

PROVINCIA DI
VICENZA

REGIONE DEL
VENETO

COMUNE DI
CORNEO VICENTINO

**PROGETTO DI AMPLIAMENTO DI 1.500 M² DELLA
SUPERFICIE DI VENDITA DI UN ESERCIZIO
COMMERCIALE ESISTENTE**

Verifica di assoggettabilità a VIA

Risposta alle richieste di integrazione formulate ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii. e controdeduzioni alle osservazioni

Proponente



Supermercati Tosano Cerea S.r.l.
Via Palesella, 1
37053 Cerea (VR)
Tel. 0442 80888; Fax 0442 80360

Progettista



Arch. Giovanni Maria Vencato
Via Marconi, 11/A
36073 Cornedo Vicentino (VI)
910@giovincato.com
Tel. 0445 656634

Consulenza ambientale



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

Consulenza legale

Studio NA

Studio Legale Nani e Associati
Viale Riviera Berica, 105
36100 Vicenza (VI)
Tel. 0444 530990; Fax 0444 532094

Servizio: VALUTAZIONE AMBIENTALE

Unità Operativa: ENVIRONMENTAL ASSESSMENT & PERMITTING

Codice Commessa: C20-007335

Rev.	Data	Oggetto	File	Redatto	Verificato	Approvato
00	23/10/2020	Prima Emissione	E_INTEGRAZIONI_R00.Docx	M. Cagliani E. Franzo	M. Gallo	G. Chiellino

SOMMARIO

1	PREMESSA	5
2	PROVINCIA DI VICENZA	6
2.1	QUADRO PROGRAMMATICO	6
2.1.1.	P.T.C.P. di Vicenza	6
2.1.2.	Piano di Tutela delle Acque	9
2.2	QUADRO PROGETTUALE	12
2.2.1.	Gestione rifiuti	12
2.2.2.	Ricarica elettrica veicoli	16
2.3	QUADRO AMBIENTALE	18
2.3.1.	Caratterizzazione dell’impatto sull’atmosfera	18
2.3.2.	Caratterizzazione dell’impatto acustico	24
2.3.3.	Caratterizzazione dell’impatto da agenti fisici	51
2.3.4.	Caratterizzazione dell’impatto paesaggistico e tutela risorse naturali ed agronomiche	51
2.3.5.	Caratterizzazione dell’impatto viabilistico	53
2.3.6.	Caratterizzazione degli impatti sulla salute dei lavoratori e delle persone	55
3	OSSERVAZIONI	58
3.1	SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LL.PP. DELLA PROVINCIA DI VICENZA	58
3.1.1.	Iter urbanistico	58
3.1.2.	Nuovo P.T.R.C. approvato	60
3.2	COMUNE DI CORNEDO VICENTINO	70
3.2.1.	Aspetti edilizi	70
3.3	CITTÀ DI VALDAGNO	70
3.3.1.	Osservazione di carattere viabilistico	70
3.3.2.	Osservazione di carattere socio-economico	71
3.4	CONSORZIO DI BONIFICA APV	72
3.4.1.	Comunicazioni	72

INDICE FIGURE

Figura 2-1. Estratto Carta idrogeologica e della fragilità idraulica (fonte: V.C.I. P.A.T. Comune di Cornedo Vicentino).....	8
Figura 2-2. Schema gestione acque meteoriche provenienti dalla nuova area di parcheggio	10
Figura 2-3. Superficie cui è asservito il sistema	10
Figura 2-4. Pianta e sezione impianto di prima pioggia	11
Figura 2-5. Schema tipo area di gestione rifiuti	13
Figura 2-6. Esempio di pallet in legno personalizzati	15
Figura 2-7. Esempio di cassoni “bins” impilabili	16
Figura 2-8. Colonnina di ricarica elettrica Wall Box 1 Presa Tipo 2 marca Scame.....	17



Figura 2-9. Localizzazione del posizionamento della colonnina di ricarica elettrica autoveicoli	17
Figura 2-10. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di emissione diurni allo Stato di fatto	27
Figura 2-11. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di emissione notturni allo Stato di fatto	28
Figura 2-12. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di emissione diurni allo Stato di progetto	29
Figura 2-13. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di emissione notturni allo Stato di progetto	30
Figura 2-14. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione diurni allo Stato di fatto	35
Figura 2-15. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione notturni allo Stato di fatto	37
Figura 2-16. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione diurni allo Stato di progetto	39
Figura 2-17. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione notturni allo Stato di progetto	41
Figura 2-18. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione diurni allo Stato di fatto nel tempo di misura	44
Figura 2-19. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione notturni allo Stato di fatto nel tempo di misura	46
Figura 2-20. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione diurni allo Stato di progetto nel tempo di misura	48
Figura 2-21. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione notturni allo stato di progetto nel tempo di misura	50
Figura 2-22. Estratto Tavola "Opere a verde piantumazioni e messe a dimora" (Elaborato: VRD_001).....	53
Figura 2-23. Stato futuro della GSV al piano terra e primo	57
Figura 3-1. Estratto Tav. 1.a Uso del Suolo - Terra (fonte: P.T.R.C. 2020)	62
Figura 3-2. Estratto Tav. 1.b Uso del Suolo - Acqua (fonte: P.T.R.C. 2020)	63
Figura 3-3. Estratto Tav. 1.c Uso del Suolo – Idrogeologia e rischio sismico (fonte: P.T.R.C. 2020)	63
Figura 3-4. Estratto Tav. 2 Biodiversità (fonte: P.T.R.C. 2020)	64
Figura 3-5. Estratto Tav. 3 Energia e ambiente (fonte: P.T.R.C. 2020)	64
Figura 3-6. Estratto Tav. 4 Mobilità (fonte: nuovo P.T.R.C. 2020)	65
Figura 3-7. Estratto Tav. 5.a Sviluppo economico – Produttivo (fonte: P.T.R.C. 2020)	65
Figura 3-8. Estratto Tav. 5.b Sviluppo economico – Turistico (fonte: P.T.R.C. 2020)	66
Figura 3-9. Confronto tra il layout del progetto di parcheggio originario (in verde) e autorizzato (in rosso)	73

INDICE TABELLE

Tabella 2-1. Vulnerabilità idraulica degli interventi nelle aree di potenziale trasformazione.....	7
Tabella 2-2. Stima delle emissioni inquinanti nel territorio di Cornedo Vicentino (fonte: ARPAV, inventario INEMAR 2015)	20
Tabella 2-3. Flusso veicolare ripartito nella rete stradale. Scenario: stato attuale, venerdì ore 17:30 – 18:30	21
Tabella 2-4. Flusso veicolare ripartito nella rete stradale. Scenario: stato attuale, sabato ore 16:30 – 17:30	21
Tabella 2-5. Flusso veicolare ripartito nella rete stradale. Scenario: stato progetto, venerdì ore 17:30 – 18:30	21
Tabella 2-6. Flusso veicolare ripartito nella rete stradale. Scenario: stato progetto, sabato ore 16:30 – 17:30	22
Tabella 2-7. Dati settimanali di vendita	23
Tabella 2-8. Accessi quotidiani	23
Tabella 2-9. Transiti totali giornalieri	23



Tabella 2-10. Fattori di emissione selezionati per veicoli pesanti	24
Tabella 2-11. Flussi di massa differenziali rapportati con dato INEMAR	24
Tabella 2-12. Livelli acustici di emissione calcolati allo Stato di fatto e Stato di progetto	26
Tabella 2-13. Caratterizzazione delle sorgenti esistenti allo Stato di fatto.....	31
Tabella 2-14. Caratterizzazione delle sorgenti allo Stato di progetto	32
Tabella 2-15. Valutazione del rispetto dei limiti assoluti di immissione diurni nello scenario Stato di fatto	34
Tabella 2-16. Valutazione del rispetto dei limiti assoluti di immissione notturni nello scenario Stato di fatto	36
Tabella 2-17. Valutazione del rispetto dei limiti assoluti di immissione diurni nello scenario Stato di progetto	38
Tabella 2-18. Valutazione del rispetto dei limiti assoluti di immissione notturni nello scenario Stato di progetto	40
Tabella 2-19. Valutazione del rispetto dei limiti di immissione differenziali diurni nello scenario Stato di fatto	43
Tabella 2-20. Valutazione del rispetto dei limiti di immissione differenziali notturni nello scenario Stato di fatto	45
Tabella 2-21. Valutazione del rispetto dei limiti di immissione differenziali diurni nello scenario Stato di progetto .	47
Tabella 2-22. Valutazione del rispetto dei limiti di immissione differenziali notturni nello scenario Stato di progetto	49
Tabella 2-23. Estratto della valutazione dei rischi generali, misure e programma per il punto vendita Tosano di Cornedo Vicentino (fonte: DVR Supermercati Tosano Cerea S.r.l.)	56
Tabella 3-1. Verifica di coerenza dell'intervento con la pianificazione del P.T.R.C. 2020	69

ALLEGATI

Allegato	Codifica	Descrizione
Allegato 1	009-19-E-PL.pdf	Pianta con ubicazione nuova colonnina ricarica elettrica degli autoveicoli e scheda tecnica prodotto
Allegato 2	018-16-E-LT00.pdf	Nota di chiarimento avente oggetto l'impianto di illuminazione esterna area di ampliamento parcheggi
Allegato 3	sVIA - Relazione su opere a verde.pdf	Precisazioni e integrazioni sulle opere a verde
Allegato 4	sVIA - Documentazione fotografica 12 ottobre 2020.pdf	Documentazione fotografica dell'area di progetto aggiornata al 12/10/2020
Allegato 5	sVIA VRD_001 - OPERE A VERDE.pdf	Opere a verde: piantumazioni e messe a dimora
Allegato 6	sVIA VRD_002 - RAFFRONTO SUPERFICI PERMEABILI.pdf	Opere a verde: raffronto tra superfici permeabili e a verde tra permesso di costruire 2001/2008 e la situazione attuale di fatto
Allegato 7	D_SIV_R01.pdf	Studio di impatto viabilistico - Relazione
Allegato 8	D_SIV_ANNESI_R01.pdf	Studio di impatto viabilistico - Annessi
Allegato 9	Riscontro osservazione urbanistica provincia VI.pdf	Integrazioni e chiarimenti in riscontro alla nota pervenuta dal Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Vicenza
Allegato 10	sVIA - Nota di precisazione per Comune Cornedo.pdf	Note sulle verifiche del Comune di Cornedo Vicentino



1 PREMESSA

La società Supermercati Tosano Cerea S.r.l. intende procedere all'ampliamento del proprio punto vendita sito nel Comune di Cornedo Vicentino (VI). Attualmente la superficie di vendita del supermercato in oggetto è pari a 4.000 m² che nelle volontà del proponente sarà portata a 5.500 m².

Le caratteristiche del progetto in questione sono tali da far ricondurre lo stesso al **punto 7, lettera b2) e punto 8, lettera t)** dell'Allegato IV – Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

In data 25 giugno 2020, la ditta Supermercati Tosano Cerea S.r.l. ha quindi trasmesso alla Provincia di Vicenza l'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA e gli elaborati progettuali e valutativi dell'intervento dal titolo "*Progetto di ampliamento di 1.500 m² della superficie di vendita di un esercizio commerciale esistente*".

Questi sono stati acquisiti con prott. nn. 27249, 27296, 27297, 27298, 27299, 27300, 27301, 27302, 27303 e 27304.

Ai sensi dell'art. 19, comma 6, del D.Lgs. 152/2006 e ss. mm. e ii., con prot. n. GE 2020/0037969 del 11.09.2020, la Provincia di Vicenza ha provveduto a trasmettere al proponente le richieste di integrazione e le osservazioni formulate nell'ambito del suddetto procedimento, accordando 45 giorni per provvedervi salvo motivata richiesta di proroga.

Il presente documento è strutturato mantenendo l'ordine con cui le richieste sono riportate nella comunicazione ufficiale sopra richiamata rimandando, ove necessario, ad allegati o ad elaborati grafici specifici.



2 PROVINCIA DI VICENZA

2.1 QUADRO PROGRAMMATICO

2.1.1 P.T.C.P. DI VICENZA

Richiesta

1.a. Si ritiene necessario che lo S.P.A. approfondisca analiticamente il rapporto tra l'insediamento in questione per i seguenti aspetti ovvero indicando dove viene trattata la tematica all'interno del Quadro Ambientale.

P.T.C.P.

"Carta della fragilità", l'area di progetto ricade all'interno delle aree di rischio idraulico moderato (R1) ai sensi del piano provinciale di emergenza (art. 10). L'intero contesto di piano rientra tra due aree carsiche normate dall'art. 14 delle Norme e, a tal proposito le direttive di piano prevedono da un lato che i Comuni dettagliano le aree carsiche mediante la compilazione di apposite schede e cartografie – avvalendosi anche di specifici studi idrogeologici – e dettino apposita normativa per la loro conservazione e valorizzazione;

"La tavola del Sistema insediativo-infrastrutturale", l'area oggetto d'intervento è ricompresa tra due aree produttive non ampliabili, all'interno della maglia principale di trasporto pubblico locale.

Risposta

L'art. 10 delle N.T.A. del P.T.C.P. di Vicenza indica al Punto 1 "Direttive generali per le aree a pericolosità e/o rischio idraulico geologico e da valanga" che i Comuni in sede di redazione dei P.R.C. e loro varianti sono tenuti a considerare quale elemento vincolante di analisi le aree soggette a rischio idraulico ed ad allagamento non comprese nel P.A.I. e risultanti dal Piano Provinciale di Emergenza.

L'area di progetto appartiene ad un ambito caratterizzato da rischio idraulico moderato che il D.P.C.M. del 29/09/1998 definisce "ambiti per i quali i danni sociali economici e al patrimonio ambientale sono marginali".

La ditta ha provveduto alla realizzazione dell'ampliamento dell'edificio ospitante la grande struttura di vendita e all'adeguamento dei relativi standard in conformità alle convenzioni in essere e alle disposizioni della Variante n. 1 al P.I.

Nelle tavole del P.I. sono riportate le condizioni di fragilità e compatibilità ai fini urbanistici secondo le direttive e le prescrizioni indicate dagli artt. 23 e segg.ti delle N.T. del P.A.T. secondo criteri geologici, geomorfologici, idrogeologici ed idraulici.

Né gli elaborati del P.A.T. né gli elaborati della Variante n. 1 del P.I. evidenziano per l'area di progetto situazioni di criticità idraulica, né riportano prescrizioni finalizzate a salvaguardarla sotto il profilo del rischio.



La Tavola n. 1.3 del P.I. indica l’ambito cui appartiene il punto vendita come area idonea e le N.T.O. rimandano all’art. 24 delle N.T.A. del P.A.T. che le descrive come segue:

Sono le aree maggiormente stabili del territorio che soddisfano i seguenti requisiti:

- *assenza di fenomeni di instabilità o di dissesto idrogeologico-idraulico;*
- *morfologia piana o a debole pendenza del terreno;*
- *terreni con caratteristiche geotecniche da buone a ottime.*

Lo Studio di compatibilità idraulica a supporto del Piano di Assetto Territoriale, a pag. 7 denota chiaramente che nell’elaborazione della Carta idrogeologica e della fragilità idraulica, allegata alla VCI, sono state inserite le aree a rischio “R1” del Piano di Protezione Civile Provinciale riportate anche nel P.T.C.P..

Dall’estratto della succitata Carta idrogeologica e della fragilità idraulica si evince che l’ambito di intervento si colloca in zona caratterizzata da una profondità della falda superiore a 10 m dal p.c. non caratterizzata da fenomeni di dissesto. Lo stesso non si può dire della zona a sud della strada provinciale S.P. n. 246 che gli elaborati di Piano riconoscono come area soggetta ad inondazioni periodiche oltre che soggetta a esondazioni o a ristagno idrico.

Rispetto alla valutazione della compatibilità idraulica degli interventi nelle aree di potenziale trasformazione, per l’ampliamento del fabbricato in parola, identificato con il n. 15, la V.C.I. del P.A.T. indica che si tratta di una modesta impermeabilizzazione potenziale caratterizzata da vulnerabilità idraulica nulla.

