

Comune di San Fior - TV

Numeria SGR

viale Montegrappa, 45
31100 Treviso

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO
"RIQUALIFICAZIONE AREA EX SAROM"
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

**Elaborati adeguati in base alla richiesta di integrazioni della
Provincia di Treviso con comunicazione del 28.10.2013, prot. n. 2013/0115687**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	arch. MARCO PAGANI - d-recta srl
PROGETTO ARCHITETTONICO	arch. SERGIO ORNELLA - d-recta srl
PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE	arch. SANDRO BURIGANA - d-recta srl

GRUPPO INTERDISCIPLINARE COMPETENZE SPECIALISTICHE

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.Inc.A.)	pian. terr. MARCO CARRETTA - d-recta srl
ANALISI AMBIENTALI	pian. terr. SILVIA BALLESTINI - d-recta srl
VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO	dott. chim. STEFANO DONADELLO - d-recta srl
STUDIO DI IMPATTO SULLA VIABILITA'	ing. MARCELLO FAVALESSA - Mob-Up srl
STUDIO DI COMPATIBILITA' IDRAULICA	ing. GIUSTINO MORO - ITS Engineering

INTEGRAZIONE:

PUNTO:

SINTESI INTEGRAZIONI

d[▪]recta
urban management

via Ferrovia, 28 - 31020 San Fior-TV-
t. 0438.1710037 - f. 0438.1710109
info@d-recta.it - www.d-recta.it

CODICE COMMESSA:

DATA:

DR20130028

gennaio 2014

Società con Sistema Qualità Certificato
secondo UNI EN ISO 9001:2008

1. ENTI COINVOLTI	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 1.a: Si richiede che siano chiariti i motivi per cui il proponente ha ritenuto di non inserire il limitrofo comune di San Vendemmiano nella lista degli enti da coinvolgere all'interno del procedimento di valutazione di impatto ambientale; il proponente dovrà pertanto fornire sufficiente dimostrazione circa l'insussistenza di impatti che interessino il territorio del succitato comune, con particolare riferimento agli impatti derivanti dall'opera in esercizio e dalle fasi di realizzazione della stessa.</p>	<p>Si allega documentazione richiesta</p>

2. IMPATTO SULLA VIABILITA'	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 2.a:</p> <p>Dal risultato della simulazione sembrerebbe che gli ingenti volumi di traffico generato dal nuovo insediamento non provochino alcuna diminuzione del livello di servizio della rotatoria progettata che rimane con livello di servizio A) con accodamenti prossimi allo zero. Per questo si chiedono maggiori elementi di spiegazione sul comportamento della rotatoria dopo aver caricato sulla stessa sia il traffico esistente che il generato, rappresentando in maniera graficamente evidente ogni singola componente di traffico. Si richiede inoltre, a tal proposito, che le verifiche della capacità della rotatoria siano svolte oltre che con il modello di simulazione presentato anche in maniera analitica presentando tutti i dati in maniera chiara e perfettamente leggibile.</p>	<p>Si allega aggiornamento relazione impatto viabilistico</p>
<p>Punto 2.b:</p> <p>Si rileva che la viabilità proposta nella documentazione progettuale risulta non conforme al PIRUEA e variante urbanistica approvata (vedasi tav.5). Si richiede pertanto di chiarire quale sia la configurazione effettivamente da realizzare anche in relazione al progetto sottoposto alla valutazione di ANAS.</p>	<p>La soluzione progettuale presentata in sede di Valutazione di Impatto Ambientale e sottoposta alla valutazione di ANAS (nulla osta del 29/07/2013 Prot. CVE-0027902-P) risulta rappresentare la configurazione definitiva.</p> <p>Tale ipotesi rispetta il principio di conformità urbanista, seppur discorde dalla soluzione presentata in sede di approvazione del PIRUEA.</p> <p>Il Piano Regolatore Comunale prevede, in prossimità dell'intersezione tra SS13 Pontebbana e Via Palladio, una ZTO F3 per viabilità e una ZTO D1.2 per viabilità.</p> <p>La soluzione proposta in questa sede rispetta comunque la conformità urbanistica, andando ad interessare esclusivamente viabilità esistente ed aree preposte per l'adeguamento viabilistico.</p>

