



Citta Metropolitana di Venezia



Comune di San Donà di Piave

Progetto di demolizione edificio “Ex Pollo Piave” con ricostruzione ed incremento di superficie di un edificio ad uso commerciale

## Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale

(art. 19, D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.)

### Studio Preliminare Ambientale

(Allegato IV-BIS alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.)

# INTEGRAZIONI



Progettisti:  
arch. Umberto Tuis e arch. Valter Granzotto

Redatto da:  
arch. Roberto Giacomo Davanzo



via C. Battisti 39, 30027 San Donà di Piave (Ve) ☎ 0421.54589  
mail: [protecoeng@protecoeng.com](mailto:protecoeng@protecoeng.com) PEC: [protecoengineeringsrl@legalmail.it](mailto:protecoengineeringsrl@legalmail.it)

Committente:  
**ITALIANA SOCIETÀ IMMOBILIARE s.r.l.**  
via Calvecchia 5, 30027 San Donà di Piave (Ve)

Agosto 2018

## **INDICE**

1	PREMESSA.....	1
2	PUNTO 1. FATTIBILITÀ DELLA CORSIA DI ACCESSO DA VIA CALVECCHIA .....	1
2.1	Prescrizioni Polizia Locale .....	1
2.2	Prescrizioni Viabilità/Manutentivo.....	2
3	PUNTO 2. PRECISAZIONI STUDIO DEL TRAFFICO.....	2
3.1	Coefficienti di attrazione utilizzati nella stima dei flussi e dei carichi veicolari .....	2
3.2	Incongruenze documentali .....	3
4	PUNTO 3. BILANCIO ENERGETICO E FONTI RINNOVABILI .....	4
5	DOCUMENTAZIONE ALLEGATA.....	4

## **1 PREMESSA**

Il presente documento contiene le precisazioni e le integrazioni allo Studio Preliminare Ambientale, richieste con nota del Responsabile del Procedimento, datata 24.07.2018, prot. n. 55663, in riferimento alla procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale dell'intervento proposto dalla Italiana Società Immobiliare S.r.l., per la realizzazione di un nuovo edificio commerciale in forma di medio centro commerciale, ottenuto dalla demolizione di un fabbricato fatiscente a destinazione produttiva, posto tra le vie Calvecchia e Como, al margine del quadrante commerciale-produttivo dell'area nord-orientale di San Donà di Piave.

Nello specifico la richiesta riguardava le seguenti questioni:

- verifica della fattibilità della corsia di immissione veicolare dalla via Calvecchia (ex SS 14 - Triestina), comprovandone l'ammissibilità da parte dell'ente proprietario della strada;
- precisazione della fonte dei coefficienti di attrazione utilizzati, nell'ambito dello studio del traffico, per la stima dei flussi e dei carichi veicolari indotti dall'intervento, precisando talune incongruenze rilevate fra studio specialistico ed SPA;
- precisazione del bilancio energetico dell'edificio in progetto, producendo gli elementi descrittivi relativi a fabbisogno energetico, fonti energetiche, percentuale approvvigionata da fonti rinnovabili e illustrazione delle soluzioni contemplate per il risparmio energetico.

Nel seguito del documento, si procederà all'illustrazione di quanto richiesto seguendo il medesimo ordine dell'elenco sopra riportato, integrando con la documentazione riportata in allegato.

## **2 PUNTO 1. FATTIBILITÀ DELLA CORSIA DI ACCESSO DA VIA CALVECCHIA**

L'asse stradale di via Calvecchia, nel tratto interessato dal progetto fino alla rotatoria posta a nord di intersezione con la SS 14 e la relativa variante costituita dal collegamento fra il casello A4 e la SP 47 che conduce a Jesolo - Venezia, è stata declassata a viabilità comunale a seguito della realizzazione della suddetta variante alla SS 14.

In ragione di tale declassamento pertanto, l'ente proprietario dell'infrastruttura, nel tratto in attraversamento del centro abitato di San Donà di Piave a partire dall'intersezione con la sopracitata bretella, non è più ANAS, ma il comune di San Donà di Piave.

