



COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 20 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii)

Parere n.2 del 01.02.2017

OGGETTO: ANTONIO SV S.R.L.
Realizzazione di un parcheggio ad uso pubblico e della viabilità extraurbana di collegamento SS14 Triestina e la Variante SS14 Treviso Mare inserita nell'ambito del piano urbanistico attuativo denominato "Agrivillage Gustalia Venezia Musile"
Procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs n.152/06 e ss.mm.ii.

CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 58819 del 30.06.2016 la ditta Antonio SV SRL ha presentato domanda di verifica di VIA ai sensi all'art. 20 del D.lgs. n.152/2006 e s.m.i. per la realizzazione della viabilità extraurbana di collegamento SS14 Triestina e la Variante SS14 Treviso Mare inserita nell'ambito del piano urbanistico attuativo denominato "Agrivillage Gustalia Venezia Musile"

Con nota prot. n. 60162 del 05.07.2016 è stata data comunicazione alla ditta di sospensione dei termini procedurali al fine di acquisire il parere motivato relativo alla procedura di verifica di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per la realizzazione del piano urbanistico attuativo.

Con parere motivato n. 181 del 20.09.2016 la Commissione regionale VAS ha espresso il non assoggettamento alla procedura di VAS con prescrizioni.

In data 14.10.2016 il progetto e lo studio ambientale sono stati pubblicati sul sito internet della Città metropolitana di Venezia.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 87657 del 14.10.2016 la ditta richiede l'estensione della verifica di assoggettabilità a VIA anche per il parcheggio ad uso pubblico in quanto avente soglia superiore al limite previsto al punto 7 lett.b) dell'allegato IV del D.lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.

In data 26.10.2016 è stato effettuato un sopralluogo conoscitivo dei luoghi con la presenza dei progettisti incaricati dalla società promotrice.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 99433 del 24.11.2016 Arpav Servizio Controllo Ambientale ha trasmesso le proprie osservazioni con riferimento al tema dell'inquinamento acustico e luminoso.

Con nota prot. n. 100300 del 28.11.2016 sono state richieste integrazioni relative alla relazione previsionale d'impatto acustico a cui la ditta ha dato risposta con nota acquista agli atti con prot. n. 104309 del 12.12.2016.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 105574 del 14.12.2016 la società trasmette i verbali relativi alla conferenza dei servizi preliminare convocata dal Comune di Musile di Piave nel quale sono riportati i pareri preliminari favorevoli di ANAS S.p.A (soluzione a trivio e soluzione Variante A) e del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale.

OSSERVAZIONI

Non sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 20 comma 3 del D.lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

Caratteristiche del progetto

L'intervento oggetto della presente relazione ambientale riguarda la realizzazione della viabilità extraurbana legata all'attuazione di un Piano Urbanistico Attuativo denominato "Agrivillage Gustalia Venezia Musile", da realizzarsi tra la

SS 14 Triestina e la Var SS 14 Treviso Mare, Comune di Musile di Piave. Il progetto in esame rientra tra le opere elencate nell'ALLEGATO2 DELLA LEGGE REGIONALE 18 FEBBRAIO 2016 N.4 "Progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità" punto 7 - Progetti di infrastrutture, lettera g) strade extraurbane secondarie ed è di competenza della Provincia di Venezia

Le opere viarie in progetto si localizzano all'esterno del sistema insediativo di Musile, all'interno della fascia a prevalente uso agricolo che si colloca tra l'asse della SS 14 "Triestina" e via Emilia. Il territorio comunale rientra

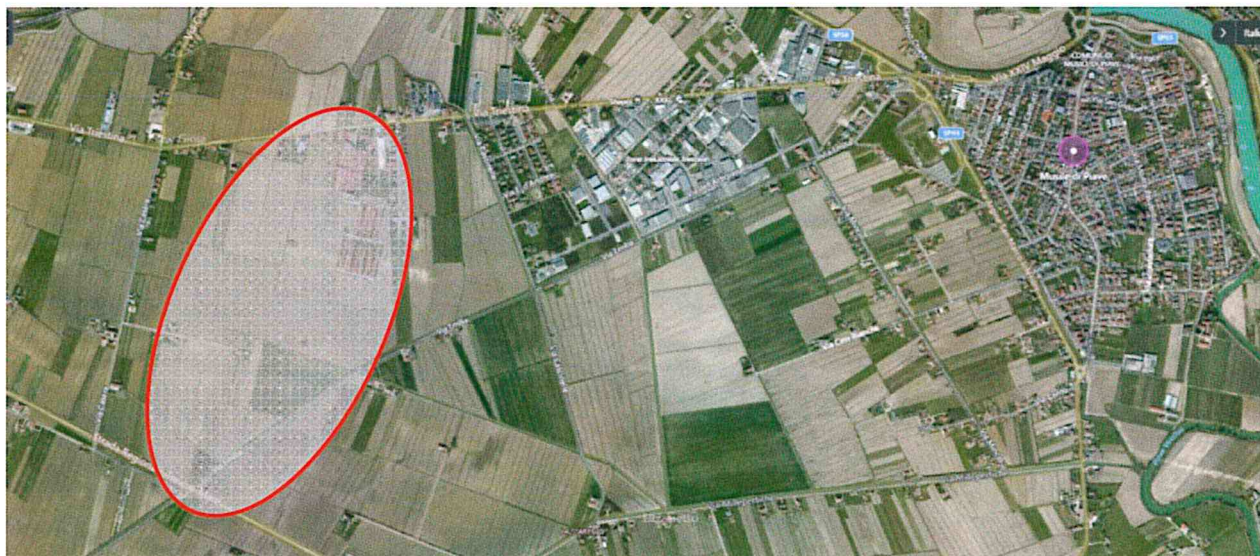


Illustrazione: Area dell'intervento su ortofoto

nell'ambito territoriale del Veneto Orientale, in particolare all'interno del sistema dell'area del Sandonatese. oltre a Musile centro sono presenti le frazioni di: Croce, situata a nord dell'area di intervento, Millepertiche a Sud, e Caposile a Sud-Est mentre in località Tre Scalini si colloca l'area di intervento.

Il comune di Musile occupa una superficie complessiva pari a circa 45 km caratterizzata da un territorio quasi esclusivamente ad uso agricolo, che si sviluppa dai margini della laguna di Venezia a sud fino al corso del Piave a nord. L'ambito oggetto della proposta interessa uno spazio dove sono attualmente presenti una serie di edifici che componevano un allevamento avicolo oggi dismesso. A Est sono presenti alcune abitazioni, che si sono sviluppate a partire dall'accesso sulla SS 14.

Il progetto stradale in esame comprende la viabilità di connessione con la SS 14 Via Triestina (a Nord), e con la SS14 Variante (a Sud) ed è connesso alla realizzazione delle opere urbanistiche previste nel PUA finalizzate alla realizzazione di un intervento denominato "Agrivillage Gustalia Venezia Musile", localizzato nel contesto territoriale destinato alla realizzazione di programmi complessi, normato dall'art. 19.8.1 delle Norme del PAT in Ambito dell'allevamento dismesso da riconvertire e riqualificare di Via Triestina – SS 14, e che si inserisce nell'ambito del "Contesto territoriale destinato alla realizzazione di programmi complessi" (Zona D3/2).

Scendendo nel dettaglio, la viabilità in progetto si colloca nell'area occidentale del territorio comunale di Musile di Piave(VE), all'esterno del sistema insediativo di Musile, in località Tre Scalini, su un'area attualmente ad uso agricolo sulla quale sono presenti manufatti di un allevamento avicolo dismesso.

L'area di intervento è facilmente raggiungibile sia per le provenienze da est (da Trieste) che da ovest (da Padova-Venezia) grazie alla vicinanza dell'autostrada A4 Torino-Trieste: il casello autostradale di Roncade-Meolo dista 7,5km dall'ambito urbanistico in progetto, quello di Noventa di Piave-San Donà di Piave 10km. Inoltre "Agrivillage" si colloca in prossimità dell'asse della SR89 "Treviso-Mare", favorendo l'accessibilità all'utenza proveniente da ovest, ovvero da Treviso, nonché a quella proveniente da sud, da Jesolo e Cavallino, attraverso la SR43 "del Mare" e la SP43 "Portegrandi-Caposile".

L'asse stradale principale, della lunghezza di 1,9 km circa, collegherà la SS n. 14 "Triestina" e la SS n. 14 Var. "Treviso-Mare": la prima è una strada ad una corsia per senso di marcia da 3,50m ed unica carreggiata di larghezza 8m circa, che congiunge i capoluoghi di Venezia e Trieste, ed è situata a nord del comparto urbanistico di Agrivillage; la SS n. 14 Var. è invece una variante alla precedente che costituisce un by-pass a sud rispetto gli abitati di Musile e San Donà di Piave, e presenta anch'essa un'unica carreggiata con una corsia per senso di marcia (di ampiezza 3,75m), e nel tratto in esame si sviluppa in rilevato a circa 3 m dal piano campagna.

L'infrastruttura in progetto, che si sviluppa lungo la direttrice nord-sud ed è rappresentata da una strada di categoria "F1" locale di ambito extraurbano con piattaforma avente larghezza di 9 m, garantisce un'adeguata accessibilità ad "Agrivillage", collegando la SS 14 "Triestina" e la SS 14 VAR "Treviso Mare".

Il tracciato, conforme alla variante urbanistica approvata dal Comune di Musile il 15 Aprile 2016, origina da una nuova

rotatoria, avente diametro esterno di 60 m, prevista sulla SS 14 “Triestina”: da qui la strada in progetto procede, per complessivi 1900 m circa, fino allo svincolo a due livelli per la connessione con l’attuale SS 14 VAR “Treviso Mare”. Lungo il tracciato sono inserite tre rotonde intermedie a tre rami, di diametro esterno pari a 50 m, delle quali due sono destinate agli accessi alla logistica e alle aree di sosta dell’Agrivillage e la terza garantisce in sicurezza la connessione con l’attuale via Emilia.

L’accessibilità complessiva all’Agrivillage è dunque sostanzialmente garantita da due innesti a rotatoria sulla viabilità extraurbana, uno per i flussi veicolari provenienti da Sud dalla SS 14 VAR “Treviso Mare” e l’altro per le provenienze da nord dalla SS 14 “Triestina”.

L’infrastruttura stradale è affiancata, nei differenti tratti ed in ragione dei differenti percorsi specializzati previsti all’interno dell’Ambito, da marciapiedi, pista ciclabile, verde di separazione, scolo acque.

