

REGIONE VENETO



COMUNE DI COLLE UMBERTO

PROVINCIA DI TREVISO

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA V.I.A.

(art. 20 D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e smi)

Variante in corso d'opera n. 4 al permesso di costruire n. 5008/6 (Var. n.3) del 18.10.2013

Progetto di centro commerciale nell'ambito della UMI 1a riferito a P.U.A.
approvato con delibera della Giunta comunale n. 94 dd. 02.10.2013

Proponente:


TONON SPA
via Menare' 25 - COLLE UMBERTO

CONTRODEDUZIONI E CHIARIMENTI TECNICI

(all'osservazione presentata in Comune di Colle Umberto con nota prot. 911 dd. 31/01/2012)

IL PROFESSIONISTA INCARICATO

dott. pian. PAOLO DE CLARA

SINTHESI ENGINEERING S.R.L.

Ing. LUIGI TOFFOLON

Data emissione: 4 marzo 2014

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento con divieto di riprodurlo o di renderlo comunque noto a terzi senza la nostra autorizzazione

Prima di passare ad esaminare, punto per punto, le singole osservazioni presentate dalla società Numeria SGR s.p.a. – Fondo Tolomeo, si precisa che lo Studio di Impatto Ambientale predisposto per l'ampliamento della superficie di vendita del centro commerciale in questione, tiene conto delle valutazioni ed indicazioni già espresse dai soggetti competenti in materia ambientale e sintetizzate nel Decreto del Dirigente della Provincia di Treviso n. 18/2013 del 25/07/2013 e nell'allegato parere al medesimo a costituire parte integrante e che, evidentemente, non erano noti alla società Numeria SGR s.p.a..

Pur ritenendo che il precitato decreto e l'allegato parere contengano già le risposte alle osservazioni presentate dalla società Numeria SGR s.p.a., per scrupolo si procederà, di seguito, a replicare punto per punto alle formulate richieste di chiarimento.

VIABILITA'

1) Osservazioni sui dati di flusso circolari

L'aggiornamento dell'analisi di traffico invece di basarsi su dati di flusso rilevati in sito nel periodo attuale stima la riduzione di traffico locale basandosi su dati ISTAT a livello Nazionale, della Camera di Commercio per l'andamento nel Veneto e nella provincia di Treviso che si basano su informazioni relative agli anni antecedenti al 2012, arrivando a conclusioni generiche che sono state poi applicate al caso specifico per considerazioni sui flussi circolanti. Viene quindi stimato un calo di traffico del 14% facendo una media dei dati provenienti da settori completamente diversi (produzione industriale, vendite al dettaglio, immatricolazioni auto, consumo carburanti, ecc.), cosa che appare molto discutibile.

Gli ultimi dati di flusso citati risalgono al 2009 e non sono stati nemmeno rilevati direttamente ma ottenuti da un rilievo della provincia effettuato a qualche km di distanza verso nord.

I dati rilevati direttamente riguardano i nodi limitrofi ma risalgono al 2005.

Manca un rilievo di traffico aggiornato come richiesto al punto 5.b. 3 del Regolamento Regionale n. 1 del 21/6/2013 "Indirizzi per lo sviluppo del sistema commerciale".

L'osservazione viene controdedotta all'interno del documento esplicativo "Integrazioni allo studio sulla viabilità del 19.12.2013". Si rimanda pertanto alla lettura di tale documento.

2) Osservazione sulla stima dei nuovi flussi attratti

La stima dei nuovi flussi attratti parte dal presupposto che anche per questi c'è una riduzione calcolata come per i flussi circolanti sopra citata, affermazione discutibile. Non si capisce poi come siano stati calcolati (bisognerebbe vedere l'analisi precedente) i nuovi flussi visto che non si citano dati di bibliografia esistente in merito o dati di centri commerciali analoghi magari nelle vicinanze.

L'osservazione viene controdedotta all'interno del documento esplicativo "Integrazioni allo studio sulla viabilità del 19.12.2013". Si rimanda pertanto alla lettura di tale documento.

3) Osservazione sull'analisi viabilistica

Sono state effettuate solamente delle verifiche funzionali con metodi statici e conclusioni qualitative generiche.

Non sono stati utilizzati modelli di assegnazione/simulazione di traffico, manca la previsione dei livelli di Servizio, dei tempi di attesa o lunghezze delle code.

Manca l'analisi di dettaglio dei nodi limitrofi e, nel caso dell'intersezione semaforizzata del Menarè', la Rappresentazione e ottimizzazione dei cicli semaforici.

Non si adempie a quanto richiesto al punto 5.b.5 e 6 del Regolamento Regionale n.1 del 21/6/2013 "Indirizzi per lo sviluppo del sistema commerciale".

In generale l'analisi si dilunga in considerazioni assolutamente generiche e generali arrivando a considerare dati di altre zone territoriali senza scendere nei dettagli della situazione locale con informazioni precise ed aggiornate sui flussi circolanti, livelli di servizio della rete, simulazioni di traffico , ecc.

Non si adempie a quanto previsto dalla LR 28/12/2012 n. 50 e suo regolamento.

L'osservazione viene controdedotta all'interno del documento esplicativo "Integrazioni allo studio sulla viabilità del 19.12.2013". Si rimanda pertanto alla lettura di tale documento.

4) Siepi arboree e arbustive

Sulla base di quanto illustrato a pag. 23 dello "Studio preliminare ambientale", non risultano chiarite le modalità di tutela della "Siepe arborea-arbustiva" posta sul lato est del lotto.

Il Piano di Assetto del Territorio definisce tale elemento come "Invariante di natura ambientale". Secondo quanto dettato dall'art. 22 delle NTA del PAT, che norma tale invariante, non è consentita "l'eliminazione di filari arboreo-arbustivi, di siepi o di singole piante locali e/o naturalizzate, salvo il caso di inderogabili esigenze attinenti le opere di pubblica utilità o di esigenze fitosanitarie; è consentito l'asporto e l'abbattimento periodico e selettivo delle piante adulte o ammalorate, in condizione da favorire la crescita di nuove."

La siepe è stata piantumata e legata ad un progetto finanziato dall' Unione europea.

Si chiedono quindi chiarimenti in merito alle modalità di mantenimento, sia in fase di realizzazione che in fase di esecuzione.

Con il decreto del Presidente della Giunta Regionale del Veneto 24/3/2010 n. 58, pubblicato nel B.U.R. 30/3/2010 n. 27, è stato approvato tra: "Comuni di Colle Umberto (TV), Conegliano (TV), Vittorio Veneto (TV), Provincia di Treviso e Anas S.p.A., l'Accordo di Programma ai sensi dell'art. 32 della L.R.V. 29/11/2001, n. 35 per l'attuazione organica e coordinata di interventi di sistemazione dei punti critici della viabilità della SS 51 di Alemagna e contestuale riqualificazione dell'area ex Ipsa in Comune di Colle Umberto".

Tale accordo prevedeva al punto 8, la sistemazione della strada comunale Via Piave in Comune di Colle Umberto.

Tale sistemazione veniva individuata in conseguenza del previsto aumento del traffico veicolare attraverso l'allargamento della sede stradale di via Piave con relativo esproprio delle aree interessate lungo il lato ovest, attualmente di proprietà della Tonon Spa. Il limite della sede stradale coincideva con il limite della siepe esistente.

In fase di redazione del documento di screening, si procedeva con i lavori preliminari lungo il confine del lotto confinato dalla via Piave, constatando che nei termini delle previsioni dell'accordo di programma e sulla scorta degli elaborati di progetto autorizzati, il mantenimento della siepe non poteva essere garantito in quanto le lavorazioni previste per l'allargamento della sede stradale interessavano direttamente detta cortina verde.

