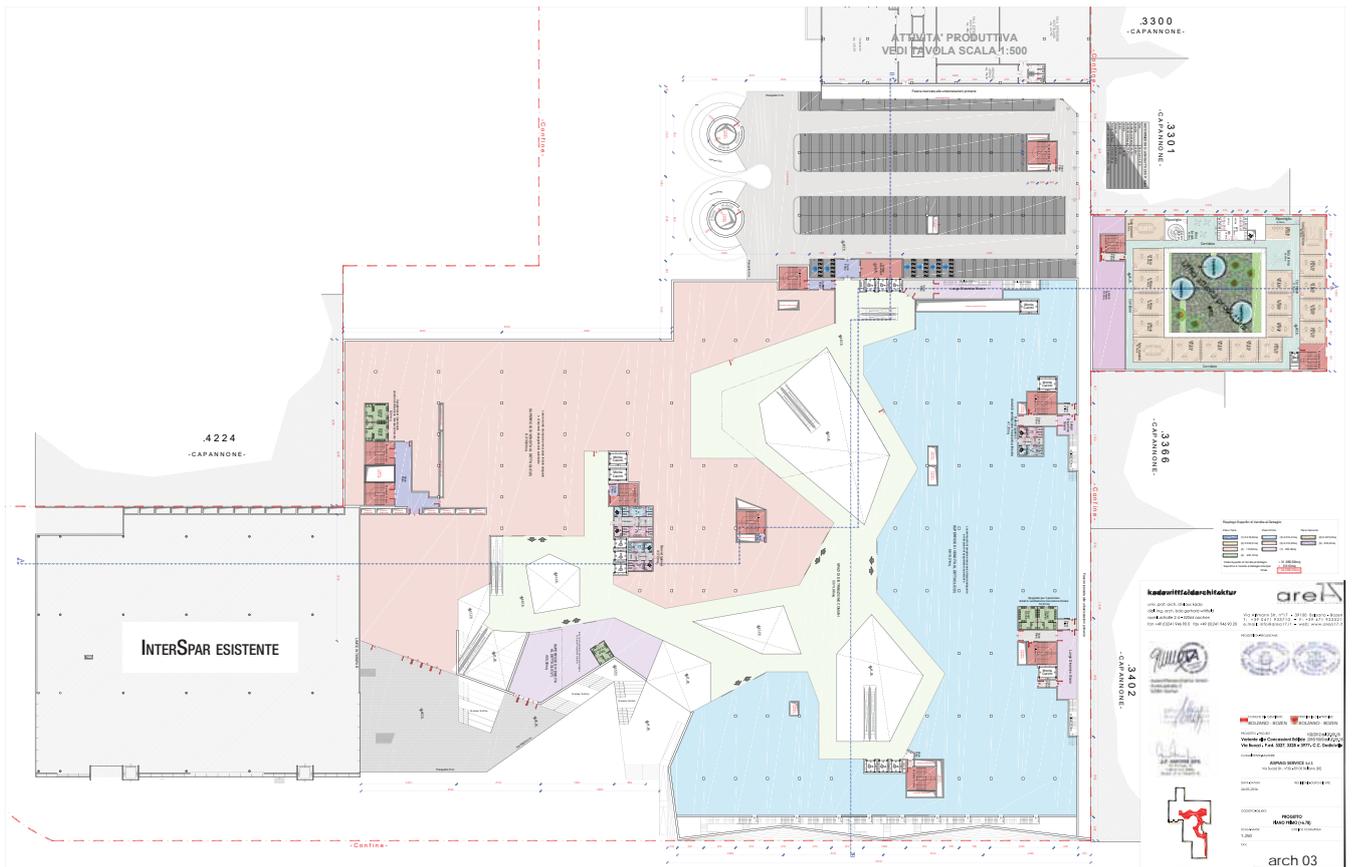
È rilevante considerare fin da subito che la realizzazione del polo commerciale proposto comporterà la delocalizzazione dell'importante struttura logistica e il centro di trattamento scarti e imballaggi, attualmente presenti sull'area.

Questo comporterà una importante riduzione di accessi e transiti di mezzi pesanti; nel dettaglio la delocalizzazione dei servizi di logistica e distribuzione comporterà la riduzione del traffico pesante approssimativamente in misura di 130 mezzi pesanti giornalieri per il ricevimento merci, la distribuzione e i transiti di servizio.

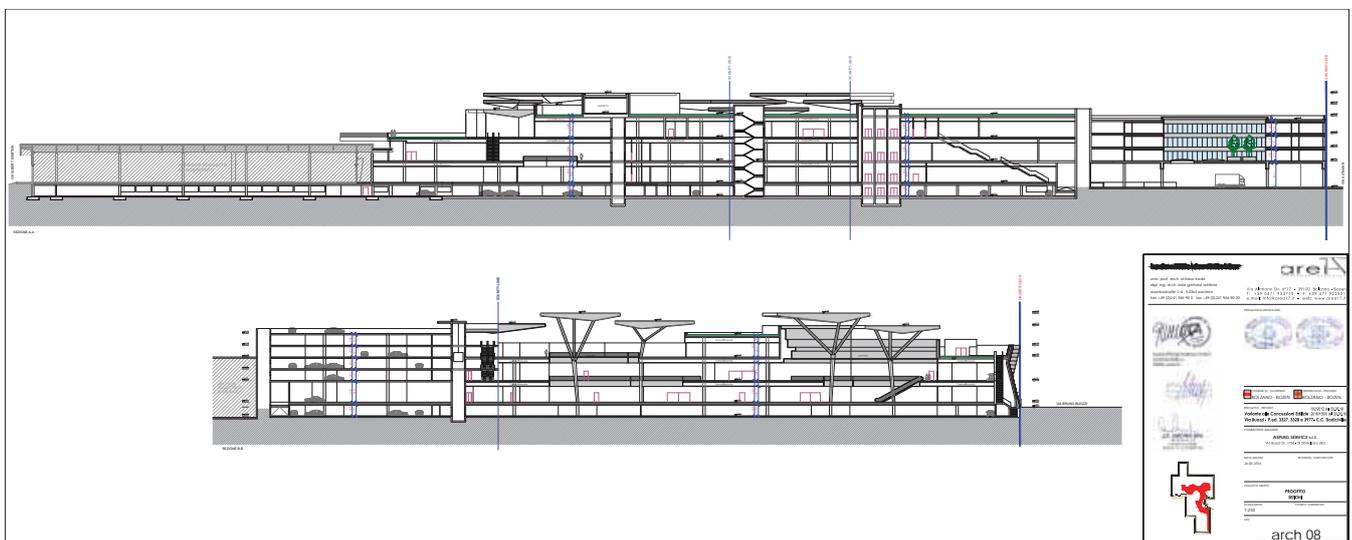
Quanto sintetizzato ha evidenti ricadute sia dal punto di vista della mobilità che dell'inquinamento aria/ rumore, di cui la relazione tratta in seguito e a cui si rimanda per le considerazioni di dettaglio.

Come visibile nelle immagini alle pagine precedenti e come più dettagliatamente è rappresentato negli elaborati di concessione edilizia allegati al presente screening, il nuovo polo commerciale affiancherà l'edificio di recente costruzione dell'InterSpar di via Buozzi situato nella zona dell'area di progetto verso la rotonda di via Einstein.

Questo andrà a configurare un nuovo complesso ben integrato dal punto di vista architettonico ed estetico e perfettamente interconnesso nel senso della continuità della distribuzione e della continuità di spazi e servizi.



Pianta piano primo - funzioni e distribuzione



sezioni

Nella zona nord dell'area parte della nuova edificazione andrà ad ospitare i nuovi e riorganizzati spazi ad uso ufficio del complesso.

La nuova volumetria sarà collocata ove oggi c'è l'ampio piazzale di manovra dei camion della logistica, mentre la volumetria disomogenea che oggi ospita logistica, distribuzione e uffici, nella fascia nord dell'area, verrà demolita e ricostruita e in parte integrata, anche nelle funzioni esistenti, nelle nuove volumetrie.

Alla propagine nord ovest dell'area, in diretta connessione con via Copernico e via Altmann verrà inoltre costruito un nuovo polo direzionale con spazi ad ufficio e al piano terra un ampio spazio di ricevimento e smistamento prodotti.

Come già accenato l'area e il nuovo complesso saranno raggiungibili da via Buoizzi, confermando l'attuale accesso all'Interspar e da via Altmann e da via Copernico con accesso e distribuzione dei flussi veicolari direttamente verso l'autosilo.

La volumetria complessiva del polo commerciale sarà di 321.057 mc di cui 263.698 mc sono cubatura del complesso esistente, che in gran parte verrà demolito e ricostruito, mentre l'ampliamento ha una cubatura di progetto che ammonta a 57.089 mc.

Il complesso avrà un totale di circa 1.700 parcheggi suddivisi tra interrato esistente, interrato nuovo e autosilo.