Tabella 2-1. Vulnerabilità idraulica degli interventi nelle aree di potenziale trasformazione

ATO	N° int.	Superficie trasformata [ha]	Vulnerabilità idraulica	Classe di intervento
1	1	0,43	Nessuna	Modesta imp. potenziale
1	2	0,60	Nessuna	Modesta imp. potenziale
1	3	0,73	Nessuna	Modesta imp. potenziale
1	4	1,01	Rischio idraulico R1	Significativa imp. potenziale
2	5	1,70	Nessuna	Significativa imp. potenziale
2	6	1,25	Rischio idraulico R1	Significativa imp. potenziale
2	7	1,25	Rischio idraulico R1	Significativa imp. potenziale
2	8	1,23	Rischio idraulico R1	Significativa imp. potenziale
2	9	1,19	Rischio idraulico R1	Significativa imp. potenziale
2	10	1,39	Nessuna	Significativa imp. potenziale
3	11	0,42	Rischio idraulico R1	Modesta imp. potenziale
3	12	0,54	Rischio idraulico R1	Modesta imp. potenziale
3	13	0,63	Rischio idraulico R1	Modesta imp. potenziale
3	14	0,80	Nessuna	Modesta imp. potenziale
3	15	0,84	Nessuna	Modesta imp. potenziale
3	16	1,10	Rischio idraulico R1	Modesta imp. potenziale
3	17	1,19	Nessuna	Significativa imp. potenziale
2	18	3,27	Rischio idraulico R1	Significativa imp. potenziale



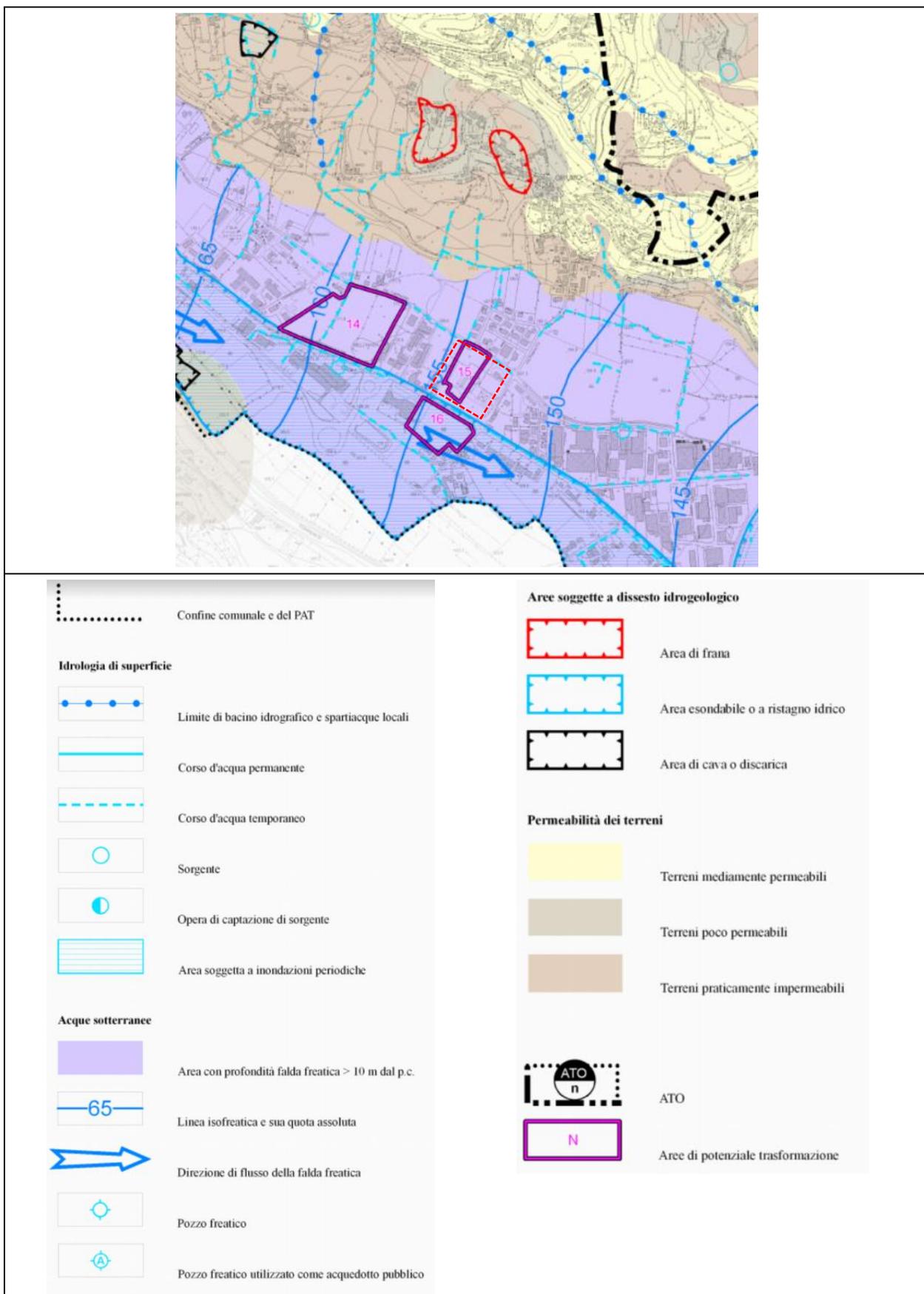


Figura 2-1. Estratto Carta idrogeologica e della fragilità idraulica (fonte: V.C.I. P.A.T. Comune di Cornedo Vicentino)

Con riferimento alle aree carsiche, l'art. 36 delle N.T.O. stabilisce:

[...]

6. Grotte

a) *Nell'elaborato c050301_Carta Geomorfologica del Q.C. del P.A.T. sono stati evidenziati gli elementi riconducibili alla morfologia carsica desunti dal catasto regionale delle grotte e aree carsiche del Veneto.*

b) *Deve essere garantita la conservazione delle grotte censite impedendo gli interventi che possano alterare la percezione delle discontinuità morfologiche quali: la riduzione delle scarpate, la rettifica dell'andamento sinuoso delle scarpate, l'occlusione degli ingressi alle grotte e il loro riempimento*

c) *Sulle cavità ricadenti all'interno nelle aree a sprofondamento carsico è vietata ogni edificazione e deposito di materiale non derivante dalle consuete pratiche colturali, ed è vietato lo spargimento di liquami zootecnici e di fanghi per una fascia di rispetto non inferiore ai 10 metri dal loro bordo esterno.*

Il progetto di ampliamento del fabbricato non ha comportato nessun intervento in grado di alterare la percezione delle discontinuità morfologiche in quanto ubicato interamente in area di fondovalle. Il punto vendita non interferisce in alcun modo con aree caratterizzate da fenomeni di sprofondamento carsico o con cavità esistenti o in evoluzione.

2.1.2 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE

Richiesta

1.b. *L'area interessata è all'interno della "zona omogenea di protezione – zona della ricarica" (Tav. 36 relativa alle "Zone Omogenee di protezione dall'inquinamento").*

Risposta

La struttura di vendita è ubicata in "Zona della ricarica degli acquiferi" per i quali il Piano di Tutela delle Acque della Regione del Veneto stabilisce specifiche disposizioni per i sistemi di trattamento di acque reflue urbane. Le N.T.A. del P.T.A. stabiliscono per lo scarico di acque reflue urbane limiti diversi a seconda della potenzialità dell'impianto e del grado di protezione del territorio.

Il progetto di ampliamento della grande struttura di Vendita Tosano nel comune di Cornedo Vicentino non prevede modifiche alla gestione attuale degli scarichi civili e assimilati provenienti dal punto vendita.

Con riferimento invece alla gestione delle acque di prima pioggia provenienti dalla nuova porzione di parcheggio a raso, il progetto prevede il trattamento delle acque di prima pioggia in vasca di decantazione e pozzetto disoleatore.



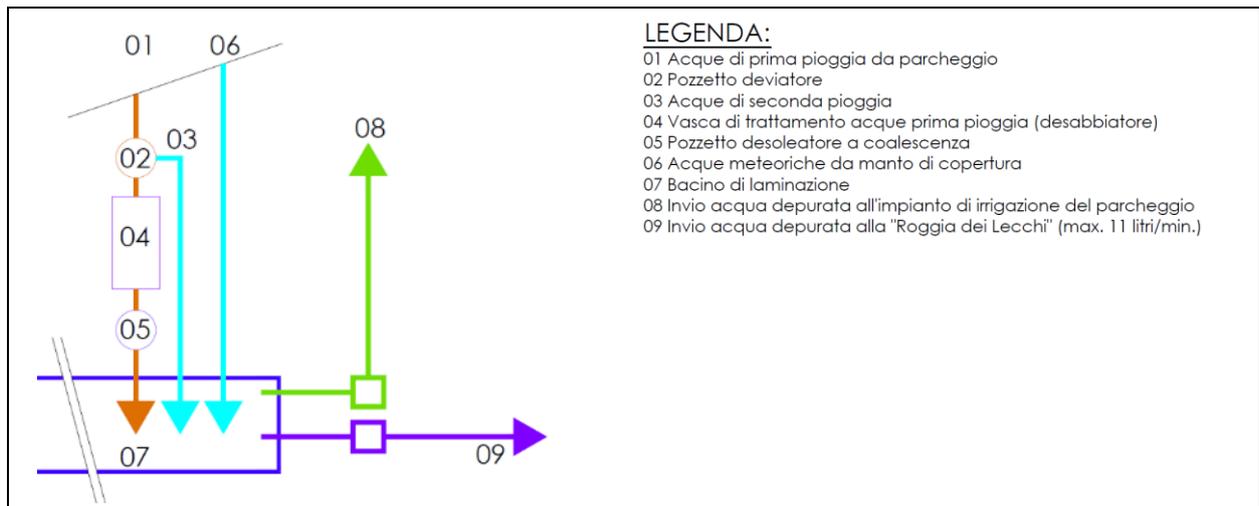


Figura 2-2. Schema gestione acque meteoriche provenienti dalla nuova area di parcheggio

La vasca di accumulo installata ha un volume di 152 m³, ampiamente sovradimensionata rispetto al reale fabbisogno in termini di volume di acque di prima pioggia provenienti dalla superficie impermeabilizzata di 13.351 m² così come individuata nella figura seguente.

Si tratta di un impianto prefabbricato realizzato con manufatti di cemento armato vibrato ad alta resistenza con copertura integrata e realizzato in un unico getto. La copertura è carrabile ai mezzi pesanti.

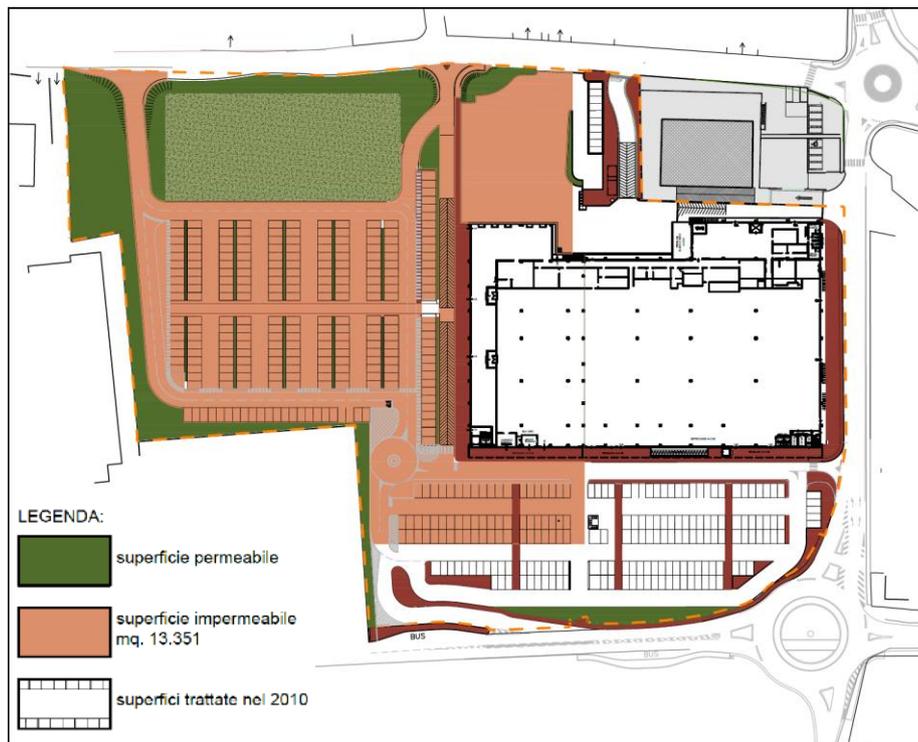


Figura 2-3. Superficie cui è asservito il sistema



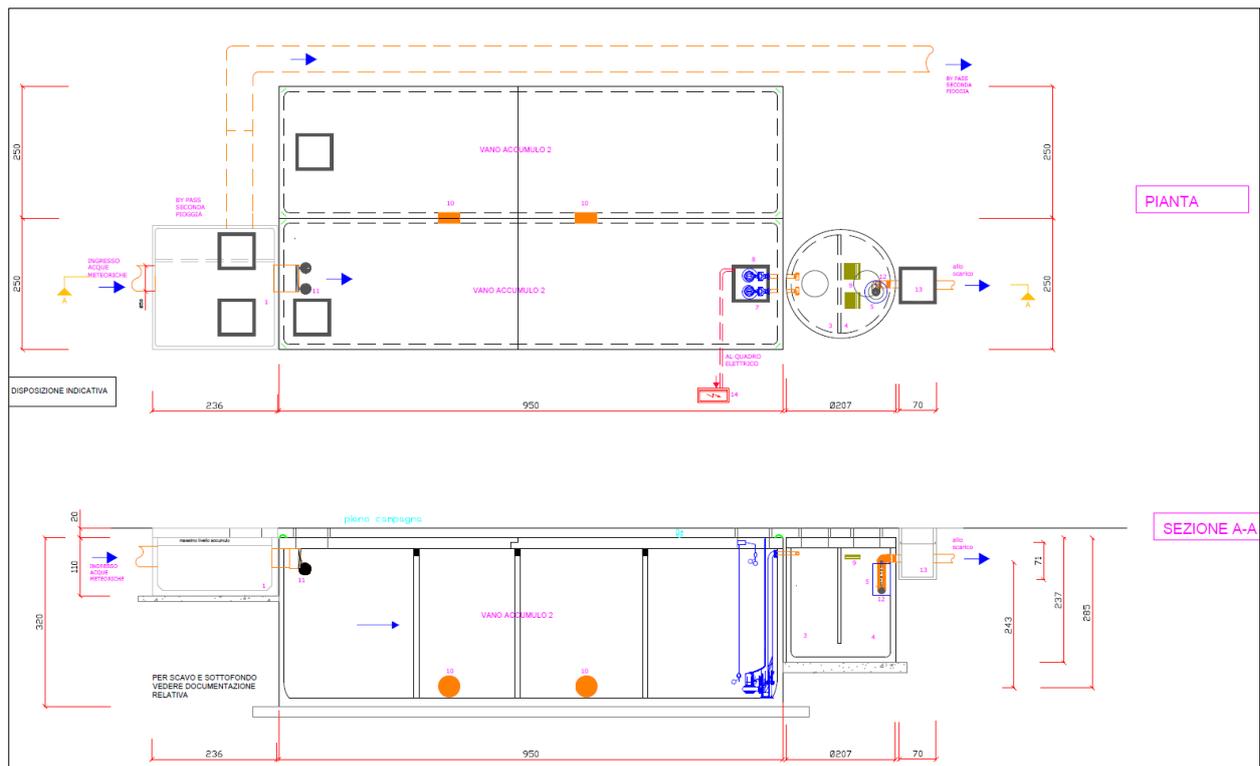


Figura 2-4. Pianta e sezione impianto di prima pioggia

Dopo il trattamento di sedimentazione e disoleazione con filtro a coalescenza, tramite pompa di sollevamento, le acque depurate vengono recapitate unitamente alla restante frazione di acque di pioggia e dei pluviali nella roggia demaniale “dei Lecchi”, per un quantitativo massimo di 11 l/sec. Una parte di queste viene inviata all’impianto di irrigazione delle aree a verde. Il sistema è provvisto di pozzetto di ispezione che consente l’effettuazione dei prelievi per le analisi di qualità del refluo. I limiti da rispettare sono quelli per lo scarico in corso d’acqua.

