

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 23 del D.Lgs. 152/20006 e ss.mm.ii)

INTEGRAZIONI

a riscontro della richiesta della provincia di Vicenza prot. n.47473 del 09/09/2019

CARMILA THIENE S.R.L.

AMPLIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE CARREFOUR



COMUNE DI THIENE – Provincia di Vicenza

IL PROMOTORE

CARMILA THIENE S.R.L.



STUDIO CONTE
SERVIZI E SVILUPPO COMMERCIALE

I RELATORI

Dott. Nicola Bortolato

Nicola Bortolato

Arch. Emanuela Padovani



NOVEMBRE 2019

© Studio Conte S.r.l. Società Unipersonale

Via Martiri della Libertà, 42 • 31023 Resana (TV) • tel 0423/715256 (5 linee r.a.) fax 0423/480979 • C.F. e P.IVA 03753710262

• www.studio-conte.com • info@studio-conte.com

Tutti i diritti sono riservati. È vietata la riproduzione anche parziale e con qualsiasi strumento

Si procede all'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale evidenziando in rosso le modifiche e/o aggiunte apportate; gli elaborati trasmessi annullano e sostituiscono i medesimi elaborati presentati in data 15/05/2019.

Numero	Titolo	Stato	Nome file
1	Inquadramento urbanistico	CONFERMATO	tavola Ad001
2	Planimetria catastale	CONFERMATO	tavola Ad002
3	Verifiche urbanistiche	SOSTITUITO	tavola Ad003
4	Planimetria stato di fatto	CONFERMATO	tavola Ad004
5	Planimetria piano terra	SOSTITUITO	tavola Ad005
6	Planimetria piano interrato	CONFERMATO	tavola Ad006
7	Planimetria generale copertura	SOSTITUITO	tavola Ad007
8	Prospetti	CONFERMATO	tavola Ad008
9	Sezioni edificio esistente	CONFERMATO	tavola Ad009
10	Sezioni nuovo edificio	CONFERMATO	tavola Ad010
11	Render fotorealistici	CONFERMATO	tavola Ad011
12	Relazione tecnico-illustrativa	SOSTITUITO	relazione Adr001
13	Relazione fotografica	CONFERMATO	relazione Adr002
14	Studio di Impatto Ambientale	SOSTITUITO	SIA_Carrefour_VI
15	Sintesi non tecnica	CONFERMATO	SintesiNonTecnica
16	Relazione superamento barriere architettoniche	SOSTITUITO	allegato 3_3_6_A
17	Planimetria eliminazione barriere architettoniche	SOSTITUITO	allegato 3_3_6_B
18	Relazione agronomica	CONFERMATO	allegato 3_3_6_C
19	Tavola botanica - Stato di fatto aree verdi	CONFERMATO	allegato 3_3_6_D
20	Tavola botanica di insieme nuove opere a verde	SOSTITUITO	allegato 3_3_6_E
21	Tavola botanica - Planimetria del verde ampliamento	SOSTITUITO	allegato 3_3_6_F
22	Tavola botanica - Planimetria del verde restyling parcheggi	SOSTITUITO	allegato 3_3_6_G
23	Tavola botanica - Vegetazione in parete	CONFERMATO	allegato 3_3_6_H
24	Relazione di cantiere	SOSTITUITO	allegato 3_4_1
25	Relazione geotecnica, geologica e ambientale	CONFERMATO	allegato 3_4_3
26	Impianti elettrici - Relazione tecnica	CONFERMATO	allegato 3_4_4_A
27	Impianti elettrici - Edificio nuovo piano copertura	CONFERMATO	allegato 3_4_4_B
28	Impianti elettrici - Edificio esistente	CONFERMATO	allegato 3_4_4_C
29	Impianti elettrici - Planimetria generale esterno	SOSTITUITO	allegato 3_4_4_D
30	Impianti elettrici - Edificio nuovo piano terra	CONFERMATO	allegato 3_4_4_E
31	Impianti elettrici - Edificio nuovo piano interrato	CONFERMATO	allegato 3_4_4_F
32	Impianto di climatizzazione - Relazione tecnica edificio esistente	CONFERMATO	allegato 3_4_4_G
33	Impianto di climatizzazione - Relazione tecnica edificio nuovo	CONFERMATO	allegato 3_4_4_H
34	Impianto di climatizzazione - Edificio esistente piano copertura	CONFERMATO	allegato 3_4_4_I
35	Impianto di climatizzazione - Edificio esistente piano terra	CONFERMATO	allegato 3_4_4_L
36	Impianto di climatizzazione - Edificio nuovo piano terra	CONFERMATO	allegato 3_4_4_M
37	Impianto di climatizzazione - Edificio nuovo piano copertura	CONFERMATO	allegato 3_4_4_N
38	Legge 10 - Relazione tecnica	CONFERMATO	allegato 3_4_4_O
39	Impianto idrosanitario e fognature - Valutazione di compatibilità	SOSTITUITO	allegato 3_4_5_A
40	Impianto idrosanitario e fognature - Edificio nuovo reti acque	SOSTITUITO	allegato 3_4_5_B
41	Impianto idrosanitario e fognature - Edificio nuovo profili e	SOSTITUITO	allegato 3_4_5_C
42	Impianto idrosanitario e fognature - Edificio esistente piano terra	CONFERMATO	allegato 3_4_5_D
43	Impianto idrosanitario e fognature - Edificio nuovo piano terra	CONFERMATO	allegato 3_4_5_E
44	Impianto idrosanitario e fognature - Edificio nuovo piano	CONFERMATO	allegato 3_4_5_F