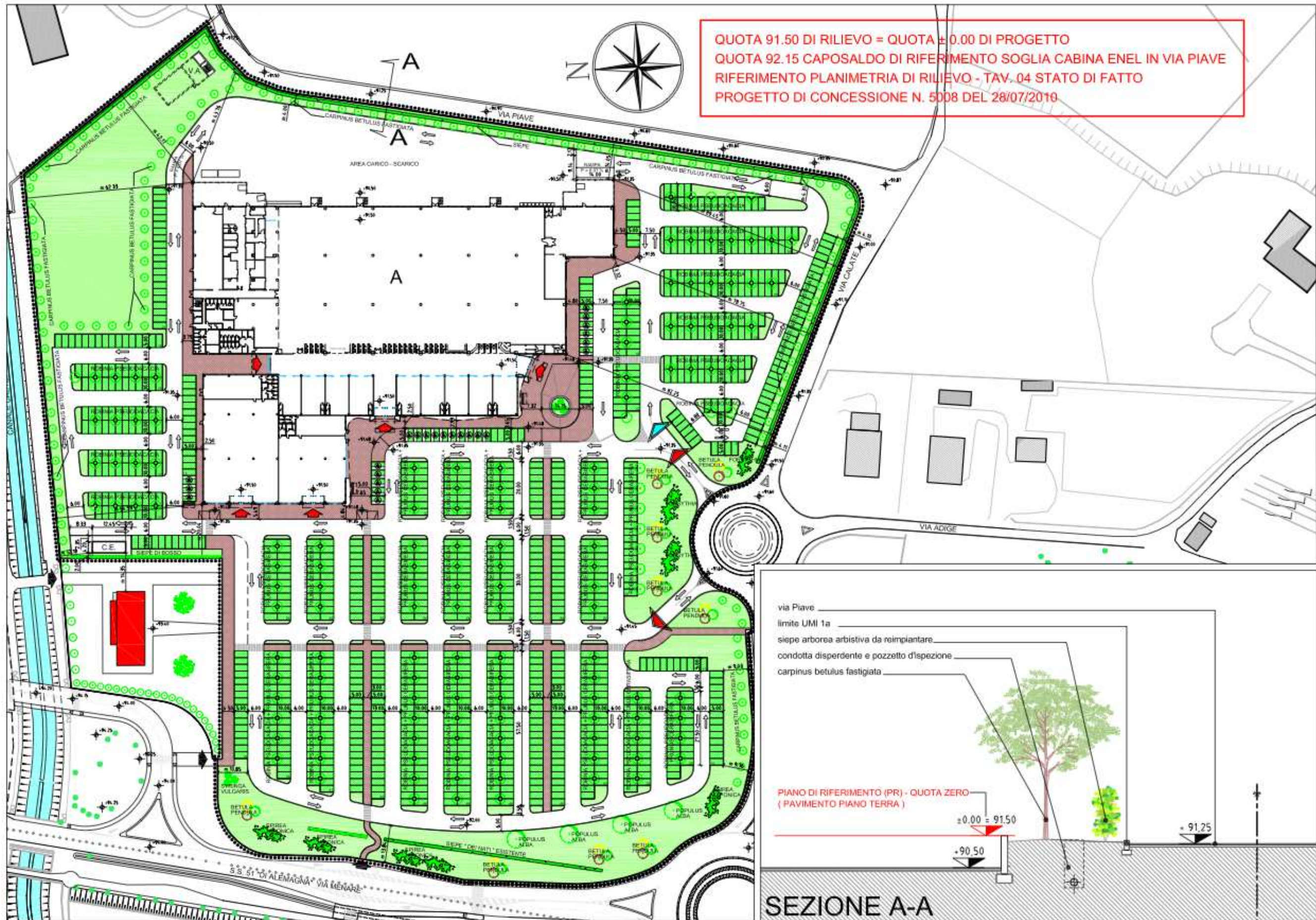
In tal senso le opere di scavo necessarie alla realizzazione dell'opera viaria di pubblica utilità compromettevano la sopravvivenza della siepe stessa. Inoltre, il sistema di smaltimento delle acque dei piazzali previsto, prevede la realizzazione di una trincea disperdente lungo l'area verde a ridosso di via Piave. Quest'opera da realizzarsi a ridosso della suddetta siepe sul lato opposto rispetto alla strada prevede lo scavo ad una profondità che comprometterebbe la stabilità delle piante. Pertanto si è resa necessaria l'eliminazione delle essenze prevedendo il relativo reimpianto ad opere eseguite. Si sottolinea che è prevista in ottemperanza di un progetto del verde la piantumazione di un filare di carpini in aggiunta alla siepe come ulteriore diaframma verde a protezione delle aree agricole ad est di via Piave.

Tale previsione porterà ad una condizione naturalistico ambientale e paesaggistico visiva nettamente migliorativa rispetto a quella rilevata.

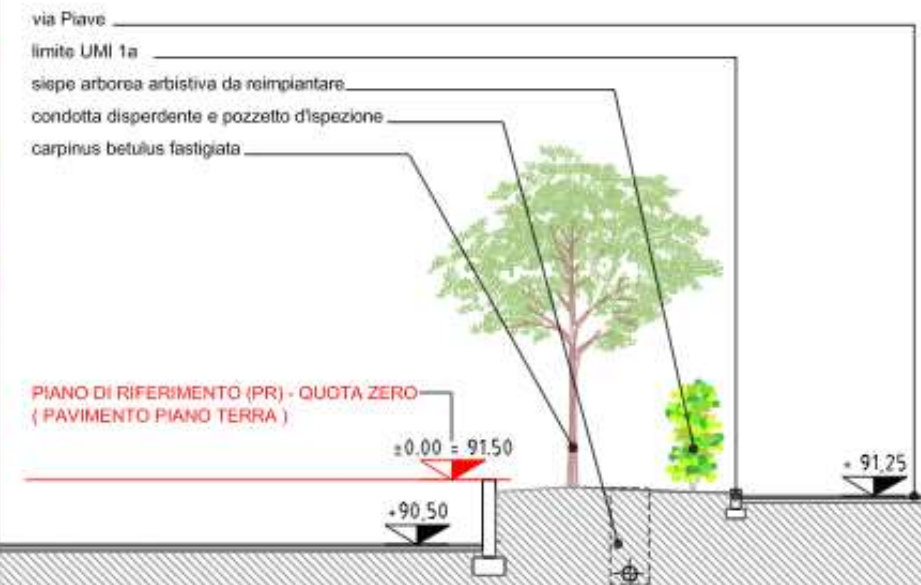
In tal senso, la sezione A-A, predisposta appositamente per le finalità della presente osservazione, dimostra chiaramente quanto finora argomentato.

Il paragrafo 2.5.2 dello studio preliminare ambientale viene al suo interno così rettificato al fine di evitare ogni fraintendimento (la siepe verrà ripristinata, ed in tal senso era stato utilizzato il termine "mantenimento", in esito all'ultimazione dell'opera viabilistica di pubblica utilità):

Tali previsioni sono rispettate dal progetto e dalla variante 4) in quanto, l'edificio ad archi non viene interessato dall'iniziativa commerciale e pertanto è fatta salva l'esigenza di tutela, mentre per quanto attiene la siepe arborea posta sul lato est del lotto è stata prevista la rimozione per consentire la realizzazione dell'opera viaria di pubblica utilità. ~~il mantenimento attraverso una previsione progettuale di un nucleo di verde lungo tutto il medesimo confine.~~ Si sottolinea che è prevista in ottemperanza di un progetto del verde la piantumazione di un filare di carpini in aggiunta alla siepe come ulteriore diaframma verde a protezione delle aree agricole ad est di via Piave.



