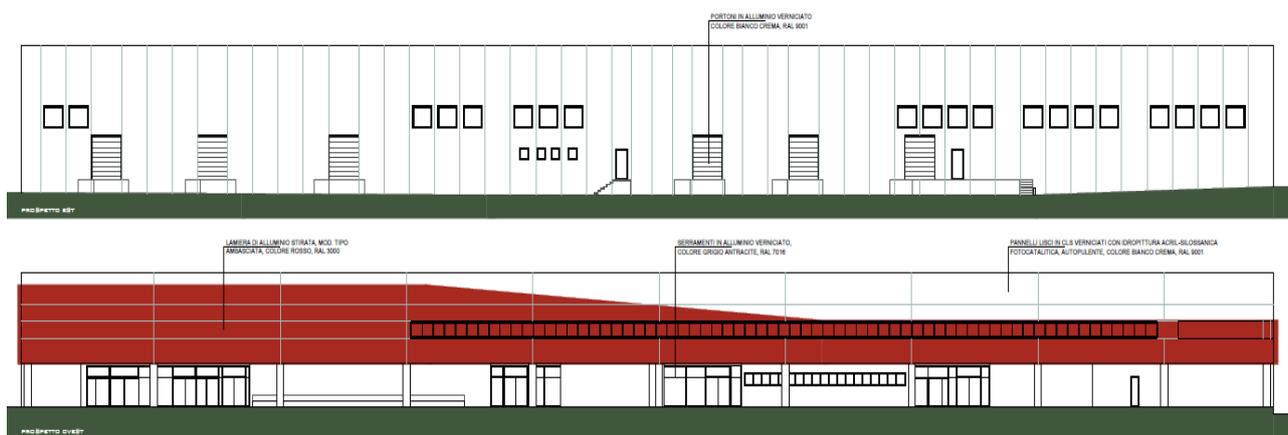


REGIONE DEL  
VENETO

PROVINCIA DI  
VICENZA

COMUNI DI  
ALTAVILLA VICENTINA  
E DI MONTECCHIO  
MAGGIORE

## PROGETTO DI UN EDIFICIO COMMERCIALE



ELABORATO D

### Verifica di assoggettabilità a VIA

Risposta alla richiesta di integrazioni a riscontro della richiesta della Provincia di Vicenza trasmessa con nota prot. n. 15102 del 14.03.2019

Proponente:



Supermercati Tosano Cerea S.r.l.  
Via Palesella n. 1 37053 Cerea (VR)  
tel: 0442 80888

Progettisti:



Pagliarusco Architetti Associati  
Studio di architettura Via dei Carpani n. 11  
36075 Montecchio Maggiore  
Tel. 0444 699274 Fax 0444 695010

Redattore:



c/o Parco Scientifico Tecnologico VEGA  
ed. Auriga - Via delle Industrie, 9  
30175 Marghera (VE)  
www.eambiente.it; info@eambiente.it  
Tel. 041 5093820; Fax 041 5093886

Environmental assessment & permitting

Commissa: C19 - 006137

Rev.	Data	Oggetto	File	Redatto	Verificato	Approvato
00	29/03/2019	Prima Emissione	D_INTEGRAZIONI_R00	EF	PV	GC

## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>INTEGRAZIONI RELATIVE AL QUADRO PROGRAMMATICO</b> .....	<b>5</b>
2.1	RAPPORTI CON IL PROGETTO VI.VER.....	5
2.2	RAPPORTI CON IL PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE DEL VENETO .....	7
2.3	AGGIORNAMENTO RAPPORTO DELL’INTERVENTO CON IL CORRIDOIO ECOLOGICO INDICATO DAL P.A.T. DEL COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE.....	9
2.4	APPROFONDIMENTO DELLE RELAZIONI FRA INTERVENTO E IPOTESI VIABILISTICHE DI COLLEGAMENTO TRA SR 11 E SP 34 .....	10
2.5	ESITI PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS DEL PUA “AREA EX FAEDA” .....	11
<b>3</b>	<b>INTEGRAZIONI RELATIVE AL QUADRO AMBIENTALE</b> .....	<b>14</b>
3.1	ESITI SONDAGGI ARCHEOLOGICI ESEGUITI.....	14
3.2	CARATTERIZZAZIONE DELL’IMPATTO PAESAGGISTICO .....	14
3.3	CARATTERIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI, FLORA E FAUNA .....	26
<b>4</b>	<b>CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DI CARATTERE VOLONTARIO</b> .....	<b>31</b>
4.1	RAPPORTO FRA SUPERFICIE DI VENDITA ALIMENTARE E NON ALIMENTARE.....	31
4.2	COMUNICAZIONE DI MODIFICA ALLA VIABILITÀ DI ACCESSO AL COMPARTO .....	31

## INDICE FIGURE

Figura 2-1.	Mappa isolivello sorgenti fisse scenario di progetto - Diurno.....	13
Figura 3-1.	Colpo d’occhio dell’ambito provenendo da Altavilla Vicentina (Fonte: Street view di Google Maps) .....	15
Figura 3-2.	Colpo d’occhio dell’ambito provenendo dalla nuova rotatoria (Fonte: Street view di Google Maps) .....	15
Figura 3-3.	Colpo d’occhio dell’ambito provenendo da Montecchio Maggiore (Fonte: Street view di Google Maps) .....	16
Figura 3-4.	Vista a volo d’uccello del contesto produttivo e commerciale in cui il progetto si inserisce .....	16
Figura 3-5.	Mappa con i punti di vista.....	17
Figura 3-6.	Vista 1: stato attuale dei luoghi con visuale verso sud-est in direzione dei colli .....	18
Figura 3-7.	Vista 1: fotoinserimento realistico con visuale verso sud-est in direzione dei colli .....	19
Figura 3-8.	Vista 2: visuale dalla SP 34 nello stato ante operam .....	20
Figura 3-9.	Vista 2: visuale dalla SP 34 nello stato post operam.....	21
Figura 3-10.	Vista 3: visuale dal confine sud-ovest nello stato ante operam.....	22
Figura 3-11.	Vista 3: visuale dal confine sud-ovest nello stato post operam .....	23
Figura 3-12.	Vista 4: visuale dal parcheggio nello stato ante operam .....	24
Figura 3-13.	Vista 4: visuale dal parcheggio nello stato post operam .....	25
Figura 4-1.	Progetto depositato: particolare .....	32
Figura 4-2.	Variante al progetto depositato: particolare .....	32

## INDICE TABELLE

Tabella 2-1. Raffronto fra obiettivi ed indirizzi del Vi.Ver e progetto in esame .....	5
Tabella 2-2. Incremento di traffico sulla SR 11 nei pressi della nuova struttura di vendita.....	11
Tabella 3-1. Schede descrittive specie arboree per le aree a parcheggio e loro caratteristiche principali.....	26
Tabella 3-2. Schede descrittive specie arboree per le aree a parcheggio e loro caratteristiche principali.....	27
Tabella 3-3. Schede descrittive specie arboree per il bacino di laminazione e loro caratteristiche principali.....	28

## ALLEGATI

ALLEGATO 1: Valutazione di impatto viabilistico: approfondimento

ALLEGATO 2: Commissione Regionale VAS: parere motivato n. 45 del 14.03.2019

ALLEGATO 3: Relazione archeologica completa con esiti dei sondaggi archeologici

ALLEGATO 4: Progetto di sistemazione del verde: computo metrico estimativo

ALLEGATO 5: Progetto di sistemazione del verde: piano di manutenzione delle aree verdi

ALLEGATO 6: Progetto di sistemazione del verde: planimetria

ALLEGATO 7: Veneto Strade S.p.A. - Nulla osta rif. n. 3391/2018 prot. n. 7402/2019 del 26.03.2019

## 1 PREMESSA

La società Supermercati Tosano Cerea S.r.l. intende realizzare un proprio punto vendita in Comune di Montecchio Maggiore (VI) all'interno dell'ambito di riqualificazione urbanistica denominato “Ex Faeda”.