45	Impianto idrosanitario e fognature - Edificio nuovo reti esterne acqua potabile e scariche acque nere	CONFERMATO	allegato 3_4_5_G
46	Studio di impatto viabilistico	SOSTITUITO	allegato 4_3_1
47	Componente atmosfera	CONFERMATO	allegato 4_3_2
48	Valutazione previsionale di impatto acustico	SOSTITUITO	allegato 4_3_3
49	Valutazione di incidenza ambientale	CONFERMATO	allegato VIIncA
50	Stima economica	SOSTITUITO	stima economica

Nuovi elaborati (aggiunti in risposta alle integrazioni)

Numero	Titolo	Nome file
51	Render fotorealistici	tavola Ad012
52	Viste	tavola Ad013
53	DGC 133/2018	allegato 3_3_3_A
54	DCC 166/2019	allegato 3_3_3_B
55	Tavola botanica - Piste ciclabili e Prospetto ovest	allegato 3_3_6_I
56	Relazione analisi smaltimento acque meteoriche	allegato 3_4_5_H
57	Parere Consorzio Alta Pianura Veneta	allegato 1
58	Risposta alle osservazioni da parte del comune Thiene - 1	allegato 2
59	Risposta alle osservazioni da parte del comune Thiene - 2	allegato 3

Di seguito vengono integrati i vari punti elencati nella richiesta pervenuta.

Si precisa che d'ora in poi la connessione tra via Galilei e via Biancospino sarà denominata "collegamento" mentre la connessione tra la SP 111 ed il casello autostradale sulla A31 Thiene-Schio sarà denominata "bretella".

- **INTEGRAZIONI DELLA PROVINCIA DI VICENZA**

1. Si ravvisa l'opportunità di un approfondimento rispetto all'identificazione del sito in relazione ad alcuni dei piani oggetto di valutazione, in quanto occorre che le sensibilità territoriali individuate nello S.I.A. siano messe in relazione con l'impianto ovvero si indichi le parti del S.I.A. dove la tematica è stata affrontata ed in particolar modo:

In relazione al PAT del Comune di Thiene,

lo S.I.A. non ha preso in considerazione il fatto che, l'area in questione è interessata da:

- Formazioni arboree lineari art. 26 i (P.A.T. - Elaborato 2 – Carta delle Invarianti);
- Coni visuali – Degradato art. 12 ii (P.A.T. - Elaborato 4 – Carta delle Trasformabilità);

in relazione al parere n.179 del 20 novembre 2018 della Commissione Regionale VAS

dovrà essere verificata e dimostrata, con coordinamento in approfondimento nel Quadro Progettuale ovvero nel Quadro Ambientale, la coerenza con le prescrizioni, raccomandazioni e condizioni del suddetto parere.

Si segnala che diversamente da quanto indicato nella cartografia del P.A.T. (Elaborato 2 - Carta delle Invarianti) allo stato di fatto una delle due formazioni arboree presenti nell'area non esiste più da diversi anni. In riferimento all'altro elemento lineare posto in adiacenza alla linea ferroviaria, pur essendo ricompreso all'interno del perimetro del P.U.A, non rientra nella proprietà del proponente (perimetrata in rosso) e, pertanto, non subirà modificazioni a seguito dell'intervento previsto.

Il progetto prevede comunque l'inserimento di vegetazione arbustiva di accompagnamento alla costruzione della nuova pista ciclabile, evidenziato negli elaborati aggiornati del Progetto del Verde.



Per quanto riguarda la presenza di un cono visuale di degrado in via Giordano, nell'angolo ovest della proprietà, che individua come elemento di degrado l'edificio del centro commerciale, si specifica che sono previsti opportuni interventi di mitigazione/riqualificazione paesaggistica e ambientale.

In particolare il progetto prevede l'inserimento di vegetazioni e di filari arbustivi sul prospetto nord-ovest del nuovo ampliamento. Tali integrazioni sono visibili negli elaborati aggiornati del Progetto del Verde.

