



COMITATO di VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE
(art. 19 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii)

Parere n. 12/2019
Seduta del 23.09.2019

OGGETTO: Ditta: Italiana Società Immobiliare S.r.l.
Intervento: Progetto di trasformazione di un Medio Centro Commerciale in una Grande Struttura di Vendita nella forma del Grande Centro Commerciale in Comune di San Donà di Piave (VE). Procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.

CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

Con note acquisite agli atti con prot. n. 32853, 32857, 32859, 32864 e 32867 del 17.05.2019 la società Italiana Società Immobiliare S.r.l. ha presentato domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA ai sensi all'art. 19 del D.lgs. n.152/2006 e s.m.i. per trasformazione di un Medio Centro Commerciale in Grande Struttura di Vendita nella forma del Grande Centro Commerciale, con un incremento di superficie di vendita richiesto di mq 811 complessivi in Comune di San Donà di Piave (VE).

Il progetto e lo studio preliminare ambientale sono stati pubblicati sul sito internet della Città Metropolitana di Venezia in data 28.05.2019 come riportato nella comunicazione agli enti interessati prot. n. 36316 del 04.06.2019.

Con parere n. 141/RU/19 del 03.07.2019 Arpav – Dip. Provinciale di Venezia ha espresso le proprie osservazioni in merito all'intervento in parola. Tali osservazioni relative al tema dell'inquinamento acustico, elettromagnetico e luminoso sono state quindi utilizzate per la richiesta integrazioni di cui alla nota prot. n. 48217 del 22.07.2019.

La ditta con nota acquisita agli atti con prot. n. 54855 del 27.08.2019 ha fornito le integrazioni richieste.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 62202 del 27.09.2019 la ditta esplicita ulteriormente che la grande struttura di vendita è nella forma del grande centro commerciale così come definito all'art.3 lettera g), punto 1) della L.R. 50/2012.

OSSERVAZIONI

Non sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 19 del D.lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.

PREMESSA

L'intervento proposto è riferito alla trasformazione di un Medio Centro Commerciale in un Grande Centro Commerciale, così come definita dall'art. 3, comma 1, lettera g), punto della L.R. 50/2012.

L'immobile interessato dall'intervento – appunto quale “Medio Centro Commerciale” e rientrando nella fattispecie tipologica di cui all'Allegato A2, punto 7, lettera b2) della L.R. n. 4 del 18 febbraio 2016 - è stato oggetto di una precedente procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, conclusasi con provvedimento di “non assoggettabilità”.

L'immobile oggetto del presente Studio Preliminare Ambientale è stato in gran parte ultimato e reso parzialmente agibile per tre delle unità commerciali delle cinque di cui è composto, secondo quanto previsto dal progetto legittimato.

L'istanza cui il presente Studio Preliminare Ambientale fa riferimento, si rende necessaria allo scopo di rendere possibile l'insediamento di attività commerciali che abbisognano di una quantità maggiore di superficie di vendita rispetto a quanto inizialmente preventivato, senza che si rendano necessarie significative opere di modifica edilizia e senza che siano modificati i parametri edilizio-urbanistici fondamentali del manufatto già realizzato, recuperando anche all'attività commerciale spazi inizialmente riservati per attività di pubblico esercizio e similari.

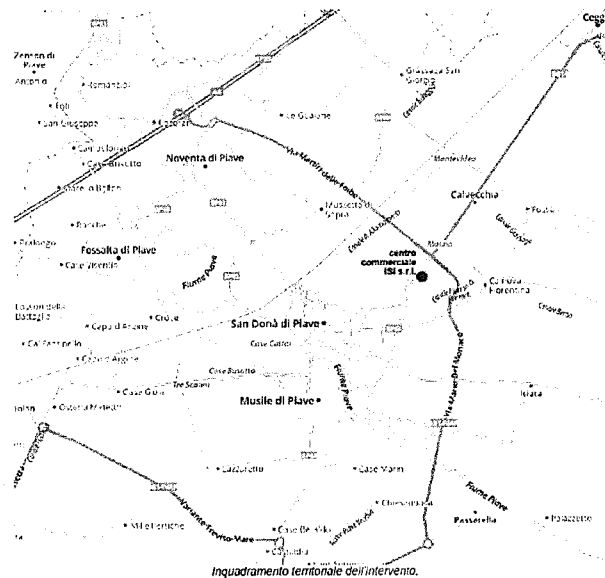


Città metropolitana di Venezia

L'incremento di superficie di vendita richiesto conterà di mq 811 complessivi, suddivisi su tre unità commerciali, che vengono reperiti interamente nel sedime del fabbricato già realizzato, come meglio specificato nel prosieguo.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area in cui è ubicato l'intervento è collocata nella zona commerciale "Tecnopolis", la realizzazione dell'edificio ha rappresentato l'ultimo tassello per la riqualificazione del tessuto insediativo di questo comparto funzionale.



Il lotto di pertinenza del progetto confina a nord con via Calvecchia (ex SS 14 – Triestina), dalla quale si accede al lotto stesso; a sud con via Como; mentre i lati lunghi confinano con altri lotti a destinazione commerciale.



Localizzazione dell'area d'intervento (campitura colore rosso) all'interno dell'area commerciale "Tecnopolis".

L'area è ricompresa nella zona territoriale omogenea D3, prevista dal P.I. vigente, a carattere prettamente commerciale ed è posta all'esterno della perimetrazione di centro urbano. L'area, inoltre, è stata individuata quale area di degrado



Città metropolitana di Venezia

con Deliberazione della Giunta Comunale n. 94 del 15.05.2014 ai sensi del Regolamento Regionale n.1/2013 “Indirizzi per lo sviluppo del sistema commerciale”.

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Il complesso immobiliare esistente è quello ottenuto dall'intervento di costruzione eseguito in attuazione del Permesso di Costruire menzionato al precedente paragrafo 2.1, cui faceva riferimento anche la Verifica di Assoggettabilità a VIA effettuata nel 2018. Ad oggi, sono dunque state oggetto di Agibilità ed effettivamente attivate, le superfici corrispondenti a tutti i negozi presenti sul lato affacciato a via Calvecchia (Negozi 1 e 2) e ad un negozio sul fronte di via Como (Negozio 3). Lo schema di circolazione all'interno del lotto è organizzato mediante strade disposte sui quattro lati, mantenendo a senso unico i flussi sulle tratte disposte longitudinalmente e consentendo la circolazione a doppio senso solo sulle strade poste in corrispondenza dei lati corti del lotto, così da servire in modo ottimale i due bacini di parcheggio posti appunto in tali ambiti e perciò in prossimità degli accessi all'area. Gli spazi dedicati al carico/scarico e ai servizi di supporto alle unità commerciali saranno ricavati lungo i lati lunghi del lotto, in prossimità dei locali magazzino delle diverse unità commerciali collocati nella fascia centrale dell'edificio, che ha dunque pianta trapezoidale con i lati longitudinali paralleli ai confini dei lotti esistenti e quelli corti paralleli rispettivamente alle vie Calvecchia a nord e Como a Sud. L'edificio ha inoltre altezza di un solo piano e uno sviluppo di ca. 6 metri. Rispetto a quanto inizialmente previsto, la suddivisione dell'edificio è stata realizzata in cinque unità commerciali anziché in tre.



Veduta del nuovo edificio commerciale da via Calvecchia, angolo nord-ovest.



