

**PROCEDURA DI SPORTELLO UNICO
PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE
DI CUI AL DPR 160/2010 E
LEGGE REGIONALE 55/2012
PER LA REALIZZAZIONE DI UN CENTRO
NAUTICO CON AREA ACCOGLIENZA,
SPAZI OFFICINA E AREE DEPOSITO**

Comune di Venezia
Via Moranzani 76
Malcontenta (VE)
fg. 194 mapp. 131

Relazione tecnica sullo
studio di impatto della viabilità

CENTRO NAUTICO FUSINA SRL

Via Daniele Manin 60 - Mestre VE
c.f e p.i.00854080272
legale rappresentante: Adriano Fornasiero

**TAG Architetti
di Antonio Fornasiero & C.
S.a.s. tra professionisti**
p.i. e c.f. 04458380278

TAG
Architetti

Via Forte Marghera 17/c
30172 Venezia-Mestre
t. 041975687
info@tag-architetti.com
www.tag-architetti.com

STUDIO DI IMPATTO SULLA VIABILITÀ

Il presente documento si prefigge lo scopo di valutare l'impatto sulla viabilità generato dalla prevista nuova edificazione, all'interno di una attività ad uso centro nautico, già in funzione fin dagli anni '80.

Attualmente nell'area è presente una struttura a carattere temporaneo, mentre fino ad alcuni mesi fa erano presenti dei manufatti con funzione di sala polivalente, officina e uffici (edifici non regolarmente autorizzati e demoliti); la maggior parte dell'area è già a destinazione artigianale con Concessione in Sanatoria Prot. 53548/30738/00 del 03.09.1997 e sostanzialmente con i nuovi edifici non ci sarà una variazione rispetto al tipo di attività attuale.

AMBITO DI UBICAZIONE E BACINO DI UTENZA

L'ambito che già ospita il centro nautico Fusina è posto in un'area che si affaccia su Via Moranzani (civico n.76), in un ambito che può definirsi extraurbano e ricadente in una zona con insediamenti sparsi, soprattutto a componente industriale e artigianale.

L'area è catastalmente identificata al FG 194 mapp. 131. La struttura può essere definita isolata e caratterizzata da una rete viaria principale di afferenza con caratteristiche extraurbane - locale.

Nelle vicinanze si trovano la Centrale termoelettrica di Fusina e il Fusina Ferry che insistono su via dell'Elettronica. Alcune attività artigianali/commerciali si trovano tra il Naviglio Brenta e la Strada Provinciale 23 – via Moranzani.



Planimetria – ambito di ubicazione

La collocazione dell'attività rende la struttura attrattiva in particolare per il comune di Venezia; la maggior parte degli attuali utilizzatori del Centro Nautico sono infatti provenienti dall'entroterra veneziano, in minor parte dall'entroterra padovano e trevigiano.

STIMA DELL'UTENZA POTENZIALE A REGIME

Ai fini del presente studio, ci si pone come obiettivo quello di verificare l'impatto che avrà sulla viabilità esterna la realizzazione delle nuove strutture in sostituzione di quelle esistenti. Si precisa che l'utenza attuale non verrà modificata rispetto a quella esistente; inoltre non si prevede un aumento dell'utenza, in quanto il numero dei posti barca rimarrà praticamente invariato.

