



# PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

1

## COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 23 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Parere n. 17/2012  
Seduta del 19.12.2012

Prot. n. 20 del 02.01.2013

OGGETTO: DITTA: SME S.p.A.  
Sede Legale: Via Vittoria 45 – 31040 Cessalto (TV)  
Intervento: Ampliamento della Grande struttura di vendita SME  
Comune di Localizzazione: San Donà di Piave (VE)  
Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.

### Cronologia delle comunicazioni

Con nota acquisita agli atti con protocollo n° 73266 del 10.08.2012 la ditta SME S.p.A. con sede legale in Via Vittoria n° 45 a Cessalto (TV) ha presentato istanza per l'attivazione della Procedura d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. lgs. n° 152/2006 e ss.mm.ii., per l'ampliamento del Centro SME da realizzarsi in Comune di San Donà di Piave (VE)

In data 27.08.2012 è stata effettuata la pubblicazione sul quotidiano "Il Gazzettino" dell'avvenuto deposito del progetto e delle studio di impatto ambientale.

La presentazione al pubblico è avvenuta in data 05.09.2012 presso la Sala conferenze, P.T. del centro Culturale "Leonardo Da Vinci", P.zza Indipendenza, 12 San Donà di Piave.

Non è stato ritenuto necessario effettuare un sopralluogo in quanto l'area d'intervento è conosciuta dalla Commissione VIA essendo stata la medesima oggetto di una richiesta di verifica di VIA nel 2010 nell'ambito della campagna mobile di recupero di rifiuti speciali inerti derivanti dalla demolizione dell'edificio EX Esav.

Con nota del 06.09.2012 trasmessa via mail sono stati interessati gli uffici provinciali, urbanistica, trasporti e viabilità, attività produttive che hanno risposto con note rispettivamente:

- **Viabilità:** osservazioni pervenute il 23.11.2012;
- **Trasporti:** osservazioni pervenute il 15.11.2012.
- **Urbanistica:** non sono pervenute osservazioni;
- **Attività produttive:** non sono pervenute osservazioni;

Con nota acquisita agli atti con prot. n° 107906 del 05.12.2012 sono pervenute integrazioni spontanee consistenti in una breve relazione descrittiva e in tavole di aggiornamento relative alla Tav. 15 "Risposta alle osservazioni: particolari" e Tav. 16 "Planimetria e Sistemazione degli scoperti, oltre alla relazione tecnica che si riporta integralmente". Tali integrazioni spontanee danno risposta alle osservazioni dei servizi Viabilità e Trasporti della Provincia e presentate alla ditta durante un incontro tecnico avvenuto in data 28.11.2012.

### Premesse

L'intervento progettuale riguarda la costruzione di un nuovo complesso commerciale che si sviluppa attorno al centro SME esistente di San Donà di Piave. Esso si inserisce all'interno di un'area commerciale denominata "Tecnopolis", ed abbraccia tre diverse realtà immobiliari costituite da un edificio commerciale esistente, un lotto inedito ed un'area edificata, ma in disuso, sulla quale dovrà essere preventivamente attuata la demolizione degli edifici esistenti (ex -ESAV).

Il progetto si articola pertanto su più livelli di modifica di dette entità:



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

- 1) Un primo livello consistente nell'ampliamento ed adeguamento formale dell'edificio SME esistente in funzione delle nuove costruzioni;
- 2) Un secondo livello che prevede la variante al permesso a costruire approvato per l'edificio insistente sull'area ex ESAV, progetto già oggetto di screening di assoggettabilità a VIA (Richiesta prot. n. 35488 del 27.05.2010 - Decreto Dirigenziale n. 2010/886 di non assoggettabilità a VIA)
- 3) Un terzo livello in cui si propone il progetto di un nuovo corpo di fabbrica su un lotto in edificato

Il progetto si propone di integrare le differenti caratteristiche e qualità di intervento per dar forma ad una proposta progettuale omogenea ed organizzata.

In evidenza si pone la situazione dell'area su cui insistono attualmente gli edifici e le relative pertinenze dell'ex insediamento ESAV. Attualmente l'attività è cessata e quindi gli edifici si presentano in evidente stato di abbandono e la presenza delle coperture in Eternit, visivamente degradate, nonché la presenza del depuratore a servizio del macello, giustificano l'attenzione particolare che vi viene rivolta.

L'intervento è da considerarsi perciò anche quale fattore di recupero e riqualificazione di un'area dismessa e di possibile rischio ambientale.

Riassumendo i punti fondamentali alla base della proposta sono:

- completamento del complesso commerciale esistente, anche in funzione dell'ottimizzazione dell'attività;
- riqualificazione dell'edificio esistente;
- recupero e risanamento di un'area di possibile rischio ambientale.

La attuazione dell'intervento avverrà in tempi e con modalità diverse. La prima parte riguarderà una preliminare messa in sicurezza dell'area degradata dell'ex macello Esav, per la quale viene dichiarato dai progettisti che è già stata presentata una S.C.I.A. presso l'ufficio tecnico del comune di San Donà di Piave con la quale si segnala l'avvio della necessaria pulizia delle aree scoperte e la parziale rimozione delle coperture per le parti più degradate. Una seconda parte alla realizzazione delle nuove strutture per una superficie commerciale di vendita complessiva pari a mq. 11.850 circa ed a seguire il resto degli interventi fino al compimento dell'intero programma.

L'attività esistente, considerata anche dal presente Studio di Impatto Ambientale, risulta già dotata di licenza di vendita attivata da più di 3 anni. Essa viene ricompresa negli effetti dello studio di impatto ambientale considerandone solo la parte in ampliamento; vengono così valutate le problematiche e gli eventuali interventi per eliminare gli impatti dell'intero centro commerciale.

Trattasi quindi di entità che si relazionano con l'edificio esistente della SME San Dona' Di Piave già in attività.

## **Osservazioni e pareri pervenuti ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.**

Non sono pervenute osservazioni

## **Osservazioni pervenute dai Servizi Viabilità e Trasporti della Provincia di Venezia**

### *Servizio Trasporti*

In riferimento alla documentazione di progetto presentata, si osserva quanto segue:

- 1) Tutti gli stalli di parcheggio dovranno avere dimensione minima 5.00x2.50 metri; tutte le corsie di manovra per il parcheggio dovranno avere una larghezza minima di 6.00 metri;
- 2) L'immissione posta ad est del progetto, da via Del Monaco, con viabilità di collegamento dell'ampliamento con il centro esistente, dovrà essere spostata a sud-est in modo da impedire la manovra di immissione all'area esistente ed evitare in questo modo il punto di conflitto;
- 3) I rami di ingresso/uscita nelle/dalle rotonde di collegamento del nuovo centro con via Como dovranno prevedere raggi interni di curvatura non inferiori a 15 metri;
- 4) I raggi di curvatura interni delle svolte all'interno del parcheggio devono essere maggiori o eguali a 6.50 metri;



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

- 5) Il raggio di curvatura del ramo di immissione nella SS14 dalla viabilità interna, a ovest del nuovo centro, risulta insufficiente; va incrementato in modo da consentire un agevole deflusso dell'area di interesse;
- 6) Appare assai problematica la manovra dei mezzi pesanti commerciali destinati, tramite viabilità interna cieca, ai magazzini centrali dell'edificio denominato "Centro SME"; va valutata l'ipotesi di una mini rotatoria per la inversione della direzione di marcia.

## **Servizio Viabilità**

In riferimento alla documentazione di progetto presentata, si osserva quanto segue:

### *Interferenze con la viabilità Provinciale*

- 1) Non si riscontrano interferenze con la viabilità provinciale.

### *Organizzazione viabilità interna e parcheggi:*

- 2) L'innesto della viabilità interna dell'insediamento direzione-commerciale u via Iseo da cui giungeranno i mezzi provenienti dalla Variante alla SS 14- Via Mario Del Monaco, risulta pericoloso vista la scarsa visibilità che hanno i mezzi in uscita dal Centro commerciale. Si ritiene opportuno rivedere l'innesto suggerendo lo spostamento verso Nord-est di via Iseo con il suo allargamento a due corsie, ed arretrando contestualmente l'innesto della viabilità interna.
- 3) Per quanto riguarda la viabilità interna utilizzata dai mezzi pesanti diretta ai magazzini centrali dell'edificio "Centro SME" si chiede di precisare le manovre degli stessi in quanto utilizzano una viabilità senza sbocco nella quale appare difficoltosa la manovra di inversione di marcia.
- 4) Nella viabilità interna al parcheggio appare opportuno che i tratti in curva abbiano raggi maggiori rispetto a quelli previsti in modo da garantire una maggiore fluidità di circolazione interna.
- 5) Considerate le dimensioni di ingombro delle autovetture e dei necessari spazi di manovra si consiglia che le dimensioni dei parcheggi siano sempre 5 m x 2.5 m.
- 6) La bretella in uscita sulla SS14-Via Calvecchia ha nel tratto terminale un raggio di curvatura non sufficientemente adeguato. Al fine di favorire il deflusso dei mezzi in uscita dall'insediamento commerciale di progetto si consiglia di incrementarlo.

A seguito di tali osservazioni si è ritenuto necessario effettuare un incontro con i tecnici della società proponente, i quali hanno provveduto successivamente con nota prot. 107906 del 5.12.2012 ad apportare alcune modifiche e precisazioni volontarie e non sostanziali agli elaborati di progetto.

Evidenziato infine che le osservazioni prodotte dai due diversi uffici provinciali sopracitati sono pressoché analoghe, si è proceduto ad un commento unitario per ognuno degli aspetti affrontati.

Interferenze fra viabilità di accesso da via Del Monaco (bretella/tangenziale) e uscita dai bacini di parcheggi a nord.

**(punto 2 Osservazioni Viabilità; punto 2 Osservazioni Trasporti).**

Nella documentazione integrativa si precisa che non vi è alcun rischio (ipotizzato dagli uffici provinciali) di interferenza fra i flussi viabilistici, in quanto, a seguito di specifica richiesta del comune di San Donà di Piave, il flusso proveniente da via Del Monaco è costituito esclusivamente dai mezzi di servizio pubblico che accedono alla fermata ubicata in prospicenza al fronte orientale dell'edificio SME esistente. Pertanto, considerata la frequenza assai limitata nell'arco della giornata del passaggio dei mezzi pubblici, il rischio paventato di sovrapposizione dei flussi con quello dei mezzi privati in uscita dai parcheggi commerciali non sussiste. Allo scopo, comunque, di aumentare il livello di sicurezza dei percorsi si ricorrerà ai seguenti provvedimenti:

- in prossimità della confluenza fra il percorso proveniente dalla bretella con quello proveniente dai parcheggi si installerà idonea segnaletica verticale di divieto di accesso ai mezzi privati e di obbligo direzionale per i mezzi privati;
- nel medesimo ambito, saranno delimitate, mediante cordolature in gomma e opportuna segnaletica orizzontale, le corsie carrabili, così da impedire anche l'eventuale attraversamento della direttrice di

smistamento nord-sud, da parte di mezzi privati provenienti dai parcheggi SME e diretti ai parcheggi a est del Centro Commerciale PIAVE.

Percorsi di accesso mezzi di approvvigionamento alla struttura commerciale.

**(punto 3 Osservazioni Viabilità; punto 6 Osservazioni Trasporti).**

Si evidenzia che gli spazi pertinenti la service road interna al sedime della struttura commerciale nella configurazione prevista dal progetto di ampliamento, risulta adeguata a poter realizzare un idoneo cul de sac per l'inversione di marcia dei mezzi di servizio commerciale. Negli elaborati planimetrici allegati, si è provveduto a indicare puntualmente tale sistemazione.

Geometrie stradali viabilità interna.

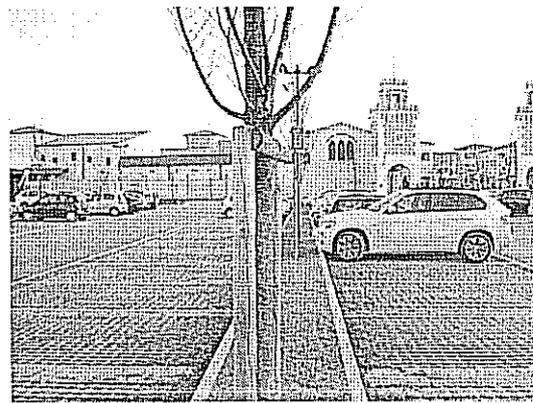
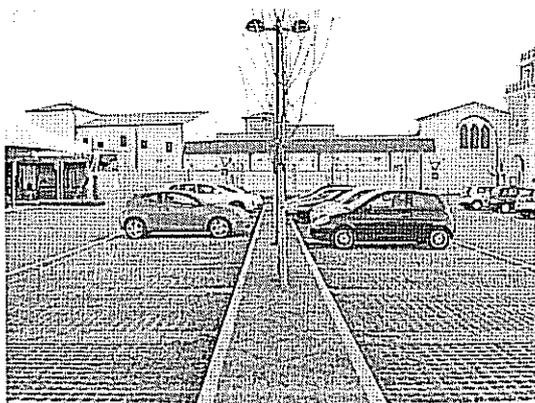
**(punto 4 Osservazioni Viabilità; punto 4 Osservazioni Trasporti).**

Accogliendo l'invito a rendere più fluide le circolazioni interne ai nuovi bacini di parcheggio previsti dal progetto, si sono adeguati i raggi di curvatura stradale, portandoli a una dimensione non inferiore a ml 6,50.

Dimensioni stalli di parcheggio.

**(punto 5 Osservazioni Viabilità; punto 1 Osservazioni Trasporti).**

Probabilmente per difetto di adeguata rappresentazione grafica della soluzione progettuale, l'interpretazione dei dati dimensionali dei singoli stalli di parcheggio è apparsa insufficiente. Si precisa che il progetto, allo scopo di massimizzare la presenza di superfici permeabili, prevede uno stallo della lunghezza di ml 4,50 in corrispondenza della superficie di sosta pavimentata (masselli e grigliati), mentre gli ulteriori ml 0,50 sono allocati nell'aiuola di spina del pettine. Tali aiuole, peraltro hanno una larghezza di ca. ml 1,50 o più e pertanto la giustapposizione frontale fra mezzo e mezzo può avvenire comodamente senza pregiudicare l'installazione degli elementi di arredo quali: pali luce, segnaletica verticale, alberature che, comunque, saranno collocate in corrispondenza della linea di separazione stallo/stallo. La cordonata di delimitazione fra superficie pavimentata e aiuola, fungerà dunque da fermaruota, consentendo di far sporgere il muso dell'auto tutto all'interno appunto dell'aiuola. Tale tipologia di parcheggio è stata ampiamente collaudata in altri interventi, come dimostrato dalle immagini che si riportano di seguito, essendo assai efficace, sia dal punto di vista del risultato estetico che da quello funzionale/prestazionale.



In allegato si producono elaborati grafici di dettaglio della soluzione sopradescritta.

Geometrie strada in uscita sulla ex SS 14 Triestina – via Calvecchia.

**(punto 6 Osservazioni Viabilità; punto 5 Osservazioni Trasporti).**

Prendendo in considerazione le osservazioni avanzate dagli uffici provinciali, si è provveduto ad effettuare una verifica viabilistica della soluzione progettuale inerente il nodo di uscita della nuova viabilità su via Calvecchia, effettuando anche una verifica della percorribilità, seppur non frequente, da parte dei mezzi pesanti, mediante idoneo strumento software (Autotrack), col quale si è simulata la percorrenza di autoarticolati delle dimensioni in lunghezza pari a ml 16,50 e a ml 15,80.



# PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

5

La suddetta verifica ha prodotto una sostanziale conferma dei raggi di curvatura adottati in sede di definizione progettuale, inducendo però l'allargamento di ml 1,00 della carreggiata relativa al braccio di immissione su via Calvecchia.

Negli allegati grafici è rappresentata sia la soluzione geometrica definitiva che la simulazione di percorribilità dei due autoarticolati.

## Elaborati progettuali di riferimento

Siriporta di seguito l'elenco degli elaborati compresi nel Quadro di Riferimento Progettuale, nonché degli elaborati di Progetto Definitivo con evidenza della relativa corrispondenza:

Quadro Progettuale		Progetto Definitivo	
codice	Nome tavola	codice	Nome tavola
-	-	P47500P00100A2	Inquadramento: corografia e ambiti di intervento su base catastale, C.T.R., P.R.G.
P47500SG2A0100	Planimetria generale- Planivolumetrico	P47500P00300A2	Planimetria generale e sistemazione degli scoperti
-	-	P47500P00200A2	Carature urbanistiche e dati metrici di progetto
-	-	P47500P00500A2	Planimetria opere a verde
P47500SI3A0100	Pianta piano terra "Centro SME"	P47500P00600A3	Pianta piano terra "Centro SME"
P47500SI3B0100	Pianta piano terra "Lotto 1"	P47500P00700A3	Pianta piano terra "Lotto 1"
P47500SI3C0100	Pianta piano terra "Ex-Esav"	P47500P00800A3	Pianta piano terra "Ex-Esav"
P47500SI3A0200	Pianta piano primo "Centro SME"	P47500P00900A3	Pianta piano primo "Centro SME"
P47500SI4A0100	Sezione A	P47500P01000A4	Sezioni
P47500SI4A0200	Sezione B	P47500P01000A4	Sezioni
P47500SI4A0300	Sezione C	P47500P01000A4	Sezioni
P47500SI5A0100	Prospetto Nord 1	P47500P01100A5	Prospetti
P47500SI5A0200	Prospetto Nord 2	P47500P01100A5	Prospetti
P47500SI5A0300	Prospetto Ovest	P47500P01100A5	Prospetti
P47500SI5A0400	Prospetto Sud	P47500P01100A5	Prospetti
P47500SI5A0500	Prospetto Est	P47500P01100A5	Prospetti
P47500SI8A0100	Viste prospettiche	P47500P01400A8	Viste prospettiche
P47500SI8A0200	Fotoinserimento	-	-
P47500SI8A0300	Fotoinserimento	-	-
P47500SI2A0100	Planimetria sotto servizi: tracciato fognatura bianca e nera	P47500P00400A2	Schema rete fognaria
P47500SI2B0100	Planimetria sotto servizi: tracciato illuminazione e rete elettrica	P47500P01300A8	schema illuminazione pubblica
P47500SI2C0100	Planimetria sotto servizi: tracciato telecom e gas e rete idrica	P47500P01200A8	reti e sotto servizi interferiti
P47500DI2A0100	Planimetria demolizioni	-	-



# PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

P47500SI2O0100	Opere di urbanizzazione: planimetria viabilità di scorrimento	-	-
P47500SI6O0100	Opere di urbanizzazione: opere a verde relative alla viabilità	-	-
P47500SI2O0200	Opere di urbanizzazione: planimetria smaltimento acque	-	-
P47500SI4O0100	Opere di urbanizzazione: sezioni	-	-

## 1. Il Progetto

Allo scopo di esaminare adeguatamente il progetto viene descritto l'ambito in cui il complesso si inserisce: la zona a carattere commerciale-artigianale Tecnopolis.

