

COMUNE DI CHIVASSO

CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

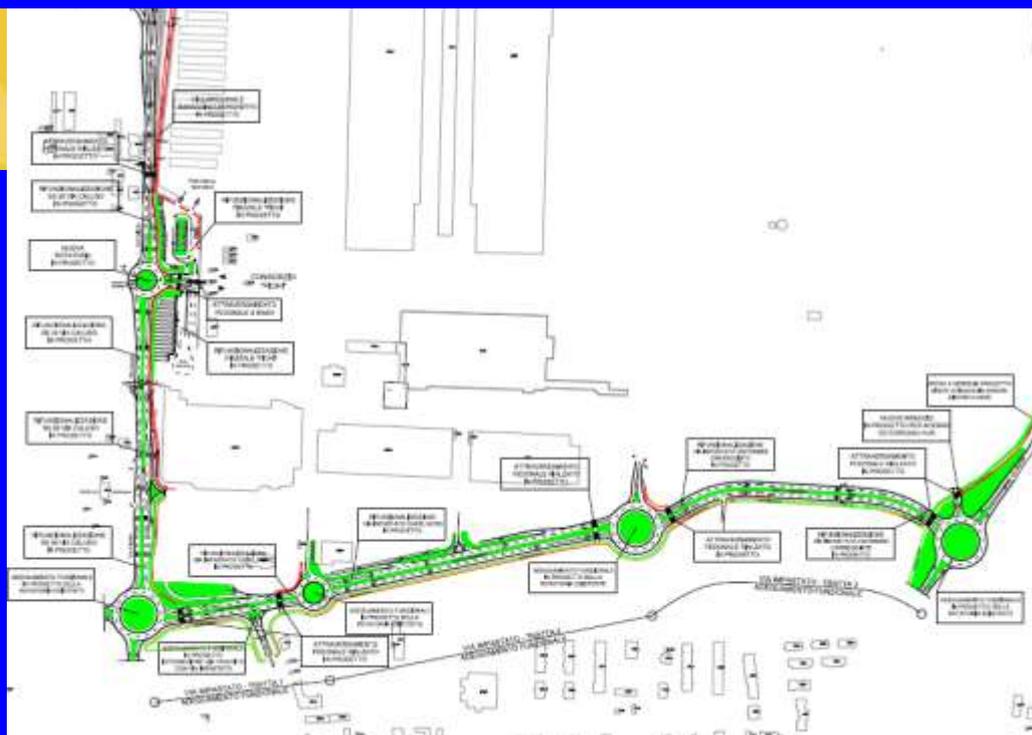
PROGETTO DEFINITIVO

AREA EX-LANCIA – OPERE DI URBANIZZAZIONE

CONNESSE CON LA REALIZZAZIONE

DI UN POLO LOGISTICO IN VIA MAZZÈ

Together we are
road safety



LE PROPRIETÀ':

BIPIELLE REAL ESTATE

GRUPPO BANCO BPM

BIPIELLE REAL ESTATE S.p.A. Società con Unico Socio
Sede legale: Via Polenghi Lombardo, 13 - 26900 Lodi



Via Caluso, 50
10034 Chivasso (TO)
Tel. 011.9100311

LA PROMISSARIA ACQUIRENTE:

A.P.R.C.

A.P.R.C.
63, quai Charles de Gaulle
CS 50112
69 463 Lyon Cedex 06
T. +33 (0)4.37.42.04.20

Commessa: 2021_486

R3 Relazione di inquadramento ed inserimento urbanistico

<p>IRTECO STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO WWW.IRTECO.COM</p> <p> Sistema di Gestione Qualità Certificato</p>	<p>Rev. 08 del 19/10/2021</p> <p>2021_486_aprc_chivasso_pd_r3_rel_ins_urb_rev08.docx</p>
--	--

REVISIONI

Questo rapporto è stato trasmesso e rivisto come segue:

Rev.	Descrizione	Data	Redatto	Control.	Approv.	Firma
0	Prima emissione	24/03/2021	GO-DN	DN	GO	
1	Update 1 bozza	05/05/2021	GO-DN	DN	GO	
2	Update 2 bozza	07/05/2021	GO-DN	DN	GO	
3	Update 3 bozza	11/05/2021	GO-DN	DN	GO	
4	Update 4 bozza	13/05/2021	GO-DN	DN	GO	
5	Finalizzazione	07/06/2021	GO-DN	DN	GO	
6	Revisione testalino	04/08/2021	GO-DN	DN	GO	
7	Nuova emissione	14/10/2021	GO-DN	DN	GO	
8	Innesto ciclopedonale Via Borghetto	19/10/2021	GO-DN	DN	GO	

Il professionista incaricato

Dott. Ing. Giorgio OLIVERI

 IRTECO STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO WWW.IRTECO.COM	 Sistema di Gestione Qualità Certificato	Rev. 08 del 19/10/2021
		2021_486_aprc_chivasso_pd_r3_rel_ins_urb_rev08.docx

INDICE

1.	Premessa	4
2.	Cenni storici sull'area di intervento	8
3.	Il Progetto Guida.....	9
4.	PRGC cogente: destinazioni d'uso ammesse	12
5.	Inquadramento geologico: cenni	17
6.	Classificazione acustica: cenni	20
7.	Il traffico in essere e quello indotto: cenni.....	22

1. Premessa

Le opere di urbanizzazione connesse con la realizzazione del nuovo Polo Logistico in Via Mazzè in Comune di Chivasso sono state descritte ed illustrate nell'elaborato R1 "Relazione Tecnica di Progetto" e connessi elaborati grafici a cui si rimanda.

Il Comune di Chivasso è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 19-12326 del 19/04/2004.

L'area oggetto di progettazione urbanistica attuativa è situata all'interno dell'area urbanistica 5.1 "Aree industriali esistenti e di completamento" così come definita dal PRGC del Comune di Chivasso, all'interno della quale è prevista l'attuazione dei singoli Comparti edificatori.