L'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una superficie di vendita complessiva pari a 7.000 mq. Inoltre con la realizzazione delle opere di urbanizzazione legate all'attuazione del Piano, saranno realizzate delle aree a parcheggio vincolate ad uso pubblico per un ammontare complessivo di 528 posti auto.

Per il progetto in questione, riconducibile a fattispecie progettuali di cui all'All. IV della Parte II del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. è stata attivata la procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/06 e art. 8 della L.R. 4/2016.

Con la presente relazione si forniscono gli elementi atti ad integrare la documentazione depositata ai fini del procedimento in merito agli aspetti indicati nella nota prot. n. 15102 del 14.03.2019 della Provincia di Vicenza.

Vengono inoltre fornite alcune integrazioni di carattere volontario al fine di condividere con l'Ente competente e gli enti interessati coinvolti nel procedimento alcuni aspetti di carattere progettuale che hanno subito lievi modifiche rispetto a quanto presentato.

## 2 INTEGRAZIONI RELATIVE AL QUADRO PROGRAMMATICO

### 2.1 RAPPORTI CON IL PROGETTO VI.VER

#### Richiesta

In relazione al “Progetto VI.VER”, rapportare le trasformazioni prospettate con le indicazioni progettuali ipotizzate in sede di progetto Vi.Ver.

#### Risposta

Il piano denominato “Master Plan ViVer – Piano Direttore”, elaborato dalla Provincia di Vicenza per l’ambito della strada mercato, propone la riqualificazione urbana e paesaggistica della S.R. 11 mediante la ridefinizione del carattere urbano dell’asse e il potenziamento delle relazioni interne all’area.

Le azioni individuate dal Progetto sono pienamente coerenti con le indicazioni progettuali promosse dal progetto Vi.Ver.

L’analisi di coerenza tra strategie delineate dal progetto Vi.Ver e obiettivi perseguiti dall’iniziativa in parola è riportata nella tabella sotto.

Viene altresì espresso un giudizio di carattere qualitativo sul grado di coerenza e soddisfacimento dei predetti obiettivi da parte dei lineamenti del progetto.

Tabella 2-1. Raffronto fra obiettivi ed indirizzi del Vi.Ver e progetto in esame

OBIETTIVI PROGETTO Vi.Ver	ELEMENTI DI PROGETTO
Valorizzazione e riqualificazione della qualità architettonica	<p>Il progetto prevede la realizzazione di un fabbricato commerciale moderno e funzionale, dimensionato adeguatamente sia nelle parti dedicate alla vendita, sia nei settori magazzino e uffici.</p> <p>L’edificio è progettato per garantire elevate performances energetiche sia passive, ovvero riferite all’involucro edilizio, sia impiantistiche (Classe Energetica A).</p> <p>Sotto il profilo dei valori preesistenti nell’area, già a livello urbanistico, il PUA Area Ex Faeda è stato sviluppato tenendo in considerazione la presenza del confinante complesso di Villa Giustiniani non solo rispettandone la percezione unitaria e le relazioni con l’ambiente interno.</p> <p>L’attuazione degli interventi di riqualificazione consentirà un miglioramento del contesto per la demolizione delle immanenti adiacenti strutture industriali fatiscenti e soprattutto offrirà l’occasione per il riutilizzo funzionale della Villa, dotandola di spazi a parcheggio e collegamenti viari, divenendo questo il volano per reperire le risorse economiche in grado di finanziare la possibilità di restauro.</p> <p>GRADO DI COERENZA.....ELEVATA 😊😊😊</p>

<b>OBIETTIVI PROGETTO Vi.Ver</b>	<b>ELEMENTI DI PROGETTO</b>
<p>Valorizzazione e potenziamento della permeabilità dei fronti</p>	<p>Il disegno complessivo della progettazione di Piano è stato concepito posizionando i volumi di nuova edificazione in posizione arretrata rispetto alla viabilità per consentire di mantenere aperta e libera la visuale complessiva attraverso la creazione di un movimento prospettico rispetto ai fabbricati esistenti.</p> <p>La realizzazione della grande rotatoria e l'innesto della bretella verso via Melaro all'interno del comparto edilizio assicurano, soprattutto dopo il suo completamento una permeabilità “funzionale” sotto il profilo viabilistico.</p> <p>GRADO DI COERENZA.....ALTA 😊😊</p>
<p>Ridisegno e riqualificazione della sezione stradale</p>	<p>Il riassetto della S.R. 11, la sistemazione di via Sasso Moro e la bretella verso via del Melaro interna al comparto “Lottizzazione” rappresentano opere che attuano soluzioni viabilistiche programmate nel P.R.C. di Montecchio Maggiore e che consentiranno la rivalutazione dell'asse stradale mercato, razionalizzando e migliorando il sistema complessivo delle comunicazioni.</p> <p>Questi interventi, nel loro complesso, inaugurano la riqualificazione complessiva della viabilità, dotando l'asse della S.R. 11, per la parte interessata dalle opere, di percorsi ciclabili e pedonali per favorire la mobilità lenta (pedoni e ciclisti), strutturando percorsi dedicati.</p> <p>GRADO DI COERENZA.....ELEVATA 😊😊😊</p>
<b>INDIRIZZI E STRATEGIE PROGETTO Vi.Ver</b>	<b>ELEMENTI DI PROGETTO</b>
<p>Valorizzazione delle relazioni fisiche e funzionali con il resto del tessuto insediativo</p>	<p>Il potenziamento delle relazioni fisiche e strutturali operate dal progetto si concretizzano attraverso tre elementi principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la bretella verso via Melaro interna al comparto, funzionale alla logistica della struttura commerciale di progetto ma imprescindibile al collegamento con la SP 34;</li> <li>• il bacino verde di laminazione, in quanto costituisce un elemento “cuscinetto” con gli ambiti agricoli circostanti;</li> <li>• la progettazione degli spazi e delle funzioni compatibile con il complesso della villa Giustiniani che si relazionerà con il contesto del Piano attraverso una piazzetta pavimentata, un percorso pedonale per la parte ad ovest e l'impianto di una barriera a verde a sud.</li> </ul> <p>GRADO DI COERENZA.....ALTA 😊😊</p>
<p>Ricerca di un equilibrio tra sostenibilità ambientale e funzionalità urbanistica; Inserimento paesistico degli interventi; Riconversione e riqualificazione (e rifunionalizzazione) delle aree dismesse e/o dismettibili</p>	<p>L'intervento si colloca nell'ambito di un piano di riqualificazione urbanistica che ha l'obiettivo complessivo di consentire la trasformazione di una zona dismessa in stato di abbandono e degrado in un insediamento che contribuisca a rivitalizzare il tessuto socio-economico, migliorando la qualità urbanistico - architettonica, attraverso gli interventi di riqualificazione della viabilità, la dotazione di standard (parcheggi di uso pubblico) e la fruibilità delle attività che si insedieranno.</p> <p>GRADO DI COERENZA.....ELEVATA 😊😊😊</p>