Pertanto è possibile affermare che l’iniziativa in esame consenta di tutelare la zona di ricarica sia sotto il **profilo qualitativo**, in quanto il trattamento della prima pioggia consente di garantire l’ottimale asportazione di sostanze pregiudizievoli eventualmente dilavate, sia sotto il **profilo quantitativo** in quanto parte delle acque meteoriche viene utilizzata per esigenze di irrigazione e quindi dispersa al terreno e quindi, di fatto, reimpressa nel ciclo.

2.2 QUADRO PROGETTUALE

2.2.1 GESTIONE RIFIUTI

Richiesta

2. Si richiede, in tema di rifiuti, quali siano le previsioni di gestione dei rifiuti a seguito della realizzazione dell'intervento e siano previste specifiche politiche preventive sulla produzione e riduzione dei rifiuti.

Risposta

Con l'ampliamento della superficie di vendita, i rifiuti prodotti dall'attività commerciale non subiranno modifiche sotto il profilo tipologico rispetto alla situazione odierna. Questi sono riferibili alle seguenti categorie:

- attività di vendita al dettaglio: imballaggi in carta e cartone, imballaggi in film plastico, polistirolo, umido e scarti animali derivati dai reparti di macelleria/pescheria, ortofrutta, gastronomia e pasticceria;
- in misura minore: rifiuti generati dalle attività di ufficio e segreteria, quali bicchieri di plastica, imballaggi alimentari, carta, toner e rifiuti misti e dalle operazioni di manutenzione.

Con il progetto di ampliamento della superficie di vendita e contestuale revisione degli spazi dedicati alle attività ausiliarie, l'area e i locali dedicati al deposito e alla gestione dei rifiuti sarà ottimizzata in analogia con gli altri punti vendita del gruppo secondo uno schema tipico che si riporta nelle pagine a seguire.

Mentre carta e legno vengono processati nel punto vendita separatamente (la carta compattata con l'ausilio di presse e il legno restituito al centro logistico Tosano di Cerea), tutte le altre tipologie di rifiuto vengono conferite nell'area di gestione rifiuti. Questo consente di ottimizzare il processo di smaltimento e garantisce una maggior pulizia all'interno dei reparti e del magazzino.

Tutta l'area di gestione è prevista con pavimentazione in resina in modo da facilitare il lavaggio dell'intero comparto al termine della giornata lavorativa.

Di seguito in Figura 2-5 si riporta uno schema indicativo dell'area gestione rifiuti dove sono individuate le diverse aree di stoccaggio e verifica degli scarti prodotti, che saranno successivamente destinati a smaltimento/recupero presso impianti autorizzati.



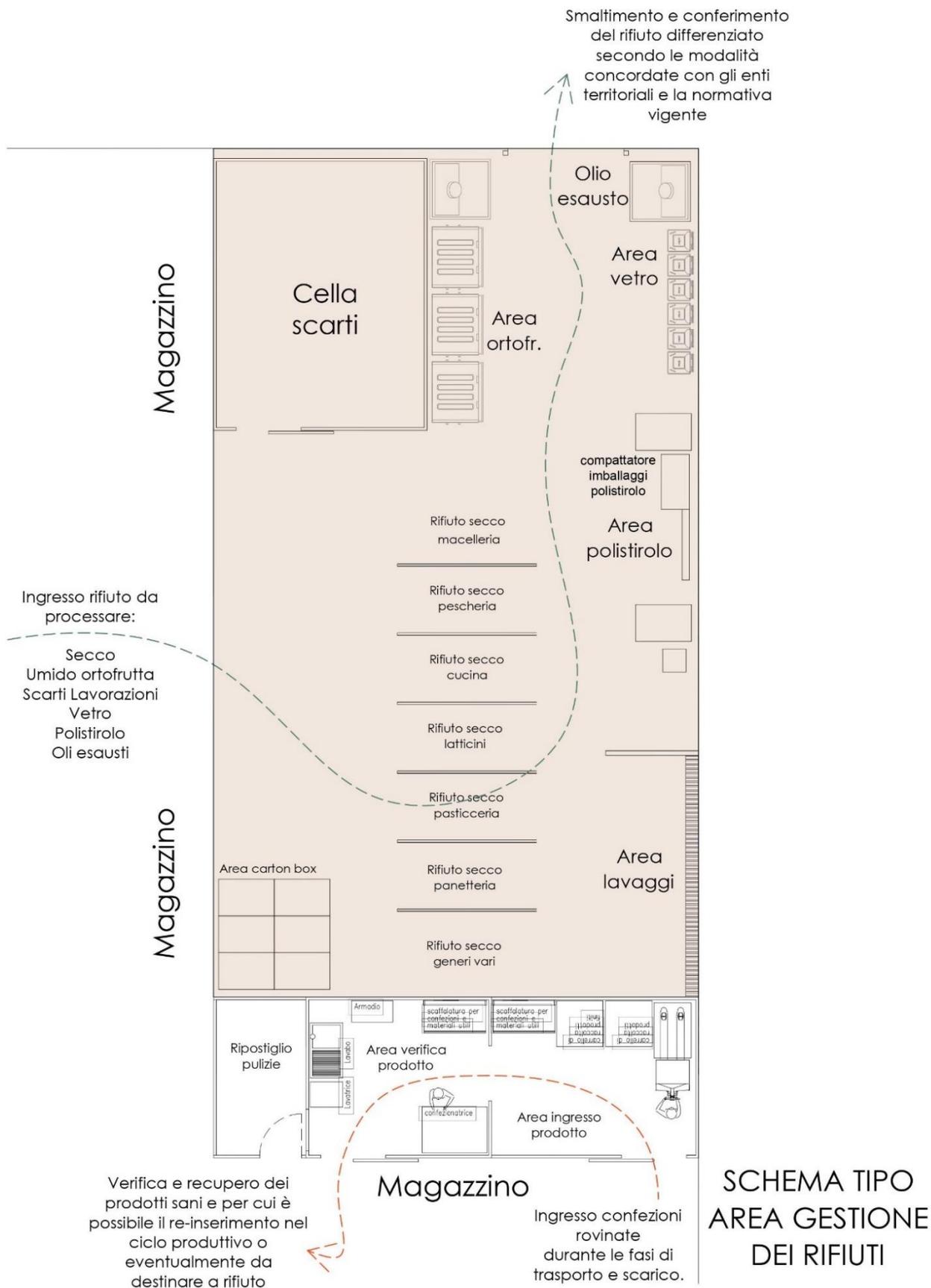


Figura 2-5. Schema tipo area di gestione rifiuti



La riduzione volumetrica dei rifiuti prodotti consente l'ottimizzazione dei conferimenti in termini di numero di viaggi necessari con conseguente riduzione del traffico indotto e delle emissioni in atmosfera prodotte.

In particolare:

- per la frazione polistirolo la riduzione volumetrica ottenibile è di 10:1;
- per la frazione carta-cartone, la riduzione volumetrica ottenibile è di 4:1.
- con riferimento alla frazione plastica, l'utilizzo della pressa dedicata consente la produzione di "balle" che poi vengono caricate all'interno della bocca di carico del press-container una volta che quest'ultimo è pieno; tale gestione ha consentito di migliorare l'efficienza della differenziazione dei rifiuti limitando fortemente la possibilità che i film plastici vadano a finire nella frazione indifferenziata o nella frazione mista (si stima che rispetto al passato il recupero sia aumentato tra il 70 e l'80%).

Con riferimento alle strategie finalizzate alla riduzione dei quantitativi di rifiuti prodotti, la società Supermercati Tosano Cerea S.r.l. è impegnata nella costante ricerca di soluzioni gestionali in grado di produrre una loro riduzione a monte. Queste prevedono il coinvolgimento, oltre che dei propri collaboratori, anche dei fornitori, dei produttori e dello stesso cliente finale, per ottenere la riduzione di materiali di imballaggio, consentire il riutilizzo di tutti i tipi di packaging e la massimizzazione della riciclabilità di ogni materiale.

Rispetto all'imballaggio per la vendita o imballaggio primario, ovvero l'imballaggio concepito in modo da costituire, nel punto vendita, un'unità di vendita per l'utente finale o il consumatore, le strategie volte alla riduzione prevedono:

- l'offerta e la segnalazione di un assortimento di prodotti che si caratterizzano per confezioni essenziali, frutto di uno specifico processo di eco-design e in materiali riciclabili e riciclati, anche certificati;
- nei reparti panetteria, pasticceria, salumeria, macelleria, gastronomia, ecc. l'utilizzo di packaging certificato ed essenziale, realizzato in mono-materiali oppure in poliaccoppiati facilmente separabili;
- l'offerta di prodotti sfusi o alla spina (in particolare i detersivi) che consentono al cliente il riutilizzo dei contenitori che in questo modo possono avere una vita più lunga rispetto alla breve esperienza dell'usa-e-getta.

Con riferimento alle strategie finalizzate alla riduzione dell'imballaggio secondario (ovvero l'imballaggio concepito in modo da costituire, nel punto vendita, il raggruppamento di un certo numero di unità di vendita, indipendentemente dal fatto che sia venduto come tale all'utente finale o al consumatore, o che serva soltanto a facilitare il rifornimento degli scaffali nel punto vendita) terziario (ovvero quello concepito per facilitare la manipolazione ed il trasporto di merci e per evitare la loro manipolazione diretta ed i danni connessi al trasporto), queste sono tese essenzialmente alla selezione dei fornitori sulla base di criteri legati al loro impegno e alla loro capacità di riduzione/eliminazione e ottimizzazione dello stesso.



Infatti va sottolineato che la “prevenzione quantitativa” e cioè la riduzione/alleggerimento dei materiali utilizzati per gli imballaggi è l'azione di ad oggi maggiormente intrapresa dalle aziende. Molto spesso azioni di riprogettazione e razionalizzazione del design dell'imballaggio primario permettono effetti positivi a cascata sull'imballo secondario e terziario e conseguenti risparmi a livello di logistica e trasporto con la riduzione di spazi e pesi (attuabile eliminando ad es. il manico dei flaconi ed evitando forme e strutture irregolari dei contenitori).

Molte sono le misure da adottare per la riduzione della produzione a monte degli imballaggi secondari, ma soprattutto terziari, che invece puntano sul riutilizzo degli stessi.

Pallet

Costituisce criterio preferenziale per la Supermercati Tosano Cerea che i fornitori utilizzino quelli realizzati in legno. Ogni specifico fornitore ha dei pallet di un determinato colore in modo tale che sia più semplice e rapida la fase di reso. I pallet a perdere rappresentano solo il 5% del totale e sono legati a forniture a spot o legate a alcune tipologie speciali di merci. I pallet di plastica, fino a pochi anni fa molto utilizzati, attuando le suddette strategie, sono quasi totalmente scomparsi (meno dell'1%).



Figura 2-6. Esempio di pallet in legno personalizzati

Cassoni "bins"

Per la gestione della frutta e verdura acquistata in grandi volumi, vengono utilizzati dei cassoni di plastica a rendere, noti come "bins", i quali hanno ridotto negli anni l'utilizzo di cassette di plastica e di legno; il quantitativo di frutta o verdura contenuto in uno di questi cassoni potrebbe essere "spacchettato" in circa 20 cassette. Considerando che tali cassette in passato diventavano tutti rifiuti da gestire e possibilmente riciclare, si intuisce che tale modalità di gestione consente una notevole riduzione di imballaggi avviati a recupero.

Anche questi contenitori, così come accade per i pallet colorati, sono suddivisi per tipologia / marca / modello e resi al fornitore; per la gestione operativa viene somministrata specifica formazione agli operatori che si occupano della movimentazione affinché siano limitati al minimo gli urti e le rotture che renderebbero inutilizzabili tali imballaggi.





Figura 2-7. Esempio di cassoni "bins" impilabili

Cassette in plastica

Per il trasporto dei tagli di carne, in tutti i punti vendita "iperTosano", ormai da anni vengono impiegate esclusivamente delle cassette (di colore giallo) di plastica rigida, destinate ad essere riutilizzate, previ lavaggio e sanificazione, per i successivi trasporti. Tale modalità di gestione ha consentito di non ricorrere più ai contenitori monouso in polistirolo che non possono essere riutilizzati per questioni igieniche.

Per quanto attiene la gestione delle cassette di plastica e di legno destinate ad altri usi, ad oggi circa il 70% viene riutilizzato, ovvero esse vengono selezionate per tipologia/merce trasportata/marca/modello e rese ai fornitori. Il rimanente 30% viene ad oggi avviata a recupero per frazioni omogenee (plastica e legno). Tali risultati si sono potuti concretizzare nell'arco degli ultimi 5-6 anni, considerato che in precedenza tutte le cassette erano avviate solamente a recupero di materia come rifiuti.

2.2.2 RICARICA ELETTRICA VEICOLI

Richiesta

3. Inoltre, si richiede di precisare la situazione relativa all'installazione dei punti di ricarica elettrica degli autoveicoli, in conformità alla normativa vigente.

Risposta

Superando gli obblighi normativi la ditta Supermercati Tosano Cerea S.r.l. si impegna a dotare le aree di parcheggio di n. 1 ulteriore colonna di ricarica per veicoli e motocicli elettrici di proprietà della Società cui i clienti potranno rifornirsi gratuitamente.

È stato individuato un prodotto della Scame, serie Libera, modello 204.WB11RS-T232EV, con le seguenti caratteristiche tecniche: 1 presa tipo 2 23A 230V ac, 7,4 kV con blocco spina (crf. Figura 2-8).





Figura 2-8. Colonnina di ricarica elettrica Wall Box 1 Presa Tipo 2 marca Scame

La nuova colonnina di ricarica elettrica degli autoveicoli sarà collocata ad ovest della grande struttura di vendita, come esplicitato nel successivo estratto in Figura 2-9.