DESCRIZIONE DELLA RETE VIARIA INTERESSANTE L'AMBITO TERRITORIALE

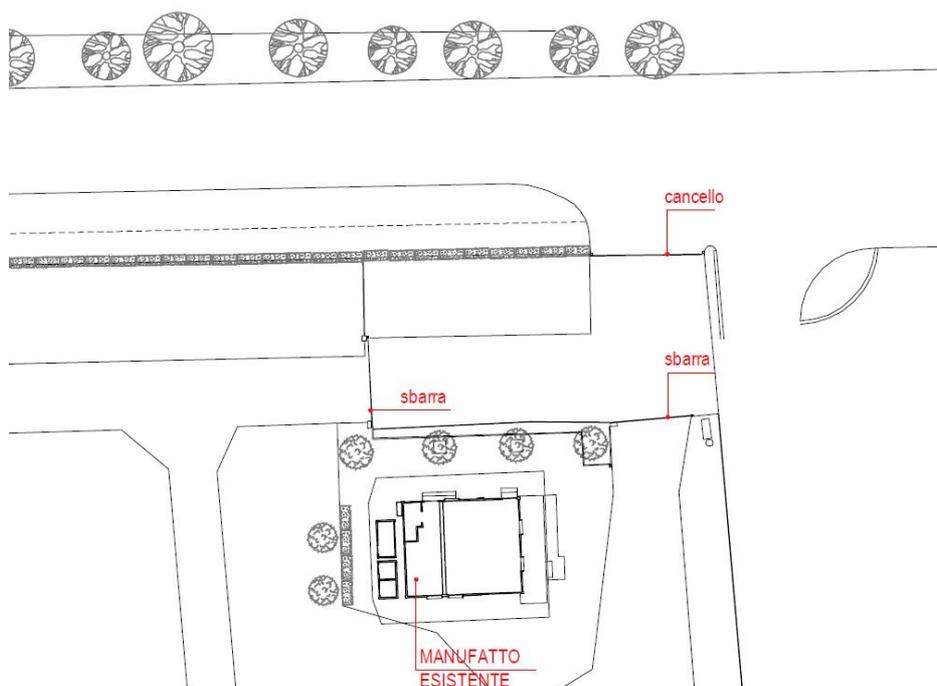
Stato di fatto

L'area oggetto del presente studio è adiacente a Via Moranzani, che rappresenta anche la viabilità principale di accesso all'area. In generale gli utenti del Centro Nautico arrivano da est a Via Moranzani da SS309 (Strada Romea) o SR 11 o SP 24, quindi da strade ad alto scorrimento, dotate di svincoli e accessi già dimensionati per un alto flusso; per



*Estratto Tav 22- Aggiornamento del Piano generale del traffico urbano di Mestre e Marghera
Allegato alla Deliberazione G.C. 265 del 23.05.2014.*

L'accesso principale della clientela del Centro Nautico è su via Moranzani, con intersezione a raso. L'accesso è arretrato rispetto alla linea bianca di delimitazione stradale di circa 5 m ed è caratterizzato da uno slargo di circa 32 mq (come da autorizzazione della provincia di Venezia per il mantenimento di un accesso carraio e di una recinzione n° 46/07 del 11/06/2007 - allegata in copia). L'area è delimitata da un cancello - di ampiezza circa 6,7 m, che negli orari di apertura dell'attività è sempre aperto; da questo si ha accesso ad un'area privata ad uso parcheggio, delimitata da n. 2 sbarre che permettono l'accesso/uscita di auto all'interno del lotto.



Planimetria dell'accesso attuale al Centro Nautico, prima della demolizione del fabbricato



