

# VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

*(ai sensi dell'art. 27bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.)*

## APERTURA DI UNA GRANDE STRUTTURA DI VENDITA

## PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

07/05/2021

Presentazione al Pubblico

## Inquadramento territoriale

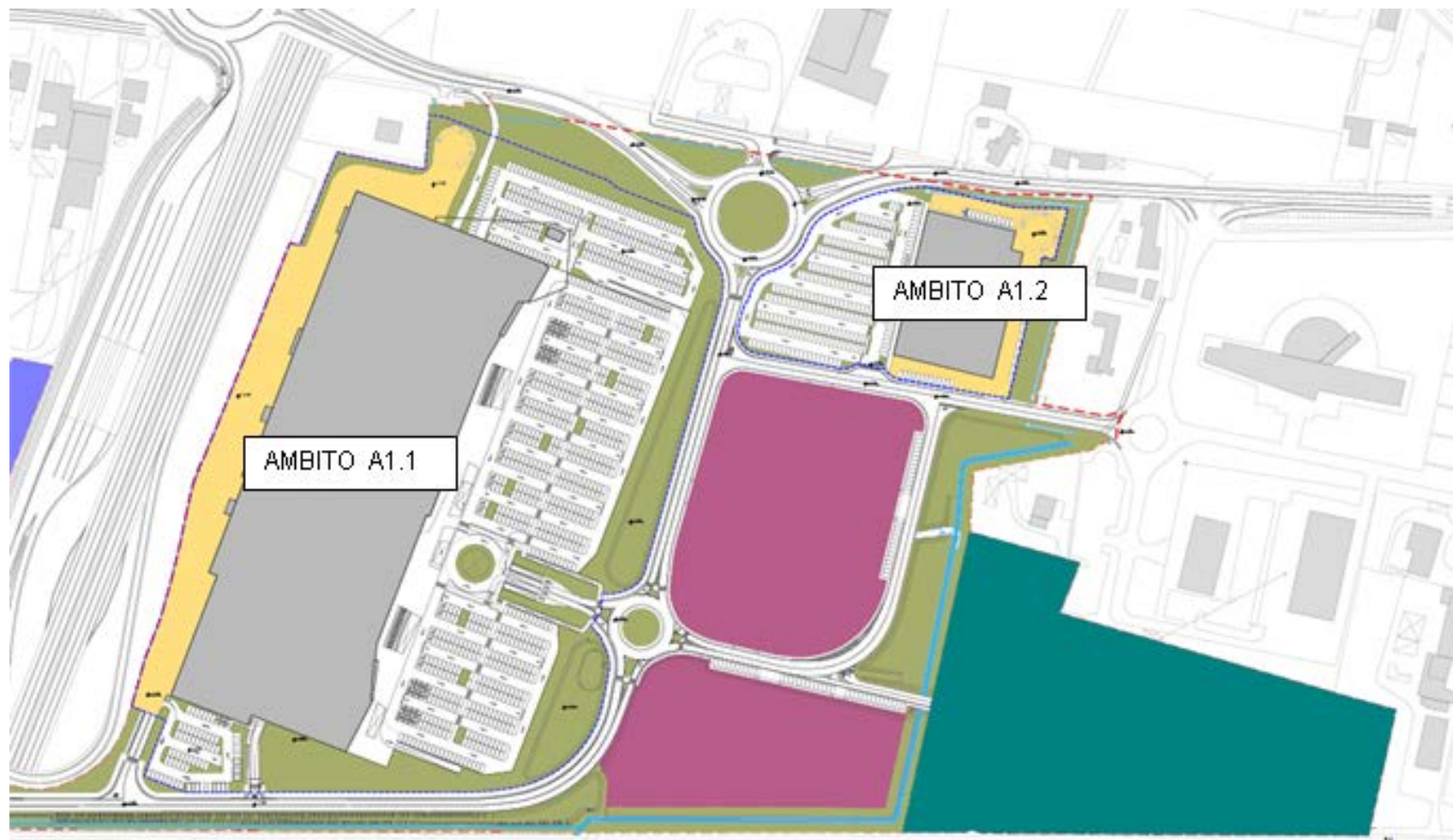
L'ambito che ospiterà la grande struttura di vendita è inserito nel settore sud-orientale del comune di Montebelluna al confine con Trevignano e Volpago del Montello, in un'area adiacente a via Feltrina Sud, nel tratto compreso tra l'intersezione con via Cal Trevigiana e via Pordoi, in prossimità a quello che sarà il tracciato della futura Pedemontana Veneta.



## Descrizione del progetto

L'intervento si configura come "Parco Commerciale" in conformità alla normativa che prevede, per il sub-ambito di intervento A1, l'inserimento di grandi strutture di vendita e di parco commerciale, con il limite complessivo di Superficie Utile di mq 53.727,45 e di Superficie di vendita di mq 25.000.

Il progetto prevede la realizzazione di due fabbricati a destinazione commerciale, uno localizzato nel sub - ambito A1.1 e uno nel sub - ambito A1.2.



# Inquadramento programmatico

Il Quadro Programmatico ha analizzato: -PTRC-PTCP-Piano d'Area del Montello  
-Pianificazione Attuativa-Accordo di Programma zona per insediamenti produttivi  
SR348 «Feltrina»

P.A.T.		
<b>Appartenenza</b>	Vincoli	Coerenza
<b>Graticolato Romano, Perimetro dell'area del Montello</b>		Da approfondire in sede comunale
<b>Ferrovia fascia di rispetto</b>	Vedi PI	Da sviluppare in fase di progetto
<b>Siepe di pregio</b>	Vedi PI	Da sviluppare in fase di progetto
<b>Compatibilità geologica ai fini edificatori: Area idonea</b>	non vi sono limiti geologici o geotecnici all'utilizzo urbanistico	Da sviluppare in fase di progetto
<b>Aree ampliabili ai sensi del PTCP</b>	Vedi PI	Da sviluppare in fase di progetto
<b>Viabilità sovracomunale e Viabilità principale di collegamento</b>		Coerente con il progetto
<b>Area ad alta vulnerabilità intrinseca alta dell'acquifero</b>	siano precluse in queste aree la realizzazione di centri di pericolo che possono pregiudicare la qualità delle acque sotterranee	Il progetto non prevede l'apporto di inquinanti verso le falde idriche sotterranee e non prevede lo stoccaggio di rifiuti
<b>Varchi e corridoio ecologico secondario</b>	Prescrizioni specifiche	Coerente con il progetto (vedi soluzione adottata per ricreare il varco)

