



PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Parere n 11/2012

Seduta del 25.07.2012

13 AGO. 2012

Prot. n. 73533 / 12

OGGETTO: DITTA: Sportarredo S.p.A.
Sede Legale: Via dell'Industria,7 Gruaro (VE)
Intervento: Complesso commerciale "Malcanton". Comune di localizzazione: Gruaro.
Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 D.Lgs n. 152/06 e ss.mm.ii e dell'art. 18 della L.R. 15/2004.

Cronologia delle comunicazioni

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 3908 del 16/01/2012 la società Sportarredo S.p.A. ha presentato istanza di valutazione d'impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. per la realizzazione di un complesso Commerciale Malcanton nell'ambito del progetto Norma n.9 in località Malcanton in Comune di Gruaro.

In data 16/01/2012 è stata effettuata la pubblicazione sui quotidiani "Il Gazzettino" e "La Nuova Venezia" dell'avvenuto deposito del progetto e dello studio d'impatto ambientale.

La presentazione al pubblico è avvenuta in data 08/02/2012.

In data 07.03.2012 è stata effettuata una visita conoscitiva dei luoghi ove verrà realizzato il progetto.

Con nota protocollo n. 25279 del 20/03/2012 sono state richieste delle integrazioni in merito al progetto e allo studio d'impatto ambientale presentato.

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 36947 del 27.04.2012 la società Sportarredo S.p.A. ha richiesto una proroga per la presentazione delle integrazioni concessa dalla Provincia con nota protocollo n. 41308 del 10.05.2012.

Con nota acquisita agli atti di questa Provincia con protocollo n. 56360 del 21.06.2012 la società ha trasmesso le integrazioni richieste.

Osservazioni pervenute

- ✓ Gruppo di cittadini: nota pervenuta in data 02.03.2012, acquisita agli atti con protocollo n. 20245 del 06.03.2012. Contestano il collegamento della viabilità del nuovo centro commerciale con la strada comunale di via Manin evidenziando un aumento considerevole di traffico lungo via Manin e quindi un peggioramento della qualità di vita dei cittadini ivi residenti. Propongono di utilizzare tale collegamento solo in casi di effettiva emergenza.

Inoltre in merito alle opere di mitigazione a ridosso degli abitati rilevano la necessità di realizzare un "cuscinetto" di protezione tra la nuova zona parcheggi e la parte residenziale esistente soprattutto nella zona Nord-Ovest dell'intervento dove i nuovi edifici sono più a ridosso delle abitazioni esistenti.

Il collegamento da via Manin al centro commerciale sarà regolamentato da una barriera stradale e pertanto l'accesso viario sarà utilizzato solo in caso di emergenza. Per quanto concerne la seconda parte

*dell'osservazione relativa alle opere di mitigazione a ridosso degli abitati, i progettisti hanno previsto lungo il lato nord-ovest la messa a dimora di una siepe arbustiva – alberata di carpino bianco con un'altezza max di 2 – 2,5 mt. La strada di accesso al centrocommerciale della rotatoria esistente verrà interessata invece dalla piantumazione di due filari di carpino *Betulus* al fine di aumentare l'effetto cuscinetto di protezione verso l'area residenziale.*

- ✓ Comune di Gruaro: nota pervenuta in data 09.03.2012, acquisita agli atti con protocollo n. 22941 del 13.03.2012. L'amministrazione comunale chiede che venga considerata la riqualificazione completa del tratto stradale di via De Gasperi ricompreso tra l'incrocio di via Manin e la curva in prossimità della località la Sega. Chiede la realizzazione di marciapiedi, oltre alle preventivate piste ciclabili e la sistemazione a norma delle carreggiate, nonché i necessari interventi sugli impianti di rete con particolare riferimento alla pubblica illuminazione.

L'osservazione è stata valutata dai progettisti, pag. 40 paragrafo 8.1 delle integrazioni, prevedendo, per fasi temporali distinte, la sistemazione completa della viabilità lungo via De Gasperi. L'intervento prevede nel suo complesso la messa a norma della carreggiata stradale, la realizzazione del marciapiede, della pista ciclabile e dei sottoservizi dell'illuminazione pubblica

Pareri uffici provinciali:

- ✓ Viabilità e Trasporti: pervenuto in data 07.03.2012 e in data 09.07.2012 a seguito delle integrazioni pervenute.
- ✓ Urbanistica: pervenuto in data 04.07.2012.

Premessa

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo complesso commerciale e direzionale denominato "Malcantone". ubicato in località Malcantone in comune di Gruaro(VE) posta in adiacenza alla ex S.S. 251 Pordenone - Portogruaro, ora S.P. 251.

Tale progetto per tipologia e caratteristiche dimensionali è soggetto a procedura di:

Valutazione Impatto Ambientale (ex art. 23 del D.Lgs. 152/2006) in quanto prevede la realizzazione di un centro commerciale avente superficie di vendita superiore a 8.000 mq e quindi ricadente nell'ambito di applicazione dell'art. 18, comma 7, della L.R. 15/2004 a norma del quale "tutte le grandi strutture di vendita ed i parchi commerciali con superficie di vendita superiore a mq. 8000 sono assoggettati alla valutazione di impatto ambientale (VIA)" di competenza provinciale.

L'analisi del progetto presentato è stata condotta nel seguente modo:

- analisi di tutta la documentazione presentata;
- incontri e confronto con gli uffici provinciali aventi competenza sul progetto;
- richiesta di integrazioni per gli aspetti non ritenuti sufficientemente chiari o comunque da approfondire ai fini della valutazione dell'impatto del progetto sul territorio e su tutte le matrici ambientali;
- analisi delle integrazioni pervenute;

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di un Complesso commerciale e direzionale che si articola in un unico piano, tranne la parte direzionale individuata al piano primo verso la rotatoria sulla S.P. 251. Rispetto al lotto gli edifici, individuati in quattro blocchi distinti, sono collocati sul lato nord-est che confina con la proprietà autostradale, lasciando, verso l'ingresso dell'area, tutta la superficie destinata ai bacini di parcheggio.

Il fronte principale sarà rappresentato dal prospetto rivolto verso l'area a parcheggio, affidando la riconoscibilità del centro verso l'autostrada all'impiego di ampie superfici colorate ed alla comunicazione grafico - pubblicitaria.

I quattro volumi, corrispondenti alla suddivisione in lotti commerciali, sono collegati da percorsi esterni e da

piazze coperte con strutture in acciaio e manti di copertura trasparenti.

Il volume totalmente vetrato a due piani in corrispondenza della rotatoria relativo alla parte destinata ad uffici, rappresenta l'elemento di riconoscimento del centro, in particolare nelle ore notturne, grazie al sistema di retro-illuminazione a led.

Le coperture dei quattro lotti commerciali sono del tipo "tetto verde", anziché realizzare le usuali impermeabilizzazioni, tipiche dei paesaggi degradati delle periferie industriali.

Alcune parti di tali superfici di tetto verde potranno essere enfatizzate mediante il ricorso ad una vegetazione arbustiva più intensiva, in modo da tratteggiare un contesto figurativo maggiormente integrato con il paesaggio rurale circostante.

Caratteristiche dimensionali del progetto

Le principali caratteristiche del progetto sono le seguenti:

- superficie del lotto C1	71048 mq
- superficie coperta	26788 mq
- superficie lorda costruita	27071 mq
- volume vuoto per pieno	149660 mc.
- rapporto superficie coperta/superficie lotto	0,377
- altezza massima	13,00 ml
- superficie parcheggi	28087 mq

Dati tecnici principali del progetto

- Superficie netta di vendita nel settore misto	
- (alimentare e non alimentare)	2980 mq
- Superficie netta di vendita	
- (settore non alimentare generico e a grande fabbisogno di superficie)	13.410 mq
- Superficie netta di vendita totale :	16.390 mq
- Area da destinare a parcheggio (art. 16) :	18.774 mq
- Superficie stallo :	12,5 mq
- Superficie massima di manovra (100% dello stallo) :	12,5 mq
- Superficie massima a parcheggio per veicolo :	25 mq
- Numero minimo posti auto (manovra 100%) :	751
- Superficie direzionale	4402 mq

Inquadramento territoriale del progetto

L'area dove verrà realizzato l'intervento è ubicata in località Malcantone in comune di Gruaro, posta in adiacenza alla ex S.S. 251 Pordenone - Portogruaro, ora S.P. 251. Nella zona a nord transita l'Autostrada A28, mentre nella zona ad est e sud-est vi è la presenza del raccordo relativo alle autostrade A28 e A4. Nell'area ad ovest e nord-ovest sono invece presenti alcune abitazioni, nonché delle attività commerciali e produttive.

L'area, quindi, è posta in prossimità del casello autostradale di Portogruaro, collegata allo svincolo dell'uscita dall'autostrada A28 (Portogruaro - Conegliano), mediante la rotatoria recentemente realizzata da Veneto Strade SpA.

Si trova quindi a ridosso di una delle arterie principali di comunicazione (A28), vicino alle principali direttrici (Mestre - Venezia e Treviso, Udine e Trieste), dista circa 3,5 km dal centro di Portogruaro, 5 km da Gruario, 8,5 km da Pramaggiore e 24 km da Pordenone.

L'area confina a Nord in parte con un'area urbanisticamente classificata quale E 2.2 zona agricola ed in parte con un'area a servizio delle Autovie Venete, società concessionaria dell'A28.

A est, è adiacente ad un'area di proprietà delle Autovie Venete, posta all'interno del Piano Particolareggiato e destinata ad ambito di riforma dell'ambiente boschivo. A confine con questo corre l'autostrada A28 Portogruaro - Conegliano.

A Sud, l'area è delimitata dalla SP251 e dalla nuova rotatoria. Parte del confine coincide con lo svincolo autostradale.

Ad ovest, in parte confina con la SP251 ed in parte con una zona urbanisticamente individuata quale sottozona C1 di espansione

Nella figura sottostante viene riportata l'ubicazione del centro commerciale all'interno del territorio.



QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Opere di urbanizzazione

Le opere di urbanizzazione, necessarie ad infrastrutturare l'ambito d'intervento, risultano funzionali al progetto del Complesso Commerciale. La viabilità di accesso oltre a servire il centro commerciale collegherà la viabilità secondaria del comune con una strada per senso di marcia e una rotonda posta alla fine di questa.

