

AMPLIAMENTO DI GRANDE STRUTTURA
DI VENDITA E TRASFORMAZIONE IN
CENTRO COMMERCIALE DEI SETTORI
ALIMENTARE E NON ALIMENTARE

PROROGA DEL PROVVEDIMENTO DI VIA

Relazione Aggiornamento SIA

<p>COMMITTENTE: F.lli Lando Spa via Scrovegni 1 35131 Padova</p>	<p>PROGETTISTA: -</p>	<p>GRUPPO DI LAVORO: Aequa Engineering</p>
<p>REDAZIONE: Dott. Damiano Solati 12 10 20</p>	<p>CONTROLLO INTERNO: Ing. Giuseppe Baldo 12 10 20</p>	<p>APPROVAZIONE INTERNA: Ing. Giuseppe Baldo 12 10 20</p>
<p>PERCORSO DIGITALE: \\...consegna\</p>		<p>DATA: Ottobre 2020</p>



AEQUA ENGINEERING SRL
C.F. e P.IVA 03913010272
SEDE LEGALE ED OPERATIVA
Via Veneto 1
30030 Martellago (VE)
Tel./Fax +39 041 5831962
www.aequaeng.com



Giuseppe Baldo

Sommario

PREMESSA.....	1
1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO.....	2
1.1 Localizzazione territoriale.....	2
1.2 Quadro Programmatico.....	4
1.2.1 PTRC.....	4
1.2.2 PALAV.....	4
1.2.3 PTGM.....	5
1.2.4 PAT.....	5
1.2.5 PRG.....	6
1.2.6 Piano di Classificazione acustica.....	7
1.2.7 PTA.....	9
1.2.8 PGRA.....	9
1.2.9 PAI.....	10
1.2.10 RETE NATURA 2000.....	11
2 QUADRO PROGETTUALE.....	12
3 QUADRO AMBIENTALE.....	17
3.1 Atmosfera.....	17
3.2 Acqua.....	20
3.3 Suolo.....	22
3.4 Inquinamento acustico.....	22
3.5 Flora e fauna.....	25
3.6 Paesaggio.....	26
3.7 Mobilità.....	26
4 VALUTAZIONE COMPARATA DEGLI EFFETTI.....	29
4.1 Atmosfera.....	29
4.2 Acqua.....	29
4.3 Suolo.....	30
4.4 Inquinamento Acustico.....	30
4.5 Flora e Fauna.....	31
4.6 Paesaggio.....	32
4.7 Territorio.....	32
4.8 Viabilità.....	32
4.9 Salute pubblica.....	33
4.10 Inquinamento luminoso.....	33

PROROGA AUTORIZZAZIONE VIA

Ampliamento di Grande Struttura di Vendita e trasformazione in Centro Commerciale dei settori alimentare e non alimentare
Ditta F.lli Lando, SpA

COMUNE DI MIRA

4.11	Risorse energetiche	34
5	CONCLUSIONI.....	35

PREMESSA

Il presente documento è finalizzato alla verifica delle condizioni di sostenibilità ambientale della proposta d'intervento già valutata tramite procedimento VIA, del quale si richiede proroga, secondo quanto previsto dall'art. 25 comma 5 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Il proponente è infatti intenzionato a prorogare l'autorizzazione acquisita con Determinazione 2915/2015 (trasmessa dallo sportello SUAP del Comune di Mira al proponente in data 15.10.2015) dal momento che le opere proposte all'oggi non sono ancora state attuate, ma ne permane la necessità di riorganizzazione e sviluppo.

Lo studio qui condotto verifica le condizioni ambientali attuali attraverso un confronto con lo stato ambientale in essere al momento della precedente valutazione; a seguito di questo accertamento si darà riscontro dell'eventuale insorgenza di rischi o criticità al fine di confermare la compatibilità ambientale della proposta d'intervento.

Si premette come rispetto alla proposta progettuale già oggetto di valutazione non siano previste modifiche di alcun genere (dimensionali, strutturali, tipologiche,).

La procedura e documentazione redatta è stata sviluppata in riferimento ai contenuti della DGR 94/2017, pertanto vengono prodotti i seguenti documenti:

- Motivazioni della richiesta di proroga.
- Riepilogo dell'iter amministrativo seguito dal progetto.
- Relazione di aggiornamento del SIA.

In riferimento agli elaborati di raffronto tra il progetto e l'attuazione dello stesso si evidenzia come tali documenti non siano stati prodotti dal momento che non è stata avviata alcuna opera prevista, rilevando come non si sia potuto dar seguito all'attuazione di quanto progettato. **Si conferma lo stato di fatto già rilevato dalla documentazione depositata per il procedimento avviato nel 2015, così come la proposta progettuale già depositata.**

Come indicato nella relazione di Motivazione della richiesta di proroga, si fissa nel termine di 5 anni la nuova richiesta.

1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO

1.1 Localizzazione territoriale

La proposta d'intervento riguarda la struttura ad uso commerciale già esistente situata lungo il lato nord dell'asse delle SR 309 in località Gambarare, in comune di Mira.

L'area in oggetto si colloca all'interno del contesto a prevalente uso agricolo che si sviluppa tra il sistema della Riviera del Brenta e la laguna di Venezia.

L'edificio interessato dalla proposta, oltre alla realtà oggetto di richiesta, ospita altre attività commerciali, e si attesta in diretto affaccio sulla Romea, all'interno della tratta compresa tra via Bastie, a sud, e via Bastiette, a nord.



Figura 1 Individuazione su ortofoto.



Figura 2 Individuazione dell'attività in oggetto.

Rispetto allo stato dei luoghi riportato all'interno dello studio condotto per la procedura di VIA già conclusa (anno 2015) non si rilevano modifiche significative del contesto.



Figura 3 Ortofoto anno 2015.

1.2 Quadro Programmatico

Si analizza il quadro di riferimento programmatico rilevando eventuali aggiornamenti e modifiche dei piani vigenti rispetto allo scenario valutato all'interno del precedente studio.

Vengono quindi messa in evidenza l'eventuale presenza di nuove condizioni che possano creare situazioni di incoerenza o interferenza con la proposta in oggetto.

1.2.1 PTRC

Con DCR 62 del 30.06.2020 la Regione del Veneto ha approvato il PTRC adottato nel 2009, integrato con la successiva variante del 2013.

Il piano approvato conferma i contenuti dello strumento analizzato all'interno del SIA, in particolare si riporta quanto rilevato relativamente ai tematismi principali del piano:

Carta della Biodiversità: l'area oggetto si inserisce in un tessuto urbanizzato, in cui la diversità dello spazio agrario è classificato di livello medio-bassa.

Energia e ambiente il contesto è caratterizzato da potenziale inquinamento da NOx rientrando inoltre in ambiti ad alta concentrazione di inquinamento elettromagnetico, per la presenza di elettrodotti

Carta della Mobilità: l'area di intervento, limitrofa a una "linea ferroviaria, ricade all'interno dell'hub policentrico che contraddistingue le città di Padova e Venezia e relativo sistema terminal intermodale da sviluppare.

Carta dello Sviluppo economico produttivo: l'area di intervento, si trova ai limiti di territori urbani complessi" (Venezia-Mestre-Treviso).

1.2.2 PALAV

Rispetto a quanto già valutato non sono intervenuti negli anni aggiornamenti o varianti del PALAV. Valgono pertanto le analisi e valutazioni di coerenza già espresse.

Gli aspetti di tutela e valorizzazione previsti dal PALAV sono relativi agli ambiti agricoli che esprimono un valore sotto il profilo paesaggistico e naturalistico.

Gli strumenti urbanistici comunali dettano le prescrizioni e indirizzi di valorizzazione delle aree si pregio e sensibilità.

1.2.3 PTGM

Con Delibera di Consiglio Metropolitan n.3 del 01.03.2019 la Città Metropolitana di Venezia ha approvato, in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia, quale strumento di pianificazione gestione del territorio della Città Metropolitana. Si tratta di un atto formale con il quale è stata data disposizione di validità rispetto al nuovo assetto amministrativo in riferimento agli atti di pianificazione vigenti. Il PTG di fatto fa propri tutti i contenuti del vigente PTCP di Venezia.

Rispetto al PTCP vigente contestualmente alla redazione del SIA non sono sopraggiunte varianti che interessano l'ambito all'interno del quale si colloca la struttura commerciale.

L'area in oggetto, pertanto, non ricade all'interno di ambiti di particolare valore ambientale. Si conferma la presenza dello spazio soggetto a interventi di messa in sicurezza (ex discarica), situata lungo la Romea lungo in margine est.

Lo spazio in oggetto rientra all'interno delle aree di insediamenti produttivi o da riqualificare, confermandone la destinazione di realtà economica.

1.2.4 PAT

Il processo di formazione del PAT di Mira ha subito un iter complesso, che all'oggi non ha ancora portato all'approvazione dello strumento.

Il data 04.11.2011 il PAT, in applicazione dell'iter approvativo, è stato depositato presso la Provincia di Venezia per lo svolgimento del processo di coopianificazione previsto dalla LR 11/2004.

Con nota del 24.04.2013 l'amministrazione Comunale di Mira ha ritirato la proposta di piano con sospensione dell'istruttoria al fine di rivedere i contenuti del PAT.

Con DCC 3 del 09.03.2016 è stata adottata quindi la nuova versione del PAT; tuttavia in sede di Conferenza di Servizi del 16.06.2017 non si è riscontrato il consenso unanime del Comune, della Provincia e della Regione, lo strumento non ha proseguito l'iter approvativo.

Al fine di proseguire lo sviluppo di uno strumento concertato e aderente alle necessità di sviluppo del territorio con DGC 200 del 20.12.2017 è stata definita la volontà di riavviare il processo di formazione del PAT provvedendo alla riattivazione delle attività e passaggi tecnici e amministrativi previsti dalla normativa di settore.

All'oggi non risulta tuttavia formalizzata una nuova proposta rispetto alla versione adottata nel 2016, che di fatto assume un valore di quadro di riferimento di massima di un possibile assetto del territorio, ma che non determina situazioni certe di conformità urbanistica o di visione strategica.

Per completezza si riporta come l'area in oggetto, all'interno della proposta di PAT del 2016, ricada all'interno di spazi produttivi soggetti ad interventi di riqualificazione e riconversione.