P.I.		
<b>Appartenenza</b>	Vincoli	Coerenza
<b>Classificazione: D1/2.4 – 1 e D1/2.4 – 3: produttiva mista, industriale e commerciale con norma speciale</b>	Comprendono le zone destinate a nuovi complessi insediativi di tipo produttivo, commerciale, ricettivo o direzionale, per le quali il PI prescrive di operare mediante P.U.A. con ambito di intervento unitario.	Coerente con quanto valutato dalla VAS del PAT
<b>Percorsi ciclabile con valenza paesaggistica</b>		Soluzioni di progetto
<b>Mascheramento arboreo</b>	larghezza minima fascia verde: 2,5 m	Soluzioni di progetto
<b>Siepe alberata</b>	ammessa sostituzione o integrazione delle essenza arboree presenti	Soluzioni di progetto
<b>Fascia di rispetto dei canali primari e principali</b>		

Rete Natura 2000		
<b>Appartenenza</b>	Vincoli	Coerenza
<b>Nessuna. SIC più prossimo IT3240004 a circa 3,1 Km dal punto più vicino all'area</b>	Nessun vincolo	Coerente con il progetto





**LEGENDA**

- confine Comunale
- limite centro abitato
- Ferrovia

**Fasce di pertinenza acustica stradale (D.P.R 30 marzo 2004, n° 142)**

- fascia con limite di immissione: 60 dB(A) diurno / 50 dE
- fascia con limite di immissione: 65 dB(A) diurno / 55 dE
- fascia con limite di immissione: 70 dB(A) diurno / 60 dE

**Fasce di pertinenza acustica ferroviaria (D.P.R. 18 novembre 1998, n°**

- fascia con limite di immissione: 65 dB(A) diurno / 55 dE
- fascia con limite di immissione: 65 dB(A) diurno / 55 dE

**Classi di destinazione d'uso del territorio (D.P.C.M. 14 novembre 1997**

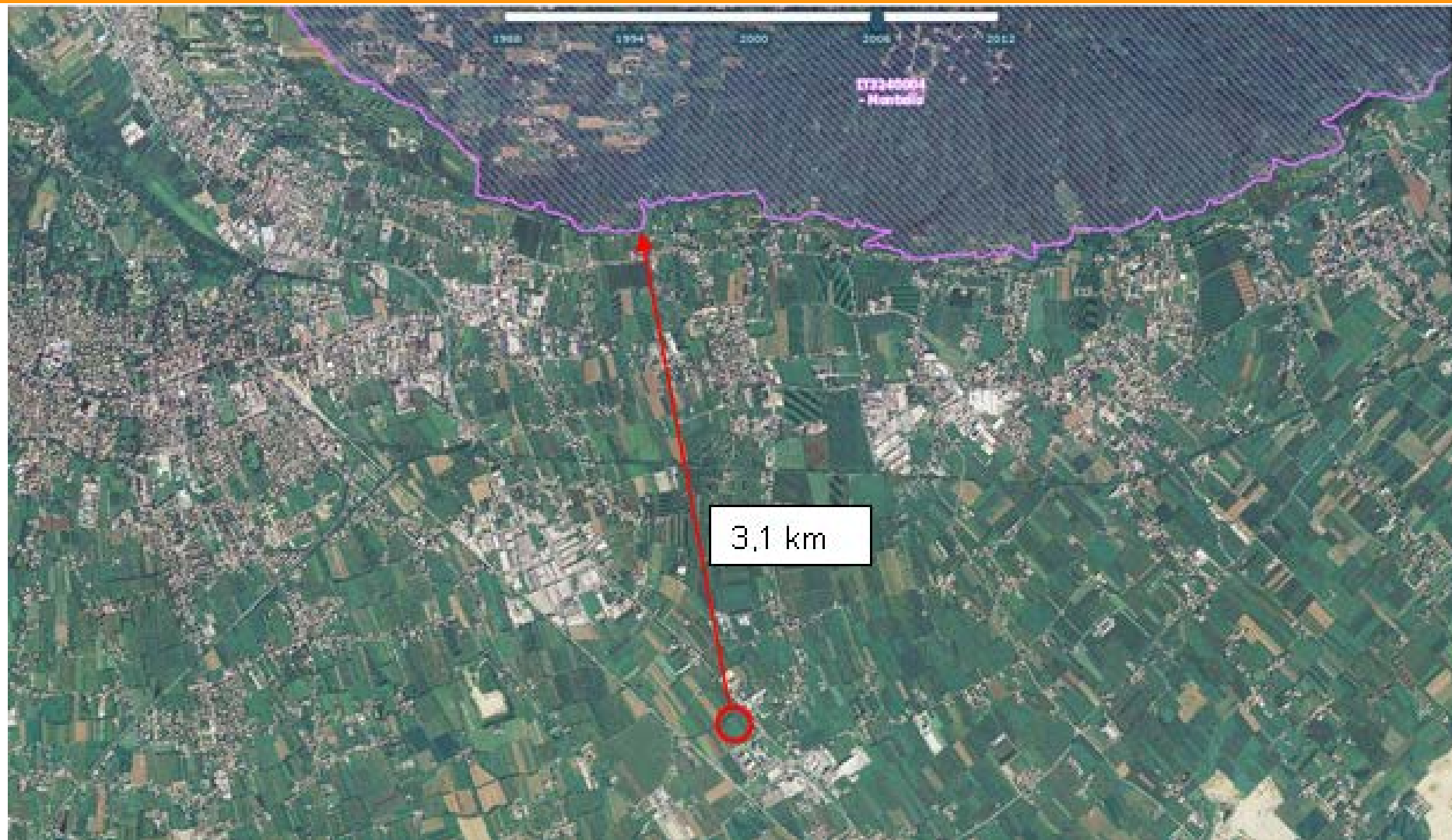
- Classe I (limite di immissione: 50 dB(A) diurno / 40 dE)
- Classe II (limite di immissione: 55 dB(A) diurno / 45 dE)
- Classe III (limite di immissione: 60 dB(A) diurno / 50 dE)
- Classe IV (limite di immissione: 65 dB(A) diurno / 55 dE)
- Classe V (limite di immissione: 70 dB(A) diurno / 60 dE)

**PIANO**

Piano di Classificazione Acustica

**TIPOLOGIA DI APPARTENENZA**

l'area è in parte in classe V - aree prevalentemente industriali e in parte in classe VI-aree esclusivamente industriali