Il contesto è fortemente urbanizzato, tagliato da viabilità importanti (a carattere statale e comunque sovracomunale) e ormai consolidatamente identificato come un ambito destinato al commercio (il principale polo commerciale di tutto il comune) e che vede presenti le due più grandi realtà commerciali di San Donà: il centro Piave con l'Ipercoop e il centro SME.

Gli edifici che contengono le sopra citate due realtà commerciali sono di grandi dimensioni e con connotati fortemente evocativi, soprattutto nel caso della SME con la caratterizzazione cromatica che ne contraddistingue il marchio.

Le scelte progettuali si sono indirizzate verso un tentativo di miglioramento dell'immagine complessiva della "Porta Est" di San Donà di Piave, cercando di scomporre i grandi volumi in più piccole entità.

Vengono mantenuti alcuni riferimenti visuali all'immagine ormai consolidata del complesso vicino, quali il ricorso al logo della ditta e limitati richiami, in prossimità degli accessi alla struttura, delle medesime finiture cromatiche e di trattamento delle superfici (tipologia di pannello prefabbricato) che contraddistinguono tutti gli edifici contenenti i negozi della catena commerciale.

Per quanto riguarda l'aspetto architettonico, il carattere del nuovo edificio si discosta dall'esistente per l'utilizzo di volumi distinti e separati.

In linea più generale, il progetto può essere sintetizzato quale composizione di un edificio esistente, l'attuale centro SME di San Donà di Piave, che sarà oggetto di modifica ed ampliamento; un edificio da realizzare, ma già concesso dall'amministrazione comunale, l'edificio progettato sull'area "Ex-Esav"; ed un corpo di fabbrica a sé stante che insisterà sull'area denominata "Lotto 1".

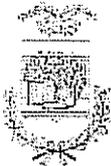
Il progetto, definitivo, contiene le proposte di ristrutturazione-ampliamento, variazione e nuova costruzione per i singoli edifici. In concomitanza viene analizzata e progettata anche la sistemazione a parcheggio delle aree adiacenti agli edifici con la dimostrazione, la verifica e il soddisfacimento dei requisiti a standard previsti da normativa per le aree commerciali. La destinazione dell'edificio è esclusivamente commerciale, ogni edificio avrà una o più unità di vendita con annesso magazzino. L'edificio "ex-Esav" avrà due magazzini, uno dedicato e un secondo collegato al centro SME.

All'interno del complesso si sviluppa una strada di servizio per il carico e lo scarico delle merci, che collega la viabilità di scorrimento con i retro dei negozi ed i loro magazzini.

### 1.1 Inquadramento territoriale e sistema infrastrutturale esistente e futuro

**Sistema infrastrutturale esistente** :il comune di San Donà di Piave si trova nella parte orientale della Provincia di Venezia. L'area oggetto di intervento fa parte di un'ampia e vasta area commerciale esistente dove è insediata anche la stessa ditta proponente.

L'accessibilità all'area è garantita da una fitta rete infrastrutturale di interesse provinciale e locale, in quanto l'intervento in esame si colloca in un ambito a carattere commerciale in cui sono già presenti diverse strutture di vendita.



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

L'area d'intervento è delimitata a nord-ovest dalla SS 14 "Via Calvecchia", che collega San Donà di Piave con il Comune di Leggia e più a est Portogruaro. A nord-est l'area è delimitata dalla variante alla SS 14, viabilità che consente di bypassare il centro di San Donà di Piave, collegando il casello autostradale sulla A4 "Venezia-Trieste" a Noventa di Piave, con la SP 52 in direzione Eraclea e con la SP 47 in direzione Jesolo.

A sud corre la SP 54 Via Calnova, che è direttamente collegata alla viabilità sopra descritta e permette il collegamento di San Donà con il Comune di Caorle.

Le connessioni principali sono direttamente collegate con la viabilità locale, che consente una distribuzione dei flussi prevalentemente di collegamento con il capoluogo comunale. In particolare le strade comunali che servono l'area sono rappresentate da via dei Laghi, Via Iseo, Via Como e Via Garda.

**fuori interventi sulla viabilità:** sono previsti degli interventi sulla viabilità esterna quali il delivellamento del nodo tra la SS 14 Calvecchia, e la variante SS 14 via M. delle Foibe, con la realizzazione di un sovrappasso sull'attuale rotatoria lungo la direttrice est-ovest. Tale intervento, a carico dell'Anas, attualmente è inserito al primo posto nella lista degli interventi programmati, ma non ancora finanziati.

## 1.2 Contesto, riferimenti programmatici e vincoli

### *Quadro di riferimento sovra comunale*

#### 1.2.1 – Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) adottato con D.G.R. n. 7090 in data 23.12.1986 e approvato con D.G.R. n. 250 in data 13.12.1991, tuttora vigente,

Dall'analisi delle cartografie di Piano emerge che l'area oggetto di intervento ricade all'interno di un ambito classificato come "Area a scolo meccanico" e "Area esondata per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966" (tavola n. 1 "Difesa del suolo e degli insediamenti").

La tavola n. 3 "Integrità del territorio agricolo" indica che l'ambito d'intervento si colloca in un "Ambito con buona integrità", mentre la tavola n. 4 "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico e archeologico" rappresenta l'area come interessata dalla presenza di "Strade romane".

Nella tavola n. 6, che rappresenta lo "Schema della viabilità primaria – itinerari regionali ed interregionali" e nella tavola n. 7, del "Sistema insediativo" si osserva che l'area in esame si trova nella fascia di un corridoio plurimodale, lungo un "Principale sistema di mobilità di livello regionale", rappresentato dalla SS14 e in una "Area di decentramento dei poli metropolitani", ai margini di un "Polo urbano locale di quinto rango", ovvero il centro urbano di San Donà di Piave. La zona di intervento, inserita all'interno di un'area produttiva, già interessata dalla presenza di una struttura commerciale, risulta compatibile con le indicazioni rappresentate dal Piano, oltre a non interferire direttamente con alcuna zona di tutela o ambito di pregio, dal punto di vista ambientale e/o paesaggistico.

#### 1.2.2 – Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il Nuovo P.T.R.C., adottato con delibera di G.R. n° 372 del 17.02.2009, considera le diverse componenti fisiche e strutturali che costituiscono il sistema regionale, identificando i sistemi del: *paesaggio, città, montagna, uso del suolo, biodiversità, energia e altre risorse naturali, mobilità, sviluppo economico, crescita socio-culturale*. Il nuovo piano, riprendendo lo schema di lettura del vigente PTRC, conferma il ruolo quale polo urbano di San Donà, nodo di margine del sistema della piattaforma Metropolitana Centrale, identificata come il sistema territoriale che si articola tra i poli di Vicenza, Treviso, Venezia, Chioggia e Padova.

Dalle cartografie di Piano emerge che l'ambito oggetto di intervento si trova all'interno di un'area urbanizzata, definita quale "Area agropolitana" (tavola n. 1A "Uso del suolo"), caratterizzata dalla presenza di una diversità dello spazio agrario medio bassa (tavola n. 2 "Biodiversità").

La tavola n. 3 "Energia e ambiente" indica che l'area in esame ricade in una zona con inquinamento medio da NOx pari a 10 µg/m3 e si trova in prossimità di una "Discarica attiva per rifiuti urbani"; è inoltre indicata come "area di emergenza" dal sistema della Protezione Civile.



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

L'intervento si colloca in prossimità di una "Strada statale" individuata dalla tavola n. 4 "Mobilità", inoltre ricade nell'"Ambito per funzioni ed attività artigianali e di servizio alla città" e "Aree produttive multiuso complesse con tipologia prevalentemente commerciale" (tavola 5A), a margine di una zona di "Eccellenze turistiche" (tavola 5B). In tavola n. 6 si individua l'ambito localizzato lungo un "Corridoio storico insediativo del fiume Piave" e un "Percorso archeologico delle vie Claudia Augusta e Annia con le città romane antiche di Altino e Concordia Sagittaria". Infine, nella tavola denominata "Città motore del futuro" l'area di progetto ricade all'interno di un "Ambito di riequilibrio territoriale", a margine di una "Piattaforma metropolitana dell'ambito centrale". L'intervento previsto, di natura produttiva a tipologia commerciale, è dunque conforme a quanto previsto dal Piano regionale.

### 1.2.3 – Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera

Il Piano Regionale per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera, è stato approvato con delibera del Consiglio Regionale in data 11 novembre 2004, n. 57, su indicazione del D. Lgs. 4 agosto 1999, n. 351 "Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente". Con questo decreto si stabiliscono gli obiettivi per la qualità dell'aria ambiente.

Il Piano assegna alla Regione del Veneto il compito di suddividere il territorio in zone con isolivelli di criticità (Zone "A", "B", "C"), in funzione dei superamenti registrati nel periodo 1996- 2001.

La sezione del Piano relativa alla zonizzazione del territorio regionale stabilisce n. 3 soglie di densità emissiva secondo cui classificare i comuni: < 7 t/anno kmq; tra 7 e 20 t/anno kmq; > 20 t/anno kmq.

A seconda del valore di densità emissiva calcolata, i comuni vengono assegnati a distinte tipologie di area individuate, come descritto nella tabella seguente:

ZONA	DENSITA' EMISSIVA DI PM10
A1 Agglomerato	Comuni con densità emissiva di PM10 > 20 tonn/anno kmq
A1 Provincia	Comuni con densità emissiva di PM10 tra 7 e 20 tonn/anno kmq
A2 Provincia	Comuni con densità emissiva di PM10 < 7 tonn/anno kmq
C Provincia	Comuni con altitudine superiore ai 200 m s.l.m.
Z.I. PRTRA	Comuni caratterizzati dalla presenza di consistenti aree industriali

In corrispondenza di ciascuna tipologia di area devono essere applicate specifiche misure volte a riportare lo stato della qualità dell'aria entro livelli di non pericolosità per la salute umana, in particolare:

zone A2 Provincia, comuni con densità emissiva < 7 t/a km<sup>2</sup>, che non rappresenta una fonte rilevante di inquinamento per se stessi e i comuni limitrofi, ma per la quale devono essere comunque applicate misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria;

zone A1 Provincia, comuni con densità emissiva compresa tra 7 e 20 t/a km<sup>2</sup>, che rappresenta una fonte media di inquinamento per se stessi e per i Comuni vicini; ad essi devono essere applicate misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria e, se necessario, piani di azione di natura emergenziale;

zona A1 Agglomerato, comuni con densità emissiva > 20 t/a km<sup>2</sup> che rappresenta una fonte rilevante di inquinamento per se stessi e per i Comuni vicini. In corrispondenza di queste aree devono essere applicate misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria e piani di azione di natura emergenziale;

zona C Provincia, in cui sono raggruppati i comuni con altitudine superiore ai 200 m s.l.m., in cui non sono applicate misure di risanamento in quanto, al di sopra di tale quota, il fenomeno dell'inversione termica permette un basso accumulo delle sostanze inquinanti, per cui lo stato della qualità dell'aria risulta buono.

Considerando la collocazione dell'area in esame, è stato presa a riferimento la classificazione per il comune di San Donà di Piave, il quale rientra all'interno della fascia "A1 Provincia", avendo una densità emissiva di PM10 tra 7 e 20 tonn/anno kmq.

Con DGRV n. 1408/2006 è stato approvato il Piano Progressivo di Rientro (PPR) del PRTRA relativo alle polveri PM10, uno strumento tecnico per verificare il livello di attuazione e valutare l'efficacia delle azioni per il risanamento/mantenimento della qualità dell'aria, unitamente alla stima dei costi/benefici degli interventi.



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

Si prevede che la realizzazione dell'opera possa avere un effetto indotto di aumento del carico di traffico nella zona ricadendo però in un'area produttiva ed essendo il territorio comunale già classificato come A1 Provincia, l'opera risulta comunque compatibile, non gravando in modo determinante sullo stato della qualità atmosferica.

## *1.2.4 – Piano territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia*

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 208/104 del 05.12.2008 e approvato in data 30.12.2011 con delibera 2011/3359, in applicazione della L.R. 11/2004.

Il Piano è costituito da cinque cartografie alla scala 1:50000:

1. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
2. Carta delle fragilità;
3. Sistema ambientale;
4. Sistema insediativo – infrastrutturale;
5. Sistema del paesaggio.

Dalla Carta delle fragilità (tav. 2), emerge come l'area oggetto di intervento è localizzata all'interno di un'area a pericolosità idraulica in riferimento al PAI e caratterizzata dalla "Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima". Nella realizzazione dell'opera sarà dunque necessario applicare le soluzioni tecniche atte a rendere compatibile l'intervento con tali criticità.

Dall'analisi della tavola n. 4 si osserva che il progetto proposto si trova in una zona destinata ad "Attività economiche", in un'area definita "Polo produttivo di rilievo sovra comunale" (art. 50), con specifica di "Polo produttivo Città del Piave", prospiciente – a ovest - a una zona urbano rurale (art.39).

Nella tavola III, che rappresenta l'"Assetto produttivo – Ricognizione e analisi", è evidente come l'ambito di intervento si all'interno di una zona produttiva di classe I, ovvero con più dell'80% della superficie complessiva occupata. In generale si evince come il progetto sia conforme a quanto definito dalle cartografie di Piano.

## *1.2.5 – Piano d'Area del Sandonatese*

Il Piano d'Area del Sandonatese, adottato con Delibera della Giunta Regionale n. 2807 del 19 ottobre 2001, si sviluppa considerando i diversi elementi e temi che identificano e caratterizzano il contesto territoriale comunale, in relazione alle componenti fisica, ambientale e sociale. I comuni interessati sono: San Donà di Piave, Noventa di Piave, Musile di Piave, Fossalta di Piave

Dall'analisi delle cartografie elencate si osserva che l'area oggetto di intervento si localizza all'interno di una "Area zonizzata come dagli strumenti urbanistici vigenti con previsioni residenziali, turistiche, produttive e per servizi", al cui interno è individuato, nella rete dei Servizi e del Produrre, il parco tecnologico "Parco Tecnopolis".

L'opera in oggetto risulta dunque compatibile con quanto previsto dal Piano d'Area.

## *1.2.6 – Piano di Tutela delle Acque*

L'area oggetto di studio si trova all'interno del Bacino Idrografico della Pianura tra Piave e Livenza: tale bacino, sebbene costituito dalla porzione di territorio compresa tra i due fiumi, non ne riceve le acque, in quanto i due alvei sono caratterizzati da quote idrometriche dominanti rispetto ai terreni attraversati. Fatta eccezione per le aree posizionate più a nord, nei pressi di Oderzo, il bacino è per lo più formato da comprensori di bonifica nei quali il drenaggio delle acque è garantito da una serie di impianti idrovori, inseriti all'interno di una rete di canali tra loro interconnessi e dal complesso funzionamento.

Il Comune di San Donà di Piave si trova all'interno di una zona soggetta a fenomeni di salinizzazione media, all'interno della fascia di pianura con bassa densità insediativa, con uno stato ambientale delle acque superficiali tra scadente e sufficiente e con uno stato ambientale delle acque sotterranee definito come "particolare".

Essendo l'intervento in oggetto di dimensioni contenute e localizzato in area produttiva, esso non determina conseguenze in termini qualitativi e quantitativi rispetto alla rete delle acque superficiali principali, considerata all'interno del Piano analizzato.

#### *1.2.7 –Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del sile e della pianura tra Piave e Livenza*

Il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Sile e della pianura fra Piave e Livenza è redatto, adottato e approvato ai sensi e per gli effetti degli "articoli 17 e 19 della Legge 18 maggio 1939, n. 183, dell'art. 1 del decreto legge 11 giugno 1998, n. 180 così come convertito con legge 3 agosto 1998, n. 167, degli articoli 1 e 1bis del decreto legge 12 ottobre 2000, n. 279 così come convertito con legge 11 dicembre 2000, n. 365 e del D.P.C.M. 29 settembre 1998 e ha valore di piano stralcio del Piano del bacino del Fiume Sile e della pianura fra Piave e Livenza, interessante il territorio della Regione del Veneto" (art. 1 NTA).

Il PAI ha il compito di definire e programmare azioni necessarie ad acquisire un elevato grado di sicurezza nel territorio sul quale agisce, assicurando la difesa dai dissesti dovuti a fenomeni di degrado geologico e idraulico e al contempo tutelando gli aspetti ambientali e naturalistici a essi connessi.

Nello specifico del corso del Piave, il fiume - nel tratto di bassa pianura - è forzato in alvei di limitata capacità o costretti da arginature pensili sul piano campagna, non adeguati al transito di eventuali fenomeni di piena. La conseguenza più immediata è che numerose aree della bassa pianura risultano suscettibili di allagamento.

Dall'analisi delle cartografie di Piano emerge come l'area oggetto di intervento ricada all'interno di un'area, a scolo meccanico, classificata quale P1, cioè a "pericolosità moderata".

Non emergono, altresì, particolari situazioni di rischio idrogeologico.

L'opera oggetto di studio risulta quindi compatibile con quanto segnalato e previsto dal Piano.

#### *1.2.8 –Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani*

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani è stato approvato dal Consiglio Regionale del Veneto con deliberazione n. 59 del 22 novembre 2004.

