



PROT. 18816
DEL 18/03/19

COMMITATO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 19 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Parere n. 4 seduta del 11.03.2019

OGGETTO: Ditta: Agorà 2000 S.r.l.
Intervento: Variante n. 6 ai lotti PN 24-22 Ex PN 23/b del PDL di via Calnova – Permesso di Costruire Edificio Commerciale-Ricettivo in Comune di Noventa di Piave (VE). Procedura di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.

CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

Con note acquisite agli atti con prot. n. 81757 del 08.11.2018 la società Agorà 2000 S.r.l. ha presentato domanda di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi all'art. 19 del D.lgs. n.152/2006 e s.m.i. per il progetto di ampliamento di una struttura a destinazione commerciale dagli attuali 2.595 mq fino a 3.999 mq sito in Comune di Noventa di Piave.

Con nota prot. n. 83657 del 15.11.2018 è stata data comunicazione ai soggetti interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito internet del Servizio Ambiente della Città metropolitana di Venezia dello studio ambientale preliminare, avvenuto in data 14.11.2018.

Con nota prot. n. 1540 del 09.01.2019 sono state richieste integrazioni alla documentazione tecnica allegata all'istanza prot. n. 81757 del 08.11.2018 a cui la ditta ha fornito risposta con nota acquisita agli atti con prot. n. 13289 del 25.02.2019.

OSSERVAZIONI

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

PREMESSA

L'intervento proposto è riferito alle opere urbanistiche di completamento del Piano Norma che prevedono l'ampliamento, per la sola parte commerciale, ad una superficie complessiva di 3.999 mq in luogo dei 2.595 mq attuali configurandosi una Grande Struttura di Vendita, oltre ad ulteriori 32 stanze uso albergo che verranno realizzate nel nuovo edificio, con piastra commerciale al piano terra, all'interno del lotto PN 23/b.

L'intervento rientra nella categoria delle grandi strutture di vendita – parco commerciale, e trovano applicazione le disposizioni di cui alla LRV 50/2012 art. 22 che prevedono la procedura di verifica di assoggettabilità, di cui all'art. 20 d.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., per le grandi strutture con superficie di vendita compresa tra mq. 2.501 e mq. 8.000, a prescindere dalla loro articolazione.

L'intervento si colloca all'interno di un'area che si posiziona sul margine nord del Comune di Noventa di Piave, interessando spazi già urbanizzati con presenza di un sistema infrastrutturale di particolare interesse locale e territoriale. Le analisi e valutazioni hanno riguardato l'area direttamente coinvolta e gli spazi limitrofi che possono risentire degli effetti indotti dalla realizzazione dell'intervento in progetto.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La grande struttura di vendita il cui progetto prevede l'ampliamento dagli attuali 2.595mq ai futuri 3.999 mq, si colloca lungo via Rialto in Comune di Noventa di Piave (VE).

L'ambito di intervento è delimitato sul lato nord ed ovest dall'ampio sistema circolatorio ove confluiscono l'uscita autostradale di Jesolo-Noventa di Piave, l'asse della SS14 var e via Calnova, ad est da spazi parzialmente urbanizzati, e a nord dal centro urbano di Noventa di Piave, ed è ubicato in area con Piano Urbanistico Attuativo già approvato.



Gli assi viari di accesso al comparto sono costituiti dalla SS14 Var – via Martiri delle Foibe, che da est ad ovest funge da collegamento tra l'asse autostradale della A TO-TS e l'area a nord del vicino comune di San Donà di Piave, verso nord, via Calnova attraversa l'area industriale di Noventa di Piave fino al vicino Comune di Cessalto, e verso sud conduce al centro di Noventa di Piave, verso ovest l'asse di S.M. di Campagna collega l'ambito in parola con il Comune di Susegana e consente anche l'accesso all'ampio comparto commerciale del Noventa di Piave Design outlet. L'area è raggiungibile con trasporto pubblico in autobus fruendo della fermata Noventa di Piave-Eurospa –, che in linea d'aria dista circa 200 metri a sud dall'area di intervento, servita dalla linea 13 (linee extraurbane ATVO – Oderzo San Donà di Piave). La stazione ferroviaria più vicina è quella di San Donà di Piave, linea Ferroviaria Venezia Trieste, che dista circa 5 km dall'area di studio.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il progetto prevede la realizzazione di:

- 504 mq in ampliamento delle superfici esistenti presso il centro Commerciale Airone (blocco rosso);
- 900 mq nuove superfici commerciali presso PN 23/b (nuovo edificio);
- 32 stanze ad uso albergo (nuovo edificio sopra i nuovi spazi commerciali).

Il progetto è conforme alla Variante 6 al Piano di Lottizzazione di via Calnova. Secondo il P.di L. sono stati edificati dal 2005 in avanti il "Base hotel to work ed il Centro Airone" nel lotto PN 22-24 est e il "Base hotel to stay" nel lotto PN 22-24 ovest.