Figura 4 Estratto della tav 4 del PAT

1.2.5 PRG

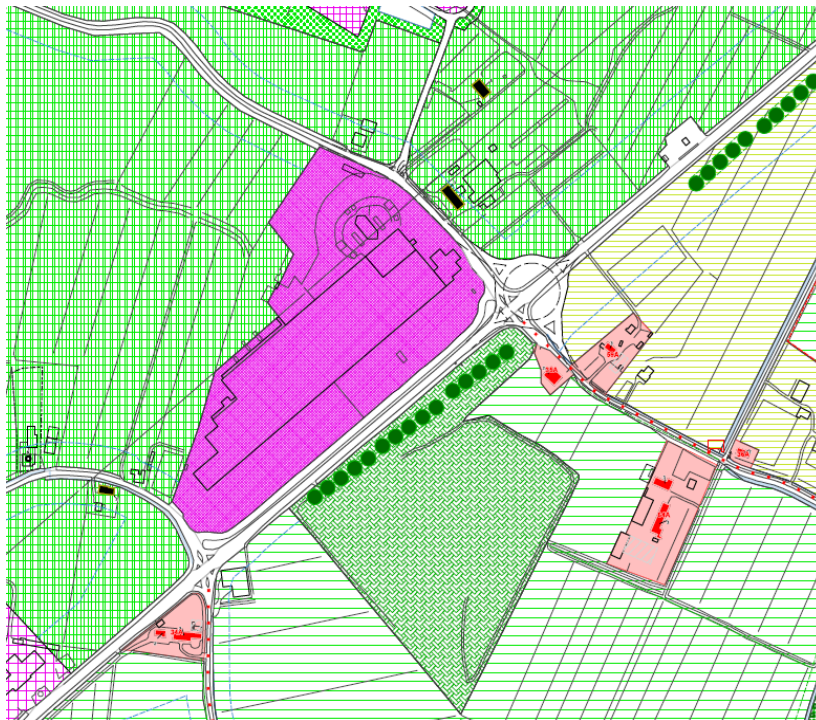
Il PRG del comune di Mira è stato approvato con DGR 1615 del 20.03.1992. A questo hanno fatto seguito una serie di varianti tematiche e parziali. Il comune ha provveduto ad un complessivo adeguamento cartografico, che ha fatto sintesi delle varianti intercorse, nel 2002.

Sono quindi state approvate ulteriori varianti puntuali che non hanno comunque interessato l'area in oggetto. Si conferma pertanto il quadro pianificatorio locale già riportato all'interno del precedente studio.

In sintesi la struttura oggetto d'intervento ricade all'interno di spazi classificati come ZTO "D2", dove sono ammesse attività commerciali, direzionali, laboratori ed attività artigianali di servizio, nonché delle eventuali strutture di interesse collettivo di servizio della zona.

Relativamente al commercio si precisa che il corpo normativo del PRG non risulta ancora adeguato ai contenuti della LR 50/2012, riportando espliciti riferimenti alla precedente LR 15/2004. Va tuttavia rilevato come rispetto all'area in oggetto gli aspetti relativi alla classificazione commerciale siano circoscritti al mero riconoscimento formale, trattandosi comunque di un'area commerciale riconosciuta dal PRG e autorizzata per tali usi.

In riferimento a quanto previsto dal vigente PRG si rileva come permanga la previsione della realizzazione della rotatoria tra la SR 309 e via Bastiette, a nord dell'area commerciale, nodo non ancora realizzato.




















	ZONE "A"		ZONE "E2"
	ZONE "B"		ZONE "E3"
	ZONE "C1"		ZONE "E4"
	ZONE "C2"		EDIFICI DI PARTICOLARE PREGIO STORICO AMBIENTALE
	ZONE "D1"		EDIFICI DI CUI ALL' ART. 10 L.R. 24/85
	ZONE "D2"		VERDE PRIVATO DI VICINATO
	ZONE "D3"		"Sa": AREE PER L'ISTRUZIONE
	ZONE "D4"		"Sb": AREE PER ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE
			"Sc": AREE ATTREZZATE A PARCO, GIOCO E SPORT

Figura 5 Estratto del PRG.

1.2.6 Piano di Classificazione acustica

Il vigente Piano di Classificazione acustica è stato approvato con DCC 44 del 10.05.2004, pertanto sono avvenute modifiche della classificazione già analizzata all'interno dello studio già condotto.

L'area ricade all'interno della Classe acustica V "Aree prevalentemente industriali", con limite di emissione diurno di 70 dB e notturno di 60 dB. Gli spazi limitrofi rientrano nelle fasce di transizione dove deve essere rispettato, nel caso specifico, il limite diurno della zona più sensibile e per il notturno 60 dB per le eventuali abitazioni esistenti.

Porzione dell'area ricade, inoltre, all'interno della fascia di pertinenza stradale.

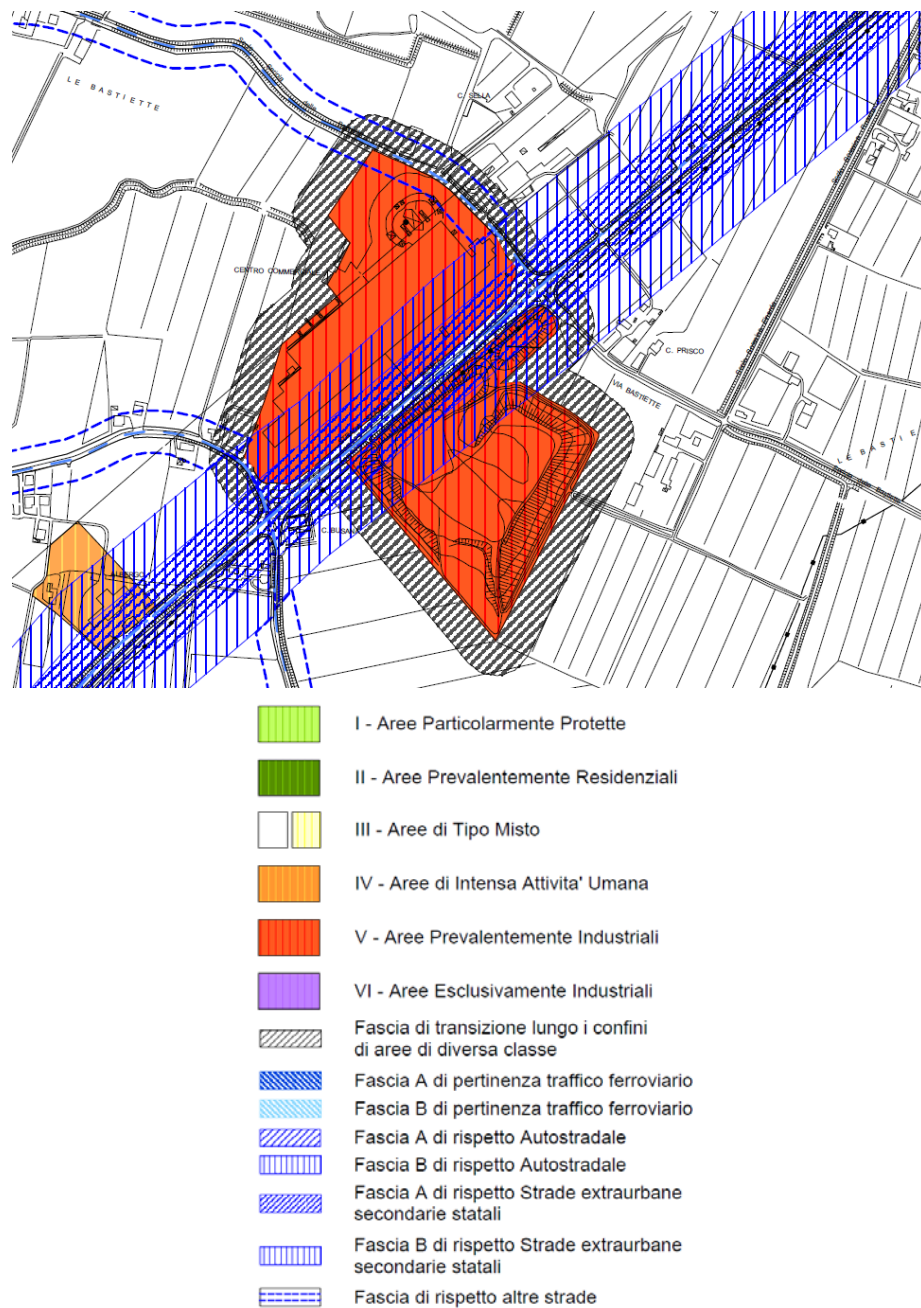


Figura 6 Estratto della classificazione acustica.

1.2.7 PTA

La Regione ha approvato il PTA con DCR 107 del 05.11.2009. Pertanto i contenuti di indirizzo e di carattere prescrittivo del piano rilevati in sede di redazione del SIA sono confermati.

Rispetto alla stesura del PTA vigente al 2015 sono state revisionati i contenuti relativi alla designazione dei corsi d'acqua idonei alla vita dei pesci e aggiornato il quadro conoscitivo riferito alla qualità dei corpi idrici.

Permangono le prescrizioni relativamente alla gestione e trattamento delle acque al fine di ridurre i rischi di deterioramento della qualità delle acque, secondo quanto normato dall'art. 39.

1.2.8 PGRA

Il PGRA del Bacino Idrografico delle Alpi Orientali è stato approvato con Delibera n.1 del 03.03.2016 del Comitato Istituzionale.

Per quanto riguarda il PGRA dell'Autorità di Bacino delle Alpi Orientali è attualmente in vigore il piano riferito all'arco temporale 2015-20121.

Il riferimento del rischio si sviluppa su 3 scenari di all'agibilità e di rischio idraulico su tre differenti tempi di ritorno 30, 100, 300 anni, rispettivamente elevata, media e bassa probabilità

I fenomeni più frequenti rappresentano il grado di pericolosità meno rilevante, trattandosi di situazioni con altezze idriche e portate limitate, legate in larga parte alle dinamiche fluviali e caratteristiche fisiche del territorio ben note. Le situazioni di maggiore pericolosità sono associate ai fenomeni di bassa probabilità, dovute ad eventi eccezionali e alla concomitanza di più fattori che determinano rischi che coinvolgono anche spazi ampi che normalmente non sono interessati da fenomeni di penalità idraulica o allagamenti.

Rispetto alle aree di allagabilità e rischio è definito il quadro delle misure da adottare è così suddiviso:

- Misure di Prevenzione, che si riferiscono ad azioni generalmente non strutturali quali: impedire la costruzione in aree allagabili, rendere i beni esposti meno vulnerabili alle alluvioni e promuovere un uso appropriato del suolo.
- Misure di Protezione, che riguardano azioni strutturali e non strutturali volte a ridurre la probabilità di alluvioni in uno specifico luogo.
- Misure di Preparazione, che si riferiscono ad azioni strutturali quali: informare la popolazione sul rischio alluvioni e sulle procedure da seguire in caso di emergenza, aumentare la capacità di risposta delle istituzioni, sviluppare sistemi di allerta.

Emerge con chiarezza come il piano abbia quindi una funzione di gestione e indirizzo delle modalità e partecipe di sicurezza del territorio e delle attività antropiche condotte, che devono essere assunte negli strumenti urbanistici o piani di settore nell'ambito della sicurezza del territorio e della protezione civile.

In riferimento ai 3 scenari (TR 30, 100 e 300) non si rilevano condizioni di rischio per l'area in oggetto, così come degli spazi limitrofi.