Viabilità di collegamento tra SS 14 “Triestina e SS 14 VAR “Treviso Mare” - Caratteristiche tecniche e descrizione dell’intervento

Nei seguenti paragrafi si analizzano le caratteristiche tecniche dell’intervento sia dal punto di vista della geometria e della funzionalità della strada sia per quel che riguarda la realizzazione della sovrastruttura e le prestazioni dei materiali. Si darà inoltre una descrizione dello stato di fatto e dell’andamento del tracciato.

In base ai requisiti minimi previsti dal Decreto del 5 novembre 2001 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti recante “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, l’intervento è considerato come strada extraurbana secondaria con le seguenti caratteristiche funzionali e geometriche:

Tipo secondo Codice della Strada	EXTRAURBANA LOCALE
Ambito territoriale	EXTRAURBANO
Categoria	F1
Limite di velocità	50 km/ora
Corsie per senso di marcia	1
Velocità di progetto minima	40 Km/ora
Velocità di progetto massima	100 Km/ora
Larghezza della corsia di marcia	3.50 m
Larghezza minima della banchina	1,00 m
Livello di servizio	C (1 corsia)
Portata di servizio per corsia	600 veicoli equivalenti/ora
Larghezza minima marciapiede	(non previsto)
Regolazione della sosta	Ammessa in piazzole di sosta
Regolazione dei mezzi pubblici	Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate
Accessi	Ammessi

Dal punto di vista altimetrico il tracciato non presenta particolari problematiche dato che si mantiene fra le quote 1,4 E 0,80 m s.l.m.. Complessivamente lo sviluppo planimetrico è di circa 1900 m.

Il tracciato si sviluppa secondo la direttrice Nord- Sud e parte dalla rotatoria di progetto sulla SS 14 “Triestina (denominata rotatoria A) , prevista con diametro esterno 60 metri e corona giratoria di larghezza 9 metri, con curva e controcurva nel primo tratto di raggio 60 metri fino a raggiungere la prima rotatoria interna (denominata rotatoria B) dopo circa 300 metri.

La rotatoria sulla SS14, posta al km30+600, è finalizzata a fluidificare i flussi in ingresso all’area da nord.

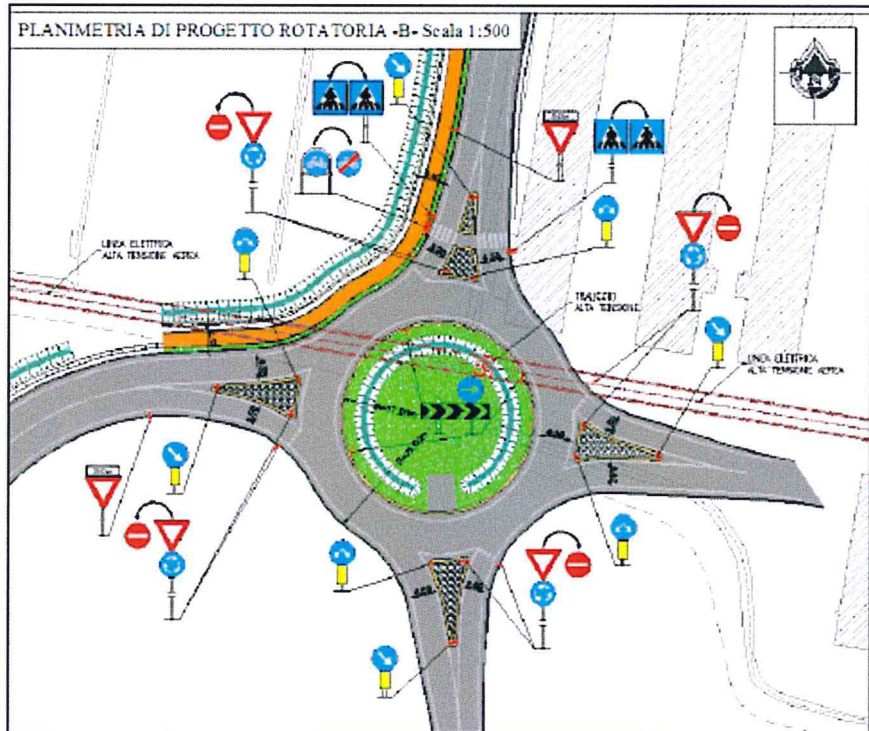
L’introduzione della rotatoria comporta tuttavia l’attribuzione di pari priorità ai rami che vi convergono, determinando l’interruzione ed il rallentamento del flusso veicolare sulla SS14.



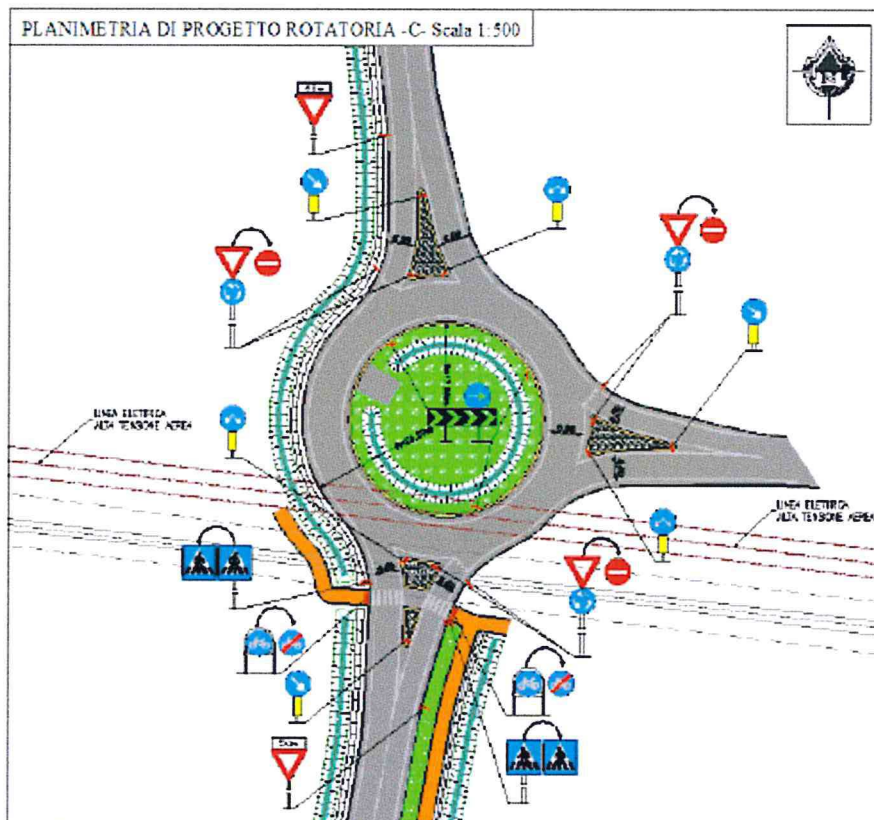
Per ovviare a tale condizione si propone in alternativa di gestire l'intersezione con un trivio. Questa soluzione comporta una minore occupazione territoriale, garantisce continuità all'asse della via Triestina, attribuisce priorità ai flussi che la percorrono e consente di gestire gli eventuali accodamenti senza impegnare la viabilità principale.



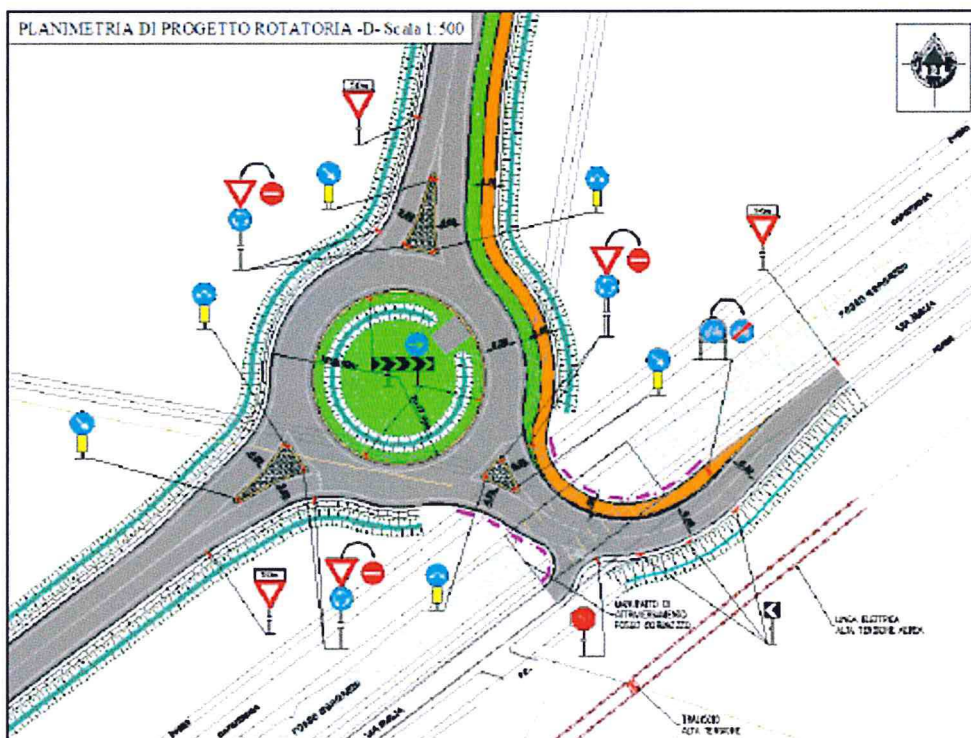
La rotatoria B, a tre rami, ha diametro 50 metri e consente l'accesso diretto al settore logistica e alla viabilità di accesso principale ai parcheggi.



Il secondo tratto di strada, con lunghezza pari a circa 536 metri presenta una curva in sinistra di raggio minimo (45 metri) e due intersezioni a raso, a destra in corrispondenza dell'accesso alla fattoria didattica ed in sinistra per il principale percorso di ingresso dei bus all'Agrivillage.



La rotatoria a tre rami denominata "C", di diametro esterno 50 metri, interrompe l'andamento lineare della strada, la quale prosegue in direzione sud con un tratto pressoché rettilineo di lunghezza 533 metri, fino ad incontrare la terza rotatoria, denominata "D" dove si innesta il ramo Nord di via Emilia.



L'ultimo tratto della viabilità di progetto, di lunghezza 561 metri, caratterizzato a metà del tracciato dalla presenza di una curva di raggio 150 metri verso destra, collega la rotonda "D" con l'intersezione a due livelli prevista sulla SS 14 VAR "Treviso-Mare".