Il P.R.G.R.U. detta indicazioni, criteri e misure per la gestione dei rifiuti urbani, anche con riguardo agli aspetti che interessano gli impianti e le attività di recupero dei rifiuti stessi.

Le discariche attualmente in servizio nel territorio provinciale, risultano in grado di garantire un buon margine di autosufficienza allo smaltimento a livello di Provincia; tuttavia, le volumetrie aggiuntive, che diventeranno necessarie con l'andare del tempo, dovranno essere ricercate mediante ampliamenti di discariche già esistenti o, in alternativa, attraverso l'individuazione di una nuova discarica.

L'intervento progettuale in oggetto non detiene particolare peso rispetto alla gestione dei rifiuti a scala regionale.

#### *1.2.9 –Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti Urbani*

Nel dicembre del 2007 il Consiglio Provinciale ha approvato, con alcuni emendamenti, l'aggiornamento al Piano di gestione dei rifiuti urbani. Esso recepisce le modifiche introdotte dal D.Lgs. 152/2006, in particolare in quanto agli obiettivi di raccolta differenziata e ai criteri per l'individuazione delle aree non idonee all'insediamento di impianti per il recupero o lo smaltimento dei rifiuti, indicati all'elaborato E del Piano Regionale di Gestione dei rifiuti urbani.

In particolare, per quanto concerne i rifiuti urbani, sono dati all'Autorità d'Ambito l'organizzazione, l'affidamento e il controllo del servizio di gestione integrata. Essa è chiamata a organizzare il servizio determinando, in un Piano di Ambito, gli obiettivi da perseguire per operare secondo criteri di efficacia, efficienza, economicità e trasparenza. A tale scopo è richiesto il raggiungimento dell'autosufficienza dello smaltimento entro cinque anni dalla sua costituzione, garantendo la presenza nell'ATO di competenza di almeno un impianto di trattamento a tecnologia complessa.

In attesa del coordinamento tra la vigente Legge Regionale - n. 3 del 21 gennaio 2003 - e il nuovo Codice dell'Ambiente, e in ogni caso fino alla redazione del Piano d'Ambito dell'AATO, spettano alla Provincia compiti di programmazione relativi anche alla promozione della riduzione dei rifiuti, al loro recupero, all'individuazione del migliore assetto impiantistico, valutare il fabbisogno di discarica almeno per 10 anni.

Altro elemento di novità introdotto dal Codice dell'Ambiente in materia di gestione dei rifiuti urbani è quello dei nuovi obiettivi minimi di raccolta differenziata per ciascun ambito, fissati in: almeno il trentacinque per cento entro il 31 dicembre 2006;

- a) almeno il quaranta per cento entro il 31 dicembre 2007;
- a) almeno il quarantacinque per cento entro il 31 dicembre 2008;
- a) almeno il cinquanta per cento entro il 31 dicembre 2009;
- a) almeno il sessanta per cento entro il 31 dicembre 2011;
- a) almeno il sessantacinque per cento entro il 31 dicembre 2012.

Allo stato attuale molte delle competenze relative al raggiungimento di questo obiettivo devono essere ricercate in altri livelli di pianificazione e alla messa in pratica dei principi enunciati dalla norma nazionale (D.Lgs. 152/2006 art 180 "Prevenzione della produzione dei rifiuti"). Tuttavia la Provincia si prefigge l'adozione dei criteri generali per la riduzione della produzione dei rifiuti che sono indicati dal succitato Piano Regionale (Elaborato C, capitolo 1.1.) come attivabili sia a livello di Ambito Territoriale Ottimale sia a livello comunale.

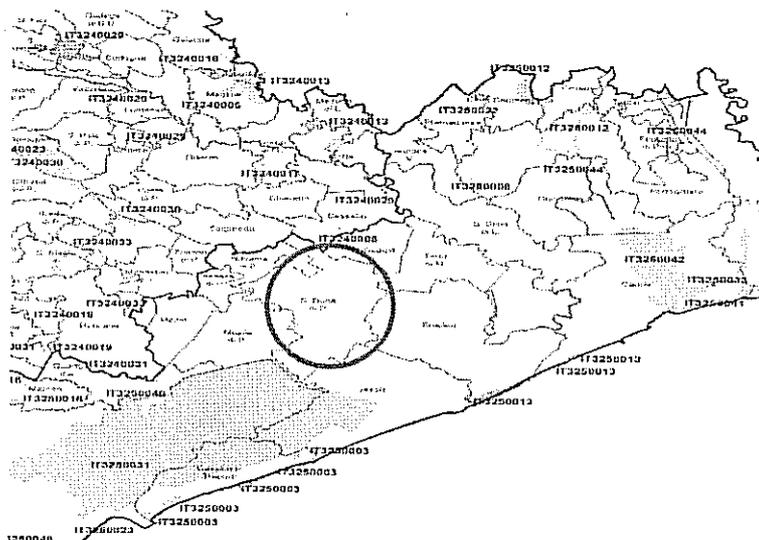
I progettisti dichiarano che in fase di esercizio l'opera terrà dunque conto di tutti gli indirizzi di riciclo e smaltimento dei rifiuti prodotti, come stabilito dal Piano.

### 1.2.10 –La Rete Natura 2000 e le aree naturali protette

Gli obiettivi della creazione di Rete Natura 2000 sono:

- a) l'individuazione di aree importanti per la protezione degli habitat e delle specie selvatiche;
  - b) la creazione di misure per garantire il monitoraggio dello stato di conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario con particolare attenzione a quelle definite prioritarie;
  - c) la predisposizione di Valutazioni di Incidenza per garantire la compatibilità di nuove opere, piani o progetti;
- l'adozione di misure di conservazione che implicino appropriati piani di gestione per assicurare agli habitat condizioni necessarie alla loro esistenza e funzionalità;
- d) il miglioramento della connettività ecologico-funzionale tra le aree SIC e ZPS e altre aree naturali.

Dall'analisi della cartografia relativa ai siti in oggetto si osserva che l'area di intervento non ricade all'interno di nessun SIC o ZPS. I Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale più prossimi all'ambito di intervento sono: il SIC/ZPS IT3240008 "Bosco di Cessalto", distante circa 6,5 Km e la ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia", che dista circa 7,5 km. Estratto dalla Carta della "Rete Natura 2000 nel Veneto"



### 1.2.11 –Vincoli e Tutele Ambientali

I vincoli e le tutele ambientali sono stati individuati attraverso l'analisi degli strumenti pianificatori più significativi dal punto di vista ambientale: la Rete Natura 2000, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia e il Piano Regolatore Generale del Comune di San Donà di Piave.



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

Prendendo in esame la componente fisica, si evidenzia come la natura dei luoghi condizioni in modo sensibile il grado di sicurezza e le potenzialità di trasformazione del contesto. Le opere di bonifica attuate hanno infatti definito il grado di trasformabilità e le condizioni locali in termini di sicurezza idraulica. Analizzando l'assetto idrogeologico si rileva la presenza, in tutta l'area prossima all'intervento, di una situazione di pericolosità, in riferimento al PAI, di livello moderato. Maggiore criticità si riscontra nell'area situata a nord, sottoposta a vincolo ai sensi del Piano Generale di Bonifica e Tutela del Territorio Rurale, in considerazione delle quote del piano campagna e della difficoltà di deflusso.

Tale ambito è esterno all'area di progetto e non risulta connesso in modo diretto con l'ambito d'intervento.

Si individua, inoltre, la presenza di un paleoalveo localizzato a sud dell'ambito di intervento, oltre l'area commerciale, che ricalca il corso del canale esistente. Non vi sono comunque relazioni tra il paleoalveo e l'area di progetto.

Per quanto riguarda la componente naturalistica, si evidenzia come non sussistano in corrispondenza dell'area di intervento, né nelle aree limitrofe, elementi di particolare interesse naturalistico vincolati. Sono altresì presenti alcuni ambiti, esterni all'area d'intervento, tutelati dalla strumentazione urbanistica vigente per la loro potenzialità naturalistica e paesaggistica. Si tratta di una vasta area che interessa il territorio agricolo posto a nord dell'ambito in oggetto, definita quale "parco campagna", e di aree, definite da PRG come destinate alla formazione di ambiente boschivo, in parte realizzate, a ovest e sud dell'area d'intervento. Queste zone, localizzate esternamente all'area d'intervento e oltre il tessuto insediativo esistente, non risentiranno della realizzazione, e dell'entrata in servizio dell'attività prevista.

In quanto agli elementi di interesse storico-testimoniale, si rileva come all'interno del sistema territoriale siano presenti diversi edifici di valore testimoniale e di pregio architettonico quale testimonianza dell'insediamento umano e dell'apporto antropico alle trasformazioni territoriali. Si tratta di edifici tutelati dal PRG vigente e in alcuni casi delle loro pertinenze scoperte, che permettono di leggere meglio la relazione tra edificio e spazio circostante.

In prossimità dell'area d'intervento si rilevano tre edifici, situati a nord di via Calvecchia:

Ca' Zingales, situata a circa 300 m a ovest dell'area d'intervento, in prossimità della rotatoria tra la SS 14 e via Garda; un edificio rurale, posto su lato opposto della SS14, poco a nord del lotto in esame;

un edificio storico testimoniale, in località Molino, situato a circa 250 m dall'ambito di progetto, a nord della rotatoria tra la SS 14 e la nuova bretella di collegamento al casello autostradale.

Più a sud, oltre l'area commerciale, si localizza il percorso storico della via Annia, così come indicato dalle fonti storiche e bibliografiche.

Si individua, inoltre, a una distanza significativa, a sud-est in località Calnova, la presenza di una servitù militare.

Va dunque evidenziato come non sussistano vincoli gravanti sull'area. Inoltre, considerando la tipologia d'intervento e la distanza che intercorre tra l'area interessata e gli elementi sottoposti a vincolo, non si rilevano interferenze capaci di pregiudicare le valenze locali o acuitizzare situazioni di rischio.

### 1.3 Carature urbanistiche generali e dimensionali del Progetto

Complessivamente i dati schematici che caratterizzano i tratti dimensionali dell'intervento sono i seguenti:

Superficie catastale dei lotti oggetto dell'intervento:	94.622,00 mq
Superficie fondiaria Z.T.O. D3 delle N.T.A.:	83.120,00 mq
Superficie coperta di progetto:	30.395,60 mq
Superficie lorda costruita:	41.172,48 mq
Rapporto tra superficie coperta e superficie fondiaria:	0.366
Volume vuoto per pieno:	243.154 mc
Rapporto tra volume VXP e superficie fondiaria:	2.93 mc/mq
Altezza massima:	12.00 ml
Piani fuori terra:	2

*In riferimento ai singoli corpi di fabbrica che compongono il complesso edilizio, le caratteristiche dimensionali sono:*

#### edificio esistente – centro SME

I dati relativi al fabbricato esistente riguardano limitatamente le parti in ampliamento

Superficie coperta di progetto:	683.00 mq
Superficie lorda costruita:	683.00 mq
Volume vuoto per pieno:	4.781.00 mc
Altezza massima:	7.00 ml



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

Piani fuori terra:	1
Complessivamente dunque, l'edificio esistente nella sua configurazione definitiva sarà caratterizzato dimensionalmente come segue:	
Superficie coperta complessiva:	14.127,93 mq
Superficie lorda complessiva:	25.758,95 mq
Volume complessivo:	136.204 mc
<b>edificio in progetto – area ex-Esav</b>	
Superficie coperta di progetto:	11.684,72 mq
Superficie lorda costruita:	11.158,43 mq
Volume vuoto per pieno:	78.300 mc
Altezza massima:	11.00 ml
Piani fuori terra:	2
<b>edificio in progetto – Lotto 1</b>	
Superficie coperta di progetto:	4.582,95 mq
Superficie lorda costruita:	4.255,10 mq
Volume vuoto per pieno:	28.650 mc
Altezza massima:	10.00 ml
Piani fuori terra:	1

Da un raffronto delle carature urbanistiche con gli standard previsti dalla Normativa Tecnica Comunale, Regionale e di riferimento agli insediamenti commerciali risultano rispettati i minimi di norma.

## Superfici Commerciali

L'intervento in esame prende avvio dalla modifica della licenza commerciale esistente relativa al centro SME di San Donà. Tale modifica avviene mediante l'accorpamento di altre licenze di proprietà della stessa ditta, fino ad arrivare ad una superficie cumulata che soddisfa quasi appieno la superficie di progetto. Nello specifico:

mq 13.114 relativi alla licenza esistente autorizzata in data 27.11.2011 con protocollo 000367/11;

mq 7.400 circa, derivanti dall'accorpamento della superficie licenziata e attualmente legata alla struttura commerciale Bergamin attiva nel centro storico del comune;

mq 2.500 derivanti dall'accorpamento di una seconda licenza commerciale situata nel territorio comunale di San Donà di Piave.

Alle superfici sopra esposte, la ditta chiederà di poter ottenere una nuova superficie pari a mq 1.950 circa dal contingente regionale, al fine di acquisire una superficie di vendita complessiva di mq 24.965,12 necessaria alla realizzazione dell'intervento.

I termini di attuazione dell'intervento avverranno in tempi e modalità diverse, in particolare la prima parte riguarderà la realizzazione delle nuove strutture per una superficie commerciale di vendita complessiva pari a mq. 11.850 circa.

## Inquadramento degli interventi

### 1.4 Ampliamento SME esistente – Variante al progetto approvato area ex ESAV – Progetto definitivo lotto 1

#### 1.4.1 – Ampliamento SME esistente

Si prevede l'ampliamento dell'atrio d'ingresso dell'edificio, portando l'accesso vero e proprio dal centro della facciata sud, allo spigolo sud-est del fabbricato, legandolo direttamente ai nuovi parcheggi in progetto.

Dal punto di vista meramente funzionale, con lo sviluppo di questo elemento, si rende diretto il collegamento con i bacini dei parcheggi. Lo scopo dell'intervento è anche quello di rendere maggiore visibilità al complesso assegnando l'entrata rivolta verso l'arteria di grande scorrimento (variante S.S.14), dalla quale si accede all'intera area commerciale;

Viene dismesso il parcheggio in copertura. Tale scelta è dettata dalle difficoltà che la clientela dimostra nell'utilizzare effettivamente il parcheggio, fonte non di opportunità offerta, bensì di ostacolo e complicazione.

Vengono previsti solo parcheggi a raso, permettendo di eliminare in maniera definitiva questo “problema” e contribuendo ad un miglioramento degli impatti sotto il profilo del rumore e dell’impatto atmosferico.

#### *1.4.2 – Progetto approvato relativo all’area ex ESAV*

L’edificio ex-Esav è interamente di nuova costruzione e, partendo dal lato nord-est del magazzino SME esistente, si articola in volumi che si sviluppano nell’unico livello del piano terra, con un’altezza interna variabile da 6 m a 8 m. Le varie porzioni di fabbrica hanno altezze diverse e la mascheratura a pannelli si protrae al di sopra del limite del solaio, per occultare la percezione degli impianti tecnologici.

All’interno dell’edificio ex-Esav, gli spazi commerciali si distribuiscono in due grandi ali, nel cui punto di convergenza è collocato un locale destinato a magazzino; adiacente a questo viene posizionato un magazzino che si collega direttamente all’edificio esistente del centro SME;

#### *1.4.3 – Progetto definitivo dell’Edificio lotto 1*

L’edificio Lotto1, di nuova costruzione, si articola in un unico piano. Anche per questo edificio le varie parti di fabbrica hanno altezze variabili da 6 a 7 metri e la mascheratura a pannelli si protrae al di sopra del limite del solaio, per mascherare la presenza degli impianti tecnologici. La distribuzione interna prevede un unico grande spazio commerciale, mentre il magazzino è situato in adiacenza e collegato direttamente alla tettoia di scarico delle merci.

Relativamente alla sistemazione degli scoperti, il progetto è caratterizzato da bacini pensati come “isole”, che favoriscono l’immissione e l’uscita delle vetture dal parcheggio, ricorrendo ad uno schema funzionale disimpegnato da anelli con scorrimento a senso unico.

#### *1.4.4 – Demolizione dell’edificio esistente ex ESAV*

La demolizione dell’edificio esistente e delle infrastrutture ex -ESAV risulta propedeutico agli interventi di cui ai punti precedenti. Le modalità sono già state specificate e valutate con la citata richiesta di verifica di assoggettamento a VIA e relativo Decreto Dirigenziale (richiesta prot. n. 35488 del 27.05.2010 – Decreto Dirigenziale n. 2010/886 di non assoggettabilità). Per tale attività valgono le considerazioni e le prescrizioni contenute in detto Decreto che trovano collocazione anche nel presente parere.

## **2. Valutazione degli Impatti Prodotti dalle Azioni Previste dal Progetto sulle Principali Componenti ambientali e Relative Mitigazioni**

Il Quadro di Riferimento Ambientale raccoglie le analisi dei sistemi ambientali che subiscono un’interferenza, diretta o indiretta, dalla realizzazione del progetto proposto che produce degli impatti sulle singole componenti ambientali, siano essi reversibili che irreversibili.