Veduta del nuovo edificio commerciale da via Como da sud.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Le modifiche da apportare al progetto approvato in precedenza sono dettate dalle sottoelencate necessità:

- incrementare di ca. 48,00 mq la Superficie di Vendita del Negozio n. 3 (merceologia non alimentare), a discapito della superficie inizialmente destinata a magazzino posto nel medesimo sedime dell'unità commerciale;
- rendere disponibile una maggiore quantità di Superficie di Vendita, per ca. mq 163 aggiuntivi, all'attività di smercio alimentare, collocata nel Negozio 4, esclusivamente riservata alla vendita di confezioni di caffè in cialde, capsule, accessori e utensili merceologicamente affini, nonché alla creazione di un punto degustazione del prodotto venduto;
- infine, ricomprendere l'unità relativa al Negozio n. 5, nella configurazione delle superfici a destinazione commerciale (con superficie di vendita di 600 mq di cui 10 mq del settore alimentare) dapprima mantenuta quale riserva per eventuali attività di pubblico esercizio e simili.

Quanto sopra comporta una modifica alla configurazione delle Superfici di Vendita inizialmente previste. Infatti, nel progetto precedentemente approvato, l'unità relativa al Negozio 3 (merceologia non alimentare), contemplava una Superficie di Vendita pari a mq 597,00 e una Superficie Commerciale di mq 760,00. Con la modifica di cui all'allegata istanza, la Superficie di Vendita verrebbe portata a mq 645,00, restando invariata la Superficie Commerciale e la Superficie Lorda di Pavimento ai sensi della L.R. 50/2012 quantificata in mq 738,00. Per quanto riguarda il Negozio 4 (merceologia alimentare) che contemplava una Superficie di Vendita pari a mq 87,00 e una Superficie Commerciale di mq 323,00, la variazione incrementerebbe la Superficie di Vendita fino a mq 250,00, mantenendo inalterate, come sopra, la Superficie Commerciale di mq 323,00 e la Superficie Lorda di Pavimento, pari a mq 315,00.

Infine, riguardo al Negozio 5, la Superficie di Vendita verrebbe quantificata in mq 600,00, con una Superficie Commerciale di mq 736,00 e una Superficie Lorda di Pavimento di mq 714,00. L'intervento di trasformazione, che comporta l'incremento della superficie di vendita del Medio Centro Commerciale da 2.490,00 mq a 3.325,00 mq, contempla anche un contestuale incremento dei parcheggi da una capacità di parcheggio pari a 157 stalli a 162 stalli. L'incremento di Superficie di Vendita risulta quindi di 835,00 mq, pari a circa il 33,5% della Superficie di Vendita ad oggi autorizzata con il Medio Centro Commerciale.

L'intervento di fatto non comporta realizzazione di significative opere di modifica strutturale o edilizia, quanto piuttosto il completamento del realizzato, soprattutto per quanto attiene le dotazioni impiantistiche, non ancora eseguite nelle



unità non ancora attivate ed escluse dai certificati di agibilità già rilasciati, una delle quali - la più piccola - è destinata a merceologia di tipo alimentare (commercializzazione di merci e prodotti inerenti la caffetteria).

Per maggiore chiarezza e sintesi si riporta nella tabella seguente l'assetto finale della configurazione delle superfici destinate, nell'ambito dell'intervento, alle diverse unità commerciali.

Unità n.	Superficie Vendita mq		Superficie Commerciale mq		Superficie Loridi Pavimento mq		Merceologia
	Approvata	Modificata	Approvata	Modificata	Approvata	Modificata	
Negozio 1	959,00	959,00	1.250,00	1.250,00	1.221,00	1.221,00	Non alimentare
Negozio 2	856,00	856,00	997,00	997,00	972,00	972,00	Non alimentare
Negozio 3	597,00	645,00	760,00	760,00	738,00	738,00	Non alimentare
Negozio 4	87,00	250,00	323,00	323,00	315,00	315,00	Alimentare
Negozio 5	0,00	600,00	736,00	736,00	714,00	714,00	Non alimenta- re/Alimentare
Totale	2.499,00	3.310,00	4.066,00	4.066,00	3.960,00	3.960,00	

Il progetto, quindi con le suddette variazioni, si configura ai sensi della L.R. 50/2012, quale Grande Struttura di Vendita con superficie di vendita complessiva superiore a 2.500 mq. e quale aggregazione di esercizi commerciali in forma di Grande Centro Commerciale.

Opere di urbanizzazione aggiuntive e compensazioni

L'occasione rappresentata dall'intervento, fornisce l'opportunità di intervenire per il miglioramento qualitativo più incisivo che, dal ristretto ambito del lotto di pertinenza dell'edificio commerciale, si amplia sino a comprendere l'intero ambito di via Como, nel tratto compreso fra l'angolo sud-orientale della proprietà sino alla connessione con via Garda, a ovest. Tale proposta, per la realizzazione della quale potranno essere impiegati gli oneri di urbanizzazione a scomputo, generati dall'intervento a carico di I.S.I. s.r.l., costituirà anche compensazione a favore della trasformazione della struttura commerciale da Medio Centro Commerciale a Grande Struttura di Vendita.



Individuazione su ortofoto dell'ambito d'intervento di trasformazione di tipologia commerciale (velatura di colore rosso) e di quello oggetto delle opere compensative di miglioramento viario (velatura di colore giallo).

Tale ambito è parte di una degli assi distributivi interni del compendio di Tecnopolis ed ha una utilizzazione che, a seguito della progressiva trasformazione della zona da commerciale-produttiva a prevalente commerciale, non è più adeguata alle attività insediate, soprattutto in quanto in gran parte occupata da un parcheggio per mezzi pesanti, ormai obsoleto rispetto alle attività che affacciate su via Como.

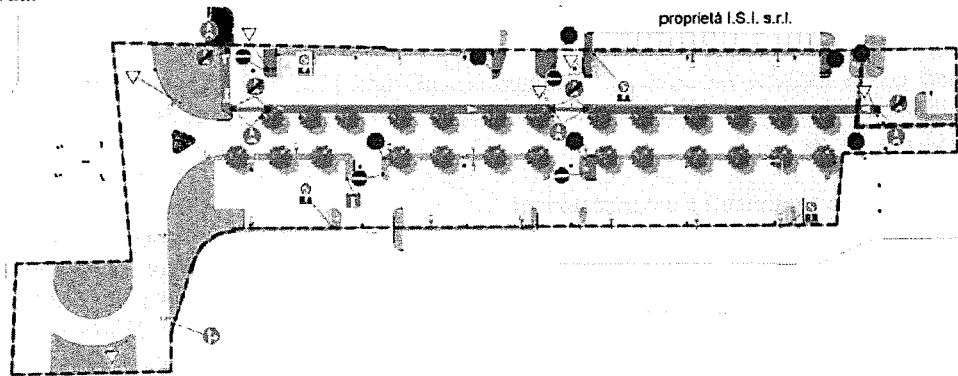
La proposta d'intervento riguarda la rimodulazione degli spazi per realizzare un percorso ciclabile di completamento della rete esistente, con razionalizzazione dell'asse viario di via Como e contestuale raddoppio degli attuali stalli a parcheggio auto presenti. Per ottenere i risultati prefissati si dovranno ridisegnare con aiuole verdi gli spazi a parcheggio e viabilità, rimodulare il sistema di raccolta acque e aggiornare l'impianto di illuminazione.