QUOTA 91.50 DI RILIEVO = QUOTA ± 0.00 DI PROGETTO
 QUOTA 92.15 CAPOSALDO DI RIFERIMENTO SOGLIA CABINA ENEL IN VIA PIAVE
 RIFERIMENTO PLANIMETRIA DI RILIEVO - TAV. 04 STATO DI FATTO
 PROGETTO DI CONCESSIONE N. 5008 DEL 28/07/2010



SEZIONE A-A

5) Terre e rocce da scavo

5.1) Si evidenzia la mancanza di una planimetria quotata relativa allo stato di progetto ed elaborato con indicazione dello sterro e riporto; non risulta quindi essere stato chiarito come si intenda gestire le terre e rocce da scavo generate dall'intervento (opere di urbanizzazione ed edificio).

Gli interventi che attengono alla Variante 4, prevedono delle parziali rettifiche alla riconfigurazione della sosta e della viabilità interna, per cui si potrebbero registrare delle movimentazioni in sterro e riporto, che non alterano i rilievi quotati già costituenti documentazione allegata in sede di permesso di costruire e successive intervenute varianti. Ulteriori interventi non rientrano nella fattispecie della richiesta.

Per quanto attiene la gestione delle terre e rocce da scavo si rimanda alla dichiarazione allegata.

5.2) In particolare si pone l'attenzione sull'area Carico/Scarico che è prevista ad una quota inferiore rispetto il piano di campagna e pertanto dovrebbero essere ben sviluppati gli aspetti degli impatti relativi a:

- **Smaltimento acque (attraverso pendenza o con uso di pompe)**
- **Contenimento della strada posta a nord (realizzazione di muro in c.a., terre armate, pendio naturale, altro)**
- **Mantenimento e salvaguardia della siepe di cui al punto precedente.**

In relazione alle acque di prima pioggia ricadenti sulle superfici pavimentate e semipermeabili (parcheggi) esterne al centro commerciale indagato, queste subiscono uno specifico trattamento di disabbatura e disoleatura: l'acqua di prima pioggia proveniente dai parcheggi e/o dai piazzali viene convogliata verso il sistema di trattamento composto in entrata da un pozzetto by pass e scolmatore, da qui l'acqua passa ai vani di accumulo e, previo sollevamento per mezzo di apposite pompe, inviata al vano di sedimentazione olii e sostanze con filtri a coalescenza, per poi essere inviata in uscita ad apposito pozzetto di prelievo e successivo pozzetto di raccolta. Da qui le acque vengono inviate verso specifiche aree dedicate (trincea drenante) appositamente ricostruite artificialmente entro lo strato di suolo più superficiale.

Per quanto attiene il "contenimento della strada posta a nord", dalla sezione allegata al punto 4), è chiaro l'assetto finale del confine nord, intendendo superato il dislivello fra la strada e l'area carico scarico, attraverso un muro di contenimento.

Riguardo al mantenimento e la salvaguardia della siepe, i chiarimenti sono stati sviluppati al precedente punto 4).

6) Impatto componente aria

Si chiedono chiarimenti relativamente agli 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 (PM10, NOX, ecc...).

Per una corretta valutazione delle emissioni in atmosfera, si richiede che venga prodotto un apposito studio che individui l'impronta ecologica generata dall'intervento.

Per quanto gli impatti alla componente aria siano stati oggetti di precedenti valutazioni nell'ambito di una procedura di verifica di assoggettabilità a VIA già espletata per l'insediamento commerciale in esame, i cui esiti si sono conclusi con un decreto di non assoggettabilità alla VIA; gli impatti in atmosfera nella fase di esercizio del centro commerciale sono stati inquadrati all'interno di una valutazione predisposta appositamente per soddisfare la richiesta avanzata. Per rendere ancor più esauriente la valutazione si è operato ricostruendo lo scenario "stato di fatto", lo scenario attualmente autorizzato (ante variante 4) e lo scenario post variante 4.

Dai risultati ottenuti, si può constatare la scarsa significatività degli effetti connessi alle previsioni contenute nella variante 4, ed al contempo escludere l'adozione di misure di mitigazione ambientale, rispetto agli impegni già assunti nell'ambito della ristrutturazione della maglia viaria.

Da risultati ottenuti e nell'oggetto della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, la ricostruzione dell'impronta ecologica connessa alla variante 4, per quanto non richiesta nei termini dell'allegato V al D.lgs 152/2006 e smi, si intende superata nei contenuti dall'integrazione prodotta.

RELAZIONE IMPATTI GENERATI IN ATMOSFERA – CONTRIBUTI EMISSIVI

La presente relazione fornisce indicazioni quantitative e qualitative relativamente alla richiesta di chiarimenti di cui al punto 1 "impatto componente aria".

La nota si riferisce all'intervento di ampliamento del centro commerciale, con una superficie di vendita complessiva di 7425 m², sito in località Menarè.

Gli studi e le analisi sono stati condotti sulla base della bibliografia esistente (dati analitici disponibili, documentazione acquisita presso Enti pubblici, letteratura scientifica); in particolare si è fatto riferimento a molti dati resi disponibili dallo "studio sulla viabilità di afferenza ai sensi della LR 50/2012 e relative disposizioni attuative", il quale ha fornito informazioni sull'andamento dei volumi di traffico attuali ed ipotetici futuri, stima del traffico indotto e descrizione della rete viaria.

Le sorgenti emmissive di materiale particellare (polveri) generate dall'attività commerciale sono ascrivibili principalmente al trasporto viario e solo marginalmente all'impianto di riscaldamento.

Le principali normative attinenti la prevenzione dell'inquinamento atmosferico sono :

- Dm Ambiente 22 febbraio 2013 Formato per la trasmissione del progetto di adeguamento della rete di misura ai fini della valutazione della qualità dell'aria
- D.Lgs. 24 dicembre 2012, n.250 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155".
- D.M. Ambiente 29 novembre 2012 Individuazione delle stazioni speciali di misurazione della qualità dell'aria - Attuazione del D.Lgs. 155/2010
- D.M. Ambiente 23 febbraio 2011 "Qualità dell'aria - Formato per l'invio dei progetti di zonizzazione e di classificazione del territorio ex D.Lgs. 155/2010" Questo provvedimento attua quanto previsto da: D.Lgs 13 agosto 2010, n. 155.
- D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 "Qualità dell'aria ambiente - Attuazione direttiva 2008/50/Ce"
- D.Lgs. 03 aprile 2006, n 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.
- D.M. Ambiente 2 aprile 2002 "Recepimento della direttiva 1999/30/CE del Consiglio dl 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità dell'aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio". modificato dal D.Lgs. 13 agosto 2010 n.155.
- D.M. Ambiente 25 agosto 2000 "Aggiornamento dei metodi di campionamento, analisi e valutazione degli inquinamenti, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1998, n. 203".
- D.M. Ambiente 12 luglio 1990 "Linee guida per il contenimento delle emissioni inquinanti degli impianti industriali e la fissazione dei valori minimi di emissione". è stato modificato da: Dm 25 settembre 1992 (01/10/1992), Dm 12 luglio 1994 (22/07/1994)