Il parere in merito alla realizzazione della corsia di diversione in progetto è stato chiesto con il permesso di costruire del fabbricato. L'esito è collegato al provvedimento conclusivo che si allega in calce alla presente e che contempla il rispetto delle condizioni poste dalla Polizia Locale e dall'ufficio comunale Viabilità, che si riportano nel seguito:

### **2.1 Prescrizioni Polizia Locale**

Nello specifico il comando di Polizia Locale ha impartito le seguenti prescrizioni:

- sul varco in progetto, lato Condominio Triangolo, dovrà essere interclusa la circolazione dei veicoli sia in entrata che in uscita;
- dovrà essere istituito un senso unico di marcia sul tratto interno al centro parallelo a via Como, con conseguente installazione di segnaletica di senso unico parallelo e senso vietato cui alle figg. II 348 art. 135 e II 47 art. 116 del Regolamento di esecuzione al Codice della Strada

ed eventuale realizzazione di segnaletica orizzontale integrativa;

- l'attraversamento pedonale indicato sulla bretella di accesso da via Calvecchia dovrà essere rialzato e dovrà essere apposta prima dello stesso idonea segnaletica verticale di "Dosso" (fig. II art. 85 del Regolamento CDS);
- detto attraversamento dovrà essere raccordato con i percorsi ed attraversamenti pedonali già presenti nell'area di parcheggio;
- tutte le installazioni di segnaletica, sia orizzontale che verticale, dovranno essere precedute da emissione di idonea ordinanza di viabilità permanente da parte del Comando Polizia Locale.

Nella figura 1, riportata in calce al presente documento, è indicato lo schema dei flussi veicolari connessi al progetto, adeguato con le modifiche conseguenti alle suddette prescrizioni.

## **2.2 Prescrizioni Viabilità/Manutentivo**

Le prescrizioni impartite dall'ufficio Viabilità del comune di San Donà di Piave sono del tutto analoghe a quelle della Polizia Locale e consistono in:

- diniego alla realizzazione dell'ingresso uscita su via Como lato complesso "Triangolo" (angolo sud-orientale);
- modificazione da doppio senso a senso unico della viabilità interna parallela a via Como (lato sud);
- installazione di caditoie a monte a valle del passaggio pedonale rialzato in ingresso (2 per lato) da collegare alla linea comunale e non in promiscuità con la distribuzione interna;
- creare il proseguo del percorso pedonale all'interno del parcheggio;
- realizzazione di percorsi tattili per ipovedenti in tutta la distribuzione;
- rinvio alla progettazione esecutiva della valutazione dei particolari costruttivi e dei materiali proposti.

## **3 PUNTO 2. PRECISAZIONI STUDIO DEL TRAFFICO**

### **3.1 Coefficienti di attrazione utilizzati nella stima dei flussi e dei carichi veicolari**

Per la determinazione del flusso di traffico veicolare indotto dalla nuova media struttura commerciale, considerato che la superficie di vendita è pari a 2.490 mq, con un disponibilità di posti auto pari a n. 157 veicoli, si è stimata una frequenza di rotazione degli stalli prossima a 60 minuti e quindi con un valore leggermente superiore rispetto a quello indicato dal Regolamento Regionale D.G.R. n. 1047/2013, dove la rotazione è indicata in 30-45 minuti.

Quanto sopra al fine di tener conto del fatto che la tipologia di vendita è esclusivamente non alimentare).

Con tale parametro si ottengono quindi 157 movimenti/ora in ingresso ed altrettanti in uscita, per un totale di 314 veicoli/ora di punta.

Il nuovo traffico indotto poco probabilmente si genererà completamente ex-novo sulla rete, ma sarà costituito da una aliquota di veicoli che già oggi vi circola. Si parla quindi di volume di traffico "catturato": statisticamente, infatti, parte del traffico indotto dall'ampliamento o dall'apertura di una struttura di vendita è dovuto a veicoli che deviano dal proprio itinerario, ma che interessano già ex-ante la rete.

Non tutto il traffico generato/attratto da una nuova struttura di vendita va sommato all'esistente, anzi una parte di questo è già presente sulla rete viaria indipendentemente dall'esistenza o meno dell'attività commerciale di cui trattasi. Un'aliquota del flusso indotto è composta da veicoli che deviano da altri itinerari e che comunque transiterebbero nell'area oggetto di studio; un'altra quota è invece costituita da utenti che già percorrevano prima l'itinerario e includeranno la sosta al nuovo intervento senza determinare, in termini di flusso veicolare, incrementi sulla viabilità.

Ciò considerato, si è stimato che una quota pari a non meno del 30-35% del traffico attuale non induca nuovi movimenti, in quanto già presente sulla rete nella giornata del sabato.