Città metropolitana di Venezia

Il progetto prevede quindi i seguenti interventi:

- demolizione delle aiuole di delimitazione dell'attuale parcheggio per mezzi pesanti;
- demolizione della pavimentazione stradale per la realizzazione di nuove aiuole;
- realizzazione di un tratto di pista ciclopedonale a raccordo del sistema ciclabile esistente;
- rettifica di via Como con ridisegno delle aiuole alberate delimitate da cordone in calcestruzzo;
- adeguamento della rete di illuminazione pubblica;
- adeguamento della rete di scolo delle acque meteoriche mediante ricollocazione delle caditoie esistenti;
- rifacimento dello strato di usura in conglomerato bituminoso, previa scarifica di tutta la pavimentazione esistente;
- adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale;
- semplificazione del sistema di accesso viabilistico mediante realizzazione di un ramo di svolta nell'aiuola posta tra via Barcis e Via Garda.



La proposta di sistemazione di via Como.

Contestualmente alla realizzazione dell'intervento sarà effettuata in accordo con il Comune, la sostituzione della cabina elettrica posta all'angolo sud-orientale del lotto di proprietà, alla quale sono asserviti, non solo la nuova struttura commerciale, ma anche le altre appartenenti al compendio di via Como, inoltre verrà demolita la cabina esistente e la vasca antincendio di proprietà del vicino centro commerciale. È stato quindi concordato con l'attiguo condominio "Triangolo", di utilizzare un'area posta a cavallo fra le due proprietà per realizzare una lunga area attrezzata, dove collocare l'area tecnologica con la nuova cabina elettrica, i relativi locali tecnici di supporto e una nuova isola ecologica a servizio delle attività insediate nei due ambiti confinanti.



Foto 3 - veduta del nuovo edificio commerciale da via Como, angolo sud-ovest. Al centro della foto è ancora visibile la cabina elettrica obsoleta della quale è prevista la sostituzione e spostamento.



Gli interventi sopradescritti non prevedono la manomissione del sottosuolo, ma la sola scarifica e/o scavo puntuale per la realizzazione delle aiuole verdi da inerbire. Non si prevedono quindi interventi per i sottoservizi a rete esistenti presenti nell'ambito di intervento. I lavori potranno essere realizzati in un arco temporale stimato in ca. due mesi.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Sono stati analizzati gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale vigenti nell'area interessata dal Progetto, distinti secondo i diversi livelli di pianificazione:

Livello regionale e provinciale:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – vigente 1992;
- Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – adottato nel 2009;
- P.T.R.C. con attribuzione della valenza paesaggistica – Variante 2013
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- Piano d'area del Sandonatese;
- Piano d'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) del bacino idrografico del fiume Piave
- Piano Assetto del Territorio Comune di San Donà di Piave (2009);
- Piano degli Interventi del Comune di San Donà di Piave

PRTC vigente

Dall'esame relativo al vigente PRTC non emergono vincoli sovraordinati ricadenti nell'ambito in esame.

PRTC adottato

Dall tavole del PRTC adottato emerge che il progetto in esame non ricade in ambiti di vincolo sovraordinato. L'intervento è collocato in un'area urbanizzata e a forte pressione antropica, distante sia da elementi del sistema della rete ecologica regionale che da altre zone di interesse naturalistico.

PRTC variante

Dall'analisi della variante si evince che gli obiettivi sono compatibili ed in linea con il progetto di modifica del Medio Centro Commerciale in Grande Struttura di Vendita in esame.

PTCP

Dalla tavole del PTCP adottato emerge che l'area ricade in un ambito produttivo di classe 1, con occupazione >80%.

PIANO D'AREA DEL SANDONATESE

L'intervento, oggetto della presente, è individuato nell'area dei servizi e della produzione denominata "Parco Tecnopolis", zonizzata secondo gli indirizzi urbanistici dell'epoca. Nel complesso, per quanto riguarda il sistema territoriale all'interno del quale si colloca, non sono presenti elementi di tutela o previsioni di sviluppo in contrasto con le opere urbanistiche in progetto.

PAI

Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico emesso dall'Autorità di Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza, ricomprende l'area d'intervento nell'ambito della zona "P1 – pericolosità moderata. Area soggetta a scolo meccanico".

PAT DEL COMUNE DI SAN DONA' DI PIAVE

Dalla lettura della tavola 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" si evidenzia che l'ambito ricade in una area sottoposta a pericolo idraulico P1. L'intervento risulta, compatibile e coerente con le strategie e le scelte di trasformazione definite dal PAT.

PI COMUNE DI SAN DONA' DI PIAVE

Il Piano degli Interventi individua l'area dell'intervento quale zona omogenea di tipo D3, ovvero una parte di territorio destinata parzialmente o totalmente a insediamenti esistenti o di nuova formazione assimilati a quelli commerciali e a strutture ricettive alberghiere ed extralberghiere. All'ingresso dell'area d'intervento è previsto l'adeguamento di una pista ciclabile, esistente, il cui tracciato deve rispettare le prescrizioni dell'art. 50 delle N.T.A.



Città metropolitana di Venezia

Rete Natura 2000

Nel territorio comunale di San Donà di Piave non sono presenti aree classificate dalla rete Natura 2000. Nonostante ciò, il comune confina con gli ambiti della laguna di Venezia (SIC IT3250031 – Laguna superiore di Venezia e ZPS IT3250046 – Laguna di Venezia). Nelle vicinanze (a circa 6,5 km) si trova il SIC e ZPS IT3240008 – Bosco di Cessalto, ovvero uno dei pochi residui di bosco planiziale originario della pianura veneta, e, un po' più distante, il SIC IT3250013 – Laguna del Mort e Pinete di Eraclea, area umida nei pressi della foce del Piave.

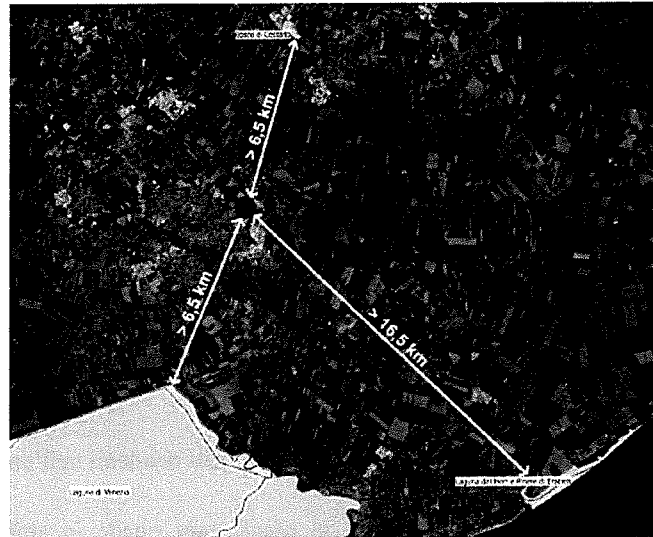


Tavola dei siti tutelati da Rete Natura 2000 più prossimi all'area d'intervento.

Dall'analisi effettuata sugli strumenti di pianificazione territoriali disponibili si ritiene che il progetto in esame sia compatibile con l'utilizzo attuale del territorio ed in linea con le previsioni e la programmazione degli stessi strumenti urbanistici.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI SULLE DIVERSE COMPONENTI

Suolo e sottosuolo

Il progetto di modifica del Medio Centro Commerciale in Grande Struttura di Vendita, interessa di fatto un complesso già realizzato, sia riferendosi alla struttura edilizia che agli spazi di supporto esterno dedicati alla viabilità e parcheggio veicolare. Non sono quindi previsti interventi di modifica a quanto realizzato e pertanto si escludono impatti sulla matrice suolo e sottosuolo.

Si ritiene che gli impatti sulla componente siano non significativi.