Per approfondimenti si rimanda ai capitoli 2.4.7 e 3.3.6.2 dello Studio di Impatto Ambientale e agli allegati "Relazione agronomica" ([Allegato 3.3.6.C](#)), alla tavola botanica "Planimetria del verde - Restyling parcheggio" ([Allegato 3.3.6.G](#)), alla tavola "Piste ciclabili - Stratigrafia, prospetti" ([Allegato 3.3.6.I](#)) e alle tavole di progetto ([TavolaAd011](#), [TavolaAd012](#) e [TavolaAd013](#)).

Il parere motivato della procedura di V.A.S. n°179 del 20 novembre 2018 distingue tra due tipi di prescrizioni da ottemperare in due distinti momenti:

- prima dell'approvazione della Variante del P.U.A;
- in sede di attuazione prima del rilascio del permesso di costruire delle opere di urbanizzazione del P.U.A.

A tal proposito la Delibera di Approvazione della Variante n. 1 al Piano di Lottizzazione "Centro Commerciale 2" n°133/2018 del 19.12.2018 indica espressamente che sono state ottemperate e verificate le prescrizioni "Prima dell'approvazione", poiché da un esame degli atti d'ufficio non si è ravvisata alcuna interferenza con le aree di emergenza individuate dal "Piano di Emergenza

Provinciale" e dal "Piano di Emergenza Comunale" ed è rispettato quanto previsto dall'art. 57 della L.R. 45/2017.

Per quanto riguarda le altre prescrizioni indicate nel parere di VAS, quali il mantenere l' idoneità degli ambienti rispetto alle specie segnalate, l'impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e il dotare la viabilità di idonei passaggi per la fauna, la suddetta Delibera prevede che siano integralmente richiamate nel permesso di costruire delle opere di urbanizzazione del P.U.A. che verrà in futuro rilasciato.

Inoltre durante la progettazione, oltre alle suddette prescrizioni, sono state considerate le seguenti indicazioni previste nei pareri delle Autorità Ambientali:

- ARPAV: le osservazioni trovano risposta all'interno dello studio di impatto ambientale aggiornato e saranno tutte ottemperate nel momento dell'effettiva realizzazione dell'intervento di urbanizzazione;
- MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI: sarà inviato all'Ufficio il progetto del centro commerciale, con particolare riguardo alle opere di scavo;
- ATO CONSIGLIO DI BACINO DELL'AMBITO BACCHIGLIONE: la raccomandazione contenuta all'interno di questo parere è stata valutata all'interno dell'analisi delle alternative allo scarico delle acque ([Allegato 3.4.5.H](#));
- UNITÀ ORGANIZZATIVA GENIO CIVILE VICENZA: sarà predisposta la corretta documentazione da inoltrare all'U.O. regionale competente (Genio Civile);
- CONSORZIO DI BONIFICA ALTA PIANURA VENETA: si analizza il parere in parallelo a quanto ricevuto da parte del Consorzio in data 09/09/2019 con la Richiesta di Integrazioni. Verrà sottoposta la documentazione per l'ottenimento del parere di compatibilità idraulica per il quale il progetto è stato modificato secondo prescrizioni ricevute ([Allegato 3.4.5.H](#)).

Si allega la Delibera di Approvazione della Variante n. 1 al Piano di Lottizzazione "Centro Commerciale 2" n. 133 del 19/12/2018 ([Allegato 3.3.3.A](#)).

2. Si chiede di verificare ed analizzare, con eventuali approfondimenti specifici nel Quadro Ambientale, le potenziali criticità determinate dal cumulo con il progetto denominato “RIQUALIFICAZIONE DEI COLLEGAMENTI VIARI TRA IL CASELLO DELL’AUTOSTRADA A31 DI THIENE E LA S.P. NUOVA GASPARONA”, con proponente Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., considerando che lo stesso risulta in corso di istruttoria ed oggetto di procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A, presso gli uffici della Provincia.

Si è proceduto a implementare un modello di microsimulazione dinamica, rappresentativo della rete tra via del Terziario, via Gombe e la SP 111, estesa a est e a nord sino alla rotatoria di via Marconi al fine di descrivere il sistema di ingresso/egresso del centro commerciale. Tale modello è stato quindi utilizzato per stimare il livello di servizio della rete allo:

- SdF: stato attuale;
- SdP0: stato di progetto (rete invariata, matrice caricata del traffico indotto dall’ampliamento del Centro Commerciale);
- SdP1: stato di progetto (nuova bretella tra SP 111 e il casello di Thiene, matrice caricata del traffico indotto dall’ampliamento del Centro Commerciale).

Si è quindi proceduto al calcolo della matrice dello scenario di medio termine comprendente il cumulo degli effetti derivanti dall’ampliamento del Centro Commerciale e dalla realizzazione della bretella fra S.P. 111 ed il casello autostradale A31 di Thiene.

Vengono messi a confronto i livelli di servizio della rotatoria fra via Marconi e via Valsugana che allo stato attuale presentano un livello di servizio totale del nodo pari a B. Nell’ipotesi a rete invariata con indotto del Centro Commerciale (SdP0) si registra un incremento del ritardo complessivo del nodo, ma tale da non alterare il livello di servizio (che pertanto rimane pari a B).