Svincolo di raccordo con la SS 14 VAR "Treviso - Mare"

La SS 14 VAR è oggetto di un progetto preliminare di ampliamento approvato dal CIPE con Delibera n. 56 del 30.04.2012 e dalla Regione del Veneto con Decreto del Dirigente della Direzione Strade Autostrade e Concessioni n. 1 del 7.02.2013 denominato "Via del Mare: collegamento A4 -Jesolo e litorali"

Tale progetto prevede in corrispondenza di via Emilia la realizzazione di uno svincolo completo costituito da una rotonda di grande diametro (120 metri circa) su cui si innestano due bretelle di collegamento da e per la SS 14 VAR, ampliata a due corsie per senso di marcia, ed una strada di raccordo verso Ovest con l'esistente rotonda sulla SS 14 "Triestina" in località la Fossetta.

Il PUA prevede la medesima funzionalità dello svincolo anche se con differenze altimetriche dei tracciati e degli svincoli., come a seguito schematicamente indicate:



La rotonda a livelli sfalsati al km1+500 sulla SS 14var. posta a sud-ovest dell'"Agrivillage", prevista dal PUA, conformemente a quanto pianificato dalla variante urbanistica approvata dal Comune di Musile di Piave, con isola centrale e corona rotatoria sotto piano campagna e rampe di collegamento alla SS14var.

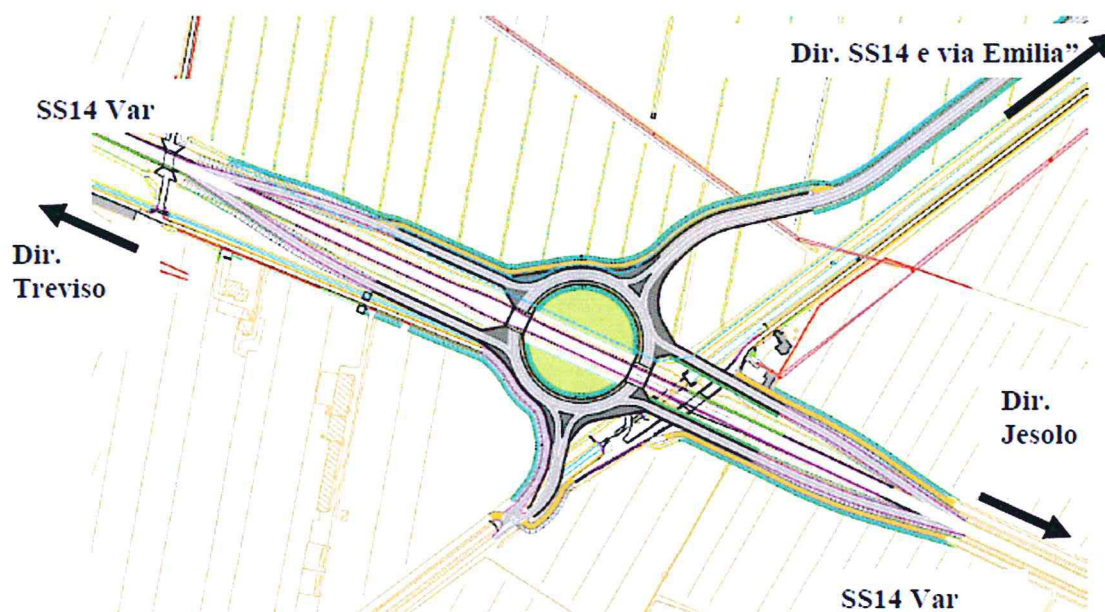
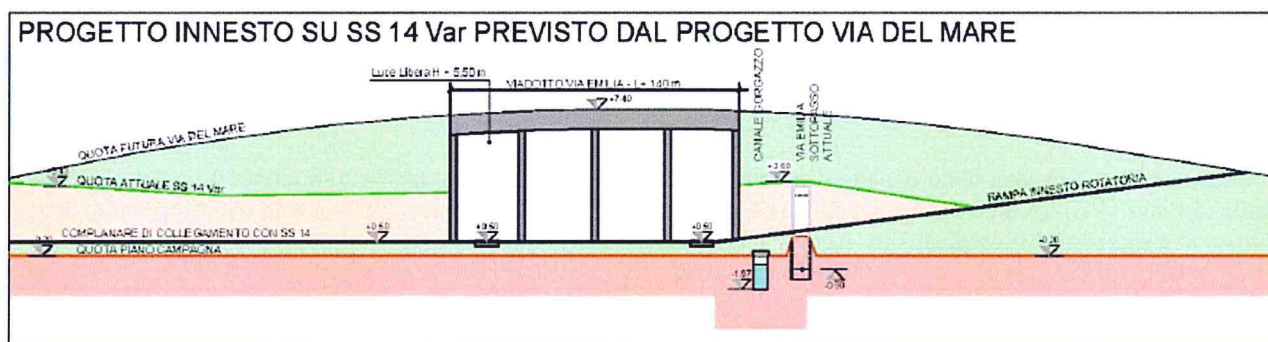
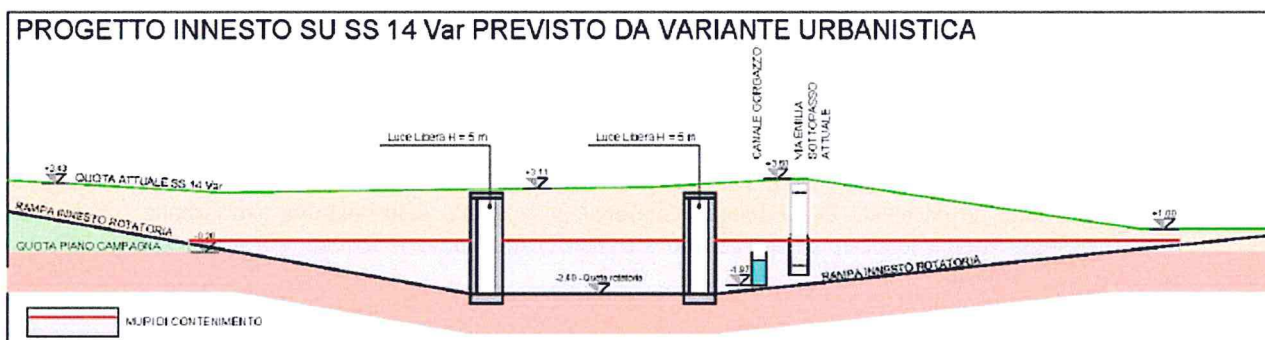


Immagine 1.7: opere infrastrutturali di accesso all'area: rotonda su SS14 var, km 1+500 (ROTATORIA E)

Tuttavia, la realizzazione della rotonda con delivellamento prevista dal PUA del Comune di Musile di Piave in corrispondenza dell'intersezione tra la viabilità di progetto e la SS14var risulta ostativa rispetto al progetto denominato "Via del Mare: collegamento A4 -Jesolo e litorali", progetto preliminare di ampliamento approvato dal CIPE con Delibera n. 56 del 30.04.2012 e dalla Regione del Veneto con Decreto del Dirigente della Direzione Strade Autostrade e Concessioni n. 1 del 7.02.2013. Quest'ultimo infatti quale prevede, in corrispondenza di via Emilia la realizzazione di uno svincolo completo costituito dalla rotonda di grande diametro ma a piano campagna, innalzando a 6m la quota del rilevato stradale ed ampliando a quattro corsie



Lo studio oggetto di esame ipotizza una soluzione alternativa funzionale, transitoria e non ostativa alla realizzazione della “via del Mare” prevedendo uno svincolo costituito da un sottopasso da tre rampe connesse alla SS14var: di immissione e di uscita in direzione Treviso, sola rampa di immissione in direzione Jesolo. Inoltre, lo schema consente l’attraversamento dell’intersezione sull’asse nord-sud nelle due direzioni di marcia grazie ad un sottopasso, permettendo tutte le manovre al nodo consentite dallo schema a rotatoria, ad eccezione della svolta sinistra per le provenienze da Treviso;

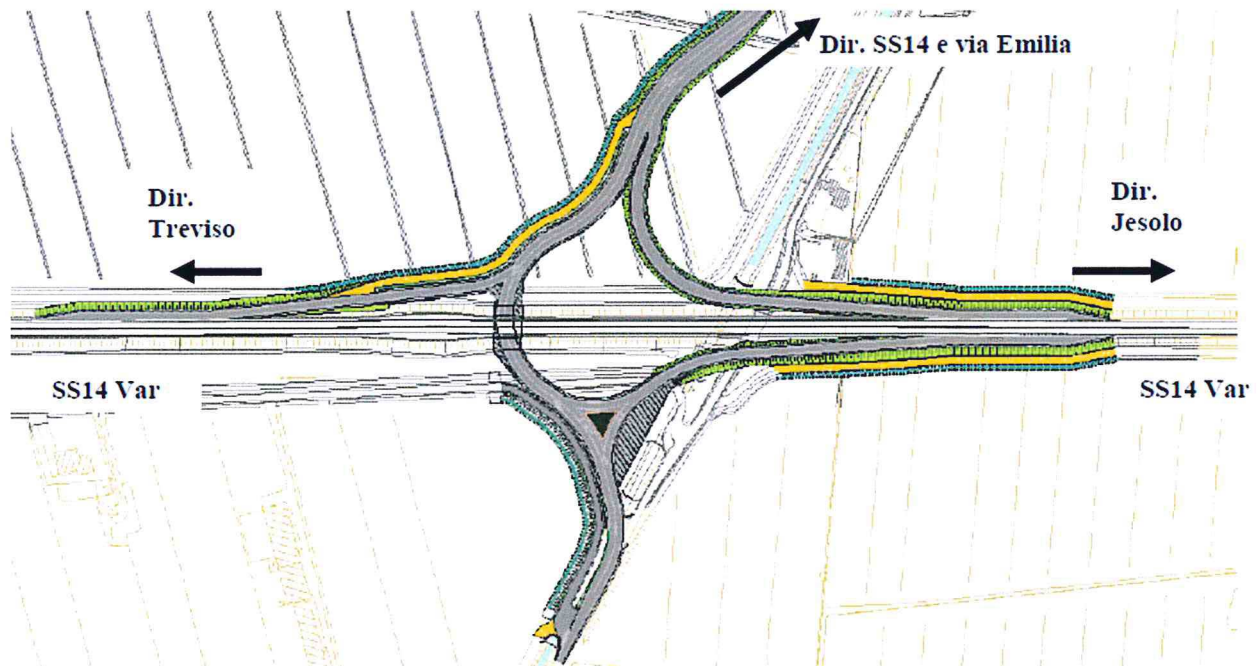


Immagine 1.9: opere infrastrutturali di accesso all’area: svincolo su SS14 var, al km 1+500

Tale soluzione alternativa rimane tutta contenuta nelle aree già destinate per la realizzazione della viabilità nel quadro urbanistico vigente.