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 19 del 21 marzo 2011 l'Amministrazione Comunale ha approvato il Progetto Guida esteso all'intera area urbanistica 5.1 del vigente PRGC e con successiva DCC ha approvato la modifica al progetto Guida esteso all'intera area urbanistica 5.1 del vigente PRGC. Il Progetto Guida costituisce condizione essenziale per definire lo sviluppo unitario dell'intero ambito, nel quale si inserisce l'attuale progetto sia per la realizzazione del sito a destinazione polo logistico sia per la realizzazione delle connesse opere di urbanizzazione.

Nello specifico, l'area oggetto di insediamento del nuovo polo logistico risulta localizzato all'estremità settentrionale del Comune di Chivasso, nel quadrante nord/est, all'intersezione tra la SP 81 Via Mazzè ad est e la Via Peppino Impastato a sud. L'accesso/egresso al/dal nuovo polo logistico avverrà con immissione diretta sulla grande rotonda esistente all'intersezione tra la Via Mazzè e la Via Peppino Impastato.

Il nuovo polo logistico risulta, altresì, localizzato nelle immediate vicinanze dello svincolo Chivasso Centro dell'Autostrada Torino-Milano-Trieste, dal quale dista meno di 2km e risulta agevolmente raggiungibile per tramite della SS 26-Via Caluso, posta all'estremità ovest dell'area di studio, e della Via Peppino Impastato. Inoltre, il nuovo

polo logistico è ubicato circa in aderenza al comparto commerciale presente a nord di Via Peppino Impastato.

L'asse della SS 26 Via Caluso assolve ad una funzione essenziale di connessione tra la Città di Chivasso e lo svincolo di Chivasso Centro dell'autostrada A4, oltre ad essere l'asse di connessione da/per la Valle d'Aosta. Anche l'asse della SP 81 Via Mazzè ha un ruolo importante per il traffico uscente/entrante da/in Chivasso, anche se scarsamente utilizzato, poiché rappresenta il collegamento circa diretto tra il Comune e l'uscita di Chivasso Est sempre dell'A4. L'asse trasversale di Via Peppino Impastato assolve alla funzione di connessione tra l'asse della SS 26 Via Caluso ad ovest e l'asse della SP 81 Via Mazzè ad est, oltre ad adempiere primariamente alla funzione di distribuzione del traffico locale verso e dal comparto commerciale ubicato a nord dell'asse stesso.

Il sistema viabile è, infine, completato dall'asse locale nord/sud di Via Favorita che si snoda dall'intersezione con la SS 26 Via Ivrea a sud fino all'intersezione con la Via Peppino Impastato a nord.

La [Tavola 2](#) riporta schematicamente l'inquadramento territoriale dell'area di studio mentre la [Tavola 3](#) riporta un dettaglio del lotto oggetto di realizzazione del nuovo insediamento logistico che sarà comprensivo dei necessari servizi funzionali allo svolgimento dell'attività principale: uffici, locali comuni, aree a parcheggio.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda integralmente ai documenti, relazioni e tavole grafiche, del PEC, in particolare al documento PEC20 "Verifica di assoggettabilità a VAS)