Via Moranzani – lato ovest



Via Moranzani – lato est

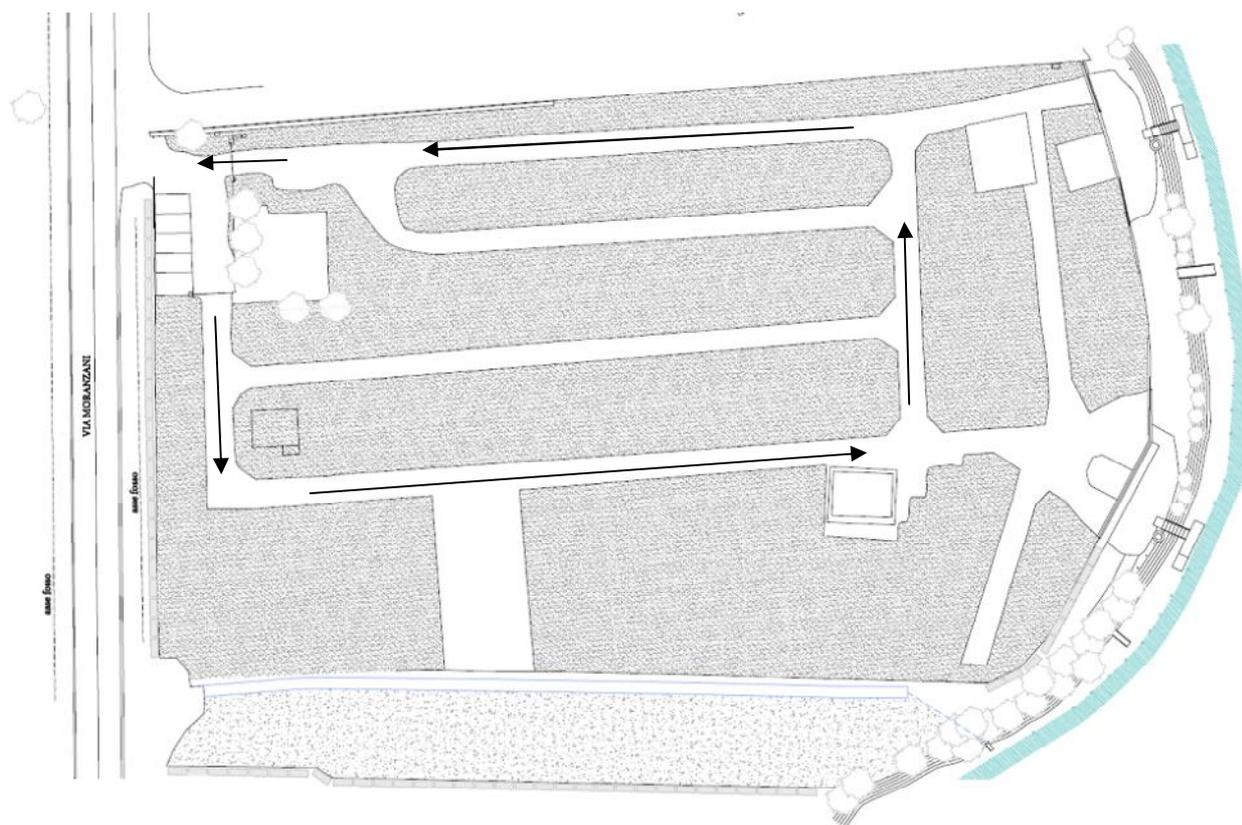


Accesso al Centro Nautico

Progetto

Il progetto di costruzione di un centro nautico con spazi accoglienza e uffici, officina e deposito natanti su area già utilizzata per deposito imbarcazioni con varo e alaggio non prevede particolari spostamenti della parte edificata; i nuovi edifici saranno collocati sempre nella parte settentrionale del lotto, nell'area più vicino all'accesso da via Moranzani.

La viabilità interna al lotto non subirà variazioni sostanziali e pertanto si prevede un senso unico, con ingresso dalla sbarra lato est e uscita dalla sbarra lato ovest. (rif. schema)