Ambiente idrico

Per quanto riguarda il sistema idrico superficiale, sia principale che minore, l'area di studio è ben distante dall'influenza di corsi d'acqua di particolare rilevanza dal punto di vista della valenza naturalistica. Per quanto attiene al lotto di intervento, essendo l'area circostante completamente urbanizzata, è stato collegato alla rete fognaria.

La fognatura a servizio dell'area nella quale è insediato il complesso edilizio è di tipo separato per tipologia di scarico in via Como e solo mista lungo via Calvecchia. Sono stati utilizzati entrambi i ricettori (reflui in via Como, meteoriche in via Calvecchia), onde garantire pendenze e ricoprimenti adeguati. All'interno del complesso è stata realizzata una rete di collettamento degli scarichi di tipo separato per acque meteoriche e acque nere e saponate. Le acque nere e saponate sono trattate prima dello scarico nella fognatura comunale mediante fosse biologiche e condensa grassi.

Attraverso il sovradimensionamento delle tubazioni di raccolta meteorica sono stati garantiti i volumi di accumulo



Città metropolitana di Venezia

necessari a salvaguardare il principio dell'invarianza idraulica. Il ruolo di detti volumi nella rete meteorica è quello di fungere da volano per il trattenimento temporaneo delle acque in modo da restituirle alla rete di valle una volta superata la criticità del colmo dell'onda di piena. Si specifica inoltre che per la matrice idrica quanto già realizzato non sarà oggetto di modifica prodotta dal progetto in essere, pertanto si escludono impatti potenziali indotti.

Si ritiene che gli impatti sulla componente siano non significativi.

Atmosfera

Il report annuale di ARPAV riferito alla qualità dell'aria dell'anno 2018 non evidenzia per l'area sandonatese particolari criticità. Dallo studio del traffico rielaborato per la nuova tipologia di struttura commerciale non emergono particolari criticità e impatti del progetto rispetto a quanto valutato in occasione della precedente procedura di Verifica di Assoggettabilità a S.I.A. 2018, pur considerando gli effetti incrementali generati dalla diversa attrattività.

Rimane comunque confermato che dimensioni e tipologia commerciale contemplate dal progetto di modifica tipologica sono tali da non attrarre grandi volumi di traffico veicolare, quanto piuttosto costituire valore di attrazione integrata all'offerta commerciale espressa dall'intero compendio Tecnopolis e, dunque, d'interesse per un traffico già presente sulla rete infrastrutturale, come dimostra appunto la valutazione dimensionale contenuta nello Studio di Impatto Veicolare di seguito analizzata e la commisurazione dei livelli di servizio delle sezioni stradali interessate, che, rispetto al precedente analogo studio, è stata estesa ad un numero di nodi e tratte stradali anche più ampio.

Infine, per la realizzazione della modifica, non sono necessarie lavorazioni significative.

Si ritiene che gli impatti sulla componente siano non significativi.

Vegetazione, fauna ed ecosistemi

Data la notevole distanza del sito di progetto dalle principali componenti naturali e considerata natura e dimensioni di quanto previsto dal progetto di che trattasi, si conferma quanto già osservato nel precedente Studio Preliminare Ambientale 2018, ovvero l'insussistenza di effetti sulle matrici vegetazione, fauna ed ecosistemi, tanto più evidente se si considera che nella fase di esercizio il carico e la struttura insediativa insistono già su un sistema antropizzato e quindi non sono ipotizzabili enfattizzazioni o generazione di nuovi fenomeni impattanti sulle matrici di che trattasi.

Considerando il contesto dell'intervento si ritiene che l'impatto sulla componente sia nullo.

Inquinamento Luminoso

In riferimento alle integrazioni richieste, sono state svolte le relazioni tecniche di verifica ai sensi dell'art.9 della Legge regionale del Veneto n. 17 del 2009 e s.m.i., distinguendo due ambiti di progetto, l'area esterna al centro commerciale coincidente con la superficie fondiaria dell'intervento e la sistemazione di un tratto di via Como come opera di urbanizzazione e di compensazione dell'intervento. L'intervento dovrà essere eseguito nel rispetto delle normative vigenti in fatto di sicurezza e buona tecnica impiantistica (Norme CEI 64-8 VIIa edizione, D.LGS. N. 81/2008 e quant'altro indicato nel documento "B" - Norme di rispetto).

Le scelte di progetto per la realizzazione del nuovo impianto di illuminazione pubblica sono state apportate riducendo il consumo energetico e rispettando la normativa regionale sull'inquinamento luminoso della regione Veneto n°17/2009.

Si ritiene che gli impatti sulla componente siano non significativi.

Rifiuti

A servizio della struttura commerciale realizzata sono state ricavate isole ecologiche (ecopiazze) per ciascuna attività commerciale insediabile, poste tutte sul lato orientale del lotto unitariamente anche a quelle destinate all'adiacente condominio Triangolo. Non si prevede la produzione di rifiuto organico.

Si ritiene che gli impatti sulla componente siano non significativi.

Energia

La struttura commerciale è dotata di impianto fotovoltaico in modo da garantire una prestazione energetica corrispondente ad un edificio di Classe A.

L'installazione dell'impianto fotovoltaico ha avuto quale obiettivo il raggiungimento di condizioni di massimo risparmio energetico e riduzione al minimo della produzione di sostanze inquinanti. La potenza P installata risulta essere pari a circa 80 kW. Inoltre come riportato nella sezione inquinamento luminoso la scelta progettuale per il nuovo impianto di illuminazione pubblica è stato concepito al fine di ridurre il consumo energetico.

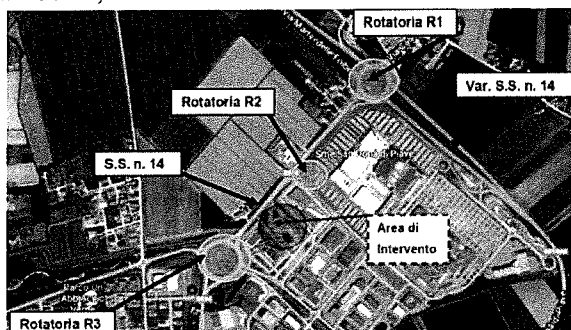
Si ritiene che gli impatti sulla componente siano nulli.

Traffico

Al fine di caratterizzare le dinamiche di mobilità sono stati svolti dei rilievi del traffico veicolare lungo le principali aste di adduzione all'area, ed effettuati conteggi puntuali ai nodi viari più prossimi. I risultati dello Studio di Impatto Viabilistico, confermano che la trasformazione del Medio Centro Commerciale in Grande Struttura di Vendita non apporterà significativi ulteriori impatti rispetto allo scenario già studiato per la precedente tipologia commerciale.

Nella verifica e nuova determinazione delle stime di traffico indotte dalla trasformazione della media struttura commerciale in Grande Struttura di Vendita, il tecnico competente, ha ritenuto di poter ritenere ancora attuali le rilevazioni eseguite nel febbraio dello scorso anno, eseguite in corrispondenza dei seguenti nodi, nelle giornate di venerdì 09 e sabato 10 Febbraio 2018:

- Rotatoria R1: tra via martiri delle Foibe - la Variante SS 14, via Calvecchia e via del Monaco;
- Rotatoria R2: tra via Como, l'accesso/recesso dell'area commerciale e l'accesso/recesso su SS 14, ex Triestina;
- Rotatoria R3: tra via Calvecchia - SS 14, via Barcis/Garda e via Carrer.