Le componenti ambientali analizzate nel presente Quadro di Riferimento Ambientale sono:

- Suolo e sottosuolo: le analisi relative a questa componente riguardano le caratteristiche e le criticità degli aspetti geologici e geomorfologici sia in fase di cantiere che di realizzazione dell’opera oggetto di studio;
- Ambiente idrico: questa componente è stata analizzata sia in fase ante – operam che post – operam, individuando le eventuali criticità del progetto in esame in relazione alla rete delle acque superficiali ed a quelle sotterranee;
- Uso del suolo, ecosistemi e rete ecologica: è stato analizzato l’uso del suolo e la presenza di ecosistemi, l’occupazione prevista dal progetto in termini di consumo di suolo e le ricadute derivanti dalla realizzazione di quest’ultimo sugli ecosistemi e sulla rete ecologica;
- Vegetazione, flora e fauna: a seguito di un’analisi puntuale delle componenti elencate, sono stati analizzati gli impatti prodotti su di esse;
- Atmosfera: le analisi relative a questo aspetto e le criticità derivanti dall’inquinamento prodotto riguardano nello specifico lo spostamento di mezzi e la fase di cantiere;



- Rumore e vibrazioni: con l'analisi di questa componente ambientale sono valutate le eventuali criticità legate all'inquinamento acustico prodotto dai mezzi d'opera e non, dagli impianti e dalla fase di cantiere e di esercizio;
- Paesaggio, morfologia ed intervisibilità: sono state analizzate le interferenze del progetto con il paesaggio, ponendo particolare attenzione ad un'eventuale modifica delle visuali di pregio se presenti;
- Beni storici ed architettonici: data la lontananza dell'intervento da elementi di particolare valenza storico – architettonica è stata effettuata solo un'individuazione di questi e non un'analisi puntuale dell'intervisibilità attraverso foto simulazioni;
- Archeologia: sono state individuate le valenze archeologiche dell'area, data la loro lontananza dal progetto proposto non sono state riscontrate interferenze;
- Salute pubblica: nell'aspetto sono state analizzate le ricadute dell'intervento sulla salute ed il benessere della popolazione, facendo riferimento ad un'eventuale alterazione delle componenti aria, rumore, suolo ed acqua.

## 2.1 Individuazione degli Impatti

Il metodo utilizzato per l'individuazione e la definizione degli impatti considera, in principio, le diverse interferenze generate dal progetto all'interno delle componenti ambientali che caratterizzano il territorio e le criticità che dalle stesse derivano.

Queste sono state analizzate sulla base del sistema ambientale all'interno del quale si generano le ricadute più rilevanti. In coerenza con la struttura dello studio sviluppato, la valutazione si svolge attraverso l'analisi degli impatti che caratterizzano le componenti nell'ordine di:

- geologia e geomorfologia
- idrogeologia
- acque superficiali e sotterranee
- suolo e sottosuolo
- rete ecologica
- vegetazione e fauna
- rumore
- atmosfera
- salute pubblica
- sistema insediativo
- sistema infrastrutturale
- paesaggio.

All'interno delle componenti sopra elencate sono stati individuati gli elementi caratterizzanti e sono stati misurati gli effetti dell'intervento proposto, attraverso un computo delle alterazioni possibili sullo stato qualitativo. Sulla base di tale definizione è stato dunque possibile sviluppare un sistema di valutazione di sintesi delle analisi sulle componenti, considerando poi gli impatti per ogni elemento, *in fase di cantierizzazione e in fase di esercizio dell'opera*. L'analisi si struttura su due livelli: un primo, funzionale al secondo, che identifica gli effetti potenziali che l'intervento può scaturire in termini di alterazione positiva o negativa sulle caratteristiche degli elementi, senza definirne in modo specifico gli impatti o il grado di perturbazione (matrice a colori). Il secondo livello consta nella creazione di una matrice degli impatti potenziali, approfondendone l'analisi dei singoli effetti, degli effetti sui singoli sistemi e degli effetti sulle singole componenti. *La valutazione viene sviluppata sia per la fase di cantiere sia per la fase di esercizio dell'opera in oggetto.*

### 2.1.1 Geologia e Morfologia

Dalle analisi dei suoli emerge che l'area interessata dall'intervento è composta in particolar modo da terreni argillosi e limosi: la capacità dei suoli non comporta dunque rischi in termini di stabilità. Il sottosuolo è inoltre omogeneo e la presenza di un paleoalveo è riscontrabile solo all'esterno della zona di studio, paleoalveo che non sarà in alcun modo interessato dall'attività in oggetto.

L'intervento, inoltre, non prevedendo piani in interrato, garantisce il mantenimento dell'assetto attuale dei suoli e non comporta dunque rischi né per l'attività in sé, né per i manufatti insediati nelle aree limitrofe.

#### **Cantiere**

Durante le lavorazioni non sono ipotizzabili azioni che influiscano in alcun modo in termini di assetto geologico e geomorfologico, agendo sulla stabilità e la sicurezza dei suoli.

#### **2.1.2 Idrogeologia**

Si rileva come i lotti in oggetto rientrino nell'ambito di bonifica del Sandonatese: per le condizioni idrografiche e idrogeologiche presenta un livello di rischio contenuto, con fattori di rischio legati solo ad eventi eccezionali. La realizzazione del progetto, contenuto a livello dimensionale e all'interno di un contesto già interessato da tessuto insediativo consolidato, non modifica in alcun modo lo stato di fatto e non è dunque causa rischio.

#### **Cantiere**

Nel periodo di realizzazione dell'opera non si evidenziano azioni o interventi tali da compromettere l'equilibrio idrogeologico locale, in considerazione di quanto emerso in precedenza.

#### **2.1.3 Acque Superficiali e Sotterranee**

Prendendo in esame il sistema idrico superficiale, si rileva che l'area interessata dal progetto non è caratterizzata dalla presenza di corsi d'acqua di particolare rilevanza, sia sotto il profilo della regimazione idraulica che della valenza naturalistica.

Il tipo di intervento in progetto non ha influenze dirette sul sistema di regolazione dell'assetto idrico perché lontano dai corsi d'acqua principali e perché non coinvolge aree prossime a questi.

In quanto alla rete idrografica minore, non ci saranno alterazioni significative dirette. Ci saranno altresì azioni volte alla riorganizzazione del sistema all'interno dei lotti di intervento, che tuttavia non pregiudicheranno il funzionamento della rete, né secondaria né principale.

In quanto alla qualità delle acque, non sono previsti peggioramenti della stessa poiché il progetto prevede un sistema di raccolta e trattamento delle acque di scarico degli edifici come di quelle di piattaforma delle sedi stradali e delle aree a parcheggio. Si rileva, in seguito all'intervento, un aumento della superficie impermeabile, sia per quanto riguarda le aree interessate dagli edifici, che per quelle a parcheggio e dedicate alla viabilità interna ai lotti. Il sistema di smaltimento delle acque, come già evidenziato, assicura la compatibilità dell'intervento con il sistema di gestione complessivo.

A tale scopo considerato tale aspetto di notevole importanza si ritiene necessario ridurre al minimo l'impermeabilizzazione del suolo al fine di consentire l'infiltrazione diffusa delle acque meteoriche nel sottosuolo così come disposto dal comma 10 dell'art. 39 "Acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia e acque di lavaggio" del Piano regionale di tutela delle acque. Si ritiene quindi fondamentale che i piazzali e le superfici, che non sono soggette al dilavamento di sostanze pericolose o comunque pregiudizievoli per l'ambiente, siano realizzate con materiali con grado di permeabilità almeno del 40% al fine di consentire l'infiltrazione diffusa delle acque meteoriche nel sottosuolo. In relazione al riutilizzo delle acque meteoriche per uso irriguo e per i WC, si precisa che valgono le disposizioni di cui al D.M. 12 giugno 2003, n. 18. Il riutilizzo non è soggetto ad autorizzazione ma al rispetto del citato decreto ministeriale.

#### **Cantiere**

Durante la cantierizzazione si dovranno assumere accorgimenti necessari a limitare al massimo l'eventuale spandimento di sostanze nocive durante le diverse fasi delle lavorazioni e in base al tipo di intervento. Questo al fine di non alterare la qualità delle acque e non produrre situazioni di rischio per la salute pubblica e l'ambiente.

In base alla fase di lavorazione il grado di impermeabilizzazione dei suoli varierà in modo sensibile, sempre e comunque nel rispetto dell'invarianza idraulica.

In quanto agli aspetti quantitativi del sistema, non si rilevano azioni che possano in qualche modo influenzare negativamente lo stato attuale.

#### **2.1.4 Uso del Suolo**

Il progetto interessa, in alcune sue parti, terreno già edificato, in altre, spazi liberi lasciati a verde incolto, senza invadere ambiti destinati a produzione agricola.

In quanto all'area "Ex-Esav" non sono riscontrabili impatti di alcun tipo, prevedendo la realizzazione di un nuovo edificio al posto dell'esistente. Guardando invece alle aree libere, esse non hanno ruolo all'interno della rete ecologica o come nodi locali riconosciuti anche se hanno nel tempo acquisito, in termini vegetazionali, una funzione a scala locale.

L'impatto che deriva dalla realizzazione del progetto è quello della sottrazione di un'area che potenzialmente potrebbe avere un ruolo maggiormente determinante quale riferimento locale. È tuttavia da sottolineare come le funzioni dell'area stessa siano limitate dalla presenza di infrastrutture e attività antropiche di tipo commerciale.

#### **Cantiere**

Essendo le attività di cantierizzazione tutte all'interno del lotto interessato dalle trasformazioni, non si prevedono impatti in termini di utilizzo del suolo destinato ad altri usi, in particolare agricoli.

#### **2.15 Rete Ecologica**

Non si individuano impatti di alcun tipo essendo l'area oggetto di studio completamente estranea al sistema ecologico che caratterizza il territorio Sandonatese.

#### **Cantiere**

Come per la realizzazione dell'opera, anche per la fase di cantiere non si individua alcun tipo di impatto sulla rete ecologica, né diretto, né indiretto, legato alla presenza di mezzi pesanti che circolano nelle aree circostanti considerando il numero limitato di mezzi e la localizzazione della viabilità principale.

#### **2.16 Vegetazione e Fauna**

La realizzazione del progetto in studio determina la modifica del contesto locale e in particolare la sottrazione di alcuni elementi del sistema vegetazionale e faunistico presenti all'interno dell'area in oggetto. Nello specifico, è prevista la rimozione di una siepe campestre prevalentemente arbustiva, ben strutturata, che si è sviluppata negli anni lungo il margine nord dell'area "Ex-Esav".

Allo stesso modo, l'intervento comporterà la perdita di una superficie a verde, attualmente incolto ma che definisce il livello di naturalità del contesto. Alla stessa si aggiunge anche l'area a verde incolto facente parte delle pertinenze riferite al lotto dell'ex-Esav, nella quale sono presenti specie vegetali e animali.

Si rileva inoltre l'azione di tombinamento di un fossato che, all'oggi, attraversa da nord a sud l'area oggetto di intervento, definendo il confine tra i lotti "Ex-Esav" e SME. Tale azione comporta l'eliminazione di un elemento di interesse per la biodiversità e la presenza di fauna e flora a livello locale.

L'entrata in esercizio dell'intervento comporterà un aumento del traffico veicolare nell'intorno: trattandosi però di un aumento contenuto e non avendo l'area elementi di particolare significatività, non ci saranno impatti significativi sugli elementi della flora e fauna locali.

#### **Cantiere**

Già in fase di cantiere si avranno le alterazioni sopra indicate, legate soprattutto alla rimozione degli elementi vegetazionali presenti nell'area. Similmente a quanto visto in precedenza, anche durante la cantierizzazione non si avranno impatti significativi legati ai mezzi in transito verso l'area, considerando la limitata valenza degli elementi.

#### **2.16 Rumore**

Dal *progetto previsionale di impatto acustico* si desume che il Comune di San Donà di Piave si è dotato di Piano di Classificazione Acustica. L'area oggetto di intervento ricade all'interno di detto piano in ZONA di Classe V, area prevalentemente industriale e pertanto soggetta ai seguenti limiti:

Valori limite di Emissione Leq in dB(A)	Diurno <b>65</b>	Notturno <b>55</b>
Valori limite assoluti di Immissioni Leq in dB(A)	Diurno <b>70</b>	Notturno <b>60</b>

Sono stati individuati dei recettori sensibili maggiormente prossimi all'area di intervento che ricadono in area di Classe IV, in fascia di pertinenza della S.S. 14, con i seguenti limiti:

Valori limite di Emissione Leq in dB(A)	Diurno <b>60</b>	Notturno <b>50</b>
Valori limite assoluti di Immissioni Leq in dB(A)	Diurno <b>65</b>	Notturno <b>55</b>

Le rilevazioni fonometriche hanno fornito i dati relativi al clima acustico attuale (ante operam) che nelle tre posizioni considerate hanno determinato i seguenti valori:



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

Posizione 1 (in campo libero) Leq in dB(A) utile	Diurno 55.3	Notturmo 37.6
Posizione 2 (in campo libero) Leq in dB(A) utile	Diurno 49.8	
Posizione 3 (in campo libero) Leq in dB(A) utile	Diurno 50.4	

Attestandosi quindi su valori che definiscono una rumorosità mediamente elevata. Si sono presi in considerazione il contributo dell'incremento del traffico veicolare leggero e pesante e quello derivante dalla installazione di impianti tecnologici di riscaldamento e refrigerazione sulle coperture.

A seguito di elaborazione di modello previsionale risultano rispettati i limiti di zona per i recettori sensibili presi in esame, sia nei limiti massimi di immissione e di emissione sia nei limiti differenziali contenuti entro i 5 dB(A). Il "Previsionale", in quanto tale dovrà trovare riscontro con le campagne di misure che andranno effettuate durante la cantierizzazione ed ad attività a regime sia nell'orario diurno sia in quello notturno. In caso di superamento dei limiti dovranno essere adottate tutte le misure mitigative tali da permettere il contenimento del rumore entro i limiti di zona e di differenziale nella condizione peggiore.

### **Cantiere**

In fase di cantiere si presenteranno situazioni diversificate in relazione alle tipologie di lavorazione. I momenti di demolizione dei manufatti esistenti potranno avere maggiori impatti, tuttavia contenuti all'interno di un arco temporale ridotto. Similmente anche le altre fasi, che comunque produrranno meno alterazioni, saranno temporanee.

Per quanto riguarda il traffico, soprattutto di mezzi pesanti, i livelli acustici potranno risentire dei flussi in entrata nell'area, si evidenzia comunque che trattasi di alterazioni contenute e concentrate temporalmente.

### **2.1.7 Atmosfera**

Si ritiene che, con l'entrata in esercizio dell'attività in oggetto, i soli fattori capaci di alterare, anche se in modo lieve, la qualità dell'aria siano legati ai flussi veicolari, che hanno una previsione di leggero aumento rispetto allo stato attuale, soprattutto all'interno della Statale 14 e della Bretella di San Donà di Piave.

Si prevedono possibili concentrazioni di sostanze inquinanti legate a particolari eventi, date dall'intensificarsi dei flussi di traffico attirati dalle attività commerciali.

### **Cantiere**

Si prevedono concentrazioni di sostanze inquinanti, soprattutto di polveri, derivanti dalle azioni di demolizione e dalle lavorazioni all'interno delle aree di cantiere. Sono fenomeni concentrati in un arco temporaneo ristretto, coinvolgenti comunque un limitato numero di recettori, che transitano all'interno dell'area solo temporaneamente. Relativamente al rischio derivante dalle opere di demolizione, saranno attuati i protocolli previsti dalla legge e dalle procedure di rimozione e smaltimento specificatamente approvate dalla ASL competente.

In fase di screening è stato predisposto il documento contenente le indicazioni per la rimozione dei Materiali Contenenti Amianto (MCA), inoltre prima di procedere alla rimozione alla rimozione dei MCA, la ditta esecutrice dovrà inoltrare all'Organo di Vigilanza competente per territorio uno specifico piano di lavoro.

### **2.1.8 Salute Pubblica**

La valutazione delle alterazioni che si verranno a produrre nell'ambito della salute pubblica tiene conto delle modifiche che si verranno a produrre in funzione degli effetti degli inquinanti atmosferici traffico-correlati. Si tratta in particolare di analizzare gli aspetti connessi alle concentrazioni delle sostanze che possono produrre effetti negativi per la salute umana, quali PM 10, PM 2,5, NOx, Benzene e CO.

Tenendo conto delle variazioni di traffico, e quindi degli episodi di concentrazione delle sostanze inquinanti, si evidenzia la mancanza di situazioni di rischio per la salute pubblica, considerando inoltre che, trattandosi di un'area commerciale, le persone sostano all'interno dell'ambito per periodi limitati.

Le abitazioni più prossime non risentiranno in modo significativo delle alterazioni della qualità dell'aria, e quindi dei fattori di rischio per la salute pubblica a questa collegati.

Considerando in modo più complessivo l'ambito territoriale all'interno del quale si inserisce l'opera, si evidenzia che le alterazioni del clima acustico e della componente atmosferica andranno a sommarsi ad una situazione che presenta, in alcuni specifici momenti, situazioni critiche, le quali comunque, considerando gli aspetti temporali del tutto limitati, non provocheranno effetti significativi.



## **Cantiere**

In fase di cantiere si rileva una maggiore concentrazione di sostanze che possono incidere all'interno della salute pubblica, in rapporto alle lavorazioni previste e mezzi di lavoro. Tuttavia si tratta di situazioni concentrate all'interno di arcoli temporali ridotti.

Si evidenzia infine, che nella fase di demolizione si provvederà alla rimozione di elementi nocivi per la salute pubblica contenuti nelle lastre di copertura in fibrocemento del manufatto esistente.

### **2.1.1) Sistema Insediativo**

L'opera in oggetto, risulta perfettamente compatibile con il contesto locale, dal momento che completa il sistema commerciale dell'area.

Non si contemplanò impatti negativi in relazione alla componente residenziale, localizzata a distanza dall'area, né si rilevano sulla stessa possibili impatti indiretti, dal momento che i flussi di traffico prevalenti interesseranno maggiormente la variante alla SS 14 e saranno dunque esterni al tessuto abitativo.

In termini economici si considera che la realizzazione dell'opera comporterà un aumento dell'offerta commerciale, rispondendo a una richiesta di potenziamento della struttura esistente. A ciò si lega anche l'aspetto positivo determinato dall'aumento dell'offerta lavorativa, conseguente all'incremento della struttura di vendita.

## **Cantiere**

Le operazioni di cantierizzazione comporteranno l'utilizzo di mezzi pesanti che, usufruendo della statale 14, non provocheranno disturbi rilevanti per le abitazioni prossime all'area dell'intervento. Saranno invece più rilevanti le interferenze in termini di rumore, concentrate in particolar modo durante la fase di demolizione dei manufatti esistenti.

In quanto alla produzione e alla diffusione di polveri non si rilevano effetti significativi se non in alcune fasi specifiche, contenute tuttavia in termini temporali ridotti.

Guardando ai possibili impatti sulle attività commerciali, SME e limitrofe, non si riscontrano azioni tali da limitare la capacità e la funzionalità del sistema.