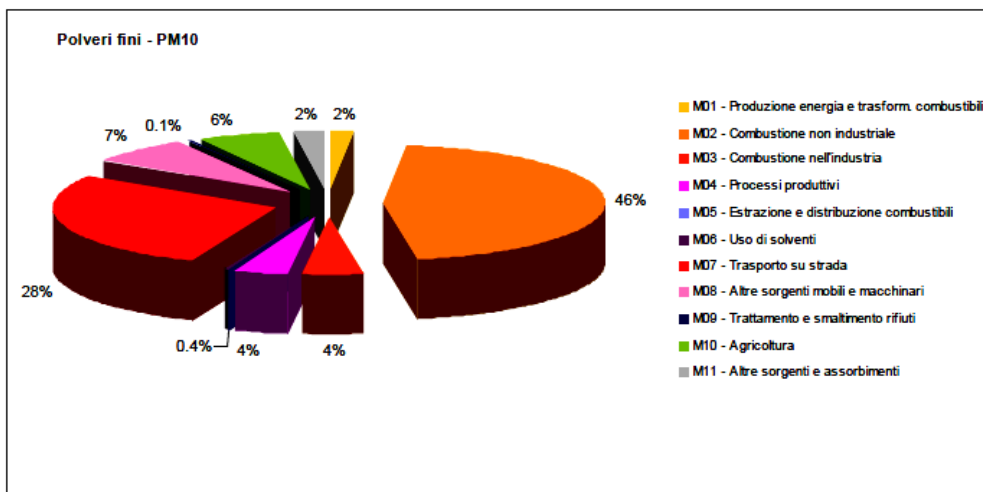
L'inventario dei macroinquinanti INEMAR VENETO (tratto con modifiche dalla "relazione regionale della qualità dell'aria", anno di riferimento 2012 – Arpav) per le emissioni in

atmosfera, divenuto un obbligo di legge ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. 155/2010, rappresenta una raccolta dei valori delle emissioni a livello regionale nell'anno di riferimento, i valori sono disaggregati per attività emissiva ad esempio: riscaldamento, traffico, agricoltura e industria secondo la classificazione internazionale SNAP97 (Selected Nomenclature for Air Pollution), di cui alle linee guida EMEP/CORINAIR. Questa classificazione si articola in Macrosettori, Settori ed Attività emissive:

| Macrosettore CORINAIR | Descrizione |
|------------------------------|---|
| M01 | Combustione - Energia e industria di trasformazione |
| M02 | Combustione - Non industriale |
| M03 | Combustione - Industria |
| M04 | Processi Produttivi |
| M05 | Estrazione, distribuzione combustibili fossili / geotermico |
| M06 | Uso di solventi |
| M07 | Trasporti Stradali |
| M08 | Altre Sorgenti Mobili |
| M09 | Trattamento e Smaltimento Rifiuti |
| M10 | Agricoltura |
| M11 | Altre sorgenti di Emissione ed Assorbimenti |

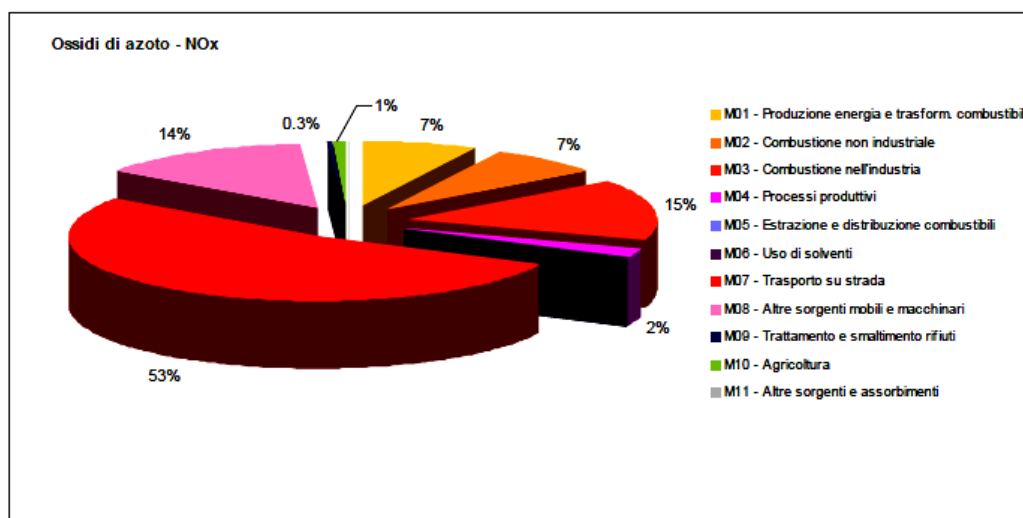
Per quanto riguarda gli inquinanti censiti nell'inventario regionale INEMAR Veneto che mostrano livelli critici per la qualità dell'aria, i grafici a torta che evidenziano il contributo percentuale dei diversi Macrosettori alle emissioni annuali di PM10 ed NOx.

Le emissioni di PM10 di origine primaria, stimate nell'inventario regionale 2007/2008, derivano principalmente dalla combustione non industriale (M02), con una percentuale pari al 46%. Tale contributo si riferisce all'utilizzo di caminetti aperti, chiusi/inserti e stufe tradizionali a biomassa legnosa, da cui derivano il 99% delle emissioni attribuite al Macrosettore 2. Segue il trasporto su strada (M07) con un contributo variabile tra il 26% per le PTS ed il 28-29% per PM10 e PM2,5.



Ripartizione % delle emissioni totali regionali 2007/8 di PTS, PM10 e PM2.5
(estratto da Relazione Ambientale Arpav 2012)

In ambito regionale, nel caso degli NOx i trasporti su strada (M07) costituiscono la fonte emissiva principale, con una percentuale pari al 53%. Seguono il comparto industriale (comprendente i macrosettori 01, 03 e 04) con il 24%, il 14% degli altri trasporti (M08) ed il 7% della combustione nel residenziale (M02).



Ripartizione % delle emissioni totali regionali 2007/8 di NOx
(estratto da Relazione Ambientale Arpav 2012)

La tabella sotto riportata (estratta dal PAT - Piano di Assetto del Territorio – Relazione ambientale comune Colle Umberto - anno 2008) restituisce la stima delle emissioni in atmosfera dei diversi inquinanti suddivisi in settori e in varie attività emmissive. E' da notare l'influenza del macrosettore 07, relativo al trasporto su strada, esso incide in modo trascurabile sull'inquinante NOx, con una quantità stimata pari a 1,5 t/a e in maniera più marcata sulle PM10 con una quantità stimata pari a 50,3 t/a.

| Inquinanti Unità di misura | Macrosettore | | | | | | | | | | | Totale |
|---------------------------------|--------------|--------|---------|--------|------|-------|--------|--------|------|-------|------|--------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | |
| Arsenico - kg/a | 0,0 | 0,1 | 23,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 24 |
| Benzene - t/a | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 |
| Cadmio - kg/a | 0,0 | 0,2 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 |
| CO - t/a | 0,0 | 2,4 | 0,6 | 0,0 | 29,5 | 0,0 | 2,4 | 0,2 | 0,5 | 166,0 | 0,0 | 202 |
| CO ₂ - t/a | 0,4 | 44,0 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 226,2 | 32,4 | 10,4 | 0,1 | 0,0 | 319 |
| COV - t/a | 400,2 | 7521,2 | 12576,8 | 2445,8 | 0,0 | 102,7 | 8999,1 | 2312,2 | 0,0 | 0,0 | 52,6 | 34411 |
| Cromo - kg/a | 0,0 | 3,9 | 0,9 | 2,8 | 4,4 | 33,0 | 40,8 | 10,9 | 0,5 | 0,2 | 0,0 | 97 |
| Diossine e furani - g(TEQ)/a | 0,0 | 0,3 | 2,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3 |
| IPA - kg/a | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 |
| Mercurio - kg/a | 0,0 | 4,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | 1,5 | 0,0 | 0,0 | 6 |
| N ₂ O - t/a | 0,0 | 0,1 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 |
| Nichel - kg/a | 0,0 | 0,8 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 0,8 | 0,0 | 11,7 | 0,0 | 15 |
| NH ₃ - t/a | 0,0 | 7,7 | 3,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 11 |
| NOx - t/a | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,5 | 0,0 | 0,0 | 112,9 | 0,0 | 114 |
| Piombo - kg/a | 1,2 | 7,9 | 40,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 58,3 | 31,3 | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 139 |
| PM10 - t/a | 0,0 | 0,7 | 37,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 50,3 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 89 |
| Rame - kg/a | 0,0 | 2,0 | 5,8 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 4,7 | 4,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 19 |
| Selenio - kg/a | 0,0 | 0,5 | 1,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 |
| SOx - t/a | 0,0 | 0,0 | 44,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 45 |
| Zinco - kg/a | 0,0 | 3,0 | 24,8 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 30 |