Le verifiche condotte hanno evidenziato nelle giornate di venerdì e sabato un flusso veicolare piuttosto sostenuto sulla rete, in particolare lungo le aste di via Calvecchia e la Variante SS 14. Quest'ultima, nelle sezioni 1 e 3, è interessata, al venerdì, da un carico superiore ai 19.000 veicoli. Via Calvecchia - SS 14 (sezioni 2, 4, 5 e 6) presenta un traffico abbastanza sostenuto attestandosi nella giornata di venerdì a 16.000 veicoli. L'asse di via Garda/Barcis presenta un carico veicolare di 13.000 veicoli (sezione 7). Lo studio indica un livello di traffico veicolare nell'area complessivamente sostenuto nella giornata di venerdì, con punte di traffico che assumono valori anche rilevanti con oltre 2.200 veicoli/ora nell'ora di punta del venerdì sera (17.00-18.00, sezione 3).

Stima del traffico indotto

La stima del dimensionamento della capacità attrattiva, è stata realizzata valutando la capacità di sosta dell'area di progetto e calcolando la mobilità generata/attratta, tenuto conto di una frequenza di rotazione degli stalli pari a 90 minuti.

Posto che gli stalli disponibili saranno pari a 162 p.a., per una rotazione di 90 minuti si ottiene un numero di movimenti/ora pari a 108 veicoli, sia in entrata che in uscita, ottenendo un totale complessivo di 216 veicoli/ora nell'ora di punta. Considerata quindi la variabilità del traffico generato/indotto, a seconda del metodo di calcolo utilizzato, il tecnico competente ha ritenuto opportuno stimare il flusso veicolare indotto nella misura del valore medio ottenibile tra il valore minimo di 216 veicoli/ora con rotazione degli stalli ogni 90 minuti ed il valore massimo pari a 399 movimentazioni/ora in funzione della superficie di vendita. Tale valore risulta pari a 307 veicoli/ora. Conseguentemente, sulla base di situazioni simili, è stato considerato che una quota pari a non meno del 20-25% del traffico attuale non determina nuovi movimenti, in termini di flusso veicolare, in quanto già circolanti. Il flusso complessivo indotto stimato risulta dunque pari a circa 228 veicoli/ora. Inoltre, al fine di tener conto della differenza di affluenza tra il venerdì ed il sabato, è stata stimata una riduzione del flusso nella giornata di venerdì rispetto a quella del sabato pari a 15-20%. Il flusso pertanto nella giornata di venerdì è stato stimato in 174 veicoli/ora. Tale valutazione



Città metropolitana di Venezia

tiene conto del fatto che i coefficienti e gli abachi regionali risultano essere ormai obsoleti (oltre 15 anni) e non sono più corrispondenti alle nuove realtà di mercato, tra l'altro, non differenziando le diverse tipologie funzionali di superficie (alimentare, non alimentare).

Considerazioni conclusive

Lo studio ha pertanto concluso che in base alle verifiche tecniche effettuate, la realizzazione dell'ampliamento di superficie commerciale dell'intervento e il cambio di tipologia da Media Struttura Commerciale a Grande Struttura di Vendita non dovrebbe determinare condizioni di esercizio - espresse in termini di Livello di servizio - molto più gravose di quelle attuali. Nel corso della giornata tipica, invece, la rete viaria di afferenza all'area commerciale registra livelli di servizio che si possono ritenere, nel complesso, idonei al soddisfacimento della domanda.

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene l'impatto sul traffico veicolare negativo non significativo, in ragione dei modelli utilizzati.

A lavori ultimati e con l'attività a regime, dovrà essere verificata la situazione viabilistica con nuove misurazioni effettuate nelle medesime condizioni dello studio presentato al fine di accertare la congruità dei modelli utilizzati.

Rumore

In riferimento alle integrazioni richieste dal gruppo istruttorio, è stata presentata una nuova valutazione di impatto acustico, che prende in considerazione gli effettivi impianti che verranno installati, anche alla luce del fatto che, l'aumento dei negozi comporterà una configurazione (numero, tipo e posizione) degli impianti tecnologici diversa da quella ipotizzata precedentemente. Il Comune di San Donà di Piave si è dotato di Piano di Classificazione acustica del territorio, stabilendo i valori massimi dei livelli sonori tollerabili nelle diverse zone secondo i dettami del DPCM 1/3/1991, L.26/10/1995 n.447, DPCM 14/11/1997:

Classe di destinazione d'uso del territorio	Valori limite di immissione dB(A)	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)
I - Aree particolarmente protette	50	40
II - Aree prevalentemente residenziali	55	45
III - Aree di tipo misto	60	50
IV - Aree di intensa attività umana	65	55
V - Aree prevalentemente industriali	70	60
VI - Aree esclusivamente industriali	70	70

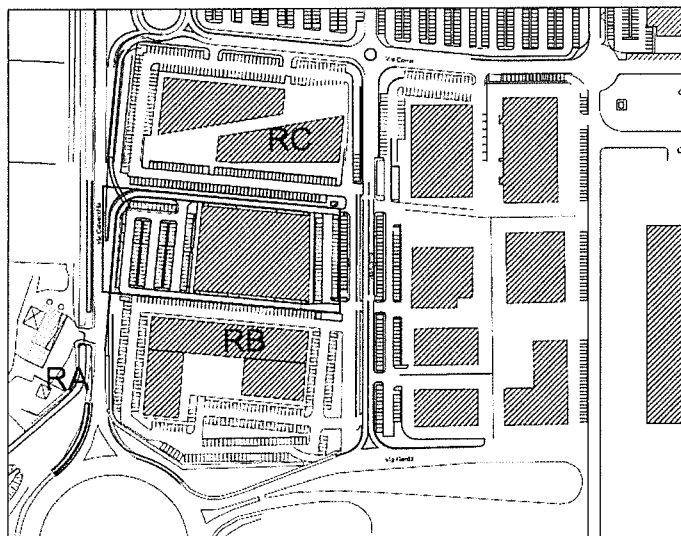
I recettori individuati che maggiormente potrebbero risentire della rumorosità prodotta dal nuovo insediamento, sono i fabbricati a destinazione residenziale, commerciale e direzionale collocati in vista del fabbricato di futura realizzazione, in particolare, elencati in seguito:

- RA) fabbricato residenziale di più piani con annesso rustico posto lungo Via Calvecchia S.S. n. 14, ad una distanza di circa 100 ml. dal fabbricato di nuova realizzazione.
- RB) fabbricato a destinazione commerciale/direzionale di due livelli fuori terra posto lungo Via Garda, ad una distanza di circa 20 ml. dal fabbricato di nuova realizzazione.
- RC) fabbricato a destinazione commerciale/direzionale di due livelli fuori terra posto lungo Via Garda, ad una distanza di circa 30 ml. dal fabbricato di nuova realizzazione.



Città metropolitana di Venezia

Planimetria posizioni recettori



La principale fonte di rumore è certamente quella dovuta al traffico lungo le strade di contorno, ed in particolare lungo la S.S.n.14 Via Calvecchia, e in corrispondenza della rotonda con Via Barcis / Via Garda, oltre che lungo Via Como, strada interna all'area commerciale di distribuzione dei veicoli attratti.

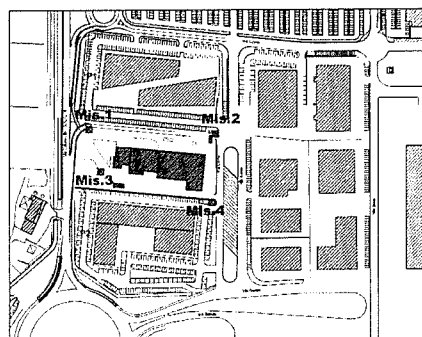
I flussi di traffico sono risultati costanti durante l'intero periodo della giornata, con incremento nelle ore di punta. Tali flussi sono stati rilevati contestualmente alle campagne di misura. Il contributo dovuto alle strade di contorno è stato valutato nel complesso, ipotizzando i singoli contributi proporzionali ai flussi di traffico che le interessano.