1.2.9 PAI

La L. 183/1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo" ha portato alla suddivisione dell'intero territorio nazionale in bacini idrografici classificati in bacini di rilievo nazionale, interregionale e regionale, ed ha stabilito l'adozione di Piani di bacino specifici.

Per ognuno di essi, il Piano di Bacino costituisce il principale strumento di un complesso sistema di pianificazione e programmazione finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque. Si presenta quale mezzo operativo, normativo e di vincolo diretto a stabilire la tipologia e le modalità degli interventi necessari a far fronte non solo alle problematiche idrogeologiche, ma anche ambientali, al fine della salvaguardia del territorio sia dal punto di vista fisico che dello sviluppo antropico.

Il sistema idrografico di riferimento per il caso di studio è quello del Bacino Scolante della Laguna di Venezia, la cui Autorità di Bacino, che con DGR 401 del 31.03.2015 ha adottato il proprio Piano di Assetto Idrogeologico.

Lo spazio all'interno del quale si colloca la struttura di vendita in oggetto ricade nelle aree a pericolosità P1-moderata soggetta a scolo meccanico.

Si tratta di ambiti dove la gestione delle acque è affidata al sistema idrovoro del territorio in relazione alle quote e caratteristiche dei suoli. Le opere relative alla sicurezza idraulica devono tener conto di tale aspetto al fine di assicurare comunque l'efficienza del deflusso delle acque al fine di non creare situazioni critiche di accumulo.

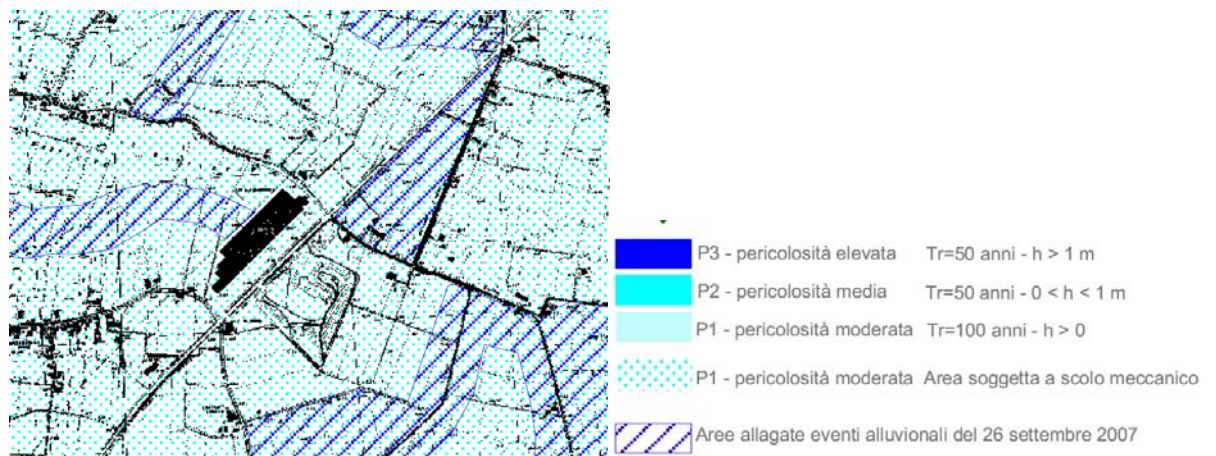


Figura 7 Estratto della Carta della pericolosità del PAI.

1.2.10 RETE NATURA 2000

In riferimento ai siti della Rete Natura 2000 si conferma quanto già indicato. L'area in oggetto si colloca all'esterno degli ambiti definiti dalla Rete Natura 2000.

Il sito più prossimo è quello riferito alla laguna di Venezia, e in particolare i SIC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia" e ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia". Ad una distanza di poco inferiore ai 2 km.



Figura 8 Individuazione dei siti della Rete Natura 2000 più prossimi.

2 QUADRO PROGETTUALE

Rispetto alla proposta presentata con Domanda VIA XX del XXXXXXXX il proponente non richiede nuove o diverse soluzioni progettuali.

Si conferma pertanto la richiesta di incremento delle superfici di vendita all'interno della struttura edilizia esistente, con rimodulazione degli spazi interni ed alcune opere di adeguamento dell'edificio. Si prevede di mantenere la presenza di una parte ad alimentare e una parte nel settore non alimentare.

Contestualmente viene confermata la richiesta di modifica di classificazione della realtà in oggetto, riconoscendone l'assetto di Centro Commerciale.

Per quanto riguarda le modifiche riferite alle superfici di vendita, che determinano l'applicazione della procedura di VIA, si prevedono le seguenti variazioni:

settore alimentare

- attuali 3.140 mq
- ampliamento 1.160 mq
- complessivi 4.300 mq

settore non alimentare:

- attuali 3.130 mq
- ampliamento 2.270 mq
- complessivi 5.400 mq

totale

- attuali 6.270 mq
- ampliamento 3.430 mq
- complessivi 9.700 mq

Le superfici saranno distribuite all'interno di 3 realtà di vendita, confermando in larga parte la suddivisione già oggi esistente all'interno della struttura.

Per garantire la funzionalità delle attività commerciali e qualità dell'offerta è inoltre prevista la realizzazione, all'interno del manufatto esistente, di una galleria che consente l'accesso alle unità.

È prevista la realizzazione di un bar in corrispondenza dell'accesso dal lato parcheggio, spazio che non rientra tra i conteggi delle superfici di vendita.

La proposta prevede un aumento della superficie coperta della struttura edilizia per adeguarsi al nuovo assetto interno, con incrementi comunque contenuti. Si prevede un incremento di circa 506 mq di superficie coperta, con un incremento volumetrico di 2.129 mc.

La nuova struttura avrà così una superficie coperta pari a poco meno di 14.778 mq, per un volume pari a circa 10.8841 mc.

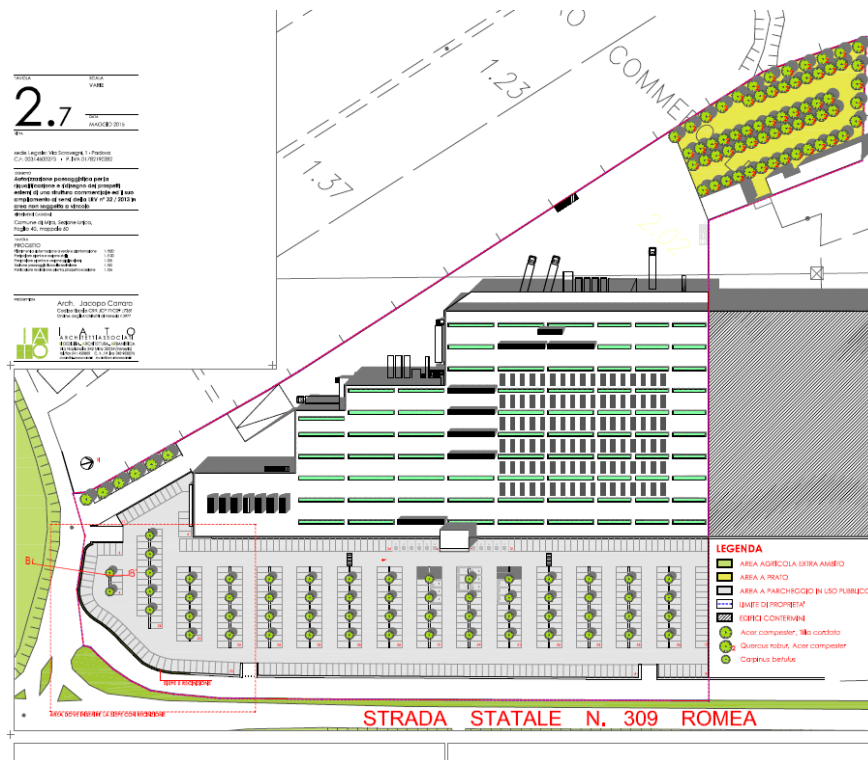


Figura 9 Proposta di progetto con sistemazione a verde.

Vengono riconfermate anche le tipologie di opere e materiali previsti.

La proposta d'intervento, in relazione anche alle necessità di intervenire in riferimento alle reti di raccolta acque dell'area di sosta, considera interventi all'interno dell'area a parcheggio esistente.

Si tratta di opere marginali di riorganizzazione degli stalli e spazi di movimentazione interna all'area di sosta che non comportano trasformazioni di rilievo. Viene mantenuta la piena fruizione degli spazi senza suddivisione delle aree in osservanza dei contenuti della LR 50/2012, senza andare comunque a ridurre la capienza dell'area.

Con l'occasione si prevede di incrementare la qualità dello spazio tramite collocazione di alcuni alberi tra gli stalli.

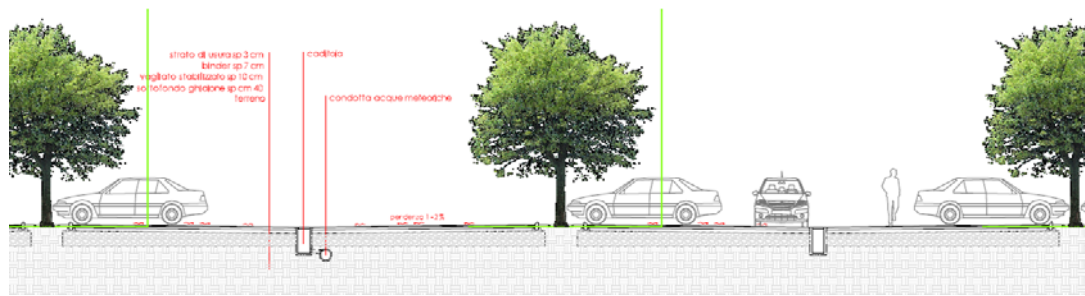


Figura 10 Sezione tipo della sistemazione a verde dell'area di sosta.

Si rileva come in sede di procedimento di autorizzazione ambientale siano state presentati una serie di elaborati e documentazioni progettuali atte ad acquisire una serie di ulteriori autorizzazioni, inserite quindi nel Parere VIA di cui alla Determinazione 2915/2015.

In particolare di fa riferimento alle opere relative alla recinzione dell'area lungo il margine sud ed est, funzionali a garantire in confinamento dello spazio di sosta e delle aree di pertinenza della struttura. Per tale opera è stata acquisita autorizzazione paesaggistica, essendo tuttavia decadute le tempistiche di validità della stessa è stata presentata nuova documentazione presso la Città Metropolitana di Venezia. La stessa è già stata trasmessa alla competente soprintendenza dalla Città Metropolitana di Venezia in data 01.10.2020 al fine di acquisire parere di competenza all'interno della procedura autorizzativa in attuazione di quanto previsto dal D.Lgs. 42/2004

Viene confermata la proposta già sottoposta a procedura di autorizzazione paesaggistica, rispetto alla quale viene avviato un nuovo iter essendo decorsi i termini di validità della precedente autorizzazione.