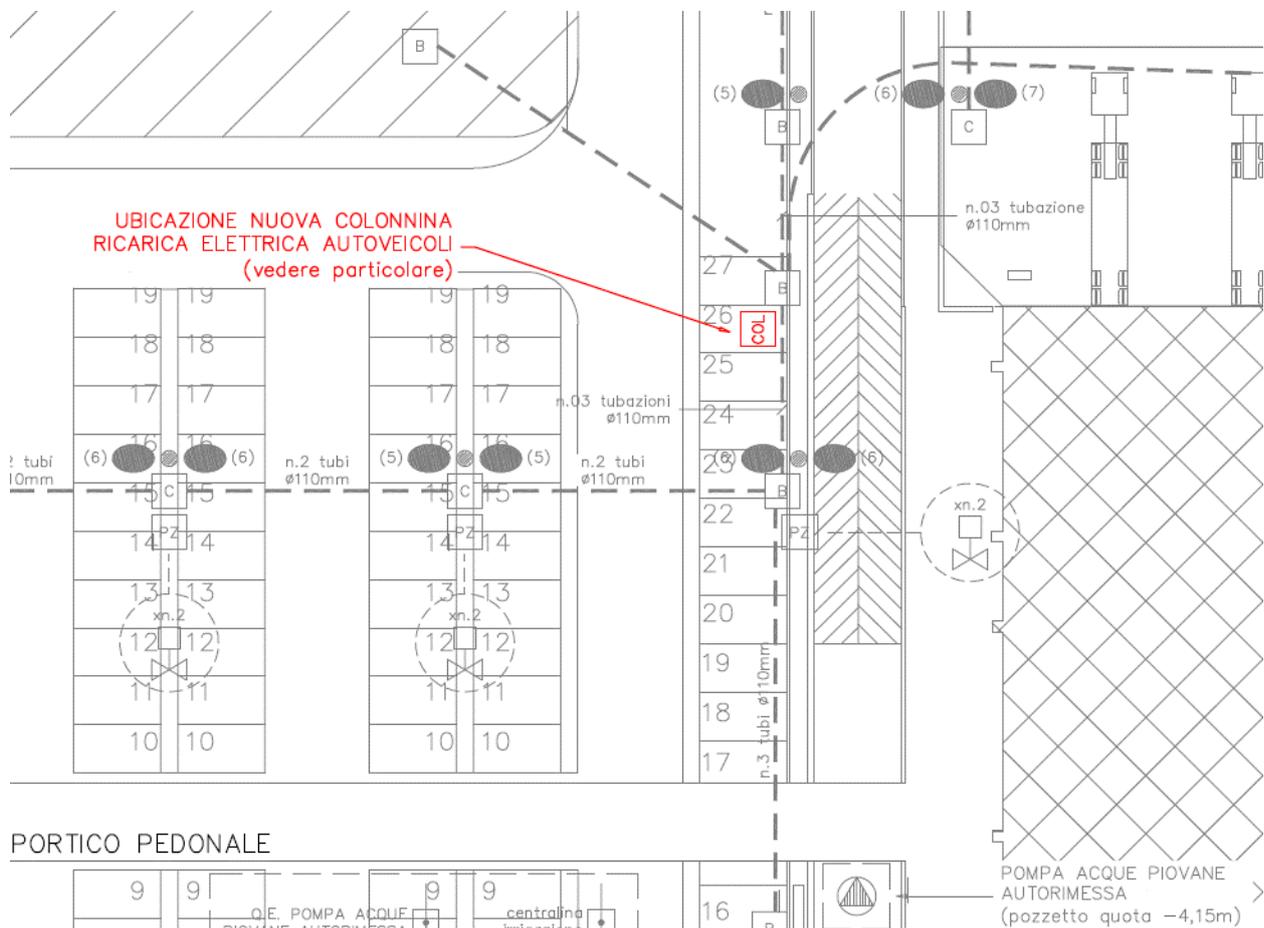


Figura 2-9. Localizzazione del posizionamento della colonnina di ricarica elettrica autoveicoli

Per ulteriori dettagli tecnici si rimanda alla Scheda tecnica della colonnina di ricarica ed alla Pianta con ubicazione della nuova colonnina predisposta dallo Studio Piramide-Engineering in allegato alla presente relazione (cfr. **Allegato 1**).



2.3 QUADRO AMBIENTALE

2.3.1 CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO SULL'ATMOSFERA

Richiesta

4. Le stime degli inquinanti (PM10 e NOx) sono basate sullo studio della viabilità e sulla banca dati SINANET nonché su ipotesi di analisi. Quello che risulta è un incremento delle emissioni par all'8-9% per l'orario di punta del venerdì; e pari al 16-17% per l'orario di punta del sabato.

Complessivamente l'impatto è classificato di lieve entità; rispetto a tale affermazione, si chiede di fornire il dettaglio delle valutazioni e dei relativi criteri che portano a queste considerazioni conclusive.

Risposta

Gli impatti sono stati considerati di lieve entità in quanto si tratta appunto di "ore di punta", ossia di scenari emissivi che si verificano:

- in intervalli temporali di durata oraria per l'appunto;
- in circostanze molto limitate nel corso di un anno, ossia solamente di venerdì e di sabato.

È stato perciò applicato un approccio analogo a quello descritto per le valutazioni di qualità dell'aria dall'Agenzia Ambientale Britannica (*UK Environmental Agency*)¹ e ripreso anche dalle Linee Guida di ISPRA, secondo il quale le ricadute si possono considerare non significative quando gli impatti risultano inferiori all'1% del corrispondente valore limite *long term* o inferiori al 10% del valore limite *short term*; in questo caso il parametro di riferimento è rappresentato dall'emissione del traffico veicolare indotto dell'ora di punta, assimilabile ad un parametro *short term*.

Si può quindi ritenere che un incremento delle emissioni inferiori al 10% rispetto allo stato attuale calcolato in un orario di picco del traffico, corrispondente ai massimi quantitativi emissivi rilasciati in atmosfera, sia di lieve entità perché relativo ad un contesto viabilistico che si verifica solo in determinati orari e in determinati giorni, in questo caso il venerdì.

Per quanto concerne l'incremento delle emissioni calcolate nell'orario di punta del sabato si precisa che anche tale parametro è contestualizzabile solo per degli orari e un giorno ben definito della settimana, il sabato per l'appunto che conseguentemente rappresentano delle condizioni molto limitate nel tempo rispetto all'orario di apertura dell'ipermercato.

Alla luce di queste considerazioni, la "lieve entità" dell'impatto va anche definita per il fatto che gli incrementi del traffico indotto saranno notevolmente inferiori lungo tutto l'orario di

¹ <https://www.gov.uk/guidance/air-emissions-risk-assessment-for-your-environmental-permit>



apertura della struttura commerciale “iperTosano” e nelle altre giornate non interessate dall’analisi viabilistica.

Un ulteriore confronto è stato effettuato con i dati INEMAR² che rappresenta l’inventario delle emissioni in atmosfera, ossia una raccolta coerente ed ordinata dei valori delle emissioni generate dalle diverse attività naturali e antropiche, quali ad esempio i trasporti su strada, le attività industriali o gli allevamenti, riferita ad una scala territoriale e ad un intervallo temporale ben definiti. Lo scopo di questa analisi consiste perciò nel confrontare l’incidenza delle emissioni annuali del traffico veicolare, correlato all’attività commerciale della struttura “iperTosano”, rispetto alle emissioni totali rilevate in tutto il territorio comunale di Cornedo Vicentino.

I dati dell’inventario regionale INEMAR, riferiti all’anno 2015, sono resi disponibili dai siti della Regione del Veneto e dell’ARPAV. Nel caso in esame tra i vari macroinquinanti presenti nell’inventario sono stati considerati il PM10 (polveri fini aventi diametro aerodinamico inferiore a 10 µm) e gli NO_x (ossidi di azoto). Le emissioni dei macroinquinanti sono espresse in termini di tonnellate di inquinante/anno.

Dalla tabella seguente si evince che il traffico veicolare e pesante e gli impianti residenziali di riscaldamento civili sono le maggiori fonti di emissione di inquinanti per il territorio in esame.

² <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/emissioni-di-inquinanti/inventario-emissioni>



Tabella 2-2. Stima delle emissioni inquinanti nel territorio di Cornedo Vicentino (fonte: ARPAV, inventario INEMAR 2015)

Descrizione settore	NO _x (t/anno)	PM ₁₀ (t/anno)
Verniciatura	0	0,53547
Processi di combustione con contatto	0,09907	0,00794
Sgrassaggio pulitura a secco e componentistica elettronica	0	0,07676
Silvicoltura	0,00016	0,0001
Impianti commerciali ed istituzionali	1,9748	0,01134
Altro	0,03748	0,85183
Impianti in agricoltura silvicoltura e acquacoltura	0,03905	0,0039
Produzione o lavorazione di prodotti chimici	0,00719	1,12081
Industria	1,07303	0,0676
Veicoli leggeri < 3.5 t	7,82024	0,57227
Impianti residenziali	15,65164	44,65036
Giardinaggio ed altre attività domestiche	0,00034	0,00019
Motocicli (> 50 cm ³)	0,39959	0,06579
Emissioni di particolato dagli allevamenti	0	0,13611
Coltivazioni con fertilizzanti	0,05897	0
Combustione nelle caldaie turbine e motori a combustione interna	11,27097	0,15923
Ciclomotori (< 50 cm ³)	0,24984	0,12355
Processi nell'industria del legno pasta per la carta alimenti bevande e altro	0	0,04013
Veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	19,81639	0,67944
Agricoltura	2,35753	0,11698
Altro uso di solventi e relative attività	0	0,06191
Automobili	16,73221	1,33744
Altri trattamenti di rifiuti	0	0,0144
Incenerimento di rifiuti agricoli (eccetto 10.3.0)	0,00207	0,00294
TOTALE	77,5906	50,6365

In seguito all'aggiornamento dello Studio d'Impatto Viabilistico predisposto per soddisfare le altre richieste di integrazioni pervenute, si è provveduto a calcolare i flussi emissivi annuali con i nuovi dati ottenuti in base ai rilievi svolti nei mesi di settembre e ottobre 2020 negli orari di punta, che forniscono l'esatta fotografia dell'assetto viabilistico dello stato attuale dell'intorno commerciale. È stato anche quantificato l'incremento del traffico indotto, pari a:

- 50 veicoli in ingresso, 50 veicoli in uscita per un totale di 100 transiti, per l'ora di punta del venerdì (17:30 – 18:30);
- 60 veicoli in ingresso, 60 veicoli in uscita per un totale di 120 transiti, per l'ora di punta del sabato (16:30 – 17:30).



Nelle tabelle a seguire si riporta la distribuzione del traffico veicolare determinata per la rete stradale interessata dal traffico veicolare indotto, secondo gli orari individuati come "di punta". Si precisa che il calcolo delle emissioni è stato basato sul numero di transiti totali, dato dalla somma dei veicoli in ingresso e in uscita dalla struttura commerciale.

Tabella 2-3. Flusso veicolare ripartito nella rete stradale. Scenario: stato attuale, venerdì ore 17:30 - 18:30

Tratto stradale	Tipologia di strada	Lunghezza	veicoli IN	veicoli OUT	Transiti totali
		km	n°/ora	n°/ora	n°/ora
S.R. 246 - ovest	Extraurbana	1,80	133	95	228
S.P. 246 - est	Extraurbana	6,20	80	83	163
Via Giarrette - via Lucca	Urbana	4,20	17	36	53
Via Campagna - Via Roma	Urbana	3,00	31	31	61
Via Pigafetta	Urbana	0,60	14	22	36
TOTALE			274	267	541

Tabella 2-4. Flusso veicolare ripartito nella rete stradale. Scenario: stato attuale, sabato ore 16:30 - 17:30

Tratto stradale	Tipologia di strada	Lunghezza	veicoli IN	veicoli OUT	Transiti totali
		km	n°/ora	n°/ora	n°/ora
S.R. 246 - ovest	Extraurbana	1,80	136	107	243
S.P. 246 - est	Extraurbana	6,20	100	100	200
Via Giarrette - via Lucca	Urbana	4,20	12	36	48
Via Campagna - Via Roma	Urbana	3,00	26	24	50
Via Pigafetta	Urbana	0,60	10	16	26
TOTALE			284	283	567

Tabella 2-5. Flusso veicolare ripartito nella rete stradale. Scenario: stato progetto, venerdì ore 17:30 - 18:30

Tratto stradale	Tipologia di strada	Lunghezza	veicoli IN	veicoli OUT	Transiti totali
		km	n°/ora	n°/ora	n°/ora
S.R. 246 - ovest	Extraurbana	1,80	151	113	263
S.P. 246 - est	Extraurbana	6,20	88	90	178
Via Giarrette - via Lucca	Urbana	4,20	17	36	53
Via Campagna - Via Roma	Urbana	3,00	56	56	111
Via Pigafetta	Urbana	0,60	14	22	36
TOTALE			324	317	641



Tabella 2-6. Flusso veicolare ripartito nella rete stradale. Scenario: stato progetto, sabato ore 16:30 – 17:30

Tratto stradale	Tipologia di strada	Lunghezza	veicoli IN	veicoli OUT	Transiti totali
		km	n°/ora	n°/ora	n°/ora
S.R. 246 - ovest	Extraurbana	1,80	157	128	285
S.P. 246 - est	Extraurbana	6,20	109	109	218
Via Giarrette - via Lucca	Urbana	4,20	12	36	48
Via Campagna - Via Roma	Urbana	3,00	56	54	110
Via Pigafetta	Urbana	0,60	10	16	26
TOTALE			344	343	687

La determinazione del flusso veicolare giornaliero è avvenuta considerando i dati di vendita settimanali rappresentati dal numero di scontrini fiscali emessi da "iperTosano" definiti in base all'ora di accesso all'ipermercato, forniti dalla Società e ripartiti secondo quanto indicato in Tabella 2-7. Si precisa che per i giorni del martedì e del mercoledì sono stati assunti i medesimi dati di vendita rilevati per il lunedì. In Tabella 2-8 sono riportati invece gli accessi definiti sia per lo stato attuale che per lo stato di progetto; per quest'ultima configurazione gli accessi sono stati calcolati in funzione de:

- la distribuzione oraria dei dati di vendita;
- l'incremento del traffico indotto negli orari di punta.

Al riguardo si rappresenta che è stato adottato un approccio molto cautelativo in quanto:

- si è ipotizzato che l'incremento del traffico indotto nell'ora di punta di venerdì sia uguale anche per le giornate del lunedì, martedì, mercoledì, giovedì e domenica, nonostante gli accessi alla struttura per le prime quattro giornate della settimana siano inferiori rispetto a quelli del venerdì;
- circa n. 30 scontrini al giorno in realtà sono stati rilasciati per le consegne a domicilio effettuate direttamente dal personale "iperTosano", ma tale dato non è stato sottratto per il calcolo dei veicoli in ingresso e in uscita dall'ipermercato;
- ad un ogni scontrino fiscale emesso è stato associato un veicolo in ingresso alla struttura.

L'aumento percentuale orario del dato di vendita è stato quindi proporzionato in base agli accessi orari rilevato allo stato attuale della struttura commerciale, che varia nel corso della giornata, raggiungendo il valore massimo nell'orario di picco (+60 al sabato, +50 nei giorni restanti della settimana). In Tabella 2-9 sono riportati i transiti giornalieri totali, che sono stati utilizzati come dato di input per il calcolo dei flussi di massa emissivi annuali.



Tabella 2-7. Dati settimanali di vendita

Orario	Lunedì – mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
8:00	30	26	57	65	35
9:00	137	151	150	234	173
10:00	197	222	229	288	253
11:00	196	205	252	328	308
12:00	185	155	166	333	259
13:00	135	117	144	210	174
14:00	124	129	152	204	170
15:00	178	174	216	243	195
16:00	184	199	249	303	177
17:00	207	244	281	298	254
18:00	263	279	279	336	257
19:00	182	252	231	253	231
20:00	85	92	133	123	30
21:00	2	1	2	1	0
Totale	2.105	2.246	2.541	3.219	2.516

Tabella 2-8. Accessi quotidiani

Configurazione	Lunedì-mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
Attuale	2.105	2.246	2.541	3.219	2.516
Futura	2.382	2.534	2.888	3.601	2.952

Tabella 2-9. Transiti totali giornalieri

Configurazione	Lunedì-mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
Attuale	4.210	4.492	5.082	6.438	5.032
Futura	4.763	5.068	5.776	7.202	5.904

Ipotizzando 350 giorni annui di apertura della struttura commerciali e con i fattori di emissione (Tabella 2-10) ricavati dalla "Banca dati dei fattori di emissione medi per il parco circolante in Italia" 2017 del SINANET (Sistema Informativo Nazionale Ambientale) di ISPRA³, che stima le emissioni dal traffico urbano ed extraurbano applicando la metodologia COPERT ai dati disponibili su scala nazionale sono stati quindi calcolati i flussi di massa totali annui per lo Stato di fatto e lo Stato di progetto. I risultati ottenuti sono stati infine confrontati con i dati INEMAR relativi alle emissioni totali censite per il territorio comunale di Cornedo Vicentino.