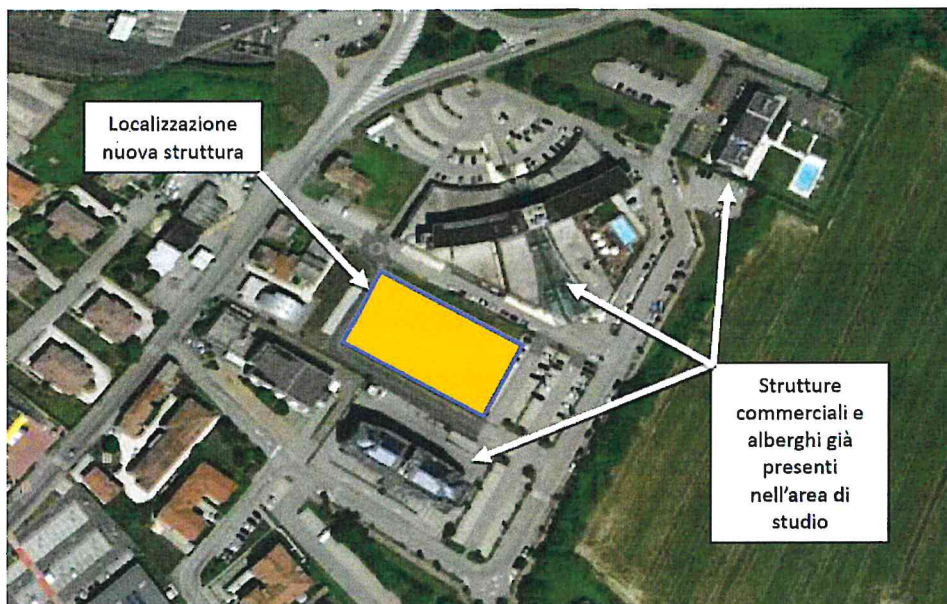
Nel lotto residuale, compreso tra le 2 strutture alberghiere e commerciali esistenti, il progetto propone l'edificazione di un edificio a destinazione commerciale al piano terra, ricettivo alberghiero del tipo aparthotel ai piani superiori, connesso funzionalmente al complesso del Centro Airone attraverso una pensilina pedonale che consentirà la prosecuzione della galleria commerciale esistente e la fruizione dei servizi di bar, ristorante, centro benessere già presenti. Al piano interrato sono collocati i parcheggi privati del nuovo complesso, nelle immediate pertinenze del piano terra parcheggi, percorsi carrabili e pedonali pubblici.



Città metropolitana di Venezia



L'architettura del nuovo complesso si declina nella sovrapposizione di una lama di 4 piani sulla piastra commerciale, componendo un volume articolato sui lati est ed ovest come una grande L dalla quale emergono gli aggetti funzionali dei terrazzi, delle scale di emergenza e dell'ascensore, trattati con rivestimento in lamiera stirata di alluminio, in evidenza sulle superfici intonacate e tinte di bianco delle murature perimetrali.



Il progetto prevede che le acque piovane dai pluviali vengano raccolte e convogliate, insieme alle acque bianche, in apposite vasche di raccolta, filtrate e riutilizzate per usi diversi, quali l'impianto di irrigazione delle siepi ivi presenti.

Il progetto degli impianti tecnologici prevede l'esecuzione di n.2 impianti indipendenti, uno a servizio dell'unità commerciale al piano terra ed uno a servizio dell'unità ad uso commerciale nei piani superiori.

Gli impianti saranno completamente indipendenti l'uno dall'altro ed utilizzeranno differenti tecnologie.

Per l'unità commerciale sita al piano terra si utilizzerà un sistema di climatizzazione estiva ed invernale del tipo ad espansione diretta in pompa di calore. Per l'unità commerciale sita nei piani superiori si utilizzerà un sistema del tipo idronico con un'unità polivalente per la produzione di energetica per riscaldamento, raffrescamento e produzione Acqua Calda Sanitaria.

Sono state effettuate scelte tecniche e componenti al fine di ridurre i consumi:

- Pompa di Calore ad espansione diretta: Alta efficienza con Inverter – Rispetto Erp 2018;
- Gruppo Polivalente : Alta Efficienza con Inverter e recupero del calore in fase di raffrescamento estivo - Rispetto Erp 2018;
- Circolatori elettronici a basso assorbimento;
- Accumuli, Scambiatori, tubazioni, condotti d'aria con isolamento termico e protezione in PVC per garantirne prestazioni ed integrità nel tempo - Rispetto Erp 2018 ;
- Dimensionamento dei terminali d'aria per utilizzo acqua 45°C per ridurre i consumi;
- Installazione impianto fotovoltaico da 46,7 Kw.

L'area verde viene collocata lungo il lato ovest e riassume in un'unica superficie tutto lo standard. Sarà delimitata come le aiuole da cordone aventi le stesse caratteristiche e modalità di posa di quelle previste per i marciapiedi, con tappeto erboso, cespugli, e alberature ad alto fusto appartenenti a specie autoctone o tradizionali così come previsto dall'art. 39 delle N.T.A. ed come indicato nella tav. 5 di progetto.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

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

Livello regionale e provinciale:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – approvato nel 1991;
- Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – adottato nel 2009;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- Piano d'area del Sandonatese;
- Piano Regionale di tutela delle acque ;
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.).

Livello comunale:

- Piano Assetto del Territorio Comune di Noventa di Piave (2009);
- Piano degli Interventi (2017 – adeguato alla var. nr.6);
- Piano di Classificazione Acustica Comunale (anno 2005).

PRTC vigente

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

PRTC adottato

Dalla tavole del PRTC adottato emerge che il progetto in esame non ricade in ambiti di vincolo sovraordinato. Si evidenzia solo che l'area ricade in un ambito di pericolosità idraulica.

Dalla tavole del PTCP adottato emerge che l'area ricade in un ambito di pericolosità idraulica, soggetta ad esondazioni. Inoltre si segnala la presenza, fuori ambito, di un corridoio ecologico in progetto sul lato nord, e che l'area è già classificata come area destinata a servizi ed attività economiche, in linea con quanto propone il progetto in parola.

PIANO D'AREA DEL SANDONATESE

Nel complesso, 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 le opere urbanistiche in progetto.

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT) DEL COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

Dalla lettura della tavola 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" si evidenzia che l'ambito ricade in una zona a rischio idraulico.