INDIRIZZI E STRATEGIE PROGETTO Vi.Ver	ELEMENTI DI PROGETTO
Contenimento del consumo di suolo libero	<p>Trattandosi della riqualificazione di un ambito produttivo dismesso, l'intervento si colloca in area per buona parte già occupata da volumetrie preesistenti ed impermeabilizzata con piazzali. I parcheggi saranno realizzati con betonelle drenanti al fine di limitare al massimo l'impermeabilizzazione di suolo libero.</p> <p>GRADO DI COERENZA.....ALTA 😊😊</p>
Ricostruzione del disegno di bordo o margine urbano	<p>Il progetto si colloca nell'ambito del continuum edilizio che si sviluppa lungo la SR 11 a confine con il Comune di Altavilla Vicentina. Questo rappresenta tipicamente una causa di disomogeneità dovuta a scelte urbanistiche diverse se non addirittura in contrasto fra loro. Nel caso di specie è vero il contrario in quanto il Piano è stato sviluppato in condivisione fra i comuni confinanti ed è anche fisicamente ubicato in entrambi. Questo ha favorito la condivisione della proposta in tutte le fasi di elaborazione e approvazione consentendo di addivenire ad una progettazione coerente con entrambi i fronti.</p> <p>GRADO DI COERENZA.....ALTA 😊😊</p>

## 2.2 RAPPORTI CON IL PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE DEL VENETO

### Richiesta

In relazione al “Piano di Tutela delle Acque”, rapportare l'intervento con il fatto che l'area interessata dall'intervento è in parte all'interno delle zone a cui è stato attribuito un “grado di vulnerabilità E – Elevato (valore sintacs 70-80)”, in parte all'interno delle zone a cui è stato attribuito un “grado di vulnerabilità A – Alto (valore sintacs 50-70)” [Fig. 2.2 “Carta della Vulnerabilità intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta”] e tutta la superficie del comune di Montecchio Maggiore è individuata come “Zone vulnerabili - Alta pianura – zona di ricarica degli acquiferi (Deliberazione del Consiglio Regionale n. 62 del 17 maggio 2006) [Fig. 2.3 “Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola”].

### Risposta

La valutazione della vulnerabilità di un acquifero consente di evidenziare le zone in cui è maggiore la facilità di contaminazione delle acque sotterranee da parte di una eventuale fonte inquinante.

Questo significa che l'ambito in cui è prevista la realizzazione dell'intervento, caratterizzata da un grado di vulnerabilità alto/elevato, la contaminazione delle acque sotterranee è agevolata dal fatto che la conducibilità idraulica dei terreni assume valori elevati e che non vi sono strati argillosi sovrapposti che fungono da barriera.

Al fine di evitare fenomeni di contaminazione delle acque sotterranee, la società proponente ha già effettuato la bonifica ed asportazione della cisterna interrata rinvenuta nel comparto e riferibile all'attività dismessa al fine di accertare la non contaminazione dei suoli (cfr Allegato 2). Inoltre si è già

provveduto al campionamento e alle analisi dei terreni al fine verificarne la conformità alle CSC di colonna B di cui al D. Lgs. 152/06, Allegato 5, parte IV, Tabella 1.

I risultati ottenuti rendono ottimisti in merito al fatto che il sito non abbia rappresentato e non rappresenti neppure oggi una potenziale fonte di contaminazione per le acque di falda.

Saranno comunque condotte delle analisi in ottemperanza a quanto prescritto da ARPAV nell'ambito della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS in cui viene richiesto quanto segue:

*I rapporti dovranno essere adeguatamente caratterizzati ai sensi della normativa vigente nell'ambito del piano di campionamento previsto a pag 131 del documento denominato VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE “EX FAEDA”- Rapporto Ambientale Preliminare – Revisione a riscontro di quanto richiesto nel Parere Motivato n. 119 del 08.08.2018, avendo cura di eseguire anche i test di cessione e di confrontarne i risultati con i limiti previsti dal D.lgs 152/2006 per le acque sotterranee.*

Per quanto attiene la fase realizzativa, come già anticipato nell'elaborato A - Studio Preliminare Ambientale cui si rimanda per i dettagli, durante il cantiere saranno messi in atto una serie di accorgimenti di carattere gestionale che consentiranno di evitare la contaminazione delle acque di falda causata dallo sversamento accidentale di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi o dal dilavamento dei materiali da costruzione e dei rifiuti prodotti.

Con riferimento alla gestione delle acque meteoriche nella fase di “esercizio”, le acque di prima pioggia di dilavamento dei parcheggi e dei piazzali, in ottemperanza a quanto stabilito dal Piano Tutela delle Acque del Veneto art. 39 delle NTA, saranno raccolte e trattate mediante sistemi di disoleazione e sedimentazione prima di essere recapitate nella rete delle acque nere localizzata in via Po e collegata al depuratore di Montecchio Maggiore.

Si ritiene che tali accorgimenti consentiranno di evitare ogni possibile contaminazione delle acque superficiali e sotterranee dovuto alle attività di progetto sia nella fase di cantiere sia in quella di utilizzazione della superficie di vendita.

L'intero territorio del comune di Montecchio Maggiore è individuato come zona vulnerabile - Alta pianura – zona di ricarica degli acquiferi.

La Deliberazione del Consiglio Regionale n. 62 del 17 maggio 2006 stabilisce che, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006, ai fini della tutela dei corpi idrici, con particolare riguardo alle falde sotterranee, all'interno delle aree vulnerabili, deve essere fissato il programma di azione obbligatorio per la tutela delle acque dall'inquinamento causato da nitrati di origine agricola e attivati i necessari strumenti di controllo e verifica dell'efficacia del programma stesso-

Attualmente trova applicazione il terzo Programma d'Azione che recepisce le novità introdotte dal Decreto Ministeriale 25 febbraio 2016, che ha aggiornato i criteri per l'utilizzazione agronomica degli effluenti di allevamento, dei fertilizzanti azotati, dei digestati e delle acque reflue e disciplina l'utilizzo

agronomico di tutti i fertilizzanti azotati organici e di sintesi all'interno delle Zone Vulnerabili ai Nitrati di origine agricola del Veneto, in attuazione della direttiva 91/676/CEE (Direttiva Nitrati).