³ <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp/index.html>



Tabella 2-10. Fattori di emissione selezionati per veicoli pesanti

Tipologia di strada	NO _x	PM10
	g/(km*veicolo)	g/(km*veicolo)
Extraurbana	0,3509	0,0344
Urbana	0,4394	0,0420

Tabella 2-11. Flussi di massa differenziali rapportati con dato INEMAR

Inquinante	Flussi di massa SF	Flussi di massa SP	Emissioni totali INEMAR	Rapporto % tra flusso differenziale Δ(SP-SF) e le emissioni totali
	t/anno	t/anno	t/anno	%
PM10	0,21	0,24	50,64	0,05%
NOx	2,15	2,42	77,59	0,35%

L'incremento dei flussi di massa rispetto alle emissioni totali stimate per il Comune di Cornedo Vicentino (dato INEMAR) risulta trascurabile in quanto ampiamente inferiore all'1%, sia per il parametro PM10 che per gli NO_x, anche perché le emissioni di traffico veicolare allo stato attuale dell'attività commerciale di "iperTosano" sono in realtà già conteggiate nel dato INEMAR.

Queste conclusioni si basano sempre sull'approccio definito per le valutazioni di qualità dell'aria dall'Agenzia Ambientale Britannica (*UK Environmental Agency*)⁴ e ripreso anche dalle Linee Guida di ISPRA, secondo il quale le ricadute si possono considerare non significative quando gli impatti risultano inferiori all'1% del corrispondente valore limite *long term* o inferiori al 10% del valore limite *short term*; in questo caso il parametro di riferimento è rappresentato dal dato INEMAR dalle emissioni totali rilevate nel territorio comunale, che si può paragonare ad un parametro *long term*.

2.3.2 CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

Richiesta

5. Lo studio riporta misure e calcoli di caratterizzazione dello stato di fatto e calcoli di caratterizzazione dello stato di progetto da cui si evince il sostanziale rispetto di tutti i limiti assoluti e differenziali.

I dati di input e le ipotesi di lavoro, però, non risultano però chiare e sufficientemente riferite.

Nelle rappresentazioni grafiche non si individuano ad esempio le banchine di carico / scarico, il tragitto dei mezzi pesanti, il tragitto dei mezzi dei clienti nella viabilità e nell'area interna; non sono forniti i dettagli di calcolo delle emissioni del parcheggio, che risultano poco visibili

⁴ <https://www.gov.uk/guidance/air-emissions-risk-assessment-for-your-environmental-permit>



nelle mappe di isolivello. A tal riguardo si ritiene necessaria una griglia di calcolo più stretta rispetto ai 10 m x 10 m adottata.

Si chiede dunque di fornire un quadro schematico ma esaustivo delle sorgenti sonore presenti sia nello stato di fatto che nello stato di progetto. In particolare per ogni singola sorgente devono essere fornite: descrizione, codifica, collocazione sul lay-out, caratterizzazione acustica di dettaglio, tempo di funzionamento sui tempi di riferimento, tipo di rappresentazione nel modello di calcolo.

Potranno così essere calcolati i livelli di emissione per sorgente sonora (o per gruppi di sorgenti sonore) a ricettore al fine di individuarne eventuali contributi.

Dovrà essere schematicamente analizzato per singolo ricettore anche il rumore residuo, distinguendo - ove possibile - il contributo della singola arteria stradale e delle altre sorgenti sonore residuali (ad es. rumore attività produttive), a partire dalle misure effettuate.

Un'analisi accurata del residuo e delle emissioni permette una corretta definizione del livello di immissione. A tal riguardo, ai fini della verifica del rispetto dei limiti assoluti di immissione si chiede di verificare le attività di scorporo per presenza delle fasce di rispetto; si ritiene ad esempio che il ricettore R1 non sia inserito nella fascia di pertinenza ex D.P.R. n. 142/2004 con specifici limiti per il traffico stradale ma che valgano i limiti fissati dal Piano di Classificazione Acustica, sia per il rumore causato dalla SP46 che per quello causato da via Campagna e via Pigafetta. In caso contrario si chiede di portare le necessarie evidenze.

Ai fini della verifica del differenziale e della sua applicabilità non si individuano e caratterizzano gli scenari a massimo disturbo (es. parcheggio nelle ore di punta, attività di carico / scarico con contestuale funzionamento impianti) e non sono forniti sufficienti dettagli di caratterizzazione sia delle emissioni che del residuo.

Risposta

Nelle seguenti rappresentazioni grafiche sono esplicitate tutte le sorgenti sonore inserite nel layout del modello di calcolo CadnaA® al fine di valutare l'emissione acustica della grande struttura di vendita Supermercati Tosano di Cornedo Vicentino nelle configurazioni Stato di fatto e Stato di progetto rispettivamente nel periodo di riferimento diurno e notturno.

Per migliorare la leggibilità delle mappe di isolivello si è provveduto a ridurre la griglia di calcolo ad una maglia di passo 5m x 5m.

Come sarà possibile notare ad ogni sorgente sonora è stata assegnata un'etichetta che coincide con la codifica della stessa riportata in Tabella 2-13 per lo Stato di fatto e in Tabella 2-14 per lo Stato di progetto.

Grazie a questa metodica di rappresentazione delle sorgenti si è stati in grado di calcolare i livelli di emissione generati dalla ditta e valutare i contributi delle sorgenti sonore ai ricettori. Si precisa che, cautelativamente, i livelli sonori di emissione sono stati riferiti alla totalità delle sorgenti sonore appartenenti al punto vendita e non considerando il mero contributo di ogni



singola macchina/attrezzatura, al fine di ottenere un livello sonoro che garantisca nella sua interezza il totale rispetto dei limiti acustici vigenti.

In Tabella 2-12 sono di seguito riportati i livelli sonori generati nel periodo diurno e notturno dalle sole sorgenti della ditta Supermercati Tosano negli scenari dello Stato di fatto e Stato di progetto.

Tabella 2-12. Livelli acustici di emissione calcolati allo Stato di fatto e Stato di progetto

Ric.	Classe acustica da P.Z.A.	L _{emissione} diurno Stato di fatto [dBA]	L _{emissione} diurno Stato di progetto [dBA]	Δ L _{emissione} diurno [dBA]	Limite emissione diurno [dBA]	L _{emissione} notturno Stato di fatto [dBA]	L _{emissione} notturno Stato di progetto [dBA]	Δ L _{emissione} notturno [dBA]	Limite emissione notturno [dBA]
R1	III	38,8	41,4	2,6	55	33,3	34,4	1,1	45
R2	III	37,5	37,7	0,2	55	36,1	36,5	0,4	45
R3	IV	40,4	42,2	1,8	60	30,2	35,5	5,3	50
R4	IV	30,8	45,6	14,8	60	26,5	30,6	4,1	50
R5	III	37,0	39,9	2,9	55	31,5	32,8	1,3	45
R6	III	41,6	42,9	1,3	55	35,2	36,0	0,8	45
R7	III	39,4	41,2	1,8	55	35,9	36,6	0,7	45
R8	III	37,4	38,7	1,3	55	35,7	36,4	0,7	45
R9	IV	52,0	50,8	-1,2 ⁺	60	40,0	40,1	0,1	50
R10	III	39,9	40,7	0,8	55	36,9	37,1	0,2	45
R11	III	41,9	40,6	-1,3 [*]	55	36,0	37,1	1,1	45
R12	III	40,1	39,7	-0,4 [*]	55	36,0	37,7	1,7	45

**Si precisa che nello stato di progetto il livello di emissione sui recettori R11 e R12 si riduce alla luce del fatto che la sorgente S11 in futuro non sarà più presente, poiché non saranno più previste uscite dal punto vendita lungo via Pigafetta.*

+Si precisa che nello stato di progetto il livello di emissione sul recettore R9 si riduce poiché si ridurrà l'attività presso la sorgente S7, in quanto si sposterà parte delle attività di carico/scarico presso la baia2.

Dalla disamina dei livelli calcolati si evince il rispetto dei valori limiti di emissione diurni e notturni sia per lo Stato di fatto sia per lo Stato di progetto.



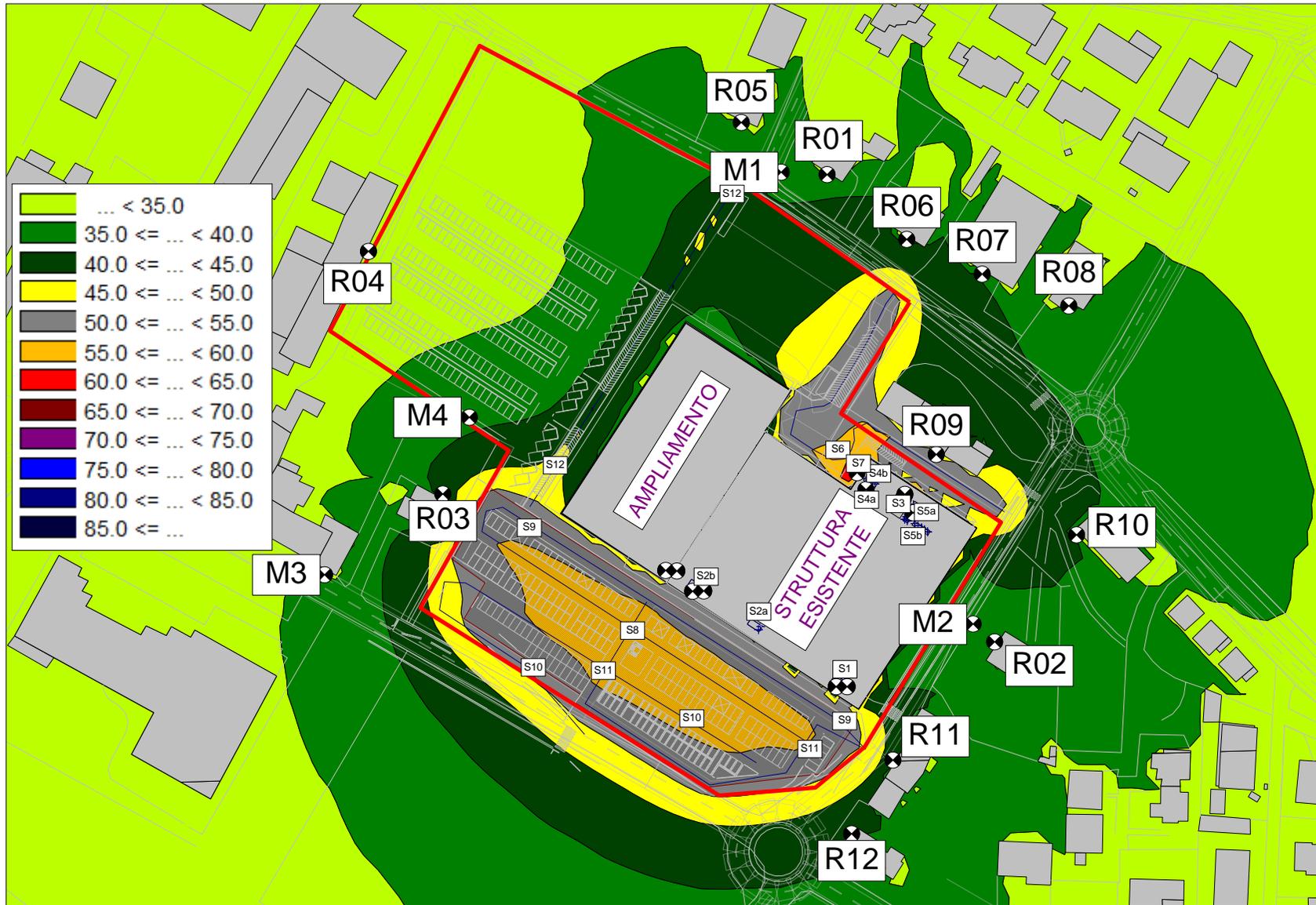


Figura 2-10. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di emissione diurni allo Stato di fatto



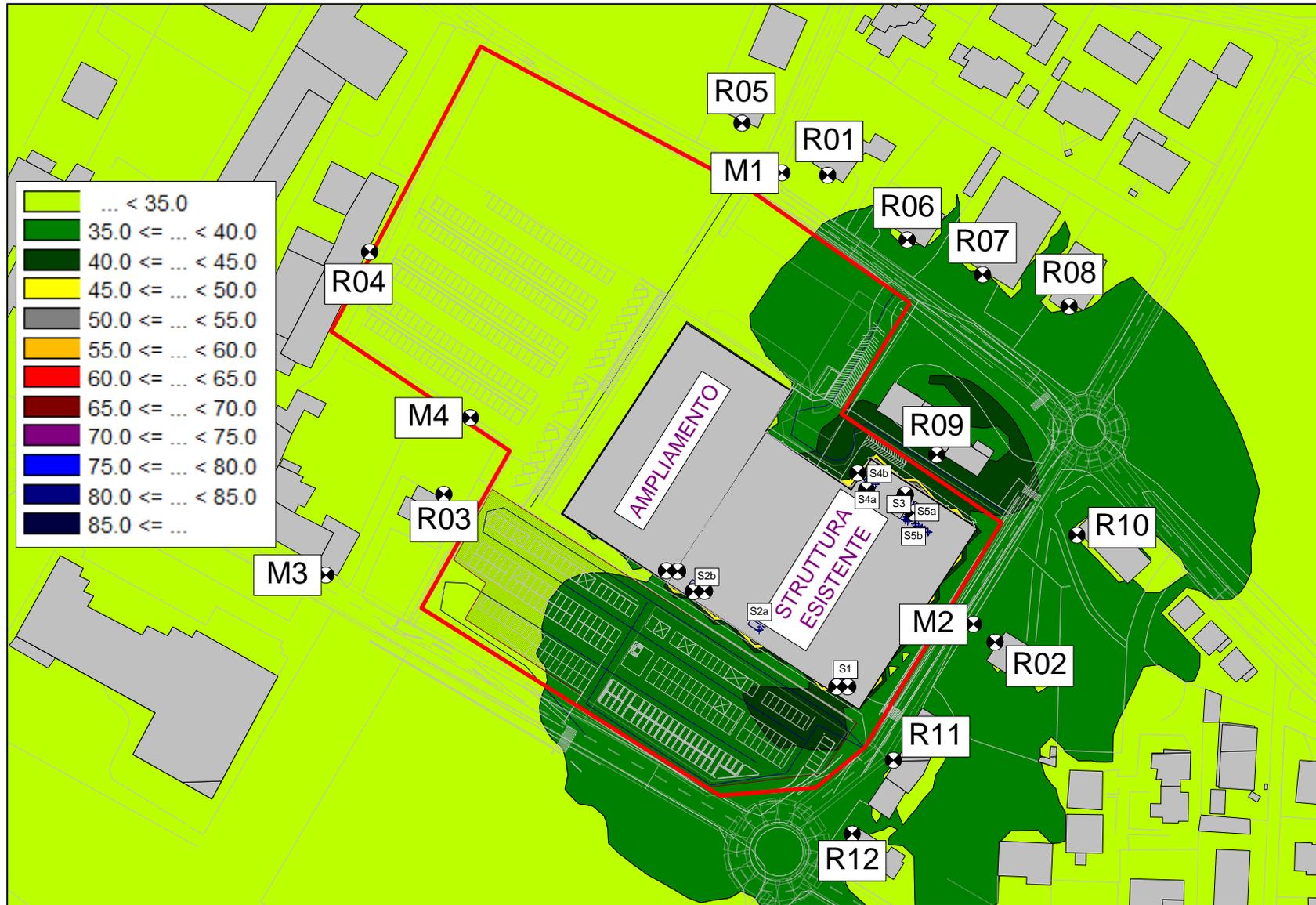


Figura 2-11. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di emissione notturni allo Stato di fatto