La proposta riguardava anche gli interventi di adeguamento del sistema di gestione e trattamento delle acque di prima pioggia riferite all'area di parcheggio ricadente nelle fattispecie di applicazione delle misure di tutela della qualità delle acque secondo quanto disposto dall'art. 39 del PTA.

Il proponente conferma la realizzazione di tali interventi. La proposta di intervento è stata rivista rispetto alla precedente stesura al fine di rendere le opere realizzabili in stralci funzionali garantendo la sostenibilità dell'intervento in relazione alle necessità della realtà economica, sulla base di soluzioni condivise con gli enti competenti (Città Metropolitana di Venezia e Consorzio di Bonifica). La proposta coinvolge le sole aree di sosta e non determina variazioni (in riduzione o aumento) delle superfici di vendita o elementi della struttura commerciale.

L'iter di approvazione della proposta è stato avviato con deposito della documentazione di progetto tramite SUAP del Comune di Mira in data 12.10.2020 prot. SUAP REP_PROV_VE/VE-SUPRO/0283763.

Le opere previste saranno realizzate prima dell'attuazione di quanto in oggetto della presente richiesta di proroga VIA.

In relazione alle trasformazioni proposte per l'adeguamento al PTA si prevede di richiedere nuova autorizzazione agli scarichi delle acque bianche, garantendo la piena coerenza e sicurezza relativa alla gestione delle acque, adeguando così lo stato attuale dei luoghi anche in prospettiva del nuovo assetto.

In fase di integrazione della documentazione depositata all'interno del procedimento VIA sono stati definiti gli indirizzi e modalità di miglioramento dello spazio di sosta. Congiuntamente alle opere relative alla gestione delle acque si propone di riorganizzare il posizionamento degli stalli prevedendo anche la collocazione di alberature. Queste possono migliorare la qualità dell'offerta, grazie all'ombreggiamento dei posti auto, e allo stesso tempo migliorare la percezione visiva del complesso.

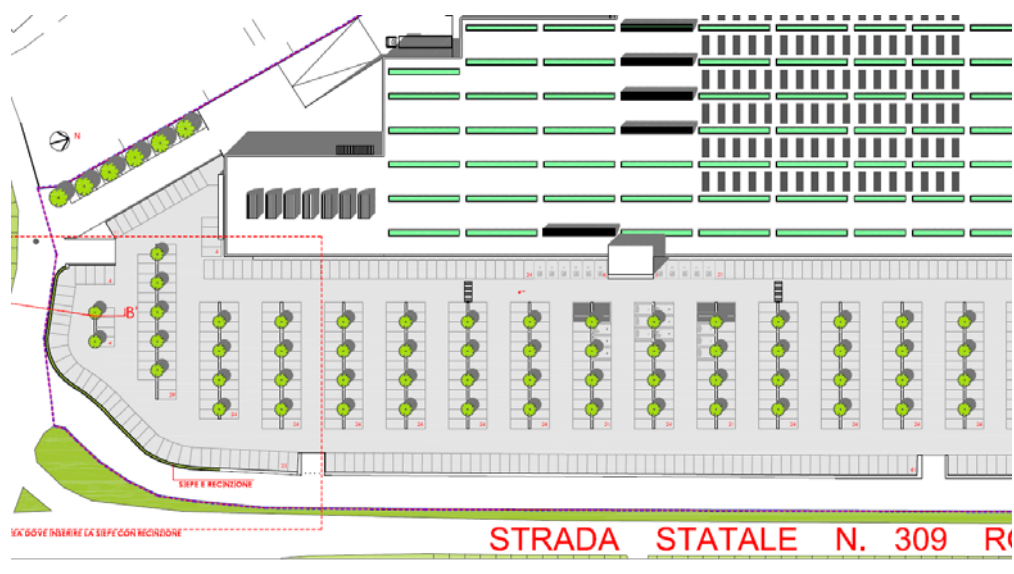


Figura 11 Planimetria della sistemazione a verde del parcheggio.

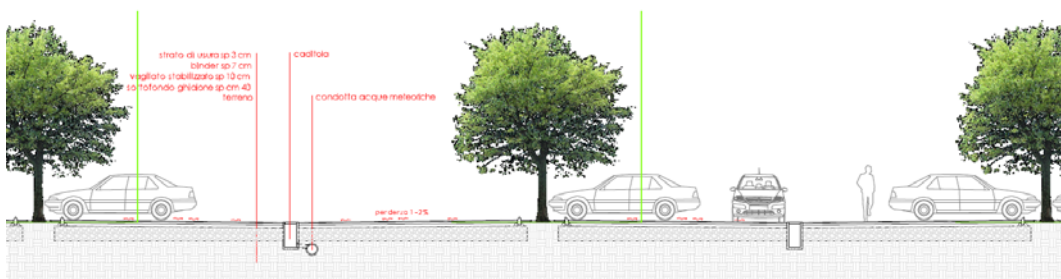


Figura 12 Sezione tipo della sistemazione a verde del parcheggio.

Sotto il profilo urbanistico si rileva come la proposta in oggetto di fatto non modifichi le destinazioni d'uso in essere o le funzioni esistenti e già autorizzate.

La proposta presentata si definisce all'interno della necessità di adeguare l'attività commerciale sulla base di quanto contenuto nella LR 50/2012 in relazione alla migliore organizzazione della realtà in oggetto.

Di fatto la richiesta conferma l'assetto strutturale della realtà qui insediata, dove sono inserite tre diverse attività commerciali già autorizzate all'interno di un'unica struttura edilizia gestita in modo unitario. Si tratta pertanto di operare una ricognizione dello stato di fatto.

La presente richiesta, per far fronte alle necessità esplicitate all'interno del documento di "Motivazioni della richiesta di proroga", definisce un tempo di proroga pari a 5 anni per l'avvio delle opere in oggetto.

3 QUADRO AMBIENTALE

Per coerenza con la procedura già conclusa con Determinazione 2915/2015 si analizzano le componenti ambientali già oggetto di valutazione all'interno dello studio già analizzato.

Rispetto alle singole componenti ambientali si procede nella verifica delle attuali condizioni in riferimento a quanto emerso dalle analisi già condotte, evidenziando eventuali situazioni di aggravio o deterioramento, o al contrario di miglioramento dello stato ambientale.

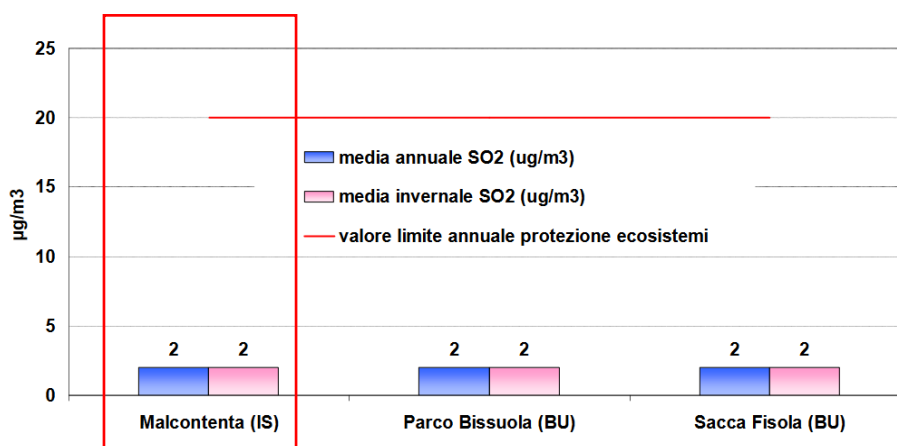
3.1 Atmosfera

Gli aspetti relativi alla qualità dell'aria analizzati all'interno del SIA avevano un aggiornamento fino al 2011, in riferimento alle centraline presenti nel contesto più ampio, dal momento che non erano presenti punti di rilevamento prossime all'area in oggetto. Sulla base delle analisi è emerso un quadro dove alcuni elementi esprimevano situazioni potenzialmente critiche, con particolare riferimento alle concentrazioni di polveri sottili (PM 10 e 2,5), ozono e IPA. Le pressioni più rilevanti risultavano associabili alla combustione civile e traffico veicolare.

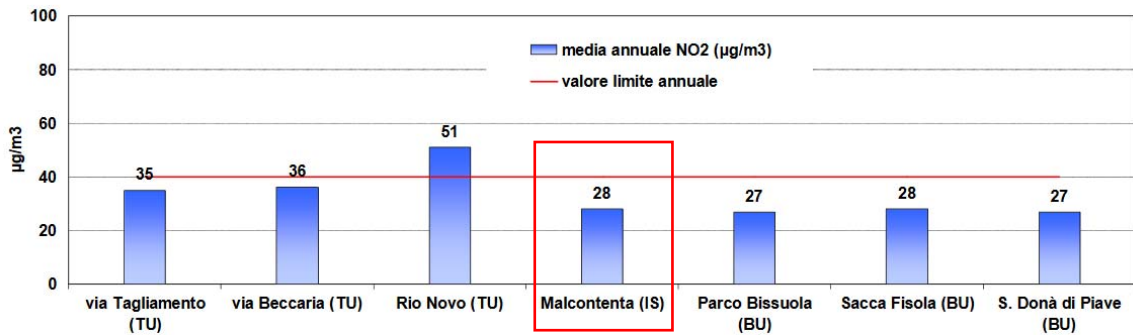
Al fine di verificare le condizioni all'oggi si prendono in esame i dati contenuti nella Relazione annuale 2018 di ARPAV relativa alla qualità dell'aria della Provincia di Venezia.

Al fine di delineare un quadro più contestualizzato di condiranno i dati riferiti alla centralina di Malcontenta, più prossima all'area d'indagine; questo cala più in dettaglio l'analisi condotta all'interno del SIA.

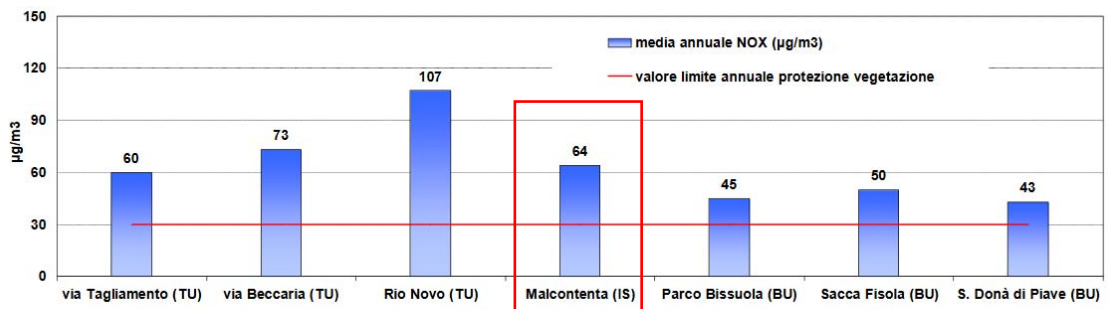
SO₂: le concentrazioni rilevate nel periodo invernale così come nell'arco annuale risultano estremamente contenute e ampiamente al di sotto del limite annuo per la protezione degli ecosistemi, attestandosi su 2 µg/mc rispetto alla soglia dei 20 µg/mc definita dal D.Lgs 155/10.