### **2.1.10 Sistema Infrastrutturale**

La realizzazione del progetto non comporta modifiche al sistema infrastrutturale principale e i flussi di traffico previsti non possono alterarne la funzionalità.

Si riscontrano adeguamenti della rete della viabilità interna all'area commerciale al fine di fluidificare la mobilità interna alla stessa. Gli stessi sono finalizzati - dato l'aumento previsto del traffico interno al contesto dell'intervento - a garantire il mantenimento della funzionalità del sistema di spostamento all'interno dell'ambito medesimo.

Le verifiche tecniche effettuate evidenziano, inoltre, il beneficio indotto dall'eventuale realizzazione del delivellamento del nodo tra la SS 14 Calveccchia e la Variante alla SS 14 via M. delle Foibe, con la realizzazione di un sovrappasso viario sulla rotatoria esistente, lungo la direttrice est-ovest A4 <-> Sp 57.

Gli effetti dell'opera appaiono evidenti, in quanto i tempi di attesa ai rami presentano valori pari ad un livello di servizio B; i margini di riserva del nodo sono mediamente superiori al 40% e gli accodamenti già attualmente presenti, seppur solo nelle ore di massimo afflusso, tenderebbero a scomparire.

## **Cantiere**

Non si prevedono impatti negativi sul sistema della mobilità, legati ai mezzi di lavoro, dal momento che il numero degli stessi sarà contenuto e concentrato in brevi fasi della lavorazione, legate soprattutto allo smaltimento dei materiali derivanti dalle demolizioni.

### **2.1.11 Paesaggio**

La realizzazione dell'intervento è coerente con le dinamiche di sviluppo dell'area e con l'assetto definito negli anni dalle trasformazioni territoriali che l'hanno coinvolta, inoltre, elemento di qualificazione e caratterizzazione dell'ambito, attualmente connotato da una certa disomogeneizzazione visiva.

Non si riscontrano impatti che alterino significativamente il contesto paesaggistico, data la contenuta altezza dell'opera, che anzi risulta in continuum con l'esistente. Si rileva inoltre che l'opera produce una qualificazione e caratterizzazione delle viste, eliminando un imponente ed esteso elemento di degrado (ex macello in disuso), in favore di una struttura caratterizzante il contesto.

### Cantiere

Durante la cantierizzazione gli impatti negativi che si prospettano sono legati esclusivamente all'esistenza del cantiere stesso, limitati dunque in termini di tempo.

### 3. Le matrici Ambientali

#### 3.1 – Matrice qualitativa

Dall'analisi degli impatti per ogni componente viene creata una matrice degli impatti potenziali che sintetizza le valutazioni sopra riportate, identificando gli elementi che non risentiranno in modo significativo della realizzazione ed entrata in funzione dell'opera e quelli che risentiranno in modo positivo o negativo degli effetti indotti.

	Alterazione positiva rilevante
	Alterazione positiva lieve
	Alterazione nulla o poco rilevante
	Alterazione negativa lieve
	Alterazione negativa rilevante

SISTEMA	COMPONENTE AMBIENTALE	IMPATTI	TIPO DI IMPATTO
Fisico	Idrologia di superficie	Relazione con corsi d'acqua principali Relazione con corsi d'acqua secondari	
	Idrologia sotterranea	Interferenza con la falda	
	Geologia	Interferenza con la struttura	
	Idrogeologia	Alterazione dell'assetto idrico Interferenza con il sistema di scolo	
Naturalistico	Rete ecologica	Interferenza con corridoi primari	
		Interferenza con corridoi secondari	
		Interferenza con area nucleo	
		Interferenza con i nodi locali	
	Fauna	Interferenza con aree cuscinetto	
		Ittiofauna	
Paesaggio	Caratteri figurativi e formali	Erpelfauna	
		Omelfauna	
		Mammiferi	
	Caratteri Percettivi	Matrice fisica	
		Matrice ecologica	
		Matrice antropica contemporanea	
		Mosaico agrario	
		Matrice identitaria e fruitiva	
		Bacini visivi	
		Emergenza architettoniche	
		Itinerari	
Antropico	Organizzazione insediativa	Rapporto con il tessuto residenziale	
	Sistema economico	Rapporto con il sistema commerciale	
		Interferenza con aree agricole	
	Sistema viabilistico	Infrastrutture di scala territoriale	
Infrastrutture di scala locale			
Salute pubblica	Alterazione della qualità ambientale		

#### 3.1 – Matrice quantitativa

Questa matrice determina il grado di alterazione che l'attuazione del progetto potrà provocare all'interno dei diversi elementi territoriali, individuandone anche il grado di forza.

I progettisti propongono uno studio utile a definire, sulla base delle valenze e delle sensibilità locali, oltre che degli obiettivi del progetto, il peso dei singoli elementi. La definizione dei pesi si sviluppa in due momenti: il primo step definisce la gerarchia tra le componenti ambientali; il secondo, il peso relativo dei singoli elementi all'interno delle diverse componenti. La matrice, infine, relaziona i pesi delle componenti e i pesi degli elementi interessati dagli effetti del progetto.

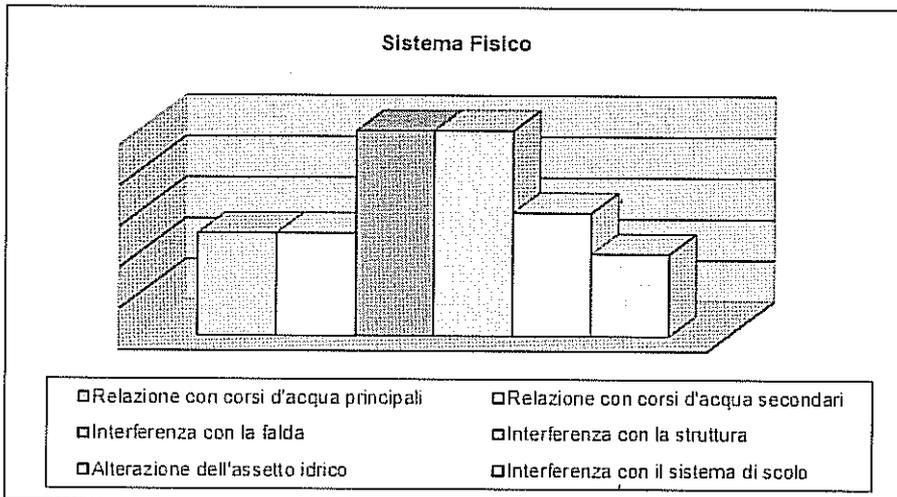


# PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

SISTEMA	Peso	COMPONENTE AMBIENTALE	Peso	IMPATTI	Peso	Peso degli effetti prodotti
Fisico	20	Idrologia di superficie	0,20	Relazione con corsi d'acqua principali	0,50	2,00
				Relazione con corsi d'acqua secondari	0,50	2,00
		Idrologia sotterranea	0,25	Interferenza con la falda	1,00	5,00
		Geologia	0,25	Interferenza con la struttura	1,00	5,00
		Idrogeologia	0,30	Alterazione dell'assetto idrico	0,60	3,60
				Interferenza con il sistema di scolo	0,40	2,40
Naturalistico	20	Rete ecologica	0,50	Interferenza con corridoi primari	0,10	1,00
				Interferenza con corridoi secondari	0,20	2,00
				Interferenza con aree nucleo	0,10	1,00
				Interferenza con i nodi locali	0,20	2,00
				Interferenza con aree cuscinetto	0,40	4,00
		Fauna	0,50	Ittiofauna	0,10	1,00
				Erpetofauna	0,20	2,00
				Ornitofauna	0,40	4,00
				Mammiferi	0,30	3,00
Paisaggio	20	Caratteri Percettivi	1	Bacini visivi	0,30	6,00
				Riferimenti storici e contemporanei	0,10	2,00
				Itinerari	0,20	4,00
				Viste	0,30	6,00
				Contesti figurativi	0,10	2,00
Ambiotico	40	Organizzazione insediativa	0,10	Rapporto con il tessuto residenziale	1,00	4,00
		Sistema economico	0,50	Rapporto con il sistema commerciale	0,60	12,00
				Interferenza con aree agricole	0,40	8,00
		Sistema viabilistico	0,25	Infrastrutture di scala territoriale	0,60	6,00
		Salute pubblica	0,15	Infrastrutture di scala locale	0,40	4,00
Alterazione della qualità ambientale	1,00			6,00		
						100,00

Definizione dei pesi degli impatti

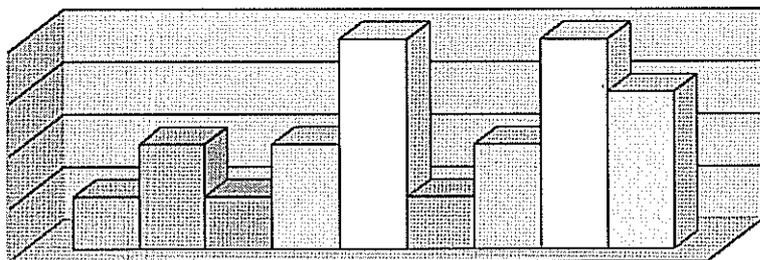




# PROVINCIA DI VENEZIA

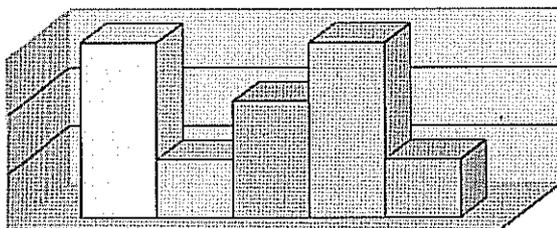
*Politiche Ambientali*

## Sistema Naturalistico



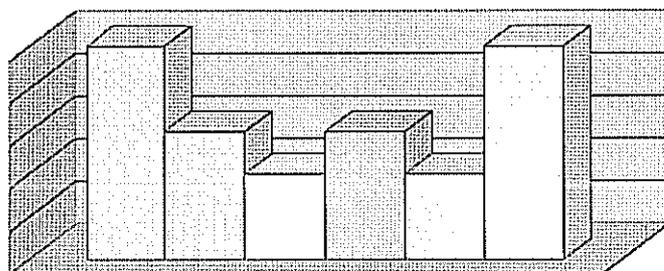
- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Interferenza con corridoi primari | <input type="checkbox"/> Interferenza con corridoi secondari |
| <input type="checkbox"/> Interferenza con aree nucleo      | <input type="checkbox"/> Interferenza con i nodi locali      |
| <input type="checkbox"/> Interferenza con aree cuscinetto  | <input type="checkbox"/> Ittiofauna                          |
| <input type="checkbox"/> Erpetofauna                       | <input type="checkbox"/> Ornitofauna                         |
| <input type="checkbox"/> Mammiferi                         |  |

## Sistema Paesaggistico

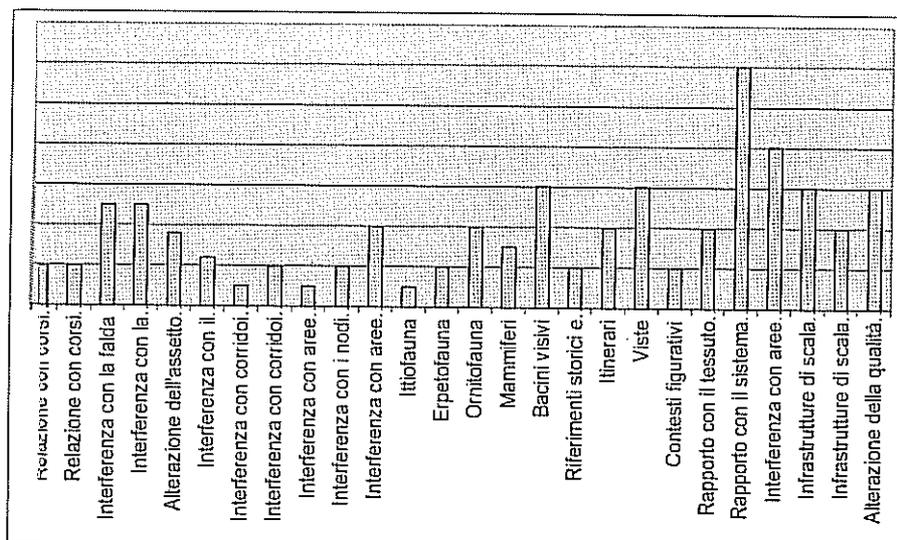


- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Bacini visivi       | <input type="checkbox"/> Riferimenti storici e contemporanei |
| <input type="checkbox"/> Itinerari           | <input type="checkbox"/> Viste                               |
| <input type="checkbox"/> Contesti figurativi |  |

## Sistema Antropico



- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Rapporto con il tessuto residenziale | <input type="checkbox"/> Rapporto con il sistema commerciale  |
| <input type="checkbox"/> Interferenza con aree agricole       | <input type="checkbox"/> Infrastrutture di scala territoriale |
| <input type="checkbox"/> Infrastrutture di scala locale       | <input type="checkbox"/> Alterazione della qualità ambientale |



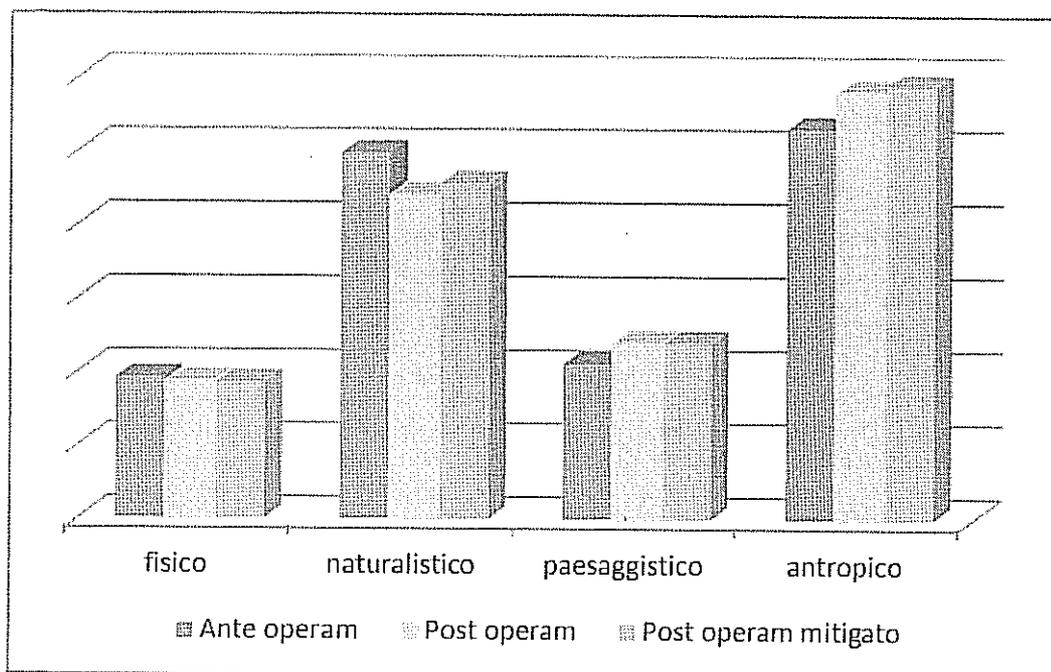
### Impatti in fase di esercizio

L'analisi della matrice evidenzia che i sistemi più sensibili alla realizzazione del progetto sono il naturalistico e l'antropico.

In quanto agli aspetti naturalistici, viene rilevato che in realtà il peso non è così determinante all'interno del sistema ecologico o della biodiversità complessiva del territorio, ma legato strettamente alle valenze locali.

L'eliminazione, infatti, dei pochi elementi vegetazionali presenti all'interno dell'area in oggetto – quali la siepe campestre o il fossato – incide significativamente proprio perché sono gli unici elementi che definiscono la naturalità del contesto.

In realtà gli impatti maggiormente significativi sono riscontrabili all'interno della componente antropica, che si evolve positivamente considerando le ricadute sulla componente socio-economica, oltre che guardando alla qualità dei luoghi e del contesto.



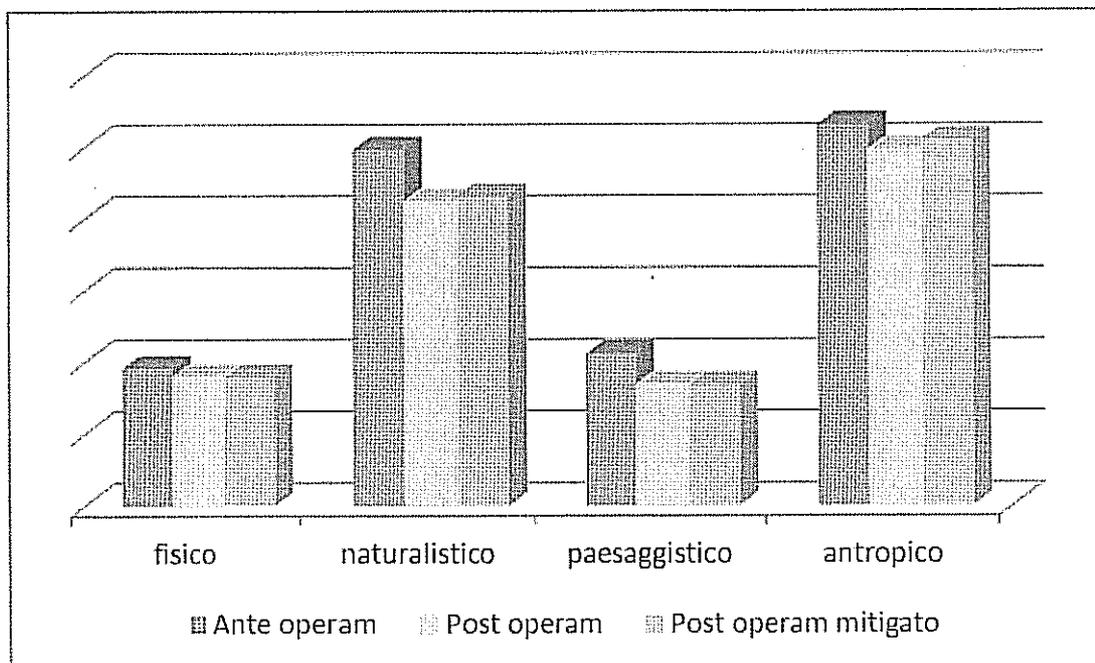
### Impatti in fase di cantiere

La matrice che rappresenta le azioni caratterizzanti la fase di cantiere determina una concentrazione di impatti che, come per la fase di esercizio, tocca in modo particolare le componenti naturalistiche e quelle antropiche.