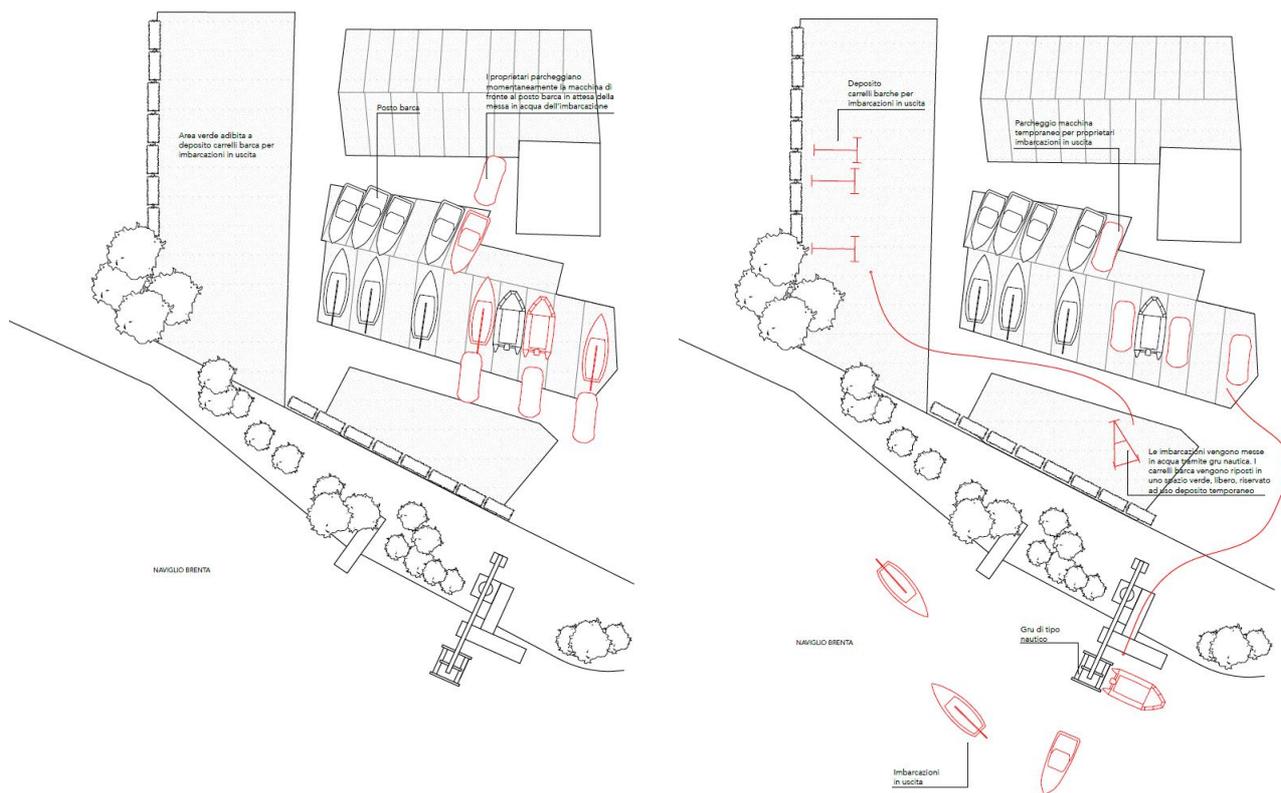
Schema percorso interno centro nautico

Poiché si tratta di strutture che vanno a sostituire una precedente attività, l'assetto viabilistico e tali soluzioni sono già state testate e non hanno creato evidenti disagi alla circolazione di Via Moranzani.

L'assetto viabilistico interno/esterno all'area oggetto di studio si è dimostrato all'altezza