Si rimanda per i dettagli e i dati dimensionali del complesso, disaggregati per le varie parti, agli allegati.

E' rilevante ribadire che già oggi l'area è interamente utilizzata, edificata e pavimentata.

Il progetto prevede infatti una riconversione parziale dell'ampio complesso già edificato e non prevede nuovo utilizzo di suolo vergine.

Si sottolinea infine che la cubatura totale prevista a complesso realizzato (320.000 mc circa), sommata alla cubatura della struttura del MaxiC+C esistente (poco meno di 40.000 mc), che ricade nello stesso lotto del Piano di Attuazione è abbondantemente inferiore rispetto alla cubatura potenziale del lotto (pari ad oltre 1.000.000 di metri cubi).

Si rimanda agli allegati del Piano di Attuazione e del Progetto di Concessione Edilizia per i dati precisi e di dettaglio.

In merito alla Valutazione dell'impatto del complesso sul traffico, a scala locale e di quadrante urbano, è stato elaborato un ampio studio, allegato alla presente relazione cui si rimanda.

Va sottolineato comunque che lo studio evidenzia una buona compatibilità delle nuove strutture e dei nuovi modelli e profili di utilizzo con il sistema della mobilità e della viabilità locale e di quadrante.

Il complesso avrà orari di presenza e movimentazione merci che va dalle 6.00 alle 22.30 cui corrispon-

derà un orario di apertura al pubblico dalle 8.00 alle 21.00 nell'arco dei sette giorni della settimana.

In merito alle caratteristiche del nuovo polo commerciale vengono riportati di seguito una serie di indicatori e quantità rilevanti, al fine della valutazione dell'impatto sul quadrante urbano e sull'ambiente.

GIORNI	PICCOLI NEGOZI/MEDIO PICCOLI	INTERSPAR		MEDIO GRANDI/ GRANDI SUPERFICI		TOTALE GIORNO
	automezzi medio piccoli	mezzi pesanti/tir	automezzi medi	mezzi pesanti/tir	automezzi medi	
LUNEDI	25	6	10	2	18	61
MARTEDI	18	7	10	2	16	53
MERCOLEDI	17	7	10	2	16	52
GIOVEDI	17	7	10	2	16	52
VENERDI	16	7	10	2	16	51
SABATO	10	7	0	0	0	17
DOMENICA	0	0	0	0	0	0
	103	41	50	10	82	286

RIEPILOGO GENERALE			TOTALE GIORNO
automezzi medio piccoli	mezzi pesanti/tir	automezzi medi	

LUNEDI	25	8	28	61
MARTEDI	18	9	26	53
MERCOLEDI	17	9	26	52
GIOVEDI	17	9	26	52
VENERDI	16	9	26	51
SABATO	10	7	0	17
DOMENICA	0	0	0	0
	103	51	132	286

La movimentazione di mezzi al fine di approvvigionamento e logistica è così stimata sulla settimana

STIMA GIORNO/SETTIMANA DIPENDENTI PRESENTI CONTEMPORANEAMENTE	
LUNEDI	300
MARTEDI	300
MERCOLEDI	300
GIOVEDI	320
VENERDI	340
SABATO	470
DOMENICA	500

STIMA PRESENZE MEDIE GIORNO/ SETTIMANA CLIENTI	
LUNEDI	12.000
MARTEDI	11.500
MERCOLEDI	12.000
GIOVEDI	12.500
VENERDI	13.500
SABATO	18.500
DOMENICA	20.000
Sett. Media	100.000
anno	5.250.000

In merito alla produzione di rifiuti, la loro gestione e movimentazione, viene riportata di seguito la stima delle esigenze quantitative e dimensionali delle aree gestione rifiuti:

	lunghezza	larghezza	altezza	diametro	area 1 Interspar	area 2 food court + negozi	area 3 altri negozi/ medie
Compattatore scarrabile	7,20	2,67	2,60				
carta e cartoni					1	1	2
plastica termoretraibile					1	1	2
secco indifferenziato					1	1	1
Umido	0,73	0,58	1,08				
Bidoni carrellati					15	25	
olio alimentare esausto	1,20	1,00	1,17				
Cisterna lt.1.000					1	1	
Campane			1,94	1,63			
vetro						2	
bottiglie pet + lattine						2	

1.6 Delocalizzazione della struttura di logistica e del centro recycling

Elemento di grande rilevanza nell'analisi complessiva del progetto oggetto del presente screening è la dismissione per delocalizzazione fuori città delle funzioni di logistica e distribuzione.

Nello specifico il centro di logistica e distribuzione di Bolzano rappresenta oggi uno dei principali poli dell'Aspiag di organizzazione, logistica e distribuzione d'Italia.

Per ulteriore chiarezza i centri come quello di gestione logistica in oggetto con le funzioni in fase di delocalizzazione sono strutture che ricevono, concentrano, smistano e spediscono i prodotti verso molti Punti di Vendita della provincia e dell'intero quadrante geografico del nord-est Italia.

E' facile comprendere la mole di traffico e l'inquinamento indotto che tali hub logistici generano in quanto non interessano solo approvvigionamento locale ma servono i punti vendita di tutta la provincia e del nord-est Italia. E' altresì di immediata comprensione l'importante diminuzione di traffico e di flussi che la delocalizzazione di tali strutture avrà sul quadrante urbano e su tutto il territorio circostante.

Nel Centro Logistico Aspiag di via Buozzi vengono effettuate le seguenti attività:

- Ricevimento e controllo merci
- Stoccaggio e smistamento merci
- Allestimento ordini in container per distribuzione ai Punti di Vendita del Nord Est Italia
- Ricevimento, controllo e smistamento merci in ricevimento da altre strutture di distribuzione e preparazione prodotti
- Pianificazione viaggi
- Carico merci per spedizioni ai Punti di Vendita
- Controllo e gestione documentale
- Attività varie di controllo, regia e presidio

Nel Centro Logistico le attività di lavorazione e movimentazione camion hanno orario continuativo sulle 24 ore, dalla domenica alle 17.45 al sabato successivo alle 17.45, con la fascia oraria di massima concentrazione nei giorni dal lunedì al sabato dalle 11.00 alle 21.00.

Le attività del Centro occupano un totale di circa 100 addetti tra collaboratori Aspiag (30%) e terzisti; i picchi di presenze vedono la contemporanea presenza di circa 70 addetti complessivi.

Vengono di seguito presentate una serie di tabelle di dati analitici riguardanti l'attività e i flussi:

Nell'anno di attività del centro compreso tra giugno 2015 e maggio 2016 la movimentazione dei prodotti si è attestata sulle quantità di seguito riportate:

- 8.509 articoli spediti pari a 10.796.347 colli preparati
- 240.389 pallet ricevuti pari a 10.640.166 colli ricevuti

A seguire i dati analitici di dettaglio dell'afflusso di autotreni per approvvigionamento e distribuzione:

Ricevimento merci dalle ore 05:00 alle ore 13:00 c.a.

mese	N° camion	gg lavorati	camion/gg
giugno 2015	1.087	20	54
luglio 2015	1.032	20	52
agosto 2015	1.142	22	52
settembre 2015	1.122	21	53
ottobre 2015	1.012	19	53
novembre 2015	1.135	21	54
dicembre 2015	1.246	23	54
gennaio 2016	1.189	21	57
febbraio 2016	1.116	22	51
marzo 2016	1.085	22	49
aprile 2016	1.055	21	50
maggio 2016	993	21	47
TOTALE	13.214	253	

Spedizione merce in distribuzione verso i diversi Punti di Vendita dalle ore 03:00 alle ore 12:00 c.a. (qualche residuo nel primo pomeriggio e verso sera)

mese	roll equiv.	viaggi	viaggi/gg
giugno 2015	50.456	1.693	65
luglio 2015	60.885	2.032	78
agosto 2015	58.009	1.942	75
settembre 2015	49.059	1.708	66
ottobre 2015	48.903	1.679	65
novembre 2015	44.228	1.549	60
dicembre 2015	52.621	1.791	69
gennaio 2016	44.495	1.506	58
febbraio 2016	49.266	1.671	64
marzo 2016	52.609	1.789	69
aprile 2016	46.613	1.637	63
maggio 2016	49.853	1.726	66
TOTALE	606.997	20.724	

Approvvigionamento da altri Centri di Distribuzione dalle ore 17:00 alle ore 03:00 del giorno successivo, 6/7 giorni

mese	roll equiv.	viaggi	viaggi/gg
giugno 2015	23.675	345	13
luglio 2015	30.380	465	18
agosto 2015	27.486	431	17
settembre 2015	25.447	381	15
ottobre 2015	26.458	403	16
novembre 2015	27.535	421	16
dicembre 2015	27.620	439	17
gennaio 2016	22.694	432	17
febbraio 2016	22.242	422	16
marzo 2016	25.160	476	18
aprile 2016	22.320	425	16
maggio 2016	24.845	471	18
TOTALE	305.863	5.111	

Oltre alla logistica viene dismesso anche il centro di recycling che oggi lavora, smaltisce e movimentata scarti e imballaggi degli oltre duecento punti di vendita distribuiti nel triveneto.