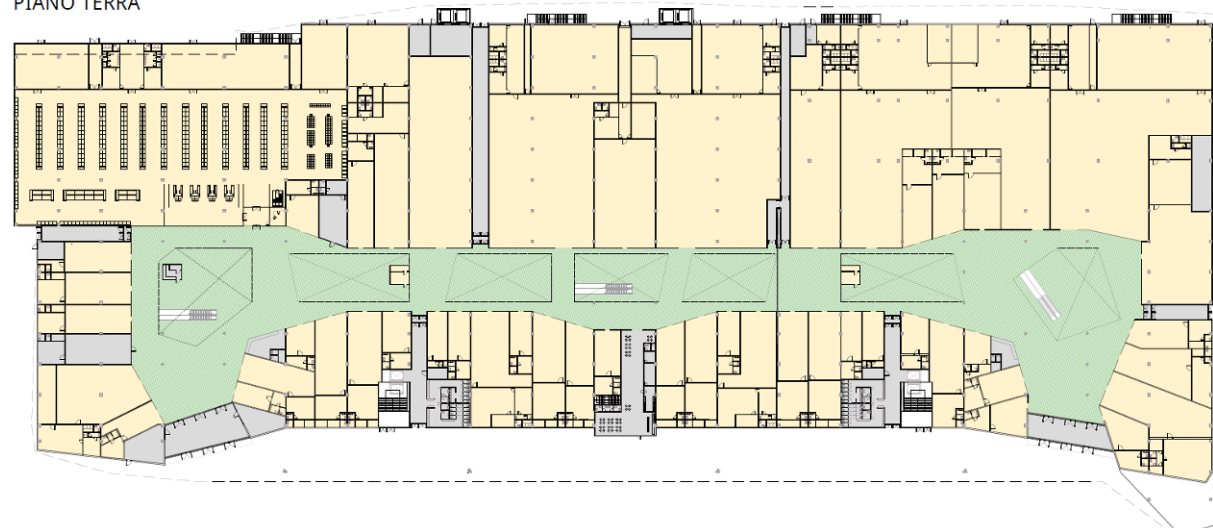


SIC IT3240004      Montello (3,1 Km)

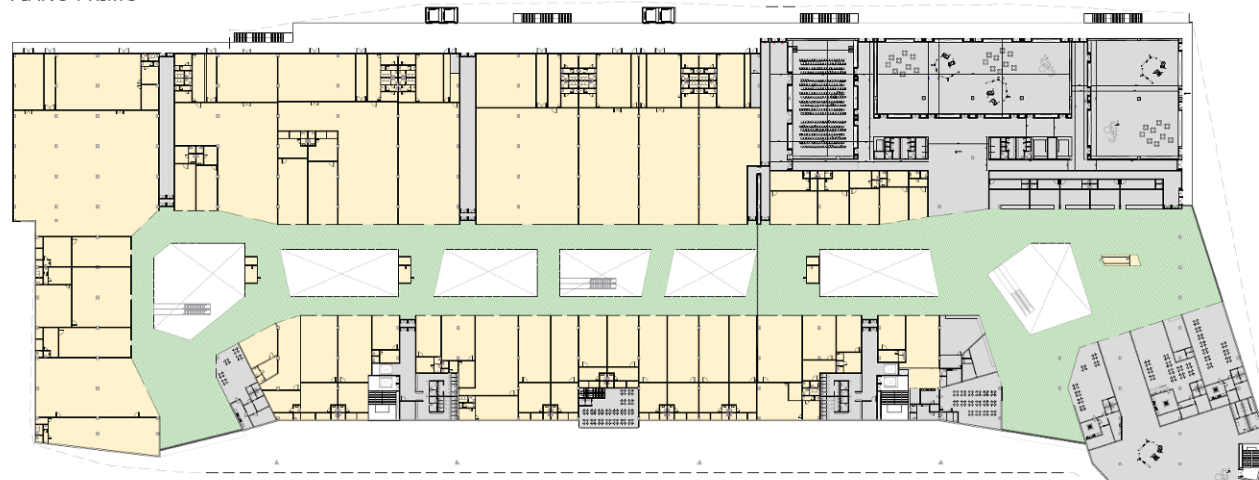
risulta quello più vicino all'area di intervento, è comunque esterno e ad una distanza per cui è improbabile ci siano interferenze con il progetto proposto.

# Descrizione dell'intervento Ambito A1.1

PIANO TERRA



PIANO PRIMO



L'edificio che insiste nell'ambito A1.1 presenta una superficie di vendita complessiva di **24.500** mq e si sviluppa su un piano seminterrato, destinato a parcheggio, e su due piani fuori terra sui quali sono ripartiti le gallerie distributive, le unità commerciali, gli esercizi di ristorazione e il Family Entertainment Center, oltre che gli elementi di collegamento verticali, i servizi igienici, i locali tecnici e gli uffici a servizio del fabbricato.

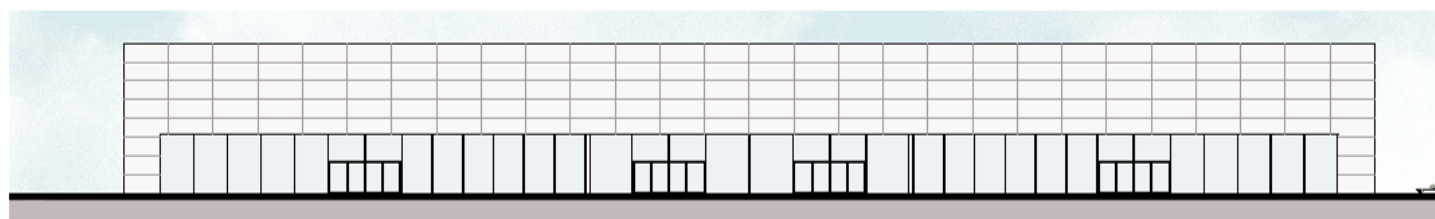




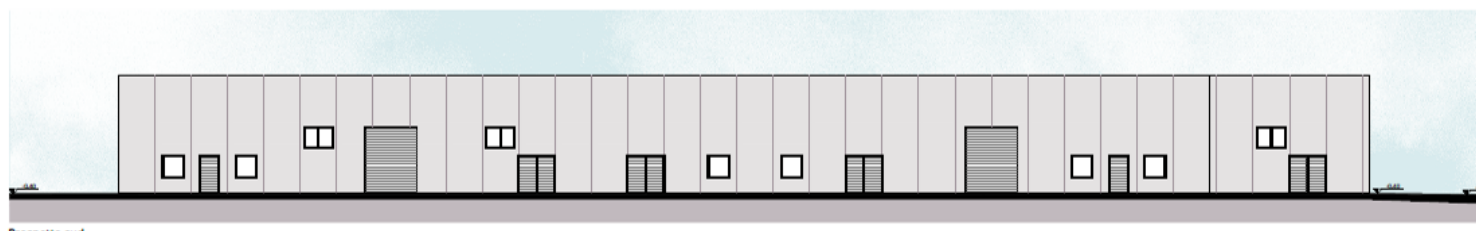
# Descrizione dell'intervento Ambito A1.2



L'edificio che insiste nell'ambito A1.2 presenta una superficie di vendita complessiva di 500 mq e si sviluppa su un unico piano fuori terra, sul quale sono distribuite le due unità commerciali e i relativi spazi accessori e complementari (magazzini, servizi igienici e spogliatoi).