delle aspettative e in grado di gestire correttamente i flussi presenti.

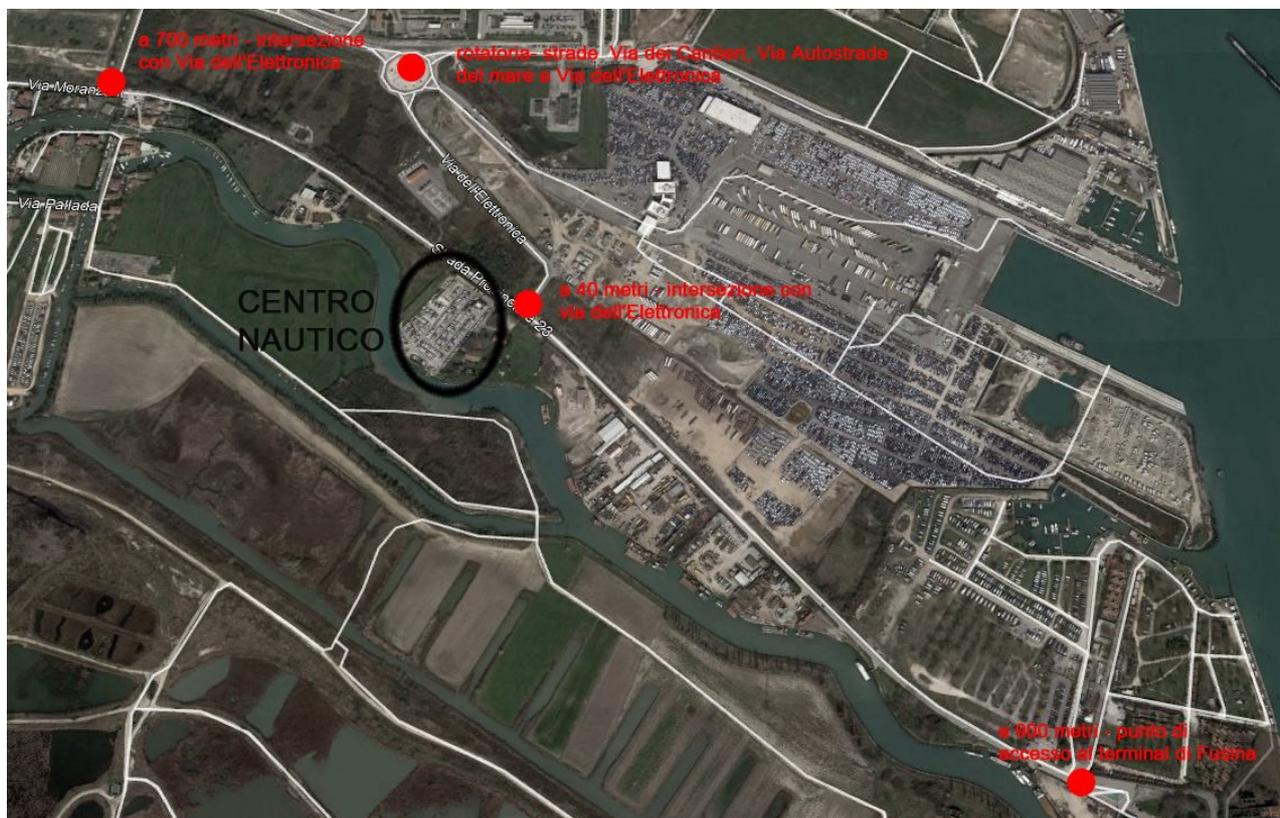
Va inoltre notato che la realizzazione delle nuove strutture non comporterà nuovi flussi indotti di entità rilevante rispetto agli attuali; pertanto si ritiene che l'assetto attuale sarà in grado di svolgere egregiamente il suo compito anche nello scenario futuro.