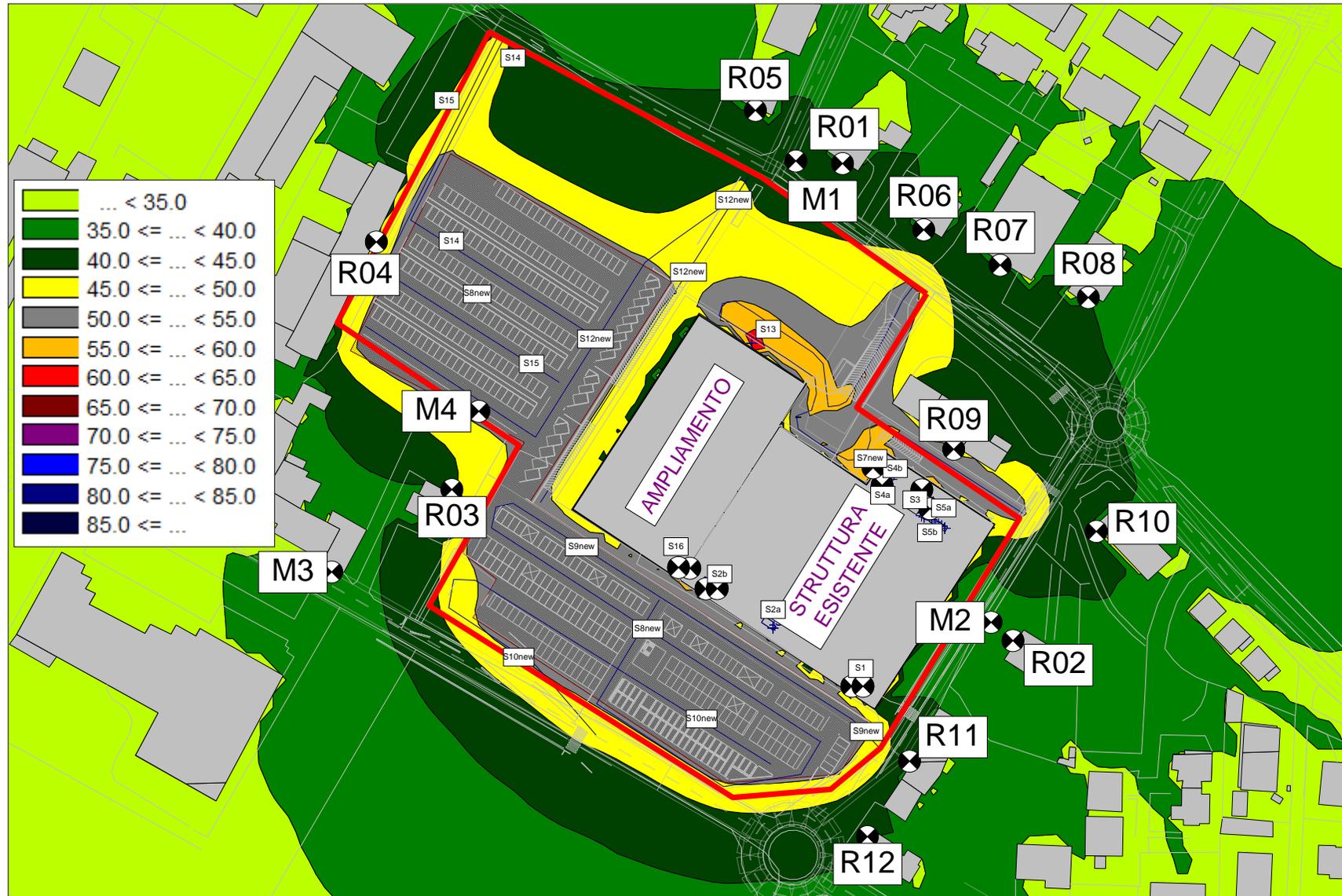


Figura 2-12. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di emissione diurni allo Stato di progetto



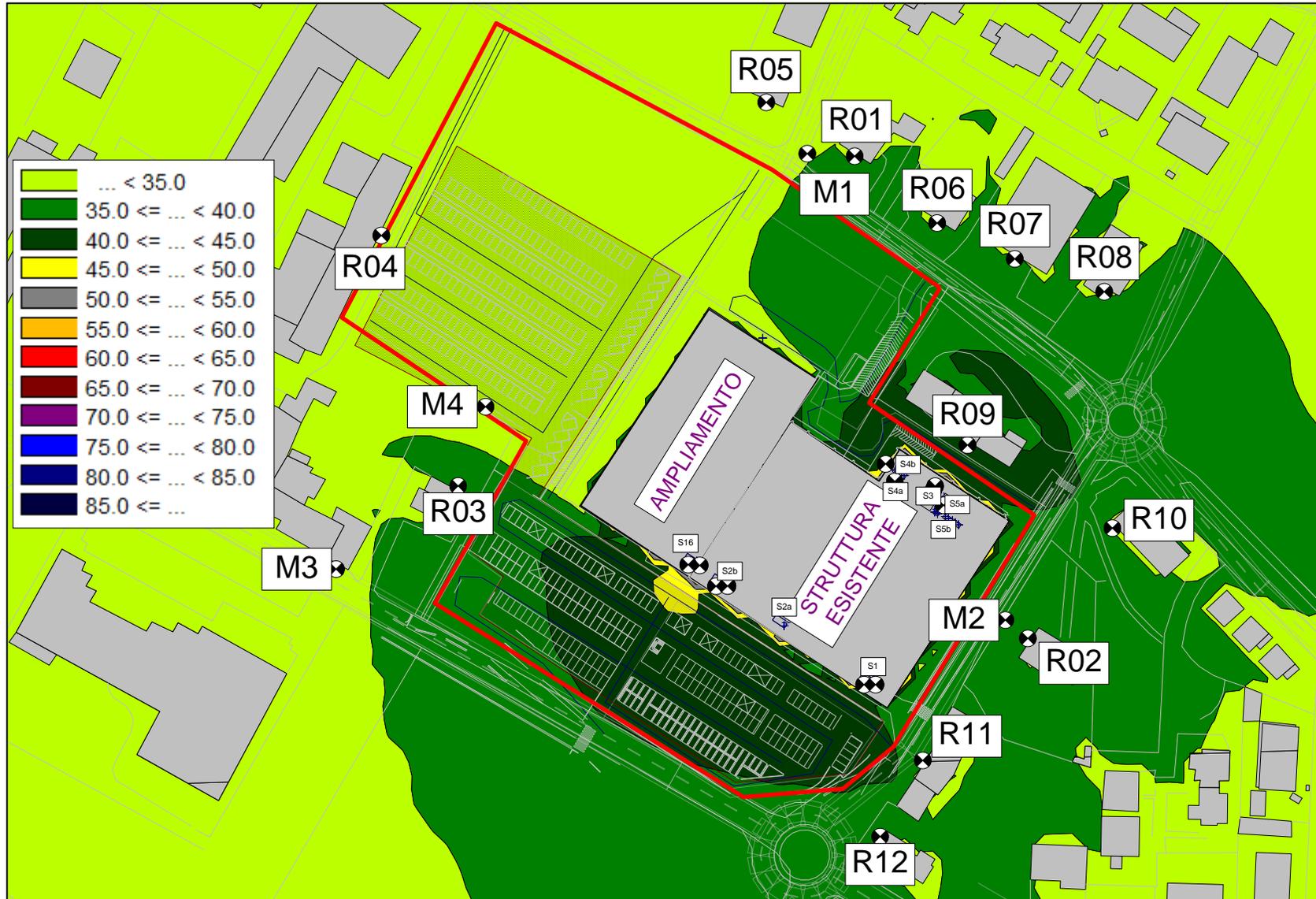


Figura 2-13. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di emissione notturni allo Stato di progetto



Come anticipato nelle pagine precedenti, nelle seguenti tabelle è riportato il quadro schematico delle sorgenti sonore presenti negli scenari Stato di fatto (cfr. Tabella 2-13) e Stato di progetto (cfr. Tabella 2-14). In esse sarà infatti possibile desumere per ogni sorgente la loro descrizione, codifica, caratterizzazione acustica, tipo di rappresentazione del modello di calcolo, quota e tempi di funzionamento sui tempi di riferimento.

Tabella 2-13. Caratterizzazione delle sorgenti esistenti allo Stato di fatto

Descrizione sorgente	Codifica	Livello acustico assegnato [dBA]	Tipo di rappresentazione	Altezza [m]	Tempo di funzionamento [minuti]
UTA Trane tipo 1	S1	Lw = 80,3	n.4 sorgenti piane verticali per corpo macchina	2,3 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni
		Lw = 72,3	n.2 sorgenti puntuali per ventole	2,6 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	
UTA Trane tipo 2	S2a	Lw = 77,0	n.4 sorgenti piane verticali per corpo macchina	2,3 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni
		Lw = 62,0	n.2 sorgenti puntuali per ventole	2,6 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	
UTA Trane tipo 2	S2b	Lw = 77,0	n.4 sorgenti piane verticali per corpo macchina	2,3 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni
		Lw = 62,0	n.2 sorgenti puntuali per ventole	2,6 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	
Locale tecnico compressori	S3	Lw = 86,5	n.1 sorgente piana verticale per griglie di espulsione aria	1,0 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni
Ventilatori assiali unità di condensazione gruppi frigo 1	S4a	Lw = 78,9	n.3 sorgenti puntuali	0,7 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni
Ventilatori assiali unità di condensazione gruppi frigo 1	S4b	Lw = 78,9	n.4 sorgenti puntuali	0,7 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni
Ventilatori assiali unità di condensazione celle frigo 2	S5a	Lw = 76,4	n.12 sorgenti puntuali	0,7 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni
Ventilatori assiali unità di condensazione celle frigo 2	S5b	Lw = 76,4	n.5 sorgenti puntuali	0,7 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni
Percorso mezzi pesanti per consegna merci (nello stato di progetto varierà il percorso che raggiungerà anche la nuova baia di carico 2)	S6	Lw = 105	n.1 sorgente lineare con transitanti 10 mezzi/giorno dalle 06:00 alle 14:00	1,0	480 diurni
Attività di carico/scarico merci su baia 1 (nello stato di progetto essa avrà un approvvigionamento inferiore rispetto allo stato attuale pari a 80 min. diurni)	S7	Lw = 90,0	n.1 sorgente puntuale (1 baia) per 10 mezzi/giorno con 20 minuti di attività di scarico per mezzo	1,5	200 diurni
Movimenti auto da parcheggio clienti (nello stato di progetto il parcheggio sarà ampliato nel numero di posti auto disponibili)	S8	Lw = 96,3	n.1 sorgente areale parcheggio con 126 posti auto con 1,6 movimenti/ora per posto auto	0,5	720 diurni



Descrizione sorgente	Codifica	Livello acustico assegnato [dBA]	Tipo di rappresentazione	Altezza [m]	Tempo di funzionamento [minuti]
Auto ingresso da via Pigafetta <i>(nello stato di progetto varierà il numero di mezzi in ingresso)</i>	S9	Lw = 84,7	n.1 sorgente lineare con 280 veicoli/ora in ingresso (ora di punta)	0,5	720 diurni
Auto ingresso da SP246 <i>(nello stato di progetto varierà il numero di mezzi in ingresso)</i>	S10	Lw = 78,6	n.1 sorgente lineare con 100 veicoli/ora in ingresso (ora di punta)	0,5	720 diurni
Auto uscita su via Pigafetta <i>(nello stato di progetto non è più prevista l'uscita su via Pigafetta)</i>	S11	Lw = 79,5	n.1 sorgente lineare con 193 veicoli/ora in uscita (ora di punta)	0,5	720 diurni
Auto uscita su via Campagna <i>(nello stato di progetto varierà il numero di mezzi in uscita)</i>	S12	Lw = 79,5	n.1 sorgente lineare con 193 veicoli/ora in uscita (ora di punta)	0,5	720 diurni

Tabella 2-14. Caratterizzazione delle sorgenti allo Stato di progetto

Descrizione sorgente	Codifica	Livello acustico assegnato [dBA]	Tipo di rappresentazione	Altezza [m]	Tempo di funzionamento [minuti]
Nuovo percorso mezzi pesanti per consegna merci	S6 new	Lw = 105	n.1 sorgente lineare con transitanti 10 mezzi/giorno dalle 06:00 alle 14:00	1,0	480 diurni
Attività di carico/scarico merci su baia 1	S7 new	Lw = 90,0	n.1 sorgente puntuale (1 baia) per 4 mezzi/giorno con 20 minuti di attività	1,5	80 diurni
Nuova attività di carico/scarico merci su baia 2	S13	Lw = 90,0	n.1 sorgente puntuale (1 baia) per 6 mezzi/giorno con 20 minuti di attività	1,5	120 diurni
Nuovi movimenti auto da parcheggio clienti ampliato	S8 new	Lw = 97,2	n.1 sorgente areale parcheggio con 416 posti auto con 0,6 movimenti/ora	0,5	720 diurni
Nuove auto ingresso da via Pigafetta	S9 new	Lw = 82,7	n.1 sorgente lineare con 174 veicoli/ora in ingresso (ora di punta)	0,5	720 diurni
Nuove auto ingresso da SP246	S10 new	Lw = 79,4	n.1 sorgente lineare con 121 veicoli/ora in ingresso (ora di punta)	0,5	720 diurni
Auto uscita su via Campagna (Sx)	S14	Lw = 80,8	n.1 sorgente lineare con 237 veicoli/ora in uscita (ora di punta)	0,5	720 diurni
Auto uscita da via Campagna (Dx)	S12 new	Lw = 80,3	n.1 sorgente lineare con 228 veicoli/ora in uscita (ora di punta)	0,5	720 diurni
Auto ingresso su via Campagna (Sx)	S15	Lw = 79,4	n.1 sorgente lineare con 155 veicoli/ora in ingresso (ora di punta)	0,5	720 diurni
Unità Clivet	S16	Lw = 89,2	n.4 sorgenti piane verticali per corpo macchina	2,3 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni
		Lw = 81,5	n.2 sorgenti puntuali per ventole	2,6 m sopra tetto edificio (alto 8,0 m)	960 diurni 480 notturni



Per la quantificazione del contributo acustico del parcheggio si è provveduto ad utilizzare lo standard tedesco RLS 90 (1990) che consente al modello predittivo di determinare le emissioni sonore specifiche sulla base dei numeri di posti auto presenti nei parcheggi a raso e del numero di spostamenti ora per posto auto. Precauzionalmente si è considerato che gli automezzi in ingresso vadano ad occupare solamente il parcheggio esterno e non utilizzino la autorimessa sotterranea.

Il contributo acustico assegnato ai percorsi dei veicoli in ingresso ed uscita dal punto vendita che si spostano lungo la viabilità interna è stato calcolato a partire dal traffico rilevato dallo Studio di Impatto Viabilistico nell'ora di punta del venerdì (orario 18:00-19:00) assegnando ad ogni segmento il transito dei mezzi misurato in ingresso/uscita. Per lo scenario di progetto sulla base degli incrementi di flussi in ingresso/uscita dal punto vendita e sulla nuova ripartizione degli accessi si è provveduto ad adeguare i carichi sulla viabilità interna.

Per quanto concerne l'approvvigionamento merci esso continuerà a svolgersi lungo il lato nord dello stabilimento con le medesime frequenze previste allo stato attuale (10 camion tra le 6:00 e le 14:00); contestualmente all'ampliamento è prevista solamente una parziale riorganizzazione dell'attività di carico/scarico che si concentrerà maggiormente presso la baia 2 rispetto l'attuale baia 1, mantenendo comunque la medesima tempistica operativa.

Di seguito in Tabella 2-15 e in Tabella 2-16 sono stati analizzati schematicamente per ogni singolo recettore, rispettivamente sul tempo di riferimento diurno e notturno, i livelli di rumore residuo, rumore di fondo dovuto alla presenza di altre realtà artigianali e commerciali della zona, oltre al già citato rumore dato dalle sole sorgenti del punto vendita Tosano.

Come sarà possibile notare il rumore residuo totale è dato dalla somma del contributo acustico del rumore di fondo e di ogni singola arteria stradale concorrente allo scenario sonoro della zona. Tali livelli sonori sono stati ottenuti scorporando le sorgenti sopracitate una ad una grazie al modello di predizione acustica.