PI DEL COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE E VARIANTE NUMERO 6



Città metropolitana di Venezia

Per le aree oggetto dell'intervento, la destinazione risulta compatibile con le previsioni del P.I, Variante nr.6 che contempla quanto segue (allegato 1 alle NTO):

Progetti norma n° 22, 23, 24

Area commerciale a Noventa di Piave, via Calnova: Si tratta di tre ambiti di intervento che confermano la vocazione ricettiva e commerciale di questo settore urbano, vera porta della città, già prevista dalla pianificazione vigente ed in corso di progressiva attuazione, riprendendole sia la suddivisione in comparti attuativi, sia lo schema della viabilità.

Prescrizioni particolari comuni: le sedi stradali devono essere alberate utilizzando le specie arboree previste per i viali e le strade alberate negli Schemi tecnici per la realizzazione delle strutture verdi dell'allegato 2 alle NTA: sussidi operativi relativi agli interventi di restauro paesistico.

La sistemazione degli spazi scoperti, pubblici e privati, e delle aree a verde, deve essere fatta utilizzando le specie arboree ed arbustive contenute nello stesso prospetto; la piantumazione dovrà essere fatta rispettando le indicazioni contenute nello Schema tecnico di riferimento per la realizzazione delle strutture verdi. Una quota della superficie a verde pubblico del PN. 24 potrà essere destinata a strada di penetrazione al centro polifunzionale, da realizzarsi a cura del soggetto attuatore.

Rete Natura 2000

Dall'esame delle ultime perimetrazioni dei siti di Rete Natura 2000 della Regione del Veneto, la nuova attività ricade esternamente rispetto ai siti più vicini che sono:

- SIC IT3240030 – Grave del Piave, Fiume Soligo, Fosso di Negrizia e ZPS IT3240023 – Grave del Piave: 7,6 km "... Area di espansione fluviale costituita da alluvioni grossolane colonizzate in parte da vegetazione pioniera, da prati xerofili su terrazzi particolarmente consolidati, boschetti ripariali e macchie con elementi di vegetazione planiziale e, nelle depressioni, canneti. Tratto di fiume soggetto a frequenti cambiamenti dovuti al regime del fiume... .. Presenza di saliceti riferibili al Salicion eleagni (Salicetum eleagni) e al Salicion albae a cui sono frequentemente associati, nelle zone a substrato maggiormente stabilizzato, arbusti eliofili ed elementi dei Quercio-Fagetea. Sono presenti tratti di canneto ad elofite (Phragmition) e praterie xeriche su substrati ghiaiosi e sabbiosi, altrove infrequenti, riferibili ai Festuco-Brometea con ingressione di specie mesofile dove il terreno è meno drenato. Il sito riveste anche importanza per l'avifauna e la fauna interstiziale..." Vulnerabilità: "... Rischi derivati dalla gestione dell'assetto idrogeologico, dalle coltivazioni e dalle cave abusive e discariche..."
- SIC IT3240033 – Fiumi Meolo e Vallio: 7,7 km "... Corso d'acqua di risorgiva con tratti a vegetazione ripariale e arbustiva... Buona qualità delle acque derivanti da risorgiva..." Vulnerabilità: "... Modifiche all'idrodinamica e all'alveo..."
- SIC/ZPS IT3240008 – Bosco di Cessalto: 7 km "...Relitto di boschi di querce insediatesi nell'ultimo post-glaciale; bosco planiziale misto... ..Frammento di bosco planiziale a prevalenza di Quercus robur, Fraxinus oxycarpa e Carpinus betulus (Carpino-Quercetum roboris-Carpinion illyricum). Ecosistema isolato, molto diverso dalle aree circostanti fortemente antropizzate. Aree interessate per la presenza di specie vegetali divenute ormai rarissime nel resto della pianura padana..." Vulnerabilità: "... Rischio derivante da isolamento del biotopo, immerso in una realtà fortemente antropizzata e strutturata per l'agricoltura..."

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

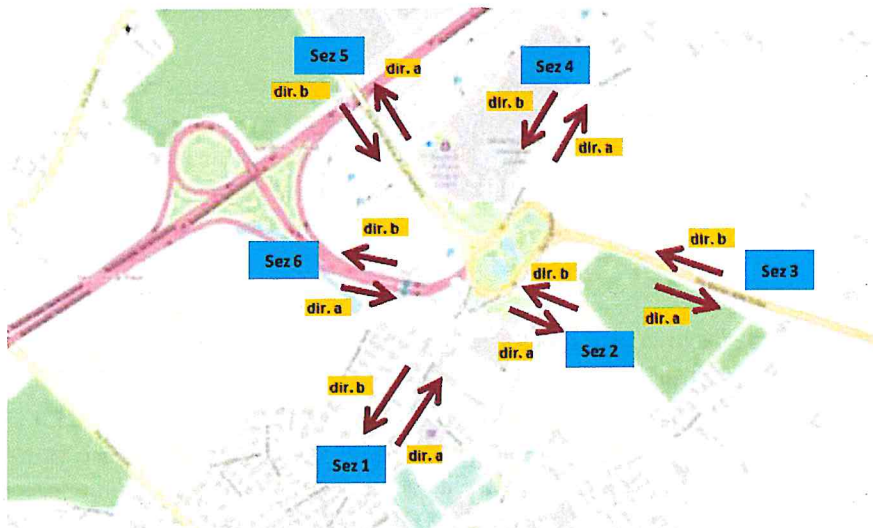
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI SULLE DIVERSE COMPONENTI

Impatto sul traffico

Al fine di caratterizzare le dinamiche di mobilità sono stati svolti dei rilievi del traffico veicolare lungo le principali aste di adduzione all'area, ed effettuati conteggi puntuali ai nodi viari più prossimi.