Per quanto sopra indicato l'impianto di riscaldamento (a metano) del centro commerciale, collocato in prossimità dell'area produttiva di Conegliano, si ritiene che influisca in maniera irrisoria nel contesto di una realtà industriale che prevede già numerosi altri punti di emissione simili a cui devono essere aggiunti quelli autorizzati dalla Provincia e relativi alle mere attività produttive.

La valutazione dell'inquinamento, dovuto al traffico indotto dalla variante 4 del centro commerciale, ha seguito una fase analitica basata sui dati estrapolati sia dallo "studio sulla viabilità di afferenza ai sensi della L.R. 50/2012 e relative disposizioni attuative", sia dalla "relazione regionale sulla qualità dell'aria" redatta da ARPAV a maggio 2013 in riferimento ai valori dell'anno precedente.

Più nel dettaglio, è stata eseguita una suddivisione in base al tipo di veicolo in transito sulla SS n. 51 partendo dai flussi di traffico identificati nello studio sulla viabilità; sono stati individuate quindi le seguenti categorie:

- moto;
- autovettura;
- furgone leggero;
- mezzi pesanti e autobus.

Le categorie sopra individuate sono state suddivise ulteriormente in funzione della norma antinquinamento rispettata (E0, E1, E2, ecc.) sulla base del parco veicolare circolante.

A questo punto, sono stati applicati per le singole categorie suddivise in base all'omologazione gli specifici fattori di emissioni (PM10 ed ossidi di azoto) desunti dalla bibliografia degli Enti di Controllo.

Lo scopo finale è stato quello di ottenere la quantità di particolato e di ossidi di azoto prodotti dal traffico veicolare che caratterizza la Strada Statale n. 51 "Alemagna" durante le ore di punta del venerdì mattina e sabato pomeriggio.

Ulteriori scelte sono ricadute sul tratto di statale interessato dall'analisi e individuando, nella tratta della SS 51 interessata dai principali interventi, la base del calcolo: dall'attuale accesso al centro commerciale fino alla zona industriale - distante 600 m verso nord e fino all'incrocio semaforico di Menarè - distante 1070 m verso sud, per un totale di 1.670 m.

I calcoli eseguiti hanno inoltre come base la situazione ante opera (senza centro commerciale), su cui è stato valutato l'incremento dovuto al traffico indotto dall'operatività della nuova superficie di vendita e l'incremento dell'ultima variante. I risultati portano a ritenere coerenti un aumento tra 0,7 e 0,9 kg di particolato e tra 0,02 e 0,03 kg di ossidi di azoto nelle ore di punta del venerdì e del sabato per l'intero tratto nei due sensi di marcia.

| SS51 | | scenario stato di fatto | | | Incremento | | | | | |
|----------------|------|--|-----------------|----------------|-----------------|------|----------------------------------|----------------|------|----------------------------------|
| | | tratto [km] | NOx [kg/tratto] | pM [kg/tratto] | NOx [kg/tratto] | [%] | [%] | pM [kg/tratto] | [%] | [%] |
| venerdì - sud | 789 | 1,67 | 1,75 | 0,06 | | | | | | |
| venerdì - nord | 609 | 1,67 | 1,35 | 0,05 | | | | | | |
| sabato - sub | 711 | 1,67 | 1,57 | 0,06 | | | | | | |
| sabato - nord | 493 | 1,67 | 1,09 | 0,04 | | | | | | |
| SS51 | | scenario di progetto autorizzato (ante variante 4) | | | | | | | | |
| venerdì - sud | 1089 | 1,67 | 2,40 | 0,09 | 0,65399 | 27,2 | | 0,02468 | 27,5 | |
| venerdì - nord | 909 | 1,67 | 2,00 | 0,07 | 0,65564 | 32,7 | | 0,02468 | 33,0 | |
| sabato - sub | 1101 | 1,67 | 2,43 | 0,09 | 0,85307 | 35,2 | | 0,03208 | 35,4 | |
| sabato - nord | 883 | 1,67 | 1,95 | 0,07 | 0,85506 | 43,9 | | 0,03208 | 44,2 | |
| SS51 | | scenario di progetto post variante 4 | | | | | | | | |
| venerdì - sud | 1099 | 1,67 | 2,42 | 0,09 | 0,67603 | 27,9 | 0,7 | 0,02550 | 28,2 | 0,7 |
| venerdì - nord | 919 | 1,67 | 2,03 | 0,08 | 0,67768 | 33,5 | 0,7 | 0,02550 | 33,7 | 0,7 |
| sabato - sub | 1116 | 1,67 | 2,46 | 0,09 | 0,88613 | 36,0 | 0,9 | 0,03331 | 36,3 | 0,9 |
| sabato - nord | 898 | 1,67 | 1,98 | 0,07 | 0,88813 | 44,9 | 0,9 | 0,03331 | 45,1 | 0,9 |
| | | | | | | | rispetto stato originario | | | rispetto stato originario |
| | | | | | | | rispetto alla penultima variante | | | rispetto alla penultima variante |

In conclusione, a seguito dell'ampliamento della superficie di vendita previsto con la variante 4, si verifica un incremento degli inquinanti pari a 0,7 % nella giornata di venerdì, mentre si attesta a 0,9 % nella giornata di sabato.

Pertanto, l'ampliamento incide in modo trascurabile sull'inquinamento del tratto di statale analizzato.

Utilizzando lo stesso sistema di calcolo si perviene a risultati inferiori pari a 0,1% nell'ora di punta dei giorni di riferimento per la via Calate.

Conclusioni

Dai dati di traffico estrapolati dallo "Studio sulla viabilità", attraverso considerazioni quantitative, è stata calcolata la percentuale di incremento delle emissioni per gli inquinanti NOx e PM10. I dati così ottenuti non hanno evidenziato particolari situazioni di criticità; infatti, come sopra indicato, gli incrementi si attestano su valori inferiori a 1%.

7) Accessi e flussi di traffico interni all'area

Si chiedono chiarimenti sulla mancata differenziazione, per i clienti e per gli approvvigionamenti, tra i percorsi veicolari e le aree di parcheggio effettivo.

In particolar modo si evidenzia un problema di commistione tra gli affluenti al parcheggio P3 e il transito dei mezzi di servizio proprio delle attività individuate con i numeri 1 e 2 nella planimetria sopra riportata.

Si chiede quindi di interdire l'area a parcheggio pubblico P3 al transito dei mezzi di approvvigionamento, o in alternativa, convertire lo stesso parcheggio in "Parcheggi privati" con conseguente nuova individuazione degli standard che verrebbero a mancare.