Prospetto nord





## **Accessibilità carrabile**

Gli spazi destinati a magazzino e l'area per la movimentazione delle merci presentano una viabilità separata da quella destinata al pubblico.

## **Descrizione delle aree tecniche**

Come regola generale verranno adottate soluzioni ed apparecchiature negli “edifici con un consumo di energia quasi zero” seguendo principi di alta efficienza energetica per la riduzione dei consumi e produzione di energia da fonte rinnovabile per la riduzione delle emissioni in atmosfera:

- involucro progettato per abbattere le dispersioni termiche, con alto livello di isolamento e massima riduzione dei ponti termici;
- struttura a bassa trasmittanza termica e caratterizzata da idoneo sfasamento ed attenuazione del calore per ridurre il carico frigorifero durante la stagione estiva;
- orientamento dell'edificio, progettazione degli aggetti e delle schermature in modo da ridurre il contributo diretto solare estivo;
- progettazione dell'edificio con recupero energetico, massimo utilizzo dell'energia solare e controllo dei consumi;
- rinnovo dell'aria con sistemi di recupero dell'energia;
- utilizzo di tecnologie a fonte rinnovabile quali pompe di calore, fotovoltaico e solare termico.

Per la valutazione delle ricadute in atmosfera è stata redatta apposita relazione specialistica. Le emissioni di inquinanti atmosferici prese in considerazione sono relative alle emissioni prodotte dal traffico veicolare.

Non sono state considerate emissioni significative provenienti dagli impianti tecnologici di climatizzazione degli ambienti perché alimentati elettricamente né le emissioni del traffico indotto dal settore dirigenziale né da quello produttivo.

<i>Parametro</i>	<i>Concentrazione fondo</i>	<i>Immissione massima calcolata dal modello</i>	<i>Limite D.lgs. 155/2010</i>
<i>PM10 media annua</i>	<i>28 µg/m³</i>	<i>&lt; 0.7µg/m³</i>	<i>40 µg/m³</i>
<i>PM10 90° percentile</i>	<i>50 µg/m³</i>	<i>&lt; 1.4 µg/m³</i>	<i>50 µg/m³</i>
<i>NO2 media annua</i>	<i>22µg/m³</i>	<i>&lt; 3.8 µg/m³</i>	<i>40 µg/m3</i>
<i>NO2 99.8°percentile</i>		<i>&lt; 75 µg/m³</i>	<i>200 µg/m³</i>
<i>CO</i>	<i>1.1 mg/m³</i>	<i>&lt;0.08 mg/m³</i>	<i>10 mg/m³</i>

L'analisi condotta ha dimostrato che, a seguito della realizzazione del nuovo insediamento commerciale, gli impatti delle emissioni del traffico indotto sulla qualità dell'aria risulteranno molto inferiori ai limiti di legge del D.lgs. 155/2010 e che, relativamente alle polveri PM10 e al monossido di Carbonio, possono ritenersi poco significative.

## Effetti ambientali dell'intervento - Acqua

Data la complessità del progetto si è ritenuto opportuno condividere le principali scelte tecniche con gli Enti competenti già durante la progettazione (Consorzio di Bonifica, Ente gestore servizio idrico A.T.S.).

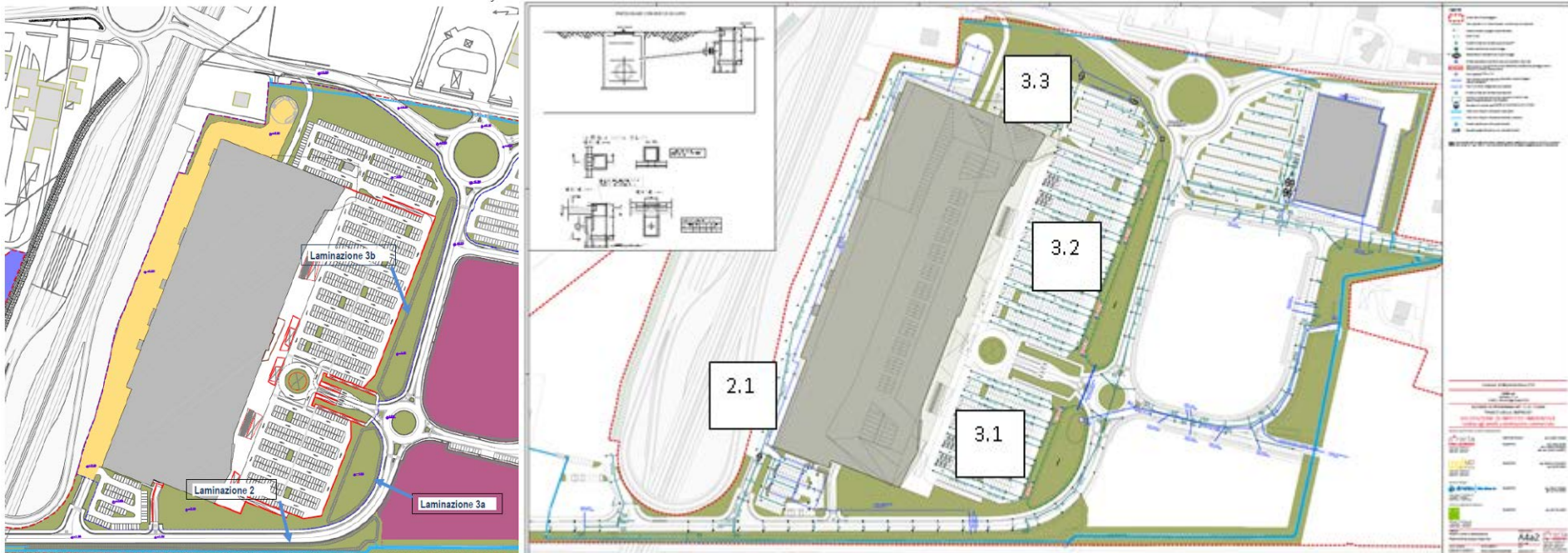
### Depurazione acque di pioggia

Il progetto prevede il trattamento di sedimentazione e disoleazione per le acque di provenienza dalle strade e dalle viabilità interne ai parcheggi.