La proposta progettuale in analisi non si configura come attività agronomica e pertanto non prevede l'utilizzo sistematico di effluenti di allevamento, fertilizzanti azotati, digestati né di acque reflue. Le piantumazioni previste all'interno dell'ambito urbanistico saranno effettuate ricorrendo all'utilizzo di fertilizzanti solo se ritenuto necessario e con quantitativi minimali al fine di garantire l'apporto di nutrienti nella fase iniziale di attecchimento degli esemplari arborei ed arbustivi secondo il piano di gestione di cui al paragrafo 3.3 e all'allegato 4.

## **2.3 AGGIORNAMENTO RAPPORTO DELL'INTERVENTO CON IL CORRIDOIO ECOLOGICO INDICATO DAL P.A.T. DEL COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE**

### Richiesta

*Il “Corridoio ecologico secondario (art.47)”, indicato nella Tav. 4 del PAT a ridosso della parte ovest dell'area interessata dall'intervento, non risulta più presente in quanto risulta realizzato un manufatto proprio nell'area di passaggio del corridoio ecologico in questione e quindi va riconsiderato/aggiornato il rapporto dell'intervento con il suddetto corridoio ecologico;*

### Risposta

L'ampliamento dell'edificio industriale della ditta Dalla Verde e il progetto di riqualificazione e riconversione dell'“Area Ex Faeda” sono stati concepiti per consentire il mantenimento di una fascia a verde libera da ostacoli condivisa fra le due proprietà. Orbene, in recepimento delle indicazioni fornite dalla Provincia di Vicenza in sede di approvazione del progetto Dalla Verde in variante al P.R.G. (Conferenza dei servizi del 23.05.12), il progetto di riqualificazione dell'Area ex Faeda prevede infatti la conservazione di tale “nastro di naturalità” in modo coerente alle previsioni comunali relative al disegno degli elementi della rete ecologica.

Tale elemento rappresenterà, insieme al bacino di laminazione naturaliforme previsto sull'estremità sud dell'ambito, un nuovo elemento di carattere areale della rete ecologica. Il progetto in esame contribuisce alla creazione di una cosiddetta *stepping zone*, cioè di un'area di piccola superficie che, per la sua posizione strategica e per la sua composizione, costituirà un importante elemento paesaggistico ed ecologico di sostegno delle specie in transito sul territorio. Con specifico riferimento al bacino di laminazione, infine, la creazione di un biotopo di pregio in un contesto che, come quello agricolo, presenta intrinsecamente situazioni di criticità (lavorazione con macchinari, concimazione, trattamenti fitosanitari, etc...) potrà innescare anche effetti di ripopolamento dell'ambito con riferimento alle specie di microfauna.

## 2.4 APPROFONDIMENTO DELLE RELAZIONI FRA INTERVENTO E IPOTESI VIABILISTICHE DI COLLEGAMENTO TRA SR 11 E SP 34

### Richiesta

*Approfondire il rapporto tra quanto proposto con il fatto che, all'interno dell'area interessata dall'intervento, è presente una cosiddetta “infrastruttura di maggior rilevanza in previsione (art. 39)” [Tav. 4 del PAT] riguardante un'ipotizzata opera viabilistica di collegamento tra la SR 11 e la SP 34 collegata alla realizzazione dell'alta velocità/alta capacità ferroviaria; si chiede di valutare la necessità, o meno, di integrare gli studi di impatto viabilistico rispetto alla potenziale presenza di detta infrastruttura viaria.*

### Risposta

Per l'approfondimento richiesto si rimanda all'Allegato 1 in cui, attraverso una visione di insieme a livello di “macro-sistema” eseguita con la modellazione dei flussi, si evidenzia l'entità dei flussi di traffico che sarebbero coinvolti e interessati in relazione all'infrastruttura prevista nel PAT dal Comune di Montecchio Maggiore, legata alle future previsioni di realizzazione della ferrovia ad alta velocità/capacità tra Verona e Vicenza.

Le modellazioni dei flussi dello scenario infrastrutturale futuro mostrano che la bretella in questione sarà interessata da un flusso veicolare bidirezionale tale da non influire sul livello di servizio della recente rotonda realizzata lungo la SR 11, funzionale anche al Piano Ex Faeda. Tale livello di servizio si manterrà quindi nell'ambito del livello B anche nello scenario infrastrutturale futuro che considera anche la realizzazione del collegamento tra SR 11 e SP 34.

Pertanto, con riferimento alla compatibilità degli interventi viabilistici recentemente realizzati (rotonda SR 11), ma anche in relazione agli interventi previsti nel progetto del PUA ex Faeda, l'approfondimento svolto conferma che gli interventi risultano pienamente compatibili con la prevista bretella di collegamento con la SP 34.

In ogni caso, per estrema chiarezza, si ribadisce fermamente che le previsioni delle future possibili infrastrutture prospettate negli scenari anche del progetto Vi.Ver non costituiscono né possono costituire elementi prescrittivi o impeditivi del progetto *de quo*.

In altri termini gli studi e gli approfondimenti condotti, in particolare sui flussi di traffico indotti, dimostrano che non solo il progetto di edificio commerciale localizzato nell'area ex Faeda è agevolmente sostenibile con le “sole” opere già individuate nel PUA in parola, in ossequio, peraltro, alle pattuizioni già definite con i Comuni interessati e recepite nella pianificazione sia generale che attuativa, ma ha anche il pregio di essere già compatibile con l'eventuale realizzazione in futuro delle infrastrutture di livello superiore prospettate nelle vicinanze dell'area.

## 2.5 ESITI PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS DEL PUA “AREA EX FAEDA”

### Richiesta

In relazione alla “Prima Variante al P.I. del Comune di Montecchio Maggiore, si ritiene vadano acquisiti, non appena disponibili, gli esiti della V.A.S. in corso presso la Regione del Veneto.

### Risposta

Si allega il parere motivato della Commissione Regionale VAS n. 45 del 14 marzo 2019 (cfr. Allegato 2) con cui il P.d.L. Area Ex Faeda, oggetto di Verifica di Assoggettabilità, viene escluso dalla procedura di VAS “in quanto non determina effetti significativi sull’ambiente”.

Il Parere reca le prescrizioni da ottemperarsi in sede di attuazione fra cui, in particolare, quella che riguarda l’obbligo di mettere in atto tutte le misure di mitigazione e/o compensazione individuate sia per la fase di cantiere che a regime nel Rapporto Ambientale preliminare.

Il proponente si impegna fin da ora ad attenersi rigorosamente a tale indicazione.

Il parere chiede inoltre che vengano recepite le indicazioni e/o prescrizioni previste nei pareri delle Autorità Ambientali consultate. A tal proposito si rileva che il parere reso dalla Azienda ULSS n. 8 Berica nell’ambito del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VAS richiede quanto segue:

*L’attuazione del Piano risulta comportare la creazione di traffico veicolare indotto. Sembra quindi necessario accertare che tale traffico indotto non produca un impatto significativamente negativo sulle condizioni di inquinamento atmosferico ed acustico delle zone interessate dall’intervento urbanistico.*

Si coglie pertanto l’occasione di fornire gli opportuni chiarimenti ed approfondimenti sull’argomento.