Infine con la realizzazione della bretella tra la SP 111 e il casello di Thiene, si ha un sostanziale miglioramento dei ritardi in tutti i rami della suddetta rotatoria, rispetto allo scenario SdP0, per effetto di una generale riduzione dei flussi veicolari.

Gli aumenti più sensibili si hanno sugli itinerari in uscita dal centro commerciale, con accumulo di ritardo in particolare sul sistema viario in uscita dal centro commerciale sull’anello a senso unico, nello specifico sulle direttrici da sud a nord, dove si registrano limitati incrementi dei ritardi.

Risultano invece sgravati gli itinerari da nord verso sud, grazie alla realizzazione del nuovo ingresso da nord al centro commerciale che permette di alleggerire la rete in uno dei punti caratterizzato da una zona di scambio corta, determinando un incremento del livello di servizio del tratto in esame.

Il ritardo totale in secondi per le due correnti di traffico che confluiscono nella zona di scambio si riduce sensibilmente con l'apertura del nuovo accesso al centro commerciale, per entrambe le correnti di traffico.

In conclusione, lo scenario SdP1 introduce sostanziali modifiche al sistema di accesso/recesso dal centro commerciale e alle relazioni di questo con l'anello a senso unico di Via Gombe.

L'intervento determina un sostanziale miglioramento di tutta la rete coinvolta nello studio: subisce un incremento di ritardo, ma per effetti non ricollegabili al centro commerciale Carrefour, la corrente in uscita dalla SP111 (provenienza est) sull'anello a senso unico di via Gombe.

Per approfondimenti si rimanda al capitolo 9 dello "Studio di impatto viabilistico" aggiornato ([Allegato 4.3.1.Parte3](#)).

3. In tema di rifiuti, specificare quali siano le modalità gestionali a seguito della realizzazione dell'intervento, anche in termini di responsabilità, e se siano previste specifiche politiche preventive sulla produzione e riduzione dei rifiuti.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, la Direzione si occupa delle parti comuni del Centro, mentre ogni singolo operatore deve provvedere ad attivare la propria utenza.

La separazione dei rifiuti è tassativa e fondamentale per la salvaguardia dell'ambiente e per il contenimento dei costi di smaltimento. Al fine di non sporcare le parti comuni, e quindi di ledere l'immagine del Centro, gli utilizzatori devono attrezzarsi con sacchi e mezzi di trasporto idonei a tale scopo ed attraversare la galleria esclusivamente nelle prime ore del mattino o nelle ultime prima della chiusura del Centro.

Per lo smaltimento rifiuti non devono essere utilizzati i carrelli dell'ipermercato, poiché sono ad uso esclusivo dei clienti.

I rifiuti devono essere sistemati dagli operatori nei rispettivi contenitori contrassegnati in funzione della loro destinazione e collocati nelle due isole ecologiche del Centro.

Gli operatori:

- devono occuparsi direttamente dell'eliminazione dei rifiuti speciali nel rispetto delle normative vigenti, in particolare per quelli considerati nocivi e pericolosi;
- devono trasportare fuori dal Centro, a proprie spese, i rifiuti non compatibili con il normale smaltimento;
- non possono in nessun caso ingombrare le parti comuni con particolare attenzione alle uscite di sicurezza, né lasciare che il proprio personale vi depositi rifiuti o sballi/imballi merci e/o materiali destinati alla vendita.

Inoltre il proponente si impegna a chiedere una maggiore attenzione alle unità commerciali alla riduzione dell'uso di imballaggi, secondari e terziari di vendita e al contempo all'utilizzo di quelli più leggeri e a basso impatto ambientale. Si tratta in altri termini di prediligere imballaggi in cartone realizzati con materie prime rinnovabili, naturali e in ogni caso riciclabili. Infine le buste consegnate ai clienti per trasportare la merce acquistata saranno realizzate in carta o in tessuto (e quindi riutilizzabili).

Nell'ottica quindi di ridurre la produzione di rifiuti la proprietà prevede degli accorgimenti elencati qui di seguito:

1. posizionamento in galleria di cestini per la raccolta differenziata di carta/cartone, plastica/lattine e secco non riciclabile in modo tale da favorire un recupero ottimale dei rifiuti ed un contenimento dei costi di smaltimento;
2. posizionamento di raccoglitori per pile usate, lampadine e piccoli elettrodomestici;
3. fornitura all'interno dei punti vendita di sacchetti riutilizzabili in stoffa o biodegradabili e compostabili;
4. riduzione della quantità di volantini stampati, con un minor numero di pagine e utilizzando carta riciclata.