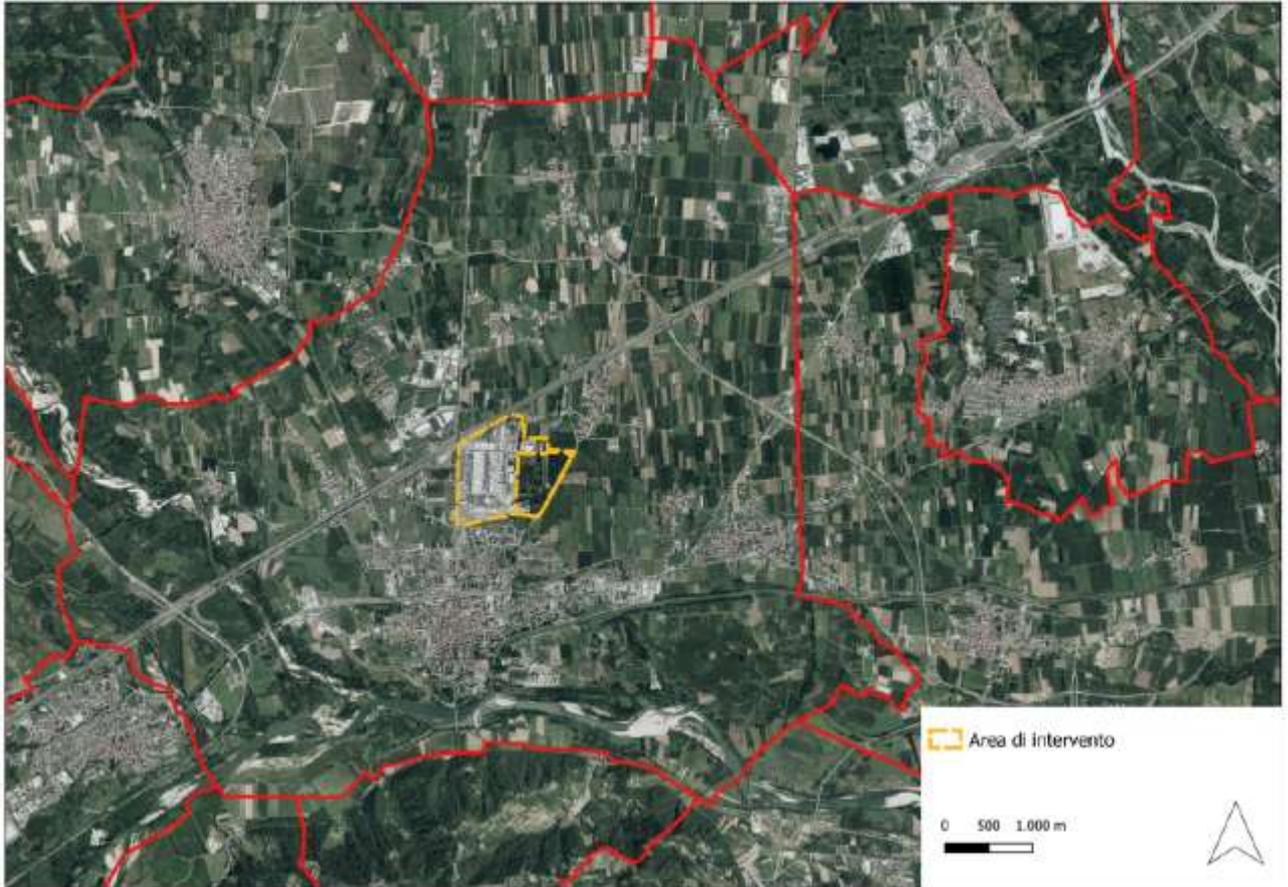


Tavola 1 - Inquadramento territoriale generale area oggetto di PEC e delle opere di urbanizzazione

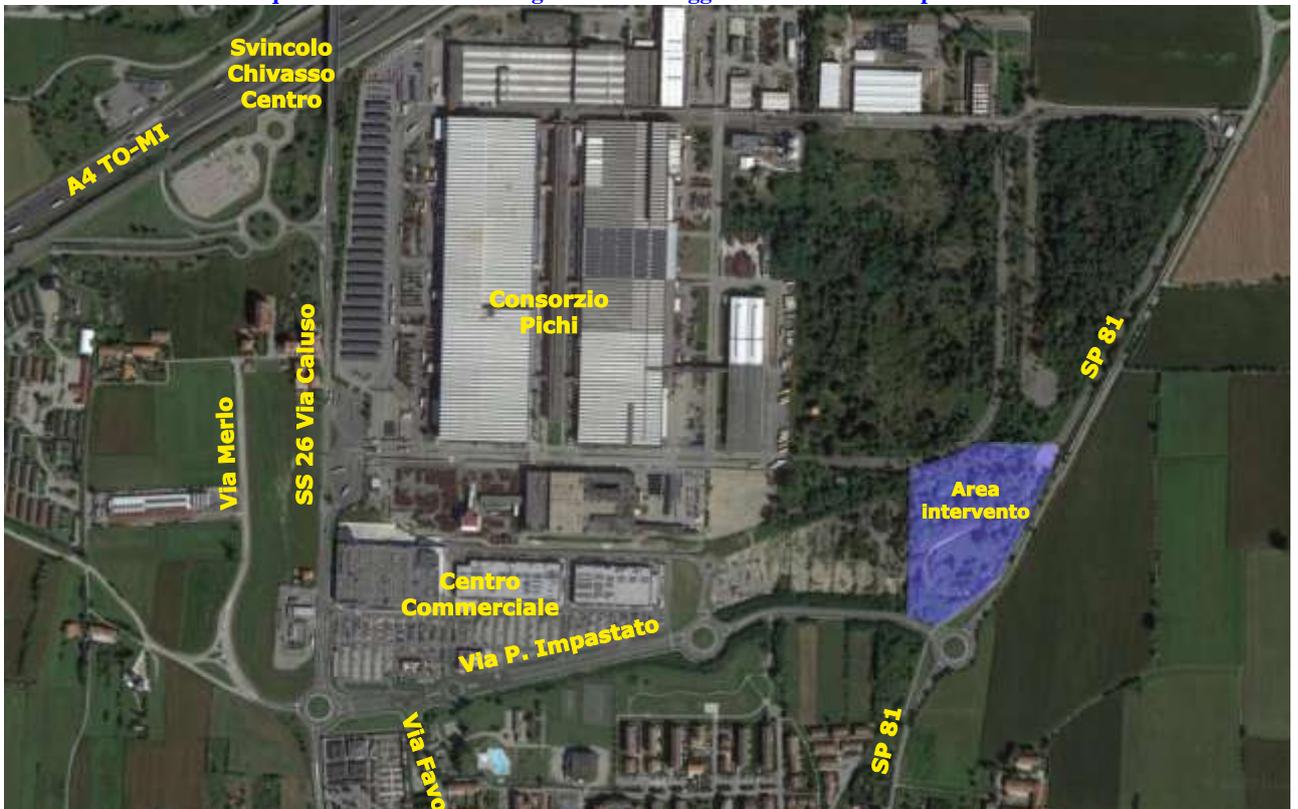


Tavola 2 - Inquadramento territoriale, particolare ambito opere di urbanizzazione



Tavola 3 – Particolare ambito inserimento nuovo polo logistico

2. Cenni storici sull'area di intervento

Lo stabilimento Lancia di Chivasso è stato il principale sito produttivo della casa automobilistica Lancia, attivo fra il 1962 e il 1992, che venne poi ceduto in blocco dal gruppo Fiat ad altre società, fino al cessare della produzione di automobili avvenuta nel 2003.

L'impianto industriale Lancia era servito dal vicino svincolo autostradale dell'A4 Torino-Milano-Trieste e da un raccordo ferroviario, collegato alla linea Torino-Milano, caduto in disuso nei primi anni del Duemila.

Lo stabilimento fu inaugurato nel 1962, si specializzò nella produzione di componenti meccaniche e di motori, il primo modello a vedere la luce nella nuova fabbrica fu la Lancia Flavia, le cui linee di montaggio entrarono totalmente a regime agli inizio del 1963.

A seguito del passaggio di proprietà, dalla Lancia alla FIAT, lo stabilimento di Chivasso accolse gradualmente alcune attività meccaniche, in precedenza concentrate nel sito di Borgo San Paolo. Gli anni Ottanta segneranno per la fabbrica un periodo di grande rilancio, grazie al rifacimento del reparto verniciatura con i più sofisticati sistemi di protezione delle scocche.