Dalla rotonda già realizzata, come già detto, si accederà alla viabilità di distribuzione a senso unico e a doppia corsia che condurrà alla nuova rotonda interna la quale distribuirà il flusso dei veicoli attraverso più ingressi. Il disegno della viabilità di accesso a doppia corsia è una scelta dettata dal prevedere un bacino di accumulo di veicoli in caso di congestionamento del traffico in ingresso al centro per evitare che questo si riversi nella rotonda sulla SP251.

Dalla nuova rotonda si accederà a due bacini distinti di parcheggi. Gli stessi avranno uscita unica verso la suddetta rotonda.

La viabilità di servizio per le merci avrà un accesso e un'uscita dedicata, che conduce alla parte retrostante del fabbricato, dove sono posizionati i magazzini delle attività.

I parcheggi a raso soddisfano gli standard previsti dalla L.R. 15/2004 per un totale complessivo di 28.000 mq., con n. 1.265 per i clienti e n. 136 posti riservati al personale. Le opere di urbanizzazione prevedono la realizzazione di opere esterne al comparto di intervento e sono individuate in:

- sistemazione a verde e realizzazione di un percorso ciclabile in un'area di risulta a confine con le proprietà a sud-est dell'intervento;
- realizzazione della viabilità di collegamento con la strada comunale via Manin;
- sistemazione fognatura su via Manin con realizzazione di impianto di sollevamento.

A seguito di approfondimenti con gli enti coinvolti, tenendo conto delle richieste di integrazioni da parte della Provincia e del Comune di Gruaro in merito agli aspetti di natura viabilistica e trasportistica, saranno apportate le seguenti modifiche al progetto:

- Il braccio di collegamento in progetto tra via Manin e la rotonda interna verrà chiuso al traffico veicolare con l'inserimento di apposita barriera stradale. Si potrà mantenere questo accesso come sicurezza per mezzi di soccorso in caso di impedimento al transito da quello principale.
- La rotonda interna di smistamento del traffico al centro commerciale andrà rivista per aumentare i raggi di curvatura degli autoveicoli per le merci in ingresso e in uscita, come da prescrizione.
- La viabilità di connessione fra la rotonda lungo la SP251 e il complesso commerciale dovrà prevedere due corsie di marcia anche in uscita dal centro commerciale almeno per gli ultimi 200 metri per ridurre gli accodamenti negli orari di punta.

Spazi di sosta e parcheggi

L'area a parcheggio copre 28.000 mq della superficie fondiaria e si posiziona davanti al fronte principale degli edifici. Le aree destinate alla sosta ed al parcheggio degli autoveicoli, saranno di norma realizzate in grigliato di cemento, mantenendo una fascia tra parcheggi che si fronteggiano minima di m.1,00 a cui va aggiunta una ulteriore fascia di m. 0,50 per lato derivante dallo spazio ante ruota. In questo modo si vuole incrementare la superficie permeabile. Le corsie di manovra e distribuzione ai parcheggi avranno una larghezza di m 6,00 e saranno realizzate in conglomerato bituminoso, secondo le caratteristiche, i materiali e gli spessori impiegati per la realizzazione della viabilità.

L'intera area è prevista abbondantemente alberata in modo da creare posti ombreggiati e favorire la percezione predominante delle superfici permeabili e dell'arredo verde.

I marciapiedi saranno realizzati in cemento colorato. I percorsi ciclopedonali saranno realizzati in asfalto colorato.

A seguito delle integrazioni/chiarimenti richiesti dalla Provincia in merito alla viabilità interna, i progettisti, hanno proposto delle modifiche senz'altro migliorative con particolare riferimento a :

- Viabilità interna a senso unico
- Eliminazione di alcuni stalli più prossimi ai punti di intersezione con la viabilità interna

- Adozione di un percorso pedonale nell'area parcheggio privilegiato evidenziato con resine colorate

e ritenute accettabili dai tecnici degli uffici preposti della Provincia.

Aspetti energetici

Il progetto fornisce una stima dei fabbisogni energetici totali del complesso, unitamente alla valutazione della produzione di energia in loco mediante fonti rinnovabili.

Per la valutazione dei fabbisogni energetici, si è fatta l'ipotesi che il centro commerciale sia funzionante per 300 giorni/anno escluse le festività.

E' prevista l'installazione di un parco fotovoltaico in copertura della zona tecnica, per complessivi 400 mq, per la produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile.

Il fabbisogno energetico complessivo è stato stimato in 4.881.000 kWh/anno con impianto di illuminazione tradizionale di cui 546.000 kWh per l'unità di condizionamento e riscaldamento e 4335000 kWh per carichi elettrici ed illuminazione.

Il progetto prevede i seguenti interventi volti al risparmio energetico :

- Impianto fotovoltaico con produzione di 212.414 kWh/a, pari a ca il 20% rapportata al consumo delle parti comuni stimato pari a 978000 kWh/a e al 5% ca se rapportata al consumo totale di energia elettrica previsto per il centro, pari a 4.078.446 kWh/a che tiene conto della riduzione di consumo per l'utilizzo di illuminazione a risparmio energetico pari a 802554 kWh/a. La produzione di energia elettrica da fotovoltaico sale al 39% ca se rapportata al consumo previsto per la sola unità di condizionamento e riscaldamento, nel rispetto del Dlgs 28/11.
- Illuminazione a risparmio energetico con la riduzione di cui sopra;
- Utilizzo di vetri fotovoltaici integrati nelle coperture vetrate delle piazze esterne;
- Inserimento di lucernari in copertura appositamente studiato per incrementare al massimo l'illuminazione naturale, come da richiesta integrazioni;
- Installazione di un impianto di riscaldamento, condizionamento a "pompa di calore" con utilizzo di fluidi frigoriferi a basso impatto ambientale, minori costi energetici e minore produzione di CO2.

Le integrazioni/chiarimenti richieste da Provincia in merito agli aspetti energetici fornite dai progettisti sono da considerarsi esaurienti.

Aspetti di carattere idraulico

Il progetto prevede una serie di interventi di carattere idraulico volti ad adeguare la situazione esistente alla nuova struttura con pavimentazione di una vasta superficie oggi invece permeabile, con particolare riferimento alle acque di dilavamento meteoriche.

A fronte degli elaborati progettuali sono state avanzate alcune richieste di chiarimento/integrazioni da parte della Commissione VIA alle cui risposte, ritenute sostanzialmente esaurienti, sono fatte le seguenti considerazioni puntuali con riferimento alle richieste avanzate:

6.1 con riferimento alla gestione delle acque di pioggia si chiede una descrizione più chiara degli avvenimenti in caso di malfunzionamento delle pompe delle vasche di accumulo delle acque di pioggia..

Viene descritto in modo esaustivo il sistema di gestione dei deflussi con impiego di due paratoie che funzionano alternativamente indirizzando i deflussi prima in vasca di prima pioggia e successivamente verso l'invaso di laminazione.

A tale proposito la commissione raccomanda di valutare, al fine di limitare il rischio derivante da eventuali interruzioni di corrente o malfunzionamenti della paratoia verso il bacino di laminazione, con conseguenti fenomeni indesiderati di rigurgito, l'opportunità di eliminare la paratoia verso il bacino tramite opportuno pozzetto con quote di fondo differenti tra l'arrivo della rete di drenaggio, più alta, e quella di ingresso nella vasca di prima pioggia, più bassa. Tale accorgimento potrà essere ottenuto o tramite l'abbassamento della stessa vasca o con l'ampliamento in pianta al fine di garantire lo stesso volume pari a 448 m³.

Si dichiara che l'invaso di laminazione e le relative opere di scarico sono già state realizzate fra il 2004 e il 2006 e che restano da realizzare tutte le opere relative alle rete di drenaggio della nuova area commerciale.

Tuttavia dalla stessa relazione integrativa emerge la necessità di adeguare il manufatto di regolazione tramite l'installazione di paratoie a doppia lente in sostituzione delle esistenti paratoie a singola lente al fine di garantire per sicurezza lo sfioro a stramazzo in caso di riempimento del bacino di laminazione.

Si prescrive, pertanto, l'adeguamento del manufatto di regolazione secondo quanto indicato nella relazione integrativa.

In merito all'opportunità di realizzare o meno una vasca di prima pioggia si ritengono superati i riferimenti, riportati nella relazione integrativa, al Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto del 2004, dal momento che l'Art.39 dell'attuale Piano di Tutela delle Acque (vedasi all'allegato A3 della DCR n.107 del 5/11/2009) al comma 3, lettera d) (parcheggi commerciali) dispone il trattamento obbligatorio e non facoltativo delle acque di prima pioggia qualora la superficie adibita a parcheggio sia maggiore a 5000 mq. (Si veda anche Allegato A della DGR 80 del 2011). Si evidenzia tuttavia che, come descritto nella relazione integrativa, su indicazione del consorzio di bonifica Veneto Orientale per il dimensionamento della vasca di prima pioggia sono state considerate anche le superfici a parcheggio ed è presente un disoleatore in continuo. Tali interventi verranno realizzati con il presente intervento.

La gestione delle paratoie dell'invaso di laminazione resta in capo al Consorzio di bonifica Veneto Orientale. Va invece approfondita la competenza del Consorzio, così come indicato nella relazione integrativa, in merito al telecontrollo del pozzetto ripartitore verso la vasca di prima pioggia.

6.2 Si chiarisca la scelta del tempo di ritorno fissato per il calcolo dell'evento meteorologico di riferimento e conseguentemente dei volumi d'invaso considerati

Viene spiegato nella relazione integrativa che una serie di approfondimenti in merito alle linee di scolo delle acque di pioggia hanno portato a definire compiutamente il bacino di sgrondo delle acque con superficie di 12.8 ha al posto dei 25 ha indicati inizialmente.

Questo consente di verificare l'invaso di laminazione della rotatoria per eventi meteorologici con un tempo di ritorno anche superiore rispetto al tempo di ritorno di 20 anni con il quale è stato progettato il bacino nell'anno 2000, prima dell'entrata in vigore della DGR 3736/2002.