4. La soluzione a pozzi perdenti è comunque da considerarsi incoerente con il parere n. 179 del 20/11/2018 della Commissione Regionale VAS che raccomanda che lo smaltimento delle acque bianche meteoriche prodotte, venga effettuato mediante collegamento delle stesse a corsi d'acqua superficiali (rogge o fossati), e non mediante l'utilizzo di pozzi disperdenti, al fine di preservare la falda acquifera da possibili fonti di inquinamento dirette nel sottosuolo.

Sono state valutate diverse alternative di progetto per lo scarico delle acque meteoriche tra cui l'immissione in corso d'acqua superficiale, nello specifico nel canale denominato Ramo Lampertico che nel tratto confinante con il Centro Commerciale risulta tombato e di proprietà non Demaniale.

Il Consorzio che gestisce il Ramo Lampertico prescrive una portata massima di immissione in tale corso d'acqua non superiore a di 5 l/s/ha; tale valore rappresenta 1/50 della portata delle acque meteoriche calcolate sulla superficie del progetto di ampliamento, che equivale a dichiarare l'incapienza del corso d'acqua.

Per far fronte all'impossibilità di immissione della portata nel Ramo Lampertico, è stata considerata la realizzazione di un volume di stoccaggio temporaneo delle acque meteoriche mediante n. 2 vasche di laminazione, con un volume complessivo di circa 3.000 mc. A tal proposito è importante evidenziare che l'eventuale realizzazione di tali vasche avrebbe un impatto ambientale assolutamente non trascurabile, date le dimensioni, nonché la concreta possibilità di allagamento del piazzale e della strada ceduta in caso di precipitazioni durante le 75 ore successive l'evento precedente, tempo necessario alle pompe per svuotare quanto già accumulato nelle vasche.

Pertanto, a seguito delle suddette valutazioni si rinnova l'inclusione e l'utilizzo dei pozzi disperdenti (di dimensioni adeguate secondo quanto indicato dal parere del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta) al fine dello smaltimento delle acque meteoriche del progetto di ampliamento.

Per approfondimenti si rimanda all' [Allegato 3.4.5.H](#)

5. La tematica di cui al punto precedente dovrà essere approfondita anche per ciò che concerne le superfici esistenti, in considerazione del fatto che il territorio del Comune di Thiene rientra in parte all'interno dell'acquifero indifferenziato.

Si precisa che il parcheggio esistente, realizzato nel rispetto delle normative comunali in materia di superficie drenanti, non rientra all'interno del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale depositato.

6. Si ritiene che il grado di approfondimento del documento di Valutazione Previsionale di Impatto Acustico non sia sufficiente viste le finalità e le problematiche emerse:

- manca nella valutazione l'effettiva analisi del traffico indotto, relativa al numero dei mezzi pesanti della futura attività e delle effettive emissioni di traffico attuale e indotto prodotte dall'attività sulle strade afferenti l'area in esame, allo scopo di valutare l'effettiva incidenza dei livelli incrementali prodotti dai mezzi – soprattutto pesanti – dell'attività in funzione dell'effettiva classificazione secondo la tabella 2 del DPR n. 142/2004 delle infrastrutture stradali percorse dai mezzi aziendali e privati leggeri e pesanti;

- si riscontrano tempi di misura inadeguati (troppo brevi) per la caratterizzazione dei livelli sonori relativi alle emissioni prodotte dal traffico stradale attuale; il monitoraggio condotto nell'anno 2015 non è accettato perché considerato dalle norme di settore desueto, inoltre se condotto con misure di breve periodo e nel periodo di traffico massimo (ora di punta) non può essere considerato caratteristico del livello di emissione medio relativo alla specifica sorgente traffico diurno, così come fatto nella valutazione dal tecnico competente;

- verificare con rilievo fonometrico, in periodo diurno, i livelli di rumore ambientale e i livelli di rumore residuo incorporati dalle emissioni stradali e non, presso i ricettori dell'area indagata, nonché i valori LeqA e L95 orari più bassi (essendo in fascia di pertinenza stradale) riscontrati dal monitoraggio, che saranno usati per la verifica del livello differenziale presso i suddetti ricettori. Il monitoraggio dovrà essere condotto secondo quanto la specifica norma di settore indica per la caratterizzazione delle emissioni sonore delle infrastrutture stradali (con tempi e modalità adeguati alle richieste normative);

- si ponga inoltre, particolare attenzione alla verifica del criterio differenziale in funzione delle indicazioni suddette.

Di seguito alle valutazioni effettuate con gli approfondimenti riguardanti la richiesta di integrazioni di cui sopra, se si riscontrassero criticità legate all'attuale traffico caratterizzante l'area di indagine con conseguenti alterazioni di tali livelli, dovute agli incrementi del traffico veicolare indotto dalla attività, si indica l'opportunità di valutare delle possibili alternative concordate con l'amministrazione comunale specifiche, ai percorsi prevalenti di collegamento al lotto aziendale, anche come sistemi di mitigazione dei livelli sonori prodotti dal traffico indotto, nei confronti dei ricettori impattati, a scopo di riportare nei limiti di norma (tabella 2 del DPR 142/2004) i suddetti valori di emissione sonora.