Nello specifico le attività del centro di riciclaggio sono raccolta, selezione e gestione materiali di scarto e di risulta, vuoti a rendere e imballaggi con particolari attività di smaltimento e differenziazione dei rifiuti per eventuale loro riutilizzo o reso a fornitore.

Il Centro Recycling impiega contemporaneamente nelle diverse attività mediamente 12/13 addetti tra interni e terzisti ed ha orari di attività dalle 6:00 alle 18:00 dal lunedì al venerdì e dalle 6:00 alle 11:30 il sabato.

Le attività del Centro comportano afflusso e transiti di autotreni come di seguito sintetizzato:

- Reso a fornitori: 4 automezzi al giorno
- Rientro materiali dai Punti di Vendita del Triveneto: 20 automezzi al giorno 2 volte al giorno
- Trasferimento del materiale con autotreno tra isola ecologica e magazzino: 18/20 trasferimenti al giorno

Il dettaglio della quantità di materiale movimentato:

- 600/700 roll al giorno ricevuti dai Punti di Vendita di cui:
 - 100/150 roll con casse
 - 60/70 roll con casse vuote con/senza bottiglie
 - 300/350 roll con cartone
 - 100/130 roll con nylon/polistirolo
- 300/400 pallet al giorno ricevuti dai Punti di Vendita

L'attività del centro comporta la gestione e lo svuotamento dei vari compattatori di raccolta differenziata. Ogni svuotamento prevede la sostituzione del compattatore attraverso utilizzo di motrice (per il solo cartone lo svuotamento e la sostituzione avviene tramite motrice con rimorchio):

- Cartone: 8 svuotamenti la settimana (4 motrici + rimorchio)
- Rifiuti: 6 svuotamenti al mese (6 motrici)
- Legno: 5 svuotamenti al mese (5 motrici)
- Nylon: 3 svuotamenti al mese (3 motrici)
- Vetro: 1 svuotamento ogni 3 mesi (1 motrice)

Anche in questo caso è facile comprendere la quantità di traffico di mezzi pesanti che la funzione genera, approssimativamente 60 automezzi al giorno, e quindi quale diminuzione comporterà la dismissione con delocalizzazione delle funzioni.

Anche a livello di inquinamento e di scarti prodotti è chiara la importante diminuzione che la dismissione della struttura di trattamento e riciclaggio comporterà.

Risulta chiara la differenza di flussi, accessi e transiti tra una funzione di hub quale il centro oggi ha, con materiali in arrivo dai vari punti di vendita di riferimento a scala extraprovinciale e la futura configurazione in cui la movimentazione di materiali e di residui sarà limitata a quanto necessario e/o prodotto dal polo commerciale in loco.

Per quanto riguarda il dettaglio della movimentazione di merci e mezzi riferiti al nuovo polo commerciale si faccia riferimento ai capitoli specifici.

In sintesi, dai dati riportati nel presente e nei precedenti capitoli, in ottica a scala locale, si prevede una eliminazione di circa 190 transiti di mezzi pesanti dovuta alla dismissione di Logistica (130 camion) e Riciclaggio (60 camion) a fronte di circa 60 transiti di mezzi pesanti attesi per il nuovo complesso commerciale con un saldo di 130 transiti di mezzi pesanti in meno al giorno.

La delocalizzazione dall'areale bolzanino del centro logistico avrà anche ricadute a scala geografica più ampia.

La rete distributiva e di approvvigionamento di Aspiag è ancora oggi basata sulla condizione originaria, risalente al periodo di inizio di attività dell'operatore in Italia. Fino a un paio di decenni fa la presenza di Aspiag aveva in Bolzano il suo centro unico e principale.

Bisogna infatti ricordare che la rete dei punti vendita dell'operatore ha iniziato il suo sviluppo da Bolzano ed ha avuto inizialmente una diffusione territoriale locale, circoscritta principalmente alla provincia.

La rete dei punti di vendita Aspiag ha avuto successivamente, negli anni, un impetuoso sviluppo estendendosi in maniera capillare in tutto il nord-est prima e oggi anche in Emilia Romagna, fino alla condizione attuale che vede circa 200 punti di vendita gestiti direttamente e circa altrettanti affiliati, con una presenza territoriale che si estende all'Alto Adige, al Trentino, al Veneto, al Friuli Venezia Giulia e oggi anche all'Emilia Romagna, dove tra l'altro sono previste le principali espansioni del prossimo futuro.

Risulta quindi immediatamente chiaro come Bolzano non sia più geograficamente baricentrico rispetto all'estensione della rete e alle future espansioni.

La rete logistica è quindi profondamente mutata, si è necessariamente sviluppata ed è stata successivamente strutturata intorno a tre centri logistici e di distribuzione principali.

A quello di Bolzano, che rimane ancora oggi sede della struttura logistica centrale, più grande e con la maggiore movimentazione, si sono, infatti, affiancati nel corso degli ultimi anni gli importanti centri di Mestrino, nel padovano e di Udine.

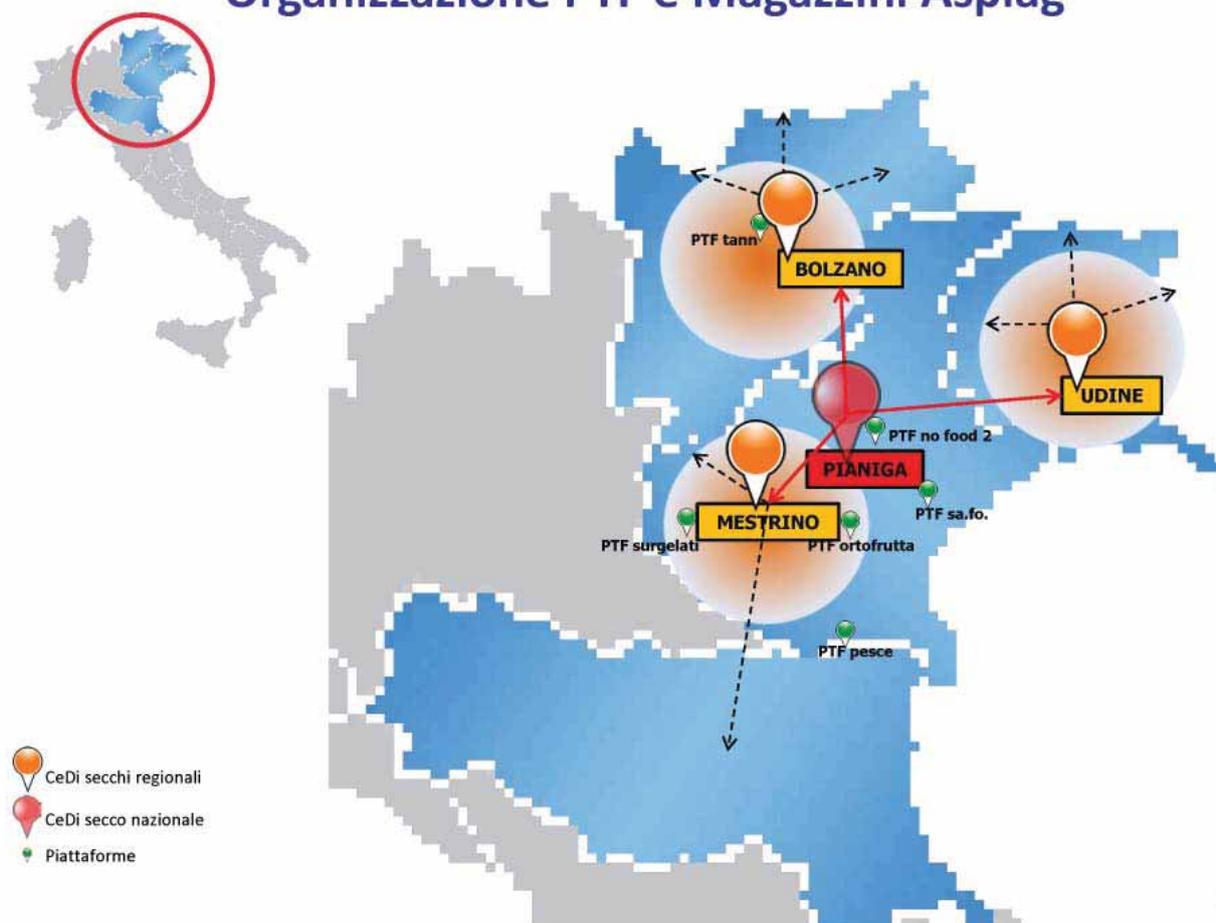
Allo stato attuale dunque la rete è coperta dai tre grandi centri, uno nel quadrante nord della rete, a Bolzano che svolge anche il ruolo di centro principale, uno a est a Udine e uno a sud della rete a Mestrino.