La verifica condotta per un tempo di ritorno di 50 anni non soddisfa il dato in termini di volume d'invaso pari a 3.500 m³, indicato nella relazione di gennaio 2012, mantenendo un franco rispetto al piano viabile di 50 cm.

Si rende, infatti, necessario un volume aggiuntivo di 660 m³, da ottenersi riducendo il franco rispetto al piano viabile, tramite innalzamento delle paratoie a doppia lente, da realizzare ex novo.

Si prescrive, pertanto, l'adeguamento del manufatto di regolazione secondo quanto indicato nella relazione integrativa al fine di garantire un volume d'invaso aggiuntivo di 660 m cubi.

6.3 ai fini del trattenimento delle acque di piena non è chiaro come si intenda garantire l'invaso dei volumi individuati...

Come specificato sopra la regolazione a sfioro e a battente tramite paratoie piane a doppia lente dovrà essere realizzata tramite rifacimento del manufatto di regolazione esistente con paratoie a una lente.

6.4 Nella tavola relativa alle fognature il tratto di condotta che mette in comunicazione il fosso di guardia a

E' stata corretta la planimetria con la disposizione dei collettori, secondo la figura 5.

6.5 L'acqua di prima pioggia proveniente dall'area in esame viene convogliata verso la vasca fino a che questa non è piena.....

Si veda quanto indicato relativamente al punto 6.1

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il presente paragrafo riporta una rassegna degli strumenti di programmazione e pianificazione urbanistica e territoriale vigenti ai principali livelli di governo del territorio regionale, provinciale e comunale soffermandosi principalmente su quest'ultimo.

Il quadro locale

Il nuovo complesso commerciale denominato "Malcanton" si inserisce all'interno delle aree regolate dal Piano Urbanistico Attuativo approvato dal comune di Gruaro con D.C.C. n°8 del 28 Marzo 2008. E' stata data attuazione al piano con la stipula della convenzione per la realizzazione delle opere di urbanizzazione e la richiesta dei permessi di costruire degli edifici (P.di C. n.2.696 del 19/04/2008) e delle opere di urbanizzazione (P.di C. n.2.695 del 15/04/2008). Il presente documento ha come oggetto la modifica del complesso commerciale rispetto a quanto approvato a seguito di Deliberazione del Consiglio Comunale n.18 del 27-09-2008 di "Adozione della variante parziale al P.R.G.C. ai sensi degli artt. 10 e 18 della L.R. 17 agosto 2004 n.15 come modificata dalla L.R. 2 dicembre 2005 n. 22 con le procedure di cui ai commi 6 e 7 dell'art. 50 della L.R. n. 61/85: disciplina di attuazione del P.N. n.9 Malcanton in forma di parco commerciale". La delibera in oggetto modifica la normativa urbanistica vigente, in particolare il punto 5) della scheda puntuale dell'intervento, aggiungendo la specifica destinazione per "parchi commerciali" alla destinazione già esistente di zona omogenea di tipo D. Il progetto di seguito descritto è stato impostato con le caratteristiche rese possibili dalla variante al PRG con una nuova distribuzione delle attività commerciali, dei servizi e dei settori merceologici. Il complesso commerciale cambierà da una impostazione che prevedeva 11 medie strutture divise a un unico centro commerciale con parcheggi e servizi unitari. Mantenendo la stessa superficie di vendita totale vengono modificati i settori merceologici inserendo attività alimentari e miste che rappresentano un polo di attrazione per l'intero centro commerciale. Per fare quanto sopra esposto è stata richiesta una variante al piano urbanistico adottata in giunta con Deliberazione n.73 del 19-09-2011 e approvata con Deliberazione della Giunta Comunale n.86 in data 07-11-2011.

L'intervento in oggetto risulta conforme alle varianti parziali del PRGC di Gruaro come risulta dalla nota pervenuta in data 04.07.2012 dell' ufficio all'urbanistica della Provincia a fronte della verifica effettuata in merito alla specifica documentazione integrativa richiesta e inviata dai progettisti.

Contesto

L'area oggetto dell'intervento si posiziona in una porzione di territorio pianeggiante, caratterizzata dalla presenza di due corsi d'acqua: il fiume Lemene (ad est) ed il fiume Reghena (ad ovest), entrambi tutelati e destinati dalla pianificazione di livello regionale e provinciale ad aree di tutela paesaggistica di interesse regionale di competenza provinciale.

All'interno di tale ambito geografico insistono due infrastrutture primarie: l'autostrada A4 Venezia – Trieste che taglia trasversalmente il territorio in esame con un andamento est-ovest, l'autostrada A28 Portogruaro – Conegliano che staccandosi dalla A4 a nord del centro abitato di Portogruaro punta verso nord.

A queste si aggiungono altre infrastrutture viarie di rango inferiore come:

- la SP251 che collega Pordenone con Portogruaro;
- la SR53 "Postumia" che da Vicenza giunge prima a Treviso e poi a Portogruaro;
- la SS14 "Triestina" che da Venezia, attraversando il comune di Portogruaro, giunge sino a Trieste;
- la SS463 che da Portogruaro punta verso nord-est alla volta del comune di San Vito al Tagliamento per connettersi a nord di quest'ultimo con la SS13;
- la SP93 che diramandosi dalla SS463 punta verso est alla volta di Pordenone;
- le tre linee ferroviarie Venezia – Trieste, Treviso – Portogruaro e la Portogruaro – Casarsa che si connette alla linea Venezia - Udine

Quadro di riferimento sovra comunale

Il progetto viene valutato con riferimento ai seguenti strumenti di programmazione e pianificazione:

- *Piano territoriale regionale di coordinamento*

Dall'analisi delle cartografie si osserva che il progetto ricade in un "Ambito da sottoporre a piani di area di II livello" (Tavola n. 8 "Articolazione del piano"); la tavola n. 3 "Integrità del territorio agricolo" individua inoltre l'area come "Ambito con buona integrità del territorio agricolo" (art. 23 delle N. di A.).

La tavola n. 6 denominata "Schema della viabilità primaria – itinerari regionali ed interregionali" mostra che il complesso commerciale andrà ad insediarsi lungo un "Corridoio plurimodale" ed un "Sistema di mobilità di livello

interregionale esistente" (rispettivamente il Corridoio V e l'autostrada A28) non interferendo con nessun elemento ambientale di pregio; infatti, si rileva nella tavola n. 5 "Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali e archeologici ed aree di tutela paesaggistica" e nella tavola n. 2 "Ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale", che l'area di tutela paesaggistica più prossima all'intervento è quella denominata "Ambiti fluviali del Reghena e Lemene", distante e localizzata a nord-ovest rispetto all'ambito in esame.

- *Nuovo piano territoriale regionale di coordinamento*

Dall'inserimento dell'ambito in cui sarà insediato il nuovo complesso commerciale in tali cartografie si osserva che esso ricade in una "Area di agricoltura mista a naturalità diffusa" (Tavola 1A) con "Diversità dello spazio agrario medio alto" (Tavola 2) in un tessuto urbanizzato consolidato.

Emerge anche che l'area si trova in un "Corridoio europeo", in prossimità della viabilità autostradale esistente, a nord di un "Terminal intermodale primario" (tavola n. 4).

L'intervento si localizza in una zona con "Incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale maggiore o uguale allo 0,05%" (tavola n. 5A), di un "Parco agroalimentare dei sapori" (tavola n. 5B) e di un "Sistema delle politiche per la valorizzazione del territorio ed il coordinamento delle politiche territoriali interregionali" (tavola n. 6); non interferendo così con nessun elemento di pregio paesaggistico ambientale.

- *Piano territoriale di coordinamento provinciale*

Dall'analisi delle cartografie di Piano si osserva che l'intervento ricade in una zona caratterizzata da una urbanizzazione consolidata, all'interno di un "Polo produttivo di rilievo sovra comunale" denominato "Polo produttivo della Città del Lemene" (tavola n.4).

La tavola "Assetto produttivo – Ricognizione e analisi" evidenzia che l'ambito di progetto è di "Classe 2", ovvero con occupazione di suolo compresa fra il 50% e l'80% della superficie totale.

Il progetto non interferisce con elementi di pregio paesaggistico ambientale; il sito più prossimo è infatti il fiume Reghena ad ovest dell'intervento, ad una distanza in linea d'aria di circa un chilometro.

- *Piano d'area delle lagune e dell'area litorale del veneto orientale (P.A.L.A.L.V.O.)*

L'ambito territoriale oggetto del piano è una porzione della pianura veneta delimitata ai lati dai fiumi Tagliamento e Livenza, a sud dal mare Adriatico, a nord da una linea ideale che collega il confine regionale al Comune di San Michele al Tagliamento attraverso il corso del fiume Lemene e la provinciale "Jesolana".

Dall'analisi del Piano è emerso che il nuovo complesso commerciale non interessa alcun ambito significativo, in quanto l'elemento naturalistico ed ambientale più prossimo risulta essere l'ambito per l'istituzione dei fiumi Reghena e Lemene, localizzato ad ovest rispetto all'area di studio ad una distanza in linea d'aria pari a circa un chilometro

- *Il Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Lemene*

Dall'analisi delle cartografie di Piano si osserva che l'area oggetto di intervento non interessa nessun ambito rilevante dal punto di vista della pericolosità o del rischio idraulico

- *Piano di assetto del territorio*

Dall'inserimento dell'ambito di intervento nella tavola n.4 "Trasformabilità" del P.A.T., è possibile notare che esso è individuato come un'area ad urbanizzazione consolidata, individuata dalle N.T.A. all'art.13 come "Le aree di urbanizzazione consolidata comprendono i centri storici e le aree urbane del sistema insediativo residenziale e produttivo in cui sono sempre ammessi gli interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti attuabili nel rispetto delle presenti norme di attuazione."

L'ambito di progetto dunque non interferisce con alcun elemento di valore o tutela ambientale, ponendosi in linea con i principi guida del Piano di Assetto del territorio di sviluppo del tessuto esistente e di riqualificazione ambientale, risultando pertanto coerente con le previsioni di Piano.