Le attività di carico scarico e le ulteriori sorgenti (impianti tecnici) progettuali devono avere carattere di riferibilità: si chiede a riguardo specifiche schede tecniche e monitoraggi che convalidino i valori di potenza/pressione acustica usati come dati di input per il calcolo dei livelli assoluti di immissione, emissione e differenziali.

Circa la verifica dei livelli di emissione si ricorda che i valori da considerare per il confronto con i limiti di legge devono essere relativi alle singole tipologie di sorgente; si discrimini a riguardo i singoli contributi.

Si chiede quindi il documento di Valutazione Previsionale di Impatto Acustico redatto così come le specifiche norme di settore richiedono.

Si premette che la Valutazione Previsionale Acustica aggiornata oltre allo Stato di Fatto ha considerato:

- SdP0: stato di progetto (rete invariata, matrice caricata del traffico indotto dall'ampliamento del Centro Commerciale);

- SdP1: stato di progetto (nuova bretella tra SP 111 e il casello di Thiene, matrice caricata del traffico indotto dall'ampliamento del Centro Commerciale).

Si precisa che lo SdP0, a differenza di quanto presentato precedentemente con la VIA e come evidenziato nella successiva risposta alla richiesta di integrazione n. 9, considera per il futuro la viabilità allo stato attuale senza l'apertura del collegamento tra via Galilei e Via Biancospino.

Qui di seguito si rimanda puntualmente per la trattazione di ogni capoverso/affermazione al capitolo specifico nella Valutazione previsionale acustica aggiornata ([Allegato 4.3.3](#)).

- manca nella valutazione l'effettiva analisi del traffico indotto, relativa al numero dei mezzi pesanti della futura attività e delle effettive emissioni di traffico attuale e indotto prodotte dall'attività sulle strade afferenti l'area in esame, allo scopo di valutare l'effettiva incidenza dei livelli incrementali prodotti dai mezzi – soprattutto pesanti – dell'attività in funzione dell'effettiva classificazione secondo la tabella 2 del DPR n. 142/2004 delle infrastrutture stradali percorse dai mezzi aziendali e privati leggeri e pesanti;

Capitoli 6.1 e 7.1

- - si riscontrano tempi di misura inadeguati (troppo brevi) per la caratterizzazione dei livelli sonori relativi alle emissioni prodotte dal traffico stradale attuale; il monitoraggio condotto nell'anno 2015 non è accettato perché considerato dalle norme di settore desueto, inoltre se condotto con misure di breve periodo e nel periodo di traffico massimo (ora di punta) non può essere considerato caratteristico del livello di emissione medio relativo alla specifica sorgente traffico diurno, così come fatto nella valutazione dal tecnico competente;

Capitolo 5.3

- - verificare con rilievo fonometrico, in periodo diurno, i livelli di rumore ambientale e i livelli di rumore residuo incorporati dalle emissioni stradali e non, presso i ricettori dell'area indagata, nonché i valori LeqA e L95 orari più bassi (essendo in fascia di pertinenza stradale) riscontrati dal monitoraggio, che saranno usati per la verifica del livello differenziale presso i suddetti ricettori. Il monitoraggio dovrà essere condotto secondo quanto la specifica norma di settore indica per la caratterizzazione delle emissioni sonore delle infrastrutture stradali (con tempi e modalità adeguati alle richieste normative);

Capitolo 5.7

- - si ponga inoltre, particolare attenzione alla verifica del criterio differenziale in funzione delle indicazioni suddette.

Capitolo 8.3

- *Le attività di carico scarico e le ulteriori sorgenti (impianti tecnici) progettuali devono avere carattere di riferibilità: si chiede a riguardo specifiche schede tecniche e monitoraggi che convalidino i valori di potenza/pressione acustica usati come dati di input per il calcolo dei livelli assoluti di immissione, emissione e differenziali.*

Capitolo 5.4.2

- *Circa la verifica dei livelli di emissione si ricorda che i valori da considerare per il confronto con i limiti di legge devono essere relativi alle singole tipologie di sorgente; si discrimini a riguardo i singoli contributi.*

Capitoli 5.6.1, 6.2.1 e 7.2.1

7. Si richiede di integrare la documentazione inoltrata con:

- inserimento fotorealistico nel contesto, con vista sulle aree a Nord;
- ulteriore rendering di progetto dei prospetti Nord ed Est, sempre contestualizzato con l'intorno;
- redigere un progetto ed un piano di manutenzione del verde;
- sezione tipo della pista ciclabile con previsione di interventi di inserimento paesaggistico-ambientale (filare arboreo e/o vegetazione arbustiva...)

In riferimento agli inserimenti fotorealistici e ai rendering, si rimanda alle tavole di progetto ([TavolaAd011](#), [TavolaAd012](#) e [TavolaAd013](#)).