Dunque il raccordo con la S.S. 14 Treviso Mare previsto dal Piano Urbanistico Attuativo (PUA) recepisce in termini funzionali opere previste dagli strumenti di pianificazione sovraordinata che il proponente del PUA si è reso disponibile ad eseguire nelle modalità tecniche più idonee, in conformità alle prescrizioni impartite dagli Enti autorizzanti e conformemente alle previsioni di spesa già stimate in sede di Accordo di Pianificazione.

Viabilità complementare e di accesso ai parcheggi

La viabilità interna all’Agrivillage e di accesso ai parcheggi è costituita da assi stradali di larghezza variabile tra gli 8 ed i 9 metri, ed utilizzano un pacchetto di pavimentazione analogo a quello della viabilità extraurbana con la sola eccezione che può essere assente lo strato di stabilizzato a calce nei tratti dove il terreno, già attualmente edificato, garantisca una discreta portanza.

Percorso ciclabile

In alcuni tratti della strada di collegamento è prevista la realizzazione di un tratto ciclabile su sede separata della larghezza minima di 2,50 metri, divisa dalla sede stradale con separatore fisico della larghezza minima di 50 cm e con pavimentazione bituminosa

Interferenze con altre opere esistenti e servizi a rete

Il nuovo tracciato interseca, in corrispondenza delle rotatorie “B” e “C” due elettrodotti.

Della linea elettrica aerea presente in corrispondenza della rotatoria “B” è previsto l’interramento per tutto il tratto interferente con l’area di intervento .

La linea elettrica aerea a 132.000 Volt presente in corrispondenza della rotatoria “C” risulta non interferente in quanto in corrispondenza della rotatoria stessa (circa in mezzaria della catenaria) presenta una altezza di 19,20 metri sul piano campagna (misura effettuata alla temperatura di 12,5 gradi) e quindi sono sempre garantiti i franchi di sicurezza previsti dalla vigente normativa.

Parcheggi

All’interno dell’area di intervento oggetto di riconversione urbanistica avente superficie di circa 30 ha nel comune di Musile di Piave (VE), area ad oggi occupata da un insediamento avicolo dismesso, è prevista la realizzazione di aree a parcheggio a servizio dell’insediamento ‘Agrivillage Gustalia Venezia Musile’.

Le aree a parcheggio saranno a servizio delle diverse strutture che compongono Agrivillage:

- Hotel (132 camere);
- Residenza turistico-alberghiera (127 camere);
- Attività artigianali, industriali e magazzini;
- Attività commerciali;
- Sport-hub;
- Fattoria didattica;

Complessivamente saranno realizzati 27.957,18 mq di stalli di sosta e 11.981,65 mq di area di manovra, nel rispetto degli standard previsti ai sensi dell'ART 12 NTO, LR 50/2012 e LR33/2002.

Per la realizzazione del piano di posa della fondazione e del relativo pacchetto di pavimentazione dei parcheggi (area a parcheggio + spazio di manovra) vengono scavati circa 35.400 mc di terreno di coltivo. Tale volume verrà riutilizzato in sito per la modellazione delle aree a verde e delle aree di pertinenza della fattoria didattica previste nel piano.

Il progetto prevede:

- 1513 stalli auto;
- 8 stalli con ricarica per auto elettrica;
- 86 stalli disabili;
- 37 stalli family;
- 73 stalli per i dipendenti interni alla "recinzione del village";
- 10 stalli autobus;
- 62 stalli moto;

ripartiti a servizio delle diverse strutture economico-commerciali e turistiche.

Le dimensioni degli stalli sono le seguenti:

- Stalli auto: 2,5x5m;
- Stalli moto: 1x2,50m;
- Stalli autobus 13x4m;
- Stalli Disabili e Family 5,5x3,20m.

La superficie degli stalli di sosta è drenante, ed ai fini del computo delle superfici scolanti, si attribuisce a tali superfici un coefficiente di deflusso di 0,6, come meglio si evince dalla specifica relazione di compatibilità idraulica.

Per il viale centrale, a separazione delle due principali aree parcheggi, è prevista un'alberatura di platani (*Platanus acerifolia*); lungo le aiuole della viabilità perimetrale filari di tiglio (*Tilia cordata*), nelle aiuole delle aree a parcheggio alternanza meli e peri a fiore (*Malus "Coccinella"*, *Pyrus "Chanticleer"*) con leccio sempreverdi (*Quercus ilex*) e sulle testate gelsi sterili (*Morus platanifolia fruitless*). Per un totale di 644 alberi.

A corredo nelle aiuole periferiche è prevista la posa di arbusti tappezzanti: cotognastro (*Cotoneaster* spp.) e lonicera (*Lonicera nitida*) e di piante a fiore (*Rosa* spp.) e lavanda (*Lavandula vera*).

La pavimentazione delle aree di manovra (pavimentazione non drenante) è realizzata con pacchetto che prevede:

- Geotessuto;
- Terreno stabilizzato in misto di cava sp 30cm o riciclato di cls;
- Misto stabilizzato sp 25cm;
- Binder sp. 25cm;
- Strato di usura sp. 3cm.

In corrispondenza degli stalli di sosta (pavimentazione drenante) gli strati di binder ed usura sono sostituiti da masselli drenanti.

La raccolta acque dall'area a parcheggio è effettuata tramite caditoie.

La DGR n°2884 del 2009 prevede che per parcheggi di elevate dimensioni si provveda a realizzare delle vasche di prima pioggia in cui vengano accumulati i primi 5 mm di pioggia.

I reflui saranno disoleati, dissabbiati e depurati.

Nel caso in oggetto il gestore della rete di fognatura nera ASI non è in grado di accogliere questo tipo di reflui e si rende necessario il loro trattamento in loco, per recapitare poi nel ricettore finale.

Il volume di invaso per le aree a parcheggio è garantito tramite la formazione di bacini di laminazione e dal volume fornito dalle condotte. In particolare è stata recepita l'indicazione del Piano Regolatore delle acque di produrre almeno 100mc/ha di volume d'invaso attraverso condotte.

Il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale ha espresso in data 26 Aprile 2016 parere tecnico favorevole relativamente alle sistemazioni idrauliche in progetto.

Inquadramento territoriale

P.T.R.C

Il P.T.R.C. della Regione Veneto, adottato con D.G.R. n. 7090 è stato approvato con D.G.R. n. 250 in data 13.12.1991, n. 93, anno XXIII, del 24 settembre 1992.

La Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, adottato con DGR n. 372 del 17/02/2009 e pubblicato sul BUR n. 22 del 13/03/09, come riformulazione dello strumento generale relativo all'assetto del territorio Veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei Beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04).

Non essendo l'iter di approvazione ancora concluso, il nuovo PTRC (adottato 2009) si pone come strumento in salvaguardia rispetto al precedente PTRC (approvato 1991). Il territorio comunale deve, pertanto, essere considerato e valutato alla luce dei due strumenti in parola

Dalle tavole non emergono motivi di incompatibilità del progetto rispetto al P.T.R.C vigente.

Anche in riferimento al P.T.R.G adottato con Delibera di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/2009 non emergono elementi di interferenza con il progetto viabilistico in esame, complementare alla variante del PUA già sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS.

Il Piano di Area – Area del Saronatese è relativo al territorio dei Comuni di Fossalta di Piave, Musile di Piave, Noventa di Piave e San Donà di Piave. Con ulteriore fase progettuale il piano è stato esteso al territorio dei Comuni di Ceggia, Torre di Mosto, Eraclea e Meolo.

PIANO DI AREA

Il Piano di Area sviluppa i temi che identificano e caratterizzano il contesto, in relazione alle diverse componenti fisiche, ambientali e sociali. Inoltre, si analizzano gli elementi che definiscono il sistema delle fragilità, con cui si indicano le fasce relative all'inquinamento elettromagnetico, quello acustico, le zone a rischio idraulico, le opere principali per la riduzione del rischio idraulico, discariche e siti pericolosi.

In corrispondenza del tratto di canalizzazione situato a sud, lungo via Emilia è indicata la presenza di un manufatto idraulico di interesse storico-testimoniale.

In ogni caso, per quanto riguarda il sistema territoriale all'interno del quale si colloca il progetto in esame, non sono presenti elementi di tutela o previsioni di sviluppo in contrasto con il progetto viabilistico in esame.

PALAV

Il Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana (PALAV) è un piano volto alla salvaguardia e alla tutela delle risorse naturalistiche e ambientali della Laguna e dell'Area Veneziana.

Dai documenti di piano si evince che l'intervento in esame non è in contrasto con gli obiettivi, le specifiche disposizioni e i vincoli del PALAV.

P.T.C.P

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato in data 30.12.2011 con delibera 2011/3359 individua gli elementi e sistemi che strutturano la rete ecologica esistente e i possibili ambiti di sviluppo della connettività territoriale.

Analizzando il contesto emerge come il piano abbia previsto il possibile sviluppo di un nuovo sistema di connessione che a partire dal Piave, attraversando il tessuto rurale, si sviluppi verso sud, in direzione della laguna di Venezia.

Tale elemento di connessione lambisce l'area oggetto di intervento, interessando gli spazi più occidentali.

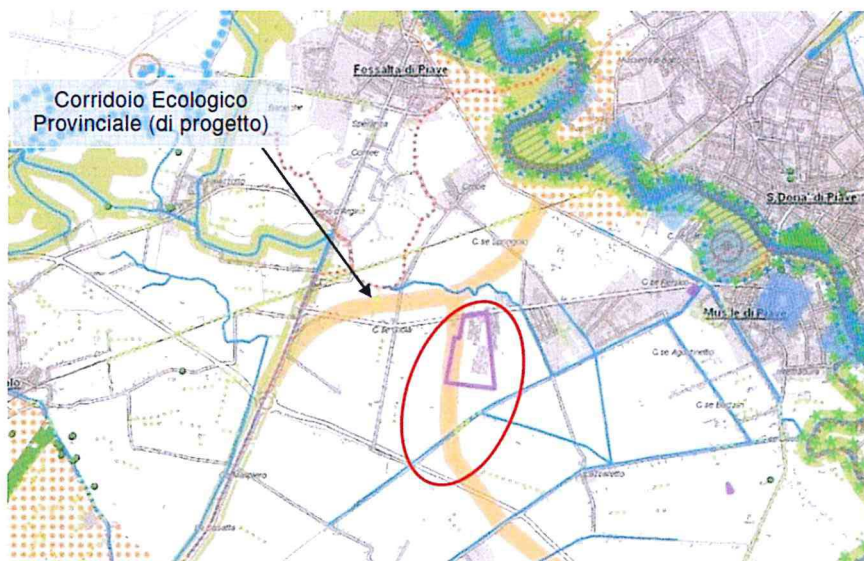


Immagine P.T.C.P. Con evidenza dell'area d'intervento e del corridoio ecologico provinciale.