	<p>Si allega:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.b.1: Sovrapposizione rotatoria P.U.A. su P.R.G. vigente; - 2.b.2: Sovrapposizione rotatoria P.U.A. su planimetria prescrittiva P.I.R.U.E.A.; - 2.b.3: Nulla Osta ANAS per la soluzione progettuale presentata
<p>Punto 2.c:</p> <p>Si richiede inoltre in riferimento all'utenza debole che siano indicati e descritti i collegamenti pedonali/ciclabili con il quartiere posto a nord della SS13.</p>	<p>Si allega relazione illustrativa con elaborati grafici</p>
<p>Punto 2.d:</p> <p>Vista l'importanza del traffico generato dall'attività commerciale si chiede di estendere la verifica di compatibilità all'intersezione anche agli incroci più prossimi al centro commerciale di progetto almeno fino all'incrocio fra la Sp 15 e la SS13, in comune di San Vendemmiano.</p>	<p>Contenuto all'interno dell'aggiornamento della relazione impatto viabilistico, di cui al punto 2.a</p>

3. CLIMA ACUSTICO	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 3.a: Produrre una tabella comparativa ante-operam – post-operam del livelli presenti presso i ricettori e dei limiti di riferimento.</p>	Si allega documentazione richiesta
<p>Punto 3.b: Nella fascia di pertinenza della SS Pontebbana e dell'Autostrada è necessario provvedere allo scorporo del rumore stradale.</p>	Si allega documentazione richiesta
<p>Punto 3.c: Precisare se nella VPIA sia stato incluso anche il rumore prodotto dai parcheggi; Chiarire se, in relazione al rumore prodotto dai refrigeratori, sia stata considerata come input per il programma di simulazione la potenza sonora di 93 dB(A) oppure il livello di 60 dB(A) che viene dichiarato, nei dati di targa dell'apparecchiatura, essere quello presente alla distanza di 10 m; si ricorda a tal proposito che generalmente il dato da inserire come input per il programma di simulazione è la potenza sonora.</p>	Si rimanda al punto 3.a
<p>Punto 3.d: Si rileva che la valutazione previsionale di impatto acustico, è limitata al solo periodo diurno; si richiede a tal proposito che sia chiarito se esistono emissioni di rumore anche in periodo notturno, legate ad esempio al funzionamento degli impianti tecnologici al servizio delle strutture, producendo in tal caso le necessarie integrazioni alla valutazione previsionale di impatto acustico;</p>	Si allega documentazione richiesta
<p>Punto 3.e: Si rileva che lo studio previsionale di impatto acustico non prende in considerazione il rumore e le vibrazioni generati dalle fasi di cantiere per realizzazione delle opere previste dal progetto (opere di urbanizzazione comprensive delle fasi di demolizione delle strutture esistenti nell'area,</p>	Si allega documentazione richiesta

<p>opere di realizzazione del centro commerciale, opere di approntamento della prevista rotatoria); anche in considerazione del fatto che, secondo quanto riportato nel crono programma degli interventi, le tempistiche per la realizzazione degli interventi nella loro globalità sono stimate pari a 32 mesi, si richiede che la VPIA sia integrata considerando anche i rumori e le vibrazioni generati dalle fasi di realizzazione delle opere previste dal progetto (opere di urbanizzazione comprensive delle fasi di demolizione delle strutture esistenti nell'area, opere di realizzazione del centro commerciale, opere di approntamento della prevista rotatoria).</p>	
<p>Punto 3.f: Si osserva infine che la VPIA non ha in alcun modo tenuto conto del rumore generato dall'utilizzo dell'impianto mobile per il recupero dei rifiuti generati dagli interventi di demolizione da effettuare presso il sito di intervento; si richiede pertanto che la VPIA sia integrata in tal senso (valutando tra l'altro anche la potenza sonora dei macchinari utilizzati nelle fasi di recupero e gli orari di attività);</p>	<p>Si rimanda al punto 3.e</p>

4. GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO GENERATE DALL'INTERVENTO E ANALISI PRELIMINARE AL PIANO DI CARATTERIZZAZIONE	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 4.a.i: A pag. 21 è indicato che il metodo adottato per l'analisi, con riferimento al D.Lgs. n. 152/06, restituisce concentrazioni maggiori degli analiti ricercati rispetto al DM471/99 (in realtà è l'opposto)</p>	<p>Si corregge nel modo seguente: "I valori di concentrazione che si ottengono da questa procedura sono generalmente <u>meno</u> elevati rispetto a quelli che si ottenevano applicando quanto indicato nel D.M. 471/99 e ritenuto significativo da parte delle Autorità di controllo (riferimento alla sola frazione inferiore ai 2 mm)."</p>
<p>Punto 4.a.ii: In riferimento alla probabile presenza di eternit si rimanda alla necessità di provvedere allo smaltimento dello stesso con opportuno piano di smaltimento da sottoporre alla SPISAL. Nella fase di verifica della caratteristica delle coperture, nel caso in cui si appurasse che fossero in eternit, si ritiene opportuno che ne sia verificato anche lo stato di conservazione, al fine di prevedere, in caso di "ammaloramenti" dello stesso, anche dei campioni su aree scoperte di amianto.</p>	<p>Si allega:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4.a.ii1: documento illustrativo degli edifici con copertura in eternit e relativa schedatura di rilievo puntuale sottoscritta dal Dott. Chimico Stefano Donadello, sulla base della DGRV n. 26 del 15.03.2011; - 4.a.ii2: Bollettini ARPAV dimostrativi delle condizioni meteo favorevoli nel giorno in cui i sono effettuati i prelievi (27.11.13) e dei due giorni precedenti (25-26.11.13).
<p>Punto 4.a.iii: Non è spiegato perché dalle trincee realizzate siano stati prelevati solo campioni dallo strato -2/-3 m da p.c.. Inoltre, non è stata data una spiegazione del fatto che, per la sola trincea A8, il prelievo abbia interessato lo spessore -1/-3 m da p.c.. In ogni caso, si ritiene che debbano essere verificati anche gli strati più superficiali, a meno di pavimentazioni/asfalto/solette.</p>	<p>Si rimanda alle analisi integrative presentate come risposta al punto 4.b.ii.</p>
<p>Punto 4.a.iv: Non è stato dato conto dell'eventuale presenza di cisterne interrato, per il riscaldamento o per il deposito di combustibili in generale. La verifica della presenza delle stesse, con eventuali</p>	<p>Si allega relazione storico/descrittiva e documentazione illustrativa degli elementi di criticità.</p>

<p>campionamenti del terreno circostante, sono stati citati a pag. 31 della relazione, nella parte relativa alle demolizioni.</p>	
<p>Punto 4.a.v: Sempre nella parte relativa alle demolizioni, è riportato un rimando generico alla necessità di verificare se siano stati utilizzati olii contenenti PCB, per eventuali successivi approfondimenti di indagine e accuratezza nella gestione/smaltimento di tali sostanze. Manca quindi una verifica in base alla storia del sito del fatto che siano state o meno utilizzate tali sostanze.</p>	<p>Si rimanda al punto 4.a.iv</p>
<p>Punto 4.a.vi: E' ipotizzata la presenza di rifiuti all'interno del sito, e in base a questa ipotesi si delineano le procedure operative da seguire, in base alla normativa vigente. Più che un'ipotesi sarebbe stato opportuno avere già una verifica dello stato di fatto in merito a questo tipo di problema.</p>	<p>In merito al presente quesito si precisa che l'unico rifiuto chiaramente individuato è stato l'amianto e come indicato negli elaborati specifici la gestione dello stesso sarà effettuata secondo precise procedure operative descritte in apposito piano di lavoro preventivamente approvato dallo SPISAL_ASL competente. Per quanto riguarda gli altri rifiuti si sono voluti citare non perché siano presenti o se ne ipotizzi sicuramente la presenza, ma solamente per precisare che qualora fossero rinvenuti nell'ambito di cantiere in merito alle attività articolate e complesse di demolizione previste nel sito si seguiranno le procedure e le indicazioni previste dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 1773 del 28 agosto 2012 - Modalità operative per la gestione dei rifiuti da attività di costruzione e demolizione. D.lgs. 03.04.2006 e s.m.i., n. 152; L.R. 3/2000 con tutte le precauzioni e le misure preventive e protettive del caso. Inoltre si confermano le modalità di separazione e stoccaggio e segnalazione di cantiere secondo gli standard di tipo LEED già segnalati nelle schede di cantiere presenti nel progetto.</p>