Sulla base degli standards urbanistici previsti dalle NTO del Comune di Venezia, a fronte di una dotazione minima di parcheggi richiesta pari a 195,6 mq, da progetto si verifica una dotazione effettiva pari a 421 mq e la realizzazione di n. 10 stalli di sosta (compresi quelli dedicati ai portatori di handicap). Considerando il n. massimo di utenti (pari al n. di stalli per posti barca), l'area può risultare con una dotazione a parcheggi non idonea; come visibile nello schema sottostante, si precisa però che i posti barca saranno utilizzati temporaneamente dall'utenza come parcheggio per la loro auto, durante la permanenza al centro nautico/periodo di utilizzo dell'imbarcazione, per cui gli stalli a parcheggio effettivi saranno ad uso di eventuali ospiti e degli impiegati delle strutture.



Schema parcheggio barche

DESCRIZIONE DELLE TRATTE STRADALI INTERESSATE DALL'INTERVENTO CON INDICAZIONE DEGLI INCROCI E DELLE INTERSEZIONI PIÙ PROSSIMI



Planimetria con indicazione degli incroci e delle intersezioni più prossimi

Gli incroci che si rilevano, partendo dalla struttura oggetto dello studio, sono i seguenti:

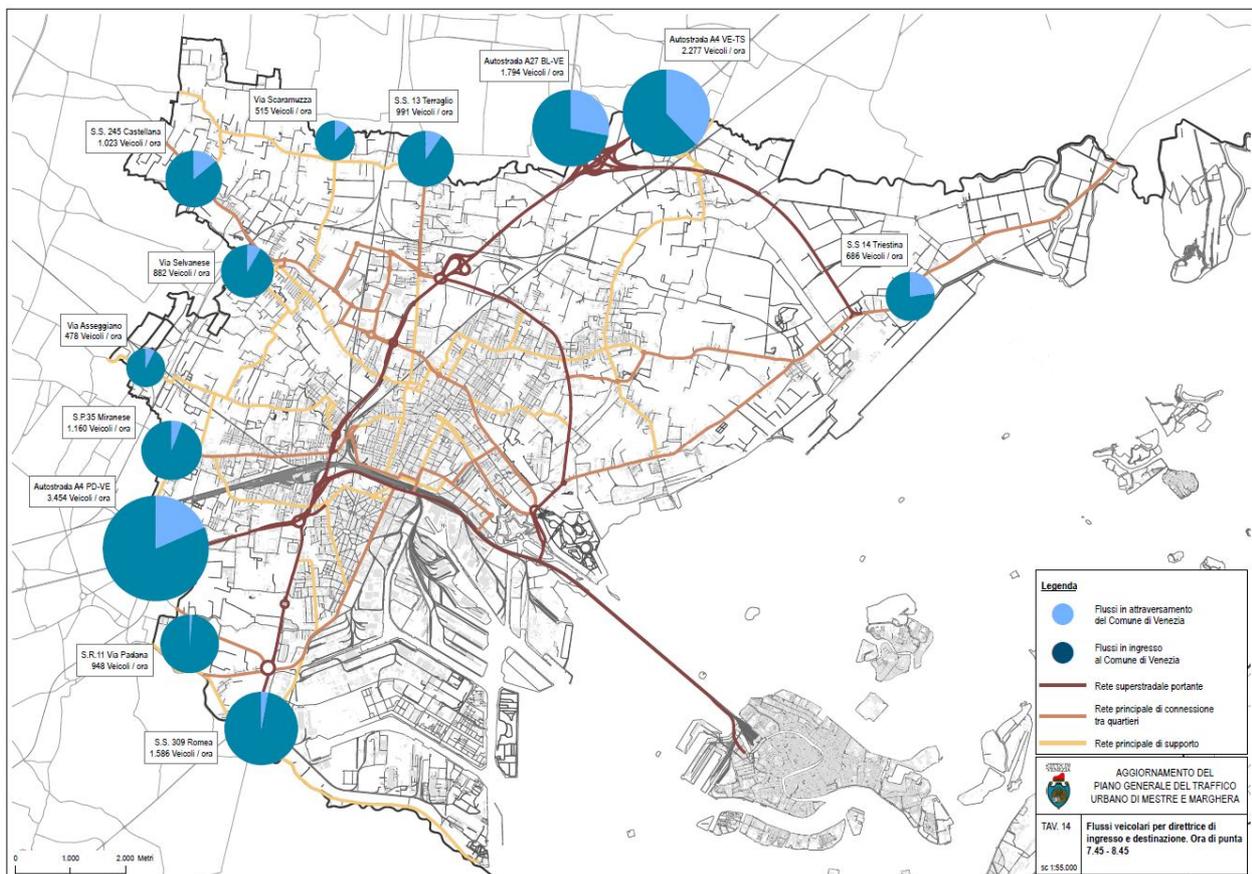
- a) percorrendo Via Moranzani in direzione est:
 a circa 40 metri si colloca l'intersezione con via dell'Elettronica;
 a circa 900 metri si colloca il punto di accesso al terminal di Fusina;
- b) percorrendo Via Moranzani, in direzione ovest:
 a circa 700 metri si colloca l'intersezione con Via dell'Elettronica, in corrispondenza di un insediamento, in prossimità della Conca di Moranzani;
 a circa 3,6 km si colloca l'intersezione con Via Malcontenta SP 24 che a sua volta permette l'immissione sulle strade ad alta percorrenza SS309 (Strada Romea) o SR 11
 Nel raggio di 500 m, in direzione nord-ovest è presente una rotonda, con l'immissione delle strade Via dei Cantieri, Via Autostrade del mare e Via dell'Elettronica.