Ossidi di azoto: la media annua rilevata per NO₂ dalla stazione di malcontenta è inferiore al limite annuo previsto da legge, presentando valori pari a 28 µg/mc, similmente agli altri punti di monitoraggio in contesto urbano.

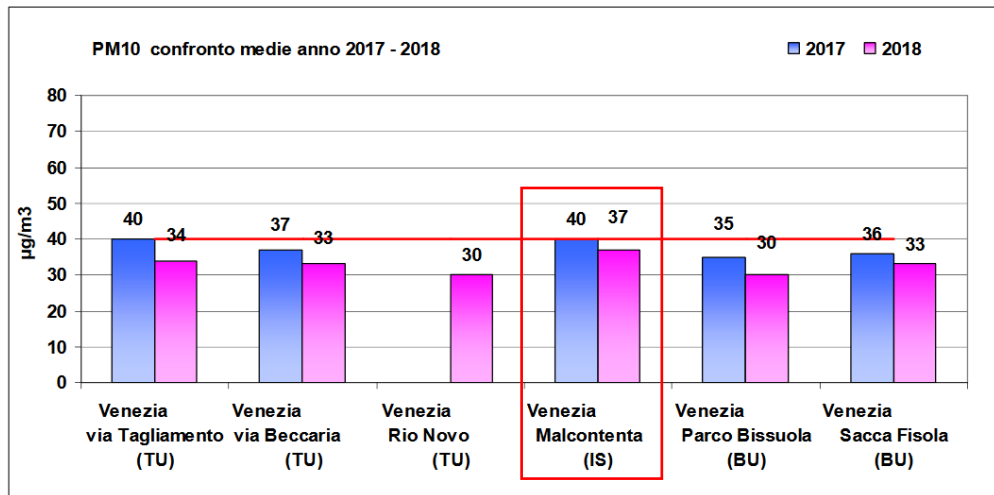


Si riscontrano concentrazioni più significative per gli NO_x in riferimento al parametro riferito alla protezione della vegetazione, con superamenti generalizzati per tutte le centraline in esame.

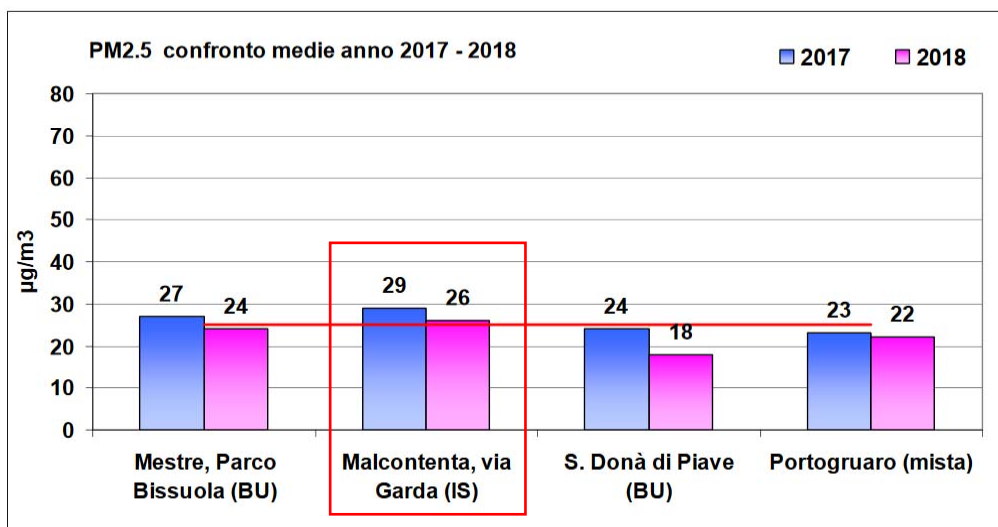


Polveri sottili: le concentrazioni rilevate di PM₁₀ dalla centralina di Malcontenta riportano un andamento che caratterizza in generale il territorio della provincia di Venezia, con valori maggiori durante i mesi freddi.

I dati rilevano valori assimilabili tra tutte le centraline presenti in prossimità dell'abitato di Mestre. Le concentrazioni più rilevanti si attestano su valori compresi tra i 50 e 60 µg/mc, pertanto con superamenti, comunque non continuativi, della soglia di legge dei 40 µg/mc. Si denota un miglioramento della situazione tra il 2017 e 2018.



Situazione analoga si registra per il PM_{2,5} nel 2018, con maggiori concentrazioni nei periodi freddi tipiche di tutti l'ambito urbano. La centralina di Malcontenta risulta superare, seppur in modo marginale (26 µg/mc rispetto al 25 µg/mc) la soglia delle medie annue, seppur restituendo un miglioramento rispetto all'anno precedente.



Sulla base dell'analisi dei dati aggiornati al 2018 si osserva come permangano le condizioni relative alla qualità dell'aria individuate all'interno dello studio condotto nel 2015 in riferimento ai potenziali rischi dovute alle polveri sottili. Da evidenziare tuttavia come i superamenti dei limiti avvengano per quantità comunque ridotte, all'interno di dinamiche che appaiono in progressivo miglioramento. Lo stato qualitativo attuale della componente non risulta critico.

Non si rilevano pertanto situazioni di maggiore criticità rispetto a quanto già analizzato.

3.2 Acqua

Rispetto alle condizioni fisiche relative alla rete idrografica e caratteri idrogeologici analizzati all'interno del SIA già depositato si rileva come non siano state attuate opere o interventi che abbiano modificato lo scenario di riferimento e le dinamiche del contesto. Lo studio effettuato all'interno della procedura di VIA conclusa riporta i dati della qualità delle acque degli anni compresi tra il 2008 e 2011, relativi al Naviglio Brenta, quale corpo idrico più prossimo all'area in oggetto.

I dati rilevavano una qualità "sufficiente", in ragione della presenza di elementi, imputabili ad attività antropica, in particolare metalli e pesticidi, che limitano la potenzialità del corso d'acqua per la tratta in esame.

Si analizzano quindi i dati riportati nel report annuale di ARPAV, aggiornato al 2018, prendendo in considerazione la medesima stazione di monitoraggio (stazione 137).

Per quanto riguarda la tratta del Naviglio Brenta in esame sulla base di quanto previsto dalla DGR 1856/2015 si rileva uno stato chimico buono per il quadriennio 2010-2013. Situazione critica si ha invece per lo stato ecologico, che viene classificato come "cattivo".

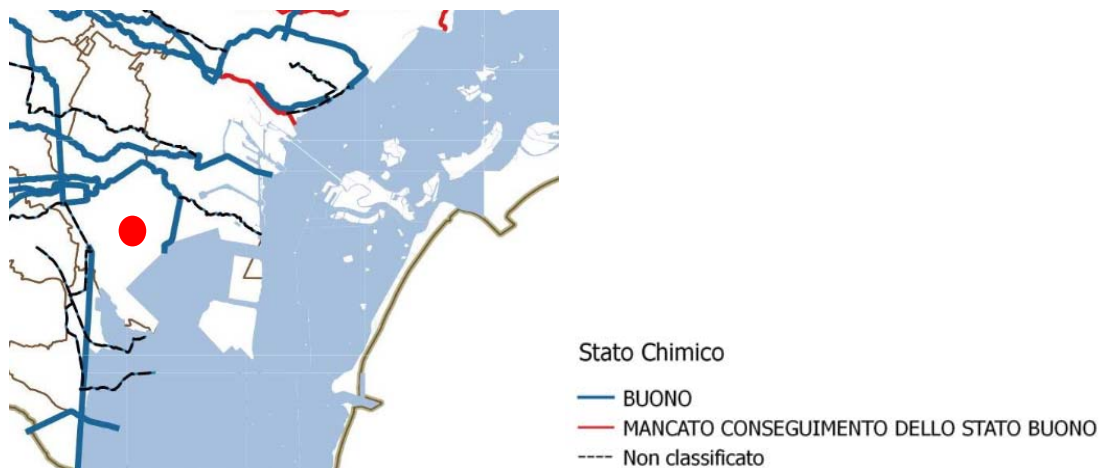


Figura 13 Stato Chimico dei corsi d'acqua (ARPAV 2018)

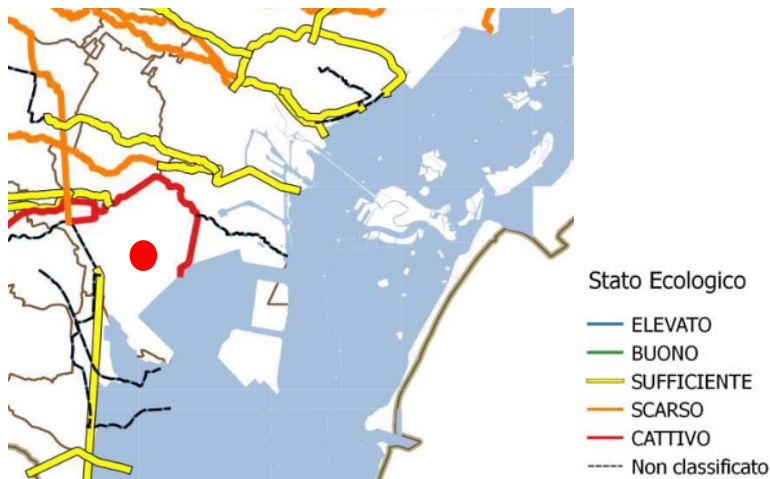


Figura 14 Stato Ecologico dei corsi d'acqua (ARPAV 2018)

Rispetto a tale situazione lo studio di ARPAV rileva tuttavia come nel successivo biennio 2014-2016 lo stato ecologico risulti migliorato, rientrando nella classe "sufficiente".

I fattori limitanti della qualità del corpo idrico sono legati in modo principale alle pressioni di carattere agricolo. Nella seguente tabella si mettono a confronto i valori aggiornati rispetto a quelli relativi al triennio 2010-2013.