Va evidenziato come l'area in oggetto è indicata dal P.T.C.P. come un'area da sottoporre ad intervento di riqualificazione nella prospettiva di eliminare possibili rischi e degrado ambientale.

In definitiva il P.T.C.P. non definisce interventi strategici che coinvolgono l'area in esame e per tale ragione il progetto non si pone in contrasto con lo strumento urbanistico.

RETE NATURA 2000

L'intervento si colloca esternamente rispetto ai siti Rete Natura 2000 e precisamente dista dai più vicini:

- circa 4 Km dal SIC IT 3250031 "Laguna superiore di Venezia" ZPS IT 3250046 "Laguna di Venezia"
- circa 5,5 km dal SIC IT3250033 "Fiumi Meolo e Vallio" che ricomprende i tratti degli alvei fluviali a monte dell'abitato di Meolo.

Si concorda con quanto dichiarato dai progettisti e precisamente che, per la natura e la distanza, l'intervento non ha incidenza diretta e indiretta sui siti Natura 2000 più vicini.

PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE

Il progetto in esame ricade nel bacino scolante nel Mare Adriatico, all'interno del bacino Fissero Tartaro Canal Bianco, per il quale il piano non definisce interventi specifici.

PAT COMUNE DI MUSILE

Il PAT, affrontando il tema della trasformabilità, prevede la rimozione degli elementi di degrado locale, attraverso un accordo pubblico-privato recuperando l'esistente.

Per quanto riguarda in modo specifico l'ambito, l'articolo 19.8.1 delle NTA prevede:

1. obiettivi degli interventi all'interno dell'area, oggi individuata come sito inquinato e occupata dai volumi di un allevamento industriale dismesso, classificati dal PAT come edifici incongrui, sono la riconversione, la bonifica e il recupero urbanistico e ambientale dell'area. Per l'ambito è previsto l'obbligo di programma complesso e/o accordo pubblico-privato. Va rilevato che particolare attenzione, sempre secondo quanto riportato dall'articolo citato, dovrà essere rivolto agli interventi di rinaturalizzazione del settore ovest dell'ambito, inserito entro un corridoio ecologico secondario (di rilevanza provinciale). Gli interventi dovranno comportare un complessivo incremento della vegetazione arborea ed arbustiva, la quale potrà estendersi verso est con elementi lineari.

PI COMUNE DI MUSILE

Per quanto riguarda l'area del PUA "Agrivillage Gustalia Venezia Musile" il PI classifica l'intera area e gli spazi limitrofi come zona E. Si tratta di spazi rurali soggetti a interventi di bonifica recente, occupati dai capannoni di un allevamento zootecnico chiuso da molti anni. All'interno di tali aree sono consentiti interventi di mantenimento delle

caratteristiche esistenti e di attività legate allo sfruttamento agricolo del territorio oppure funzioni di valorizzazione, anche economica e sociale. Tale iniziativa deve essere collegata alla viabilità esistente, SS 14 Triestina a Nord e SS 14 Variante a Sud.

Nel margine occidentale dell'area è presente un edificio definito come di interesse storico-testimoniale. Il tessuto insediativo limitrofo è considerato come soggetto a possibili interventi di consolidamento e completamento del nucleo abitato esistente. Per tutelare l'immobile ed integrarlo con il futuro assetto del contesto, è stata proposta una variante normativa specifica che ne ammetta la destinazione d'uso quale fattoria didattica, fermo restando la vigente normativa di tutela dei caratteri dell'edificio stesso.

La variante al PI al numero 2, approvata con DCC n.14 del 15/04/2016, riguarda l'ambito in progetto e prevede il recupero di aree dismesse e caratterizzate da situazioni di degrado e potenziale rischio ambientale.

Allo stato attuale l'area è definita come area agricola (zona E) di bonifica recente. La variante prevede di riclassificare una porzione dell'area individuata dall'accordo da zona E a zona D3 (D3/2), quale zona destinata ad accogliere attività terziarie, commerciali e di servizio.

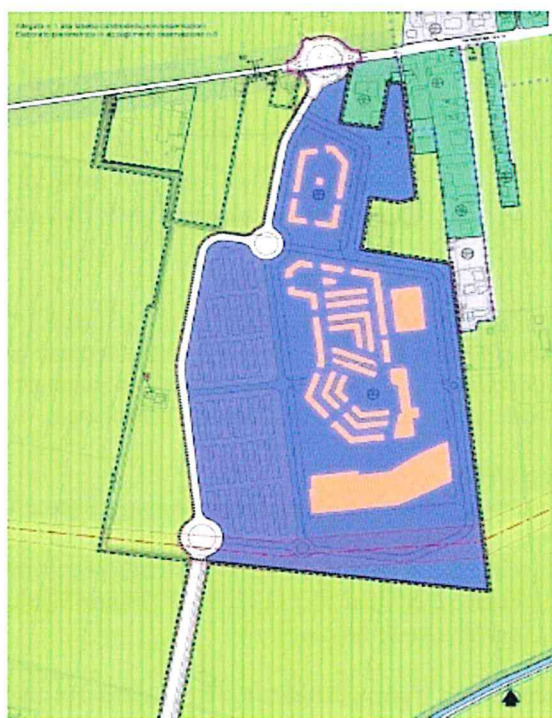


Immagine relative al progetto del PUA e viabilità d'innesto approvata

Effetti ambientali dell'intervento

Impatto sull'atmosfera

Nella fase di cantiere ci sarà un impatto negativo modesto e temporaneo generato dalle emissioni diffuse prodotte dai mezzi d'opera e dalle polveri dovute alla movimentazione dei materiali. Tale impatto è a carattere temporaneo e sarà mitigato attraverso un'adeguata gestione del cantiere.

Per la valutazione dell'impatto della componente atmosferica è stato redatto uno specifico studio.

Il rapporto è stato predisposto al fine di rispondere alla normativa vigente in materia di qualità dell'aria, con riferimenti ai limiti di cui a D.Lgs 55/2010 e ha lo scopo di approfondire le tematiche relative alle emissioni prodotte in atmosfera della nuova viabilità di progetto, anche in relazione al complesso urbanistico ad essa correlato, quantificandone il carico emissivo.

Nel dettaglio, gli approfondimenti analitici svolti si sono articolati come segue:

- Stima delle concentrazioni degli inquinanti in corrispondenza degli assi stradali interessati dai maggiori incrementi di traffico nello scenario individuato, per il quale sono previste le condizioni più critiche, utilizzando un modello di screening in situazione worstcase;
- Calcolo delle emissioni annue ricavato anche partendo dai risultati relativi all'ora di punta, ed utilizzando fattori desunti da letteratura tecnica sulla distribuzione giornaliera/stagionale del traffico per strutture urbanistiche assimilabili

a quelle in progetto;

- Stima della qualità dell'aria di fondo utilizzando dati di centraline ARPAV della zona e dell'intorno più prossimo (considerando almeno un'annualità di dati) e di campagne d'indagine svolte precedentemente sul territorio comunale;
- Inquadramento della situazione relativa alla qualità dell'aria, facendo anche una previsione di come questa possa mutare in conseguenza dell'incremento del traffico.

La valutazione del carico emissivo indotto dall'incremento di traffico generato dall'intervento in parola, rapportato alle stime emissive INEMAR (2010) del Macrosettore 7 "Trasporti su strada" per il Comune di Musile di Piave (VE), è risultata complessivamente poco significativa.

Per quanto concerne l'incremento di concentrazioni in atmosfera degli inquinanti ed il confronto con i limiti di legge, sono state fatte delle stime con il modello di dispersione da sorgente lineare CALINE 4 dell'EPA.

Gli agenti inquinanti presi a riferimento sono i seguenti: CO (media max giornaliera sulle 8 ore), NO₂ (max orario e media annuale), PM₁₀ (media giornaliera e media annuale) e C₆H₆ (media annuale).

Concludendo, si evidenzia che il contributo, in termini di concentrazioni di inquinanti generato dal traffico veicolare indotto dalle opere urbanistiche e stradali in progetto è risultato più apprezzabile in corrispondenza dei ricettori posti sul lato sud-ovest dell'area di intervento anche in ragione dei venti dominanti, e più marginale in quelli prossimi agli edifici in progetto e su via Trento, ma comunque tale da non risultare significativo in termini di confronto con i limiti di qualità dell'aria.

Pertanto, sulla base delle verifiche analitiche condotte e delle considerazioni riportate si ritiene che l'intervento di progetto sia da ritenersi ambientalmente compatibile in riferimento alla componente "Atmosfera".

Data la natura e la dimensione dell'intervento, si ritiene di condividere le ipotesi di interventi proposte dai proponenti e precisamente:

- 1) File alberate poste su ambi i lati delle nuove strade e del parcheggio. Le essenze arboree dovranno essere di tipologia autoctona ed adeguate a garantire le migliori performace di mitigazione degli inquinanti.
- 2) Utilizzo di un manto di usura stradale con componenti bituminosi ad alta capacità di abbattimento degli inquinanti (asfalto fotochimico).

Impatti sull'ambiente idrico

Le aree a rischio idraulico nel Comune di Musile di Piave sono trattate direttamente dal Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico del Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza che le perimetra e le suddivide per grado di rischio. Dal PAI del fiume SILE si evince che gran parte della porzione sud-ovest del territorio comunale è caratterizzato da rischio esondazione R1 – moderato, mentre della parte più vicina al centro edificato non è soggetta a rischio idraulico, per quanto riguarda il fiume Sile.

Dal punto di vista del rischio idraulico derivante dalle acque del Fiume Piave, l'area in esame è soggetta a rischio idraulico moderato (classificazione P1 – pericolosità moderata).

In merito alla qualità dell'acqua il livello di inquinamento da macrodescrittori LIM, denota una situazione “buona” relativamente alla qualità delle acque di Piave e Sile nei pressi del Comune di Musile di Piave.