L'attuale situazione è in ulteriore evoluzione e sviluppo; è in fase di realizzazione e infrastrutturazione un nuovo e grande centro nazionale a Pianiga, nel veneziano, ovvero in posizione perfettamente baricentrica rispetto alla rete complessiva dei punti vendita di Aspiag.

Questo sviluppo ridimensionerà in maniera importante gli altri tre centri, che assumeranno la dimensione e la scala territoriale di solo riferimento locale regionale.

Il modello della logistica complessiva prevedrà quindi, una volta compiuta l'attuale fase di sviluppo e riorganizzazione, un hub centrale principale a servizio dell'intera rete; da questo hub le merci e i prodotti saranno movimentati verso i tre centri di logistica locali che a loro volta serviranno la loro rete di riferimento a scala locale.

Organizzazione PTF e Magazzini Aspiag



1

ASPIAG - nuovo modello di rete logistica e di distribuzione

Il centro oggi a Bolzano verrà, come già accennato nelle pagine precedenti, ricollocato in una località in fase di individuazione a sud dell'attuale sede, in modo da rendere il polo logistico locale maggiormente centrale rispetto alla rete dei punti vendita di riferimento che sarà estesa alle provincie di Bolzano e di Trento.

Ma non si tratterà, come già tratteggiato ai paragrafi precedenti, di una semplice ricollocazione del centro di Bolzano, in quanto il nuovo centro logistico avrà caratteri locale e di servizio alla sola rete provinciale e regionale.

Da quanto sinteticamente descritto in precedenza è immediatamente comprensibile come la nuova rete logistica permetterà un abbattimento delle percorrenze e dei transiti sull'intera rete a scala macro geografica. Oggi infatti i prodotti confluiscono nei tre centri principali, una importante parte confluendo prima e preliminarmente a Bolzano, e da questi vengono distribuiti sulla intera rete.

A regime, dopo lo sviluppo del modello logistico descritto, le merci confluiranno all'hub nazionale, mentre nei centri locali confluiranno e verranno movimentate solo le merci verso le reti locali di riferimento.

In conclusione è facilmente comprensibile come la migliore distribuzione geografica del sistema dei centri logistici assieme alla riorganizzazione complessiva del sistema potrà abbattere in maniera importante le distanze di consegna e di transito oltre che i flussi ai tre attuali centri nazionali, che come detto diverranno locali.

A questo si aggiunge la ricollocazione a sud di Bolzano del centro di riferimento locale che diverrà maggiormente baricentrico rispetto ai punti della rete dell'Alto Adige e del Trentino.

Tutto questo porterà ad un contenimento delle distanze di spedizione e di approvvigionamento, cosa che oltre ad un contenimento dei costi di esercizio della rete porterà anche l'importante effetto di un contenimento dell'inquinamento generato dai camion da e per i centri logistici e i punti vendita.

1.7 La realizzazione dell'opera

La realizzazione dell'opera prevederà un sistema di cantiere che occuperà per porzioni e in tempi successivi solo le aree facenti parte del complesso già oggi esistente e quindi in tempi diversi il cantiere occuperà porzioni dell'area.

Lo smantellamento delle strutture oggi presenti sul sito avverrà in loco.

Il progetto prevede sistemi costruttivi in cemento armato con strutture gettate in opera e facciate continue con ampio uso di vetro.

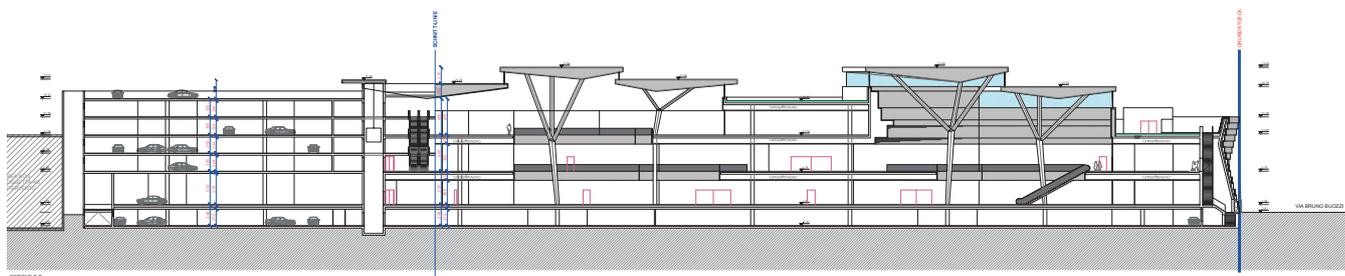
Per la produzione del calcestruzzo verrà in parte riutilizzato il materiale di scavo.

La prima fase della cantierizzazione prevederà la riorganizzazione dei sottoservizi a rete in modo da poter garantirne funzionalità continua e ininterrotta sia esternamente che internamente all'area di progetto.

La varietà già oggi presente di accessi all'area, segnatamente da est da via Buozzi e da ovest da via Copernico offrono la condizione di migliore organizzazione dei cantieri e contemporaneamente di esercizio di parti delle funzioni, permettendo un'efficace divisione delle zone accessibili al pubblico ed addetti delle strutture dalle zone di cantiere.

Analoga considerazione può essere fatta in ordine agli accessi veicolari, automobili, autocarri di approvvigionamento degli esercizi in essere e veicoli di cantiere che verranno governati dividendo in maniera completa i flussi che avverranno sempre da zone diverse e vie diverse.

Quando la struttura entrerà in esercizio in tutte le sue parti e nelle varie e diverse zone, il sistema degli accessi, documentato negli elaborati di progetto allegati, avrà un grado di efficienza superiore alla condizione attuale. Si rimanda agli studi trasportistici allegati.



Sezione

2. ALTERNATIVE VALUTATE

(cfr. punto 2, Allegato IV, Direttiva 2011/92/UE)

Il tema delle alternative valutate e prese in considerazione dai promotori del presente progetto è complesso da affrontare in quanto ha implicazioni che esulano dall'intervento specifico proposto.

Come noto l'areale di Bolzano Sud è proprietà da tempo di Aspiag che vi ha incentrato in maniera importante e strategica la sua presenza sul mercato cittadino, provinciale ed extraregionale.

Questo è avvenuto sia con la localizzazione della grande struttura di vendita al dettaglio già oggi presente – InterSpar via Buoizzi – ma anche con la localizzazione sul sito di importanti strutture di lavorazione dei prodotti, di logistica e di distribuzione.

Valutazioni a scala ben più ampia, dovute anche alla crescita e all'espansione dell'attività della società a livello geografico con ampliamento e rafforzamento della presenza anche fuori provincia e in tutto il nord-est Italia hanno portato la società a riorganizzare la rete logistica programmando già da tempo la dismissione e la delocalizzazione di parti importanti delle strutture oggi ospitate dal centro logistico considerato complessivamente.

Dinamiche che esulano dalle specifiche considerazioni contingenti e locali hanno reso quindi disponibili importanti parti della struttura oggi presente e in particolare degli ampi volumi presenti nella fascia nord dell'area oltre all'imponente piazzale asfaltato ove oggi manovrano e stazionano gli autotreni da e per le strutture attive.

Alla disponibilità delle aree si sono aggiunte condizioni di carattere industriale ed economico che hanno portato all'individuazione di Bolzano, oltre ad un'altra manciata di importanti località del nord Italia, come sede di importanti progetti di sviluppo e di consolidamento della presenza dell'importante operatore.

Questo, come è facilmente desumibile, avviene attraverso la programmazione di rilevanti investimenti utili alla realizzazione di nuove e importanti strutture di vendita nelle località individuate.

In merito quindi ad alternative valutate dall'azienda si può affermare che altre opzioni sono valutate ma con localizzazioni quanto meno fuori provincia, mentre per quanto riguarda Bolzano solo l'area in oggetto aveva caratteristiche di dimensione, qualità, accessibilità adatte al programma, oltre all'importantissima condizione di essere già di proprietà dell'operatore che oggi presenta il progetto.

Ulteriore elemento di grande importanza per il quadrante della Zona Produttiva di Bolzano Sud è la questione del Piano di Rischio aeroportuale che interessa ampie zone. L'area in oggetto come già argomentato e rappresentato anche graficamente è esterna alle zone di rischio del Piano di Rischio aeroportuale.

Questo rende l'area libera delle limitazioni che le zone di rischio impongono in ordine alle fusioni insediate e al carico antropico rendendola certamente più adatta di altre zone di Bolzano sud ove oggi avviene in maniera massiccia anche il commercio al dettaglio.

Dal punto di vista dell'impatto ambientale del progetto proposto, il team di progettisti e consulenti che hanno partecipato all'iter progettuale del polo commerciale di Bolzano Sud non ha rilevato criticità o impedimenti oggettivi tali da dover percorrere strade alternative meno impattanti.