NOME CORPO IDRICO	CODICE CORPO IDRICO	STATO CHIMICO 2014-2016	STATO CHIMICO 2010-2013	STATO ECOLOGICO 2014-2016	STATO ECOLOGICO 2010-2013	EQB-DIATOMEI 2014-2016
FIUME LEMENE (*)	1_30	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
FIUME LEMENE (*)	1_35	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
FIUME ADIGE (*)	114_48	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	BUONO	BUONO
FIUME ADIGE (*)	114_50	BUONO	BUONO		BUONO	
FIUME BRENTA (*)	156_70	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	CATTIVO	ELEVATO
FIUME BRENTA (*)	156_75	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
CANALE GORZONE (*)	161_30	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
CANALE GORZONE (*)	161_35	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SCARSO	SUFFICIENTE
FIUME BACCHIGLIONE (*)	219_55	BUONO	MANCATO	SCARSO	SCARSO	BUONO
CANALE CAVANELLA LUNGA - SINDACALE	24_10	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
FIUME LONCON	3_20	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
FIUME LONCON (*)	3_30	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SCARSO	
CANALE TRONCO MAESTRO DI BACCHIGLIONE - PIOVEGO	304_10	BUONO	MANCATO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
FIUME LIVENZA (*)	349_40	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	BUONO	
FIUME PIAVE (*)	389_70	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	BUONO	ELEVATO
CANALE MONSELESANA - CUORI	574_15	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
CANALE CUORI - TREVZE	574_17	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
CANALE ALTIPIANO - MORTO (*)	575_30	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	CATTIVO	
SCOLO CERESOLO	58_10	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
CANALE SCARICO - MONTALBANO	598_15	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
CANALE NUOVISSIMO - SCARICATORE FOGOLANA	604_15	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
SCOLO OBSARDO - FIUMICELLO - FIUMAZZO	607_10	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
NAVIGLIO BRENTA (*)	628_10	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	CATTIVO	
NAVIGLIO BRENTA - BONDANTE (*)	628_20	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	CATTIVO	
SCOLO PIONCHETTA NORD - PIONCA	632_10	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
SCOLO PERAROLO - SALGARELLI - TERGOLO	633_10	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	
FIUME TERGOLA - SERRAGLIO (*)	636_30	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE	CATTIVO	

Sulla base dei dati analizzati si confermano pertanto le condizioni già rilevate all'interno dello studio del 2015.

3.3 Suolo

Rispetto alle condizioni esaminate nel precedente studio non sono stati condotti interventi a livello locale o territoriale che abbiano modificato l'assetto del territorio o abbiano comportato alterazioni dei caratteri fisici tali da incidere sulla struttura e stabilità dei suoli.

Sulla base delle modifiche normative sopraggiunte si riporta come l'area in oggetto ricada all'interno degli spazi classificati come aree di urbanizzazione consolidata in attuazione di quanto previsto dalla LR 14/2017, sulla base della ricognizione effettuata dal Comune di Mira. **Si opera pertanto all'interno are già urbanizzate che non sono caratterizzate da valenze ambientali o che assolvono funzioni ecosistemiche.**

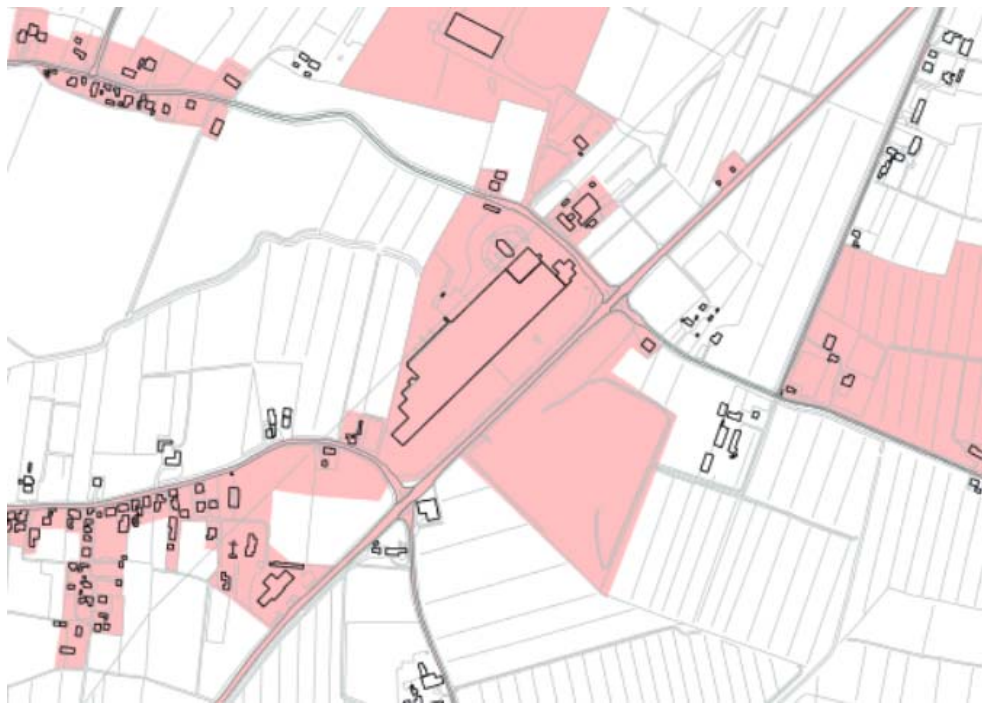


Figura 15 Individuazione degli ambiti di urbanizzazione consolidata.

3.4 Inquinamento acustico

Come già riportato all'interno dello studio allegato al SIA, e nei capitoli precedenti, il Comune di Mira è dotato di Piano di classificazione acustica comunale, approvato con DCC 44 del 10.05.2004; ad oggi è ancora vigente tale strumento.

L'area in oggetto ricade nella classe acustica V "Aree prevalentemente industriali", con limite di emissione diurno di 70 dB e notturno di 60 dB. L'ambito commerciale ricade inoltre in parte all'interno della fascia di pertinenza stradale riferita alla Romea.

Le analisi condotte hanno verificato le reali condizioni acustiche dell'area tramite rilevamenti fonometrici, considerando le fonti esterne all'attività, e quindi agli assi viari, e

quelle interne, riferite agli impianti presenti in copertura e lungo il margine ovest della struttura.

Sulla base dei rilievi effettuati è risultato come il traffico che attualmente transita lungo la Romea determini gli effetti più significativi del contesto, con valori prossimi agli 80 dB, per gli altri assi stradali la pressione acustica si attesta tra i 50 e 60 dB.

Sulla base dei rilievi effettuati è stato costruita la mappa acustica dell'area, stimando anche i livelli acustici dei ricettori campione prossimi all'edificio in oggetto, rientranti tutti in zona acustica III, con limiti di immissione diurna pari a 60 dB e notturna 50 dB.

Sulla base delle analisi condotte è stato riportato come per tutti ricettori il limite di immissione di zona sia rispettato ad esclusione dell'abitazione posta in prossimità della sede stradale della Romea (R4), con valori stimati in 65 dB. Va tuttavia rilevato come questo edificio ricada all'interno della fascia di pertinenza stradale, e pertanto soggetta a limiti più elevati



Figura 16 Individuazione delle sorgenti acustiche (S) e ricettori (R) considerati.

SORGENTI STATO ATTUALE (stradali)		
	descrizione	Lw/m
1	s1 - via bastiette w (14-0-40) ##	56.5
2	s2 - via bastiette e (8-0-40) ##	54.1
3	s3 - via bastiette interne (4-0-40) ##	51
4	s4 - stradina a nord (8-0-40) ##	54.1
5	s5 - e55 romea S #	79.8
6	s6 - e55 romea N #	81
7	s7 - via bastie e (8-0-40) ##	54.1
8	s8 - via bastie w (60-0-50) ##	64.8
9	s9 - parcheggio (60-0-30) ##	60

Figura 17 Dati dei rilievi - sorgenti stradali.

SORGENTI SOPRA IL CAPANNONE			
	descrizione	posizione	Lw (a massima rumorosità)
GE1-4	ROOF TOP WSM/HR 1004, area vendita Lando	sul tetto	100
GE5	ROOF TOP WSM/AR 0302, magazzino Lando	sul tetto	86
GE6	ROOF TOP WSM/AR0162, magazzino Center casa	a terra	82
GE7	ROOF TOP WSM/HR 1004, area vendita Center casa	a terra	100
GE8	ROOF TOP WSM/HR 0704, area vendita Center casa	a terra	98
GE9	ROOF TOP WSM/HR 0302, area vendita Brugi	a terra	90

Figura 18 Dati dei rilievi - sorgenti impianti.

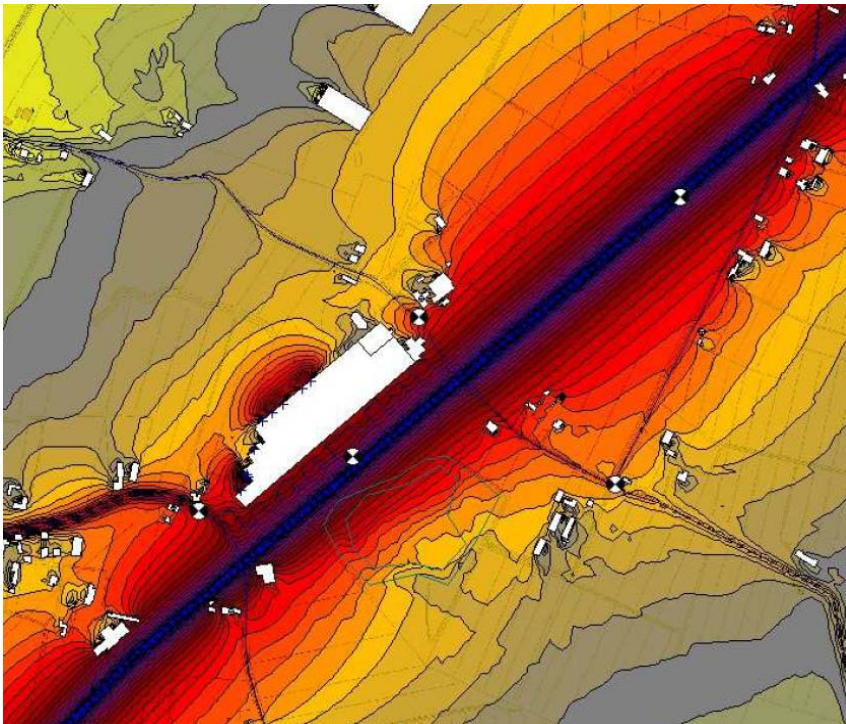


Figura 19 Mappa acustica ante opera.

Come emerso dall'analisi del traffico effettuata in aggiornamento, che si allega al presente documento, il traffico transitante lungo la Romea, principale fonte di pressione, non presenta significative variazioni tra le condizioni riferite allo studio acustico già condotte e la situazione odierna.

È pertanto possibile affermare come le condizioni acustiche rilevate al 2015 permangano attualmente.

3.5 Flora e fauna

Come già rilevato l'area in oggetto non ricade all'interno o prossimità di ambiti di significativo interesse naturalistico.

Gli spazi direttamente coinvolti sono urbanizzati e ricadono all'interno di un cotesto agricolo tipico delle aree prossime alla laguna, e pertanto caratterizzate da una gestione dove la componente antropica risulta rilevante, in particolare per gli aspetti di gestione delle acque.

Non sono pertanto presenti elementi di evidente valore di carattere vegetazionale.

Si rileva l'ambito con presenza di alberatura compatta e consolidata, si tratta tuttavia del sistema di mitigazione visiva e mascheramento riferito all'area dell'ex discarica situata lungo la Romea, all'altezza della realtà commerciale in oggetto. Si tratta pertanto di un elemento soggetto a pressioni antropiche che svolge una funzione limitata all'interno delle dinamiche ecosistemiche.