Si precisa che la tavola D2-01 "Planimetria generale e sistemazione esterna, riporta lo stato di progetto con l'organizzazione degli spazi per la sosta, la viabilità pedonale, la viabilità veicolare e gli accessi carrai al centro commerciale nonché gli accessi relativi agli addetti e per l'approvvigionamento.

La planimetria D2-07 "Planimetria Generale con Individuazione degli standard", indica correttamente, l'organizzazione e la distinzione degli spazi per la sosta. In tal senso l'approvvigionamento delle attività 1 e 2 avverrà con l'utilizzo dell'area carico e scarico posta sul retro del fabbricato commerciale, senza interferire con il parcheggio P3. Non si registra pertanto la commistione segnalata.

L'apposizione di una segnaletica stradale verticale potrà ulteriormente dettagliare le zone di transito interdette al pubblico, ovvero, per le aree parcheggio P4 e P5.

A delimitazione dell'area carico/scarico posta sul retro del fabbricato verranno posizionate due sbarre con comando a distanza.

8) Impatto paesaggistico

Si chiedono chiarimenti in merito alla mancanza di un adeguato studio di impatto paesaggistico, in riferimento soprattutto alle strutture fotovoltaiche previste e alle modifiche al parcheggio. Si richiede l'elaborazione di viste o fotoinserti che meglio identifichino l'intervento nel complesso paesaggistico in cui si inserisce, oltre a quanto già riportato a pag 38 dello "Studio preliminare ambientale", che inquadra l'intervento in un intorno territoriale limitato per una corretta valutazione ambientale.

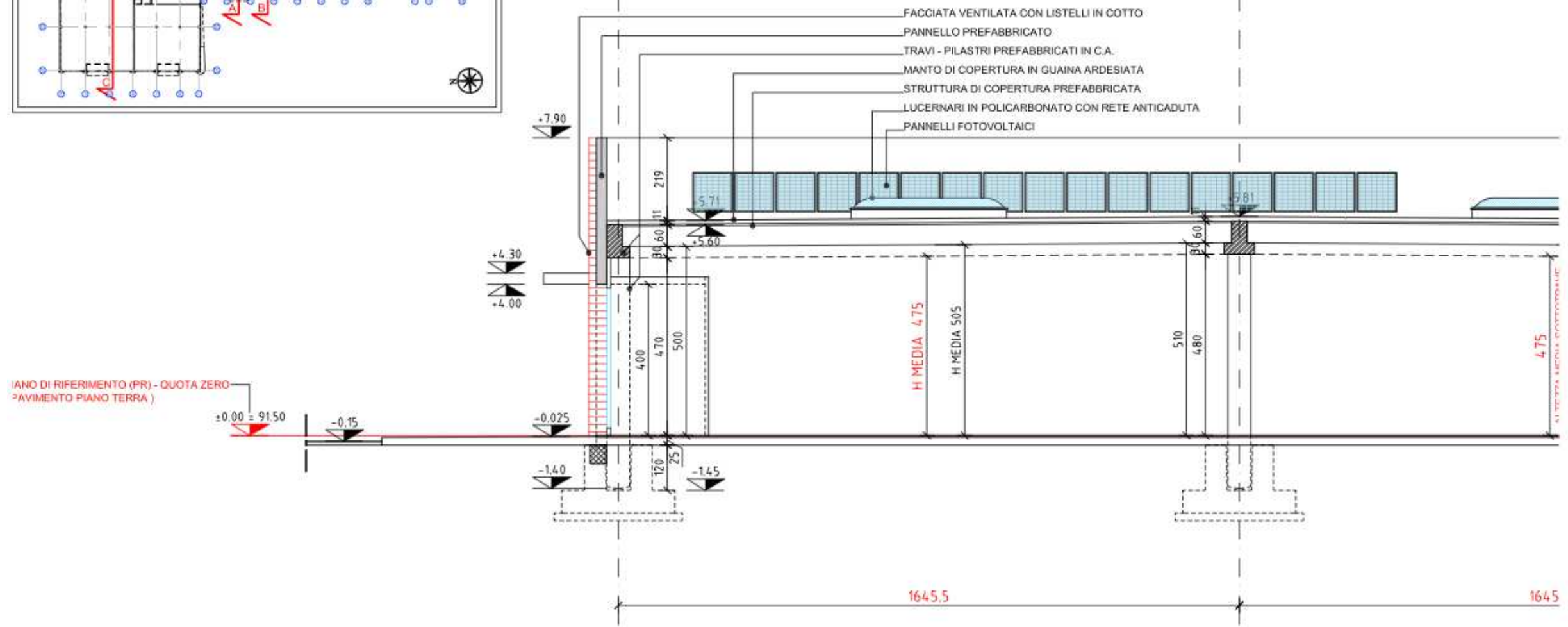
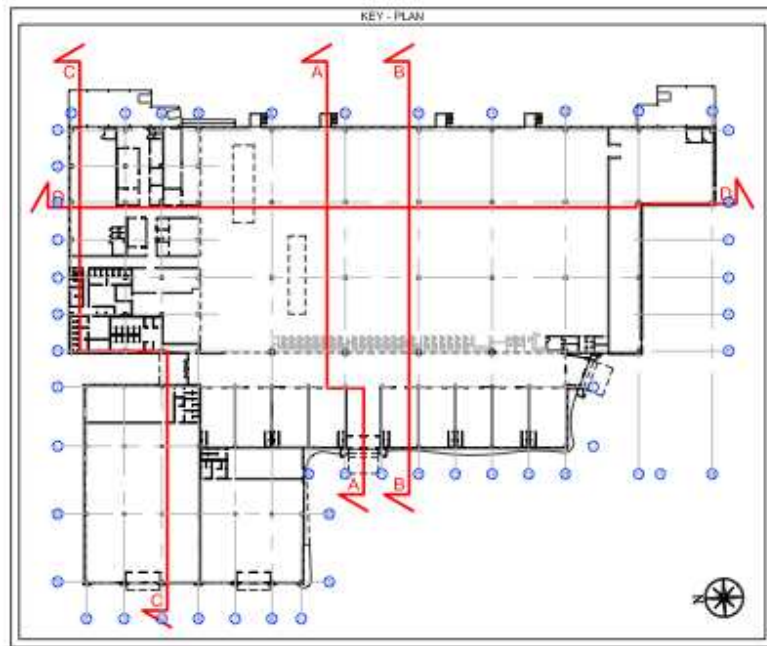
La variante 4, non attiene a modifiche significative che vadano ad alterare la percezione visiva dei luoghi rispetto allo scenario già assentito.

La vocazione commerciale dell'area, la definizione della sagoma di involucro dell'edificio, dei parametri urbanistico/edilizi e le distribuzioni planimetriche delle destinazioni d'uso, sono frutto di un percorso pianificatorio che è maturato nel tempo ed ha collocato lo sviluppo in una più ampia valutazione territoriale. Da una lettura più approfondita della variante si può cogliere che il fabbricato è oggetto di modifiche interne e non anche di variazioni dell'assetto volumetrico, mentre per quanto attiene le modifiche alla configurazione esterna

degli spazi pertinenziali, quali sosta e viabilità queste sono da intendersi minimali alla percezione visiva.

In risposta ai chiarimenti avanzati si allegano alcune viste prospettiche dell'area di intervento, ritenendo già superate le considerazioni dell'inserimento paesaggistico degli interventi nel contesto rilevato e non pertinenti nei contenuti della variante n.4. A tal proposito, al fine di fugare ogni dubbio e confermare le attenzioni paesaggistiche adottate in sede di progetto a limitare l'alterazione visiva delle opere, con una specifica sezione del progetto (C-C) prodotta in risposta all'osservazione, si dimostra come i pannelli fotovoltaici risultino mascherati da una muratura perimetrale dell'edificio che ha uno sviluppo in altezza superiore all'altezza delle strutture fotovoltaiche.