3. COMPONENTI DELL'AMBIENTE POTENZIALMENTE SOGGETTE AD IMPATTO

(cfr. punto 3, Allegato IV, Direttiva 2011/92/UE)

3.1 Considerazioni generali

Come già argomentato nei paragrafi precedenti l'area oggetto del presente screening è inserita nel tessuto urbano produttivo di Bolzano sud.

A questo fatto si aggiunge la circostanza che l'area è già completamente edificata e/o pavimentata e quindi sigillata e già oggi estranea al sistema naturale e del ciclo delle acque.

Anche le aree circostanti sono densamente edificate, il quadrante cittadino è densamente infrastrutturato, l'area urbana di riferimento ha quindi caratteristiche di scarsa o nulla naturalità.

Va rilevata la presenza di ampie aree libere a sud, oltre l'importante arteria di via Einstein. Si tratta di aree ove sono in fase di realizzazione nuovi insediamenti produttivi.

L'area libera a sud è infatti interessata dall'importante manovra di espansione della zona produttiva cittadina ed è approvato per essa un Piano di Attuazione che prevede fitti insediamenti.

Fino a poco tempo fa le aree oltre via Einstein erano occupate da coltivazioni intensive a meleto, ma ad oggi gli impianti agricoli sono quasi completamente stati eliminati in vista dei futuri importanti sviluppi edilizi.

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

- Popolazione

L'intervento proposto è progettato in zona urbana già fittamente insediata. A livello di quadrante urbano il carico antropico è dovuto principalmente dalle attività produttive, artigianali, di servizio e di commercio. La residenza è residuale e riferita ai solo alloggi di servizio delle ditte insediate.

- Flora e Fauna, elementi naturali e zone rilevanti

L'area è quasi completamente sigillata e non presenta elementi di valore naturalistico.

Essa è completamente estranea all'ecosistema urbano. Il progetto prevede un miglioramento dello stato di fatto tramite la creazione di alcune aree di verde pensile intensivo potenzialmente utili quali stepping stone dell'ecosistema urbano.

Non sono presenti nell'area e nelle immediate vicinanze biotopi, siti Natura 2000, siti Unesco, monumenti naturali, parchi naturali, zone umide o zone di protezione particolari.

- Suolo

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

- Acqua, tutela risorse idriche e bacini montani

L'area ricade in Area di tutela di acque potabili – Zona III come l'intera zona di Bolzano. Il progetto è compatibile.

Nell'area e nelle zone limitrofe non sono presenti pozzi di sollevamento acqua potabile.

L'area non ricade in zone di attenzione in materia di tutela delle risorse idriche e dei bacini montani. Il complesso proposto è conforme alla "Tutela della falda acquifera di Bolzano" L.P. 63/1973; la zona non è interessata da vincoli o zone di rispetto acque (WSG1).

- Fattori climatici
Non si evidenziano questioni rilevanti o criticità degne di attenzione. L'intervento proposto è progettato in zona urbana già fittamente insediata.

- Beni materiali, monumenti architettonici, zone di interesse archeologico
Non sono presenti nell'area e nelle immediate vicinanze monumenti architettonici o siti di interesse archeologico. Non sono presenti rilevanti beni materiali.

- Paesaggio
L'area non ricade in zona di tutela e non esistono elementi paesaggistici rilevanti nelle immediate vicinanze.

4. VALUTAZIONE EFFETTI RILEVANTI DEL PROGETTO SULL'AMBIENTE

(cfr. punto 4, Allegato IV, Direttiva 2011/92/UE)

La descrizione della struttura in progetto, ai paragrafi precedenti, ha evidenziato che le nuove strutture che prenderanno il posto delle attuali, la sistemazione generale dell'area e soprattutto le nuove funzioni insediate non lasciano prevedere particolari impatti in ordine all'inquinamento ambientale e non.

Allo stato attuale le maggiori fonti di inquinamento nell'area sono da imputare alla logistica e al centro di riciclaggio, con la massiccia movimentazione di mezzi pesanti nell'arco delle 24 ore (circa 190 transiti di mezzi pesanti, vedi capitolo specifico) che per le loro stesse caratteristiche e per le attività svolte, rappresentano oggi la più importante fonte di rifiuti ed inquinanti sull'area.

La sostituzione di quelle funzioni con altre ambientalmente meno impattanti costituisce già di per se una condizione di alleggerimento ambientale.

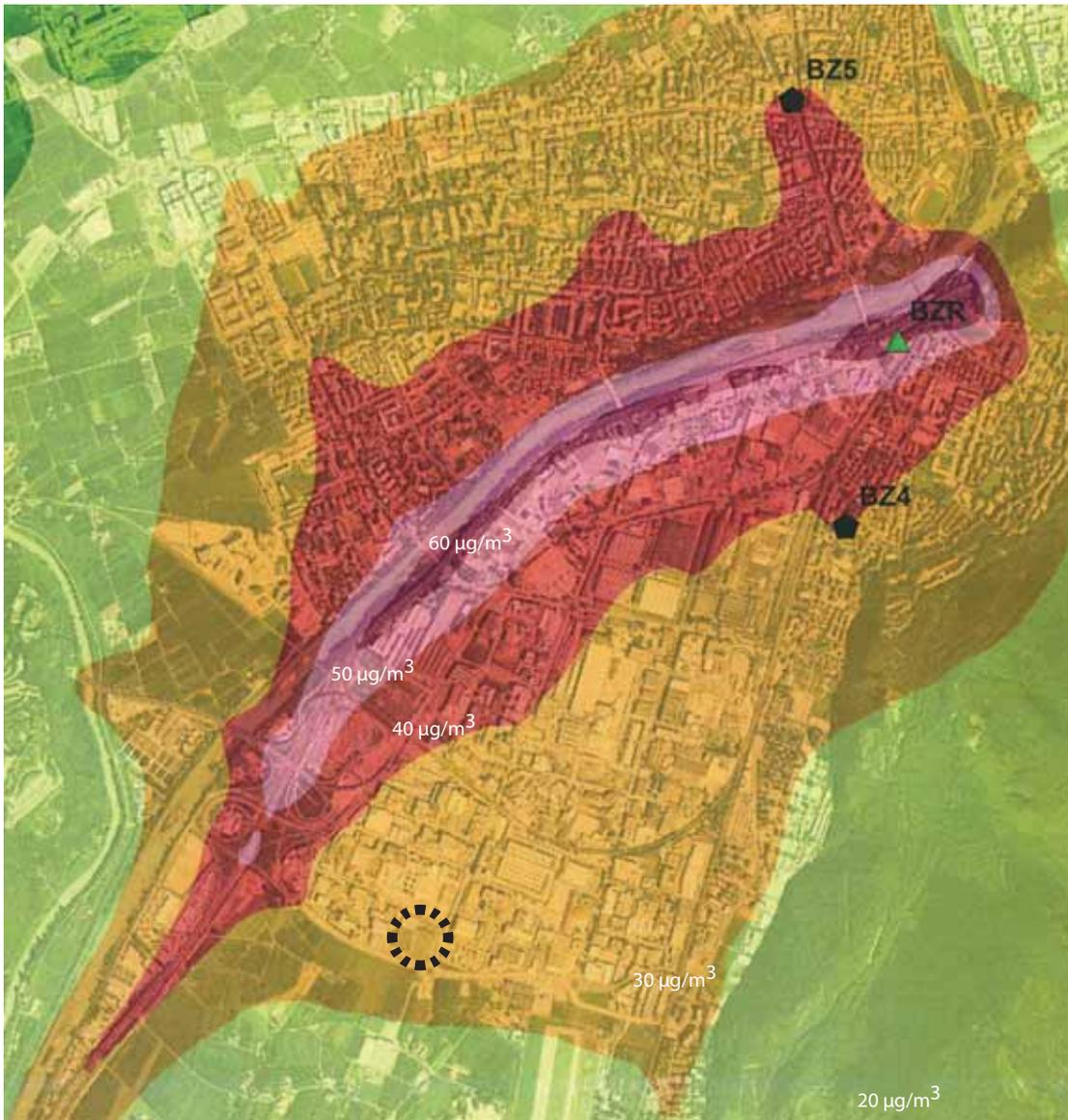
Per il progetto in fase di valutazione, come argomentato e descritto nei paragrafi precedenti, non si prevedono condizioni di criticità ambientale e in particolare l'intervento non comporterà ricadute prevedibili negative. Questo soprattutto in considerazione della comparazione con le condizioni attuali di esercizio delle strutture oggi insediate, come la logistica e la distribuzione che verranno dismesse per fare posto al nuovo polo commerciale.

Vengono cionondimeno di seguito presentate alcune valutazioni puntuali in merito a due particolari ambiti ambientali sensibili: qualità dell'aria e inquinamento acustico.