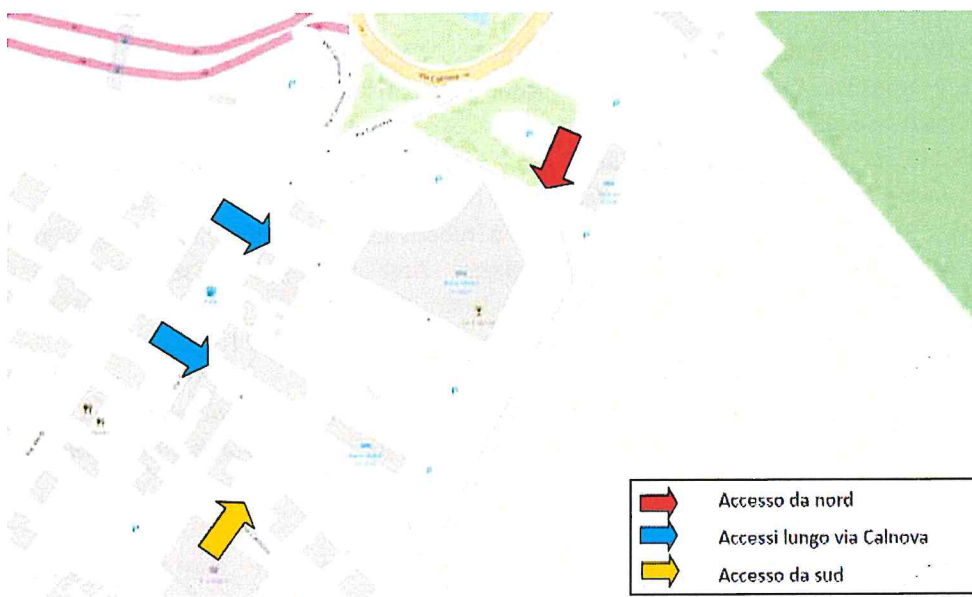
I rilievi si sono svolti in continuo (24h su 24h) per 5 giorni, da venerdì 27 a martedì 31 luglio 2018 in 6 sezioni bidirezionali, localizzate lungo le seguenti arterie (vedasi immagine):

- Sezione 1: Via Calnova, a sud del nodo con l'accesso autostradale;
- Sezione 2: Via Rialto, asse di accesso all'area commerciale esistente;
- Sezione 3: Via Martiri delle Foibe - SS 14 Var;
- Sezione 4: Via Calnova, a nord del nodo con l'accesso autostradale.
- Sezione 5: Via S.Maria di Campagna.
- Sezione 6: Accesso autostradale – Uscita San Donà-Noventa di Piave.



Le indagini mostrano che si verificano, in ora di punta, taluni accodamenti in prossimità del nodo principale ove si attesta l'uscita autostradale, la SS 14 Var, l'asse di via Calnova nonché le vie di accesso alle strutture commerciali ivi presenti. I fattori di punta sono stati misurati negli intervalli orari tipici del contesto territoriale: Venerdì 18:00 – 19:00 e sabato 10:00-11:00.

In particolare si è fatto riferimento alla punta mattinale, sabato 10.00-11.00, in quanto i volumi di flusso veicolare in tale intervallo sono superiori rispetto a quelli registrati nell'intervallo di punta del venerdì sera.





Città metropolitana di Venezia

Lo studio ha analizzato le seguenti intersezioni:

1 Nodo 1: Rotatoria tra SS 14var, Casello Autostradale e via Calnova. Rotatoria ellissoidale a sei rami con lunghezza di circa 200 metri e larghezza di circa 100 metri;

2 Nodo 2 e 3: intersezione a T tra via Calnova e la viabilità interna del comparto (senso unico da via Calnova).

I livelli di servizio del Nodo 1 attuali sono riportati nella tabella seguente.

<i>Stato di fatto – LOS – Rami corona circolatoria (sabato 10:00-11:00)</i>			
	Coeff Saturazione	Capacità Ingresso*	LOS
Ramo A – sezione 1: Via Calnova	0,61	610,43	C
Ramo B - Sezione 2: Via Rialto	0,2	509,76	A
Ramo C - Sezione 3: Via M.Foibe - SS 14 Var	0,92	862,12	E
Ramo D - Sezione 4: Via Calnova	0,72	459,42	C
Ramo E - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	0,79	761,45	D
Ramo F- sezione 6: Accesso autostrada	0,61	962,8	B

Dalle verifiche analitiche svolte emerge che, nell'intervallo orario di riferimento, il nodo non presenta particolari criticità in termini di livello di deflusso complessivo, ad eccezione del ramo E – SS 14 var, che assume un LOS E critico, con la presenza di accodamenti lungo la direttrice est-ovest in immissione al nodo.

I livelli di servizio del Nodo 2 attuali sono riportati nella tabella seguente.

Manovre	Q (flusso veic/h)	C _{p,x} (veic/h)	Ritardo medi (sec)	LOS
2	372	1.200	9	A
3	8	800	9	A
4	2	835	13	B
5	276	1.200	9	A
7	--	--	--	--
9	--	--	--	--

Il ritardo medio delle manovre nel nodo 2 più critiche corrisponde ad un livello di servizio della manovra pari ad B e non presenta pertanto particolari criticità.