A fronte delle pesanti perdite occupazionali e con l'obiettivo di ridisegnare un futuro all'ormai ex area industriale Lancia, nel 1993 la FIAT decise di vendere la proprietà dello stabilimento a nuovi soggetti interessati, fino al 2003, anno in cui cessarono le produzioni. Dal 2003 il complesso industriale è stato riorganizzato dal Consorzio Pichi (Parco Industriale Chivasso) ed ha ospitato diverse aziende dell'indotto automotive, tra cui un'autofficina Abarth.

L'area è oggi occupata in buona parte da attività industriali, trasporti e logistica. Del glorioso passato Lancia rimangono solo dei capannoni e la torre piezometrica mentre la pista di collaudo delle autovetture versa ormai in totale disuso.

3. Il Progetto Guida

Il Progetto Guida del Comune di Chivasso programma l'attuazione dei singoli comparti edificatori, confermando le capacità edificatorie e le previsioni del PRGC vigente. In qualità di strumento urbanistico di dettaglio può attribuire delle regole mirate allo sviluppo dell'area integrando quelle che erano le previsioni generali del PRGC. Nello specifico, il Progetto Guida regola la connessione tra i tre comparti al fine di garantire uno sviluppo unitario degli interventi, anche se l'attuazione avviene singolarmente e in fasi diverse.

L'obiettivo del Progetto Guida è la riqualificazione del Comparto 5.1.2 interno all'area urbanistica 5.1 denominata "Ex Lancia". Il Comparto 5.1.2 è attualmente l'unico comparto dell'area urbanistica 5.1 a non essere stato edificato. In seguito alla richiesta avanzata dalle proprietà proponenti dell'istanza di variante al Progetto Guida, si è reso necessario l'aggiornamento dello stesso per verificare la massima capacità edificatoria nel rispetto dell'indice di utilizzazione territoriale attribuito all'area urbanistica 5.1.

Il progetto Guida ha carattere indicativo per quanto attiene la disposizione e la forma dei fabbricati, la posizione e la forma delle aree a verde privato ed i parcheggi privati. Ha invece carattere vincolante per i tracciati viari e per le aree a destinazione privata assoggettata ad uso pubblico e per le prescrizioni di carattere ambientale.

L'accesso al polo logistico potrà avvenire attraverso l'utilizzo della viabilità pubblica esistente che verrà ampliata e adeguata al fine di consentire il transito dei mezzi pesanti connessi al polo logistico.

Come detto, con Delibera del Consiglio Comunale n. 19 del 21 marzo 2011 è stato approvato il Progetto Guida esteso all'intera area urbanistica 5.1 del vigente P.R.G.C e con successiva Delibera del Consiglio Comunale è stata approvata la modifica al Progetto Guida esteso all'intera area urbanistica 5.1 del vigente P.R.G.C.

La [Tavola 4](#) riporta la planimetria generale del progetto guida.

 IRTECO STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO WWW.IRTECO.COM	 Sistema di Gestione Qualità Certificato	Rev. 08 del 19/10/2021
		2021_486_aprc_chivasso_pd_r3_rel_ins_urb_rev08.docx