Per quanto riguarda il progetto e il piano di manutenzione del verde, si precisa che tali aspetti erano già stati trattati nella “Relazione agronomica” ([Allegato 3.3.6.C](#)); in particolare, per quanto riguarda il progetto si rimanda alle tavole botaniche ([Allegati 3.3.6 da D a I](#)) mentre per il piano di manutenzione, si rimanda al capitolo 6 della suddetta relazione.

Infine nell'[Allegato 3.3.6.I](#) si riporta la sezione tipo della pista ciclabile con l'inserimento del verde.

8. L'analisi sviluppata propone una applicazione del calcolo dei flussi indotti con riferimento alle tabella in uso dalla Regione Lombardia (DGR 20 dicembre 2013), eseguito, tuttavia, "una tantum" e non per "scaglioni"; è necessario pertanto rivedere al rialzo, anche a fine cautelativo le previsioni in merito all'indotto calcolato, in ragione di una più efficace valutazione legata alle effettive potenzialità dell'intervento che porta il comparto commerciale ad una superficie di vendita al limite dei 20.000 mq.

Per la trattazione dell'argomento si rimanda al capitolo 5.2.1 dello "Studio di impatto viabilistico" aggiornato ([Allegato 4.3.1.Parte2](#)).

9. Nella analisi non si evince, se la realizzazione delle bretella di collegamento tra Via Galilei e Via Biancospino costituisca un'opera compensativa legata all'intervento o una semplice trattazione dal punto di vista "didattico" ai fini di una valutazione di uno scenario infrastrutturale futuro. Le macrosimulazioni predisposte non riportano la rete di differenza, per evidenziare l'effettivo sgravio di veicoli derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura.

Il collegamento tra via Galilei e via Biancospino non rappresenta un'opera compensativa legata all'intervento, bensì costituisce un'opera di urbanizzazione prevista dalla Variante al Piano di Lottizzazione Centro Commerciale 2 approvata con DGC n. 133 del 19/12/2018 (nel cui ambito è ricompreso anche l'ampliamento del centro commerciale Carrefour di Thiene). Tale opera sarà realizzata dalla società Carmila, quale ditta lottizzante e proprietaria del relativo sedime, in quanto necessaria per la contigua area residenziale, ubicata ad ovest dell'intervento di ampliamento del centro commerciale.

Peraltro, in sede di approvazione della Variante parziale al Piano degli Interventi relativa alla viabilità del Piano di Lottizzazione Centro Commerciale 2 (DCC n. 166/2019 del 25/07/2019 - [Allegato 3.3.3.B](#)) l'Amministrazione Comunale (dato atto dell'obbligo convenzionalmente assunto da Carmila di realizzare la strada di collegamento tra via Galilei e Via Biancospino), ha precisato che, prima di procedere all'apertura del traffico veicolare su detto collegamento, si dovranno attendere le risultanze derivanti dal nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.). Per la redazione di tale nuovo piano verrà condotta un'analisi complessiva del traffico sull'intero territorio comunale, in modo da aggiornare il precedente piano, che risale al 2008.

Solo dopo le conclusioni del nuovo P.G.T.U., il comune di Thiene, effettuata un'adeguata valutazione degli effetti dell'apertura del collegamento tra via Galilei e via Biancospino sull'intera viabilità del comune di Thiene, deciderà se tale collegamento rimarrà limitato all'accesso alle zone

residenziali ed intercluso ai veicoli provenienti da via Galilei (mediante un apposito blocco posto sulla sede stradale), ovvero se potrà essere reso accessibile anche al traffico veicolare proveniente da via Galilei (senso unico in direzione sud-nord), diventando di fatto un nuovo accesso al centro di Thiene.

Si precisa che l'analisi della viabilità relativa all'ampliamento del centro commerciale Carrefour, allegata allo studio di impatto ambientale, è stata condotta ai sensi dell'art. 11 del Regolamento Regionale n. 1 del 2013 "Criteri per la redazione dello studio di impatto viabilistico" che prevede *"1) descrizione della tratta stradale o delle tratte stradali interessate dall'intervento per un raggio di almeno 1.000 metri rispetto ai punti di accesso e recesso"*.

Tale studio di impatto viabilistico ha considerato, in particolare, i seguenti tre scenari:

1. traffico attuale con viabilità allo stato di fatto;
2. traffico attuale + traffico indotto con viabilità allo stato di fatto;
3. traffico attuale + traffico indotto con apertura del collegamento tra via Galilei e via Biancospino.

In particolare l'analisi relativa allo scenario 3 è stata espressamente richiesta dall'Amministrazione Comunale di Thiene al fine di una preliminare valutazione di un diverso assetto viabile per l'accesso al centro abitato di Thiene.

In altri termini il Comune ha inteso valutare l'apertura del collegamento tra via Galilei e via Biancospino ai fini di un miglioramento generale dell'assetto viabile dell'intera città di Thiene.