Si esclude pertanto la percezione delle stesse e l'adozione di misure di mitigazione paesaggistica.



SEZIONE C-C

Sezione di progetto (C-C): particolare sviluppo pannelli fotovoltaici in copertura



Vista del fronte ovest (dalla strada statale)



Vista da sud-ovest



Posizione imp. Fotovoltaico

9) Gestione delle acque meteoriche in fase di esercizio:

a) Si chiedono chiarimenti in merito al dimensionamento dei sistemi di gestione delle acque meteoriche (pozzi perdenti e trincee drenanti) in particolare in relazione alla diversa conformità dei parcheggi previsti dalla variante.

b) Si chiedono chiarimenti in merito alla mancanza di un elaborato che individui il posizionamento dei suddetti sistemi di gestione delle acque meteoriche (pozzi perdenti e trincee drenanti), alla luce dello spostamento della cabina Enel e della modifica del parcheggio pubblico e delle aree a verde previsti dalla variante.

Non si è prodotto uno specifico elaborato in quanto il sistema di captazione e smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali rimane immutato rispetto alla precedente Variante ed a quanto già autorizzato; le modifiche citate hanno come conseguenza una sistemazione delle aree migliorativa, ovvero:

- a. Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche, già autorizzato, permette di garantire l'invarianza idraulica all'interno dell'ambito di intervento;
- b. Il modesto decremento di sup. drenante in corrispondenza della nuova posizione della Cabina viene ampiamente compensato dall'aumento delle superfici a verde e di quelle drenanti dei posti auto conseguente all'eliminazione della doppia viabilità sul limite ovest del lotto, lungo la SS51 ed alla relativa modifica dell'accesso da via Calate (La suddetta modifica alla viabilità interna è dovuta alla richiesta di eliminazione della Media Struttura di Vendita e relativa inclusione della stessa nel Centro Commerciale)
- c. Il previsto sistema di trincee drenanti non viene modificato nelle sue geometrie in quanto l'eliminazione della doppia viabilità viene ottenuto aumentando la superficie dei parcheggi (drenanti) mantenendo fermo il limite interno della zona verde lungo la SS51
- d. Durante le operazioni di realizzo delle trincee drenanti, come previste nel progetto autorizzato, sarà cura dell'impresa Tonon determinare con prove dirette il reale coefficiente di permeabilità [k] del terreno ricostruito, come richiesto dalla Regione Veneto Unità di progetto del Genio Civile di Treviso;
- e. Per quanto riguarda i parametri di calcolo, il dimensionamento delle opere idrauliche e gli elaborati grafici si rimanda al progetto autorizzato.

10) Gestione delle acque reflue in fase di esercizio

Visto l'esplicito riferimento (pag. 65 - Studio preliminare ambientale) all' allacciamento delle acque reflue in pubblica fognatura in via Martiri delle Foibe in Comune di Conegliano, si chiedono chiarimenti in merito al mancato deposito della documentazione presso gli uffici comunali di Conegliano.

L'allacciamento delle acque reflue in pubblica fognatura in via Martiri delle Foibe in Comune di Conegliano, è stato oggetto di un iter autorizzativo, del quale sono riscontrabili comunicazioni aventi fra i destinatari il Comune di Conegliano; fra le altre la nota del Comune di Colle Umberto prot. 9620 dd. 10.10.2012 avente ad oggetto l'attraversamento SS. 53 "Alemagna" mediante passaggio con spingi tubo per allacciamento alla fognatura comunale Via Martiri delle Foibe a Conegliano , tra il km 4+821 e il Km 4+833. Si relaziona inoltre che, la Società Servizi Idrici Sinistra Piave con nota prot. 1490 dd. 06.09.2013 con riferimento alla pratica 26020 – 11 20123, in ordine al parere all'esecuzione delle opere di scarico del centro commerciale con previsione di futuro recapito nella fognatura nera di Via martiri delle Foibe, in Comune di Conegliano, mediante realizzazione di sollevamento e condotta in pressione, ha espresso parere favorevole di competenza.

In relazione all'iter autorizzativo espletato per l'ottenuto allacciamento e verificato che:

- la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA è stata supportata da forme di pubblicità avvenute tramite pubblicazione di specifico avviso sul Bollettino ufficiale della Regione Veneto e contestualmente all'albo pretorio del Comune di Colle Umberto;
- La consultazione degli atti è stata garantita tramite deposito della documentazione presso il Comune di Colle Umberto, deposito presso il Settore Ecologia e Ambiente della Provincia di Treviso e relativa pubblicazione degli elaborati sul sito internet della medesima Provincia di Treviso.

si ritengono tali adempimenti e tali forme di pubblicità, ampiamente aderenti nei termini delle disposizioni legislative in materia di valutazione di impatto ambientale e nei contenuti propri della variante 4. Per le motivazioni espresse si è pertanto escluso un deposito della documentazione nel limitrofo Comune di Conegliano.

Si precisa inoltre, che analoghi chiarimenti sono già stati forniti nell'ambito di una specifica richiesta della commissione di Via formulata nella precedente pratica di verifica di assoggettabilità a VIA e nei contenuti dello studio preliminare ambientale allegato alla procedura in corso. (cfr. pag. 5 dello studio preliminare ambientale)

11) Mitigazioni in fase di cantiere

Premesso che la Provincia di Treviso con il DDP n. 18/2013 del 25/07/2013 e relativo allegato parere, si è già espressa in merito alle misure di mitigazione stabilite dal proponente per la fase di cantiere, che rimane immutato/analogo, ritenendole condivisibili e non richiedenti un ulteriore approfondimento in sede di VIA (pp. 11-12 del parere), per mero scrupolo, al fine di evitare ogni possibile contestazione, si esplicitano di seguito le singole soluzioni previste rispetto le quali la società Numeria Sgr s.p.a. chiede maggiori dettagli.

A pag. 70 dello "Studio preliminare ambientale" vengono definite in modo del tutto generico le modalità di mitigazione in fase di cantiere. Nello specifico si chiede:

- a) dettagliare maggiormente le modalità di lavaggio e frequenza dei mezzi di cantiere, con l'individuazione in apposita planimetria delle aree attrezzate a tale attività oltre che alla descrizione delle modalità di realizzazione della stessa;**

Nel caso in cui dovesse rinvenirsi del fango sulle sedi stradali di via Calate e di via Menarè, gli operatori interverranno per la pulizia della stessa con l'utilizzo di moto spazzatrice.

Al bisogno i mezzi circolanti all'interno del cantiere verranno lavati presso un autolavaggio per evitare la propagazione di polveri.

Sarà inoltre garantita una stesa di ghiaia in prossimità dell'entrata di cantiere e dei percorsi interni allo stesso, per evitare sia lo spargersi di polveri verso l'esterno sia l'imbrattamento delle ruote dei mezzi di cantiere. Una volta realizzata la viabilità definitiva all'interno del cantiere verranno utilizzati esclusivamente i percorsi asfaltati.

- b) definire i flussi di traffico generati dal cantiere e la gestione degli impatti (aria, acustica etc.) in particolare con le vicine zone residenziali;**

E' previsto un numero medio di 8 viaggi giornalieri da parte di mezzi pesanti con punte di 15 durante le fasi di getto in c.a.