La somma energetica del livello sonoro residuo con i livello sonoro di emissione sul tempo di riferimento (vedasi precedente Tabella 2-12) ha permesso di ottenere i livelli assoluti di immissione da confrontare con i limiti acustici vigenti sia per lo scenario Stato di fatto che per lo scenario Stato di progetto. Si segnala come in alcuni punti non è stato necessario valutare il livello sonoro delle strade (simbolo "---") d'innanzi al recettore poiché esso si trova all'interno delle fasce di pertinenza delle stesse infrastrutture; si ricorda infatti che come previsto dal D.P.R. n. 142/2004, qualora un edificio sia collocato all'interno della fascia di rispetto di una strada, la stessa non concorra alla verifica del rispetto dei limiti di immissione.



Tabella 2-15. Valutazione del rispetto dei limiti assoluti di immissione diurni nello scenario Stato di fatto

Recettore	Fondo [dBA]	SP246 [dBA]	Via Campagna [dBA]	Via Pigafetta sud [dBA]	Via Pigafetta nord [dBA]	Via Giarrette [dBA]	L _{emissione Tosano Stato di fatto} [dBA]	L _{residuo diurno} [dBA]	L _{immissione Stato di fatto} [dBA]	Limite immissione diurno [dBA]
R1	41,9	39,2	---	40,7	25,0	30,3	38,8	45,7	46,5	60
R2	44,0	---	40,5	---	38,7	32,1	37,5	46,6	47,1	60
R3	47,2	---	42,5	31,8	17,9	18,6	40,4	48,6	49,2	65
R4	42,8	---	42,8	28,0	28,0	25,1	30,8	46,0	46,1	65
R5	41,6	39,2	---	40,5	23,0	29,5	37,0	45,5	46,0	60
R6	41,2	39,0	---	41,2	32,0	37,0	41,6	46,1	47,4	60
R7	41,9	39,0	---	42,0	36,5	39,0	39,4	47,1	47,8	60
R8	41,8	39,2	---	44,2	---	39,8	37,4	47,7	48,1	60
R9	41,8	---	43,0	52,0	25,0	26,0	52,0	52,9	55,5	65
R10	50,2	---	---	---	23,5	---	39,9	50,2	50,6	60
R11	46,4	---	33,2	---	18,5	22,0	41,9	46,6	47,9	60
R12	48,8	---	33,2	---	16,8	21,2	40,1	48,9	49,5	60

Di seguito, nella Figura 2-14, si descrive graficamente lo scenario acustico relativo ai livelli di immissione diurni per lo Stato di fatto calcolato su griglia 5m x 5m.



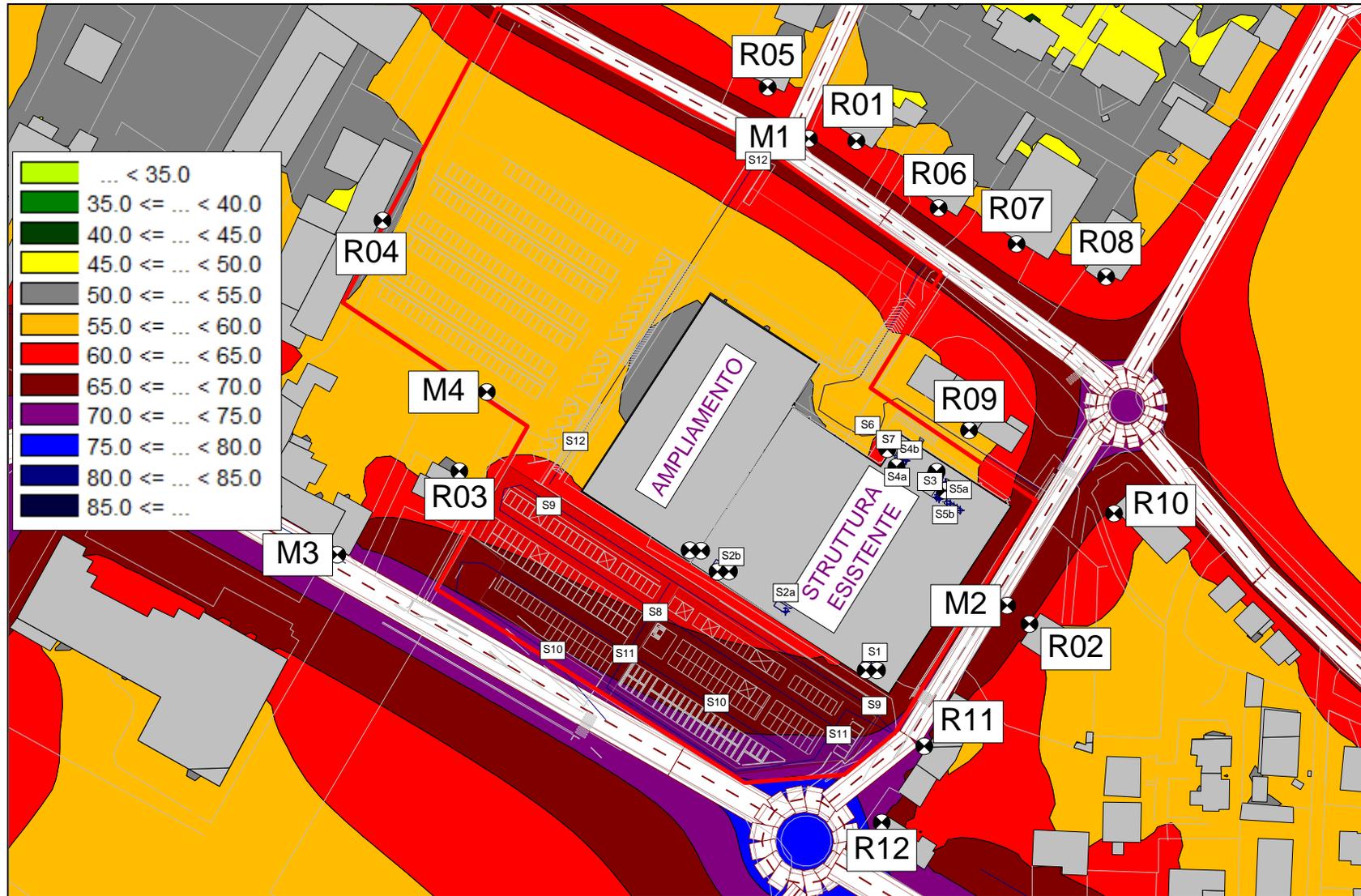


Figura 2-14. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione diurni allo Stato di fatto



Tabella 2-16. Valutazione del rispetto dei limiti assoluti di immissione notturni nello scenario Stato di fatto

Recettore	Fondo [dBA]	SP246 [dBA]	Via Campagna [dBA]	Via Pigafetta sud [dBA]	Via Pigafetta nord [dBA]	Via Giarrette [dBA]	L _{emissione Tosano Stato di fatto} [dBA]	L _{residuo notturno} [dBA]	L _{immissione Stato di fatto} [dBA]	Limite immissione notturno [dBA]
R1	32,2	32,9	---	26,8	11,3	25,9	33,3	36,5	38,2	50
R2	36,0	---	29,0	---	26,0	19,8	36,1	37,2	39,7	50
R3	34,0	---	32,5	22,8	14,0	5,4	30,2	36,5	37,4	55
R4	34,0	---	31,0	14,3	16,5	13,7	26,5	35,9	36,3	55
R5	32,0	33,2	---	26,4	18,4	25,1	31,5	36,5	37,7	50
R6	32,0	31,8	---	29,4	22,7	27,7	35,2	36,8	39,1	50
R7	32,8	29,5	---	30,7	26,5	28,8	35,9	37,1	39,6	50
R8	32,9	29,5	---	31,0	---	29,0	35,7	36,9	39,4	50
R9	37,8	---	21,3	36,7	7,0	14,8	40,0	40,4	43,2	55
R10	39,2	---	---	---	19,1	---	36,9	39,2	41,2	50
R11	37,8	---	27,0	---	13,0	14,2	36,0	38,2	40,2	50
R12	39,5	---	27,0	---	11,6	13,0	36,0	39,8	41,3	50

Di seguito, nella Figura 2-15, si descrive graficamente lo scenario acustico relativo ai livelli di immissione notturni per lo Stato di fatto calcolato su griglia 5m x 5m.



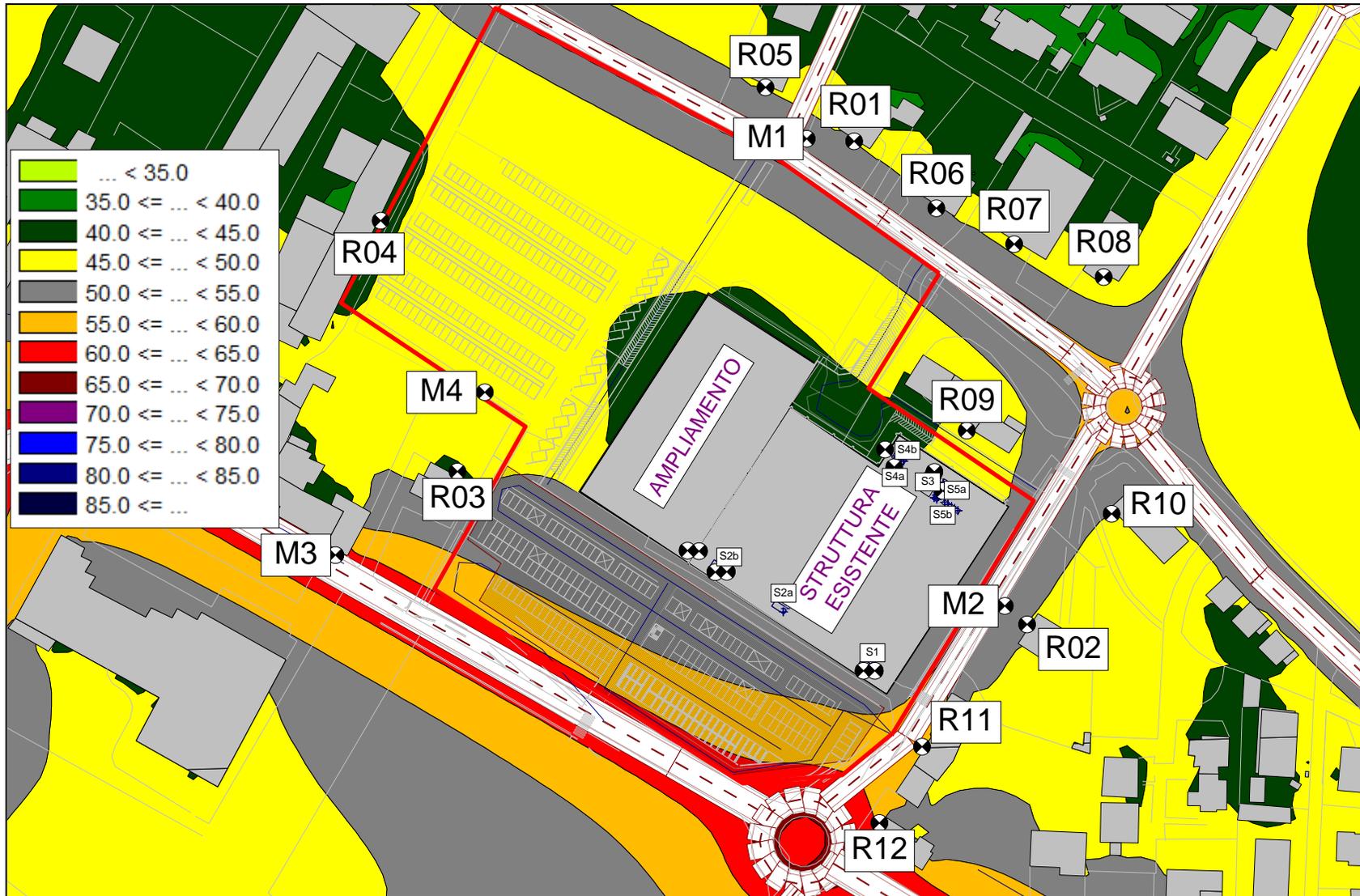


Figura 2-15. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione notturni allo Stato di fatto



Tabella 2-17. Valutazione del rispetto dei limiti assoluti di immissione diurni nello scenario Stato di progetto

Recettore	Fondo [dBA]	SP246 [dBA]	Via Campagna [dBA]	Via Pigafetta sud [dBA]	Via Pigafetta nord [dBA]	Via Giarrette [dBA]	L _{emissione Tosano Stato di progetto} [dBA]	L _{residuo diurno} [dBA]	L _{immissione Stato progetto} [dBA]	Limite immissione diurno [dBA]
R1	41,9	39,2	---	40,7	25,0	30,3	41,4	45,7	47,1	60
R2	44,0	---	40,5	---	38,7	32,1	37,7	46,6	47,1	60
R3	47,2	---	42,5	31,8	17,9	18,6	42,2	48,6	49,5	65
R4	42,8	---	42,8	28,0	28,0	25,1	45,6	46,0	48,8	65
R5	41,6	39,2	---	40,5	23,0	29,5	39,9	45,5	46,5	60
R6	41,2	39,0	---	41,2	32,0	37,0	42,9	46,1	47,8	60
R7	41,9	39,0	---	42,0	36,5	39,0	41,2	47,1	48,1	60
R8	41,8	39,2	---	44,2	---	39,8	38,7	47,7	48,2	60
R9	41,8	---	43,0	52,0	25,0	26,0	50,8	52,9	55,0	65
R10	50,2	---	---	---	23,5	---	40,7	50,2	50,7	60
R11	46,4	---	33,2	---	18,5	22,0	40,6	46,6	47,6	60
R12	48,8	---	33,2	---	16,8	21,2	39,7	48,9	49,4	60

Di seguito, nella Figura 2-16, si descrive graficamente lo scenario acustico relativo ai livelli di immissione diurni per lo Stato di progetto calcolato su griglia 5m x 5m.



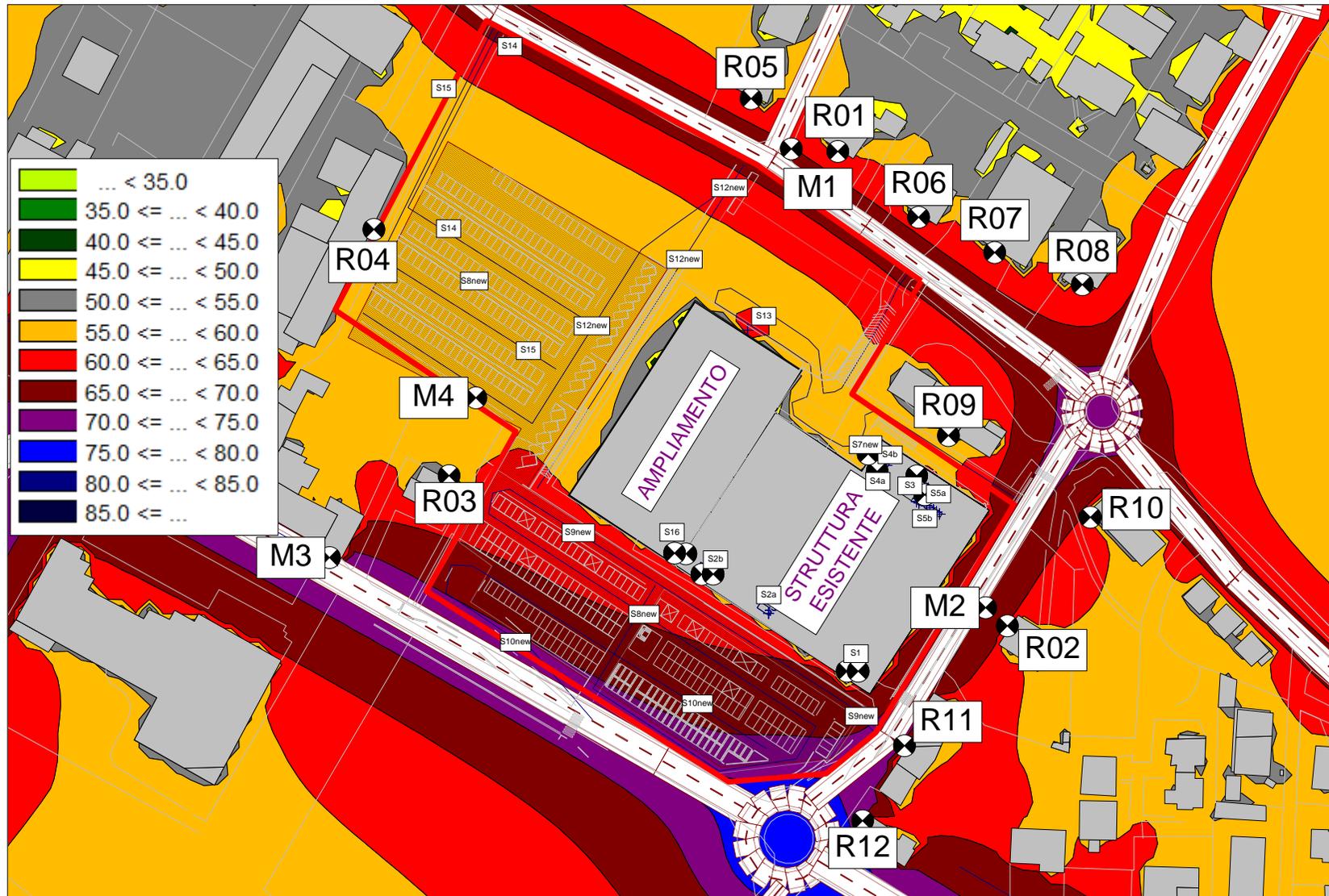


Figura 2-16. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione diurni allo Stato di progetto