In ogni caso si precisa che è stata prodotta una analisi dei flussi nelle giornate più significative e cautelative da questo punto di vista, vale a dire il Venerdì e il Sabato. Pertanto, l'indagine ha considerato tali dati, riconducendo le valutazioni dello stato attuale, e dello stato di progetto, ai flussi riferiti alle ore di punta delle giornate oggetto di valutazione, in modo da rendere cautelativa la presente valutazione previsionale.

La valutazione acustica determina, che i rilievi fonometrici sono stati effettuati in un congruo numero di punti, e con dei tempi di riferimento sufficienti al fine di caratterizzare la rumorosità ambientale esistente e il contributo dovuto alle singole sorgenti esistenti, individuate durante i sopralluoghi. Si riportano i risultati di maggior rilevanza ai fini della valutazione del clima acustico nello stato ante-operam:

Individuazione postazioni di misura

Misura	Descrizione	Periodo	Durata misura	Laeq dB(A) totale	Laeq dB(A) Utile
1	Campo libero, all'interno dell'ambito di intervento	Diurno	20'00"	59.3	59.3
2	Campo libero, all'interno dell'ambito di intervento	Diurno	20'00"	57.8	57.8
1	Campo libero, all'interno dell'ambito di intervento	Diurno	20'00"	56.5	56.2
2	Campo libero, nelle vicinanze dell'ambito di intervento	Diurno	2000"	58.0	58.0



Lo studio pertanto conclude che il sito analizzato è caratterizzato in generale da rumorosità mediamente elevata, determinata dall'intenso flusso veicolare sulle strade di contorno, in una situazione di rilievo al di fuori dell'orario di punta. I livelli di rumorosità risultano pertanto pressoché costanti durante l'arco della giornata, con incremento nelle ore di punta (orari serali) e nei fine settimana, e dipendono principalmente dal traffico su Via Calvecchia, oltre che su Via Garda / Via Barcis, e in tono minore su Via Como. Lo studio evidenzia che allo stato attuale i limiti di zona imposti dal piano di classificazione acustica adottato (65 dB di Leq diurno per la classe IV), risultano essere rispettati all'interno dell'ambito di intervento.



Città metropolitana di Venezia

Descrizione delle nuove sorgenti sonore.

L'indagine acustica determina che il clima acustico complessivo dell'area ad intervento avvenuto, sarà quindi caratterizzato in linea di massima dai valori attuali, a cui andranno aggiunti i contributi dovuti ai nuovi veicoli attratti dall'intervento progettato, oltre a quelli determinati dalle nuove sorgenti fisse di tipo impiantistico.

È prevista in particolare la installazione dei seguenti impianti:

A. NEGOZI 1 – 2 – 3

Unità esterne Pompe di Calore – n.3 unità esterne per climatizzazione dei locali interni posizionate in copertura del fabbricato, ciascuna al servizio di 3 unità commerciali esistenti. Impianti aventi funzionamento discontinuo nel periodo di riferimento diurno e notturno. Stima dei valori di potenza sonora da scheda tecnica produttore (sorgenti puntiformi).

Frequenza (Hz)	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Tot (dBA)	Lw (dBA)
Taqlia impianto 40.4	93	90	91	86	84	82	75	72	71	90

Il livello di potenza sonora è stato stimato dalla ditta produttrice a 1 mt. di distanza dalla superficie esterna dell'unità canalizzata funzionante in campo libero.

B. NEGOZIO 4

Unità esterna pompa di calore – n.1 unità esterna per climatizzazione del locale interno posizionato in copertura del fabbricato, Impianto avente funzionamento discontinuo nel periodo di riferimento diurno e notturno.

Stima dei valori di emissione da scheda tecnica produttore. Sorgente con $L_w = 81.0 \text{ dB(A)}$

C. NEGOZIO 5

Unità esterne pompa di calore – n.2 unità esterna per climatizzazione dei locali interni posizionato in copertura del fabbricato, Impianti aventi funzionamento discontinuo nel periodo di riferimento diurno e notturno. Stima dei valori di emissione da scheda tecnica produttore. Sorgenti con $L_w = 76.0 \text{ dB(A)}$ cad.

D. Attività di carico e scarico.

Occasionale attività di carico e scarico camion con transpallet attrezzati con gruppi frigo. Indicativamente è previsto lo scarico di n.1/2 mezzi/giorno nel periodo di riferimento diurno. Ogni attività dura al massimo 30 minuti.

Caratteristiche di emissione acustica da stima mediante misurazione diretta su attività di carico e scarico presso altra attività commerciale. Sorgente con $L_w = 71.0 \text{ dB(A)}$ – da rilevazione diretta.

A tal proposito è stato sottolineato come l'area in cui risultano collocate le unità esterne, attive e funzionanti nei periodi di riferimento diurno e notturno, risulta circoscritta lungo tutto il perimetro da una muratura esistente, di altezza variabile ad andamento curvo, con un minimo al centro del fabbricato pari a circa 2 metri. Tale muratura costituisce una schermatura alla propagazione del rumore in direzione dei principali recettori individuati.

Oltre a tali unità non sono previste al momento altre componenti impiantistiche esterne potenzialmente disturbanti.

Valutazione dell'incremento del traffico veicolare

Al fine di poter ipotizzare il clima acustico complessivo post realizzazione, lo studio ha scelto di considerare i flussi rilevati, determinando una analisi dei flussi nelle giornate più significative e cautelative da questo punto di vista, vale a dire il Venerdì e il Sabato, confrontando tali dati con i flussi rilevati in contemporanea ai monitoraggi fonometrici eseguiti ai fini della taratura del modello, riferiti a una giornata feriale tipo, nel periodo compreso tra le ore 09:00 e le ore 11:00.

In particolare, sono stati considerati i flussi dell'ora di punta del sabato pomeriggio (dalle 17.00 alle 18.00), nella sezione prossima all'area di intervento (sezione 5 – Via Calvecchia Sud), e confrontati con i dati in nostro possesso. In modo proporzionale a tale confronto, vengono riferiti i dati nelle altre infrastrutture circostanti. Dai dati rilevati, viene calcolato un aumento nelle ore di punta pari al 13%.

L'intervento prevede la riorganizzazione del tratto stradale di Via Como, e la realizzazione di una nuova area parcheggio circostante l'edificio in progetto, con conseguente riorganizzazione degli accessi alle aree rimanenti, e all'area parcheggio prevista. L'accesso all'area rimarrà dalla S.S.n.14 - Via Calvecchia e da Via Como.

Stato di Fatto - Stima flussi di Traffico (Veicoli/Ora) periodo DIURNO Valore mediato con studio flussi di traffico ora di punta Sabato pomeriggio.

Strada	Leggeri	Pesanti	Totale	% pesanti	Vel. Media
S.S.n.14 - Via Calvecchia	1518	31	1539	2	50
Rotonda S.S.n.14	867	18	885	2	30
Via Barris	678	14	692	2	40
Via Garda	611	6	617	1	40
Via Como (lato SME)	147	16	163	10	30
Via Como (dir. NORD)	216	4	210	2	30
Via Como (dir. SUD)	122	14	136	10	30
Parcheggio Maxizoo	34	7	41	16	30
Parcheggio Fresco&Vario / uffici	105	/	105	/	30

Stima del traffico di progetto

Come riportato nella sezione Impatto sul traffico - Stima del traffico indotto, si riporta di seguito la sintesi dei dati rilevati.