L'Impresa fornirà indicazioni specifiche ai fornitori circa la viabilità da percorrere per accedere all'area di cantiere. Non potranno essere utilizzate indifferentemente le arterie stradali limitrofe, secondo questioni legate alla praticità del conducente, ma dovrà essere percorsa in via esclusiva via Menarè per i mezzi provenienti sia da Conegliano sia da Vittorio Veneto, quindi il breve tratto di via Calate, fino all'entrata di cantiere, nessun mezzo pesante potrà circolare su via Piave.

Per minimizzare l'interferenza con gli insediamenti adiacenti e quindi ridurre l'impatto del cantiere, tenendo conto dell'impatto ambientale dello stesso, saranno approntate misure mitigative volte alla riduzione delle emissioni sonore e alla limitazione della dispersione di particelle polvirulente.

Per il controllo del rumore (così come delle vibrazioni), l'Impresa interverrà anzitutto alla sorgente, garantendo l'applicazione di una procedura per la manutenzione preventiva delle attrezzature, con particolare attenzione agli aspetti che determinano un incremento dell'emissione sonora (lubrificazione, disallineamenti, sbilanciamenti, parti che si usurano) legata alle vibrazioni trasmesse dalle attrezzature. Considerando che la generazione primaria

di rumore avviene da vibrazioni (le macchine trasmettono vibrazioni alle strutture cui sono collegate - pavimenti, pareti, elementi di montaggio, tubazioni - e parte dell'energia vibratoria è irradiata come suono), queste determinano problemi per la vita operativa (durata) delle macchine, per la qualità del prodotto e per la sicurezza del lavoro più in generale, esponendo i lavoratori a livelli di rumorosità altrimenti controllabili.

La procedura prevede la programmazione di controlli periodici volti alla riduzione dei giochi meccanici e degli sbilanciamenti, alla sostituzione dei cuscinetti e delle parti che si usurano, alla sostituzione o al ripristino dei silenziatori sugli scarichi di aria compressa. Attraverso questa tipologia di approccio si evitano dunque micro guasti e disfunzioni, oltre a prevenire rotture significative, mitigando considerevolmente l'usura delle attrezzature, quindi le emissioni sonore prodotte.

Per la riduzione delle polveri prodotte da sorgenti puntuali o diffuse (impiego di macchine e apparecchi, demolizioni, estrazione, trattamento e trasbordo di materiale) si adotteranno procedure organizzative e soluzioni tecniche che permetteranno di intervenire alla fonte, limitando alla fase iniziale, se non in taluni casi prevenendo in modo capillare, la dispersione di particelle polvirulente.

Durante le attività che prevedono la produzione consistente di polveri, quindi smerigliatura, fresatura, foratura, sabbiatura, sgrossatura, lavorazione alla punta e allo scalpello, getto, carico/scarico, pulizia a scopa, trasporto, si porranno in atto le seguenti misure:

- sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse (forte vento);
- raccolta del materiale di risulta in cassoni stagni accoppiati a teli di copertura antipolvere per una maggiore protezione dagli agenti atmosferici. Le caratteristiche dei contenitori eviteranno percolamenti e sversamenti di materiale e detriti che potrebbero disperdersi nell'ambiente.

In aggiunta, nell'organico operativo, verranno individuate alcune unità atte a garantire il mantenimento dell'ordine e della pulizia, in modo tale che la produzione di polveri non controllabile dovuta a lavorazioni di dettaglio, possa essere aspirata nel più breve tempo possibile tramite aspirapolvere.

Per i mezzi e le attrezzature presenti in cantiere quali gru, mini scavatori, compressori ecc. l'attività manutentiva ordinaria e straordinaria può essere effettuata anche presso il cantiere da personale esterno specializzato; per le attrezzature prese a nolo da società terze fornitrici, le manutenzioni sono effettuate dalle stesse aziende che effettuano il noleggio e sono governate da specifici accordi al fine di garantire interventi in tempi brevi in caso di guasti improvvisi.

La strumentazione utilizzata per il controllo delle lavorazioni in cantiere, è oggetto di controllo periodico da parte delle aziende componenti dell'Impresa Tonon SpA; tale attività è governata da specifico piano di controllo della strumentazione reperibile presso l'impresa.

c) chiarire come verranno trattate le acque reflue generate sia dalle fasi di realizzazione dell'opera sia conseguenti al lavaggio dei mezzi di cantiere;

Per i chiarimenti richiesti, consultare il punto a).

- d) dettagliare quali accorgimenti tecnici saranno adottati al fine di abbattere l'emissione di gas di scarico delle macchine operatrici, oltre a quanto già dichiarato con la sommaria affermazione "utilizzo di macchinari di ultima generazione con emissioni contenute, impiego di macchinari elettrici";**

Particolare attenzione verrà posta dall'Impresa nella scelta delle attrezzature impiegate, privilegiando apparecchi di lavoro a basse emissioni (saranno privilegiate le attrezzature con motore elettrico anziché macchine con motore a combustione).

Verrà inoltre garantita una periodica manutenzione delle macchine e degli apparecchi con motore a combustione secondo le indicazioni del fabbricante. Le macchine e gli apparecchi con motore diesel verranno alimentati con carburanti a basso tenore di zolfo (tenore in zolfo <50ppm).

- e) dettagliare le modalità di definizione dei presidi, pensati al fine di impedire eventuali perdite dei fluidi da parte dei mezzi di cantiere;**

Al fine di ridurre le possibilità di inquinamento ambientale derivanti da spargimento di carburante per i mezzi a motore utilizzati in cantiere, non verrà installato nessun serbatoio di gasolio, ma il rifornimento avverrà mediante cisterna portatile installata su apposito furgone.

- f) dettagliare le modalità di controllo e prevenzione da applicarsi nelle zone di deposito materiali (sabbia, cemento, inerti vari, etc) al fine di controllare e regolamentare le acque piovane.**

Non sono previsti depositi di sabbia e cemento, materiale che verrà portato in cantiere al bisogno e in minima quantità. In caso di cumuli, gli stessi saranno coperti con teloni.

DICHIARAZIONE SU TERRE E ROCCE DA SCAVO

Oggetto: - Progetto di centro commerciale nell'ambito della UMI 1a individuata dalla scheda normativa n.2 del Piano degli Interventi del P.R.C.

Variante in corso d'opera n.4 al permesso di costruire n. 5008/6 (Var. n.3) del 18.10.2013

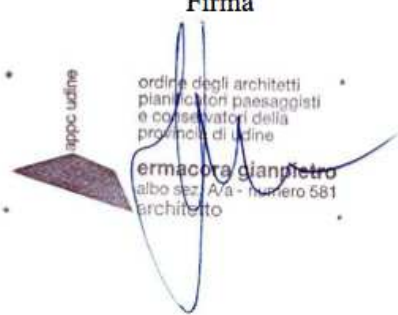
Il sottoscritto **arch. Gianpietro Ermacora** professionista abilitato nato a San Daniele del Friuli il 25/12/1954 (codice fiscale RMC GPT 54T25 H816L), residente a Buttrio in via F. di Maniago n. 10 e avente studio in Udine, viale Trieste n° 156 (Tel. N° 0432/512516 - Fax n° 0432/296483), iscritto all'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Udine al n. 581 sez. A/a

DICHIARA

Che gli interventi connessi alla Variante 4 in oggetto, non riguardano modifiche ove si preveda l'attivazione delle procedure per le terre e rocce da scavo previste nell'ambito delle disposizioni legislative vigenti. Trattasi infatti di movimentazioni interne relative alla riconfigurazione degli spazi per la sosta e della viabilità interna.

Udine, li 03/03/2014

Firma



ordine degli architetti
pianificatori paesaggisti
e conservatori della
provincia di Udine

ermacora gianpietro
albo sez. A/a - numero 581
architetto

.....