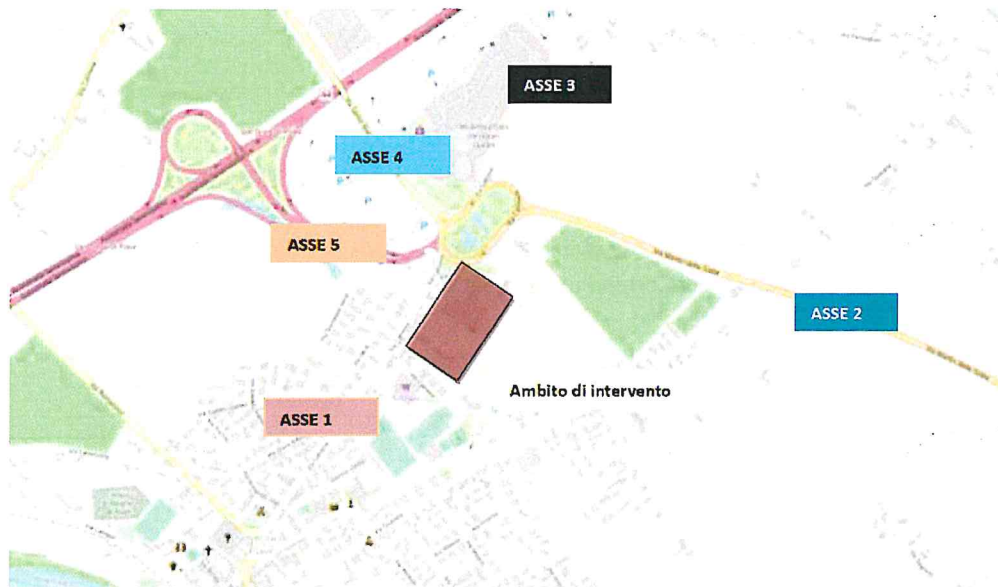
I livelli di servizio del Nodo 3 attuali sono riportati nella tabella seguente.

Manovre	Q (flusso veic/h)	C _{p,x} (veic/h)	Ritardo medi (sec)	LOS
2	380	1.200	9	A
3	6	800	9	A
4	4	831	13	B
5	272	1.200	9	A
7	--	--	--	--
9	--	--	--	--

Il ritardo medio delle manovre più critiche corrisponde ad un livello di servizio della manovra pari ad B e non presenta pertanto particolari criticità.

Le aste viarie che saranno interessate dai flussi attratti/generati dalla struttura di vendita in progetto sono:

1. Asse 1 – Asse 3: Via Calnova - categoria F locale urbana;
2. Asse 2: SS 14 Var - categoria C2 extraurbana (DM 5 nov. 2001);
3. Asse 4: Via S.M. di Campagna - categoria F2 extraurbana (DM 5 nov. 2001);
4. Asse 5: Casello Noventa di P. - Autostrada TO – TS.



Stato di fatto – LOS - Livelli di servizio delle sezioni stradali in esame (sabato 10:00-11:00)

	V*	Fhvs	Vps	PTSF %	LOS
Asse 1 – sezione 1: Via Calnova	372	0,94	430,2	30,5	A
Sezione 2: Via Rialto	104	0,98	115,3	8,6	A
Asse 2 - Sezione 3: Via Martiri delle Foibe - SS 14 Var	1.145	0,92	1310,1	67,4	C
Asse 3 - Sezione 4: Via Calnova	331	0,94	382,7	27,6	A
Asse 4 - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	879	0,92	995,2	57,3	C
Sezione 6: Accesso autostrada	587	0,85	726,9	46,2	B

La verifica dei LOS evidenzia che non vi sono particolari criticità lungo gli assi viari in esame, con livelli di servizio adeguati in rapporto alla tipologia di infrastruttura viaria.

La realizzazione del nuovo comparto commerciale andrà ad ampliare le superfici di vendita e configurare un nuovo parco commerciale con una superficie complessiva di 3.999 mq.

Il calcolo dei flussi indotti dalla struttura commerciale in esame è basato sul valore di superficie *di vendita* in progetto pari a circa 1.400 mq che viene moltiplicato per il coefficiente di attrazione/generazione verificato per strutture analoghe. Nel caso specifico, il coefficiente di attrazione è stato parametrizzato sul coefficiente di attrazione delle strutture commerciali già presenti nel comparto e assimilabili a quella in progetto.

Pertanto:

Superficie di vendita esistente: 2.500 mq

Flussi veicolari attratti/generati: 95 veic/h in ingresso e 104 veic/h in uscita

Coefficiente di attrazione/generazione delle strutture commerciali esistenti: 0,04 veic/mq/h

Superficie di vendita in progetto: 1.400 mq

Coefficiente di attrazione/generazione: 0,04 veic/mq/h

Veicoli attratti/generati in ora di punta: 56 veicoli/h

A questa componente vengono sommati i flussi indotti dagli spazi ad usa Hotel in progetto (32 stanze) pur sottolineando che tendenzialmente gli orari di accesso/uscita non coincidono con la punta delle attività commerciali.

Pertrattano, sommando i contributi del comparto commerciale e del nuovo Hotel si ottiene una stima di 60 veic/h, che ripartiti in ingressi e uscite si hanno:

50 veicoli/h in ingresso;

60 veicoli/h in uscita.



Città metropolitana di Venezia

Di seguito i LOS degli assi stradali nello scenario di progetto.

<i>PROGETTO – LOS - Livelli di servizio delle sezioni stradali in esame (sabato 10:00-11:00)</i>					
	V*	Fhvs	Vps	PTSF %	LOS
Asse 1 – sezione 1: Via Calnova	372+25	0,94	459,1	32,2	A
Sezione 2: Via Rialto	104+60	0,98	181,9	13,8	A
Asse 2 - Sezione 3: Via Martiri delle Foibe - SS 14 Var	1.145+18	0,92	1330,7	67,9	C
Asse 3 - Sezione 4: Via Calnova	331+5	0,94	388,5	27,9	A
Asse 4 - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	879+3	0,92	998,6	57,4	C
Sezione 6: Accesso autostrada	587+3	0,85	730,7	46,4	B

La verifica dei LOS relativa allo scenario di PROGETTO evidenzia che non vi sono particolari criticità lungo gli assi viari in esame, con livelli di servizio adeguati in rapporto alla tipologia di infrastruttura viaria. Come per lo scenario attuale, permane qualche rallentamento nelle immissioni sul nodo principale lungo gli assi 2 (sezione 3) – SS 14 Var, e 4 (sezione 5) Via S.Maria di Campagna.