### **Impatto sulla qualità dell’aria generato dal traffico indotto dal progetto**

Nello Studio di Impatto Viabilistico, i flussi di traffico indotti dall’apertura del punto vendita sono stati quantificati in 440 veicolo/ora massimi applicando il coefficiente di attrattività indicato dagli abachi del Dipartimento Commercio della Regione del Veneto opportunamente decurtati dagli attuali indotti della struttura di vendita attualmente presente in Viale Trieste che si trasferirà nel nuovo edificio.

Lo scenario più gravoso ipotizzabile è quello riferibile all’incremento di 440 veicoli/ora (indotto massimo associato all’ora di punta del sabato) che vanno ad aggiungersi al traffico veicolare attuale dell’ora di punta del venerdì sera (17.00-18.00) (che, dai rilievi effettuati, è stato indicato come il momento di maggior traffico sulla SR 11 con un flusso bidirezionale orario pari a 1.436 veicoli/ora).

L’incremento massimo di traffico ipotizzabile sarà pertanto pari al 31% rispetto ai volumi odierni.

Tabella 2-2. Incremento di traffico sulla SR 11 nei pressi della nuova struttura di vendita

<b>FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI</b> <b>Ora di punta venerdì 17.00-18.00</b>	<b>FLUSSI DI TRAFFICO futuri</b> <b>Ora di punta venerdì 17.00-18.00</b>	<b>VARIAZIONE</b> <b>%</b>
1.436 Veicoli/ora	1.876 Veicoli/ora	<b>+31%</b>

Sotto il profilo emissivo, ipotizzando che il traffico veicolare indotto sarà rappresentato essenzialmente da automobili le cui emissioni si aggiungono a quelle prodotte da un traffico che è costituito per lo più da automobili ma che ha anche una componente di mezzi pesanti (più inquinanti), è possibile prevedere un incremento massimo delle emissioni **molto inferiore al 30%** rispetto alla situazione odierna.

La condizione sopra descritta di fatto non si verificherà mai, oltre che per le ragioni in premessa, anche per i seguenti fattori:

- non considera il fenomeno di “cattura” del traffico ovvero l’effetto di attrazione del nuovo punto vendita su utenti che già percorrono con il proprio veicolo la SR11.
- non considera la diminuzione del traffico su altre direttrici da e verso altre superfici commerciali di tipologia simile dovuta all’appeal esercitato dalla nuova apertura.

Inoltre va anche considerato che la recente realizzazione della nuova rotatoria sulla SR11, sulla base dei risultati ottenuti con le simulazioni del funzionamento della rete stradale di progetto effettuate nello Studio di Impatto Viabilistico, grazie alle generose dimensioni e la corretta gestione delle geometrie degli attestamenti, consente la gestione e lo smaltimento ottimale dei flussi attuali e futuri.

La fluidificazione del traffico grazie alla rotatoria genera benefici in termini emissivi in quanto minimizza il verificarsi di quei comportamenti che tipicamente innalzano i livelli emissivi dei veicoli come le accelerazioni e le frenate ripetute.

Sulla base delle considerazioni fatte sopra, ritenuto che gli inquinanti complessivamente emessi dal traffico generato non potranno contribuire in modo significativo a modificare lo stato della qualità dell’aria ante-operam, è possibile ritenere l’impatto del traffico veicolare sulla componente atmosfera **SCARSAMENTE RILEVANTE.**

### **Impatto sul clima acustico generato dal traffico indotto dal progetto**

Sotto il profilo acustico, con la presentazione dell’istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, si è provveduto ad eseguire un approfondimento di carattere specialistico per valutare preventivamente l’entità delle emissioni sonore generate dal progetto.

In particolare si è predisposto un modello previsionale per valutare gli impatti futuri dei nuovi impianti in progetto installati sulla copertura (impianti di climatizzazione e refrigerazione), delle attività di carico/scarico merci, delle emissioni sonore relative al parcheggio e la viabilità interna e infine del traffico veicolare indotto dall’insediamento.

I risultati delle simulazioni effettuate relativamente allo scenario di progetto ed ai livelli assoluti di emissione ovvero il contributo sonoro delle sorgenti sonore di progetto, confrontati con i valori limite della classe acustica di appartenenza dei ricettori individuati (classe IV e III), permettono di affermare che, sia per il periodo di riferimento diurno, sia per il periodo di riferimento notturno, è verificato il rispetto dei valori limite valutati in prossimità dei ricettori individuati.