L'acqua dei tetti verrà infiltrata per il 50% mediante pozzi perdenti.

In uscita da ogni lotto un pozzetto di campionamento permetterà di verificare l'effettivo buon funzionamento dell'impianto di depurazione a servizio del piazzale.

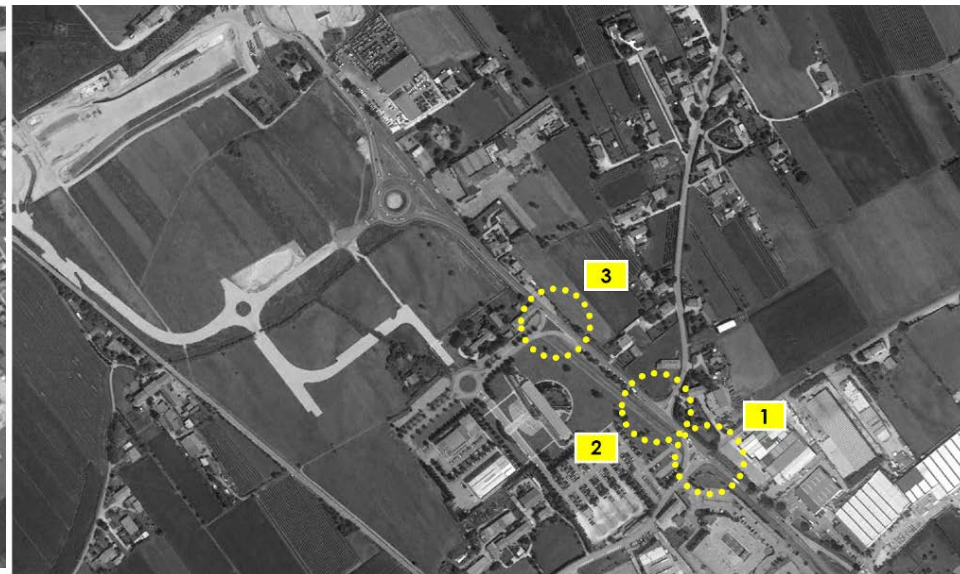
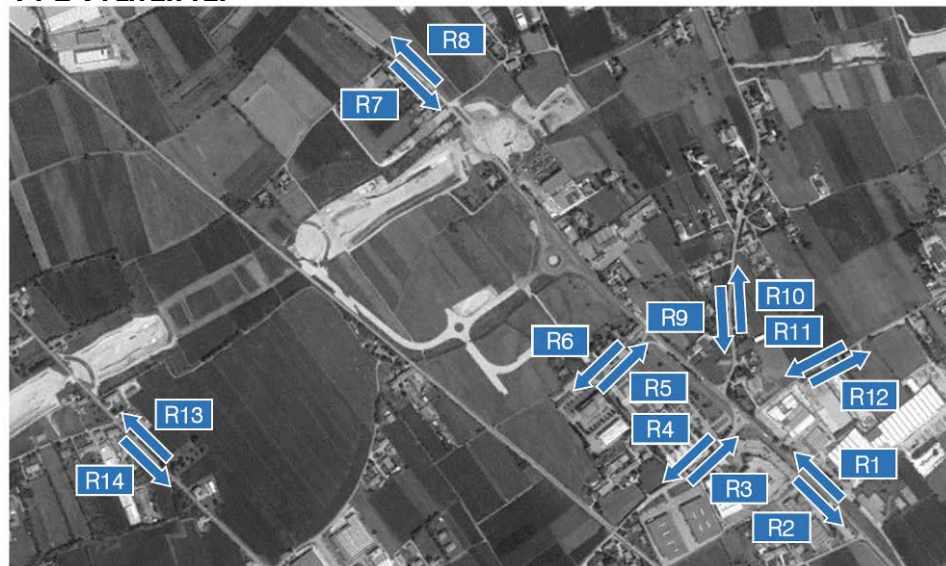
I recettori finali saranno: -Il Canale Spin-Il Canale Signoressa-Il Canale Bedina



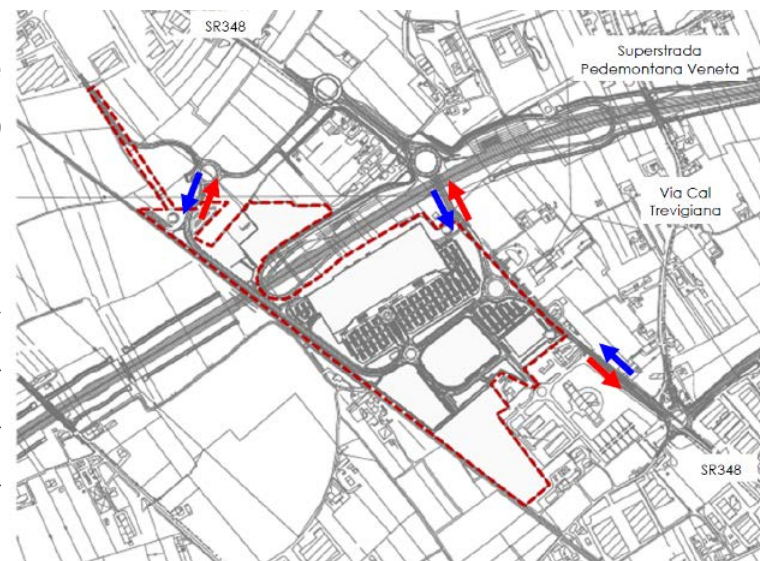


## Effetti ambientali dell'intervento - Traffico

Le principali infrastrutture viarie di afferenza sono la SR348 "Feltrina" e Via Cal Trevigiana



Lo studio ha valutato la messa in esercizio di: un comparto commerciale, uno direzionale, due produttivi e una serie di modifiche all'assetto viabilistico. Il sub-ambito A.1 prevede una SdV di 25.000 mq servita da un parcheggio su due livelli per 2.720 stalli. L'accesso all'area è previsto sia dalla rotatoria situata lungo la SR348 "Feltrina" sia dalla viabilità parallela alla tratta ferroviaria localizzata a sud-ovest dell'area e accessibile dalla SR38 grazie ad una bretella posta a nord dell'ambito di intervento.