Tale assetto, come già rilevato, determina delle potenzialità faunistiche limitate. Le specie associabili al contesto sono quelle tipiche delle aree agricole del territorio prossimo alla laguna centrale, osservabile in riferimento alla disponibilità di ampi spazi agricoli e presenza di siepi e formazioni arboree lineari o di piccola macchia.

L'avifauna tipicamente osservabile all'interno delle aree agricole e nei contesti periurbani. Nelle aree limitrofe possono essere osservati piccoli mammiferi e rettili, associati ai canali e fossi e sistemi vegetali (siepi e filari) che accompagnano la tessitura dei campi.

Va ricordato come l'intervento in oggetto coinvolga spazi già antropizzati e soggetti a pressioni (in particolare acustiche e emissioni in atmosfera) in riferimento al traffico veicolare, l'asse della Romea determina inoltre una rilevante limitazione alla movimentazione della fauna terrestre, condizionando le relazioni verso gli spazi potenzialmente di maggiore interesse, riferiti alla laguna di Venezia.

Rispetto all'assetto analizzato nel SIA non si rilevano modifiche del contesto sotto il profilo vegetazionale o delle valenze ecorelazionali.

3.6 Paesaggio

Sulla base di quanto già indicato in precedenza si riporta come i caratteri del contesto di riferimento territoriale che caratterizzavano gli spazi nel 2015 non risultano variati. Le caratteristiche del quadro paesaggistico già analizzate, pertanto, permangono.

I caratteri percettivi e i riferimenti visivi non hanno subito modifiche. All'interno del contesto gli elementi di maggiore percezione sono l'asse della Romea, la struttura commerciale, con le sue pertinenze, e il sistema di mascheramento verde riferito all'ex discarica. Si tratta di elementi inseriti all'interno di un contesto più ampio dove i caratteri tipici del territorio agricolo determinano il quadro di riferimento paesaggistico.

Non sono presenti elementi di particolare pregio e valore naturalistico così come di episodi rappresentativi delle valenze architettoniche o storico-testimoniali.

Parte dell'area oggetto della proposta, per la porzione più meridionale, ricade all'interno del vincolo paesaggistico individuato ai sensi dell'art. 136 comma 1 lett. c) del D.Lgs 42/2004. Come indicato è già stata avviata procedura di autorizzazione paesaggistica per gli interventi che ricadono all'interno degli spazi soggetti a tutela.

3.7 Mobilità

Durante il procedimento VIA la Provincia di Venezia (ora Città Metropolitana di Venezia) ha richiesto di approfondire gli aspetti relativi alle dinamiche trasportistiche del contesto. È stato così redatto apposito studio trasportistico che ha definito le condizioni del traffico locale. Dal momento che tale componente risulta di particolare sensibilità in considerazione della tipologia di attività in oggetto è stato deciso di approfondire in dettaglio il tema tramite aggiornamento dello studio, considerando come il sistema della mobilità può subire variazioni di anno in anno.

Sono quindi stati effettuati i rilievi del traffico in corrispondenza delle medesime sezioni utilizzate per le verifiche condotte nel 2015.

Si riportano le tabelle di raffronto tra i rilevamenti già effettuate e la nuova campagna di misurazione.

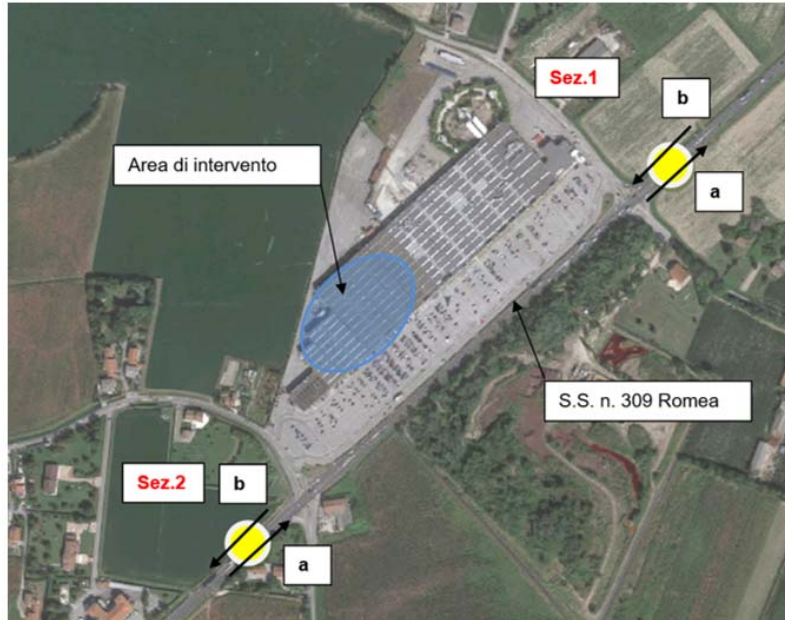


Figura 20 Sezioni di rilievo del traffico.

CONFRONTO RILIEVO TRAFFICO VENERDI' ORA 17:00 - 18:00										
DENOMINAZIONE	SEZIONE 1 DIREZIONE	ORA	ANNO							
			2020				2015			
			Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.
S.S. N. ROMEA - LATO EST	A - FLUSSO DIR. NORD VENEZIA	17:00-18:00	721	127	848	975	608	120	728	848
	B - FLUSSO DIR. SUD CHIOGGIA		1.010	109	1.119	1.228	1.045	140	1.185	1.325
DENOMINAZIONE	SEZIONE 2 DIREZIONE	ORA	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.	Auto	Veicoli pesanti	TOTALE	TOTALE VEIC. EQUIV.
S.S. N. ROMEA - LATO OVEST	A - FLUSSO DIR. NORD VENEZIA	17:00-18:00	724	128	852	980	528	132	660	792
	B - FLUSSO DIR. SUD CHIOGGIA		1.058	127	1.185	1.312	816	223	1.039	1.262

CONFRONTO RILIEVO TRAFFICO SABATO ORA 17:00 - 18:00										
DENOMINAZIONE	SEZIONE 1 DIREZIONE	ORA	ANNO							
			2020				2015			
			<i>Auto</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>TOTALE</i>	<i>TOTALE VEIC. EQUIV.</i>	<i>Auto</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>TOTALE</i>	<i>TOTALE VEIC. EQUIV.</i>
S.S.N. ROMEA - LA TO EST	A - FLUSSO DIR. NORD VENEZIA	17:00- 18:00	936	20	956	976	950	56	1.006	1.062
	B - FLUSSO DIR. SUD CHIOGGIA		875	22	897	919	907	78	985	1.063
DENOMINAZIONE	SEZIONE 2 DIREZIONE	ORA	<i>Auto</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>TOTALE</i>	<i>TOTALE VEIC. EQUIV.</i>	<i>Auto</i>	<i>Veicoli pesanti</i>	<i>TOTALE</i>	<i>TOTALE VEIC. EQUIV.</i>
S.S.N. ROMEA - LA TO OVEST	A - FLUSSO DIR. NORD VENEZIA	17:00- 18:00	850	34	884	918	849	58	907	965
	B - FLUSSO DIR. SUD CHIOGGIA		800	32	832	864	699	206	905	1.111

Si rileva come le dinamiche attuali rispecchiano in larga misura le condizioni osservate nel 2015, con valori in alcuni casi marginalmente più bassi e altri relativamnete poco superiori. È possibile pertanto stimare come generalmente i livelli di traffico non abbiano subito sostanziali modifiche.

Per maggiori dettagli si rimanda allo studio spacialistico allegato.

4 VALUTAZIONE COMPARATA DEGLI EFFETTI

All'interno del presente capitolo si analizzano e valutano i potenziali effetti conseguenti all'entrata in esercizio della realtà modificata come da proposta.

Lo scopo dell'iter è quello di verificare se rispetto a quanto già valutato possano emergere nuove o diverse criticità rispetto a quanto già emerso all'interno della procedura già conclusa; pertanto la valutazione verrà effettuata comparando quanto già assunto all'interno del SIA e parere VIA del 2015 e le stime definite dalle nuove analisi condotte.

Per completezza e più immediata comparazione si analizzano le componenti valutate all'interno del SIA già valutato.

4.1 Atmosfera

Gli effetti indotti dall'intervento valutati all'interno del SIA sono stati considerati in riferimento al sistema impiantistico, con particolare riferimento a quelli relativi al riscaldamento/climatizzazione della struttura, e all'incremento del traffico indotto.

Dal momento che la soluzione progettuale rimane invariata i fattori di potenziale alterazione sono i medesimi per tipologia e grado di potenziale pressione. In tal senso non si stimano situazioni di maggior rischio o aggravio della componente rispetto alle conclusioni.

Pertanto si conferma quanto già stimato e verificato, che gli effetti sulla componente risultano limitati e non in grado di determinare effetti significativi sull'ambiente.

Verrà mantenuta e integrata la presenza di impianti fotovoltaici. Si rileva inoltre come a seguito della riorganizzazione e adeguamento della struttura potrà essere verificata la necessità di installare impianti di nuova generazione con maggiore efficienza capaci di ridurre, seppur in modo marginale, gli effetti diretti e indiretti.

4.2 Acqua

La proposta d'intervento già valutata era accompagnata da una serie di operazioni finalizzate a garantire la migliore gestione delle acque meteoriche sotto il profilo qualitativo e quantitativo. Si rileva nello specifico come all'interno del parere conclusivo dell'iter venissero autorizzati gli interventi di adeguamento dell'area rispetto ai contenuti dell'art. 39 del PTA. Rispetto a questo aspetto si rileva come le opere non siano state ancora state avviate, tuttavia il proponente ha già depositato apposito progetto di adeguamento per il trattamento delle acque (deposito SUAP identificativo REP_PROV_VE/VE-SUPRO/0283763 del 12/10/2020 presso il Comune di Mira). Le opere interesseranno lo spazio di sosta e quindi non interferiscono con gli interventi oggetto della proroga di VIA, potendosi sviluppare parallelamente.

Non sono previsti interventi diversi rispetto a quanto già valutato per quanto riguarda la struttura commerciale, non rilevando pertanto effetti non già valutati.

Dovranno essere osservate tutte le prescrizioni relative alla gestione già indicate nel parere di cui alla Determina 2915/2015 che garantiscono il corretto inserimento dell'attività e verifica delle condizioni post opera.

4.3 Suolo

In considerazione degli interventi programmati, tenendo conto anche delle opere relative all'adeguamento dell'area a parcheggio, in osservanza dei contenuti del PTA, in sede di valutazione e iter istruttorio non sono stati rilevati effetti significativi riferiti al suolo e sottosuolo. Si conferma quanto già valutato non essendo previsti ulteriori lavorazioni.

In relazione al consumo di suolo si conferma quanto già valutato, la conclusione di compatibilità e coerenza è qui supportata anche dell'individuazione delle aree ad urbanizzazione consolidata effettuata dal Comune di Mira.