Discorso diverso invece va fatto per l'Indice Biotico Esteso, dove le stazioni installate segnalano una qualità fortemente compromessa.

In merito allo Stato Ecologico dei corsi d'acqua, i monitoraggi effettuati da Arpav su Piave e Sile nei pressi del Comune di Musile evidenziano situazioni di criticità della qualità delle acque, in particolare per il fiume Piave.

Per quanto riguarda lo stato delle acque sotterranee non si rilevano particolari criticità se non per la presenza di elevate concentrazioni di ammonio dovuto a fenomeni naturali (fonte Arpav).

Nel progetto in esame le acque meteoriche verranno immagazzinate temporaneamente nei fossi di guardia e nei bacini di espansione prima di essere cedute nei corpi superficiali. Le acque di prima pioggia verranno trattate con sedimentatore e disoleatore e quindi cedute ai corpi ricettori superficiali.

Rispetto alla situazione odierna, pur in presenza di un traffico più ridotto, non si applicano questi trattamenti e le acque meteoriche giungono ai fossi per scorrimento, portando un carico inquinante maggiore.

Impatti sulla componente suolo

Dal punto di vista geologico l'ambito in esame appartiene alla bassa pianura veneta, costituita da materiali alluvionali di origine fluvioglaciale quali sabbia, limo e argilla di età Quaternaria

In particolare ci si trova all'interno degli spazi caratterizzati dalla prevalenza di argille e limi fortemente coesi. Si tratta pertanto di spazi caratterizzati da limitata permeabilità.

Le analisi puntuali effettuate all'interno dell'area in esame, in ragione del piano di caratterizzazione del sito dell'ex allevamento, ha verificato come nei primi strati i suoli abbiano una prevalente composizione di tipo argilloso, con una permeabilità ridotta. Al di sotto di questi strati, tra i -2,5 e i -3 metri, è presente uno strato sabbioso e limoso, che si estende per circa 10 m.

In considerazione del contesto e del livello di falda, prossimo al piano campagna, tali strati sono in condizione di

saturazione.

In definitiva l'area in esame denota la presenza di terreni caratterizzati da un assetto litostratigrafico non omogeneo e da una granulometria variabile in funzione delle dinamiche deposizionali e della morfologia del territorio.

L'alimentazione della falda avviene secondo tre modalità.

- attraverso l'infiltrazione di acque meteoriche
- attraverso l'infiltrazione di acque irrigue
- attraverso il ricarica dalle dispersioni dei corsi d'acqua limitrofi

In fase di cantiere gli impatti sono limitati alla sottrazione di terreno e quindi allo scotico dello strato superficiale. I terreni sono localmente a base sabbiosa-limosa, con permeabilità ridotta e quindi in grado di proteggere la falda da percolati a seguito di sversamenti accidentali.

Dal punto di vista della geomorfologia si registrano variazioni al profilo dei terreni per la formazione dei rilevati stradali, tali da non creare impatti di rilievo.

Impatto acustico

Il Comune di Musile di Piave è dotato di Piano di Classificazione Acustica con DGC n. 235 del 06.12.2000 e successiva DGC n. 33 del 23.02.2001.

L'area ove ricadono le opere viarie in esame è ricompresa per la quasi totalità all'interno della **zona III**, di tipo misto, dove sono presenti spazi agricoli e realtà abitative di contenute dimensioni.

Si tratta di spazi caratterizzati dalla presenza di fonti di disturbo non rilevanti, con limiti sonori per le attività pari a:

III - CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO	TEMPI DI RIFERIMENTO	
	DIURNO (6.00-22.00)	NOTTURNO (22.00-6.00)
Valori limite di emissione Leq in dB(A)	55	45
Valori limite assoluti di immissione Leq in dB(A)	60	50

Nell'analisi va inoltre tenuto conto, trattando la presente di opere viarie di categoria "Strade extraurbane", che i limiti acustici di immissione previsti per questa categoria di strade normatidal DP 142/2004 e sono i seguenti:

Pari a 65 dB(A) nel periodo Diurno (6:22) e 55 dB (A) per il periodo notturno, nella fascia di pertinenza previste.

Si segnala che in seguito alla loro eventuale realizzazione il Comune dovrà prevedere all'aggiornamento del proprio PCA.

La relazione contiene i risultati dello studio relativo al clima acustico, e delle eventuali variazioni di questo prodotto da un intervento di urbanizzazione con costruzione di un nuovo complesso commerciale e di servizio denominato AGRIVILLAGE, ubicato in Comune di Musile di Piave in corrispondenza di un ambito già parzialmente edificato con realizzazione di nuovi raccordi alla SS.14 Triestina, alla variante alla SS.14 e alla strada comunale Via Emilia.

Tramite rilievi strumentali e simulazioni è stata valutata la situazione acustica del sito interessato dall'intervento progettato.

L'analisi della zonizzazione acustica vigente mostra che l'area oggetto di intervento è classificata come classe III "area di tipo misto" con limite diurno di 60 dB(A) e notturno di 50 dB(A) di Leq.

Per le principali infrastrutture stradali presenti il piano individua le relative fasce di pertinenza

acustica con limiti superiori pari a 65 dB(A) di Leq in periodo di riferimento diurno e 55 dB(A) di Leq in periodo di riferimento notturno.

I valori attuali di clima acustico risultano influenzati esclusivamente dal traffico stradale lungo le strade di contorno e dipendente dalla distanza da queste.

Allo stato attuale i limiti di zona imposti dal piano di classificazione acustica per la classe III, risultano generalmente rispettati all'interno e in prossimità dell'ambito di intervento.

Alcuni possibili superamenti dei limiti di zona risultano evidenziati già allo stato attuale in prossimità della SS 14 e della variante alla SS14, in particolare entro i primi 40 metri di distanza dalla SS 14 ed entro i primi 90 metri dalla Variante alla SS 14.

Tali superamenti rientrano in ogni caso entro la fascia di pertinenza acustica della sorgente stradale individuata dal piano di classificazione acustica comunale ed altresì all'interno di quella stabilita dal DPR 142/2004.

L'intervento prevede il recupero di un area di allevamento pollame attualmente dismessa e la realizzazione di un intervento di tipo misto con attività commerciale, di servizio oltre ad una struttura turistico – alberghiera e un hub con attività sportive indoor.

L'area di intervento risulta suddivisa lungo l'asse Nord – Sud in due lotti funzionali ad Ovest le aree parcheggi,

organizzate in due distinte zone, separate da un'asse viabilistico Est-Ovest; ad Est gli edifici e le relative aree di servizio.

E' prevista anche la parziale modifica della viabilità esistente con realizzazione di una nuova rotonda sulle SS 14 Triestina e la realizzazione di una bretella di collegamento tra l'ambito di intervento e la variante alla SS.14 con innesto mediante una ulteriore rotonda.

Sono state stimate le caratteristiche ed i contributi determinati dalle nuove possibili sorgenti sonore determinate dall'intervento quali i flussi veicolari attratti, la presenza di rumore antropico dovuto all'affluenza di pubblico e la rumorosità di possibili componenti impiantistiche.

I risultati della simulazione dimostrano in generale un incremento della rumorosità ambientale mediamente contenuto e distribuito in maniera equilibrata nell'area di intervento.

Come allo stato attuale si evidenziano alcuni possibili superamenti dei limiti di zona, in prossimità della SS 14 e della variante alla SS14, in particolare entro i primi 45 metri di distanza dalla SS 14 ed entro i primi 90 metri dalla Variante alla SS 14.

Tali superamenti rientrano in ogni caso entro la fascia di pertinenza acustica della sorgente stradale individuata dal piano di classificazione acustica comunale ed altresì all'interno di quella stabilita dal DPR 142/2004. L'intervento risulta pertanto compatibile con la classificazione acustica dell'area.

Si condivide con i proponenti di adottare i seguenti interventi di mitigazione:

A) Installazione di barriere fonoassorbenti a margine di opere viabilistiche che modificano le infrastrutture esistenti a protezione di alcuni edifici residenziali esistenti a margine di tali infrastrutture. Le caratteristiche e dimensioni di tale barriere saranno da definire in fase di progettazione definitiva.

B) realizzazione di un contenimento mediante rilevato in terra di adeguata altezza o realizzazione di barriere acustiche fonoassorbenti a margine dell'area di intervento in direzione di alcuni edifici residenziali esistenti e a protezione degli stessi per mitigazione del rumore prodotto da attività e impianti e di quello determinato dal traffico di servizio all'interno dell'ambito. Caratteristiche e dimensioni di tali mitigazioni saranno da definire in fase di progettazione definitiva.

In riferimento alle integrazioni fornite si evidenzia che la simulazione dello scenario con intersezione a trivio confermano il sostanziale permanere dei livelli di clima acustico stimati per lo scenario a rotonda.

Impatto sulla flora e fauna

Per quanto riguarda la valutazione degli impatti dell'intera strada, una delle voci più importanti sono quelle per la componente fauna.

La fauna e l'intera rete ecologica subiscono un impatto teorico a causa della frammentazione del territorio praticata dalla nuova strada, che attraversa una vasta area agricola originata da bonifiche recenti e quasi priva di elementi antropici quali edifici singoli, agglomerati urbani, aree produttive, infrastrutture. La strada interrompe quindi gli spostamenti della fauna in senso est-ovest e rappresenta un ostacolo lineare per la rete ecologica.

Il progetto prevede una serie di passaggi faunistici al fine di mitigare l'effetto taglio indotto dall'infrastruttura.

Il progetto Agrivillage connesso alla realizzazione dell'infrastruttura viaria in parola consentirà di arricchire il quadro degli habitat mediante la piantumazione di frutteti, arbusti, filari, siepi campestri che rispetto all'attuale coltura a seminativo rappresentano un notevole incremento a favore anche della componente faunistica locale.

In fase di cantiere, secondo lo studio, viene stimato un impatto negativo ridotto, localizzato in corrispondenza della rotonda E, dove è presente un boschetto di pianura. Nelle altre aree intercettate dalla nuova strada sono presenti solamente seminativi a ciclo annuale e lembi di vegetazione igrofila lungo le sponde dei fossi. Tale sottrazione parziale di circa 1.000 mq genera una perdita definitiva nel sedime di ingombro della strada.

In fase di esercizio non si prevedono impatti per la componente in esame.