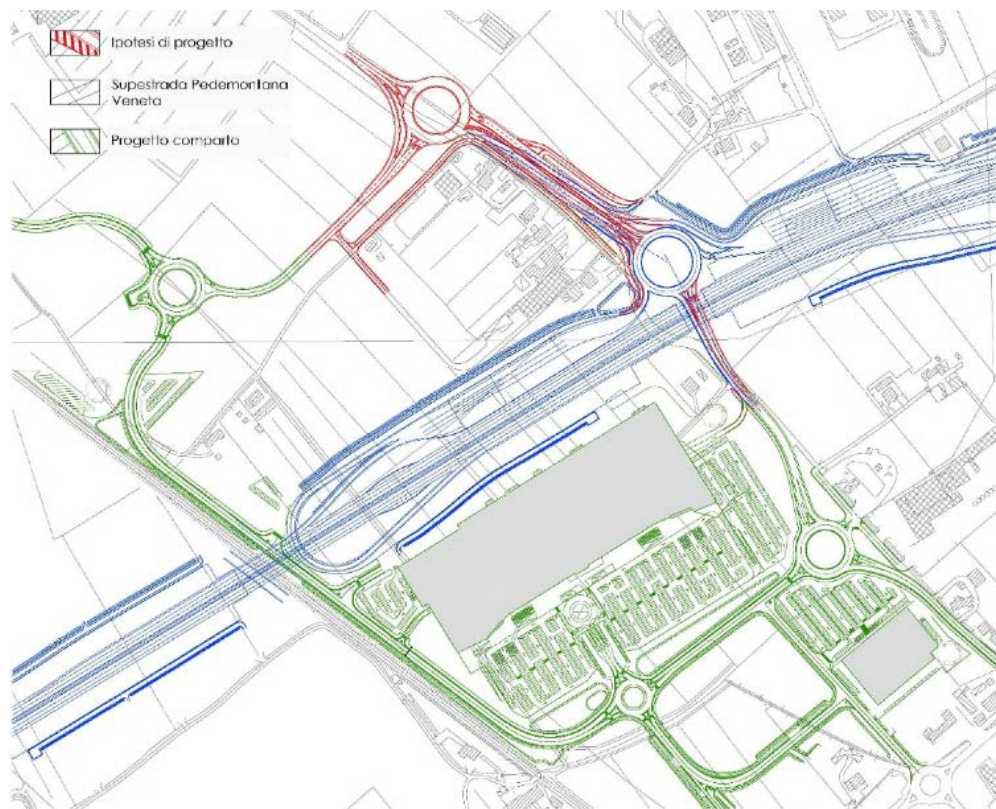
➡ Principali assi di accesso all'ambito

➡ Principali assi di uscita dall'ambito

### Scenario infrastrutturale futuro

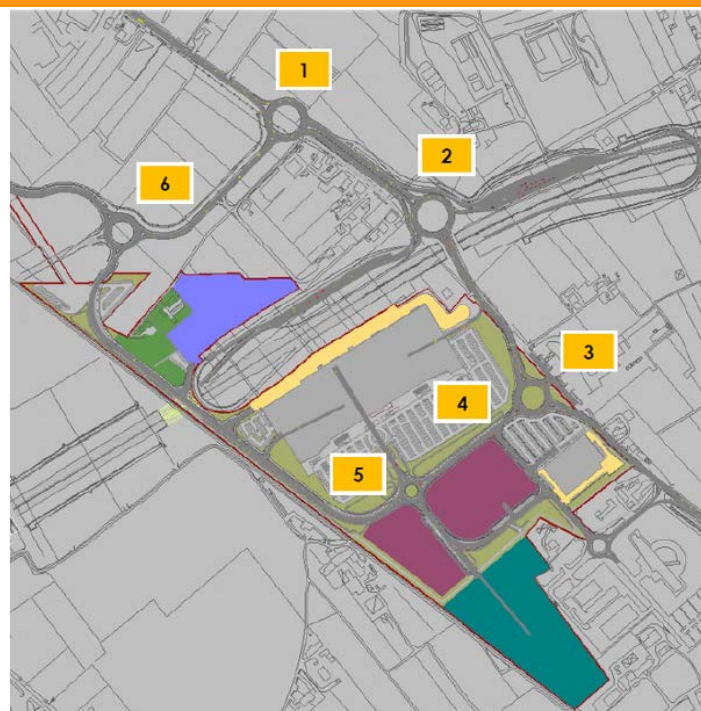
L'attuazione dell'iniziativa commerciale ha comportato una ridefinizione del progetto della viabilità di accesso alla Superstrada Pedemontana Veneta. Una sinergica concertazione tra il Proponente, l'Amministrazione Comunale e la Regione Veneto ha permesso di identificare una soluzione progettuale consona alle esigenze delle varie parti. La scelta è stata di potenziare la rotatoria lungo la SR348 "Feltrina" interposta tra l'ingresso e l'uscita dalla Superstrada.

Contestualmente si è deciso di posizionare un'ulteriore rotatoria nel tratto della SR348 più a nord, ma a ridosso del tessuto insediativo esistente, in modo tale che il nuovo ramo di afferenza relativo alla viabilità di piano non vada a compromettere una porzione più ampia di territorio agricolo, quale era la scelta iniziale prevista per lo sviluppo della tangenziale sud del Comune di Montebelluna. Le analisi effettuate considerano l'assetto viabilistico futuro approvato dalla Regione Veneto e da Veneto Strade.





# Effetti ambientali dell'intervento - Traffico



Lo scenario di progetto non presenta particolari problematiche perché le configurazioni geometriche permettono l'adeguato smaltimento dei flussi futuri garantendo dei buoni livelli prestazionali.

5: rot. nuova viabilità di piano est e accesso alla struttura commerciale

1: rot. lungo SR348  
"Feltrina" nord

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	4,9	19,8	C
B	2,6	16,1	C
C	20,6	20,1	C
TOT	-	18,4	C

Tabella 10 - Indicatori prestazionali nodo 1 - venerdì

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	3,1	19,2	C
B	2,2	15,4	C
C	20,0	19,7	C
TOT	-	17,8	C

Tabella 11 - Indicatori prestazionali nodo 1 - sabato

3: rot. lungo SR348  
"Feltrina" sud

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	29,2	14,7	B
B	2,1	2,4	A
C	7,3	9,6	A
D	26,6	22,4	C
TOT	-	16,0	C

Tabella 14 - Indicatori prestazionali nodo 3 - venerdì

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	25,8	10,9	B
B	1,0	1,5	A
C	6,5	8,5	A
D	25,6	17,5	C
TOT	-	12,0	B