In quanto agli aspetti floro-faunistici, infatti, la rimozione di alcuni elementi vegetazionali, come le siepi e gli spazi verdi incolti, che caratterizzano l'area di intervento, rappresenta un sicuro disturbo per le specie che in essa trovano dimora. Questo in considerazione comunque del fatto che, la scarsa valenza dell'area in termini di rete ecorelazionale a scala territoriale, non determini ripercussioni sulla stessa.

Prendendo invece in considerazione i disturbi che ricadono sulla componente antropica, essi – in termini di qualità dell'aria, rumore e qualità dei luoghi – sono tutti legati alle operazioni di demolizione e costruzione dei nuovi manufatti. In tal senso sono tutti circoscrivibili al contesto dell'intervento – che non ha in sé recettori sensibili – e in un arco temporale ridotto.

Similmente, il paesaggio risentirà dell'intervento in considerazione del cantiere stesso, guardando agli aspetti percettivi ed estetici.



### Valutazioni conclusive

L'analisi degli impatti sulle componenti ambientali evidenzia la sensibilità dei sistemi naturalistico e l'antropico, seppure nel primo caso l'eliminazione degli elementi vegetazionali non comporti modifiche apprezzabili rispetto al sistema ecorelazionale e alla biodiversità complessiva del territorio. Per contro, la componente antropica subirà effetti positivi determinati dalle sensibili ricadute sia socio-economiche, che di qualità insediativa/funzionale dell'ambito.

Sviluppandosi attorno al centro SME esistente di San Donà di Piave, l'intervento coinvolge tre diverse realtà immobiliari: un edificio esistente, un lotto ineditato e un'area edificata in disuso. Il progetto si pone dunque come elemento essenziale di completamento dell'area commerciale "Tecnopolis", in quanto consente il ripristino della qualità del costruito attualmente degradato, integrando le differenti caratteristiche per dar forma ad una proposta progettuale omogenea ed organizzata, a fronte di un assetto degradato (Ex ESAV) che può costituire fonte di serio rischio ambientale (coperture in Eternit degradate, residui impianto di depurazione).

Si possono condividere le conclusioni dei progettisti che l'intervento costituisce una modalità di recupero e riqualificazione di un'area dismessa e di possibile rischio ambientale, i cui punti cardine sono:

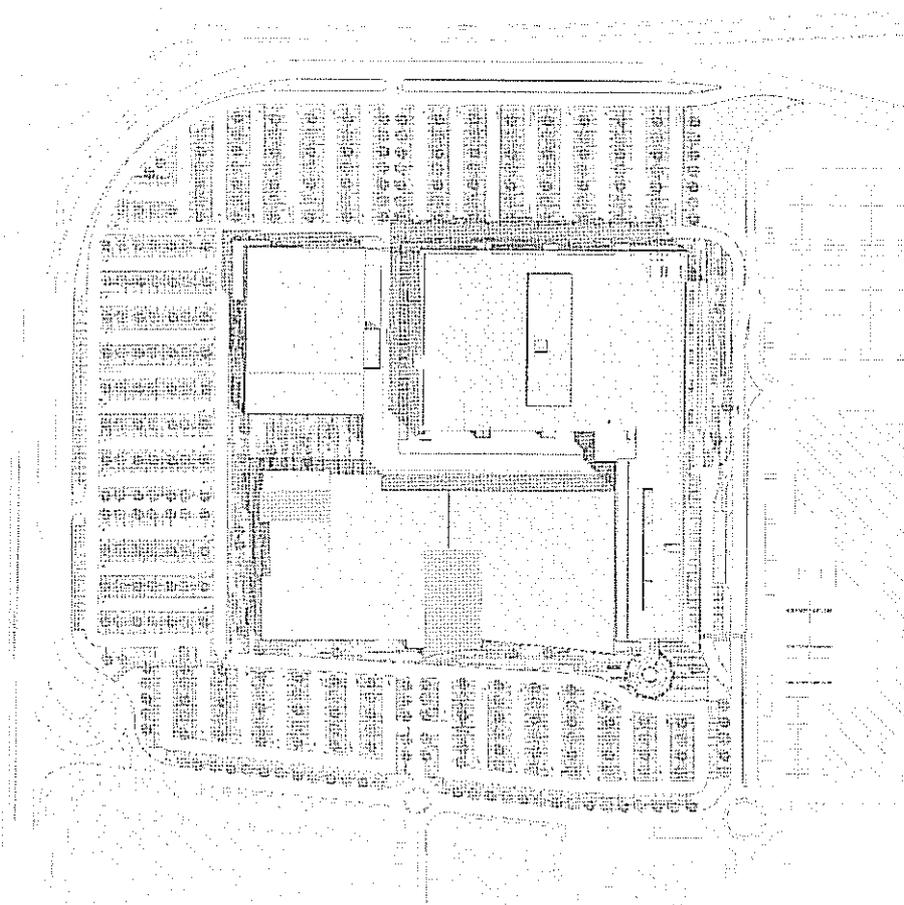
- i) il completamento dell'assetto insediativo commerciale esistente, anche in funzione dell'ottimizzazione delle attività;
- la riqualificazione dell'edificio esistente (SME);
- il recupero e risanamento di un'area degradata e dismessa che rappresenta un potenziale rischio per l'ambiente.

#### 4 - Scenari alternativi : Analisi delle Alternative

Secondo il DPCM 27/12/1988 lo Studio di Impatto Ambientale deve contemplare la valutazione delle eventuali alternative al progetto proposto, che viene dunque considerato quale scenario base.

##### Scenario base

Lo scenario base corrisponde alla situazione delineata ed analizzata in relazione al progetto proposto, corrispondente, dunque alla situazione ambientale non modificata.



Scenario base: concentrazione delle unità

##### Opzione 0

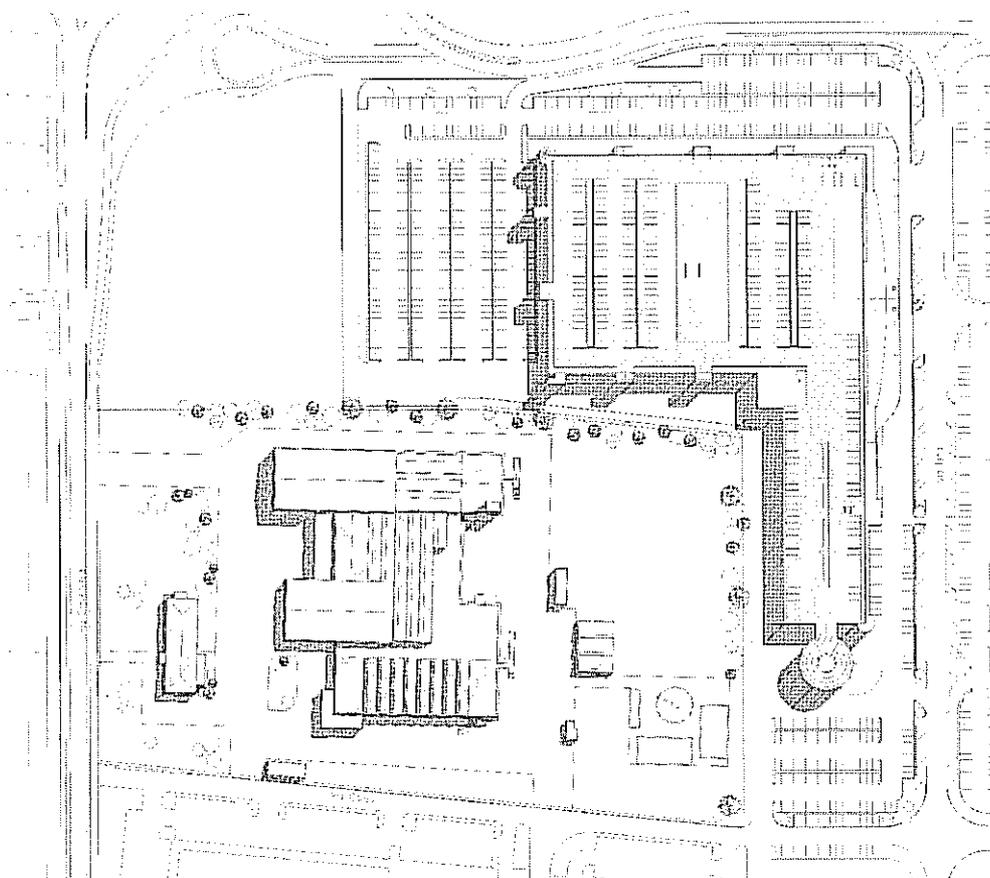
L'opzione 0 corrisponde alla soluzione di non intervento, che quindi nel caso in specie si traduce nella non realizzazione del complesso commerciale.



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

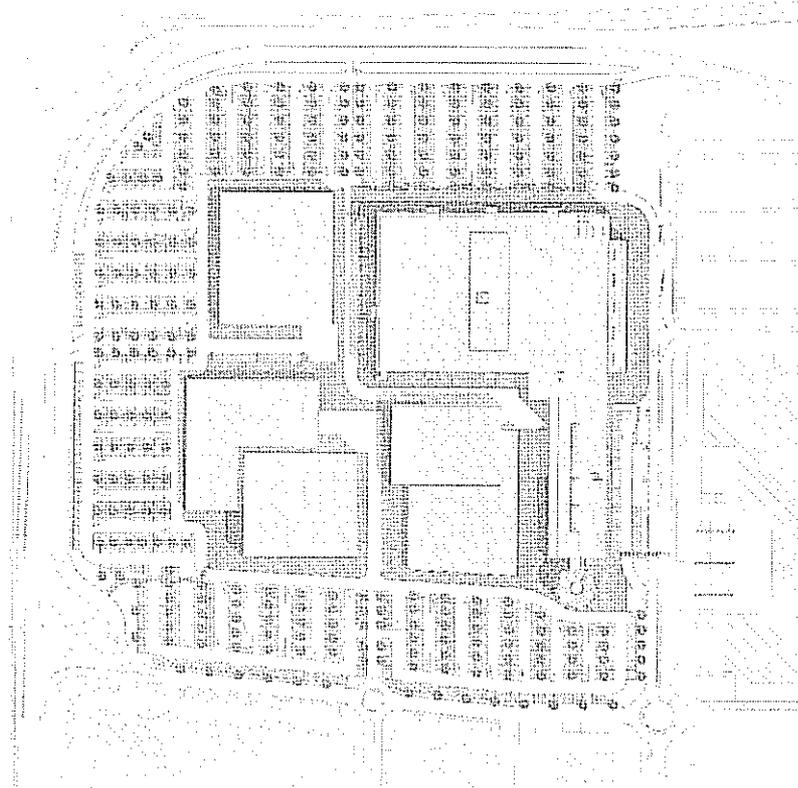
Tale opzione rappresenta la perdita di un'opportunità per il bacino d'interesse in cui ricade l'intervento: rimarrebbe irrisolta una situazione di degrado incipiente che ormai contraddistingue quest'area posta all'ingresso principale da Est alla città, col risultato infine, di amplificare e riverberare sulle aree circostanti gli effetti del degrado.



Opzione 0: nessun intervento effettuato

#### Scenario alternativo

Quale scenario alternativo viene presa in considerazione l'ipotesi di suddividere le varie attività commerciali in più edifici separati, perfettamente funzionali non solo dal punto di vista delle superfici, ma anche dell'approvvigionamento delle merci.



**Scenario alternativo: suddivisione delle unità in edifici diversi**

Per ottenere un tale risultato si aumenta il limite di inviluppo dei fabbricati, espandendo la loro distribuzione, ed inserendo nel complesso edificato la viabilità necessaria al trasporto delle merci fino ai magazzini, fermo restando che la soluzione relativa alla controstrada esterna rimane comunque essenziale, al fine di non porre in criticità l'intero sistema TecnoPolis, anzi, risultando necessaria per rendere l'intero sistema viario del comparto più efficiente.

Si ha pertanto una divisione più evidente dei bacini di parcheggio legati alle unità commerciali ed una "definizione" ben precisa degli accessi (ogni attività è provvista di accesso, bacino di parcheggio e viabilità di carico e scarico delle merci). Per quanto riguarda la relazione con l'area commerciale TecnoPolis rimane invariata, in quanto la nuova viabilità di scorrimento che contorna l'intervento è la medesima presente nello scenario base.

Lo schema insediativo risulta quindi diverso dallo scenario base. Gli edifici, separati e costituiti da volumi netti e distinti formano dei prospetti composti. La viabilità che porta all'interno del complesso, verso i retri dei negozi, divide i prospetti.

Non vengono previsti interventi di ampliamento del centro esistente, la superficie viene integrata a quella degli edifici di nuova costruzione.

La somma totale delle superfici e dei volumi di intervento rimane la stessa. Allo stesso modo la superficie territoriale e tutte le altre caratteristiche urbanistiche rimangono sostanzialmente invariate in entrambe le ipotesi dei due scenari.

Tale impianto consente, inoltre, di soddisfare pienamente i requisiti prescritti dalla LR 15/2004 per la tipologia d'insediamento commerciale.

#### Compatibilità urbanistica ed ambientale scenario alternativo

Lo scenario alternativo risulta simile allo scenario base, non solo nelle quantità di superficie e volume, ma anche nella forma (il limite di intervento è lo stesso) e soprattutto, vista la presenza del "filtro" determinato dalla nuova viabilità di scorrimento, medesimo è il rapporto con le aree limitrofe.

#### Valutazioni conclusive scenario alternativo

Sono state valutate le ricadute all'interno delle diverse componenti ambientali, raffrontando la qualità della soluzione base con lo scenario alternativo. Di seguito si evidenziano i punti di debolezza dell'ipotesi alternativa rispetto allo scenario della soluzione progettuale base.

La necessità di accedere a più unità commerciali indipendenti ha come conseguenza un maggiore consumo di superficie da destinare a viabilità di distribuzione. Questa superficie, nello scenario base, è recuperata a favore dei parcheggi con superficie permeabile e delle aree verdi. E' possibile stimare in una diminuzione del 5% la superficie permeabile e del 3% quella a verde.

Nello scenario base gli edifici cercano di realizzare un'integrazione visiva risultando, pur se con volumi e cromatismi differenti, un unico complesso omogeneo. Lo scenario alternativo invece configura una serie di entità autonome con caratteri formali diversi.

La presenza di più accessi destinati alla movimentazione delle merci dovute al necessario approvvigionamento da parte delle unità commerciali aumenta la commistione dei flussi del trattamento delle merci stesse con il traffico dell'utenza commerciale.

Gli edifici ipotizzati nello scenario alternativo non vanno a modificare in maniera sostanziale le diverse componenti e la situazione ambientale già illustrate in relazione allo scenario base.

Essi possono essere costruiti con il medesimo sistema costruttivo ed assicurare analoghe caratteristiche prestazionali.

Da evidenziare, però, vi è la concretizzazione di un maggiore impiego di risorse, evidenziato nella soluzione alternativa dovuta all'aumento di superfici di pareti esterne e quindi da una maggiore esposizione alle escursioni termiche, che produce una maggiore vulnerabilità al consumo energetico, un più elevato costo di costruzione ed una necessità più elevata e frequente di interventi manutentivi.

#### 5 - Valutazione di Incidenza Ambientale

Per quanto concerne la V.Inc.A. viene allegata dichiarazione di non necessità di procedura ai sensi della D.G.R. 3173 del 10 Ottobre 2006 in quanto non ne ricorrono i presupposti.

In particolare viene evidenziato che:

L'area di intervento è posta alle seguenti distanze dai Siti Natura 2000:

Siti Natura 2000	Distanza dal progetto (km)
SIC IT3250031 - Laguna superiore di Venezia	7,8
ZPS IT3250046 - Laguna di Venezia	7,8
SIC IT3240008 - Bosco di Cessalto	6,3
SIC IT3240029 - Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano	10

#### VISTI:

la Direttiva 92/43/CEE "Habitat", relativa alla "conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";

la Direttiva 2009/147/CE "Uccelli", concernente la "conservazione degli uccelli selvatici";

il D.P.R. n. 357/97, modificato con DPR n. 120/03, recante il regolamento di attuazione della Direttiva 92/43/CEE;

le DD.GG.RR. n° 1180 del 18.04.2006, n° 4059 del 11.12.07 e n° 4003 del 16.12.2008 relativi all'individuazione dei Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) e Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) costituenti rete ecologica europea Natura 2000 del Veneto;

La D.G.R. n°3173 del 10.10.2006 ad oggetto: "nuove disposizioni relative all'attuazione della Direttiva Comunitaria 92/43/CEE e D.P.R. 357/197. Guida metodologica per la Valutazione d'Incidenza. Procedure e modalità operative";

CONSIDERATO che l'allegato A. par. 3, alla D.G.R. n°3173 del 10.10.2006 individua le fattispecie di esclusione dalla procedura per la Valutazione di Incidenza relativamente a piani, progetti o interventi che, per la loro intrinseca natura possono essere considerati, singolarmente o congiuntamente ad altri, non significativamente incidenti sulla rete Natura 2000 e di seguito riportate:

A. all'interno dei siti:



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

piani e interventi già oggetto delle determinazioni assunte dalla Giunta Regionale con deliberazione 30 aprile 2004, n. 122 relativamente alla pianificazione e gestione forestale e con le deliberazioni 10 dicembre 2002, n. 3528 e 23 maggio 2000, n. 1519 relativamente agli interventi agroambientali della misura 6(f) e alla misura 5(e) relativa alle indennità compensative da attuare nelle zone svantaggiate e zone soggette a vincoli ambientali del Piano di Sviluppo Rurale vigente;

piani e interventi individuati come connessi o necessari alla gestione dei siti dai piani di gestione degli stessi o, nel caso di un'area protetta, dal piano ambientale adeguato ai contenuti delle linee guida ministeriali o regionali;

azioni realizzate in attuazione delle indicazioni formulate nell'ambito delle misure di conservazione di cui all'art.4 del D.P.R. 357/1997, approvate, relativamente alle Z.P.S., con D.G.R. 27 luglio 2006, n. 2371;

interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, di restauro e risanamento conservativo e di ristrutturazione edilizia che non comportino aumento della volumetria e/o superficie e non comportino modificazione della destinazione d'uso diversa da quella residenziale, purché la struttura non sia direttamente connessa al mantenimento in buono stato di conservazione di habitat o specie della flora e della fauna;

progetti ed interventi in area residenziale individuati, in quanto non significativamente incidenti, dal relativo strumento di pianificazione comunale la cui valutazione di incidenza sia stata approvata ai sensi della direttiva 92/43/CEE e del D.P.R. 357/97 e successive modifiche.