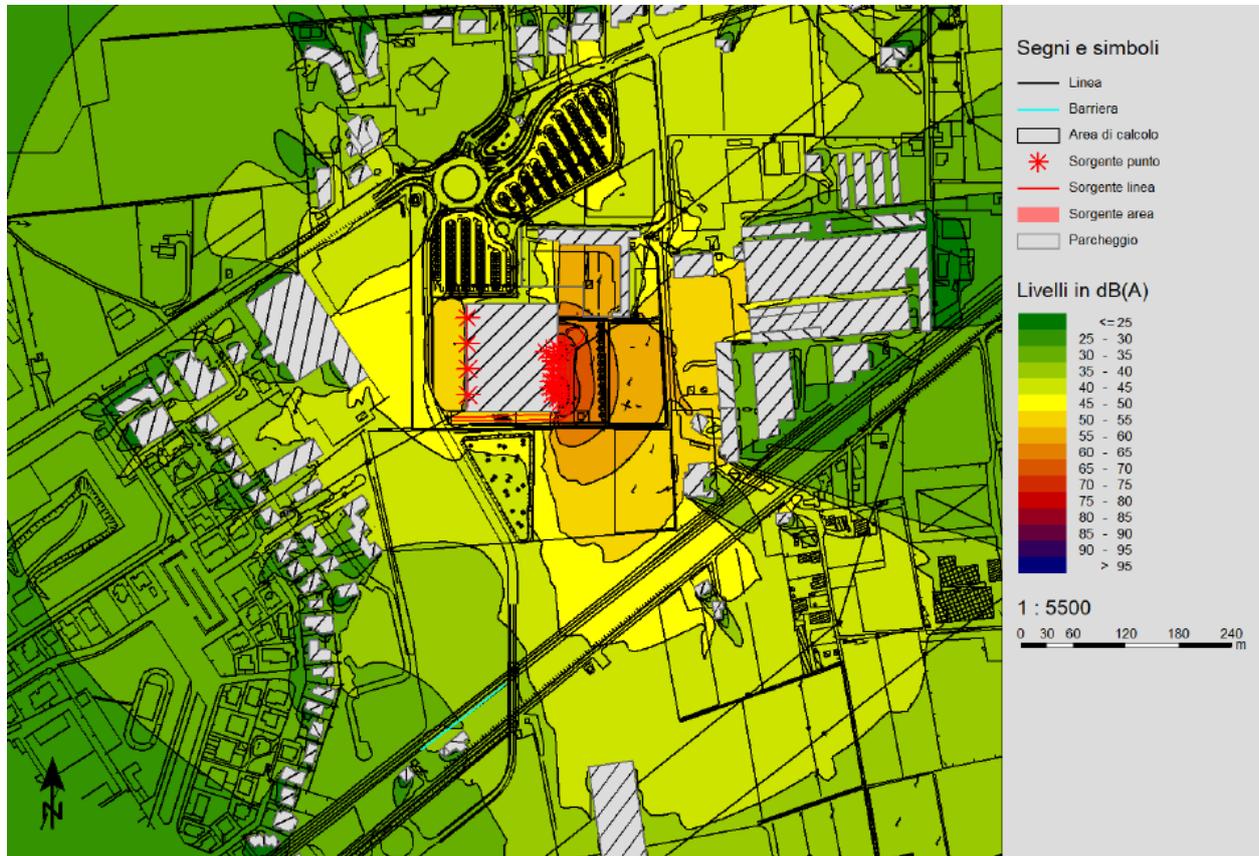


Figura 2-1. Mapa isolivello sorgenti fisse scenario di progetto - Diurno

Relativamente ai livelli differenziali di immissione, ovvero la differenza tra rumore ambientale e rumore residuo, confrontati con i valori limite previsti per la classe acustica di appartenenza, lo studio evidenzia per entrambi i periodi di riferimento diurno e notturno il rispetto del limite differenziale di immissione calcolato in prossimità dei ricettori individuati.

La comparazione tra scenario attuale e di progetto (criterio differenziale), dovuto all'insediamento delle sorgenti sonore in progetto evidenzia un modesto aumento dei livelli sonori in prossimità dei ricettori individuati, variabile in base alla distanza, orientamento, schermature, ecc., tale incremento risulta comunque entro i limiti di accettabilità previsti dalla normativa vigente.

Si precisa che una volta ultimati i lavori si procederà con la verifica dei livelli acustici reali attraverso misure strumentali.

### 3 INTEGRAZIONI RELATIVE AL QUADRO AMBIENTALE

#### 3.1 ESITI SONDAGGI ARCHEOLOGICI ESEGUITI

Si rimanda all'Allegato 3 per la Relazione archeologica completa dei risultati delle indagini eseguite sulla quale la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza si è favorevolmente espressa con il Parere di cui al prot. n. 3168 del 07.02.2019 nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS del PdL “Area ex Faeda”.

Il parere, già agli atti, evidenzia che le 5 trincee esplorative, effettuate in accordo e previa autorizzazione della Soprintendenza stessa, hanno dato un esito archeologico nel complesso negativo, con l'eccezione della cd. trincea 5, posizionata in corrispondenza al sedime del nuovo supermercato nella quale sono stati rinvenuti materiali riferibili ad una frequentazione di età romana. La Soprintendenza prescrive pertanto che le attività di scavo che interessano l'area in cui sarà realizzato il fabbricato commerciale siano effettuate con assistenza da parte di archeologi professionisti.

#### 3.2 CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO PAESAGGISTICO

##### Richiesta

Si ritiene che la documentazione va integrata con:

- un rendering di fotoinserimento del fabbricato con una visione ampia sia verso i colli che verso la statale;
- un maggior dettaglio su quanto potrebbe impattare ad esempio, il colore il materiale, considerato che nella relazione viene detto che dal punto di vista architettonico, in facciata si prevede un rivestimento metallico colorato con la funzione di limitare la luce solare estiva;
- uno studio che tratti con maggior attenzione, l'inserimento nel paesaggio circostante della nuova struttura, pur in considerazione del fatto che già la demolizione dei silos e delle vecchie strutture costituiscono un aspetto migliorativo e della necessità di visibilità che manifesta un'attività commerciale.

##### Risposta

Il confronto fra lo stato attuale dei luoghi e le fotosimulazioni delle future opere previste dal progetto consente di apprezzare l'effetto “riordinatore” dell'intervento inteso nella sua globalità rispetto alle volumetrie esistenti nell'intorno.

I volumi attualmente presenti sono espressione di una fattispecie di stabilimento produttivo ormai estraneo e dissonante rispetto al contesto odierno: i fabbricati che lo compongono risultano sensibilmente più elevati se paragonati agli altri fabbricati esistenti e lo stato di prolungato abbandono ne accresce l'aspetto decadente e nel complesso disordinato.

Attualmente i fabbricati in disuso si manifestano in modo invadente all'osservatore che percorre la SR 11 sia che si provenga da Altavilla Vicentina sia che si arrivi dalla nuova rotatoria in territorio di Montecchio M.re.

Con la realizzazione dell'intervento, i volumi dei lotti A e B saranno realizzati in posizione sensibilmente più arretrata rispetto ad oggi; i parcheggi, posizionati frontalmente ai fabbricati e dotati di alberature, contribuiranno da un lato a rendere più aperta la visuale d'insieme dell'intero ambito e dall'altro a mantenere libera la visuale sul complesso di Villa Giustiniani migliorandone al contempo la “fruibilità” visiva sia da nord sia da sud. Dal punto di vista delle altezze e dello sviluppo planimetrico, i nuovi fabbricati saranno pienamente coerenti con il linguaggio architettonico degli edifici esistenti nell'intorno a prevalente destinazione produttiva.

Con riferimento alle scelte cromatiche e materiche, il nuovo punto vendita pur mantenendo la riconoscibilità del brand, prediligerà tonalità neutre in grado di armonizzarsi al meglio al contesto, caratterizzato peraltro da una certa disomogeneità “stilistica” e cromatica.

L'inserimento di quinte arboree e di filari arbustivi, le piantumazioni in fregio al bacino di laminazione contribuiranno infine a schermare il manufatto e ad interromperne le superfici in relazione ad una visione dinamica dell'ambito dalle vie di comunicazione.



Figura 3-1. Colpo d'occhio dell'ambito provenendo da Altavilla Vicentina (Fonte: Street view di Google Maps)



Figura 3-2. Colpo d'occhio dell'ambito provenendo dalla nuova rotonda (Fonte: Street view di Google Maps)



Figura 3-3. Colpo d'occhio dell'ambito provenendo da Montecchio Maggiore (Fonte: Street view di Google Maps)



Figura 3-4. Vista a volo d'uccello del contesto produttivo e commerciale in cui il progetto si inserisce