4.1 Qualità dell'aria

Il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento e qualità dell'aria ha cardine di riferimento a livello europeo nella "Direttiva qualità dell'aria" DIRETTIVA 2008/50/CE, recepita a livello nazionale dal D.Leg. 155/2010. A livello locale la Delibera della Giunta Provinciale 38/2001 rende cogente e operativo il "Programma per la riduzione dell'inquinamento NO₂" cui questa relazione fa riferimento diretto.

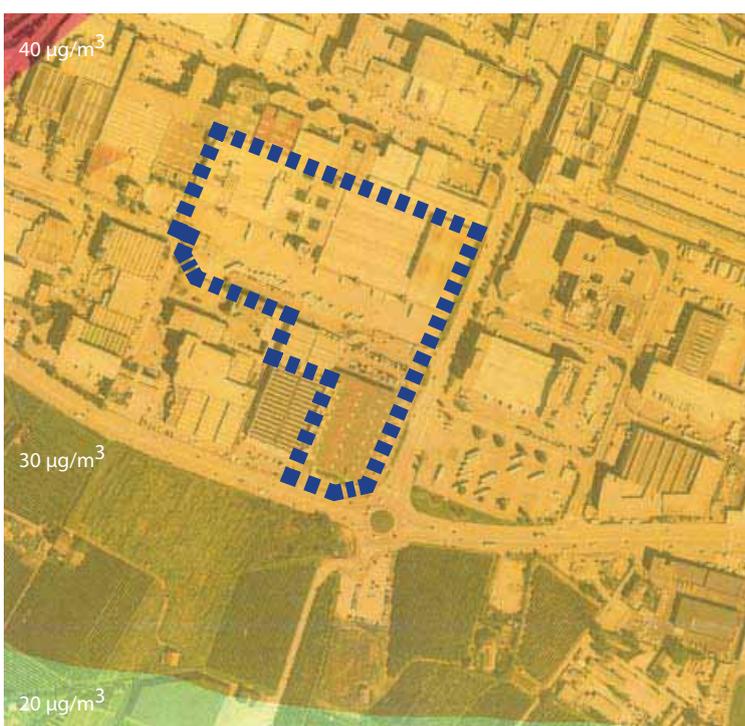
Il citato Programma (fonte Agenzia Provinciale - ufficio Aria e Rumore - vice responsabile p.i. Massimo Guariento) propone una mappatura della condizione dell'inquinamento da biossido di azoto frutto dell'elaborazione di uno specifico modello di simulazione matematica basata su dati rilevati, che prende come anni di riferimento il 2009 e il 2015, in funzione delle strategie e dei provvedimenti utili alla riduzione dell'inquinamento.



Programma per la riduzione dell'inquinamento NO₂ - mappatura della città di Bolzano - modello GIS - simulazione 2009 con evidenziazione della zona

concentrazione di biossido di azoto - valore medio annuo

2009

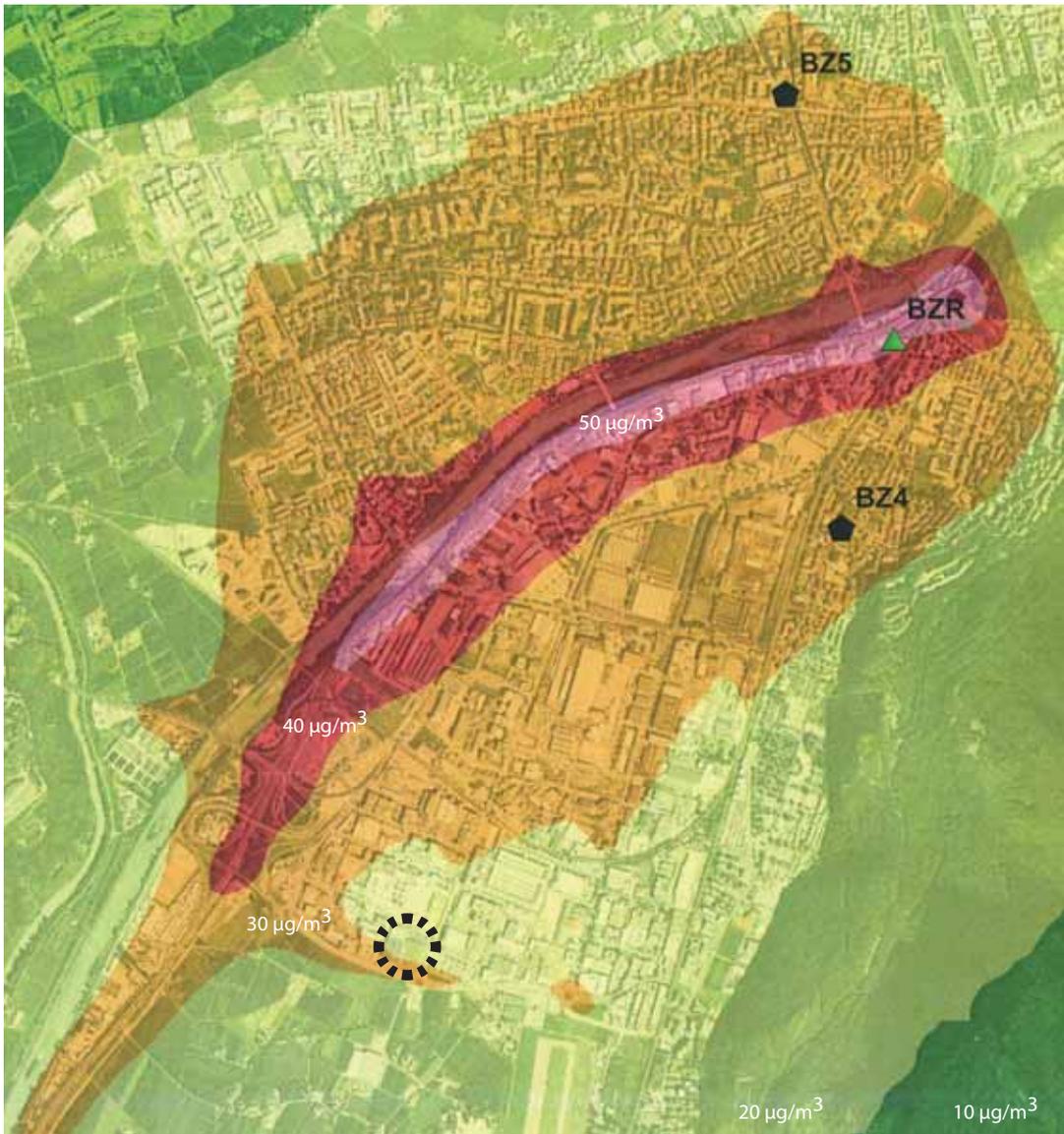


STRALCIO

Programma per la riduzione dell'inquinamento NO₂ - mappatura della città di Bolzano - modello GIS - simulazione 2009 con evidenziazione della zona

concentrazione di biossido di azoto - valore medio annuo

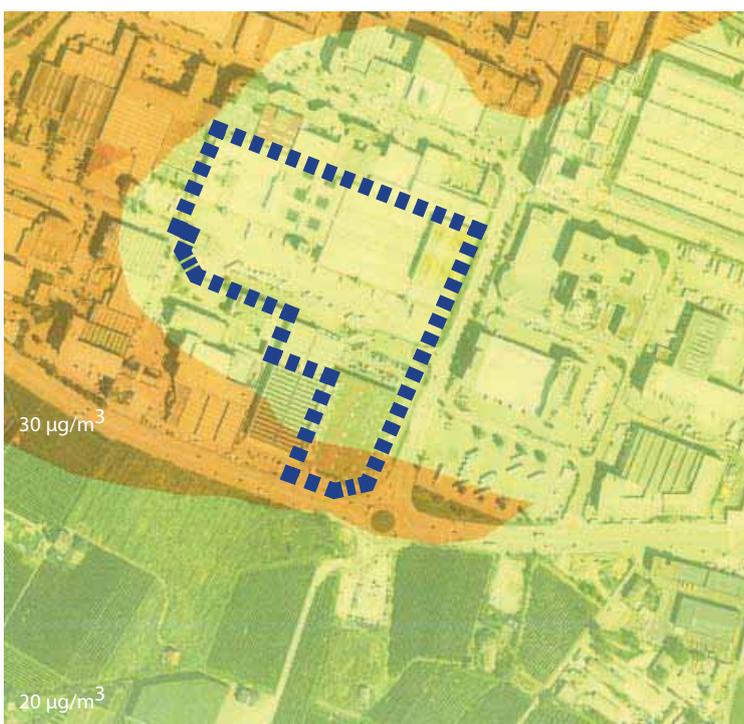
2009



Programma per la riduzione dell'inquinamento NO2 - mappatura della città di Bolzano - modello GIS - simulazione 2015 con evidenziazione della zona

concentrazione di biossido di azoto - valore medio annuo

2015



STRALCIO

Programma per la riduzione dell'inquinamento NO2 - mappatura della città di Bolzano - modello GIS - simulazione 2015 con evidenziazione della zona

concentrazione di biossido di azoto - valore medio annuo

2015

Il valore limite di protezione della salute umana è fissato dalla normativa citata in $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ medio annuo.