Dalle verifiche analitiche svolte emerge che anche nello scenario di Progetto, nell'intervallo orario di riferimento, il nodo non presenta particolari criticità in termini di livello di deflusso complessivo, ad eccezione del **ramo E – SS 14 var, che presenta un LOS E critico**, con la presenza di accodamenti lungo la direttrice est-ovest in immissione al nodo. I flussi incrementali tuttavia incidono molto marginalmente sulla fluidità complessiva del nodo come si evince dalla tabella seguente.

<i>PROGETTO – LOS – Rami corona circolatoria (sabato 10:00-11:00)</i>			
	Coeff Saturazione	Capacità ingresso*	LOS
Ramo A – sezione 1: Via Calnova	0,62	610,43	C
Ramo B - Sezione 2: Via Rialto	0,25	528,6	A
Ramo C - Sezione 3: Via M.Foibe - SS 14 Var	0,93	881,3	E
Ramo D - Sezione 4: Via Calnova	0,72	461,5	C
Ramo E - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	0,79	762,2	D
Ramo F- sezione 6: Accesso autostrada	0,61	963,6	B

Il ritardo medio delle manovre nel nodo 2 non presenta criticità anche nello scenario di Progetto come si evince dalla tabella seguente.

Manovre	Q (flusso ve/c/h)	C _{p,x} (ve/c/h)	Ritardo medl (sec)	LOS
2	372	1.200	9	A
3	23	800	9	A
4	2	826	13	B
5	306	1.200	9	A
7	--	--	--	--
9	--	--	--	--

Il ritardo medio delle manovre nel nodo 3 non presenta criticità anche nello scenario di Progetto come evidenziato nella tabella seguente.

Manovre	Q (flusso veic/h)	C _{p,x} (veic/h)	Ritardo medi (sec)	LOS
2	395	1.200	9	A
3	16	800	9	A
4	4	817	13	B
5	302	1.200	9	A
7	--	--	--	--
9	--	--	--	--

I livelli di servizio e gli accodamenti medi verificati nella configurazione di progetto, non presentano variazioni rispetto allo stato attuale (LOS compresi tra LOS B e LOS C ad eccezione del ramo C del Nodo 1 che presenta un LOS E sia nello stato di fatto che nello scenario di Progetto).

Con le integrazioni è stata richiesta, in considerazione della vicinanza con l'outlet "Noventa di Piave" grande attrattore di traffico, una stima dei flussi di traffico di fondo e generati dalla struttura commerciale nei periodi di maggiore afflusso coincidente con il periodo dei saldi. Si evidenzia che la documentazione integrativa non ha approfondito la tematica. Nel medesimo contesto si chiedeva di identificare soluzioni soddisfacenti per evitare eventuali problemi di traffico veicolare causati dai visitatori della struttura stessa.

Il proponente suggerisce la chiusura dell'accesso nord, più critico per la commistione con i flussi diretti all'outlet, e garantire l'accesso dalle vie laterali di via Calnova (frece rosse) e l'uscita da via Calnova posta a sud del lotto (frece blu).



L'analisi delle proposte formulate dal progettista per dare soluzione al traffico nei periodi di maggiore afflusso coincidente con il periodo dei saldi porta alle seguenti valutazioni.

Dalla documentazione presentata, l'incremento del traffico indotto in termini assoluti (2%) è da considerare non significativo.

In merito alle soluzioni viabilistiche mitigative proposte dai progettisti, le stesse, a seguito di confronto con gli uffici comunali, non possono essere accolte in quanto inattuabili. La chiusura di via Rialto pregiudicherebbe l'accesso ai vicini alberghi e l'uscita, indicata in figura con le frecce azzurre, interferisce con un'area prettamente residenziale. Lo stesso Comune di Noventa di Piave, in sede di comitato VIA come da verbale prot. n. 18177/19, suggerisce che eventuali modifiche al flusso viario esistente in occasione del verificarsi di criticità dovranno essere condivise con il competente ufficio di polizia locale.

Atmosfera:

Qualità dell'aria: nella fase di cantiere ci sarà un impatto negativo modesto ma 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.

Nella fase di esercizio, la valutazione del carico emissivo indotto dall'incremento di traffico generato dall'intervento in



parola, data la modesta entità del traffico indotto, risulta complessivamente poco significativa, pur segnalando una criticità già presente sulla componente PM10 (media giornaliera e media annuale).

Gli impianti di riscaldamento in progetto sono elettrici e non provocano impatti atmosferici. L'unica potenziale fonte di impatto è indotta traffico veicolare. Le stime dell'indotto evidenziano un incremento molto modesto (2%), rispetto ai flussi veicolari che attualmente impegnano la rete viaria dell'area in esame.