- *Vincoli e tutele ambientali*

Dall'analisi degli strumenti pianificatori più significativi dal punto di vista ambientale (PTRC; PTRP ; Rete Natura 2000; PRG dei comuni di Gruaro e Portogruaro) emerge che l'area del Complesso Commerciale non ricade in ambiti significativi dal punto di vista paesaggistico - ambientale; solamente la parte più sud-orientale del lotto ricade in un "Ambito di formazione dell'ambiente boschivo", come da Piano Regolatore Generale del Comune di Gruaro.

Ad est oltre l'autostrada A28 e ad ovest, al di là della SP251 e dell'abitato di Sega, invece si sviluppano due sistemi fluviali, ovvero quello del Fiume Lemene e quello del fiume Reghena.

Entrambi sono caratterizzati dalla presenza di Siti di Interesse Comunitario e di Zone di Protezione Speciale individuati nella Rete Natura 2000: l'area ZPS classificata con il codice IT3250012 denominata "Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - cave di Cinto Caomaggiore" e l'area SIC avente il codice IT3250044, denominata "Fiumi Reghena e Lemene - canale Taglio e rogge limitrofe - cave di Cinto Caomaggiore.

- *Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani*
- *Piano provinciale di gestione dei rifiuti urbani*

Nel centro commerciale in progetto verrà attuata la raccolta differenziata per le frazioni riciclabili (carta, cartone, plastica, vetro, lattine) secondo le previsioni dei Piani di cui sopra.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Il Quadro di Riferimento Ambientale prende in esame le componenti ambientali potenzialmente interessate dalla realizzazione del progetto proposto con generazione di impatti reversibili e/o 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;
- 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.

Gli impatti prodotti dalla fase di cantierizzazione sono stati analizzati separatamente ed opportunamente mitigati. Di seguito si riportano osservazioni sintetiche in merito alle varie componenti ambientali esaminate.

Sistema fisico

GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

Il territorio indagato è situato nella parte nord-orientale della Provincia di Venezia, al confine con il Friuli-Venezia Giulia, all'interno del Comune di Guaro. Esso è attraversato dai fiumi Reghena a ovest e Lemene a est, mentre nella parte centrale scorre un altro fiume di risorgiva, la Roggia Versiola come rappresentato nella figura seguente



In particolare nell'area di progetto sono state eseguite tre prove penetrometriche che hanno permesso di ricostruire l'assetto litostratigrafico anche se non si dispongono di dati diretti. La sequenza complessiva dell'area è stata ricostruita quindi in base ai rapporti Begemann e Schmetmann e riportata nella tabella sottostante.

PROFONDITA'			TIPO LITOLOGICO
Da m	⇒	A m	
0.00	⇒	0.40	TERRENO SABBIOSO LIMOSO
0.40	⇒	2.00	SABBIA +/- LIMOSA
2.00	⇒	4.40	ARGILLA LIMOSA
4.40	⇒	6.40	SABBIA MEDIO-FINE
6.40	⇒	8.20	ARGILLA
8.20	⇒	9.00	SABBIA LIMOSA
9.00	⇒	13.00	ARGILLA LIMOSA
13.00	⇒	14.00	SABBIA LIMOSA
14.00	⇒	15.00	LIMO ARGILLOSO

SISMICITA'

I valori, per i nodi più vicini al territorio circostante l'opera in progetto, appartengono alla classe 0,100-0,125 g, espressi in termini di accelerazione massima del suolo con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni, e riferita a suoli rigidi.

Gli annali storici relativi agli eventi sismici registrati nell'area interessata dal progetto in esame non segnalano un'importante attività sismica. Infatti, sono stati registrati sporadici eventi sismici e tutti di modesta intensità a causa della rilevante distanza degli epicentri.

I livelli di sismicità risentibili nell'area di interesse sono dovuti all'attività proveniente da zone sismicamente più attive situate nell'Alto Trevigiano, Bellunese e Friuli.

La zonazione sismica del 2006 classifica il comune di Gruaro nella zona 3, in cui il territorio può essere soggetto a scuotimenti modesti.

IDROGEOLOGIA

Dal punto di vista idrogeologico, l'area si inserisce nel contesto del sistema multi-falda della bassa pianura veneta, caratterizzato dalla sequenza di acquiferi alloggiati negli strati sabbiosi e separati da livelli limoso-argillosi più impermeabili. Il livello della falda freatica è prossimo al piano campagna e risente delle deboli ondulazioni altimetriche del territorio seguendo le locali pendenze.

Le informazioni sono state raccolte presso il Comune di Gruaro (soprattutto il materiale allegato al PAT di Gruaro), il Consorzio di bonifica Pianura Veneta fra Livenza e Tagliamento, la Provincia di Venezia (cartografia del PTCP).

Il territorio interessato dall'opera in progetto è interessato da due bacini idrografici: il bacino del Fiume Reghena a ovest e quello del Fiume Lemene-Roggia Versiola nel settore centrale e orientale, con lo spartiacque che corre approssimativamente sopra l'alto morfologico di Sega-Giai dove è collocata l'opera in progetto.

Il Fiume Reghena scorre nella paleo-valle formata dal Tagliamento a partire dal Tardiglaciale. In seguito all'escavazione del Canale Nuovo Reghena, nel quale viene riversato quasi tutto il deflusso, la portata del Reghena in questo tratto intermedio, risulta impoverita. Nei pressi dell'ex-mulino di Cinto Caomaggiore, il corso è stato rettificato per facilitare il deflusso. Il fiume mantiene nel complesso un corso veloce, con una larghezza di alveo attorno a 3 m, stretta fra argini artificiali ricoperti di fitta vegetazione.

In questo tratto, il Reghena riceve le acque di una serie di idrovore, la cui rete idraulica minore è gestita dal Consorzio di Bonifica Pianura Veneta tra Livenza e Tagliamento. La porzione di territorio interessato dall'opera è drenata dall'impianto idrovoro Campeio attraverso i canali Principale Campeio ed Esterno Campeio.

La Roggia Versiola riceve numerosi fossi di sgrondo che drenano un'ampia area della campagna attorno a Gruaro e la sua portata è influenzata dalle precipitazioni. Nel tratto interessato, la Roggia Versiola è protetta da basse arginature; confluisce nel Lemene a monte di Portogruaro.

Il Consorzio di Bonifica Pianura Veneta fra Livenza e Tagliamento si occupa della vasta rete drenante del territorio con l'esclusione dei fiumi Reghena e Lemene.

Secondo valutazioni espresse dal Consorzio di Bonifica, ampie aree del territorio sono interessate da eventi in grado di mettere in crisi la rete scolante del territorio portogruarese, con frequenze probabili di ordine meno che decennale. Tutti i fiumi presenti sono di risorgiva e hanno portate medie costanti ma, durante eventi piovosi intensi, soprattutto i canali minori e i fossi a loro collegati, subiscono repentini aumenti di portata che non sono contenuti nelle sezioni idrauliche dei loro alvei.

Le aree con le condizioni idrauliche più problematiche, per ristagno idrico e difficoltà di deflusso, sono situate lungo le aste della valle del Lemene-Versiola e del Reghena.

Alcune situazioni di ristagno idrico occorrono anche nella zona circostante all'area coinvolta al progetto, secondo le indicazioni del consorzio di bonifica e del Comune di Gruaro.

Interventi recenti hanno permesso di superare le condizioni di esondabilità ricorrente che colpivano anche la zona destinata alla costruzione dell'opera in progetto, a nord della rotonda ovest rispetto all'uscita del casello autostradale di Portogruaro.

AREE DI PERICOLOSITÀ IDRAULICA

Il nuovo insediamento commerciale è ubicato all'interno del bacino imbrifero del Fiume Lemene, per il quale la competente Autorità di Bacino ha redatto il Piano stralcio di Assetto Idrogeologico contenente informazioni di tipo conoscitivo, indagini, analisi di rischio idraulico e proposte di intervento con opportune mitigazioni.

L'analisi della pericolosità idraulica dell'area ove sorgerà l'insediamento commerciale è stata condotta prendendo in considerazione tutte le indagini disponibili presso i vari enti e in dettaglio:

- l'Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Lemene;
- il Progetto di Piano Stralcio di Assetto idrogeologico del Bacino del Lemene approvato nel novembre 2002;
- le osservazioni dei consorzi di bonifica competenti (Consorzio di Bonifica Veneto Orientale).

Dall'analisi delle criticità idrauliche per il bacino di bonifica in cui giacerà il nuovo insediamento risulta che l'area non è interessata da rischio idraulico.

Si segnalano comunque aree di pericolosità idraulica, talvolta anche di classe elevata, ad est ed a ovest dell'area su cui sorgerà la nuova opera. Infatti, sono state riscontrate zone P1, P2 ed addirittura P3 legate al sistema fluviale del Reghena, discosto circa 750 metri dall'ambito di intervento. Inoltre, ad est, è stata individuata una vasta area di pericolosità idraulica media (P2) ed elevata (P3), distante circa 350 metri dal sedime su cui sorgerà il nuovo insediamento, legata alle esondazioni della Roggia Versiola.

USO DEL SUOLO

Analizzando la cartografia prodotta, si può notare come l'opera si inserisca in un contesto territoriale eterogeneo dove, superfici coltivate si alternano a superfici urbanizzate.

Più precisamente, l'uso del suolo che circonda il lotto destinato alla costruzione del Complesso Commerciale, presenta ad est aree prative oltre le quali si ha il tracciato autostradale della A28.

A sud, come anche a ovest, si nota una prevalenza delle superfici urbanizzate, quali zone produttive, commerciali e residenziali.

A nord sono presenti aree urbanizzate di tipo produttivo e commerciale e una ridotta fascia a prato.

Attualmente sull'area agricola coinvolta insiste un terreno impiegato per seminativi a ciclo annuale. Lungo il perimetro dell'ambito d'intervento e al suo interno, sono presenti alcune siepi campestri governate a ceduo con capitozzatura periodica (circa ogni 4-5 anni).

L'area in esame si presenta già fortemente compromessa e destinata dal PRG vigente alla trasformazione oggetto di studio.

Più precisamente, nello spazio destinato alla costruzione del Complesso Commerciale, gli aspetti critici riguardano la sottrazione di suolo alle attività del settore primario e la conseguente impermeabilizzazione di ulteriore superficie, con riscontri evidenziabili a livello idraulico del territorio.