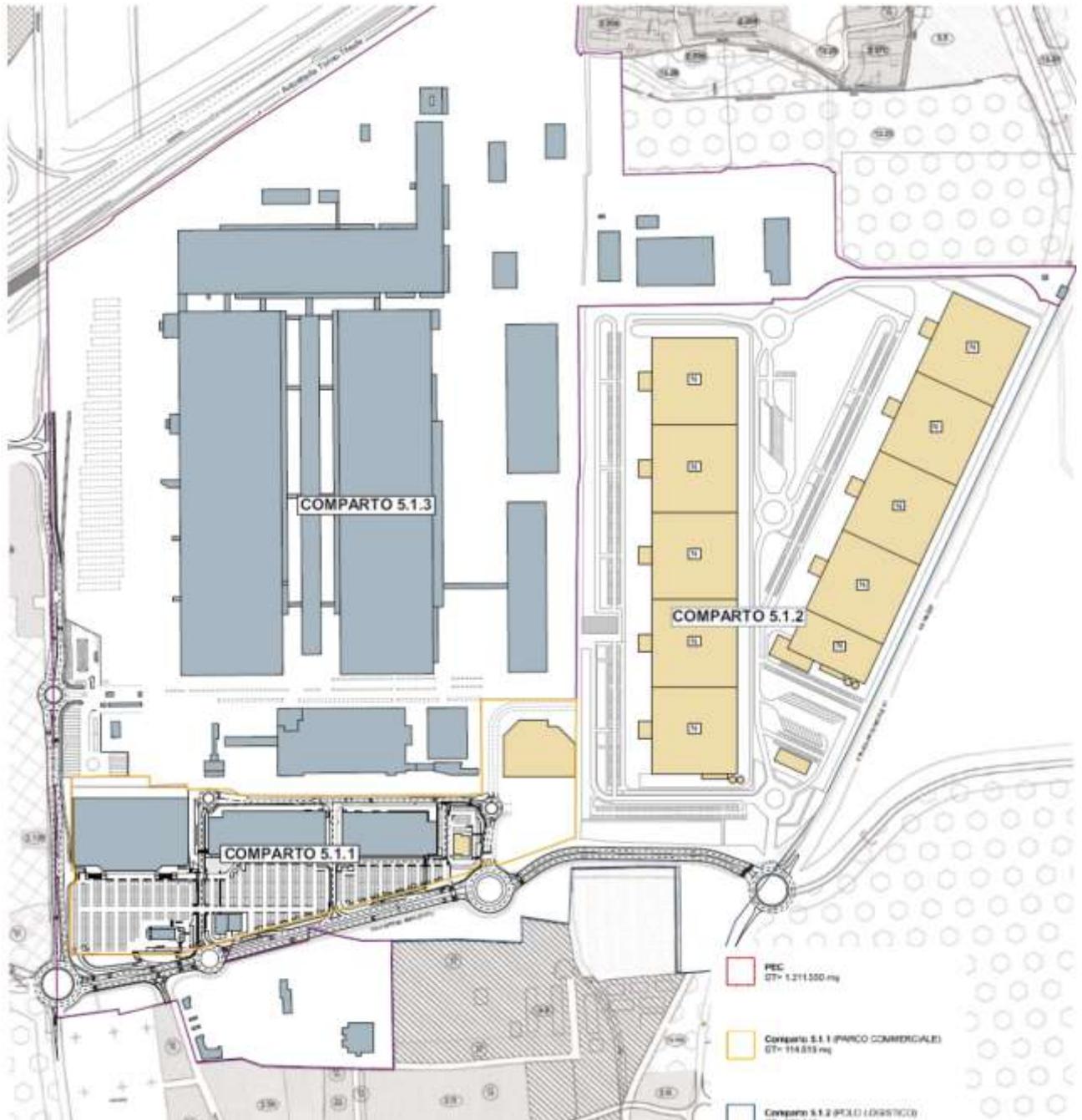


Tavola 4 - Progetto Guida, proposta planimetrica

Il progetto guida in sintesi, inoltre, l'adeguamento al tratto di viabilità che collega l'uscita di Chivasso Centro dell'autostrada A4 Torino-Milano con Via Peppino Impasto e, quindi, con il nuovo polo logistico nonché l'adeguamento funzionale della Via Peppino Impastato stessa, prevedendo al contempo la realizzazione di una nuova rotonda sulla Via Caluso all'altezza del consorzio Pichi. Per quanto attiene la recinzione perimetrale dell'intervento lungo via Mazzè SP81 si prevede di demolire ed arretrare l'originale muro di confine del vecchio impianto industriale denominato "ex Pista Abart". Questo fronte del sito si interfaccia direttamente sia con l'intorno della campagna periurbana della città di Chivasso, sia con il nuovo polo logistico, divenendo così un filtro tra i due ambiti. Per integrare l'impatto del carico antropico sul paesaggio agricolo il progetto guida prevede la realizzazione di una quinta verde tra il muro di recinzione sopra citato, arretrato, e la pista ciclo-pedonale esistente, in aderenza al muro che da una parte mimetizzi il muro e dall'altra crei uno sfondo di continuità con il paesaggio circostante.

4. PRGC cogente: destinazioni d'uso ammesse

L'attuale PRGC individua l'area urbanistica 5.1 Comparto 1 come "area industriale esistente e di completamento", normata dall'art. 40 delle NTA. Le destinazioni d'uso ammesse sono:

- **R** "usi residenziali"
- **P** "attività per la produzione di beni e mobilità di genere" con sottoclassi:
 - P1: attività inerenti la produzione di beni di qualunque dimensione, ivi compreso anche l'artigianato produttivo
 - P2: attività innovative per la produzione di tecnologie
 - P3: attività artigianali per la produzione di servizi
 - P4: attività rivolte alla produzione di servizi per imprese operanti nel campo degli autotrasporti e dello stoccaggio delle merci
 - P5: attività operanti nel medesimo settore delle Tm1 ma anche rivolte alle famiglie
- **C** "attività terziarie per la produzione e l'erogazione di servizi di interesse collettivo, pubblici e privati" con sottoclassi:
 - C1: attività di commercio all'ingrosso
 - C2: attività di commercio al dettaglio
 - C3: attività direzionali

La destinazione d'uso relativa al comparto in esame è la **P** "attività per la produzione di beni e mobilità di genere". Tale classe comprende le attività produttive con i servizi afferenti: uffici, laboratori, esposizioni, magazzini, spazi logistici attrezzati, ... eventuali dimensioni massime o prescrizioni attuative di tali locali e attrezzature possono essere stabilite dalle norme specifiche delle singole aree urbanistiche.

Nello specifico, si tratta della sottoclasse **P4** "attività rivolte alla produzione di servizi per le imprese operanti nel campo degli autotrasporti e dello stoccaggio delle merci". Esse devono essere ubicate in aree ed edifici a tipologia produttiva, con uso estensivo del suolo e possibilità di connessione alle grandi infrastrutture di trasporto.

Nelle Norme Tecniche di Attuazione sono contenute specifiche schede di comparto, le

Promissaria acquirente:

APRC

Progetto Definitivo delle Opere di Urbanizzazione connesse con la realizzazione di un Polo Logistico in Via Mazzè in Comune di Chivasso (TO)
- Relazione di inquadramento ed inserimento urbanistico -

quali stabiliscono gli indici urbanistici ed edilizi per le aree. Nello specifico, l'area di intervento è identificata con il codice 5.1.

 IRTECO STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO WWW.IRTECO.COM	 Sistema di Gestione Qualità Certificato	Rev. 08 del 19/10/2021
		2021_486_aprc_chivasso_pd_r3_rel_ins_urb_rev08.docx



Tavola 5 – Stralcio PRGC cogente del Comune di Chivasso

Nell'area urbanistica 5.1 sono definiti tre ambiti d'intervento distinti ciascuno oggetto di SUE, come di schematizzato nella [Tavola 6](#).