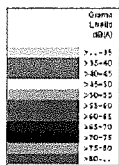
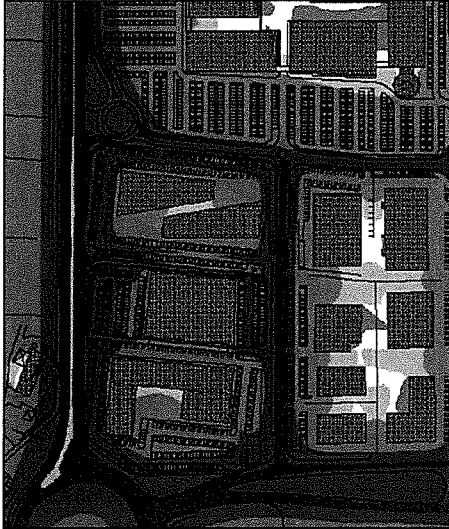
Strada	Leggeri	Pesanti	Totale	% pesanti	Vel. Media
S.S.n.14 - Via Calvecchia	1686	32	1718	2	50
Rotonda S.S.n.14	1045	19	1064	2	30
Via Barcis	743	15	758	2	40
Via Garda	676	7	683	1	40
Via Como (lato SME)	182	16	198	8	30
Via Como	448	20	468	4	30
Parcheggio Ex Gallored / Maxizoo	34	7	41	16	30
Parcheggio Fresco&Vario / uffici	105	/	105	/	30
Parcheggio di progetto	228	1	229	/	30

Sorgenti Fisse	Potenza stimata	Tempi di funzionamento
n.3 Unità esterne CLIVET serie CSRN-XHE2- 40,4	$L_w = 90,0$ dB(A) cad.	Discontinuo (8 ore)
n.1 Unità esterna DAIKIN mod. RXYQ14U	$L_w = 81,0$ dB(A)	Discontinuo (8 ore)
n.2 Unità esterne DAIKIN mod. RXYSQ12TY1	$L_w = 76,0$ dB(A) cad.	Discontinuo (8 ore)
Attività carico - scarico	$L_w = 71,0$ dB(A)	Discontinuo (max 1 ora)

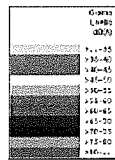
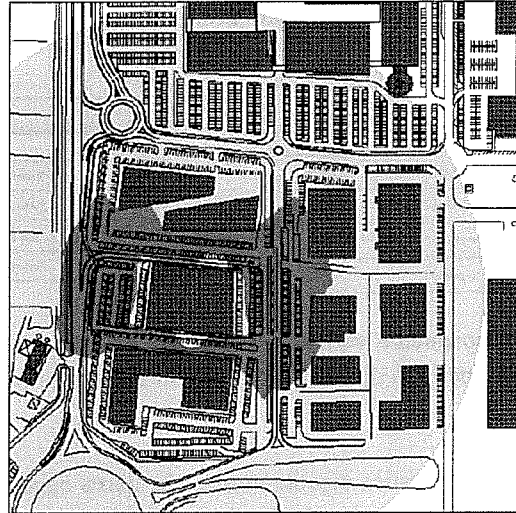


Città metropolitana di Venezia

Rappresentazione dell'isolvello sonoro simulato L_{aeq} (dBA) diurno a $Q_{+1,00}$
VALORI DI IMMISSIONE - PROGETTO DIURNO



Rappresentazione dell'isolvello sonoro simulato L_{aeq} (dBA) diurno a $Q_{+1,00}$
VALORI DI EMISSIONE - PROGETTO DIURNO / NOTTURNO



Dai risultati della simulazione, lo studio determina in generale un incremento della rumorosità ambientale, dovuto all'incremento del traffico stradale e alle componenti impiantistiche / attività connesse, contenuto e distribuito in maniera equilibrata nell'area di intervento ed in prossimità della stessa. Quanto sostenuto dallo studio i livelli di clima acustico ad intervento avvenuto rimarranno sostanzialmente invariati rispetto alla situazione attuale, seppur nell'ambito di una lieve redistribuzione e leggero incremento della rumorosità complessiva, soprattutto in corrispondenza della viabilità interna al lotto in oggetto, con incidenza in corrispondenza dei recettori prossimi, a destinazione d'uso direzionale.

L'analisi stabilisce che risultano generalmente rispettati i limiti di immissione imposti dal piano di classificazione acustica comunale all'interno dell'ambito di intervento.

Previsione del rispetto del criterio differenziale

Lo studio evidenzia come i valori differenziali siano da stimare all'interno delle abitazioni/ambienti abitativi maggiormente esposti. Tuttavia durante i sopralluoghi per la esecuzione dei rilievi, viene specificato, che non è stato possibile accedere alle abitazioni/uffici maggiormente prossimi. Pertanto i valori stimati in facciata di tali edifici sono stati corretti di 3 dB per stimare la attenuazione del livello nel passaggio dall'esterno all'interno della abitazione/ambiente abitabile come indicato da letteratura.

Edificio recettore		VALORI L_a	Correzione interna / esterno
Recettore A	Piano terra	32,5	29,5
	Piano primo	33,9	30,9
Recettore B	Piano primo	43,4	40,4
Recettore C	Piano primo	40,3	37,3

Stima del livello LR

È stato assunto come parametro caratterizzante del livello di rumore residuo il livello percentile L95 determinato durante la sessione di misura n.2 per il periodo di riferimento diurno, valore più basso tra quelli misurati.

Pertanto: LR diurno = 45.4 dB(A) Stima del criterio differenziale LD



Città metropolitana di Venezia

Il rumore ambientale LA è costituito dall'insieme del rumore residuo e da quello prodotto dalle specifiche sorgenti disturbanti, con l'esclusione degli eventi sonori singolarmente identificabili di natura eccezionale rispetto al valore ambientale della zona. Pertanto, viene calcolato come somma logaritmica dei singoli contributi:

LA DIURNO = Lp + Livello residuo

Edificio recettore		VALORI LA
Recettore A	Piano terra	45.5
	Piano primo	45.6
Recettore B	Piano primo	46.6
Recettore C	Piano primo	46.0

Pertanto:

Edificio recettore		VALORI LA	VALORI LR	DIFFERENZIALE	VER.
Recettore A	Piano terra	45.5	45.4	0.1 (< 5.0 / < 3.0)	SI
	Piano primo	45.6	45.4	0.2 (< 5.0 / < 3.0)	SI
Recettore B	Piano primo	46.6	45.4	1.2 (< 5.0)	SI
Recettore C	Piano primo	46.0	45.4	0.6 (< 5.0)	SI

Dalle indagini risulta ampiamente verificato il criterio differenziale nei confronti dei recettori prossimi all'edificio oggetto di intervento, nel periodo di riferimento diurno e notturno (edificio residenziale), e nel periodo diurno (edifici direzionali).

Conclusioni

L'analisi della zonizzazione acustica vigente mostra che l'area oggetto di intervento è classificata come classe V "area prevalentemente industriale" con limite diurno di 70 dB(A) e notturno di 60 dB(A) dal piano di classificazione vigente, e come classe IV dal piano adottato, e soggetti pertanto a limiti di 65 dB(A) di Leq in periodo diurno e 55 dB(A) di Leq in periodo notturno.