E' da evidenziare la presenza dell'area a prato ad est dell'area di intervento e che circonda tutto il casello sulla A28. L'area non è interessata direttamente dall'intervento ma sarà comunque importante il suo rispetto per garantire la sua funzionalità di habitat di specie che rappresenta assieme alle siepi campestri

ATMOSFERA

L'impatto del traffico veicolare generato dal nuovo polo commerciale e polifunzionale "Jesolo Magica" sulla qualità dell'aria, è stato determinato a partire dalla stima dei flussi di traffico riportata nello studio dell'impatto sulla viabilità e da dati pubblici sulla composizione media del parco veicolare. Sulla base di questi dati è stata effettuata una valutazione modellistica delle emissioni generate dal traffico per ogni singola ora dell'anno solare.

La dispersione e la ricaduta degli inquinanti emessi sono state stimate mediante modellazione matematica. L'obiettivo finale dello studio è ottenere informazioni circa la distribuzione spaziale dell'inquinamento atmosferico generato dal traffico. Per lo studio è stato usato un modello gaussiano, uno strumento di calcolo che ricostruisce i campi di concentrazione degli inquinanti attraverso l'uso di funzioni analitiche nelle quali compaiono dei coefficienti legati alla direzione del vento, alla velocità del vento e alla turbolenza atmosferica.

Gli inquinanti di cui sono state stimate le emissioni e di cui è stata calcolata la dispersione sono:

NOX – ossidi di azoto;

PM10 – particolato con diametro inferiore ai 10 μm ;

PM2.5 - particolato con diametro inferiore ai 2.5 μm

CO – monossido di carbonio;

Benzene.

Il dominio di calcolo usato per la simulazione della dispersione delle emissioni generate dal traffico indotto dal centro commerciale è un'area di 3X3Km², ad un dettaglio di 200m, che comprende il centro commerciale, il grafo stradale, e il piccolo abitato di Malcanton. Il dominio è caratterizzato dalla presenza di due tra le più importanti arterie viabilistiche dell'Italia Nord-Orientale: l'autostrada A4 e l'Autostrada A 24. La sovrapposizione di due strade a così alta capacità di traffico è indice di possibili criticità a livello di qualità dell'area per il dominio in esame

Il centro commerciale è progettato in un'area a nord del centro urbano di Portogruaro, in cui i livelli di concentrazione media annuale sono compresi tra 30 e 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di NOx, tra 30 e 34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM10 e tra 27 e 33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM2,5.

Il modello di calcolo utilizzato ARIAIMPACT prende in considerazione i seguenti parametri meteorologici:

- Velocità media del vento;
- Direzione di provenienza del vento;
- Temperatura dell'aria;
- Copertura nuvolosa

Per poter effettuare dei confronti con i limiti di legge imposti dalla normativa è opportuno simulare la dispersione degli inquinanti emessi per un periodo temporale pari ad un anno.

La valutazione delle emissioni da traffico è basata sulla stima dei flussi del traffico indotto dal nuovo centro commerciale. Il traffico indotto dal centro commerciale è valutato tra le 8 e le 20 di un giorno feriale estivo. Per questo studio si è scelto di valutare direttamente le emissioni indotte dall'opera. Per questo si è calcolato il differenziale del traffico tra lo stato attuale (in assenza dell'opera) e lo stato di progetto (con l'opera).

Nella tabella seguente sono stati riportati i valori limite fissati dalla attuale normativa sulla qualità dell'aria e i valori massimi ottenuti nello studio per i corrispondenti parametri.

I valori massimi delle concentrazioni degli inquinanti emessi dal traffico connesso con le attività del polo commerciale, che sono caratteristici di un'area molto ristretta del dominio, risultano ampiamente inferiori ai limiti normativi. L'impatto del traffico indotto dall'esercizio del nuovo centro commerciale risulta poco significativo o del tutto non significativo se rapportato ai valori di fondo stimati e riportati sopra.

Tabella - Valori massimi nel dominio delle concentrazioni al suolo indotte dall'opera e confronto con gli indicatori previsti dalla normativa vigente e raffronto con i limiti di legge.

Indicatore	Valore massimo del dominio	Valore limite o di riferimento
NOx (concentrazione media annuale)	1.28 g/m ³	40 g/m ³ (NO ₂ , D.Lgs 155/2010)
NOx (99.8° perc. delle medie orarie)	21.1 g/m ³	200 g/m ³ (NO ₂ , D.Lgs 155/2010)
PM10 (concentrazione media annuale)	0.07 g/m ³	40 g/m ³ (PM10, D.Lgs 155/2010)
PM10 (90.4° perc. delle medie giornaliere)	0.07 g/m ³	50 g/m ³ (PM10, D.Lgs 155/2010)
PM2.5 (concentrazione media annuale)	0.05 g/m ³	28 g/m ³ - 2011 25 g/m ³ - 2015 (PM10, D.Lgs 155/2010)
CO (media massima su 8 ore)	0.02 mg/m ³	10 mg/m ³ (CO, D.Lgs 155/2010)
Benzene (concentrazione media annuale)	0.09 g/m ³	5 g/m ³ (Benzene, D.Lgs 155/2010)

RUMORE

Il Comune di Gruaro non si è dotato ancora di un Piano di Zonizzazione Acustica. L'area ai sensi dell'art. 6 del DPCM 01.03.1991, viene inquadrata dal progettista come "ZONA ESCUSIVAMENTE INDUSTRIALE" con i limiti assoluti di accettabilità Leq diurni e notturni di 70 dbA.

L'intervento oggetto di valutazione ricade nel PRGC in zona tipo D2 a destinazione produttiva e risulta però prossima ad aree di tipo C residenziale.

Nel caso di classificazione acustica del territorio, vanno stabiliti i valori massimi dei livelli sonori tollerabili nelle diverse zone secondo i dettami del citato DPCM 01.03.1991, L. 26.10.1995 n. 447 e DPCM 14.11.1997 e quindi per le aree in esame è plausibile ed accettabile una classificazione come aree di classe IV ("aree di intensa attività umana") per l'insediamento commerciale e di classe III ("aree di tipo misto") per la confinante zona residenziale.

Fatte queste premesse, dall'analisi acustica del progettista risultano rispettati i valori massimi di immissione ed emissione con un previsionale che tiene conto dell'apporto dovuto all'incremento di traffico veicolare e di quello derivante dalla installazione di impianti tecnologici, valutati anche in prossimità dei recettori sensibili anche con classi di destinazione d'uso del territorio più restrittive. I risultati hanno fatto emergere che l'incremento di rumore sarà prevalentemente quello veicolare: quello dovuto agli ipotizzati impianti tecnologici risulta infatti ininfluente.

L'analisi è stata condotta con un previsionale post-opera ad attività a regime. Nulla viene riferito al periodo della cantierizzazione nel quale, seppure temporaneo e reversibile, ci sarà un apporto di rumore sicuramente significativo.

A tale proposito si veda la prescrizione in calce alla relazione istruttoria.

SISTEMA NATURALISTICO – AMBIENTALE

Dall'analisi delle relazioni che intercorrono, tra l'area in esame e la rete ecologica esistente, si evince in maniera immediata come il lotto si trovi incastonato tra barriere antropiche di tipo lineare e areale. In particolare:

- asse autostradale A28 a est;
- area produttiva a sud;
- area produttiva e asse viario SS 251a ovest;
- aree produttive, residenziali e asse viario SP 76 a nord.

Indagando il territorio circostante l'area in cui andrà a insediarsi il complesso commerciale "Malcanton", gli elementi della rete ecologica più significativi sono costituiti dagli ambiti del fiume Reghena e del Lemene, identificati come Core area. Gli stessi, insieme alla roggia Versiola, vengono considerati come importanti corridoi ecologici (Corridoio ecologico primario).

Proprio per proteggere l'ecosistema di questi ultimi elementi descritti, si è reso necessario stabilire una zona cuscinetto ovvero, una fascia di rispetto a protezione delle Aree nucleo.

Le Buffer zone, soprattutto a sud dell'area d'intervento, vengono interrotte da barriere areali di tipo produttivo e residenziale in più punti, diminuendo la funzione di protezione che questa dovrebbe svolgere nei confronti dell'ecosistema lagunare.

L'intenso sviluppo edilizio e la presenza di importanti infrastrutture quali l'autostrada A4 e la A28 rappresentano, per la rete ecologica, delle barriere areali e lineari imponenti. Si evidenzia, infatti, come la rete ecologica sia maggiormente sviluppata a nord dell'area d'intervento.

Non si ritiene che il progetto possa instaurare interferenze negative con la rete ecologica esistente, vista anche la sua interclusione in un ambito urbano e produttivo che già da tempo ha definito i limiti delle relazioni ecologiche in direzione est-ovest.

Per gli aspetti vegetazionali e faunistici si rimanda alle considerazioni inserite nello studio di valutazione di incidenza ambientale.

SISTEMA PAESAGGISTICO

Il territorio interessato dalla realizzazione dell'opera è compreso all'interno del seguente Ambito: "Ambito n.26 - Laguna Pianure del Portogruarese e Sandonatese". E più precisamente nella parte ovest dell'ambito di intervento poco sopra Portogruaro. Non vi sono in corrispondenza dell'area presenze paesaggistiche significative di rilievo regionale, ad esclusione dei due corsi d'acqua collocati comunque ad una certa distanza ad est ed ovest.

Il "contesto" paesaggistico quale "figura territoriale" di riferimento, è costituito dallo spazio compreso tra i due corsi d'acqua ad est ed ovest e chiuso a sud dalla linea della linea dell'autostrada.

Si tratta di un contesto quasi interamente antropizzato ed occupato da insediamenti di carattere industriale.

Il contesto paesaggistico di riferimento per l'opera in oggetto è caratterizzato dalla prevalenza del paesaggio della trasformazione. Al paesaggio agricolo si è sovrapposta la matrice antropica caratterizzata dal paesaggio delle grandi infrastrutture e delle zone industriali. Si tratta di un paesaggio di fatto estraneo ai tessuti insediativi locali, maggiormente legato funzionalmente e percettivamente all'autostrada.

Il progetto è coerente con il sistema dei vincoli e tutele, non interferisce, inoltre, con alcun vincolo di tipo paesaggistico.