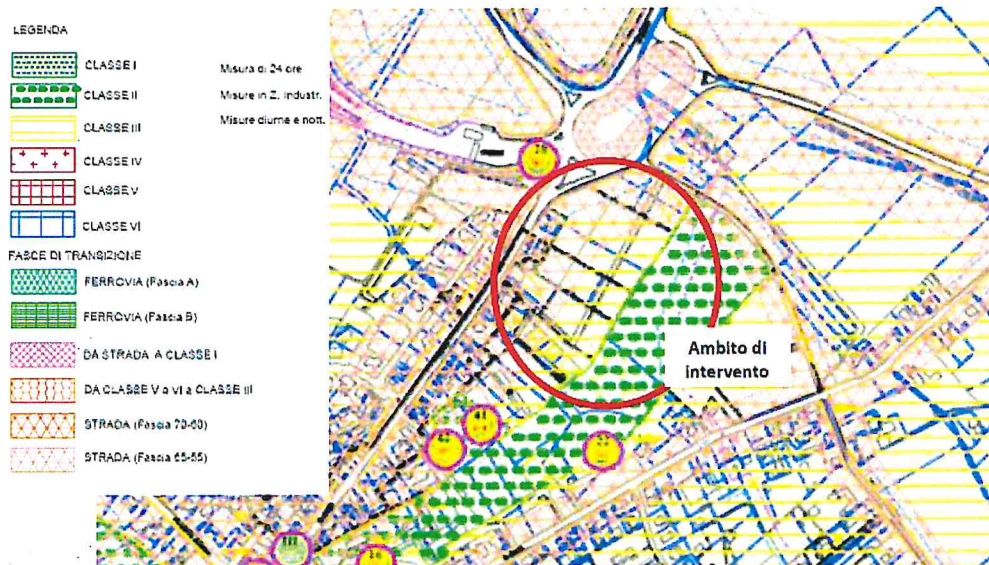
Si ritiene che gli impatti del progetto sulla componente siano poco significativi.

Rumore

L'area oggetto di intervento, evidenziata nel cerchio rosso in figura 5, è ricompresa all'interno della zona III, di tipo misto, e in parte ricompresa nella fascia di rispetto/transizione stradale "Strada Fascia 65-55".

Pertanto, prendendo a riferimento il limite più restrittivo, l'area di pertinenza dell'attività in oggetto possa essere assoggettata ai valori limite assoluti d'immissione evidenziati nelle precedenti Tabelle del D.P.C.M. 14/11/97, che per la zona III sono pari a:

- 60 dB(A) nel periodo diurno (6:00-22:00)
- 50 dB(A) nel periodo notturno (22:00-06:00)



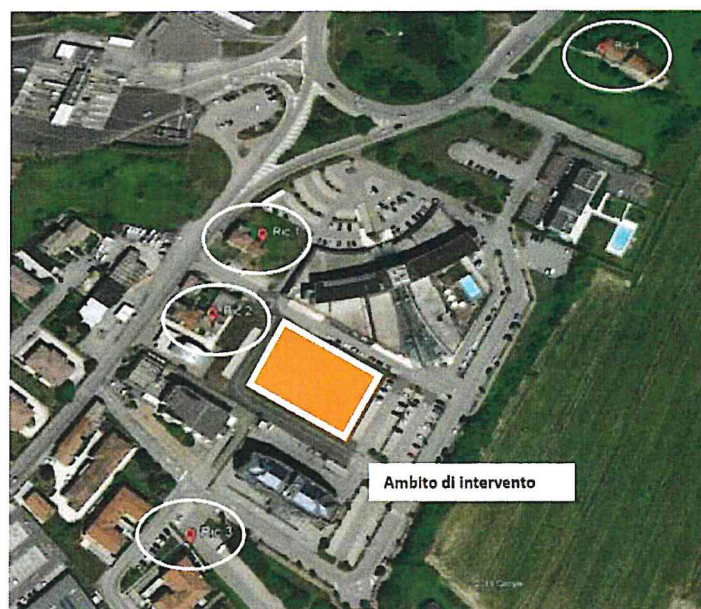
Nelle aree limitrofe, oltre alla struttura in ampliamento, sono presenti altri edifici commerciali/direzionali. Non è stata riscontrata la presenza di scuole, ospedali, nei dintorni più prossimi dell'area (entro un 1 km dall'area di intervento).

Sulla base delle indagini condotte nell'area in esame, si è constatato che la principale fonte d'impatto acustico risulta essere costituita dal rumore da traffico veicolare lungo via Calnova e in corrispondenza dell'ampio nodo circolatorio tra la SS 14 Var e l'accesso al casello autostrade di Noventa di Piave.

In fase di cantiere si stima un impatto negativo modesto, in quanto le attività per la realizzazione delle opere generano una modifica temporanea della qualità acustica della zona. Per tale fase, nell'ambito del piano di Monitoraggio ambientale sono state previste una serie di attività finalizzate al contenimento delle emissioni rumorose da parte dei mezzi d'opera, anche per mezzo di paratie antirumore mobili, ove la lavorazione lo consente.

Per quanto riguarda la fase di esercizio è stata redatta una apposita relazione previsionale di impatto acustico che ha dimostrato che l'impatto acustico delle opere in progetto e del traffico veicolare indotto dalle opere urbanistiche correlate risulti **ENTRO I LIMITI DI ZONA**, è compatibile con la destinazione urbanistica dei luoghi.

Lo studio ha identificato 4 ricettori.



Postazione	Livello sonoro equivalente dB(A)		
	Ante Operam	Post Operam	Differenza
Ric. 1	54,4	55,1	+0,7
Ric. 2	50,2	51,8	+1,6
Ric. 3	46,6	47,2	+0,6
Ric. 4	61,6	61,8	+0,2

Sulla base di quanto sopra esposto si può affermare che il progetto non comporta variazioni significative in termini di impatto acustico rispetto alla situazione attuale.

Evidenziato che si riscontrano attuali superamenti dei livelli acustici presso i ricettori abitativi posti in prossimità della viabilità principale è auspicabile che gli Enti proprietari della viabilità prendano in considerazione soluzioni viabilistiche utili alla ottimizzazione della velocità di transito e dunque dell'impatto sonoro.