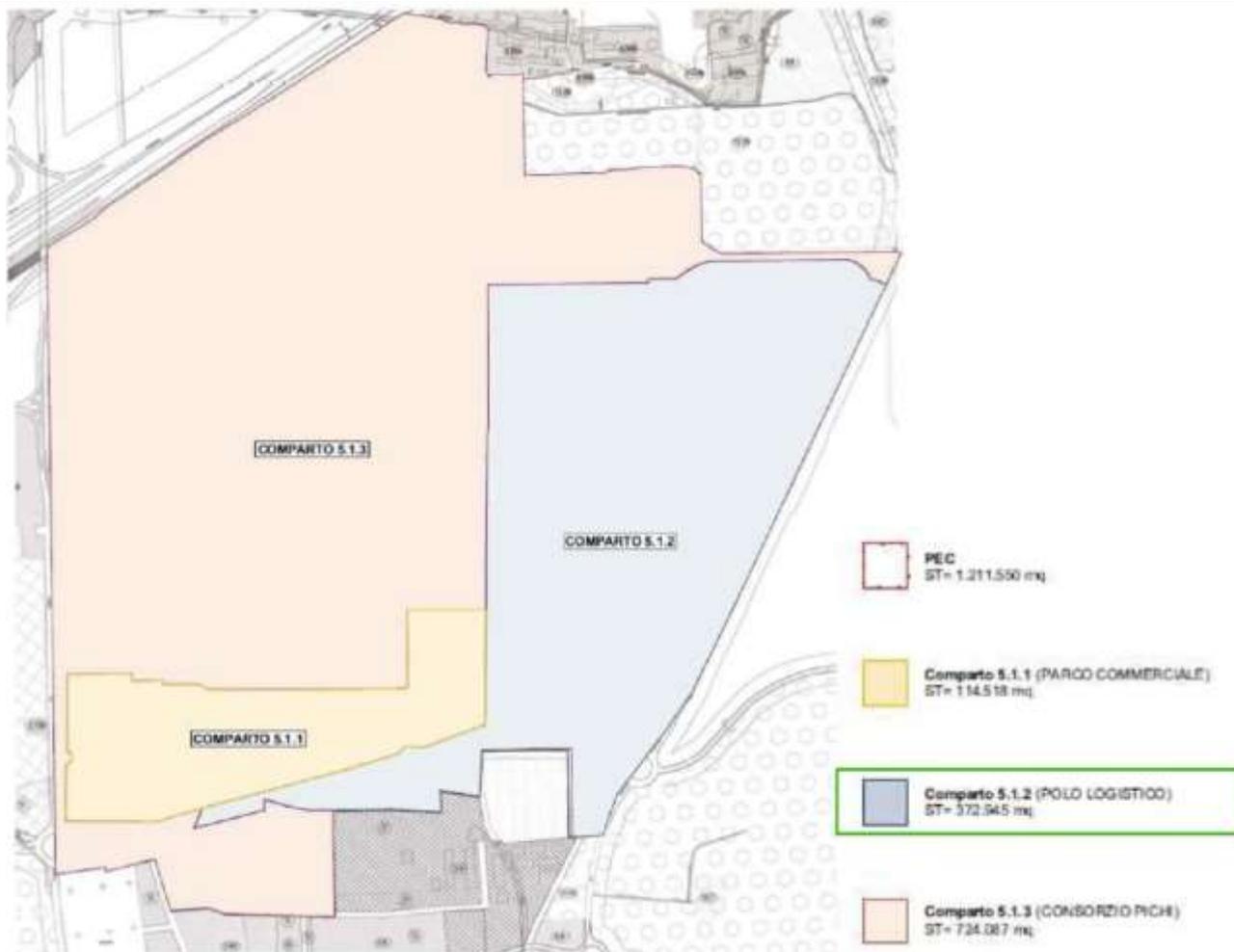


Tavola 6 – Schema comparti area urbanistica 5.1

Contestualmente all'approvazione del primo SUE proposto dai proprietari di uno o più comparti o dall'amministrazione comunale dovrà essere approvato dalla PA con provvedimento deliberativo del CC un progetto guida esteso all'intera area 5.1 che faccia salvi i dati quantitativi di ciascun comparto.

Gli usi C1 e C2 sono limitati al solo comparto 1 all'interno della localizzazione L2 e nel rispetto di quanto definito dal titolo VI delle NTA del PRGC. Al computo delle superfici coperte massime, è consentito aggiungere una quota pari al 10% esclusivamente per tettoie e limitatamente alle destinazioni di uso C1 e C2.

La proposta di intervento oggetto di valutazione è in attuazione del comparto 2, come schematicamente riportato in [Tavola 7](#).



Tavola 7 – Localizzazione comparto 2 di attuazione

5. Inquadramento geologico: cenni

Dal punto di vista geomorfologico l'area di intervento si colloca in corrispondenza della porzione settentrionale della Pianura Torinese, a nord-est della confluenza tra i fiumi Orco e Po. L'assetto geomorfologico risultante trova espressione nell'area di indagine in una morfologia sub pianeggiante, leggermente sospesa alle alluvioni recenti e attuali che colmano le aree golenali dei corsi d'acqua.

Per quanto concerne la situazione normativa vigente sull'area oggetto di indagine si riporta quanto segue.

La carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica allegata al PRGC di Chivasso ascrive l'area in esame alla Classe I, ovvero "porzioni di territorio dove le condizioni di pericolosità geomorfologica sono tali da non porre limitazioni alle scelte urbanistiche. Sono, di norma, consentiti gli interventi sia pubblici che privati nel rispetto delle prescrizioni del DM 11/03/88.



Il Piano di Stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) – Interventi sulla rete idrografica e sui versanti, redatto dall'Autorità di bacino del Fiume Po ai sensi della Legge n. 183 del 18/05/1989, art. 17 comma 6-ter e adottato con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 in data 26/04/2001, non riporta perimetrazioni inerenti l'area in esame.