Si ritiene di condivide e prescrive quanto riportato dai proponenti e per la precisione:

- nei terreni adiacenti e nelle aree residuali dovranno essere realizzate formazioni arboreo - arbustive allo scopo di mitigare la visuale paesaggistica dalla via Emilia e dalla SS 14 Var.
- dovrà essere ripristinato almeno parzialmente l'habitat di specie (formazione arborea di pianura) che si integra con il progetto di implementazione della rete ecologica della Provincia di Venezia

In particolare per quanto riguarda la fauna in fase di cantiere si potrà avere un impatto negativo a causa della sottrazione di aree agricole coltivate, di frammentazione del territorio e di interferenza con i corsi d'acqua nel caso dell'ittiofauna. Un ulteriore impatto potrebbe essere causato dalla deposizione di polveri sollevate durante i lavori di movimento terra e gli spostamenti dei mezzi di cantiere.

La realizzazione di frutteti, di zone arbustive e di altre colture vegetali porterà un miglioramento della biodiversità locale, fornendo diversi tipi di habitat per diverse specie oggi assenti o con popolazioni molto ridotte.

Impatto sul paesaggio

Il paesaggio dei campi “aperti”, tipico delle aree bonificate e prive di alberature, verrà in parte modificato con la creazione di una fascia arborea e arbustiva lungo il lato occidentale, creando una “enclave” con caratteristiche totalmente diverse. Le altre unità paesaggistiche descritte nella relazione specifica non sono direttamente interessate dall’opera in progetto, soprattutto per ragioni di distanza. L’alterazione paesaggistica in fase di cantiere non potrà essere correttamente mitigata, e saranno quindi visibili i teli plastici arancioni che recintano il cantiere e il sedime dell’opera, che verranno eliminati al termine dei lavori e lasceranno posto ad elementi vegetali in fase di esercizio.

Capacità di carico nell'ambiente naturale

L’intervento si colloca esternamente rispetto ai siti RETE NATURA 2000 e precisamente:

- a circa 4 km verso sud dal SIC IT3250031 “Laguna superiore di Venezia” ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia”
- a circa 5,5 Km verso est dal SIC IT3250033 “Fiume Meolo e Vallio” che ricomprende i tratti degli alvei fluviali a monte dell’abitato di Meolo

Si condivide l’affermazione dei proponenti secondo cui, per la natura e specificità e distanza, l’intervento non ha alcuna incidenza sui siti natura 2000 ad esso prossimi.

Siti inquinati

L’altro sito inquinato è relativo ad un allevamento avicolo intensivo lungo la SS14 che occupa una vasta superficie di oltre 28 ha, ove ricade l’area in esame che prevede la realizzazione di opere viarie oggetto di valutazione ambientale. Nel corso dell’anno 2015 è stato redatto il Piano di Caratterizzazione Ambientale, a firma del tecnico ing. Fabris, che ha evidenziato che l’area in questione non sia considerata da condizioni di inquinamento tali da rendere necessario l’avvio di alcuna procedura di bonifica.

Emerge infatti che le diverse concertazioni dei composti inquinanti investigati nei terreni, confrontate con i limiti imposti dall’allegato 5, parte IV, Dlgs 152/2006 non rilevano alcun superamento delle soglie normative.

Per quanto concerne l’acqua di falda è emerso quanto segue:

- gli alti livelli di Ferro e Manganese rilevati sono imputabili ad un’origine naturale dato l’alto contenuto nei suoli di questo ione
- la contaminazione di idrocarburi e tricloroetano, riscontrata in un solo piezometro a monte dell’area, non è correlabile al sito, ma ha origine esterna all’area;
- la contaminazione di Arsenico, riscontrata in un solo piezometro, non è correlabile al in questione ma ha origine esterna nell’area.

Inquinamento luminoso

L’assenza di nuove centraline elettriche o di elementi in grado di generare campi elettromagnetici, non modificherà il quadro attualmente esistente nell’area. L’illuminazione adottata è ovviamente adeguata alla normativa vigente (fascio di luce verso il basso luci a led, possibilità di ridurre l’intensità durante le ore notturne o di spegnere le lampade da remoto).

In riferimento all’inquinamento luminoso si riporta quanto prescritto da ARPAV:

“Si ricorda che gli impianti di illuminazione esterna sono soggetti al rispetto dei requisiti illuminotecnici indicati dall’articolo 9 della legge regionale n.17 del 2009. Come previsto dalla medesima legge, dovrà essere predisposto e presentato al Comune un progetto illuminotecnico redatto secondo le indicazioni dell’articolo 7 della legge sopra richiamata che attesti il rispetto di tali requisiti.”

Risorse energetiche

Dal Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (PAES) del Comune di Musile di Piave, approvato con delibera C.C. n. 67 del 24.11.2012, si riportano diverse azioni volte al miglioramento della gestione energetica e finalizzate all’abbattimento dell’utilizzo delle risorse oltre che alla diminuzione della produzione di CO2.

Tra le diverse misure proposte dal Piano si elencano le Schede d’Azione che contengono le informazioni richieste dal Template dell’Unione Europea per le azioni PAES. Quelle azioni che interessano maggiormente l’ambito del PUA sono:

- ED 04 – Piano dell’illuminazione per il contenimento dell’inquinamento luminoso, anche attraverso l’utilizzo di tecnologia a Led

- PT 04 - Potenziamento della rete dei percorsi ciclo-pedonali
- CC 02 – Impianti ed elettrodomestici a basso consumo energetico

mentre l'opera stradale di servizio al PUA, oggetto della presente è interessata unicamente dall'azione ED 04.

Produzione di rifiuti

La nuova viabilità non porterà in sé un aumento dei rifiuti, legato invece all'esercizio dell'Agrivillage “Gustalia” prevista nel PUA.

Impatto economico e sociale

L'intervento determinerà un aumento dell'occupazione legata alle attività di esercizio con l'inserimento di nuovi spazi vendite e quindi un aumento dell'indotto. Non in ultimo, si determinerà la possibilità di creare nuovi punti di incontro e aggregativi e dunque benefici per la componente sociale.

Impatto sulla viabilità di afferenza/di servizio

Il rapporto presentato costituisce il Traffic Impact Study delle opere viarie connesse alla realizzazione di “Agrivillage Gustalia – Venezia Musile”, sito in Comune di Musile di Piave, ovvero l'analisi dell'assetto viabilistico indotto dalla realizzazione delle strutture in progetto, le quali hanno destinazione mista commerciale – turistico - ricettiva.

Lo studio è stato articolato come segue:

- a) Inquadramento del sistema infrastrutturale esistente e di progetto;
- b) Analisi dei flussi di traffico attuali sulla rete e sui nodi prossimi all'area di analisi, al fine di determinare i valori del livello di servizio (LOS) riferiti agli intervalli orari che saranno presi a riferimento;
- c) Determinazione della consistenza e della distribuzione dei flussi attratti/generati dalla struttura in progetto con due differenti metodi di analisi;
- d) Implementazione di un modello matematico di assegnazione del traffico veicolare e analisi della distribuzione dei flussi viari sulla rete dell'area in 2 distinti scenari di studio così definiti:

1°FASE REALIZZATIVA: in concomitanza con l'attivazione di una parte delle strutture di vendita diretta e dell'hotel, verrà realizzata l'intersezione tra la viabilità di accesso ad “Agrivillage” e la SS14 Triestina, unico accesso al comparto posto sul lato nord, oltre ad un tratto di viabilità interna per uno sviluppo di circa 800m;

2°FASE REALIZZATIVA: completamento dell'infrastruttura stradale, per uno sviluppo complessivo di 1.100m circa, realizzazione della rotatoria a sud sulla SS 14var., in concomitanza con l'attivazione delle strutture sportive e del completamento delle attività di vendita..

Data la forte componente stagionale che caratterizza il traffico veicolare nell'ambito territoriale in esame, dovuta alla vicinanza all'area del litorale di Jesolo, le verifiche tecniche su assi viari e nodi della rete in esame sono state valutate in due differenti scenari temporali (primaverile-estivo ed autunnale-invernale).

e. Verifica della capacità residua della rete, calcolo dei livelli di servizio attesi sulla viabilità e sui nodi, con particolare attenzione ai nodi di accesso alle future strutture in progetto.

Gli scenari analizzati sono riferiti ad un'ipotesi infrastrutturale che si basa sulle opere in progetto nell'ambito del Piano Urbanistico in parola, che prevede:

1. Realizzazione di una nuova rotatoria su via Triestina SS 14 al km 30+600 che costituisce l'accesso a nord dell'area in progetto;
2. Realizzazione di una seconda rotatoria tra la SS 14 VAR, al km 1+500 della stessa, e l'accesso sud dell'area;
3. Realizzazione di tre rotatorie intermedie che garantiscono l'intersezione con via Emilia e la distribuzione dei flussi veicolari internamente ad “Agrivillage”;
4. Nuova viabilità di categoria F Extraurbana locale, che da sud a nord andrà a collegare la SS14 VAR alla SS 14, attraversando tutto l'ambito di progetto.

Inoltre, lo studio ha valutato interventi alternati a quelli previsti dal PUA, relativamente alla risoluzione delle due principali intersezioni tra la nuova asta viaria e le SS 14 e 14var:

1. Realizzazione di un trivio in luogo della rotatoria all'intersezione con la SS14 “Triestina”: l'introduzione della rotatoria comporta infatti l'attribuzione di pari priorità ai rami che vi convergono, determinando l'interruzione ed il rallentamento del flusso veicolare sulla SS14.

Per ovviare a tale condizione si propone in alternativa di gestire l'intersezione con un trivio, che comporta una minore occupazione territoriale, garantisce continuità all'asse della via Triestina, attribuisce priorità ai flussi che la percorrono e consente di gestire gli eventuali accodamenti senza impegnare la viabilità principale.

2. Realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati in luogo della rotatoria all'intersezione con la SS14var.

La realizzazione della rotatoria con delivellamento prevista dal PUA del Comune di Musile di Piave in corrispondenza dell'intersezione tra la viabilità di progetto e la SS14var risulta tuttavia infatti ostativa rispetto alla realizzazione del

progetto denominato “Via del Mare: collegamento A4 -Jesolo e litorali”, preliminare di ampliamento approvato dal CIPE con Delibera n. 56 del 30.04.2012 e dalla Regione del Veneto con Decreto del Dirigente della Direzione Strade Autostrade e Concessioni n. 1 del 7.02.2013. Quest’ultimo infatti prevede in corrispondenza di via Emilia la realizzazione di uno svincolo completo costituito da una rotatoria di grande diametro (120 metri circa) su cui si innestano due bretelle di collegamento da e per la SS 14 VAR, ampliata a due corsie per senso di marcia, ed una strada di raccordo verso Ovest con l’esistente rotatoria sulla SS 14 “Triestina” in località la Fossetta, senza opere sotto piano campagna diversamente da quanto proposto nella variante urbanistica approvata dal comune di Musile di Piave e sviluppato coerentemente nel PUA. Si è dunque valutato lo scenario viabilistico alternativo che contempli la realizzazione di uno svincolo con tre rampe connesse direttamente alla SS14var., due di immissione e di uscita in direzione Treviso ed una di immissione in direzione Jesolo.