Il valore del venerdì tiene conto del fatto che, essendo una struttura di vendita non alimentare, il flusso veicolare è meno preponderante rispetto a quello del sabato, quando si verifica un maggior afflusso di clientela.

Non sono stati considerati i coefficienti e gli abachi Regionali in quanto risultano ormai essere alquanto datati, risalendo ad una data di emissione risalente a oltre 15 orsono, e non sono più quindi in grado di fotografare la nuova realtà di mercato. Inoltre, l'abaco non fa differenza tra le diverse tipologie di superficie (alimentare, non alimentare).

In generale, si è osservato che le strutture commerciali, hanno aumentato l'offerta in termini temporali con aperture prolungate fino alle 21 e oltre nei giorni feriali ed aperture domenicali tali da spostare flusso sulle nuove offerte temporali e conseguente riduzione del flusso indotto/generato, soprattutto nelle giornate del sabato.

### **3.2 Incongruenze documentali**

Premettendo che, si sono incontrate difficoltà nel comprendere esattamente quali fossero le incongruenze segnalate fra S.P.A. e Studio del Traffico, evidentemente l'equivoco può essere stato indotto dal fatto che nello S.P.A. si è cercato di fare sintesi ricorrendo all'interpolazione di valori e considerazioni inerenti anche altre componenti funzionali e ambientali e quindi ciò può, involontariamente, aver prodotto fraintendimenti nella restituzione di alcuni valori. Tuttavia, si precisa che, in relazione agli effetti potenziali indotti dalla componente della mobilità veicolare, devono considerarsi le analisi, simulazioni e valutazioni sviluppate nell'ambito dello studio specialistico a firma dell'ing. Riccardo Nosandoni, così come integrate e precisate secondo i contenuti oggetto del paragrafo precedente.

#### **4 PUNTO 3. BILANCIO ENERGETICO E FONTI RINNOVABILI**

Si allega relazione tecnica con bilancio energetico del fabbricato diviso per unità abitative, le fonti energetiche utilizzate e le loro caratteristiche, le fonti rinnovabili previste e gli impianti scelti ai fini del risparmio energetico.

Si evidenzia che nella relazione di fattibilità ambientale la quota di fotovoltaico prevista e rispondente alla quota richiesta dalla normativa pari a 80 kw è stata incrementata di 20 kw, raggiungendo un totale di fotovoltaico da installare pari a 100 kw di potenza di picco.

Verifica (D. Lgs. 28/2011)	Percentuale di copertura del fabbisogno [%]
Verifica della copertura di almeno il 50,0 % del fabbisogno derivante da fonti rinnovabili per la produzione di acqua calda sanitaria	<b>84,6 %</b>
Verifica della copertura di almeno il 50,0 % del fabbisogno derivante da fonti rinnovabili per la produzione di acqua calda sanitaria, riscaldamento e raffrescamento	<b>57,5 %</b>
Potenza di picco installata sull'edificio	<b>100</b>
Potenza minima di legge $[(1/K) * S = (1/50) * 0]$	<b>0</b>
Verifica della potenza elettrica degli impianti alimentati da fonti rinnovabili	<b>VERIFICATO</b>

Di conseguenza rispetto a quanto previsto dalla normativa (D.Lgs. 28/2011) la percentuale del fabbisogno è aumentata.

Il Permesso di costruire riguarda un intervento di riqualificazione con ristrutturazione e ampliamento secondo applicazione del "Piano Casa" (Legge Regionale 8 luglio 2009, n.14 e ss.mm.ii.). Quest'ultimo obbliga il committente a realizzare un edificio in classe A, quindi superiore ai minimi richiesti dalla normativa vigente. Come indicato nella relazione tecnica allegata, le caratteristiche del sistema edificio/impianti sono tali da poter classificare l'opera quale edificio ad energia quasi zero.

Per ogni ulteriore tecnico e di calcolo, si rinvia alla citata documentazione tecnica, di cui al n. 2 dell'elenco oggetto del successivo capitolo.

#### **5 DOCUMENTAZIONE ALLEGATA**

In allegato al presente documento si produce quanto elencato nel seguito:

- 1) Copia del Provvedimento Conclusivo di Edilizia Produttiva n. 00009/2018/SUAP del 04.06.2018, prot. comune n. 6050.
- 2) Relazione Tecnica ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 19 agosto e D.M. 26 giugno 2015 (ex Legge 10).