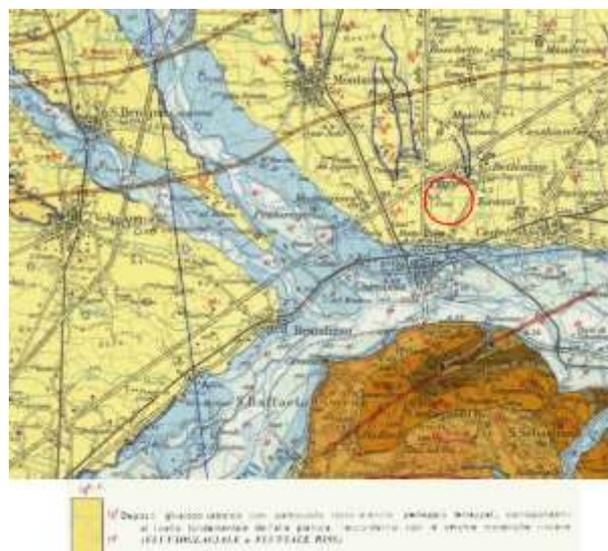
SCENARI DI ALLUVIONE
 ■ Probabilità di alluvioni elevata (tr. 20/50) (H-Frequente)
 ■ Probabilità di alluvioni media (tr. 100/200) (M-Poco frequente)
 ■ Probabilità di alluvioni scarsa (tr. 500) (L-Rara)

Nelle mappe di pericolosità del Piano di Gestione dei Rischi Alluvione (PGRA), approvato con DPCM del 27/10/2016 in osservanza alla Direttiva Europea 2007/60/CE "Direttiva Alluvione" e recepita in Italia con il DLgs 49/2010, l'area in oggetto ricade al di fuori degli scenari di alluvioni.

L'area in esame, inoltre, ai sensi del R.D.L. 16/1926, L.R. 45/1989 e circolare n. 3/AMB del 31/08/2018, non è soggetta a vincolo idrogeologico.

Il Comune di Chivasso, sulla base della D.G.R. n.6-887 del 30/12/2019 – OPCM 3519/2006 Presa d'atto e approvazione dell'aggiornamento della classificazione sismica del territorio della Regione Piemonte, di cui alla D.G.R. del 21/05/2014 n. 65-7656, ricade in Zona 4, ovvero zona con pericolosità sismica molto bassa.

Il Foglio Torino della carta Geologica d'Italia alla scala 1:100.000 ascrive l'area in esame ai depositi fluvioglaciali rissiani, costituiti da sedimenti ghiaioso-sabbiosi con paleosuolo rosso-arancio, per la maggior parte terrazzati, corrispondenti al livello fondamentale dell'alta pianura e raccordati con le cerchie moreniche rissiane.

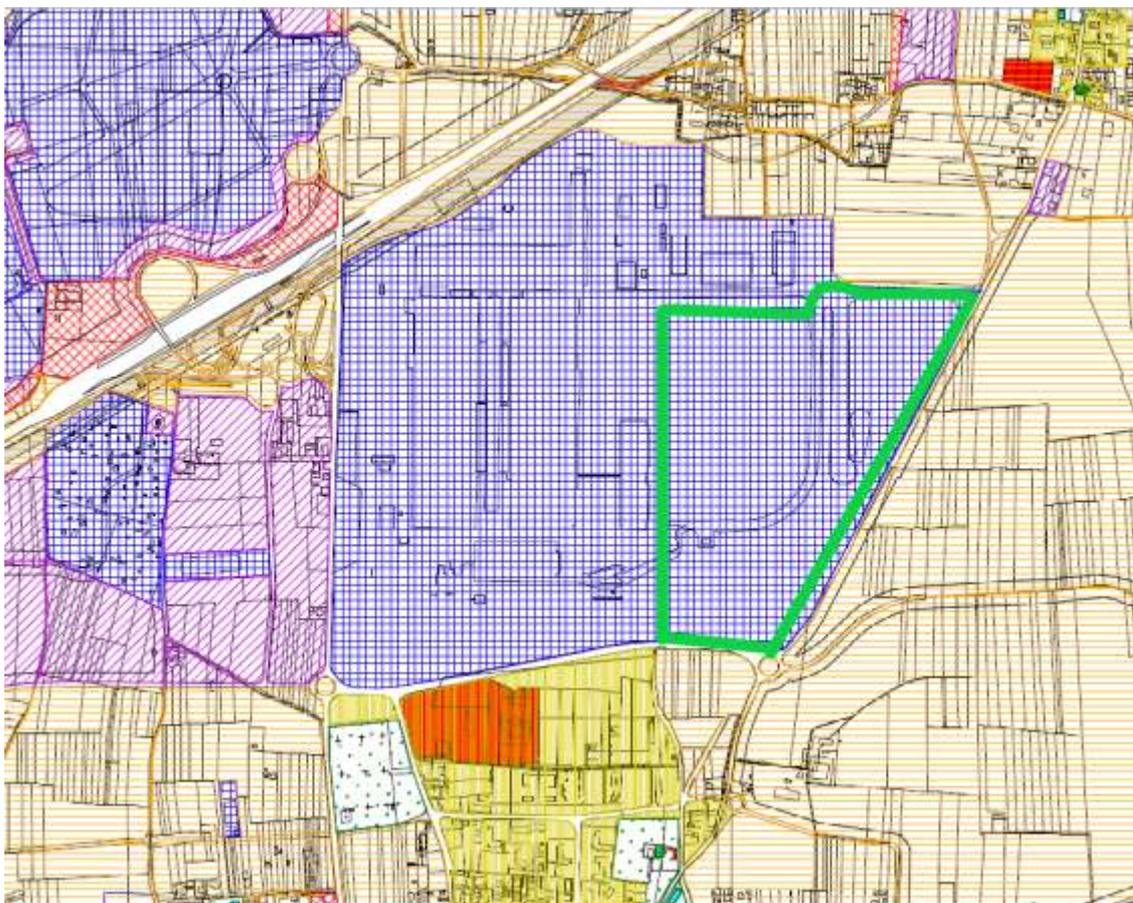


I depositi rissiani sono costituiti in prevalenza da alluvioni continentali, composte da materiali ghiaiosi, sabbiosi e limosi. Le caratteristiche principali di tali alluvioni sono la presenza sporadica di cementazione e un discreto grado di alterazione della porzione sottofalda. Da un punto di vista strutturale, i rapporti geometrici tra i diversi litotipi sono semplici, ovvero costituiti da eteropie laterali e stratigrafiche di facies.