Si può quindi affermare che l'intervento risulta coerente con le dinamiche del luogo e con i suoi caratteri identitari. Si configura come completamento del contesto e della sua forma, proponendosi inoltre come elemento di qualificazione e caratterizzazione dell'area, attualmente connotata da un certo appiattimento visivo e scarsa riconoscibilità.

SISTEMA ANTROPICO

Il comune di Gruaro, ubicato nella parte nordorientale della Provincia di Venezia, al confine con il Friuli, era una superficie interamente pianeggiante e ricca di acque. Il territorio comunale è attraversato dal Lemene e dai suoi affluenti, il Reghena e la Versiola.

Nei dintorni del capoluogo sono presenti le frazioni di Bagnara, Boldara, Sega-Malcanton e Giai.

Il sistema insediativo che si sviluppa in prossimità dell'ambito in esame è fortemente influenzato dalla presenza di un articolato sistema infrastrutturale e da aree fortemente urbanizzate a destinazione prevalentemente produttiva e commerciale.

Non è possibile definire un impatto generalizzato all'interno di un tessuto composito, ma solamente legato a ricadute puntuali capaci di produrre effetti poco articolati su di un livello sistemico. Si tratta perlopiù di disturbi dovuti al traffico veicolare, con effetti sulla qualità del clima acustico e della qualità dell'aria; effetti che risentono della funzione specifica del progetto.

SISTEMA VIABILISTICO

L'attuazione del progetto implica la realizzazione di una nuova viabilità di accesso all'ambito di intervento, riallacciandosi al sistema viabilistico dell'area, già appropriatamente dimensionato. Ampliando la scala d'analisi si evidenzia come la rete infrastrutturale appare capace di sostenere l'insediamento del centro nuovo commerciale.

L'entrata in funzione dell'attività comporterà un aumento dei flussi di traffico, in ragione della nuova offerta commerciale. Tale aumento potrà produrre una riduzione della funzionalità della maglia viabilistica in relazione a particolari momenti durante l'arco dell'anno e della settimana, ricalcando le dinamiche che già caratterizzano la maggior parte delle aree di simile natura.

Da tale quadro emerge che il traffico direttamente riversato all'interno dell'ambito non avrà un incremento tale da apparire critico. Questo si traduce con il mantenimento della funzionalità che oggi il sistema territoriale possiede.

Il sistema viabilistico locale non risentirà particolarmente delle alterazioni prodotte, dal momento che non si viene ad alterare in modo rilevante il quadro complessivo come emerge dallo studio del traffico riportato più avanti.

SALUTE PUBBLICA

Al fine di valutare le ricadute relativamente alla salute pubblica, si considera in primo luogo la qualità dell'aria determinata dalle emissioni da traffico.

Potenziali ripercussioni sulla salute umana derivano anche dalle modificazioni alle condizioni acustiche delle fasce di territorio limitrofe all'intervento; i nuovi flussi di traffico, che si vengono a sommare a quelli esistenti, possono comportare incrementi delle emissioni.

Come visto, si evidenzia che le ricadute sono da considerarsi complessivamente contenute, in quanto con la costruzione del centro commerciale livelli di clima acustico rimarranno sostanzialmente invariati così come le concentrazioni al suolo dei potenziali inquinanti rispetto ai valori di fondo non sono significative.

ARCHEOLOGIA

L'analisi delle componenti archeologiche presenti nella zona in esame è stata fatta mediante lo studio della "Carta Archeologica del Veneto", del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia.

Dall'analisi delle cartografie emerge che nell'area a nord di Portogruaro non sono presenti siti archeologici e strade romane; queste ultime sono localizzate più a sud, in prossimità dell'abitato di Concordia Sagittaria.

Nell'area oggetto di intervento non sono presenti siti di ritrovamenti archeologici; il sito più prossimo, ad una distanza di circa 500 metri, è localizzato in prossimità dell'abitato di Sega, frazione di Gruaro.

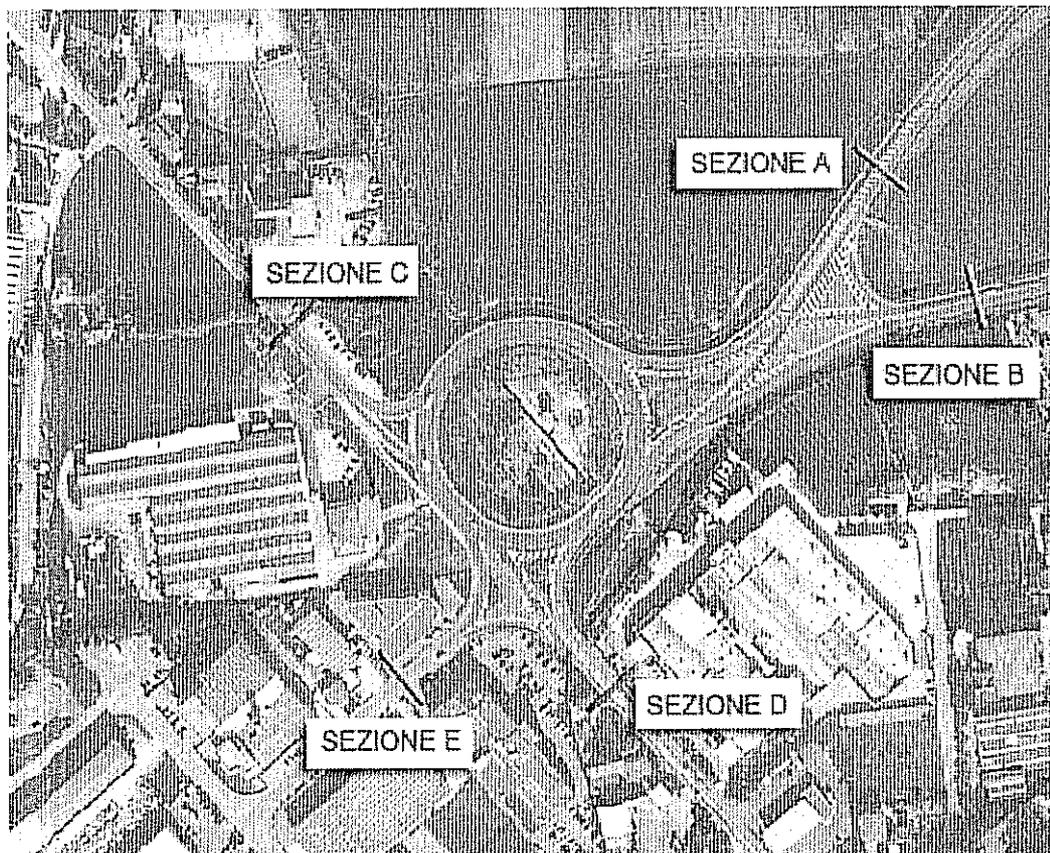
STUDIO SUL TRAFFICO

A seguito di specifica richiesta della Provincia il progettista ha integrato lo studio sul traffico ripetendo i monitoraggi di flussi traffico nei giorni di venerdì 18/05/2012 e sabato 19/05/2012, nella fascia oraria 08.00 - 20.00, ad intervalli di 15 minuti.

Gli aspetti trattati nel nuovo studio riguardano:

- modifica dell'assetto viabilistico con rivisitazione dell'accesso posto lungo Via Manin;
- analisi dello status viabilistico alla luce di nuovi rilevamenti dei flussi veicolari esistenti;
- stima dei flussi veicolari futuri nell'ora di punta commerciale.

Al fine è stata effettuata una nuova campagna di rilevamento dei flussi veicolari esistenti che ha riguardato la rotatoria posta all'intersezione fra Viale Pordenone, Via dell'Artigianato, Via De Gasperi e i raccordi autostradali dell'autostrada A28, intersezione che caratterizza l'assetto viario dell'area come rappresentato nella figura seguente..



La redazione del documento è effettuata ai sensi della Legge Regionale 13 agosto 2004, n. 15 (BUR n. 81/2004) - "Norme di programmazione per l'insediamento di attività commerciali nel Veneto" - e della Delibera della Giunta Regionale n. 569 del 25 febbraio 2005 - "Studi sull'impatto di viabilità per le grandi e medie strutture di vendita. Disposizioni per la presentazione della documentazione".

Per la valutazione dei flussi di traffico esistenti vengono utilizzati i valori rilevati con la nuova campagna di monitoraggio; le rilevazioni sono state eseguite con le modalità previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 569 del 25.02.2005.

Confrontando i valori di flusso massimo corrispondenti a ciascuna sezione presa in esame con le portate di servizio massime rilevate, le tratte allo studio presentano i seguenti flussi massimi, livelli di servizio e margini di capacità residua (riferiti ai flussi massimi registrati durante l'ora di punta):

Flusso massimo nella fascia 17:00 – 18:00 della giornata di sabato

Sezione stradale	Flusso massimo	Livello di Servizio	Margine di capacità residua	Veicoli corrispondenti al margine di capacità residua
Raccordo autostradale Sezione O	993 veic/h	D	13,12 %	150 veic/h
Raccordo autostradale Sezione P	481 veic/h	C	31,09 %	217 veic/h
Via A. De Gasperi Sezione M	513 veic/h	D	41,90 %	370 veic/h
Via A. De Gasperi Sezione M	1409 veic/h	E	35,75 %	784 veic/h
Via dell'Artigianato Sezione L	262 veic/h	B	9,65 %	28 veic/h

Alla luce dei volumi massimi rilevati, sostanzialmente inferiori rispetto allo studio iniziale, dei margini di capacità e dei livelli di servizio calcolati, si osserva un buon livello di servizio in tutti i rami della rotatoria e in tutte le sezioni prese in esame, ad eccezione di via dell'Artigianato, come risultava anche nello studio precedente.

E' da tenere presente che le stesse infrastrutture sono a servizio di un'area artigianale/industriale/commerciale già esistente ed è pertanto ipotizzabile che la clientela della nuovo centro commerciale "Malcanton" sia in gran parte quella già diretta verso le altre attività presenti, dando così un ulteriore margine di sicurezza rispetto ai flussi veicolari totali futuri stimati.

MATRICE DEGLI IMPATTI

Al fine di analizzare e valutare le trasformazioni indotte e i conseguenti impatti all'interno del territorio e dell'ambiente in cui s'inserisce l'opera, è stata definita una matrice di impatto qualitativa e quantitativa in fase di esercizio e in fase di cantiere.