Permangono le indicazioni di attenzione per la gestione della fase di cantiere già indicate dal SIA: *nel caso in cui si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali dovuti a guasti di macchinari e/o incidenti tra automezzi, gli operatori sono addestrati per intervenire immediatamente con opportune procedure di emergenza. Dette procedure di intervento comportano la bonifica del sito contaminato dallo sversamento di sostanza inquinante tramite la predisposizione di apposito materiale assorbente che verrà smaltito, una volta utilizzato, secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia.*

4.4 Inquinamento Acustico

Le fonti emmissive capaci di alterare potenzialmente il clima acustico sono le medesime già considerate.

In riferimento agli aspetti quantitativi si precisa come lo studio del traffico aggiornato abbia indicato come lo scenario già valutato venga confermato sulla base dei nuovi dati di input dell'assetto trasportistico. In tal senso le stime acustiche già condotte vengono confermate. Permane così la pressione dovuta al traffico veicolare lungo la Romea, dove il nuovo assetto incide con un incremento marginale e non significativo.

Si riporta la stima delle alterazioni indotte definite all'interno dello studio specialistico allegato al SIA, dove emerge un incremento limitato della rumorosità presso i ricettori considerati, senza superare i limiti previsti dal piano di classificazione acustico vigente.

ricettore	Informazioni	classe	Lp dB(A)	Lp dB(A)	Limite di immissione diurno
			max attuale	max previsto	
RIC1	abitazione a metà di via Bastie Interne	III	60	60	60
RIC2	abitazione in via Bastiette, a N della struttura	III	60	61	65*
RIC3	abitazione in via Bastie, lato Piazza Vecchia	III	61	61	65**
RIC4	abitazione in via Bastie, lato Dogaletto	III	65	66	70***

- * Limite indicato da fascia di partizione cl. V-III
 ** Limite indicato da fascia di pertinenza strade tipologia Cb-Db
 *** Limite indicato da fascia di pertinenza strade tipologia Ca

Si indica come in sede di adeguamento della struttura edilizia nel caso di necessità di sostituzione degli elementi potranno essere installate apparecchiature moderne con emissioni acustiche inferiori.

Viene confermata la prescrizione inserita nella Determina 2915/2015, relativa alla verifica del quadro acustico così prevista: *a lavori ultimati e con impianti a regime venga condotta una campagna di monitoraggio per la verifica dei livelli di emissione e differenziali prodotti dalle attività e componenti impiantistiche rispetto ai recettori residenziali maggiormente esposti. In caso di superamento dei valori normativi vengano adottati accorgimenti per ricondurre i valori entro i limiti di legge.*

4.5 Flora e Fauna

Rispetto alla componente non si stimano effetti significativi in considerazione del contesto e degli elementi progettuali. **Viene confermata la valutazione già condotta, riportando come all'interno della procedura di VIA siano stati verificati anche i potenziali effetti diretti e indiretti rispetto alla Rete Natura 2000.**

Il progetto integrato in sede di VIA prevede l'inserimento di alberature all'interno dell'area di parcheggio, elemento confermato anche all'interno del presente procedimento.

4.6 Paesaggio

La proposta d'intervento determina modifiche limitate della struttura edilizia, che vengono confermate all'interno del presente procedimento. Non si determinano pertanto alterazioni del contesto e dei riferimenti visivi.

In sede di integrazione della documentazione depositata durante la procedura di VIA sono state esplicitate le previsioni di miglioramento dell'area di sosta, direttamente visibile dalla Romea, attraverso la collocazione di alcune alberature all'interno del parcheggio. Tale elemento viene confermato anche all'interno della presente proposta.

In riferimento all'area sottoposta a vincolo paesaggistico si rileva come fossero già stati acquisiti i pareri relativi all'autorizzazione paesaggistica per le opere di recinzione e sistemazione a verde soggetta a tutela art.136 comma 1 lett. c) del D.Lgs 42/2004. Essendo decorsi i termini di validità delle autorizzazioni acquisite è stato dato avvio a nuova procedura con deposito dei documenti presso la Città Metropolitana di Venezia e già trasmessi dalla stessa in data 01.10.2020 alla competente soprintendenza per il completamento dell'iter autorizzativo.

4.7 Territorio

Rispetto a quanto valutato non si rilevano situazioni dissimili a quelle già presenti nel 2015. La richiesta in oggetto è funzionale al mantenimento di una realtà commerciale inserita nel tessuto locale permettendo una migliore e più agile gestione dell'attività, adeguandosi anche alla domanda e modalità di sviluppo dei centri commerciali.

Il dimensionamento e di conseguenza il carico aggiuntivo già proposto viene confermato nella presente richiesta.

4.8 Viabilità

Gli aspetti della viabilità e mobilità acquistano un peso significativo all'interno delle valutazioni riferite ai poli commerciali. In riferimento a questa consapevolezza già all'interno della precedente procedura è stato redatto uno specifico studio che ha verificato le condizioni e la funzionalità del sistema della mobilità a seguito dell'entrata in funzione della struttura secondo i nuovi dimensionamenti.

Lo studio ha verificato come l'incremento di mezzi indotto dall'aumento delle superfici di vendita si attesta su 116 veicoli in entrata e altrettanti in uscita nelle ore di punta.

In ragione delle attuali condizioni di traffico del contesto è stato valutato come tale incremento non determini variazioni significative delle dinamiche locali, senza causare peggioramenti dei livelli di servizio dell'asse e nodi coinvolti. Va comunque ricordato come già allo stato ante opera l'asse della Romea nelle ore di punta presenta livelli di servizio che esprimono limitata funzionalità (L.d.S. E).

Per quanto riguarda le condizioni attuali, come precedentemente descritto, le misurazioni effettuate restituiscono un'immagine simile a quella che si osservava nel 2015.

Pertanto, confermando le premesse e stime definite dallo studio allegato al SIA, già analizzato e verificato all'interno del procedimento di VIA, non si stimano alterazioni significative dello scenario di progetto del 2020 rispetto a quello del 2015. Per omogeneità di verifica sono stati condotte le stime di incremento di traffico con le medesime modalità del 2015, approfondendo gli aspetti relativi all'incidenza delle ore di punta.

Si determinano volumi di traffico con medesimi ordini di grandezza della precedente valutazione, nonché il mantenimento dei livelli di servizio esistenti e di progetto (L.d.S E).

Per maggiori dettagli si rimanda alla relazione allegata.

LIVELLO DI SERVIZIO - CAPACITA' RESIDUA	STATO DI FATTO			STATO DI PROGETTO		
	VENERDI' ora punta h 17:00 - 18:00					
Sezione / Postazione	Portata rilevata veicoli /ora	Livello di Servizio	Capacità residua %	Portata stimata veicoli /ora	Livello di Servizio	Capacità residua %
Sezione. n. 1	2.203	E	22,18	2.321	E	20,00
Sezione. n. 2	2.292	E	23,87	2.406	E	20,10

Figura 21 Verifica dei livelli di servizio ante e post opera.

4.9 Salute pubblica

All'interno del SIA non sono stati rilevati elementi di particolare criticità o che condizionano la salute pubblica in riferimento alla realizzazione delle opere ed entrata in esercizio della realtà nello scenario di progetto.

Non essendo intercorsi elementi che hanno modificato il contesto, così come la proposta d'intervento, non si rilevano situazioni di potenziale rischio per la salute pubblica connessi a quanto proposto.

4.10 Inquinamento luminoso

All'interno della proposta analizzata sono state verificate le condizioni del quadro emissivo luminoso individuando le tipologie di corpi illuminanti. Tutti gli elementi dovranno rispettare quanto previsto dalla LR 17/2009, limitando quindi la propagazione luminosa all'eterno dell'area di parcheggio e delle pertinenze della struttura, evitando inoltre emissioni al di sopra della linea dell'orizzonte.

Non si prevedono modifiche rispetto a tali accorgimenti, confermando le valutazioni già condotte.

4.11 Risorse energetiche

Confermando quanto già proposto in riferimento alle opere relative alla struttura edilizia vengono mantenute anche le caratteristiche tecniche e tecnologiche sia oggetto di valutazione.

Si prevede il mantenimento della presenza di elementi fotovoltaici in copertura così come della possibilità di inserire dei circoli di rallentamento che producano energia sfruttando il passaggio dei veicoli.

Rispetto a quanto già proposto, in considerazione delle dinamiche odierne e degli indirizzi di miglioramento del servizio e qualità delle strutture commerciali, si propone di installare punti di ricarica per le auto elettriche all'interno dell'area di sosta.

5 CONCLUSIONI

La richiesta analizzata all'interno del presente documento conferma quanto già proposto in sede di procedura di VIA avviata in data 20.03.2015, relativamente all'incremento delle superfici di vendita all'interno della struttura commerciale della ditta F.lli Lando situata lungo la SS 309, in località Gambarare in Comune di Mira, e contestuale classificazione della realtà in centro commerciale, secondo quanto previsto dalla LR 50/2012.

L'aumento delle superfici di vendita porta gli attuali 6.270 mq a complessivi 9.700 mq, in parte destinati al settore alimentare e in parte non alimentare, modificando la suddivisione interna dell'edificio con modifiche interne alla struttura stessa. La proposta prevede l'adeguamento dell'involucro edilizio al nuovo assetto commerciale, prevedendo alcuni ampliamenti marginali della struttura.

La proposta già presentata prevedeva inoltre la sistemazione dell'area di sosta in adeguamento del PTA del Veneto, integrando con l'occasione anche interventi di miglioramento dello spazio esterno tramite inserimento di alberature.

Come premesso vengono riconfermati tutti gli elementi già previsti, rilevando come per le opere relative agli aspetti di gestione e trattamento delle acque siano in fase di rilascio di nuova autorizzazione per l'avvio dei lavori. In tal senso rispetto a questo tema vengono distinti i due procedimenti: quello di proroga di autorizzazione VIA rispetto alla realizzazione delle opere di adeguamento all'art. 39 del PTA.

All'interno del presente studio è stato verificato come le condizioni ambientali e territoriali all'interno del quale si inserisce la proposta non abbiano subito modifiche o alterazioni significative rispetto al quadro di riferimento rilevato in sede di VIA. Non sono infatti emerse nuove criticità o fattori di particolare sensibilità ulteriori o diversi da quanto già analizzato nel 2015 per le principali componenti ambientali che possano risentire dell'entrata in esercizio di quanto proposto.

Dal momento che gli elementi di progetto sono i medesimi già sottoposti a valutazione, e i caratteri ambientali attuali risultano equiparabili a quelli già analizzati, non si stimano effetti o alterazioni dissimili rispetto a quanto già emerso all'interno della procedura VIA già conclusa con parere positivo, come contenuto nella Determinazione 2915/2015, confermando la non sussistenza di effetti negativi significativi sull'ambiente.

In tal senso in fase di realizzazione degli interventi de entrata in esercizio del nuovo assetto commerciale dovranno essere rispettate tutte le prescrizioni e indicazioni contenute all'interno del parere e suoi allegati.