<p>Punto 4.b.i: Presentazione di una più approfondita ricostruzione storica delle attività eseguite in termini di ubicazione delle particolari lavorazioni che possono aver costituito criticità ambientali: area di deposito materie prime e scarti di lavorazione/rifiuti, ubicazione forni fusori relativi all'attività di fonderia, posizione di centrali termiche e serbatoi interrati, ecc., anche al fine di poter valutare se l'ubicazione delle trincee eseguite sia adeguata e sufficiente.</p>	<p>Si allega relazione storica e documentazione illustrativa dello sviluppo delle attività.</p>
<p>Punto 4.b.ii: I campionamenti limitati allo strato posto tra -2/-3 m da p.c. non sembrano sufficienti a dimostrare il rispetto delle CSC di riferimento, considerato che eventuali spanti, presenza di materiali di riporto/sottofondo possono aver causato superamenti principalmente nella porzione più superficiale del terreno. L'indagine dovrà pertanto essere integrata con il campionamento e l'analisi anche del terreno soprastante, a meno che non sia previsto un avvio a smaltimento/recupero di tutto il materiale posto tra 0 e -2m da p.c.;</p>	<p>Si allega nuovo campionamento con aggiornamento ed integrazione dei punti di rilievo.</p>
<p>Punto 4.c.i: Con riferimento alla documentazione progettuale presentata non risulta essere stato chiarito come il proponente intenda gestire le terre e rocce da scavo generate dall'intervento progetto (opere di urbanizzazione, opere di realizzazione del centro commerciale, opere di approntamento della prevista rotatoria); qualora il proponente intenda utilizzare le terre e rocce da scavo come sottoprodotti di cui all'articolo 183, comma 1, lettera qq) del D.Lgs, 152/06, risulta necessario integrare la documentazione già presentata con la presentazione di un Piano di Utilizzo ai sensi del Decreto Ministeriale 161 del 2012, secondo le modalità di cui all'art. 5.</p>	<p>Le terre e rocce da scavo verranno completamente riutilizzate all'interno dell'area di cantiere, ad esclusione di quelle derivanti dalla realizzazione della rotatoria ad intersezione della SS13 che verranno conferite in discarica. Per tali considerazioni, non risulta necessario presentare un Piano di Utilizzo. Si allegano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4.c.i1 – Planimetria quotata - 4.c.i2 – Planimetria sterri e riporti - 4.c.i3 – Planimetria scavi reti e fondazioni - 4.c.i4 – Profili del terreno 1 - 4.c.i5 – Profili del terreno 2 - 4.c.i6 – Tabella riassuntiva sterri e riporti

5. IMPATTI GENERATI DALLE FASI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 5.a.: Gestione delle terre e rocce da scavo: si rimanda a quanto riportato al precedente p.to 4 lett.c;</p>	<p>Si rimanda al precedente p.to 4 lett.c;</p>
<p>Punto 5.b.: Impatto acustico si rimanda a quanto riportato al precedente p.to 3 lett.e;</p>	<p>Si rimanda al precedente p.to 3 lett.e;</p>
<p>Punto 5.c.: Impatti sulla viabilità: si ritiene che quanto presentato debba essere integrato definendo in via quantitativa il traffico indotto dalle fasi di realizzazione delle opere in progetto (opere di urbanizzazione, opere di realizzazione del centro commerciale, opere di approntamento della prevista rotatoria), evidenziando, in relazione alla viabilità ordinaria utilizzata, la presenza di eventuali criticità e gli interventi di mitigazione eventualmente previsti;</p>	<p>Dalle valutazioni effettuate ne è risultato che il maggior traffico indotto durante la realizzazione dell'intervento si possa riferire alla fase di demolizione delle pavimentazioni esistenti, con una frequenza di circa 20 mezzi pesanti al giorno, per circa 25-30 giorni, che, prima su via Ferrovia e poi su via Bradolini, andranno a gravare sulla SS13 Pontebbana.</p> <p>L'arrivo di tali mezzi è ragionevole pensare sia equamente distribuito nell'arco della giornata e, volendo considerare l'ora di punta per una valutazione degli stessi sotto l'aspetto viabilistico, si può ritenere che possano essere 4. Considerato che risultano comunque numeri molto ridotti e che il transito avviene su strade inserite in un contesto di area industriale e quindi già adibita al transito di mezzi pesanti, l'impatto degli stessi risulta praticamente non rilevante.</p> <p>Si rimanda inoltre allo studio dell'impatto sulla viabilità, in risposta al punto 2.a.</p>
<p>Punto 5.d.: Produzione di rifiuti e acque reflue: si richiede che siano esplicitate le modalità di gestione dei rifiuti e delle acque reflue generati dalle fasi di realizzazione dell'opera, con particolare riferimento alle opere di demolizione delle strutture esistenti e alle opere di edificazione;</p>	<p>Con riferimento alla gestione dei rifiuti e delle acque reflue durante la fase di demolizione, si rimanda alla scheda tecnica dell'impianto di frantumazione proposto (punto 5.f). L'impianto risulta dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>impianto di nebulizzazione</u> che consente l'abbattimento delle polveri, con impegno