Fase di esercizio

Sulla base del modello definito e in considerazione delle analisi contenute all'interno del presente studio si riscontra l'instaurarsi di situazioni potenzialmente capaci di ridurre la qualità ambientale locale in relazione alla sottrazione di spazi all'oggi ad uso produttivo agricolo, tuttavia di non particolare peso o valenza.

Gli effetti del traffico indotto potranno creare situazioni di limitazione della qualità ambientale per le abitazioni più prossime, tuttavia sulla base delle analisi sviluppate si evidenzia che l'aumento di traffico risulterà contenuto e ricadente all'interno della viabilità interna alla zona commerciale.

Le alterazioni del clima acustico e della qualità dell'aria risulteranno limitate e concentrate, e comunque non coinvolgeranno in modo rilevante ricettori sensibili dal momento che l'intervento si localizza all'interno di un tessuto insediativo consolidato di carattere produttivo - commerciale, con la presenza di arterie viabilistiche di particolare peso. Si considera inoltre come gli interventi di mitigazione possano recuperare in modo soddisfacente le eventuali riduzione di valore.

Fase di cantiere

Il modello di valutazione è stato approfondito anche in fase di cantiere. Si evidenzia come all'interno di tale situazione gli impatti generati comportino delle alterazioni in senso negativo della qualità complessiva. Tale aspetto è legato da un lato alla produzione di maggiori disturbi legati alle lavorazioni all'interno dell'area, dall'altro a effetti indiretti legati alla movimentazione di mezzi in prossimità del contesto.

Si nota infatti come le ricadute maggiormente rilevanti siano legati alla presenza del cantiere e del traffico attratto in particolare in termini di aumento della rumorosità, produzione di polveri e gas e alterazione del contesto visivo.

Da considerare come tali alterazioni, oltre ad essere temporalmente concentrate non appaiono particolarmente critiche considerando come i manufatti saranno realizzati con prefabbricati, contenendo le attività di cantiere.

In generale si evidenzia una riduzione complessiva della qualità ambientale considerando come all'interno di tale fase non si verranno a produrre le ricadute positive in termini socioeconomici, legate all'apertura delle attività commerciali.

Il materiale di scavo per la realizzazione del centro commerciale, costituito essenzialmente da sabbie limose, per una quantità di 17422 mc, previa caratterizzazione analitica, sarà riutilizzato in cantiere per una quantità pari a 10782 mc mentre la quota rimanente sarà riutilizzata per la pista ciclabile (1300 mc) e per il progetto Autovie (5340 mc) in corso di realizzazione.

OPERE DI MITIGAZIONE

L'area d'intervento è interessata dalla realizzazione di un complesso al cui interno troveranno posto numerose attività commerciali e non. Gli spazi utili per la realizzazione delle mitigazioni sono rappresentati dall'area di parcheggio e dalla fascia di terreno che corre lungo il perimetro dell'area d'intervento. Le opere di mitigazione sono state suddivise in due parti, una relativa all'area del parcheggio e l'altra legata alla fascia perimetrale.

Per quanto riguarda la prima area, data l'ampiezza della superficie interessata, è stata prevista la messa a dimora di esemplari di *Acer platanoides* con un sesto d'impianto di 7,5 metri anziché di 10 metri secondo la richiesta della Provincia.

Su tutte le aree verdi interne al parcheggio si prevede inoltre la semina di un tappeto erboso rustico, fortemente adattabile a condizioni di scarsa manutenzione, la cui composizione sia data da diverse specie.

Al fine di mitigare ulteriormente l'impatto dei fabbricati verso l'area residenziale posta a sud-est vengono aggiunti dei filari arborei monospecifici con esemplari di *Carpino Betulus* con sesto d'impianto di 8,0 m. lungo la viabilità di accesso al centro commerciale. Nell'area a Nord-ovest a ridosso dei fabbricati residenziali esistenti verrà piantumata una siepe arbustiva di *Carpino Bianco* con interasse 1,2 e altezza massima di 2-2,5 m, mentre a ridosso del fabbricato verrà disposto un filare formato da *Carpino Bianco Piramidale* con sesto d'impianto di 4,0 m sempre per i motivi sopracitati.

La fascia perimetrale è stata trattata in modo completamente diverso tenendo comunque presenti i limiti di distanza legati alla presenza dell'autostrada. In particolare vista la presenza di una fascia di vegetazione mista arbustiva ed arborea, è stata considerata la possibilità di mantenere questa pre esistenza e di creare tutta una nuova area verde a ridosso degli spazi a parcheggio. La tipologia di sistemazione prevista è di tipo puramente estetico e vede la creazione di ampie aree di arbusti da fiore bassi su cui inserire degli elementi arborei in modo discontinuo e senza uno schema preciso. In questo modo sarà possibile avere degli importanti effetti visivi e cromatici che creano una cornice particolare per l'inserimento del centro commerciale.

COMPENSAZIONI

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

Di seguito vengono descritti gli interventi individuati quali possibili compensazioni relative alla nuova struttura che tengono conto anche delle richieste di integrazioni formulate dalla Provincia.

Rotatoria svincolo autostrada A28 – SP251

La proprietà si è impegnata economicamente nella realizzazione della rotatoria di interconnessione tra lo svincolo dell'Autostrada A28, la Strada Provinciale SP251 e la Zona Industriale di Malcantone. L'impegno prevede sia la cessione di una parte dell'area del PN 9, di cui il Complesso Commerciale fa parte, sia la partecipazione economica per la sua realizzazione.

Opere di urbanizzazione

Tra le opere di urbanizzazione è prevista la realizzazione delle seguenti opere esterne all'ambito di intervento:

- sistemazione a verde e realizzazione di un percorso ciclabile di un'area di risulta a confine con le proprietà a sud-est dell'intervento;

- realizzazione della viabilità di collegamento con la strada comunale via Manin;
- sistemazione fognatura su via Manin con realizzazione di impianto di sollevamento.

completamento collegamento ciclopedonale

I progettisti hanno proposto nella relazione integrativa due ipotesi progettuali per il collegamento tra la pista ciclabile esistente ed il nuovo complesso commerciale per una valutazione del percorso e della compatibilità con la programmazione provinciale, che tengono conto anche delle osservazioni del Comune di Gruaro.

In base alle osservazioni dell'ufficio viabilità della Provincia, (vedi nota allegata), la scelta fra le due ipotesi dovrà essere concertata con il Comune di Gruaro.

Si raccomanda, al fine di dare continuità alla rete ciclo pedonale esistente e di progetto, di valutare la possibilità di mettere in sicurezza il tratto lungo la SP 76 in località "La Sega".

compensazione ambientale

La nuova area prevista dai progettisti per la compensazione a verde è l'area afferente al Comparto 2 del Piano Particolareggiato, anziché quella del Comparto 1 del progetto iniziale, coincidente con la zona destinata ad ambito di riforma dell'ambiente boschivo di 18.135 mq di proprietà delle Autovie s.p.a. da cedere al pubblico.

L'area è stata definita e verrà confermata in fase esecutiva con l'Amministrazione comunale, che, in fase attuativa potrà indicare aree diverse prossime al sito da utilizzare come compensazione a verde, restando ferme le quantità arboree definite nel progetto.

Per la definizione del numero di alberi necessario e la superficie richiesta è stato eseguito un calcolo relativo alla CO2 prodotta dall'incremento di traffico connesso al nuovo centro commerciale da compensare con la produzione di O2 delle piante arboree ed arbustive nonché della superficie a prato prevista. Nella valutazione della compensazione non si è tenuto conto del possibile assorbimento di CO2 del "tetto verde" previsto pari a 13.800 mq di superficie. Dalle stime effettuate risulta una rimanenza di CO2 (CO2 prodotta da traffico meno CO2 assorbita da verde di progetto) pari a 70.123 kg, per cui gli alberi necessari per assorbire la rimanenza di anidride carbonica prodotta dal sistema del traffico indotto dal complesso commerciale "Malcanton" risultano essere 1492.

Sulla base del modello di piantumazione proposto e ritenuto accettabile, rispetto alla quantità di piante necessarie (1492) per compensare la produzione di CO2 prodotta dal traffico veicolare indotto, si dovrà prevedere una superficie pari a 9.300 mq.

MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di monitoraggio ambientale, attraverso la creazione di un Sistema Informativo Territoriale.

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

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;
- Corso d'opera della durata del 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.
- 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.

Per ogni fase del monitoraggio riguarderà le seguenti componenti ambientali:

- Atmosfera;
- Rumore;
- Traffico;
- Qualità Acque superficiali e sotterranee;
- Rifiuti;
- Consumi energetici;
- Consumi di acqua potabile.

SCENARI ALTERNATIVI

Il progetto in ottemperanza alla vigente normativa valuta i seguenti scenari alternativi:

Scenario base

Lo scenario base corrisponde alla situazione delineata ed analizzata nel progetto illustrato.

Scenario 0

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

Tale opzione rappresenta la perdita di un'opportunità per il bacino d'interesse in cui ricade l'intervento, in quanto la realizzazione dello scenario base garantirebbe la realizzazione di un complesso avente non solo finalità commerciali, ma anche destinazioni contemplanti attività sociali, in grado di incrementare l'appeal attrattivo non solo per la popolazione residente, ma per il bacino di utenza sostenuto dall'adiacente viabilità autostradale

Scenario 1

Quale scenario 1, si individua l'ipotesi corrispondente ad una precedente elaborazione progettuale oggetto di approvazione emessa dal comune di Guaro con Permesso di Costruire n. 2696 del 19/04/2008.

Tale soluzione ipotizzava l'individuazione di un compendio costituito da 11 unità, ciascuna rispondente ai criteri con cui la LR 15/2004 definisce il "centro commerciale" (perciò ognuna con più di una unità di vendita e con servizi in comune), configurati in due distinte stecche seriali, delle quali una ad andamento leggermente curvilineo, convergente verso l'altra nella zona mediana.