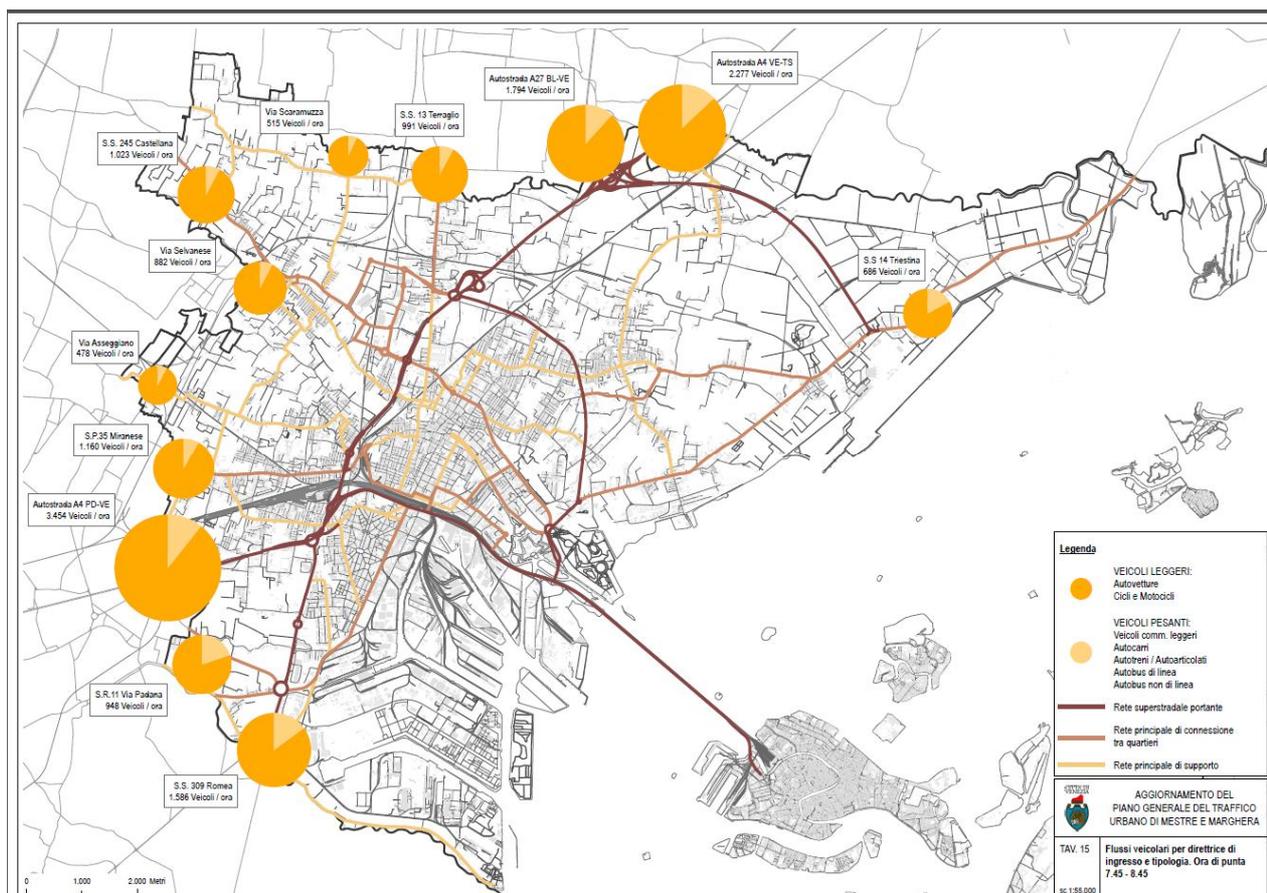
GEOMETRIA DELLE TRATTE STRADALI INTERESSATE DALLA STRUTTURA

L'accesso al Centro Nautico avviene a mezzo di un'intersezione a raso posta lungo Via Moranzani, come già attualmente; non ci saranno pertanto modifiche nelle modalità di immissione in quanto già attualmente non si creano disagi alla libera circolare esterna, neanche nei momenti di maggior affluenza.

Le caratteristiche geometriche e funzionali di Via Moranzani, tratta analizzata in quanto caratterizzante l'assetto viabilistico di accesso al Centro nautico, sono riassunte nella seguente tabella:

Funzione Strada	extraurbana locale
Numero di corsie	2
Sensi di circolazione	2
Corsie riservate	No
Categorie veicolari escluse	Nessuna
Sosta su strada	No (solo fuori carreggiata)
Larghezza media carreggiata	6,5 metri
Marciapiedi	No
Spartitraffico	No
Piste ciclabili	No
Limite di velocità	70 km/h





Tav 14-15 - Aggiornamento del Piano generale del traffico urbano di Mestre e Marghera
 Allegato alla Deliberazione G.C. 265 del 23.05.2014

INDAGINE DEI FLUSSI DI TRAFFICO

Non sono stati reperiti i flussi di traffico in Via Moranzani, in quanto la strada risulta a basso scorrimento, con passaggio di pochi veicoli orari, in entrambe le corsie.