	<p>minimo di acqua, senza creare sul materiale, o nell'area di azione della macchina, zone bagnate o scarichi di acque reflue (una volta depositatasi per tensione capillare sui grani di materiale, l'acqua evaporerà completamente);</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>separatore magnetico</u> a nastro che permette la separazione automatica dei materiali ferrosi dagli inerti di demolizione, dai pietrischi e dalle rocce, facilitando così lo stoccaggio dei rifiuti on container ubicati in posizione adiacente al frantoio. <p>Con riferimento alla fase di edificazione, verranno previsti, a favore di pendenza dell'esistente impianto di smaltimento delle acque, due sistemi di decantazione di sabbie e polveri, in prossimità delle uscite di cantiere, sui sedimi delle vecchie pese, atti a raccogliere i dilavamenti di eventuali cumuli depositati in cantiere.</p> <p>Sentito l'ufficio provinciale "<i>Settore gestione integrata delle acque</i>", non viene richiesta alcuna pratica autorizzativa per lo scarico provvisorio durante la fase di cantiere.</p> <p>Si precisa inoltre che le due vasche di accumulo, ricavate nei sedimi delle vecchie pese usufruiscono dell'impianto di fognatura bianca esistente, e vengono utilizzate in via del tutto cautelativa. Tali acque, una volta decantate, verranno indirizzate agli scarichi esistenti della fognatura urbana.</p> <p>Visto l'utilizzo ai soli fini cantieristici, lo svuotamento delle vasche da eventuali depositi di sabbie e polveri, avverrà mediante mezzi meccanici presenti in cantiere ed il materiale andrà riutilizzato in tale ambito.</p> <p>Oltretutto, detti scarichi, verranno dismessi ad opera realizzata, in quanto il nuovo sistema di drenaggio delle acque meteoriche dell'intero comparto, utilizzerà esclusivamente un sistema di</p>
--	---

<p>Si richiede inoltre che siano chiarite le modalità di gestione dei rifiuti che l'elaborato n.15 ipotizza essere già presenti nell'area di cui trattasi;</p>	<p>dispersione al suolo (vedi documentazione consegnata in sede di Istanza VIA – Documento "Allegati").</p> <p>Si allegano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5.d.1: schede precauzionali fase di cantiere, aggiornate; - 5.d.2: planimetria con individuazione dei due sistemi di decantazione di sabbie e polveri. <p>Per le modalità di gestione dei rifiuti si rimanda al punto 4.a.vi.</p>
<p>Punto 5.e.:</p> <p>Presenza di eternit: si rimanda alla necessità di provvedere allo smaltimento dello stesso con opportuno piano di smaltimento da sottoporre alla SPISAL; si rileva tuttavia la necessità che siano forniti chiarimenti circa le misure di mitigazione adoperate in fase di demolizione delle strutture, al fine di contenere la diffusione delle fibre di amianto;</p>	<p>Ad integrazione del rilievo dello stato di conservazione dell'eternit presente (vedi punto 4.a.ii), si allega documento riportante le linee guida relative alle <i>"misure di mitigazione per la rimozione di materiale contenente amianto in matrice compatta"</i>.</p> <p>La predisposizione del piano di smaltimento da sottoporre allo SPISAL sarà obbligatoriamente a carico della ditta interessata allo smaltimento, individuata successivamente dalla committenza.</p>
<p>Punto 5.f.:</p> <p>Impianto mobile di recupero rifiuti inerti da demolizione: si osserva che il proponente ha richiesto di inserire nella VIA anche l'attività di recupero di rifiuti inerti da demolizione attraverso impianto mobile; tuttavia si rileva che quanto presentato ha un livello di definizione progettuale di tipo "concept", risultando privo di quegli elementi che permettano di quantificare e quindi di valutare gli impatti generati dall'attività di recupero rifiuti. Si richiede pertanto che quanto presentato sia integrato chiarendo la potenzialità giornaliera</p>	<p>Per i caratteri propri dell'impianto mobile si rimanda alla relazione illustrativa allegata (risposta punto 5.f.1).</p> <p>Per le tipologie e le quantità di rifiuti che saranno trattati dall'impianto si rimanda all'allegato 5.f.3. Il materiale ottenuto dall'attività di scarifica dell'asfalto (mc 5.875,46) verrà invece completamente conferito in discarica.</p>