Tabella 15 - Indicatori prestazionali nodo 3 - sabato

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	8,4	33,3	D
B	1,1	16,5	C
C	1,2	8,7	A
D	8,3	18,5	C
TOT	-	16,9	C

Tabella 18 - Indicatori prestazionali nodo 5 - venerdì

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,0	4,8	A
B	1,0	15,9	C
C	0,9	8,2	A
D	8,1	15,9	C
TOT	-	11,4	B

Tabella 19 - Indicatori prestazionali nodo 5 - sabato

2: rot. lungo SR348  
"Feltrina" centro

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	19,6	12,9	B
B	27,8	19,8	C
C	33,1	16,9	C
TOT	-	16,3	C

Tabella 12 - Indicatori prestazionali nodo 2 - venerdì

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	18,2	12,0	B
B	26,3	18,4	C
C	31,9	16,4	C
TOT	-	15,4	C

Tabella 13 - Indicatori prestazionali nodo 2 - sabato

4: Int. a raso nuova  
viabilità di piano est

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,3	2,4	A
B	0,1	0,5	A
C	19,9	18,4	C
TOT	-	13,1	B

Tabella 16 - Indicatori prestazionali nodo 4 - venerdì

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,1	2,2	A
B	0,0	0,2	A
C	19,6	18,2	C
TOT	-	11,5	B

Tabella 17 - Indicatori prestazionali nodo 4 - sabato

6: rot. nuova viabilità di  
piano ovest

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	3,3	14,2	B
B	3,1	13,1	B
C	2,0	1,9	A
TOT	-	13,7	B

Tabella 20 - Indicatori prestazionali nodo 6 - venerdì

RAMO	CODA [m] MEDIA	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	3,0	11,8	B
B	2,0	12,5	B
C	1,3	1,5	A
TOT	-	12,2	B

Tabella 21 - Indicatori prestazionali nodo 6 - sabato



# Effetti ambientali dell'intervento - Rumore

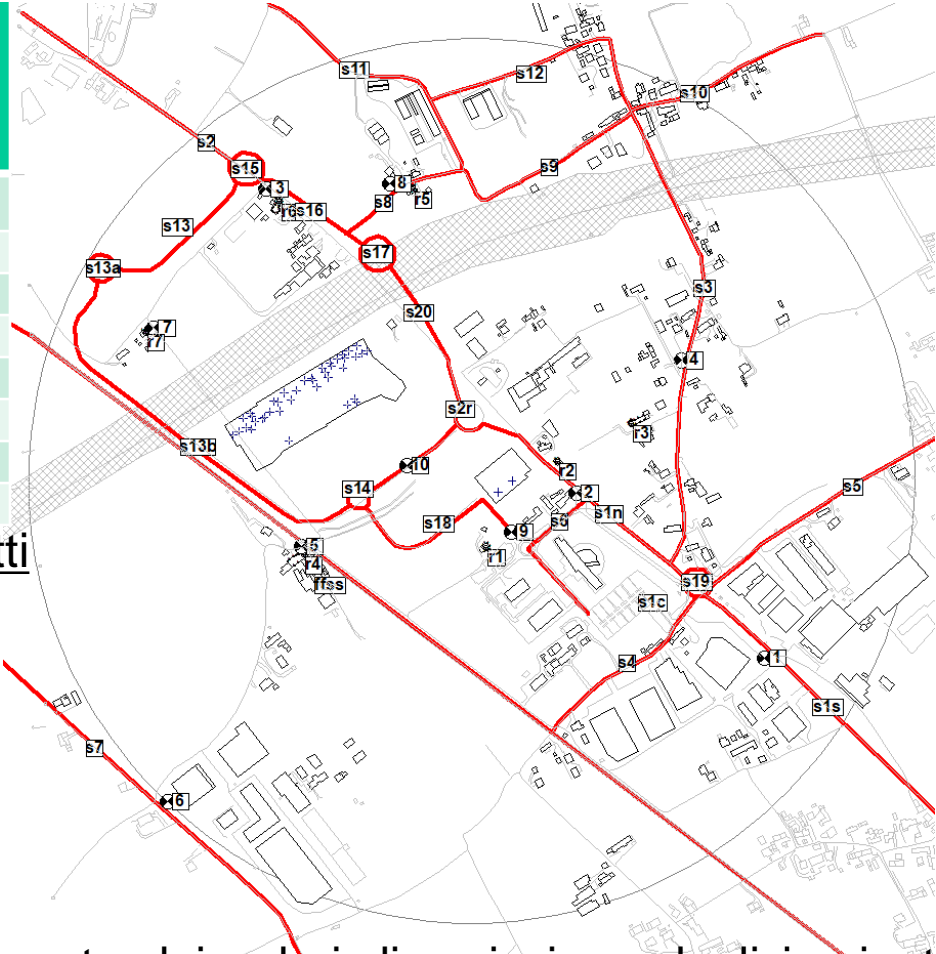
La valutazione prende in considerazione: gli impianti, il traffico della clientela, le attività' di carico-scarico, le attività di gestione rifiuti di imballaggi.

Il limite di immissione risulta rispettato per tutti i ricettori.

Ricettore	Periodo diurno			
	Immissione Attuale	Immissione Previsto	Limite immissione da classe acustica	Limite immissione da fascia di rispetto
R1	43.4	50.2	60	70
R2	62.7	64.0	60	70
R3	43.7	46.0	60	-
R4	38.9	51.8	60	65
R5	42.8	45.0	60	-
R6	66.8	57.1	60	70
R7	39.8	46.8	60	-

Il limite di emissione risulta rispettato per tutti i ricettori.

Ricettore	Periodo diurno	
	Emissione Previsto	Limite emissione
R1	29.5	55
R2	28.7	55
R3	25.4	55
R4	32.2	55
R5	27.8	55
R6	29.6	55
R7	31.3	55



Tenendo conto dei valori di emissione degli impianti (tutti inferiori al residuo) *il criterio differenziale risulta rispettato per tutti i ricettori.*