Data la componente stagionale che caratterizza il traffico veicolare verso l'area oggetto di studio, dovuto ad un maggior impiego delle imbarcazioni nel periodo estivo, le verifiche tecniche su assi viari e nodi della rete in esame sono state valutate in tre differenti scenari temporali:

- periodo invernale (da novembre a febbraio)
- periodo intermedio (marzo- aprile – ottobre)
- periodo estivo (da maggio a settembre)

Nel periodo invernale, in base alle indagini dei registri attuali del centro nautico, si considera di avere un n. utenti giornalieri pari a circa 10 auto, con sosta di circa 5 ore al giorno nella fascia centrale della giornata (dalle 9 alle 16). Questo implica di avere ipoteticamente su via Moranzani meno di 2 veicoli/ora nella fascia oraria tra le 9 e le 16, diretti al Centro Nautico.

Nelle altre fasce orarie si può ipotizzare di non avere su via Moranzani alcun aumento del traffico.

Nel periodo intermedio, in base alle indagini dei registri attuali del centro nautico, si considera di avere un n. utenti giornalieri pari a circa 20 auto, con sosta di circa 6-7 ore al giorno nella fascia centrale della giornata (dalle 9 alle 17). Questo implica di avere ipoteticamente su via Moranzani meno di 4 veicoli/ora nella fascia oraria tra le 10 e le 14, diretti al Centro Nautico.

Nelle altre fasce orarie si può ipotizzare di non avere su via Moranzani alcun aumento del traffico

Nel periodo estivo, in base alle indagini dei registri attuali del centro nautico, è necessario differenziare tra giorni festivi e giorni feriali.

Nei giorni feriali si considera di avere un n. utenti giornalieri variabili da 20 a 30 auto, con sosta di circa 7-8 ore al giorno. Questo implica di avere ipoteticamente su via Moranzani meno di 5 veicoli/ora, diretti al centro nautico. Nei giorni festivi si considera di avere un n. utenti giornalieri variabili da 70 a 100 auto, con sosta di circa 7-8 ore al giorno. Questo implica di avere ipoteticamente su via Moranzani meno di 15 veicoli/ora, diretti al centro nautico. Solo nel periodo estivo, ed esclusivamente nei giorni festivi, il numero di auto da/per il centro nautico Fusina determina un aumento, seppur minimo, del traffico su Via Moranzani; poiché nei giorni festivi, anche il traffico lavorativo è ridotto o quasi assente, si può concludere che il maggior traffico da/per il centro nautico Fusina, va ad aumentare solo di poco flusso medio della strada. Inoltre le strade di arrivo al Centro Nautico sono strade capaci di sostenere un flusso di veicoli/ora molto maggiore rispetto a quello attuale.

E' inoltre da precisare che la realizzazione del nuovo progetto non comporta un aumento degli utenti del centro Nautico, in quanto non ci sarà un aumento dei posti barca disponibili (già ad oggi al completo); il traffico veicolare rimane quindi invariato rispetto a quello esistente.

CONCLUSIONI

La realizzazione delle nuove strutture in oggetto non comporta nuove problematiche legate alla viabilità esterna e alla gestione dei flussi veicolari su Via Moranzani e strade limitrofe. Vista la ridotta entità dei flussi indotti dalle attività del Centro Nautico, sulla scorta di quanto esposto, si è provveduto ad un'analisi dell'assetto viabilistico dell'area che ha evidenziato come non vi saranno sostanziali cambiamenti dello status attuale, soprattutto considerando i modesti flussi esistenti.

L'intervento non prevede, rispetto alla attività già esistente, traffico indotto aggiuntivo. I nuovi interventi edificatori non riguardano l'attuale assetto dei posti barca che, anzi, verranno diminuiti di circa dieci posti.

Si ritiene pertanto che l'assetto viabilistico esistente sia in grado di supportare in maniera egregia la realizzazione dell'intervento ed offrire comunque ancora margini di sviluppo, vista la capacità dell'assetto viario.