Il modello alla base del Programma provinciale considera le evoluzioni del quadro e i provvedimenti contenuti nella delibera utili ad un progressivo contenimento della concentrazione di biossido di azoto nell'aria.

Considerando che la principale fonte di inquinamento sono gli scarichi degli autoveicoli e considerando anche che il modello considera lo stato attuale dell'area in ragione delle funzioni insediate è utile osservare preliminarmente che la riduzione dei transiti dei mezzi pesanti in ragione della programmata dismissione di parte delle funzioni di logistica e distribuzione porterà benefici alla condizione generale della qualità dell'aria.

In proposito è utile considerare che le emissioni di un mezzo pesante sono in prima approssimazione paragonabili a 20 autovetture ed è quindi immediatamente evidente come parte dei nuovi afflussi e transiti veicolari della clientela del polo commerciale verrebbero compensati dall'eliminazione dei camion della logistica.

I dati specifici riguardanti misurazioni puntuali nella prossimità dell'area attraverso il sistema GIS dell'Agenzia Provinciale sono riportati di seguito:

anno 2009 - via Einstein 35/36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ - via Buozzi 33/34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ - interno area 33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

anno 2015 - via Einstein 30/31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ - via Buozzi 28/29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ - interno area 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Non è possibile oggi scendere ulteriormente in dettaglio di una modellazione di comparazione dello stato di fatto rispetto a quanto previsto ma è comunque possibile concludere che per entrambi i campi di valori, nei due scenari temporali, l'intervento proposto è compatibile con il limite di sicurezza per la salute umana.

Pertanto l'insediamento del polo commerciale contribuirebbe quindi in maniera rilevante al contenimento ed alla riduzione dell'inquinamento dell'aria.

4.2 Inquinamento acustico

Il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico ha cardine di riferimento a livello europeo nella "Direttiva rumore" DIRETTIVA 2002/49/CE, recepita a livello nazionale dalla legge 447/95. A livello locale è in questo periodo all'esame del Consiglio Provinciale il Disegno di Legge Provinciale 144/2012 che costituirà normativa di riferimento a livello locale.

Allo stato delle cose esiste una mappatura del rumore a livello cittadino non ancora ufficialmente adottata e manca nello specifico un regolamento attuativo che in particolare classifichi le strade urbane e ufficializzi i limiti.

(fonte Agenzia Provinciale - ufficio Aria e Rumore - vice responsabile ing. Laura Fedrizzi)

Sono assumibili comunque fin da oggi dei valori limite così schematizzabili:

- a 30 m di distanza dalla strada (FASCIA A) - limite diurno 70 db
- a 30 m di distanza dalla strada (FASCIA A) - limite notturno 60 db
- a 60 m di distanza dalla strada (FASCIA B) - limite diurno 65 db
- a 30 m di distanza dalla strada (FASCIA B) - limite diurno 55 db

I dati specifici riguardanti dati puntuali nella prossimità dell'area ad altezza 4 m, attraverso la lettura delle mappe in via di ufficializzazione sono riportati di seguito:

- a 30 m di distanza dalla strada (FASCIA A) - limite diurno 68 db
- a 30 m di distanza dalla strada (FASCIA A) - limite notturno 58 db
- a 60 m di distanza dalla strada (FASCIA B) - limite diurno 62 db
- a 30 m di distanza dalla strada (FASCIA B) - limite diurno 52 db

Anche in questo caso è utile considerare che a livello di inquinamento acustico l'incidenza del transito dei mezzi pesanti è rilevante e che quindi lo spostamento delle funzioni di logistica e distribuzione ad altra area produrrà effetti positivi sul clima acustico dell'area.

Anche nel caso dell'inquinamento acustico da rumore non è possibile oggi scendere nel dettaglio di una modellazione di comparazione dello stato di fatto rispetto a quanto previsto.

È comunque possibile concludere che analizzando i valori oggi presenti nell'area, il livello di inquinamento da rumore è compatibile con i limiti che la disciplina impone o imporrà dopo l'approvazione della specifica disciplina provinciale.

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

(cfr. punto 5, Allegato IV, Direttiva 2011/92/UE)

L'apparato di dati e informazioni alla base del presente screening deriva da un lavoro di raccolta, analisi e computazione dei vari elementi e dati di carattere fisico dimensionale, ambientale e paesaggistico effettuato dal team di progettazione dell'intervento proposto.

Gli elementi e i dati riguardanti le condizioni del contorno dell'area in merito a natura, paesaggio, archeologie, beni culturali e ogni altro ambito sensibile citato sono stati raccolti dalle basi dati pubbliche.

Le fonti principali sono:

- Comune di Bolzano - Cartografie online, Piani di Attuazione, regolamenti
- Provincia di Bolzano - Maps e WebGIS - i Geobrowser
- Provincia di Bolzano - Agenzia per l'ambiente
- Provincia di Bolzano - Ripartizione Beni Culturali
- Provincia di Bolzano - Lexbrowser
- Astat – Istituto provinciale di statistica

Le basi dati sopra riportate sono state integrate da apparati tecnici e documentali di varia natura e provenienza a cura del team di progetto e degli estensori del presente screening.

I dati riguardanti le condizioni dello stato di fatto e la descrizione del complesso oggi esistente sull'area sono stati raccolti e messi a sistema dal Aspiag Service attraverso i suoi uffici e dipartimenti, per quanto di rispettiva competenza.

I dati riguardanti gli afflussi, le presenze di operatori e utenti e le dinamiche di esercizio della struttura esistente sono stati forniti dall'azienda e elaborati in sede di specifico studio sulla mobilità e viabilità allegato alla presente relazione e di cui la relazione stessa ha ripreso i dati rilevanti.

I dati riguardanti il progetto proposto derivano dall'apparato elaborato nelle varie fasi di progetto da parte del team di progettazione.

I dati dimensionali e le caratteristiche riportate si riferiscono al progetto definitivo per cui è stata chiesta la Concessione Edilizia.

La computazione dei dati degli elementi e i metodi di previsione degli effetti sono stati eseguiti dagli estensori dello screening secondo le normali procedure disciplinari della prassi professionale nel campo dell'urbanistica, della valutazione ambientale e paesaggistica e dell'elaborazione statistica.

In fase di elaborazione del presente screening non sono state riscontrate difficoltà nel reperimento di dati necessari. (cfr. punto 8, Allegato IV, Direttiva 2011/92/UE)

6. MISURE DI CONTENIMENTO DEGLI EFFETTI SULL'AMBIENTE

(cfr. punto 6, Allegato IV, Direttiva 2011/92/UE)

Va innanzitutto rilevato che l'attuale condizione dell'area e in particolare il disomogeneo complesso edilizio che vi sorge è stato costruito alcuni decenni fa.

Al tempo della realizzazione del polo logistico e del centro di riciclaggio le norme edilizie in senso al contenimento dei consumi energetici e dell'utilizzo di materiali ambientalmente compatibili erano molto meno avanzate di quelle oggi vigenti.

Il nuovo progetto rispetta, ad esempio, il regolamento del Comune di Bolzano per la Riduzione dell'Impatto Edilizio ovvero per la protezione del ciclo delle acque.

Il nuovo complesso, progettato unitariamente e con soluzioni estese alla scala d'area, sarà quindi molto meno impattante per quanto riguarda il rispetto del ciclo dell'acqua e il contenimento degli effetti del costruito sul microclima locale.

Il nuovo progetto prevede inoltre zone trattate a verde, spazi esterni semi-pubblici e di relazione con l'intorno di qualità generale molto maggiore di quelli oggi presenti sull'area. Questo è facilmente desumibile dagli elaborati di progetto allegati.

Le tecnologie edilizie e costruttive del progetto sono allineate ai migliori standard oggi presenti nel campo; questa circostanza va valutata principalmente in funzione della parziale sostituzione del vecchio complesso edilizio oggi presente, sicuramente molto meno all'avanguardia in fatto di tecnologie ambientali.

L'intero progetto è stato elaborato considerando i molteplici fattori energetici ed ambientali. Questo anche in funzione di un valore simbolico e comunicativo che ha l'adozione di tecnologie rispettose dell'ambiente.

Ogni sforzo è stato fatto in fase di progettazione per considerare e massimizzare i contenuti e i valori di rispetto ambientale e di contenimento dei consumi energetici e delle risorse naturali, cosa che certamente non veniva fatto, negli anni '90, all'epoca della progettazione e realizzazione delle strutture edilizie oggi presenti sull'area.