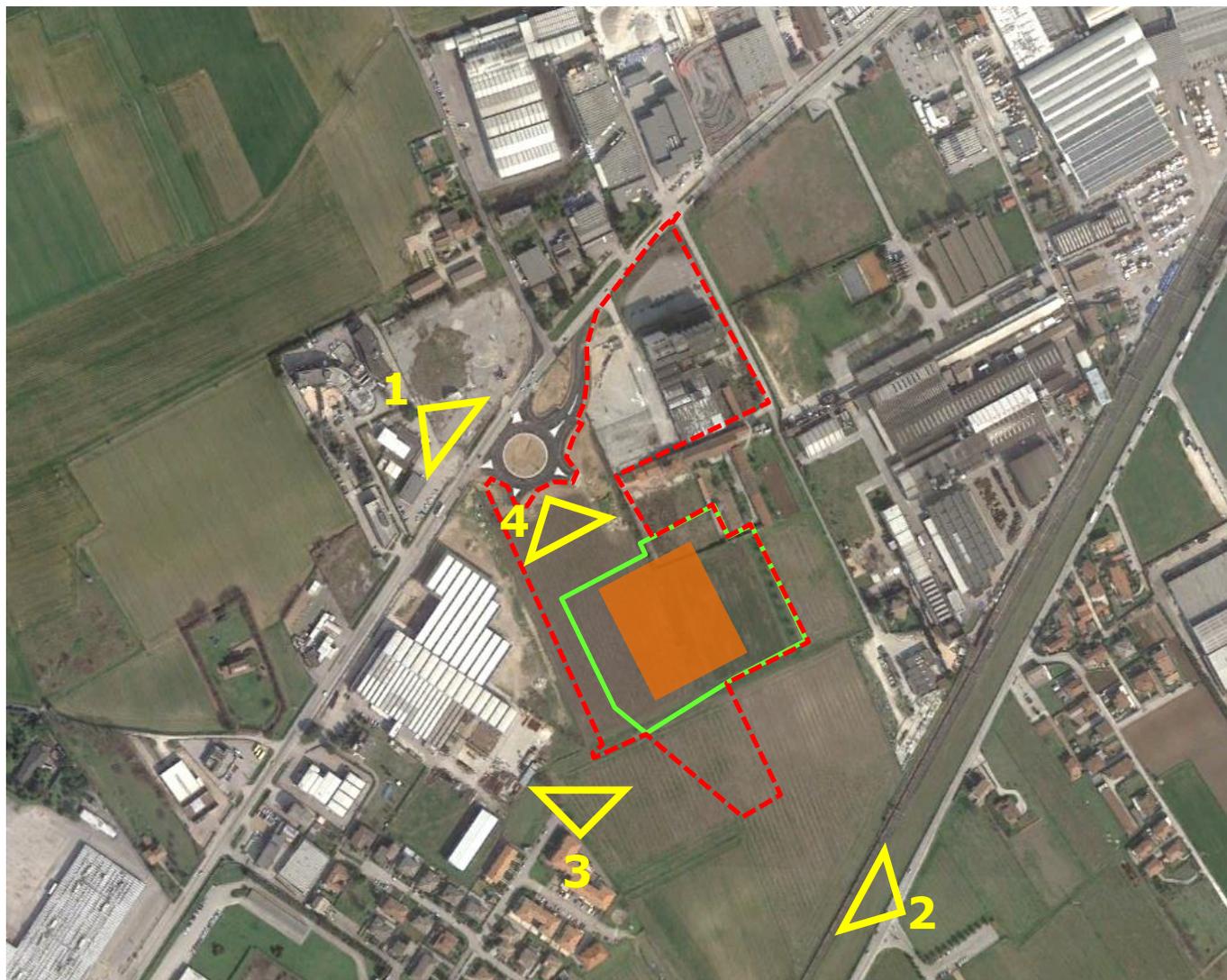


Figura 3-5. Mappa con i punti di vista



Figura 3-6. Vista 1: stato attuale dei luoghi con visuale verso sud-est in direzione dei colli



*Figura 3-7. Vista 1: fotoinserimento realistico con visuale verso sud-est in direzione dei colli*



*Figura 3-8. Vista 2: visuale dalla SP 34 nello stato ante operam*



*Figura 3-9. Vista 2: visuale dalla SP 34 nello stato post operam*



*Figura 3-10. Vista 3: visuale dal confine sud-ovest nello stato ante operam*



Figura 3-11. Vista 3: visuale dal confine sud-ovest nello stato post operam



*Figura 3-12. Vista 4: visuale dal parcheggio nello stato ante operam*



*Figura 3-13. Vista 4: visuale dal parcheggio nello stato post operam*

### 3.3 CARATTERIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI, FLORA E FAUNA

#### Richiesta

Risulta assente il progetto della sistemazione a verde, comprendendo in ciò, oltre alle aiuole previste, anche le alberature indicate sui parcheggi ed i filari esterni, riscontrandone unicamente un accenno a pag. 150 della Relazione di SIA. A questo riguardo dovrebbe essere esaminata anche la possibilità di inserire un filare arboreo sul parcheggio centrale, prima fila ad Est. Anche per il bacino di laminazione potrebbe essere opportunamente considerato l'utilizzo di vegetazione arborea ed arbustiva, opportunamente igrofila, per incrementare la biodiversità e migliorare l'inserimento paesaggistico complessivo. Si richiede un elaborato specifico di progettazione del verde comprensivo di computo metrico estimativo e del relativo piano della manutenzione per almeno i primi 3 anni.

#### Risposta

Nelle aree a parcheggio del piano urbanistico è previsto l'impianto di specie arboree resistenti, poco esigenti ed adatte ad ambienti esposti e tendenzialmente aridi nella stagione calda rappresentate da *Acer campestre* e *Cercis siliquastrum*.

Rispetto alla configurazione presentata, si è aggiunto un filare arboreo anche nella prima fila di parcheggi ad est.

Tabella 3-1. Schede descrittive specie arboree per le aree a parcheggio e loro caratteristiche principali

<b>Acer campestre – Acero campestre</b>	
	
<b>Descrizione:</b>	Albero di dimensioni medio-piccole dalla chioma compatta e fitta, di forma ovale, che la rende resistente ai venti ed adatta a spazi angusti. Possiede un apparato radicale molto ramificato, che si sviluppa anche superficialmente senza comunque creare danni a strutture o recare intralcio alle operazioni di sfalcio dell'erba. È inoltre in grado di sopportare i terreni molto compatti e le alte temperature, condizioni spesso frequenti nei parcheggi. Poco suscettibile a parassitosi e fitopatologie come lo oidio.

**Cercis siliquastrum – Albero di Giuda**



**Descrizione:**

Albero di medie dimensioni appartenente alla famiglia delle Leguminosae con abbondante fioritura primaverile sia per il tronco e i rami. Tipicamente utilizzato lungo i viali per la sua rusticità, cresce agevolmente in ambienti dal clima mite, mentre ha serie difficoltà a svilupparsi in ambienti dal clima rigido.

Sul confine est dell’ambito è prevista la piantumazione di lunghi tratti di bordure di *Cupressocyparis leylandii*.

Tabella 3-2. Schede descrittive specie arboree per le aree a parcheggio e loro caratteristiche principali

**Cupressocyparis leylandii – Cipresso di Leyland**



**Descrizione:**

È un incrocio molto robusto e tollerante ottenuto casualmente intorno al 1880. Si tratta di una conifera molto rustica che riesce a sopportare livelli di inquinamento anche elevati. La pianta ha una chioma molto fitta, sopporta bene la potatura e per queste sue caratteristiche è adatta per formare delle siepi anche alte o barriere.

Nel bacino di laminazione saranno impiantati sia arbusti, come *Cornus mas* e *Crataegus laevigata* ed essenze arboree costituite da *Celtis australis*, *Ulmus minor*, *Populus nigra* e *Tilia cordata*.

La piantumazione avverrà utilizzando un sesto d’impianto il più possibile naturaliforme, anche con la creazione di macchie arboreo-arbustive al fine di creare un ambiente riparato gradito all’avifauna e alla

fauna terrestre. L’impiego di specie che producono frutti apprezzati dagli uccelli, contribuirà a facilitare la colonizzazione del nuovo biotopo.