Stante quanto sopra, l'analisi dello scenario 3 nello studio di impatto viabile può essere considerata una semplice trattazione dal punto di vista "didattico", ai fini di una valutazione di uno scenario infrastrutturale futuro.

Peraltro lo studio di impatto viabile, considerato che l'analisi è limitata ai nodi ubicati nel raggio di 1.000 metri dalle entrate/uscite al/dal centro commerciale, non risulta sufficientemente adeguato a valutare l'impatto del suddetto collegamento sull'intera rete viabile comunale.

In conclusione è importante ribadire che lo studio di impatto viabilistico ha dimostrato come l'attuale viabilità sia in grado di supportare il traffico indotto dall'ampliamento del centro commerciale nello scenario 2.

Per approfondimenti si rimanda allo "Studio di impatto viabilistico" aggiornato ([Allegato 4.3.1.Parte2](#) e [Parte 3](#)).

10. Nella analisi non è riportato lo scenario riferito alla previsione del collegamento viario tra la Gasparona e il casello di Thiene, attualmente in esame da parte del Comitato per una verifica di assoggettabilità a VIA (vedi punto 2); tale scenario infrastrutturale di medio termine, va necessariamente valutato in relazione alle modificazioni derivanti dalla attuazione del progetto di ampliamento del centro commerciale ed è quindi necessario prevedere:

- l'implementazione degli scenari progettuali di breve e medio termini considerando tutte le modificazioni viarie previste nell'ambito;
- predisporre gli elaborati raffiguranti le reti di differenza tra i vari scenari analizzati;
- considerare la possibile variazione della matrice origine/destinazione degli indotti al centro commerciale derivante dalla realizzazione del collegamento tra la SP 111 e il casello di Thiene (e la viabilità circostante).

Per la trattazione dell'argomento si rimanda al capitolo 9 dello "Studio di impatto viabilistico" aggiornato ([Allegato 4.3.1.Parte3](#)).

11. Con particolare riferimento al nodo esteso di interconnessione tra Via del Terziario, Via Gombe, la SP 111 (sia allo stato attuale che nello scenario di progetto di ampliamento del C.C., sia nella configurazione contenente il prolungamento dell'asse della Gasparona fino al casello di Thiene) prevedere opportune microsimulazioni del nodo (e dei nodi contermini) al fine di verificare la piena compatibilità dell'intervento Carrefour con l'intervento di Autostrada, sia in termini geometrici, che di capacità del nodo. Le risultanze delle simulazioni andranno riepilogate con opportune valutazioni di rete e di nodo.

Per la trattazione dell'argomento si rimanda al capitolo 9 dello "Studio di impatto viabilistico" aggiornato ([Allegato 4.3.1.Parte3](#)).

12. Si chiede infine di:

- dettagliare con opportuni elaborati grafici in modo più chiaro ed immediato le manovre nelle ore di punta ai nodi presi in esame, evidenziando per ciascuna la congruità dei flussi rilevati con la macromodellazione predisposta e gli eventuali scostamenti;
- predisporre l'analisi del fattore dell'ora di punta per le sezioni stradale prese in esame.

La trattazione dell'argomento era già presente nello Studio di impatto viabilistico e pertanto si rimanda allo stesso ([Allegato 4.3.1](#)).

13. Integrare, così come anticipato nel paragrafo relativo alla componente Paesaggio, con la rappresentazione della viabilità ciclabile di progetto, al fine di utilizzare tale elemento lineare anche come corridoio ecologico, tramite filari arboreo-arbustivi di accompagnamento.

Si rinvia alla “Tavola botanica - Piste ciclabili e prospetto ovest” ([Allegato 3.3.6.I](#)).

14. Rivedere la Stima Economica, in quanto l'importo delle Opere a Verde appare sottodimensionato sia in relazione a quello complessivo dell'opera (Opere a Verde = 1,2% dell'Importo totale dei lavori), sia nella sua articolazione, soprattutto in merito a:

- la quotazione della pavimentazione a verde attrezzato, che appare sottostimata;
- la quantità di nuovi alberi, che appare insufficiente per un ambito di tali dimensioni e qualità;
- i conteggi delle specie arbustive, di erbacee perenni ed altro, indicate nel Progetto delle Opere a Verde (Relazione agronomica e Tavole di progetto), e mancanti nel computo.

Il progetto delle opere a verde è stato aggiornato aumentando le quantità delle alberature e delle specie arbustive. Il capitolo della stima economica riguardante le opere a verde è stato adeguato con un maggior dettaglio delle singole voci che ricomprendono ora anche la generica indicazione precedente relativa alla pavimentazione a verde attrezzato.

Per approfondimenti si rimanda alla “Relazione agronomica” ([Allegato 3.3.6.C](#)), alle tavole botaniche ([Allegati 3.3.6 da D a I](#)) e alla [Stima economica](#) aggiornata.