L'impianto infrastrutturale previsto da tale soluzione contemplava una viabilità a senso unico organizzata in forma di anello, in parte intersecante i due corpi di fabbrica, e collegata alla rete viaria esistente mediante due distinti punti di connessione. Una service road era prevista in mezzo ai due edifici, configurata quale diametro della viabilità circolare a senso unico, mentre i bacini di parcheggio erano collocati nelle aree residuali, a saturazione della superficie disponibile. Tale impianto, consentiva di soddisfare pienamente i requisiti prescritti dalla LR 15/2004 per la tipologia d'insediamento commerciale sopraccitata e, peraltro, già autorizzata.

Lo schema insediativo risultava quindi totalmente diverso dallo scenario base, che invece contempla un fronte principale rivolto verso l'area urbana e un "retro" affacciato sulla viabilità autostradale, con un unico bacino di parcheggi. La superficie territoriale e tutte le altre carature urbanistiche rimangono sostanzialmente invariate in entrambe le ipotesi dei due scenari.

Dal confronto fra i due scenari emerge che lo scenario 1 presenta vari punti di debolezza rispetto allo scenario base, riportati di seguito in modo sintetico, per cui quest'ultimo risulta preferibile:

- maggiore consumo di superficie da destinare a viabilità di distribuzione (scenario base 5.896 mq., scenario 1 9.365 mq.). Questa superficie, nello scenario base, è recuperata a favore dei parcheggi con superficie permeabile e aree verdi.
- Lo scenario 1 configura un'entità autonoma: un'isola racchiusa dal ring anulare della viabilità di distribuzione, con i parcheggi pubblici isolati e troppo lontani dalle attività commerciali.
- La suddivisione in 11 unità evidenzia un problema alla viabilità di distribuzione. Lungo tutta la strada si producono accessi pericolosi e uscite (n. 11 accessi e n. 11 uscite, più un accesso ed una uscita dai parcheggi pubblici), che moltiplicano la potenzialità di incidenti.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

Il territorio di Guaro è confinato sommariamente fra i fiumi di risorgiva Reghena e Lemene i cui ambiti rientrano nella Rete Natura 2000. Spesso lungo questi corpi idrici è presente una vegetazione riconducibile ad habitat Natura 2000, inoltre grazie alla buona qualità naturalistica che li contraddistingue, essi costituiscono le vie preferenziali di spostamento per la fauna (corridoi ecologici).

Dalla seguente immagine (Figura 6), si apprezza l'ubicazione sommaria del progetto rispetto ai siti Natura 2000.



I siti più vicini alla nuova lottizzazione sono le aree tutelate afferenti ai fiumi Lemene e Reghena.

I siti ZPS IT3250012 e SIC IT3250044 distano circa 600 dall'area d'intervento e risultano fisicamente separati dalla stessa che risulta interclusa fra l'autostrada A28 ad ovest, l'estesa zona produttiva e commerciale di Portogruaro a sud, mentre sul lato ovest dalle residenze e numerose attività commerciali ricadenti nella frazione di Gruaro, nominata Malcantone.

Nello studio di Valutazione ambientale del progettista vengono delineati gli habitat interessati dall'intervento e descritte le specie animali e vegetali presenti nel sito o potenzialmente presenti.

Positiva la risposta alle integrazioni riferita alla richiesta di proporre e giustificare il bilancio energetico dell'area tra produzione di CO2 ad opera dei veicoli in accesso e la produzione di Ossigeno ad opera della piantumazione complessiva dell'area.

Oltre ad avere potenziato, come suggerito, la piantumazione del verde all'interno del sito di intervento, viene anche identificata una vasta area a verde, a Nord, per la quale è previsto il tipo di specie insediate ed il sesto di impianto. Tale area viene riferita come compensazione rispetto all'impatto ambientale indotto dall'insediamento. La tipologia e le caratteristiche complessive dell'intervento giustificano i numeri ed i calcoli proposti per il bilancio energetico richiesto.

La commissione conviene con le conclusioni del progettista secondo il quale il progetto non comporterà delle incidenze significative ai siti Natura 2000 più prossimi, neppure agli habitat e alle specie presenti o potenzialmente presenti nell'area di analisi.

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- ✓ La documentazione presentata anche a mezzo di successive integrazioni, risulta completa in tutti i suoi elementi e rispondente alle richieste della Provincia;
- ✓ Gli interventi previsti consistono nella costruzione di un nuovo complesso commerciale denominato "Malcantone" ubicata in località Malcantone in comune di Gruaro, posta in adiacenza alla ex S.S. 251 Pordenone - Portogruaro, ora S.P.
- ✓ Il progetto prevede opere di mitigazione e di compensazione con la realizzazione del completamento della pista ciclabile e la piantumazione di piante arboree ed arbustive all'interno e all'esterno del centro commerciale
- ✓ Le indagini e gli studi effettuati e riportati sinteticamente nel presente documento consentono di affermare che gli impatti generati dall'intervento, sia in fase di cantiere sia in quella di esercizio, sulle componenti ambientali risultano non significativi e ulteriormente mitigabili con gli interventi previsti.

- ✓ Non si riscontrano possibili interferenze dell'intervento proposto con i più vicini siti ZPS IT3250046 e SIC IT3250031. La relazione d'incidenza ambientale esclude effetti significativi negativi sui siti della rete "Natura 2000", indicando tuttavia alcuni accorgimenti ritenuti necessari.
- ✓ La commissione VIA provinciale ha ritenuto opportuno avvalersi degli apporti dei servizi urbanistica, viabilità e trasporti provinciali per gli aspetti di loro competenza, che hanno rilasciato i rispettivi pareri e osservazioni utilizzati nella formulazione del parere.

Tutto ciò visto e considerato

La Commissione VIA, in merito al progetto relativo al centro commerciale "Malcanton" in comune di Gruaro esprime **parere favorevole di compatibilità ambientale** in quanto ritiene che l'intervento proposto non abbia impatti negativi significativi sulle componenti ambientali presenti nell'area d'interesse con le seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

Prescrizioni

Fatto salvo che tutti gli impegni assunti dalla ditta Sportarredo SpA contenuti nella documentazione progettuale presentata per il parere di VIA e nella documentazione integrativa successivamente trasmessa si intendono vincolanti ai fini della realizzazione della nuova struttura commerciale, di seguito si riportano le ulteriori prescrizioni da ottemperare:

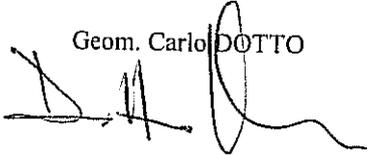
1. La rotatoria di smistamento interna, anche con la proposta di una sola corsia di transito, presenta in più punti raggi di curvatura inferiori agli 8 (otto) metri. Pertanto dovrà essere rivista la sagomatura della rotatoria stessa con la smussatura degli spigoli in modo che la circolazione avvenga senza intoppi.
2. Per quanto attiene la connessione fra la SP 251 e la rotatoria, la proposta di una sola corsia in uscita dal centro commerciale non è ritenuta accettabile e pertanto dovranno essere previste due corsie almeno per 200 metri prima dell'accesso alla rotatoria con SP 251.
3. La scelta fra le ipotesi 1 o 2 relative al percorso di completamento della pista ciclabile dovrà essere concertata con le amministrazioni provinciali e comunali.
4. Le paratoie alla scarico del bacino di laminazione dovranno essere a doppia lente al fine di garantire per sicurezza lo sfioro a stramazzo, in caso di riempimento del bacino di laminazione stesso. Le stesse dovranno essere rialzate al fine di garantire un volume d'invaso pari a 660 m cubi.
5. Sia verificata la competenza del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, così come indicato nella relazione integrativa, in merito al telecontrollo del pozzetto ripartitore verso la vasca di prima pioggia.
6. A riscontro dei risultati derivanti dall'analisi del previsionale acustico, vengano condotte delle campagne di misurazione secondo normativa ed indicazioni ARPAV, sia in fase di cantierizzazione, ma soprattutto in fase di esercizio a regime, presso i recettori sensibili atte a verificare il contenimento delle immissioni ed emissioni e del differenziale entro i limiti di legge. In caso di superamento di detti limiti, siano adottate delle misure di mitigazione tramite la installazione di barriere acustiche o sistemi analoghi efficienti.
7. Nella tavola "planimetria generale – Sistemazione degli scoperti" (codice P49700D 00101A2) la pista ciclo-pedonale prevista nei pressi dell'ingresso principale al complesso commerciale confluisce in uno stallo di sosta, senza dare l'opportunità di accedere al complesso stesso, creando peraltro un'interferenza con i veicoli in sosta ed in manovra. Venga risolta l'interferenza mediante la continuazione della pista ciclo-pedonale in sicurezza fino al complesso commerciale, prevedendo inoltre opportune aree di sosta per i cicli.
8. Il piano di monitoraggio previsto nello studio d'impatto ambientale dovrà essere attuato in condivisione con l'amministrazione comunale.
9. Al fine di consentire il monitoraggio degli impatti ambientali previsto dall'art. 28 e seguenti del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., con particolare riferimento alla prevista area di compensazione a verde di superficie 9.300 mq con piantumazione di 1.492 alberi e prato, si invii all'atto della progettazione esecutiva una relazione che descriva localizzazione e modalità di esecuzione della stessa e gli esiti degli accordi con gli Enti interessati e con le proprietà dell'area oggetto dell'intervento compensativo.
10. I tetti verdi dovranno essere progettati e realizzati secondo la norma UNI 11235 del maggio 2007. La copertura della parte ad uffici dovrà essere realizzata con un giardino pensile di tipo intensivo. I restanti tetti verdi previsti con il sistema estensivo dovranno essere piantumati a sedum.

Raccomandazioni

11. Si raccomanda, al fine di dare continuità alla rete ciclo pedonale esistente e di progetto, di valutare la possibilità di mettere in sicurezza il tratto lungo la SP 76 in località "La Sega".
12. Si valuti l'opportunità di eliminare la paratoia che devia le acque dalla vasca di prima pioggia verso il bacino di laminazione tramite opportuno pozzetto con quote di fondo differenti tra l'arrivo della rete di drenaggio, più alta, e quella di ingresso nella vasca di prima pioggia, più bassa.

Il SEGRETARIO della Commissione

Geom. Carlo DOTTO



Il PRESIDENTE della Commissione

Dott.ssa Anna Maria PASTORE