Inoltre, rimane consentito l’attraversamento nelle due direzioni di marcia della SS14var. grazie ad un unico sottopasso, proponendo così un’opera alternativa con caratteristiche di funzionalità corrispondenti a quella di progetto ma non ostante alla futura realizzazione della Via del Mare.

L’intersezione presenta le seguenti caratteristiche:

- 1) Connessione tra i due assi stradali (SS14var. e nuova viabilità di accesso all’area) tramite tre rampe della lunghezza di 220m circa ciascuna;
- 2) L’asse della nuova viabilità sottopassa la SS14var con una sezione a due corsie ad doppio senso di marcia;
- 3) Le rampe di immissione/uscita dalla SS14 var hanno corsie di larghezza 4,00m, le restanti corsie in progetto 3,50m.

I pregi dell’ipotesi progettuale alternativa sono:

- a) Non ostante alla successiva realizzazione della “Via del Mare”;
- b) Svilupparsi all’interno dei vincoli urbanistici;
- c) Ridurre l’impatto sull’assetto idrologico dell’area
- d) Ridurre significativamente i costi di esercizio oltre che di costruzione.

La soluzione consente tutte le manovre permesse da una rotatoria, ad eccezione della svolta sinistra verso Agrivillage per le provenienze da Treviso; pertanto essa comporta una redistribuzione dei soli flussi veicolari in ingresso al comparto in progetto: i veicoli provenienti da ovest accederanno all’area dal solo accesso nord sito sulla via “Triestina” (si tratta di 150veic/ora di punta) .

Da quanto esposto nel corso delle analisi è emerso:

1. Nella configurazione valutata nello scenario 1 – FASE 1 di attivazione delle opere urbanistiche, l’ora di punta più gravosa è individuata nell’intervallo tra le 18:00 e le 19:00 quando i flussi indotti (attratti /generati dalla struttura) sono di circa 550 veicoli/h, di cui il 75% in ingresso dal comparto.

In tale scenario il sistema infrastrutturale valutato, sia nello scenario invernale feriale che estivo del fine settimana, risulta in grado di assorbire i flussi incrementali mantenendo livelli di servizio di nodi ed assi viari più che adeguati.

Si riscontra inoltre che la soluzione che prevede la realizzazione di una rotatoria sulla SS14 garantisce un LOS ed una gestione degli accodamenti in ora di punta migliore rispetto a quanto accade introducendo un trivio, limitando gli accodamenti sulla SS14.

2. La configurazione più gravosa, per entità di spostamenti complessivi, è simulata nello scenario 2 – con opere urbanistiche e viarie complete (FASE 2): tale scenario prevede la realizzazione di due accessi all’area, uno a nord lungo la SS 14 ed uno a sud lungo la SS14VAR, consentendo una miglior razionalizzazione dei flussi in ingresso/uscita dalle strutture, anche nello scenario di traffico più gravoso che si verifica durante il fine settimana estivo. Il volume di traffico complessivamente attratto dalla struttura nello scenario in parola è di 970 veicoli/h, nei medesimi intervalli orari di riferimento dello scenario 1.

Tale scenario, valutato in due differenti configurazioni viarie (“Configurazione A” e “Configurazione B”), evidenzia una adeguata funzionalità delle opere infrastrutturali esistenti ed in progetto garantendo accettabili livelli di servizio sulla rete stradale e sui nodi.

In particolare la soluzione alternativa di raccordo sulla SS14var. presenta analoghe prestazioni funzionali rispetto alla soluzione prevista nella variante urbanistica approvata dal Comune di Musile di Piave.

Complessivamente, dall’analisi condotta, si evince che il livello di deflusso della rete varia in esame non verrà significativamente alterato dai flussi indotti dalle strutture in progetto, ed il livello complessivo di deflusso delle aste e dei nodi è più che adeguato, fatta eccezione per alcuni fenomeni di viscosità lungo il percorso Treviso Mare (SR 89-SS 14 VAR-SR 43) che sono legati ai flussi da e per l’area del litorale e non correlati alle opere in progetto poiché in parte già presenti nell’attuale assetto estivo della mobilità.

Le infrastrutture viarie a servizio del nuovo insediamento urbano, dalle verifiche tecniche svolte nei diversi scenari di studio, presentano sempre livelli di servizio da buoni ad ottimi, unica eccezione le manovre di svolta dal trivio sulla SS14 che risultano di livello comunque adeguato (LOS C/D) anche nelle ore di punta della rete, confermandone l’adeguato livello di dimensionamento.

Infine, si è valutata più che sufficiente la dotazione di stalli di sosta interni all’area di Agrivillage, previsti dal PUA in numero di 1.717 stalli auto, 10 stalli autobus e 62 stalli per moto, in relazione ai flussi veicolari attratti dalla struttura in ora di punta.

ora di punta.

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- La documentazione presentata risulta completa in tutti i suoi elementi;
- Gli interventi soggetti a valutazione per la verifica di VIA consistono nella realizzazione di un parcheggio ad uso pubblico avente una superficie di 27.957, 18 mq e di una strada extraurbana cat. FI di lunghezza 1900 mt;
- lo “Studio preliminare ambientale” e le integrazioni successivamente fornite evidenziano che l'intervento proposto dalla società “Antonio SV” non produce impatti negativi significativi sull'ambiente circostante;
- Le indagini effettuate e sintetizzate nel presente documento permettono di affermare che i potenziali impatti generati dall'intervento, sia in fase di cantiere sia in quella di esercizio, sulle componenti ambientali risultano di entità trascurabile;
- Non si riscontrano possibili interferenze dell'intervento proposto con i più vicini siti S.I.C. e ZPS. La dichiarazione V.Inc.A, acquisita agli atti esclude effetti significativi negativi sui siti della rete “Natura 2000”;
- in merito all'intervento urbanistico (PUA) la Commissione VAS ha espresso parere motivato n. 181 del 20.09.2016 di non assoggettamento alla procedura di VAS con prescrizioni;
- preso atto dei seguenti pareri trasmessi dalla società promotrice con nota acquisita agli atti con prot. n. 105574 del 14.12.2016 espressi nell'ambito della conferenza dei servizi preliminare convocata dal Comune di Musile di Piave per il giorno 30.11.2016.
 1. parere tecnico favorevole con prescrizioni del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale prot. n. 11394 del 29.11.2016;
 2. nulla osta di Anas S.p.A. prot. n. CVE 0031575-P del 28.11.2016.

Nell'ambito della sopracitata conferenza dei servizi del 30.11.2016 sono state esaminate le proposte alternative degli innesti stradali. Per quanto concerne quello sulla “SS14 Triestina” si è proposto la sostituzione della soluzione a rotatoria con quella della tipologia ad innesto a T garantendo la precedenza della viabilità lungo la statale. Per quanto concerne invece il raccordo con la “SS 14 var. Treviso – Mare” si prevede la sostituzione della rotatoria di tipo ipogeo con un svincolo che include la realizzazione di un nuovo sottopasso e la dismissione dell'esistente.

Tutto ciò premesso e considerato

la Commissione VIA, all'unanimità dei presenti, ritiene che il progetto in parola non debba essere sottoposto a procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. La viabilità ed il parcheggio siano mitigati mediante l'utilizzo di siepi campestri con essenze arbustive ed arboree autoctone tipiche dei contesti agrari di pianura (a titolo esemplificativo: aceri campestri, biancospino, ecc.) L'impianto delle essenze dovrà avvenire, compatibilmente con le operazioni di cantiere, contestualmente alla realizzazione della viabilità e delle aree a parcheggio ed in ogni caso entro il termine della prima stagione utile all'impianto.
2. Sia utilizzato un asfalto ad alta capacità di abbattimento degli inquinanti (asfalto fotocatalitico).
3. Vengano realizzate contestualmente all'infrastruttura:
 - A. barriere fonoassorbenti a margine delle opere viabilistiche di collegamento del PUA con la SS 14 a protezione degli edifici residenziali esistenti. Tali barriere siano integrate con pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica.
 - B. all'interno del PUA un contenimento mediante rilevato in terra di adeguata altezza o realizzazione di barriere acustiche fonoassorbenti a protezione degli edifici residenziali esistenti dal rumore prodotto da attività e impianti e di quello determinato dal traffico di servizio all'interno dell'ambito.
 - C. formazioni arboreo - arbustive utilizzando specie autoctone nei terreni adiacenti di proprietà e nelle aree residuali allo scopo di mitigare la visuale paesaggistica dalla via Emilia e dalla Variante alla SS 14 .
4. L'illuminazione delle infrastrutture in oggetto dovrà essere predisposta secondo le indicazioni della legge regionale n. 17/2009.

5. In coerenza con il punto 5.2 dell'accordo di pianificazione tra Ditta e Comune di Musile di Piave siano contestualmente realizzate tutte le soluzioni di carattere progettuale atte al mantenimento della funzionalità del corridoio ecologico provinciale di cui al P.T.C.P., come a titolo esemplificativo: gli ecodotti e la compensazione della porzione di corridoio interrotto.
6. A struttura in esercizio sia effettuata una campagna di monitoraggio, i cui risultati siano inviati alla Città metropolitana di Venezia e all'ARPAV del traffico in periodo estivo e nei giorni di sabato o domenica e contestualmente di rilevamenti del rumore atta a verificare il rispetto dei limiti normativi.
7. La collocazione e la tipologia esatta delle mitigazioni di cui ai punti precedenti 1, 2 e 3, nonché le soluzioni richieste al punto 5 siano riportate nel progetto esecutivo e devono essere verificate, preventivamente informando a cura del proponente la Città metropolitana di Venezia, in fase di approvazione-autorizzazione da parte dell'Autorità competente (Comune di Musile di Piave).

In carenza di quanto stabilito al presente punto avrà effetto quanto previsto dall'art. 29 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.

Il Segretario di Commissione

Dott. Guido Frasson



Il Funzionario

Dott. ssa Anna Maria Pastore