<p>dell'impianto, le tipologie ed il quantitativo di rifiuti da sottoporre a recupero, descrivendo nel dettaglio le attività operate dall'impianto di recupero, quantificando gli impatti generati dall'attività sulle diverse matrici ambientali e descrivendo le misure di mitigazione ambientale poste in opera (a titolo esemplificativo e non esaustivo emissioni di polveri, impatto acustico, stoccaggio dei rifiuti, gestioni delle acque reflue di dilavamento).</p>	
---	--

6. PROGETTO ARCHITETTONICO DELL'OPERA E IMPATTI SUL PAESAGGIO	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 6.a: Rilevata la completa mancanza di uno studio di inserimento paesaggistico dell'opera che permetta di chiarire e quantificare gli impatti generati dalla stessa sulla componente paesaggio, si richiede che la documentazione presentata sia pertanto integrata con lo studio succitato ove in particolare sia chiarito l'evoluzione del paesaggio, attraverso i parametri di lettura, e come il progetto si rapporta con il contesto paesaggistico in cui si inserisce e con il contesto paesaggistico dell'ambito esteso sempre attraverso i parametri di lettura delle caratteristiche paesaggistiche;</p>	<p>Si allega relazione di studio dell'impatto paesaggistico</p>
<p>Punto 6.b: Si evidenzia la mancanza nella documentazione presentata di assonometrie e/o viste che definiscano il rapporto dell'opera con contesto paesaggistico circostante e con quello dell'ambito esteso, la mancanza di una planimetria quotata relativa allo stato di progetto ed elaborato con indicazione dello sterro e riporto</p>	<p>Per assonometrie e/o viste che definiscano il rapporto dell'opera con contesto paesaggistico circostante e con quello dell'ambito esteso, si rimanda alla relazione di cui al punto 6.a. Per planimetria quotata relativa allo stato di progetto ed elaborato con indicazione dello sterro e riporto si rimanda al punto 4.c.i</p>
<p>Punto 6.c: Si evidenzia la mancanza di una adeguata definizione delle caratteristiche edilizie dell'intervento edilizio in particolare dell'articolazione prospettica e pertanto si richiede adeguato elaborato</p>	<p>Si rimanda alla relazione di cui al punto 6.a.</p>

7. <u>IMPATTI SULL'ATMOSFERA</u>	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 7.a: Si richiede che siano quantificati gli impatti sull'atmosfera determinati dalle fasi di esercizio dell'attività con particolare riferimento alle emissioni generate dal traffico veicolare indotto e alle emissioni prodotte dagli impianti tecnologici e che siano descritte le misure di mitigazione ambientale poste in opera</p>	<p>Si allega relazione</p>

8. <u>IMPATTI SUL SUOLO, SULLE ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE</u>	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 8.a: Si richiede sia chiarita in via univoca la reale soggiacenza della falda nell'area di interesse in rapporto alla profondità dei pozzi disperdenti.</p>	<p>Il Piano di Assetto del Territorio individua, tra i suoi elaborati di progetto, un livello di falda maggiore di 10 metri. Per specificare meglio, a pag. 6 del Elaborato 14 – Relazione Geologica e Idrogeologica, presentato per in sede di istanza V.I.A. viene chiarito che la soggiacenza della falda risulta intorno ai 15-18 metri di profondità dal piano campagna, in rapporto ad un'altezza utile interna al pozzo disperdente pari a 4 metri (pag. 21 Elaborato 18 – Relazione idraulica).</p>

9. <u>INQUINAMENTO LUMINOSO</u>	
INTEGRAZIONE/CHIARIMENTO	RISPOSTA
<p>Punto 9.a: si chiede che oltre ai dati di progetto relativi all'illuminazione dei parcheggi e della viabilità, vengano forniti anche i dati di progetto, e l'attestazione della conformità alla LR n. 17/2009, anche per gli eventuali proiettori o altri dispositivi di illuminazione delle facciate degli edifici e delle aree di carico-scarico.</p>	<p>In fase di elaborazione del progetto esecutivo saranno rispettate le normative vigenti per gli eventuali proiettori o altri dispositivi di illuminazione delle facciate degli edifici e delle aree di carico-scarico.</p> <p>Si allega inoltre schema di <i>"dichiarazione di conformità del progetto illuminotecnico alla LR</i></p>

	<p>17/09" che in fase di progettazione dell'impianto di Illuminazione della rete viaria e delle aree afferenti all'edificio commerciale (aree di carico scarico, facciate, percorsi, zone di sosta o esposizione) il Progettista dell'impianto d'illuminazione avrà l'obbligo di redigere.</p>
--	--