B. all'esterno dei siti:

piani e interventi già oggetto delle determinazioni assunte dalla Giunta Regionale con deliberazione 30 aprile 2004, n. 1251 relativamente alla pianificazione e gestione forestale e con le deliberazioni 10 dicembre 2002, n. 3528 e 23 maggio 2000, n. 1519 relativamente agli interventi agroambientali della misura 6(f) e alla misura 5(e) relativa alle indennità compensative da attuare nelle zone svantaggiate e zone soggette a vincoli ambientali del Piano di Sviluppo Rurale vigente;

i piani e gli interventi individuati come connessi o necessari alla gestione dei siti dai piani di gestione degli stessi o, nel caso di un'area protetta, dal piano ambientale adeguato ai contenuti delle linee guida ministeriali o regionali;

azioni realizzate in attuazione delle indicazioni formulate nell'ambito delle misure di conservazione di cui all'art.4 del D.P.R. 357/1997, approvate, relativamente alle Z.P.S., con D.G.R. 27 luglio 2006, n. 2371;

interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, di restauro e di risanamento conservativo e di ristrutturazione edilizia che non comportino modificazione d'uso diversa da quella residenziale e comportino il solo ampliamento finalizzato ad adeguamenti igienico - sanitari;

progetti ed interventi in area residenziale individuati, in quanto non significativamente incidenti, dal relativo strumento di pianificazione comunale la cui valutazione di incidenza sia stata approvata ai sensi della direttiva 92/43/CEE e del D.P.R. 357/97 e successive modifiche;

piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

## 6 - Opere di Mitigazione

Le opere di mitigazione consistono essenzialmente in **OPERE A VERDE**.

Gli interventi a verde rappresentano un elemento fondamentale per l'inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera.

Gli interventi sono suddivisi tra quelli relativi alle aree a parcheggio, quelli estetici delle aiuole, quelli di inerbimento degli spazi di risulta non piantumabili e quelli di abbellimento e mascheramento di parte dell'edificio.

Nell'area a parcheggio sono previste due specie di alberi, carpino bianco (*Carpinus betulus*) e carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), alternati ogni 3 posti auto. Sono state scelte queste due specie per la loro rusticità e per la ridotta esigenza in termini idrici che ben si confà alle difficoltà stagionali. Nelle zone pedonali il progetto prevede la messa a dimora di una specie con caratteristiche estetiche più rilevanti. Si è optato per l'albero delle lanterne (*Koelreuteria Paniculata*) per la colorazione del fogliame che assume durante l'autunno e per la peculiarità dei frutti, capsule marroni simili a piccole lanterne dalla consistenza cartacea che contengono alcuni semi scuri.

Le specie arbustive sono previste nei punti di ingresso al parcheggio e costituite da arbustive perenni con altezza varia tra i 40 e 50 cm.

Il progetto prevede l'impiego di specie rampicanti per il mascheramento di elementi strutturali, sia sul lato nord che sud.

Le specie previste sono:

Edera. *Hedera helix* "Atropurpurea". Sempreverde, cangiante in violaceo in autunno. Valore: fogliame

Gelsomino. *Jasminum polyanthum*. Sempreverde, fiori bianchi molto profumati da fine estate all'inverno.



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

Lonicera. Lonicera sempervirens. Sempreverde, fiori rosso arancio. In estate Clematide. Clematis vitalba. Una delle specie rampicanti più impiegate e più resistenti.

E' previsto un impianto di irrigazione sia per le superfici a prato che per le aiuole arbustate, nonché per quelle che ospiteranno gli alberi del parcheggio. L'impianto sarà realizzato mediante ala gocciolante e regolato da un temporizzatore con cui si gestiranno le operazioni di irrigazione negli orari più ottimali della giornata e nelle stagioni di necessità.

## Lavori preliminari

La messa a dimora di alberi ed arbusti e la semina del tappeto erboso necessitano di lavori di preparazione dei terreni, sia per favorire l'attecchimento che per ottenere una crescita armoniosa delle piante.

In particolare per quanto riguarda le lavorazioni del terreno si prevedono interventi di ripuntatura, fresatura ed estirpatura che favoriscono condizioni chimico fisiche ottimali per la messa a dimora del materiale vegetale. Nel caso si renda necessaria sarà effettuata anche un'eventuale correzione con ammendanti ed una concimazione di fondo con concimi organici e minerali.

## Il materiale vegetale da impiegare

Il materiale vegetale da impiegare per gli interventi in oggetto dovrà essere indirizzato su materiale vivaistico ben strutturato, in grado di superare senza problemi le fasi di attecchimento e di raggiungere rapidamente un buon ritmo di crescita.

La maturità di una pianta si raggiunge quando essa non richiede interventi di allevamento quali innalzamento del palco rami o formazione della chioma e non ha bisogno, salvo irrigazioni di soccorso estive, di interventi di manutenzione per almeno cinque anni.

Si prevede pertanto l'impiego di piante che possano convivere con gli interventi di manutenzione da realizzare all'interno dell'area, quali lo sfalcio dell'erba e le eventuali irrigazioni di soccorso; una dimensione troppo piccola delle piante impiegate può infatti essere poco compatibile con tutto questo. Il materiale impiegato dovrà avere provenienza certificata. Gli arbusti dovranno essere forniti in vaso per avere maggiori garanzie di attecchimento, mentre gli alberi potranno essere forniti anche in zolla se l'impianto sarà realizzato in un periodo compreso tra ottobre a fine novembre e tra febbraio e marzo.

Il materiale vivaistico arboreo sarà ben conformato, a "tutta cima", e dovrà avere una circonferenza al fusto pari a 16/18 cm., o un'altezza non inferiore ai 300-350 cm.

Gli arbusti saranno costituiti da almeno 3 polloni alla base, su vaso da 12/18 litri, con altezza superiore ai 80 cm, ben strutturati e ramificati e con assenza di patologie.

## Scelta della tecnica di inerbimento

La semina sarà l'ultimo degli interventi da eseguire per quanto riguarda la realizzazione delle opere a verde e dovrà essere fatta dopo aver completato i movimenti di terra, l'eventuale riporto di terreno vegetale e la messa a dimora di alberi ed arbusti.

Si intende eseguita una semina di tipo meccanico o a spaglio, con spargimento di 40 grammi di seme per metro quadrato, eseguita successivamente a tutte le lavorazioni necessarie per il terreno, compresa l'eliminazione dei sassi presenti, la livellatura del terreno, la baulatura al fine di garantire un adeguato deflusso delle acque, e la rullatura finale.

## Tempistica di intervento

Per fornire maggiore garanzia per la riuscita degli interventi di messa a dimora delle piante e di semina del prato, è fondamentale che questi siano eseguiti nel periodo ottimale per la loro realizzazione e riuscita. Per entrambi si indica la stagione autunnale (ottobre – novembre), risulta però evidente la necessità di coordinare gli interventi al fine di procedere prima con la messa a dimora delle piante e successivamente con la semina delle aree a prato.

L'esecuzione dei lavori in questo periodo consente inoltre di limitare le irrigazioni di soccorso necessarie se il lavoro viene eseguito durante il periodo primaverile e l'insorgere di erbacee infestanti che iniziano il loro periodo vegetativo in primavera.

## Criteri di scelta delle specie

La scelta delle specie è legata a quelle appartenenti alla flora autoctona e, solo per quanto riguarda la sistemazione della fascia arbustiva, sono state scelte specie con caratteristiche esclusivamente ornamentali.

## **6 - Compensazioni**

Le compensazioni hanno lo scopo di risarcire la collettività del rischio assunto o della sua percezione causato dalla realizzazione di un nuovo intervento. Inoltre, servono ad incrementare il valore complessivo dell'opera con cui vanno ad interagire.

Rispetto a quanto analizzato nel presente studio, sono stati individuati gli interventi di seguito descritti, quali compensazioni legate alla sua realizzazione.

### **Strada di scorrimento interna area "Tecnopolis"**

L'ambito d'intervento esaminato presenta un elevato livello di accessibilità, grazie alla rete infrastrutturale capace di assorbire i carichi veicolari attuali e futuri senza generare marcati fenomeni di viscosità.

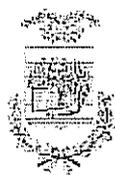
In termini di distribuzione interna, l'area presenta già un'adeguata organizzazione per l'accesso ai bacini di parcheggio, però si denotano rallentamenti del traffico attorno all'edificio esistente, soprattutto in prossimità dell'accesso dalla variante alla SS14.

Per ovviare a tale inconveniente, il proponente si è fatto carico della progettazione e della realizzazione di una viabilità di scorrimento interna all'area commerciale Tecnopolis, che aiuti a migliorare la situazione attuale e a sostenerne l'apporto di traffico conseguente alla realizzazione dei nuovi parcheggi.

Il nuovo assetto viabilistico prevede un nuovo accesso all'area commerciale attraverso uno svincolo di smistamento dei flussi tra gli utilizzatori del centro SME e quelli diretti al centro Piave. Nello specifico si tratta di una strada di scorrimento a doppia corsia di marcia che aggira l'area di intervento garantendo sia un accesso diretto al parcheggio sia una via d'uscita aggiuntiva per gli utenti che lasciano il centro Piave, infine uno svincolo nell'intersezione tra via Como e via Triestina da la possibilità di immettersi in quest'ultima mediante una corsia di accelerazione.

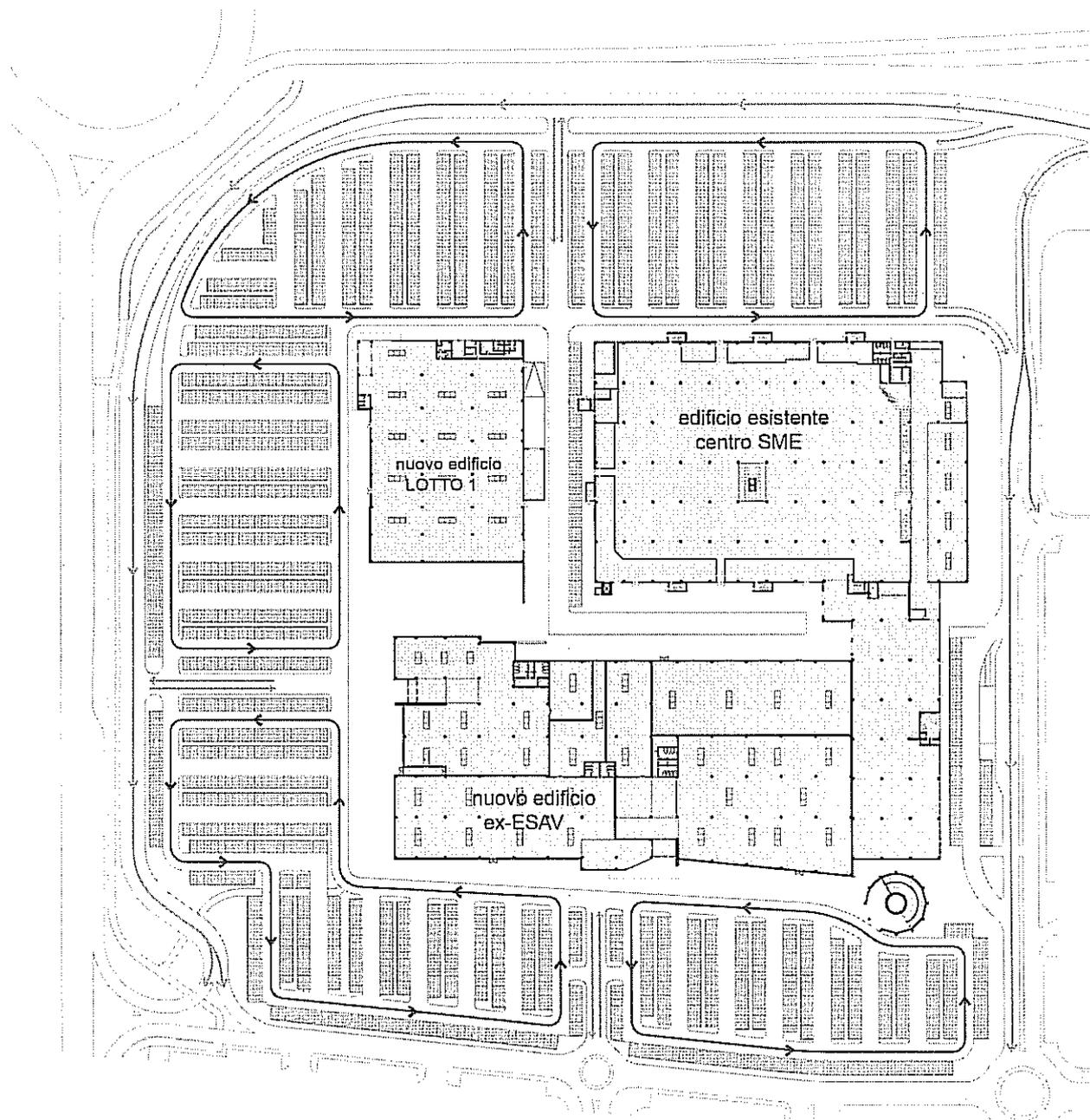
Attraverso la realizzazione di tale tratto di viabilità si permette, ai flussi di traffico in uscita dall'area commerciale, di non interagire con i flussi interni ai bacini di parcheggio, inoltre si offre una nuova possibilità di uscita su via Triestina in direzione Ceggia-Noventa. In tal modo non sarà più necessario attraversare tutta l'area commerciale per immettersi nella rotonda di via Barcis, evitando inoltre di intersecare il flusso di veicoli in uscita in direzione del centro di San Donà di Piave (attualmente punto più critico della viabilità della zona).

La nuova viabilità è oggetto di un permesso di costruire già depositato e in fase di approvazione.



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*



Planimetria area Tecnopolis con evidenziati i bacini di parcheggio ed i livelli di scorrimento della viabilità: verde di scorrimento; arancio di accesso ai bacini; blu di scorrimento interno alle isole di parcheggio.

## **Riduzioni Emissioni di CO2**

### **Impianto fotovoltaico**

Sulla base dei dati di progetto individuati, sono state effettuate delle scelte per l'implementazione delle sorgenti di produzione dell'energia elettrica tramite l'utilizzo di fonti rinnovabili. L'installazione dell'impianto fotovoltaico ha come fine il raggiungimento di condizioni di massimo risparmio energetico e riduzione al minimo dell'immissione in atmosfera di agenti inquinanti come CO2 e NOx.

Verificando la copertura degli edifici che compongono i vari fabbricati, i moduli fotovoltaici trovano giusta collocazione sulle coperture, con tipologia "non integrata", mediante installazione su apposite staffature in alluminio realizzate su misura per il sostegno dei moduli fotovoltaici. L'inclinazione considerata dei pannelli rispetto al piano orizzontale è compresa tra i 20° ed i 30° e di 50° rispetto al sud (sud-est).

### **Impianto elettrico**

Una delle componenti che gravano maggiormente sul bilancio energetico degli edifici commerciali sono i sistemi di illuminazione. E' per questo motivo che si è ritenuto di fondamentale importanza utilizzare sorgenti luminose a risparmio energetico (LED e fluorescenza).

L'illuminazione con corpi illuminanti a LED confrontata con l'illuminazione tradizionale consente un risparmio di circa il 93% rispetto alle lampade a incandescenza, il 90% rispetto alle lampade alogene, il 70% rispetto alle lampade a ioduri metallici e il 66% rispetto alle lampade fluorescenti tradizionali. Inoltre questi corpi illuminanti hanno un'efficienza luminosa nettamente superiore, una vita media molto maggiore delle sorgenti tradizionali (10.000 ore) e bassi consumi di energia elettrica che garantiscono un risparmio energetico medio del 30% rispetto agli impianti tradizionali.

Attraverso l'utilizzo di fotocellule, sensori, relè temporizzati il sistema riesce ad erogare sempre e solo la quantità necessaria ad ottenere la corretta illuminazione dei locali, arrivando a risparmiare fino al 60% di energia elettrica.

I sistemi di regolazione automatica consentono:

risparmio energetico, grazie al controllo in tensione che limita la corrente, diminuendo la potenza assorbita in periodi in cui è sufficiente un minor flusso luminoso;

mantenimento dell'omogeneità del flusso luminoso emesso in fase di regolazione, evitando la formazione di zone d'ombra;

aumento della vita media delle lampade con una adeguata stabilizzazione della tensione. Infatti l'invecchiamento delle lampade viene accelerato dalle fluttuazioni di tensione ed un aumento del consumo di circa il 10%;

i vantaggi ottenibili da interventi che agiscono sulla tensione dell'impianto possono essere: la stabilizzazione della tensione riducendo ogni sbalzo di tensione dovuto alla connessione con la rete elettrica locale; la regolazione della tensione riducendo la tensione portandola a livelli inferiori a quelli nominali.

### **Illuminazione parcheggio**

L'impianto di illuminazione del parcheggio esterno e della viabilità sarà progettato e realizzato tenendo conto delle prescrizioni della Legge Regione Veneto n.17 del 7 Agosto 2009 che prevede l'utilizzo dei soli sistemi che garantiscano la non dispersione della luce verso l'alto (prevenzione dell'inquinamento luminoso).