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti; inquinamento luminoso

L'illuminazione adottata, e già realizzata, è adeguata alla normativa vigente (fascio di luce orientato verso il basso, luci a led, possibilità di ridurre l'intensità durante le ore notturne o di spegnere le lampade da remoto). La ditta ha provveduto ad integrare la documentazione prodotta con uno studio illuminotecnico delle aree esterne dal quale si evince che data la tipologia di corpi illuminanti (LED) vengono rispettate tutte le norme sull'inquinamento luminoso (LR 17/2009).

Si ritiene che gli impatti sulla componente siano non significativi.

Impatti sul Suolo e sottosuolo

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 sabbioso-limoso, con permeabilità ridotta e quindi in grado di proteggere la falda da percolati a seguito di sversamenti accidentali.

Dal punto di vista della geomorfologia non si registrano variazioni significative.

Si ritiene che gli impatti sulla componente siano poco significativi.



Città metropolitana di Venezia

Per tutelare le falde profonde devono essere adottati sistemi di fondazione con opportuni accorgimenti volti ad evitare di mettere in comunicazione i diversi acquiferi.

Per quanto attiene alle terre da scavo, queste dovranno essere gestite secondo le indicazioni di cui al DPR 120/2017. Sarà infine necessario coinvolgere il competente consorzio di bonifica ai fini della necessaria invarianza idraulica.

Impatti sull'Ambiente idrico

Sulla scorta di indicazioni fornite dalla Committenza l'edificio in progetto sarà costituito da un piano interrato con piano di posa delle fondazioni individuabile a ca. - 3.50 m di prof. dal p.c. e cinque fuori terra.

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

In sede di richiesta di integrazioni sono stati chiesti approfondimenti in merito alle misure adottate in fase di cantiere per evitare l'inquinamento della falda, tenuto conto della profondità della stessa.

La ditta ha dichiarato che la prima falda solitamente staziona a ca. -2.50 m dal p.c.. Le variazioni del livello di falda, sono praticamente legate al regime pluviometrico. Un innalzamento della stessa fino a ca. -1.50 m di prof. dal p.c. può verificarsi in caso di piogge molto intense. Ipotetici inquinanti non potrebbero vulnerare le falde profonde, in quanto il banco di terreni coesivi impermeabile tra -6 e -14 m di prof. dal p.c. funge da "barriera geologica". Il progetto prevede la realizzazione di invasi temporanei per le acque meteoriche anche con funzione di fitodepurazione e/o fitoestrazione oltre alla compartimentazione dei fossi.

Infine è prevista una adeguata rete di raccolta ed allontanamento delle acque tramite pozzetti e caditoie con recapito la rete delle acque meteoriche pubblica esistente in Via Calnova.

Si ritiene che l'impatto sulla componente acqua risulti poco significativa.

Impatti sulla Vegetazione

In fase di cantiere si stima un impatto negativo ridotto, localizzato all'ambito di intervento. Nelle aree limitrofe sono presenti solamente seminativi a ciclo annuale e lembi di vegetazione igrofila (cannuccia, tifa) lungo le sponde dei fossi.

In fase di esercizio, invece, non si prevedono ulteriori impatti per la componente. Nei terreni adiacenti, soprattutto nelle aree residuali, potranno essere realizzate formazioni arboreo-arbustive allo scopo di mitigare la visuale paesaggistica sul lato est del complesso.

Considerando la localizzazione dell'intervento si ritiene che l'impatto sulla componente sia poco significativo.

Fauna

in fase di cantiere si potrà verificare un impatto negativo modesto a causa della sottrazione di aree inerbite. Un ulteriore impatto potrebbe essere causato dalla deposizione di polveri sollevate durante i lavori di movimento terra e gli spostamenti dei mezzi di cantiere.

Il territorio è attualmente quasi privo di elementi arborei e di siepi.

Considerando la localizzazione dell'intervento si ritiene che l'impatto sulla componente sia poco significativo o nullo.

Reti ecologiche

Localmente è rappresentata solamente dai corsi d'acqua principali, la Piave. Non esistono corridoi primari o secondari nelle aree agricole, che non sono neppure classificate come buffer zone. Il PTCP di Venezia prevede la realizzazione di un corridoio che dal corso del Piave si sviluppi lungo la dorsale dell'asse autostradale della A4.

Paesaggio

L'intervento ricade in un ampio dal modesto pregio paesaggistico. Non andrà pertanto a pregiudicarne i valori

intrinseci. L'alterazione paesaggistica in fase di cantiere non potrà essere correttamente mitigata, e saranno quindi visibili i teli plastici arancioni che recintano il cantiere, che verranno eliminati al termine dei lavori e lasceranno posto ad elementi vegetali in fase di esercizio.

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

CONCLUSIONI

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

Tutto ciò visto e considerato

Il Comitato tecnico VIA, all'unanimità dei presenti, esprime parere di non assoggettabilità a procedura di VIA il progetto presentato dalla società Agorà S.r.l. relativo all'ampliamento di un edificio a destinazione commerciale sito in Comune di Noventa di Piave in quanto la realizzazione dell'intervento non induce impatti negativi significativi sulle componenti ambientali presenti nell'area d'interesse con le seguenti prescrizioni:

1. Dovranno essere condivise con il competente ufficio di polizia locale eventuali modifiche al flusso viario esistente in occasione di eventuali criticità relative al traffico.
2. Per tutelare le falde profonde devono essere adottati sistemi di fondazione con opportuni accorgimenti volti ad evitare di mettere in comunicazione i diversi acquiferi.
3. Per quanto attiene alle terre da scavo, queste dovranno essere gestite secondo le indicazioni di cui al DPR 120/2017.
4. Dovrà essere presentata al consorzio di bonifica competente per territorio una relazione di compatibilità idraulica ai fini della necessaria verifica del rispetto dell'invarianza idraulica.

Il Segretario

-Dott.ssa Alessandra Rossi -



Il Funzionario

-Dott.ssa Anna Maria Pastore-