7. SINTESI NON TECNICA | NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG

(cfr. punto 7, Allegato IV, Direttiva 2011/92/UE)

L'area di progetto è situata nell'ampio quadrante della Zona Produttiva D3 denominata "Zona Commerciale Bolzano Sud", in diretto collegamento con via Buozzi e via Copernico, accessibile anche da via Altmann, nelle immediate vicinanze di una delle rotonde della rilevante arteria di via Einstein.

L'area è oggi interamente occupata dalle strutture di logistica, distribuzione e riciclaggio della società Aspiag Service srl e in diretta continuità dall'area dell'InterSpar di proprietà e gestione della stessa società. L'area è già oggi intensamente e variamente edificata e interamente pavimentata.

La zona dell'intervento è servita in maniera molto efficace dal sistema della mobilità pubblica urbana ed è collegata alla rete delle ciclabili urbane. La viabilità della zona è ampia e adatta al progetto.

Il progetto prevede la costruzione del nuovo polo commerciale Aspiag al posto della gran parte delle attuali strutture di gestione, logistica e riciclaggio. Il complesso integrerà la grande struttura dell'InterSpar esistente all'interno di un nuovo complesso articolato e funzionale, dalle moderne linee architettoniche.

Il nuovo polo commerciale affiancherà dunque il recente edificio dell'InterSpar di via Buozzi e andrà a costituire un nuovo complesso integrato esteticamente e perfettamente interconnesso alla struttura esistente del grande supermercato.

La dismissione delle strutture distribuzione merci e di gestione e riciclaggio di rifiuti e imballaggi, che operano con bacino di riferimento esteso al Triveneto, comporterà una importante riduzione di accessi e transiti di mezzi pesanti; nel dettaglio è attesa una riduzione del traffico pesante approssimativamente in misura di 130 mezzi pesanti giornalieri per il ricevimento merci, la distribuzione e i transiti di servizio.

Lo sviluppo del modello logistico complessivo

Die vom Projekt vorgesehene Fläche liegt im Bereich des Gewerbegebietes D3, „Handelszone“ benannt, in direktem Anschluss an die Buozzistraße und Kopernicusstraße, erreichbar auch von der Altmannstraße in unmittelbarer Nähe einer der Kreisverkehre der bedeutenden Hauptachse „Einsteinstraße“.

Die gesamte Fläche ist heute zur Gänze von der Struktur für Logistik, Vertrieb und Recycling der Gesellschaft Aspiag Service GmbH und in direktem Anschluss von der Fläche der InterSpar, im selben Eigentum der letztgenannten Gesellschaft, besetzt. Die Fläche ist bereits heute intensiv und vielfältig bebaut und vollständig versiegelt.

Die Zone des Eingriffes wird durch das öffentliche Verkehrsnetz sehr effizient versorgt und ist mit dem Radwegnetz verbunden. Die Befahrbarkeit der Zone ist großzügig und für das Projekt geeignet.

Das Projekt sieht die Errichtung des neuen Handelszentrums Aspiag anstelle eines Großteils der heute bestehenden Struktur für Logistik, Vertrieb und Recycling vor. Der Baukomplex wird die große bestehende Struktur der InterSpar in einem neuen artikulierten und funktionierenden Komplex mit modernen architektonischen Linien aufnehmen.

Das neue Handelszentrum führt den Bau des heutigen Gebäudes der InterSpar in der Buozzistraße fort und bildet einen neuen ästhetisch integrierenden Komplex, welcher genau mit der bestehenden Struktur des großen Supermarktes verbunden ist.

Die Auflassung der Strukturen für die Verteilung der Waren, Abfallwirtschaft und Wiederverwertung der Abfälle und Verpackungen, welche auch dem Einzugsgebiet Triveneto dienen, führt zu einer bedeutenden Reduzierung der Zu- und Abfahrten schwerer Lastkraftwagen; im Detail wird eine Verringerung des Schwerverkehrs von täglich schätzungsweise 130 Lastkraftwagen für die Anlieferung von Waren, den Vertrieb und Transit-Service erwartet.

Die Anordnung des Gesamtplanes für Logistik

comporterà inoltre che nel centro delocalizzato a sud di Bolzano, confluiranno e verranno movimentate solo le merci verso la rete di vendita locale dell'Alto Adige e del Trentino, abbattendo in maniera importante rispetto alla condizione attuale le distanze di consegna e di transito.

La volumetria complessiva del futuro polo commerciale sarà di 321.057 mc di cui 263.698 mc sono cubatura del complesso esistente, che in gran parte verrà demolito e ricostruito, mentre l'ampliamento ha una cubatura di progetto che ammonta a 57.089 mc.

Il complesso avrà un totale di circa 1.700 parcheggi suddivisi tra interrato esistente, interrato nuovo e autosilo.

Per il progetto non si prevedono condizioni di criticità ambientale e in particolare l'intervento non comporterà ricadute prevedibili negative. Questo soprattutto in considerazione della comparazione con le condizioni attuali di esercizio delle strutture oggi insediate, come la logistica, la distribuzione e il riciclaggio di Asiag che operano oggi come centri a scala extraregionale e che verranno dismesse per fare posto al nuovo polo commerciale.

L'intero progetto è stato elaborato considerando i molteplici fattori energetici ed ambientali. Questo anche in funzione di un valore simbolico e comunicativo che ha l'adozione di tecnologie rispettose dell'ambiente.

Ogni sforzo è stato fatto in fase di progettazione per considerare e massimizzare i contenuti e i valori di rispetto ambientale e di contenimento dei consumi energetici e delle risorse naturali, cosa che certamente non veniva fatto all'epoca della progettazione e realizzazione delle strutture edilizie oggi presenti sull'area che risalgono agli anni '90.

wird zudem dazu führen, dass im neuen Komplex in Bozen Süd nur die Waren für das örtliche Vertriebsnetz von Trentino-Südtirol geliefert und weitertransportiert werden, wodurch die Entfernungen für die Zulieferung und den Transit gegenüber den heutigen Verhältnissen stark herabgesetzt werden.

Das Gesamtvolumen des zukünftigen Handelszentrums ist 321.057 m³, von dem die Kubatur des bestehenden Baukörpers 263.698 m³ beträgt, welcher zum Großteil abgebrochen und wiederaufgebaut wird. Die Erweiterung laut Projekt weist eine Kubatur von 57.089 m³ auf.

Der Baukomplex wird über insgesamt 1.700 Parkplätze verfügen, welche im bestehenden und neuen Untergeschoss sowie im Parkhaus untergebracht werden.

Für das Projekt werden keine bedeutenden Umweltbelastungen erwartet und insbesondere wird der Baueingriff keine vorhersehbaren negativen Folgen dieser Art mit sich bringen. Dies vor allem in Hinblick auf den Vergleich der Belastungen durch die Ausübung der Tätigkeiten der heute dort angesiedelten Strukturen, wie Logistik, Verteilung und Recycling der Firma Asiag, welche heute auch überregional sind und welche abgeschafft werden, um Platz für das neue Handelszentrum zu schaffen.

Das gesamte Projekt wurde unter Berücksichtigung der vielfältigen Energie- und Umweltfaktoren ausgearbeitet. Dies auch in Funktion eines symbolischen und kommunikativen Wertes durch Verwendung umweltfreundlicher Technologien.

Während der Projektphase wurde alle Mühe aufgebracht, um die Bestimmungen und die ökologischen Umweltbedingungen zu berücksichtigen und zu maximieren sowie die Reduzierung des Energieverbrauches und der natürlichen Ressourcen zu gewährleisten, was während der Projektierung und Realisierung der Baukörper, welche in den 90iger Jahren auf dem betroffenen Gelände entstanden sind, sicherlich nicht der Fall war.

ELENCO ALLEGATI

1. PIANO DI ATTUAZIONE PER LA ZONA PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

"ZONA COMMERCIALE BOLZANO - SUD

- PIANO NORMATIVO
- NORME DI ATTUAZIONE

2. STUDIO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE DELL'IMPATTO SUL TRAFFICO DERIVANTE DALLA REALIZZAZIONE DEI NUOVI SPAZI COMMERCIALI

3. VARIANTE ALLA CONCESSIONE EDILIZIA 102/2012 2016/150/0 DEL 20.05.2016

- PROETTO - PLANIMETRIA GENERALE, ESTRATTO DI MAPPA, PUC
- PROGETTO - PIANO TERRA
- PROGETTO - PIANO PRIMO
- PROGETTO - PIANO SECONDO AUTORIMESSA
- PROGETTO - PIANO SECONDO E PIANO TERZO AUTORIMESSA
- PROGETTO - PIANO QUARTO AUTORIMESSA
- PROGETTO - PIANO TERZO E PIANO QUINTO AUTORIMESSA
- PROGETTO - PIANO COPERTURA
- PROGETTO - PIANO INTERRATO
- PROGETTO - SEZIONI - PROGETTO - SEZIONI
- PROGETTO - PROSPETTI