Per la realizzazione dell'impianto d'illuminazione del parcheggio sono state prese in esame tre differenti soluzioni:

soluzione 1 - illuminazione tramite armature stradali con lampada al sodio alta pressione 100W;

soluzione 2 - illuminazione tramite armature stradali con lampada agli ioduri metallici di nuova generazione da 90W con bruciatore ceramico;

soluzione 3 - illuminazione tramite armature stradali con lampada LED.

Secondo le stime effettuate, per un utilizzo standardizzato di 10 ore a giorno e 365 giorni all'anno, i consumi di energia elettrica delle soluzioni considerate sono i seguenti:

la soluzione 1 consuma indicativamente 98.550 kWh/anno;

la soluzione 2 consuma indicativamente 88.695 kWh/anno;

la soluzione 3 consuma indicativamente 86.231 kWh/anno.

Si può quindi stimare che la soluzione 3 consente di risparmiare, rispetto alla soluzione 1 (considerando che in Italia vengono prodotti convenzionalmente 0.4322kg di CO2 per ogni kWh elettrico prodotto), circa 12.319 kWh all'anno, pari a circa 5 tonnellate di CO2 ed un risparmio di 2,3 TEP (tonnellate equivalenti di petrolio. Con 1 TEP si producono 5.347kWh elettrici).

Analogamente, la soluzione 3 consente di risparmiare, rispetto alla soluzione 2, circa 2.464 kWh all'anno, pari a circa 1 tonnellate di CO<sub>2</sub> ed un risparmio di 0.5 TEP

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, risulta premiante la decisione di adottare una soluzione con sorgenti LED

#### Condizionamento estivo/invernale

Un forte impatto sui consumi energetici di edifici ad uso commerciale, è dato dall'impianto di climatizzazione estiva ed invernale e in misura minore dall'impianto di produzione dell'acqua calda sanitaria. Per questo si prevede di realizzare impianti a tutt'aria con unità roof-top in pompe di calore reversibili per la produzione di energia termica e frigorifera.

Essendo il sistema di ventilazione la voce con il maggior consumo elettrico, per ridurre i consumi ci si orienterà verso sistemi di ventilazione a portata variabile. Tali sistemi garantiscono il ricambio d'aria ai fini igienico-sanitari sulla base dell'effettiva necessità. Inoltre sono previsti dei recuperatori di calore ad alta efficienza che trasferiscono l'entalpia dall'aria espulsa all'aria di rinnovo immessa negli ambienti.

#### Compensazione della CO<sub>2</sub> prodotta dall'intervento

Insieme agli accorgimenti progettuali sopra esposti, tutti orientati a rendere il progetto ambientalmente sostenibile, si è deciso di prevedere delle attività capaci di compensare il differenziale di CO<sub>2</sub> prodotta dall'intervento rispetto alla situazione attuale. In particolare saranno messe a dimora un numero di piante capaci di azzerare il contributo di CO<sub>2</sub> delle nuove costruzioni.

Nel conteggio totale dell'illuminazione delle aree esterne adibite a parcheggio sono state prese in considerazione, nel totale dei consumi, anche la sistemazione delle aree di sosta esistenti.

Come evidenziato nelle tabelle sottostanti, la realizzazione dell'intervento comporta un aumento della CO<sub>2</sub> prodotta dell'insediamento commerciale pari a circa 236.856 Kg/anno.

FABBRICATO	IMPIANTO	ENERGIA PRIMARIA [kWh/anno]	Kg di CO <sub>2</sub>
Ampliamento	Tutt'aria in pompa di calore	67.496	12.732
	Illuminazione	12.000	5.186
Lotto I	Tutt'aria in pompa di calore	207.572	39.596
	Illuminazione	84.000	36.304
Ex- Esav	Tutt'aria in pompa di calore	438.246	82.975
	Illuminazione	144.000	62.236
Esterni	illuminazione	86.231	37.269
TOTALE			276.298

Riepilogo soluzioni adottate

	Kg di CO <sub>2</sub>
TOTALE	276.298
FOTOVOLTAICO	- 38.000
ACS DA PANNELLI SOLARI	- 1.442
TOTALE CON FOTOVOLTAICO	236.856

Riepilogo soluzioni adottate con l'aggiunta di pannelli solari e fotovoltaico

Considerando che un albero di media grandezza distrugge 700 kg di CO<sub>2</sub> durante l'intero ciclo di vita e stimando in 15 anni il periodo di vita efficace della pianta, si desume la necessità di mettere a dimora circa 5.040 piante.

700 kg di Co<sub>2</sub> per pianta / 15 anni = 47 kg/anno di Co<sub>2</sub> per pianta

236.856 kg di Co<sub>2</sub> / 47 kg/anno di Co<sub>2</sub> per pianta = 5.040 piante

All'interno dell'ambito è prevista la messa a dimora di 321 piante, come meglio indicato negli elaborati progettuali.

La posizione e la tipologia della quantità rimanente di piante da mettere a dimora, necessarie ad azzerare la CO<sub>2</sub> prodotta dal progetto esaminato, saranno definite congiuntamente con l'Amministrazione Comunale e interesseranno aree a verde già di proprietà del Comune stesso.

In proposito si richiama comunque il D.lgs n. 28/2011 al quale la ditta proponente dovrà adeguarsi per l' *Integrazione di fonti energetiche rinnovabili su edifici*:

Il D.Lgs. 03/03/2011 n° 28 "Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE" prevede l'obbligo di *integrazione delle energie rinnovabili negli edifici di nuova costruzione o in quelli esistenti e in fase di ristrutturazione rilevante*.

*Nel caso in esame (nuovo edificio) gli impianti di produzione di energia termica devono garantire il contemporaneo rispetto della copertura tramite l'energia prodotta da impianti che vengono alimentati da energie rinnovabili, del 50% dei consumi previsti per l'acqua calda e delle seguenti percentuali della somma dei consumi previsti per: l'acqua calda, il riscaldamento e il raffrescamento, secondo le percentuali riportate di seguito:*

- *il 20% quando la richiesta è presentata dal 31.05.2012 al 31.12.2013;*
- *il 35% dal 01.01.2014 al 31.12.2016*
- *il 50% dopo il 01.01.2017*

*Nel caso invece di edifici pubblici le percentuali sono incrementate del 10%.*

*La medesima norma prevede anche che l'impossibilità tecnica di ottemperare, in tutto o in parte, agli obblighi di integrazione previsti dalla stessa deve essere evidenziata dal progettista nella relazione tecnica di cui all' articolo 4, comma 25, del decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 2009, n. 59 e dettagliata esaminando la non fattibilità di tutte le diverse opzioni tecnologiche disponibili.*

In considerazione delle dimensioni dell'intervento, dell'uso pubblico delle opere previste e non ultimo dell'adesione del Comune di San Donà di Piave al Patto dei Sindaci, si ritiene che le percentuali di integrazione richieste dalla sopracitata norma debbano essere pari a non meno del 30%, raggiunta attraverso tutte le tecnologie disponibili da fonte rinnovabile.

## 7 - Monitoraggio Ambientale

Al fine di controllare la rispondenza degli effetti impattanti sull'ambiente rispetto gli scenari e le proiezioni contenute nel presente SIA, è necessario provvedere alla effettuazione di un'attività di monitoraggio ambientale.

Tale monitoraggio deve considerare gli effetti ambientali significativi i quali possono essere positivi, negativi, imprevisti e previsti. I risultati vengono confrontati con i problemi ambientali, gli obiettivi di tutela e con le misure di mitigazione adottate.

I propositi del monitoraggio sono:

- a) individuare gli effetti negativi imprevisti,
- b) consentire di adottare azioni correttive,
- c) individuare le carenze della valutazione ambientale.

Le azioni correttive possono essere intraprese nel caso in cui il monitoraggio dovesse evidenziare effetti ambientali negativi non considerati nello Studio d'Impatto Ambientale.

Gli obiettivi del piano di monitoraggio sono:

- d) programmazione delle attività di monitoraggio,
- e) indicare le modalità di rilevamento e l'uso della strumentazione coerente con la normativa vigente,
- f) prevedere meccanismi di segnalazione tempestiva di eventuali insufficienze e anomalie nei tempi e nelle procedure,
- g) individuare parametri ed indicatori facilmente misurabili ed affidabili,
- h) definire la scelta del numero, delle tipologie e della distribuzione territoriale delle stazioni di misura,
- g) prevedere la frequenza delle misure adeguata alle componenti che si intendono monitorare.

Gli effetti, sulle componenti, più significativi da monitorare sono: *atmosfera, rumore, traffico, qualità delle acque superficiali e sotterranee, rifiuti, consumi energetici e consumi d'acqua potabile*. La frequenza temporale delle misure

di monitoraggio è variabile a seconda delle componenti sopra elencate. Le fonti informative per la redazione dei dati sono varie e definite in base alla disponibilità sul territorio di stazioni di rilevamento e sulla base di richieste specifiche di analisi.

#### **Sistema Informativo Ambientale**

Per un miglior controllo e gestione dei dati derivanti dal monitoraggio ambientale verrà creato un Sistema Informativo Territoriale. Strumento capace di acquisire, organizzare, elaborare e rendere disponibili i dati sulle componenti ambientali analizzate durante le varie fasi di monitoraggio ambientale.

Per una maggiore visibilità al pubblico i dati verranno resi noti mediante la loro pubblicazione in un sito web accessibile a tutti.

#### **Fasi di Monitoraggio**

L'attività di monitoraggio sarà strutturata in 3 fasi distinte:

**Ante - operam** della durata non inferiore a 3 mesi necessari per la caratterizzazione della situazione attuale, ovvero prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione dell'edificio e delle opere di urbanizzazione. Si baserà su una campagna di rilevamento i cui dati costituiranno l'orizzonte, o fondo bianco, di riferimento e paragone per i dati da raccogliere nelle fasi successive. Durante questa fase la ditta esecutrice inoltrerà, all'Organo di Vigilanza competente per il territorio, un Piano di Lavoro per la rimozione dei MCA, di cui all'art.256 comma 2 del D.Lgs 81/2008 e s.m.i. (almeno 30gg prima dell'inizio attività)

**Corso d'opera** della durata di cantiere. Tale fase sarà strutturata in 2 campagne di rilevamento, trattamento e restituzione dei dati, così da monitorare l'area oggetto dell'intervento in tutto il periodo delle fasi di lavorazione, dall'apertura del cantiere al certificato di agibilità. Per quanto riguarda la rimozione dei MCA durante questa fase si verificheranno le modalità operative descritte nel specifico allegato al presente S.I.A. (P47500SDCA0100 – Descrizione interventi di rimozione MCA)

**Post - operam** della durata di 2 anni a partire dalla fine dei lavori, attraverso almeno 4 campagne di rilevamento, trattamento e restituzione dei dati così da monitorare l'opera dalla fase di pre - esercizio alla fase di esercizio.

#### **Componenti Analizzate**

Ogni fase del monitoraggio riguarderà le seguenti componenti ambientali:

**Atmosfera:** per il monitoraggio della componente sarà necessario effettuare 2 campagne di rilievo per anno, con durata settimanale, mediante centralina mobile, nel periodo invernale (prevalenza di PM10) e nel periodo estivo (prevalenza di ozono). La centralina di campionamento sarà posizionata al centro del parcheggio. I dati rilevati verranno comparati ed integrati con la centralina della rete ARPAV di rilevamento della qualità dell'aria, localizzata a San Donà di Piave in via Turati, centralina fissa più prossima all'area d'intervento. I parametri rilevati quotidianamente sono: CO, NO2, O3 e PM10.

**Rumore:** le misure di monitoraggio saranno confrontate con quelle effettuate nell'ambito della classificazione acustica del territorio comunale. La frequenza dei monitoraggi sarà semestrale. I punti individuati saranno collocati nei pressi dell'area d'intervento ed in particolare nei gruppi di fabbricati a nord ed a sud dell'opera in vista diretta della stessa.

**Traffico:** il monitoraggio verrà effettuato mediante strumentazione automatica di rilievo, posizionata all'ingresso e all'uscita del parcheggio. I dati verranno poi elaborati per classi orarie e giornaliere. Il reperimento di tali dati avverrà tramite strumentazione elettronica che il soggetto attuatore provvederà ad installare. I dati saranno elaborati ed inseriti automaticamente all'interno del Sistema Informativo Ambientale.

#### **Qualità acque superficiali e sotterranee:**

**Acque superficiali:** le acque meteoriche scaricate dagli edifici e dal parcheggio; dovranno effettuarsi due prelievi, il primo a monte dell'area d'intervento ed il secondo in uscita dalla vasca di laminazione dell'opera.

**Acque sotterranee:** la falda superficiale potrà essere monitorata in due punti, a nord ed a sud all'interno dell'area d'intervento. Per tali misurazioni dovranno esser installati due piezometri.

**Rifiuti:** il monitoraggio avverrà mediante la misurazione delle quantità di materiale trasportato in discarica diviso per tipologia, riciclabile e non, come dai dati forniti dal gestore del servizio di raccolta.

**Consumi energetici:** il monitoraggio avverrà mediante un rilevamento trimestrale dei consumi energetici, tramite lettura dei contatori del complesso. Per quanto riguarda l'energia prodotta dai pannelli fotovoltaici verrà rilevata dai relativi contabilizzatori.

**Consumi di acqua potabile:** il monitoraggio avverrà mediante un rilevamento trimestrale dei consumi attraverso la lettura del contatore che alimenta il complesso.

## CONCLUSIONI

A la luce di quanto sopra esposto, considerato che :

- ✓ La documentazione presentata anche a mezzo di successive integrazioni, risulta completa in tutti i suoi elementi;
- ✓ Gli interventi previsti sono caratterizzati da un primo livello consistente nell'ampliamento ed adeguamento formale dell'edificio SME esistente in funzione delle nuove costruzioni; un secondo livello che prevede la variante al permesso a costruire approvato per l'edificio insistente sull'area ex -ESAV, progetto già oggetto di screening di assoggettabilità a VIA (Richiesta prot. n. 35488 del 27.05.2010 - Decreto Dirigenziale n. 2010/886 di non assoggettabilità a VIA); un terzo livello con il progetto di un nuovo corpo di fabbrica su un lotto indicato;
- ✓ Il gruppo istruttorio VIA provinciale ha ritenuto opportuno avvalersi degli apporti valutativi tecnici dei servizi viabilità, trasporti ed urbanistica provinciali per gli aspetti di loro competenza. Le valutazioni dei servizi sopracitati sono stati considerati e fatti propri per la formulazione del presente proposta di parere.
- ✓ Il progetto prevede opere di mitigazione con la realizzazione del verde e con interventi sulla viabilità interna ed esterna all'area evitando di intersecare il flusso di veicoli in uscita in direzione del centro di San Donà di Piave (attualmente punto più critico della viabilità della zona).

### *Tutto ciò visto e considerato*

La Commissione V.I.A. all'unanimità dei presenti esprime parere favorevole di comparabilità ambientale sul progetto per l'ampliamento della Grande struttura di vendita SME in comune di San Donà di Piave, via Iseo 2, in quanto si ritiene che l'intervento in parola non abbia impatti negativi significativi sulle componenti ambientali presenti nell'area d'interesse, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

#### **Prescrizioni:**

1. In considerazione delle dimensioni dell'intervento, dell'uso pubblico delle opere previste e non ultimo dell'adesione del Comune di San Donà di Piave al Patto dei Sindaci, si ritiene che le percentuali di integrazione richieste dal D.lgs n. 28/2011 "Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE" debbano essere pari a non meno del 30%, tale valore dovrà essere raggiunto attraverso tutte le soluzioni tecnologiche disponibili di fonti rinnovabili.
2. Per quanto riguarda la componente rumore in fase di progettazione esecutiva siano confermate le indicazioni in merito al posizionamento di tutte le componenti impiantistiche ed in particolare che le stesse se posizionate su terrazze siano adeguatamente schermate rispetto ai recettori sensibili. A lavori conclusi e con attività a regime sia condotta una campagna di monitoraggio sia nell'orario diurno che in quello notturno per la verifica del rispetto dei valori limite normativi e di soglia progettuali. In caso di superamento dei limiti dovranno essere adottate tutte le misure mitigative tali da permettere il contenimento del rumore entro i limiti di zona e di differenziale nella condizione peggiore.
3. Siano attuate le direttive di cui al decreto ministeriale 12 giugno 2003, n. 185 tuttora vigente, in relazione al riutilizzo delle acque meteoriche sia per uso irriguo che come acque dei W.C.



# PROVINCIA DI VENEZIA

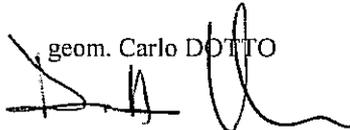
*Politiche Ambientali*

4. I piazzali e le superfici, che non sono soggette al dilavamento di sostanze pericolose o comunque pregiudizievoli per l'ambiente, dovranno essere realizzate con materiali con grado di permeabilità almeno del 40% al fine di consentire l'infiltrazione diffusa delle acque meteoriche nel sottosuolo così come disposto dal comma 10 dell'art. 39 "Acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia e acque di lavaggio" del Piano regionale di tutela delle acque.
5. Gli impianti di illuminazione dovranno rispettare i requisiti previsti dalla L.R. n. 17 del 07.08.2009;
6. Piano adempimenti: dovrà essere trasmesso a questa struttura, un progetto di adempimento alla prescrizione n. 1 indicante tempi e modalità di esecuzione della stessa.

### **Raccomandazione:**

7. Sia data attuazione, attraverso un'apposita convenzione tra la proprietà e il Comune di San Donà, a quanto riportato negli elaborati progettuali in merito alla piantumazione di specie arboree in una o più aree verdi di proprietà del Comune, quale compensazione ai fini del contenimento della CO2 prodotta a seguito della messa in esercizio della nuova grande struttura di vendita. In merito a tale convenzione dovrà essere informata la Provincia di Venezia.

**Il SEGRETARIO della Commissione**

geom. Carlo DOTTO  


**Il PRESIDENTE della Commissione**

dott.ssa Anna Maria PASTORE  