# Effetti ambientali dell'intervento

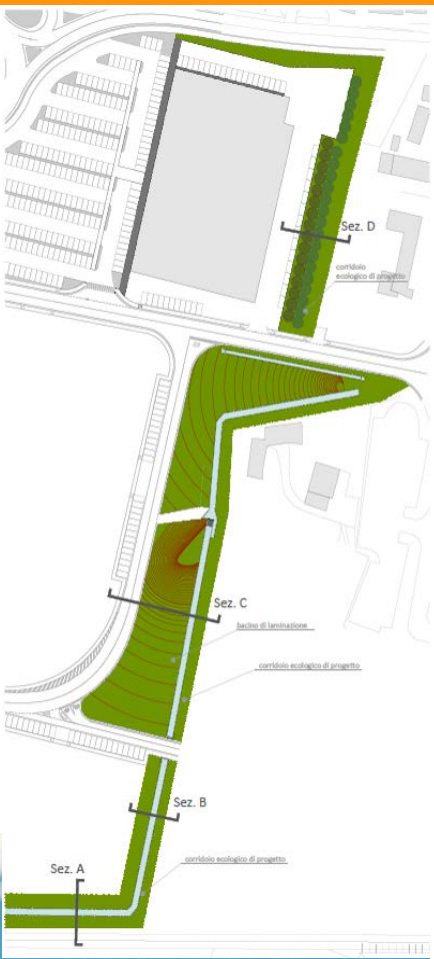
## Flora e Fauna

L'area di progetto è attraversata da un varco e corridoio ecologico secondario. Il progetto prevede l'organizzazione di aree verdi alternate a bacini di laminazione lungo tutto il confine del lotto verso Est che permettono il passaggio della fauna.

## Paesaggio

L'area di progetto non risulta sottoposta a vincolo paesaggistico.

Il progetto prevede particolare cura delle parti esterne al fabbricato, delle zone pedonali, delle zone ciclistiche, delle banchine e delle parti a verde che saranno tutte equipaggiate con nuclei di vegetazione autoctona arboreo-arbustiva atti a mitigare l'insediamento



## Effetti ambientali dell'intervento

### Impatti sulla popolazione

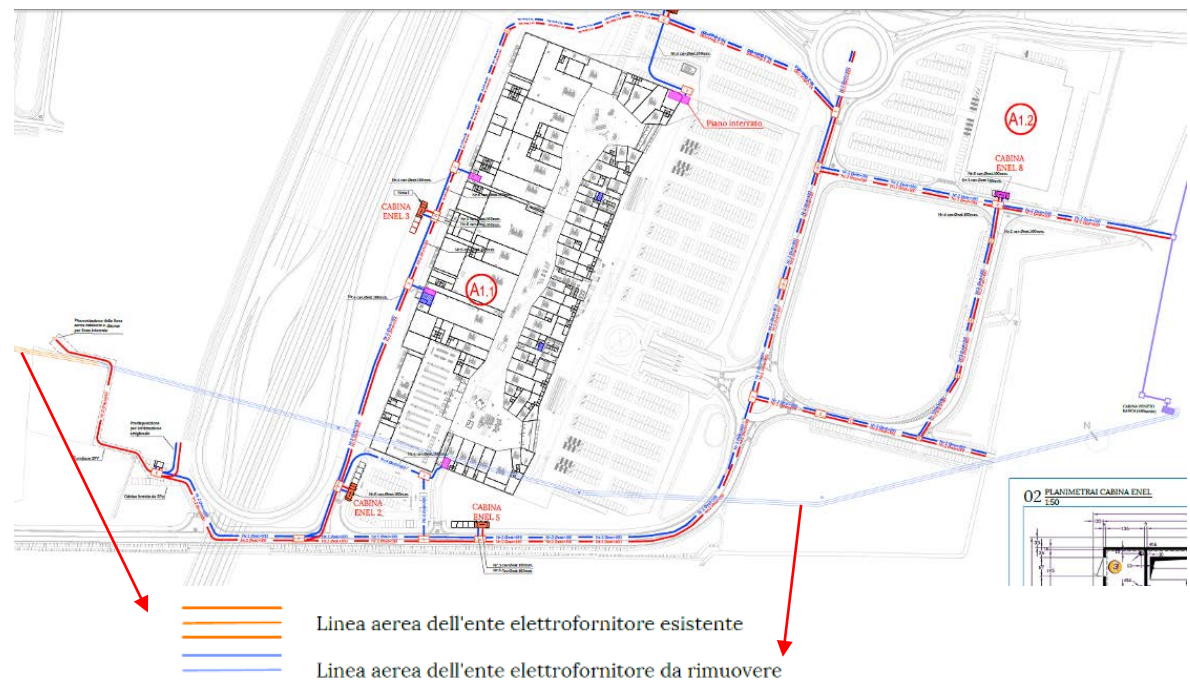
I possibili impatti sono da imputarsi all'aumento di traffico che come conseguenza incide sulle matrici aria e rumore, tuttavia non si ritiene che gli impatti potenziali possano provocare danni alla popolazione del luogo.

### Inquinamento luminoso

Il sistema di illuminazione delle aree esterne è stato progettato in osservanza a quanto previsto dalla L.R. n. 17 del 07/08/2009. L'impianto di illuminazione sarà dotato di dispositivi per la regolazione dell'intensità luminosa nelle ore notturne, di accensione e spegnimento automatico e sarà utilizzata una sorgente luminosa a LED.

### Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Il progetto prevede di intervenire sulla linea elettrica aerea esistente con l'interramento della stessa. A seguito dell'interramento della linea elettrica aerea, si ritiene non vi siano altre fonti di potenziale inquinamento dovuto a radiazioni.





## **Mitigazioni**

### **Opere a verde**

Saranno create fasce verdi che facciano da filtro tra viabilità nuova costruzione. Le aree a prato saranno arricchite con nuclei di vegetazione autoctona arborea e arbustiva sempreverde con fiori colorati adatte alle caratteristiche climatiche del luogo e che non richiedano una particolare manutenzione.

### **Acqua**

L'ambito sarà dotato di impianto di raccolta e trattamento delle acque meteoriche. Per ridurre il consumo di acqua si potrebbe prevedere il recupero d'acqua piovana e destinarla alle cassette dei WC e all'impianto di irrigazione. Tale aspetto verrà definito in base ad un'analisi di beneficio energetico/ambientale confrontando il valore del recupero possibile rispetto ai consumi di energia elettrica di movimentazione ed ai costi di gestione/manutenzione degli impianti.

### **Aria**

Le aree verdi compenseranno in parte le emissioni di anidride carbonica. L'impianto fotovoltaico posto in copertura ridurrà le fonti di emissioni di CO<sub>2</sub>. Le stime eseguite quantificano una riduzione di almeno il 20% le emissioni rispetto a quanto previsto nel PAES.

### **Viabilità**

Tutte le opere viabili contribuiranno a mitigare l'impatto sul traffico.

### **Energia**

L'indice globale del fabbricato principale risulta inferiore al limite di legge attestando la prestazione energetica dell'immobile in Classe A determinando una riduzione dei consumi di energia primaria pari almeno al 20%.

## Matrice degli Impatti

[illegible]