Allo stato attuale i livelli di rumorosità risultano mediamente elevati e fortemente dipendenti dalla distanza rispetto alla sorgente stradale S.S.n.14 Via Calvecchia. I valori attuali di clima acustico, valutati in ogni caso considerando valori di flussi di traffico riferiti all'ora di punta, risultano rispettare i valori limite stabiliti dal piano di classificazione acustica comunale, **con possibili superamenti già allo stato attuale solo in posizioni molto prossime alla sorgente stradale S.S.n.14 e alla viabilità interna**. Tali possibili superamenti sono dovuti esclusivamente alla rumorosità prodotta dalla infrastruttura stradale e rientrano in ogni caso entro i limiti di pertinenza acustica stabiliti dal DPR 142/2004.

I risultati dell'analisi relativa allo stato di progetto dimostrano pertanto il sostanziale permanere dei livelli di clima acustico presenti allo stato attuale, con possibili superamenti verificabili già allo stato attuale solo in posizioni prossime alle infrastrutture stradali, e dipendenti dal traffico veicolare sulle strade di contorno. Risultano in ogni caso rispettati i valori limite di immissione ed emissione nel periodo di riferimento diurno. Risulta rispettato il valore limite differenziale nel periodo di riferimento diurno e notturno, valutato nelle situazioni di maggiore criticità (contemporaneità dell'uso di impianti e attività) in corrispondenza dei recettori prossimi individuati.

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene l'impatto sul traffico veicolare negativo non significativo, in ragione dei modelli utilizzati. A lavori ultimati e con l'attività a regime, dovrà essere verificata la situazione viabilistica con nuove misurazioni effettuate nelle medesime condizioni dello studio presentato al fine di accertare la congruità dei modelli utilizzati.

Impatti sul paesaggio

Le modifiche della tipologia di struttura commerciale, non comportando interventi sull'impianto insediativo previsto e di fatto esistente, né trasformazioni alle forme e figure architettoniche già approvate, sono nel concreto, del tutto ininfluenti rispetto a quanto già valutato nel 2018 circa la matrice in argomento. Tuttavia, considerando la proposta di sistemazione viaria di via Como, individuata come opere di compensazione intrinseche al progetto, si ritiene che l'intervento produca effetti positivamente incisivi sulla qualità del paesaggio urbano del quadrante orientale del polo commerciale sandonatese, sia per il riordino e la rifunzionalizzazione degli spazi del connettivo pubblico che per la qualità dell'immagine complessiva valorizzata dalla piantumazione di numerosi esemplari arborei, utili anche a mitigare la formazione di isole di calore, usualmente frequente nei compendi insediativi del tipo in esame.

Si ritiene che gli impatti sulla componente siano non significativi.



Impatti sulla salute pubblica

Per quanto relativo agli effetti diretti, riferendosi a quanto singolarmente specificato nei precedenti paragrafi in relazione alle singole tipologie di emissioni, l'intervento di modifica tipologica, da Medio Centro Commerciale in Grande Struttura di Vendita, non produce alcuna significativa influenza sulla salute pubblica, mentre, per quanto riguarda gli effetti indiretti, la realizzazione della proposta compensativa riguardante la sistemazione di via Como, influisce invece positivamente sulla qualità di utilizzazione di un settore significativo della polarità commerciale di Tecnopolis, interessante non solo la popolazione residente di San Donà di Piave ma l'intero bacino territoriale di riferimento del Veneto Orientale.

Si ritiene che gli impatti sulla componente siano non significativi.

CONCLUSIONI

Dalla valutazione dello "Studio preliminare Ambientale" e relative integrazioni emerge che l'intervento proposto dalla società "Italiana Società Immobiliare S.r.l." non produce un impatto negativo significativo sull'ambiente circostante, per cui non si ha la necessità di approfondire caratteristiche quali "durata", "frequenza" e "reversibilità" dell'impatto.

CONSIDERAZIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- I contenuti della documentazione presentata e delle integrazioni richieste consentono una valutazione complessiva in merito alla compatibilità ambientale del progetto presentato.
- Il progetto prevede la trasformazione di un Medio Centro Commerciale in Grande Struttura di Vendita, con un incremento di superficie di vendita richiesto di mq 811 complessivi in Comune di San Donà di Piave (VE), suddivisi su tre unità commerciali, che vengono reperiti interamente nel sedime del fabbricato già realizzato. L'immobile in oggetto è stato in gran parte ultimato e reso parzialmente agibile per tre delle unità commerciali delle cinque di cui è composto, secondo quanto previsto dal progetto legittimato.
- L'area è ricompresa nella zona territoriale omogenea D3, prevista dal P.I. vigente, a carattere prettamente commerciale ed è posta all'esterno della perimetrazione di centro urbano.
- Dall'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione comunali, provinciali e regionali presi in esame si evince che il sito in progetto non presenta particolari criticità territoriali e ambientali.
- Considerata la tipologia dell'intervento e la sua ubicazione, non si prevedono effetti negativi significativi relativamente alle componenti ambientali interessate. La realizzazione del progetto compensativo proposto per via Como, costituisce una proposta importante di mitigazione che avrà effetti sia sulla migliore funzionalità della strada, con un incremento di sicurezza per l'utenza stradale e la mobilità lenta, che per l'incremento di disponibilità di parcheggio, oltre ad un miglioramento significativo della qualità formale complessiva prodotto dall'inserimento dei filari alberati.
- Gli studi relativi al traffico e alla valutazione previsionale di impatto acustico evidenziano alterazioni non significative rispetto all'attuale stato di fatto riconducibili all'intervento in progetto.
- L'impatto nei confronti della vegetazione e delle specie di flora e fauna si ritiene trascurabile, anche sulla base delle conclusioni emerse dalla relazione di non necessità della VINCA sui siti di Rete Natura 2000 più vicini all'area di studio, comunque a una distanza maggiore di 6,5 km.

Tutto ciò visto e considerato

Il Comitato tecnico VIA, all'unanimità dei presenti, esprime parere di non assoggettabilità a procedura di VIA relativamente al progetto presentato dalla società "Italiana Società Immobiliare S.r.l." per la trasformazione di un Medio



Città metropolitana di Venezia

Centro Commerciale in una Grande Struttura di Vendita nella forma del Grande Centro Commerciale, sito in Comune di San Donà di Piave (VE), in quanto la realizzazione dell'intervento non induce impatti negativi significativi sulle componenti ambientali presenti nell'area d'interesse con le seguenti prescrizioni:

1 - Per quanto attiene alla componente rumore, alla conclusione dei lavori e ad attività a regime della nuova struttura commerciale, dovrà essere effettuata una campagna di misurazioni della rumorosità per la verifica dei dati ottenuti mediante lo studio previsionale di impatto acustico, le cui modalità dovranno essere concordate con ARPAV-VE. La documentazione relativa ai monitoraggi dovrà essere inviata alla Città Metropolitana e ad ARPAV-VE.

2 - In merito al traffico indotto, dovranno essere effettuati nuovi rilievi di traffico con attività a regime per confrontare i dati raccolti con quelli previsti nella relazione viabilistica allegata al progetto e verificare così i livelli di servizio delle intersezioni prese in esame nello studio previsionale. La documentazione di cui sopra dovrà essere trasmessa alla Città Metropolitana di Venezia e ad ARPAV-VE.

3- In merito alla sostituzione della cabina elettrica, la distanza di approssimazione dovrà essere conforme ai sensi del DM 28/5/2008 e alle fasce di rispetto in merito alla normativa vigente, escludendo all'interno delle suddette fasce qualsiasi destinazione d'uso che possa comportare permanenza prolungata di persone.

Il Segretario
Dott.ssa Alessandra Rossi

Il Funzionario tecnico
Dott.ssa Anna Maria Pastore