Nella carta geologica d'Italia, scala 1:50.000 del progetto CARG curato dall'Arpa Piemonte, dall'Università di Torino e dal C.N.R., l'area che comprende il lotto in oggetto, Foglio 135 "Rivarolo Canavese", non è ancora stato prodotto. Si può tuttavia affermare che l'area ospitante la pista di collaudo dell'ex Stabilimento Lancia ricada all'interno della Formazione del Sistema di Borgo Revel, ovvero area formata da depositi fluviali ghiaiosi e ghiaioso-sabbiosi a supporto di clasti, mediamente alterati, con locali intercalazioni sabbiose, coperti da una coltre di spessore decimetrico di silt e silt sabbiosi. L'area circostante il sito in esame, inoltre, è caratterizzata da un modello idrogeologico in cui si osserva una certa oscillazione laterale della superficie freatica, al netto di periodiche risalite stagionali.

6. Classificazione acustica: cenni

Dalla classificazione acustica del territorio del Comune di Chivasso l'area in oggetto risulta appartenere alla classe VI "aree esclusivamente industriali", ovvero aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi. Le aree confinanti sono in classe VI per il Consorzio Pichi ed aree limitrofe, mentre in classe III per le restanti aree agricole e le aree residenziali più prossime. Spostandosi poi verso la SS26 troviamo complessi residenziali posti in classe II.



Le sorgenti di rumore presenti nell'area di studio sono da imputare primariamente al traffico stradale sulla SP81, su via Peppino Impastato e su Via Caluso. Sono, inoltre, presenti rumorosità residue dei complessi industriali limitrofi.

Non sono presenti nelle immediate vicinanze recettori sensibili come scuole, ospedali, case di cura, in quanto i più prossimi sono posti a sud di via Peppino Impastato ad una distanza di circa

150 m.



LEGENDA

	Area di intervento		Edifici residenziali
	SP 81		Piscina Palalancia
	Via Peppino Impastato		Cimitero
	Complessi produttivi		Complessi commerciali

7. Il traffico in essere e quello indotto: cenni

L'analisi dei dati di traffico delle sezioni rilevate nel Febbraio 2018, cfr. il documento PEC22 "Studio di Impatto Viabilistico" del luglio 2020, e ricadenti nell'area di studio, evidenziano, nell'ora di punta pomeridiana 17:00-18:00, quanto segue:

- l'intersezione 1 SS26 Via Caluso/Via P. Impastato: presenta un flusso orario di traffico entrante nel nodo pari ad oltre 1.750 veh/h, il 50% circa del quale proviene dall'asse nord della SS26. Il traffico sul braccio sud della SS 26 e sul braccio Est di Via Peppino Impastato presentano livelli di traffico entranti nel nodo sufficientemente tra loro confrontabili (501 veh/h e 424 veh/h rispettivamente);
- l'intersezione 2 Via P. Impastato/SP81 Via Mazzè: quantunque l'asse di Via Mazzè, dal punto di vista territoriale, potrebbe assolvere alla funzione di collegamento tra il Comune di Chivasso e lo svincolo di Chivasso Est della Torino-Milano, presenta livelli di traffico alquanto contenuti ed inferiori ai 230 veh/h bidirezionali nella sezione a nord del nodo e inferiori ai 320 veh/h nella sezione a sud. Nel complesso, durante la punta pomeridiana, il nodo è interessato da 418 veh/h entranti;
- l'intersezione 6 SS26 Via Ivrea/Via Favorita: con l'intersezione 1 è un altro importante nodo della viabilità cittadina dell'area di studio, difatti, durante l'ora di punta pomeridiana 17:00-18:00, risulta impegnato da oltre 1.000 veh/h entranti circa. Il flusso è prevalentemente orientato da ovest verso sud (420 veh/h circa) e da sud verso ovest (410 veh/h circa), ovvero lungo l'itinerario della SS26 che dallo svincolo di Chivasso Centro conduce fino al centro Città.

Nella medesima fascia orario di punta pomeridiana, il traffico indotto dalla realizzazione del nuovo polo logistico (privato addetti/visitatori e commerciale) ammonta a +142 veh/h reali corrispondenti a +196 veh/h equivalenti, valori da intendersi come addizionali rispetto al traffico in essere. La [Tavola 8](#) riporta l'entità del traffico previsto (traffico in essere + traffico indotto), per effetto della realizzazione degli interventi edilizi connessi con la realizzazione del nuovo hub logistico, sulla viabilità dell'area di studio durante la punta pomeridiana 17:00-18:00.



Tavola 8 Stima della domanda per effetto del traffico indotto dalla realizzazione degli interventi, veicoli reali, stimati nell'ora di punta pomeridiana 17:00-18:00, veh/h [Fonte: studio di impatto viabilistico, IRTECO luglio 2020]

Alla luce delle risultanze del richiamato documento PEC22, tenuto in considerazione i risultati modellistici e le analisi tecniche operate derivanti dall'ingegneria del traffico, sulla base delle informazioni fornite dalla promissaria acquirente e sotto le attuali condizioni di traffico derivanti da pregressi studi e dai pointage di traffico condotti ad hoc a maggio 2020 che hanno interessato l'area di studio, la realizzazione degli interventi edilizi allo studio, tenuto conto della domanda potenziale (leggera e commerciale) indotta dagli stessi, non contribuisce in alcun modo al decadimento dei livelli di servizio e delle condizioni di deflusso della viabilità direttamente interessata dalla realizzazione del nuovo polo logistico e dei nodi chiave, ivi compreso il complesso nodo dell'intersezione a rotatoria SS 26/Via Peppino Impastato.