San Donà di Piave 07.08.2018

Il Coordinatore dello Studio Preliminare Ambientale  
*arch. Roberto Giacomo Davanzo*





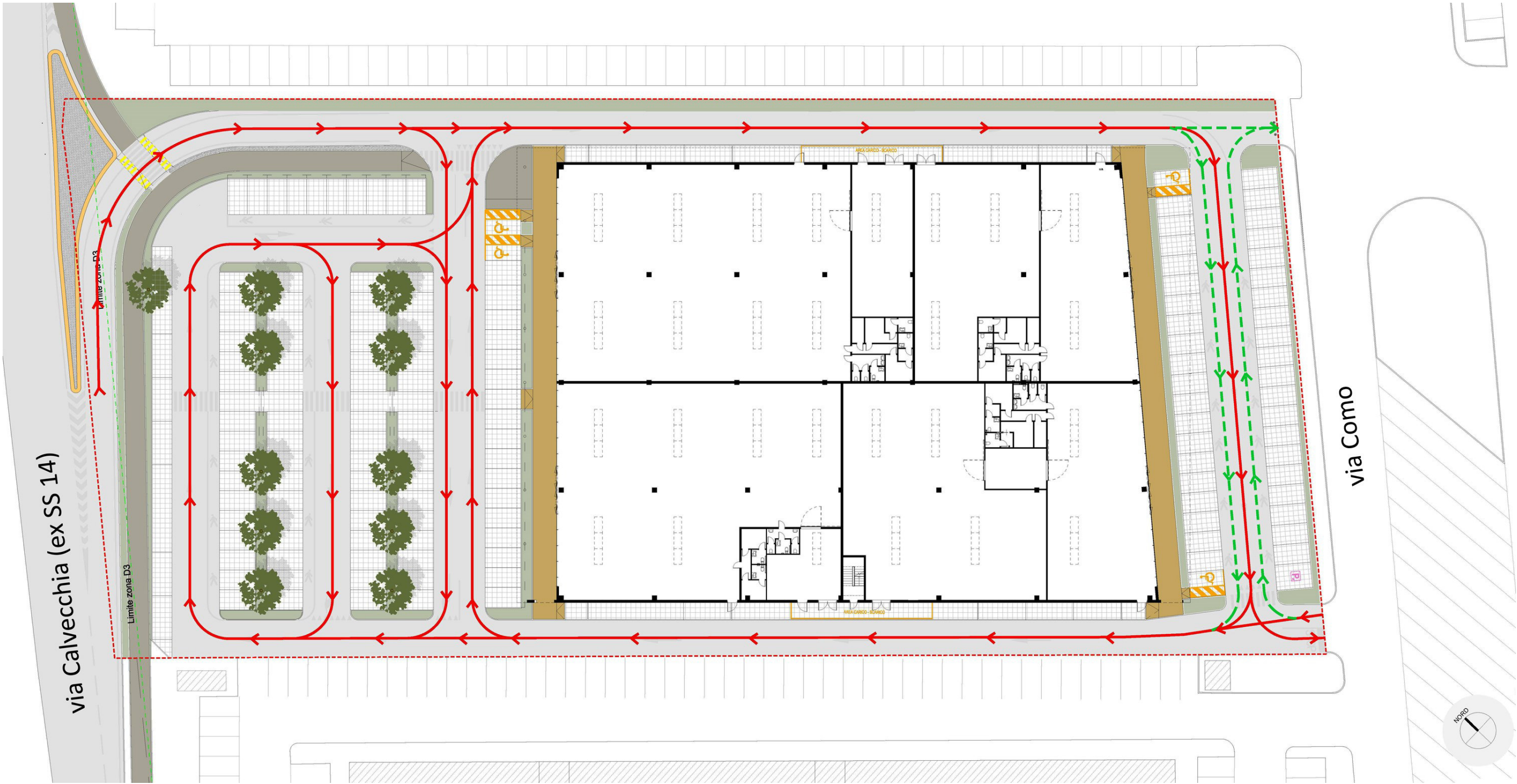


Figura 1: Planimetria generale del lotto d'intervento con l'indicazione dei punti di accesso/uscita veicolare e i flussi di distribuzione interna adeguati alle prescrizioni del comune di San Donà di Piave. In colore rosso sono indicati i flussi ed i sensi di circolazione definitivi; in colore verde a tratto discontinuo i flussi ed i sensi di circolazione dell'ipotesi progettuale originaria modificati conseguentemente alle sopra dette prescrizioni.