Tabella 3-3. Schede descrittive specie arboree per il bacino di laminazione e loro caratteristiche principali

<b>Cornus mas – Corniolo</b>	
	
<b>Descrizione:</b>	<p>Arbusto autoctono che in condizioni ottimali può raggiungere le dimensioni di un alberetto di 6-8 m. Presenta una fioritura abbondante tra febbraio-aprile di colore giallo, prima della comparsa delle foglie, seguono drupe commestibili di color porpora. È una specie a lenta crescita, moderatamente termofila, amante di suoli asciutti che sovente viene impiegata per la rinaturalizzazione di boschi.</p>

<b>Crataegus laevigata – Biancospino selvatico</b>	
	
<b>Descrizione:</b>	<p>Arbusto rustico e resistente di taglia contenuta, a foglia caduca. Cresce su suoli freschi, profondi con optimum nella fascia submediterranea. Ama le esposizioni soleggiate. I fiori sono piccoli, bianchi-rosati, piuttosto profumati. Produce drupe rosse dalla polpa farinosa, commestibili.</p>

**Celtis australis – Bagolaro**



**Descrizione:**

Ha il suo habitat ideale in ambienti anche aridi, su terreni calcarei; si utilizza anche per rimboschimenti su terreni difficili e sassosi, in cui cresce grazie alla sua estrema adattabilità. L'unica condizione necessaria è che il suolo sia sempre molto ben drenato. Resiste alla siccità, ma teme i climi rigidi: mal sopporta i freddi intensi, le nevicate abbondanti e le gelate tardive. L'esposizione in pieno sole è la più indicata. Dopo i primi 5-6 anni, in cui è bene interrare in autunno un po' di concime organico, non necessita di ulteriori concimazioni. Molto resistente a parassiti e di malattie. Produce drupe eduli.

**Ulmus minor – Olmo campestre**



**Descrizione:**

Tipico delle zone pianeggianti, è una pianta poco esigente e desidera clima temperato-caldo e posizioni di pieno sole, rifuggendo dall'ombra; predilige suoli profondi, freschi o mediamente ricchi di acqua, ma si adatta anche a situazioni meno favorevoli quali i terreni siccitosi. Indifferente al substrato, è coltivabile nei terreni di natura silicea, calcarea, compatta ed anche argillosa. Resiste alle gelate, all'inquinamento e alla salinità dell'aria e al vento.

**Populus nigra – Pioppo nero**



**Descrizione:**

Specie arborea molto diffusa in pianura ed in collina. Il suo habitat è rappresentato spesso dalle rive dei corsi d'acqua. Predilige posizioni molto luminose, soleggiate, ma che si adatta bene anche a mezz'ombra. La pianta resiste bene al freddo ed al vento, è molto resistente all'inquinamento ed è per questo molto utilizzata per alberature stradali ma la si trova anche in modo spontaneo lungo le rive dei fossi o in zone alluvionali.

**Tilia cordata – Tiglio selvatico**



**Descrizione:**

Albero che può raggiungere anche dimensioni notevoli (25-30 m). Il tronco è dritto e può raggiungere grandi diametri. La ramificazione inizia dal basso con rami principali molto aperti e rami secondari ascendenti. Le inflorescenze sono molto apprezzate dagli insetti soprattutto dalle api.

Le piante saranno poste in opera previa la preparazione del sito di ogni impianto con dissodamento del suolo, l'eliminazione di eventuali infestanti, la fornitura ed il collocamento di tutori, la legatura con corde idonee, la fornitura e la distribuzione di ammendanti e di concimi.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli Allegati 4 (computo metrico estimativo), 5 (piano di manutenzione delle aree verdi) 6 (planimetria).

## 4 CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DI CARATTERE VOLONTARIO

### 4.1 RAPPORTO FRA SUPERFICIE DI VENDITA ALIMENTARE E NON ALIMENTARE

Il proponente intende chiarire che l'istanza volta all'ottenimento dell'autorizzazione commerciale per l'apertura del nuovo punto vendita avente superficie complessiva di 7.000 mq verrà presentata nel rispetto delle vigenti previsioni del Piano degli Interventi e quindi in base alla seguente ripartizione:

- 5.000 mq di superficie di vendita di tipo alimentare;
- 2.000 mq di superficie di vendita di tipo non alimentare.

Si precisa che le valutazioni degli impatti sono state effettuate considerando una superficie di vendita complessiva pari a 7.000 mq e con prevalenza del settore merceologico alimentare (sino a 6.000 mq sv), settore quest'ultimo che notoriamente presenta parametri di impatto – in particolare con riferimento al traffico veicolare indotto – maggiori e quindi impone accertamenti in parte più gravosi. La circostanza che le verifiche effettuate e riportate nello Studio Preliminare Ambientale e nella relativa documentazione allegata (segnatamente lo studio di impatto viabilistico) attestino la sostenibilità del progetto anche per una superficie di vendita alimentare maggiore rispetto a quella indicata nelle prescrizioni di PI, dimostra inequivocabilmente la compatibilità del medesimo anche considerando una superficie di vendita di 5.000 mq. In altri termini il dimensionamento dell'edificio per i profili funzionali ed impiantistici è pienamente compatibile con una ripartizione fino a 6.000 mq di SV di tipo alimentare e 1.000 mq di SV di tipo non alimentare.

### 4.2 COMUNICAZIONE DI MODIFICA ALLA VIABILITÀ DI ACCESSO AL COMPARTO

Veneto Strade S.p.A., competente per il tratto di SR 11 in Comune di Altavilla Vicentina, si è espressa in merito al sistema di accessi e recessi al comparto previsti sulla strada regionale proponendo la revisione della configurazione inizialmente proposta a garanzia di un maggiore grado di sicurezza stradale. La soluzione rielaborata, accolta da Veneto Strade e formalmente approvata con il rilascio del nulla osta n. 3391/2018 (protocollo generale 7402/2019 del 26.03.2019) dell'ufficio concessioni di Veneto Strade S.p.A. (cfr Allegato 7), consiste nell'unificazione su una sola strada dell'ingresso e dell'uscita al comparto al limite estremo dell'ambito in corrispondenza di via Solferino.

Il progetto originariamente prevedeva invece la realizzazione di due corsie con sbocchi distinti sulla SR 11 posizionate sul limite dell'area di parcheggio.

La modifica consentirà inoltre il prolungamento del percorso pedonale all'interno del parcheggio che, con la precedente configurazione, presentava uno sviluppo solo parziale.

Si tratta pertanto di una soluzione che avrà carattere migliorativo rispetto al progetto agli atti.

La modifica non richiede alcuna revisione rispetto alle assunzioni fatte nello Studio di Impatto Viabilistico per la valutazione dei flussi di traffico generati sulla rete. Ne consegue che anche i risultati ottenuti nelle simulazioni non subiscono modifiche apprezzabili dall'introduzione della predetta soluzione.



Figura 4-1. Progetto depositato: particolare



Figura 4-2. Variante al progetto depositato: particolare