Tabella 2-18. Valutazione del rispetto dei limiti assoluti di immissione notturni nello scenario Stato di progetto

Recettore	Fondo [dBA]	SP246 [dBA]	Via Campagna [dBA]	Via Pigafetta sud [dBA]	Via Pigafetta nord [dBA]	Via Giarrette [dBA]	L _{emissione Tosano Stato di progetto} [dBA]	L _{residuo notturno} [dBA]	L _{immissione Stato progetto} [dBA]	Limite immissione notturno [dBA]
R1	32,2	32,9	---	26,8	11,3	25,9	34,4	36,5	38,6	50
R2	36,0	---	29,0	---	26,0	19,8	36,5	37,2	39,9	50
R3	34,0	---	32,5	22,8	14,0	5,4	35,5	36,5	39,1	55
R4	34,0	---	31,0	14,3	16,5	13,7	30,6	35,9	37,0	55
R5	32,0	33,2	---	26,4	18,4	25,1	32,8	36,5	38,1	50
R6	32,0	31,8	---	29,4	22,7	27,7	36,0	36,8	39,4	50
R7	32,8	29,5	---	30,7	26,5	28,8	36,6	37,1	39,9	50
R8	32,9	29,5	---	31,0	---	29,0	36,4	36,9	39,7	50
R9	37,8	---	21,3	36,7	7,0	14,8	40,1	40,4	43,2	55
R10	39,2	---	---	---	19,1	---	37,1	39,2	41,3	50
R11	37,8	---	27,0	---	13,0	14,2	37,1	38,2	40,7	50
R12	39,5	---	27,0	---	11,6	13,0	37,7	39,8	41,9	50

Di seguito, nella Figura 2-17, si descrive graficamente lo scenario acustico relativo ai livelli di immissione notturni per lo Stato di progetto calcolato su griglia 5m x 5m.



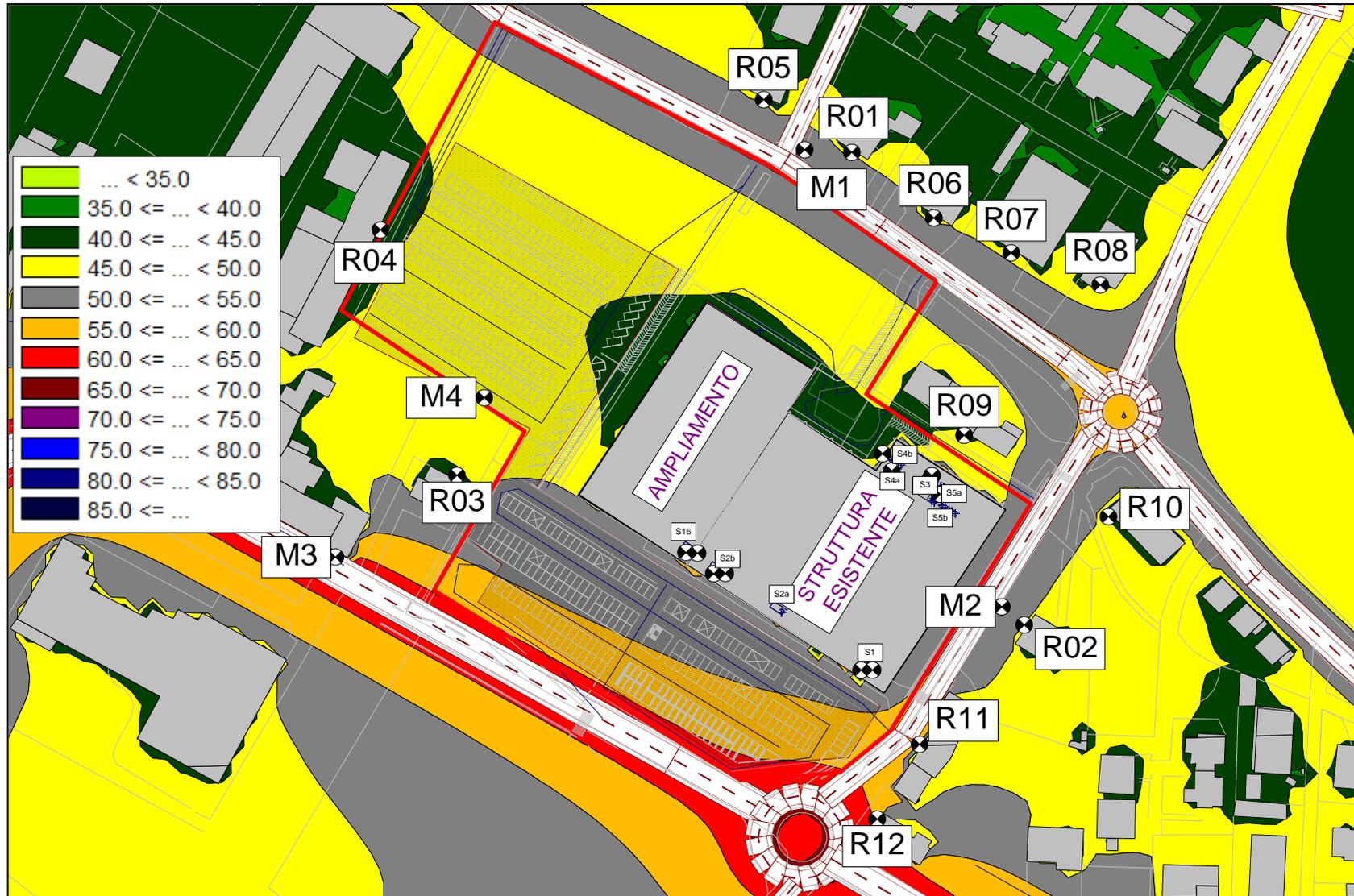


Figura 2-17. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione notturni allo Stato di progetto



Dalla disamina dei livelli calcolati è confermato il rispetto dei valori limiti assoluti di immissione diurni e notturni sia per lo Stato di fatto sia per lo Stato di progetto.

L'ultima analisi è relativa alla verifica del criterio differenziale diurno e notturno relativo allo scenario Stato di fatto e Stato di progetto. Concettualmente la metodologia adottata resta la medesima di quella indicata per la verifica del rispetto dei limiti assoluti di immissione. L'unica differenza da sottolineare è quella che, se da un lato sono mantenuti costanti i livelli di rumore residuo diurni e notturni, dall'altro i livelli ambientali considerati sono quelli di massima rumorosità prodotta dalla grande struttura di vendita e così di seguito distinta:

- Per il periodo diurno sono state considerati i contemporanei funzionamenti dell'attività di carico e scarico, del numero massimo di auto nei parcheggi e della loro contestuale viabilità interna (in orario di punta), e l'attività a ciclo continuo di tutti gli impianti tecnologici.
- Per il periodo notturno è stata considerata unicamente l'attività a ciclo continuo degli impianti tecnologici.

Nelle successive pagine sono riportate le tabelle di confronto per la verifica di congruità al criterio differenziale diurno e notturno dello Stato di fatto (cfr. Figura 2-18 e Figura 2-19) e Stato di progetto (cfr. Figura 2-20 e Figura 2-21) e le relative mappe tematiche di rumorosità sul tempo di misura ottenute con software di calcolo del modello CadnaA®.



Tabella 2-19. Valutazione del rispetto dei limiti di immissione differenziali diurni nello scenario Stato di fatto

Recettore	Fondo [dBA]	SP246 [dBA]	Via Campagna [dBA]	Via Pigafetta sud [dBA]	Via Pigafetta nord [dBA]	Via Giarrette [dBA]	L _{emissione Tosano Stato di fatto su T_M} [dBA]	L _{ambientale diurno} [dBA]	L _{residuo diurno} [dBA]	L _{differenziale diurno} [dBA]	Limite differenziale diurno [dBA]
R1	41,9	39,2	---	40,7	25,0	30,3	42,5	47,4	45,7	1,7	5
R2	44,0	---	40,5	---	38,7	32,1	38,4	47,2	46,6	0,6	5
R3	47,2	---	42,5	31,8	17,9	18,6	41,5	49,3	48,6	0,7	5
R4	42,8	---	42,8	28,0	28,0	25,1	32,0	46,2	46,0	0,2	5
R5	41,6	39,2	---	40,5	23,0	29,5	40,5	46,7	45,5	1,2	5
R6	41,2	39,0	---	41,2	32,0	37,0	45,3	48,7	46,1	2,6	5
R7	41,9	39,0	---	42,0	36,5	39,0	41,3	48,1	47,1	1,0	5
R8	41,8	39,2	---	44,2	---	39,8	38,6	48,2	47,7	0,5	5
R9	41,8	---	43,0	52,0	25,0	26,0	54,9	57,0	52,9	4,1	5
R10	50,2	---	---	---	23,5	---	41,7	50,8	50,2	0,6	5
R11	46,4	---	33,2	---	18,5	22,0	42,9	48,2	46,6	1,6	5
R12	48,8	---	33,2	---	16,8	21,2	40,9	49,6	48,9	0,7	5



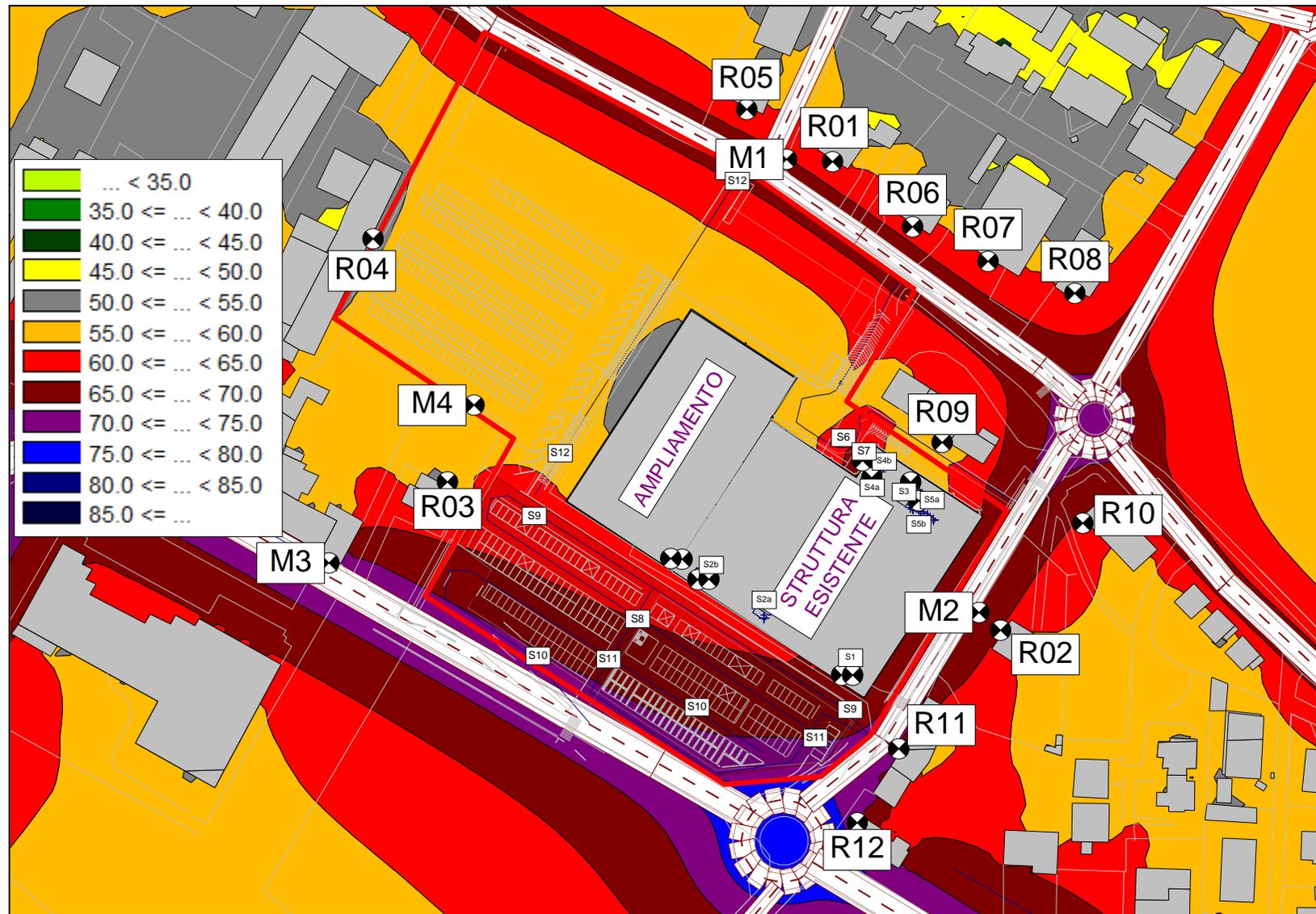


Figura 2-18. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione diurni allo Stato di fatto nel tempo di misura



Tabella 2-20. Valutazione del rispetto dei limiti di immissione differenziali notturni nello scenario Stato di fatto

Recettore	Fondo [dBA]	SP246 [dBA]	Via Campagna [dBA]	Via Pigafetta sud [dBA]	Via Pigafetta nord [dBA]	Via Giarrette [dBA]	L _{emissione Tosano Stato di fatto su T_M} [dBA]	L _{ambientale notturno} [dBA]	L _{residuo notturno} [dBA]	L _{differenziale notturno} [dBA]	Limite differenziale notturno [dBA]
R1	32,2	32,9	---	26,8	11,3	25,9	33,3	38,2	36,5	1,7	3
R2	36,0	---	29,0	---	26,0	19,8	36,1	39,7	37,2	2,5	3
R3	34,0	---	32,5	22,8	14,0	5,4	30,2	37,4	36,5	0,9	3
R4	34,0	---	31,0	14,3	16,5	13,7	26,5	36,3	35,9	0,4	3
R5	32,0	33,2	---	26,4	18,4	25,1	31,5	37,7	36,5	1,2	3
R6	32,0	31,8	---	29,4	22,7	27,7	35,2	39,1	36,8	2,3	3
R7	32,8	29,5	---	30,7	26,5	28,8	35,9	39,6	37,1	2,5	3
R8	32,9	29,5	---	31,0	---	29,0	35,7	39,4	36,9	2,5	3
R9	37,8	---	21,3	36,7	7,0	14,8	40,0	43,2	40,4	2,8	3
R10	39,2	---	---	---	19,1	---	36,9	41,2	39,2	2,0	3
R11	37,8	---	27,0	---	13,0	14,2	36,0	40,2	38,2	2,0	3
R12	39,5	---	27,0	---	11,6	13,0	36,0	41,3	39,8	1,5	3



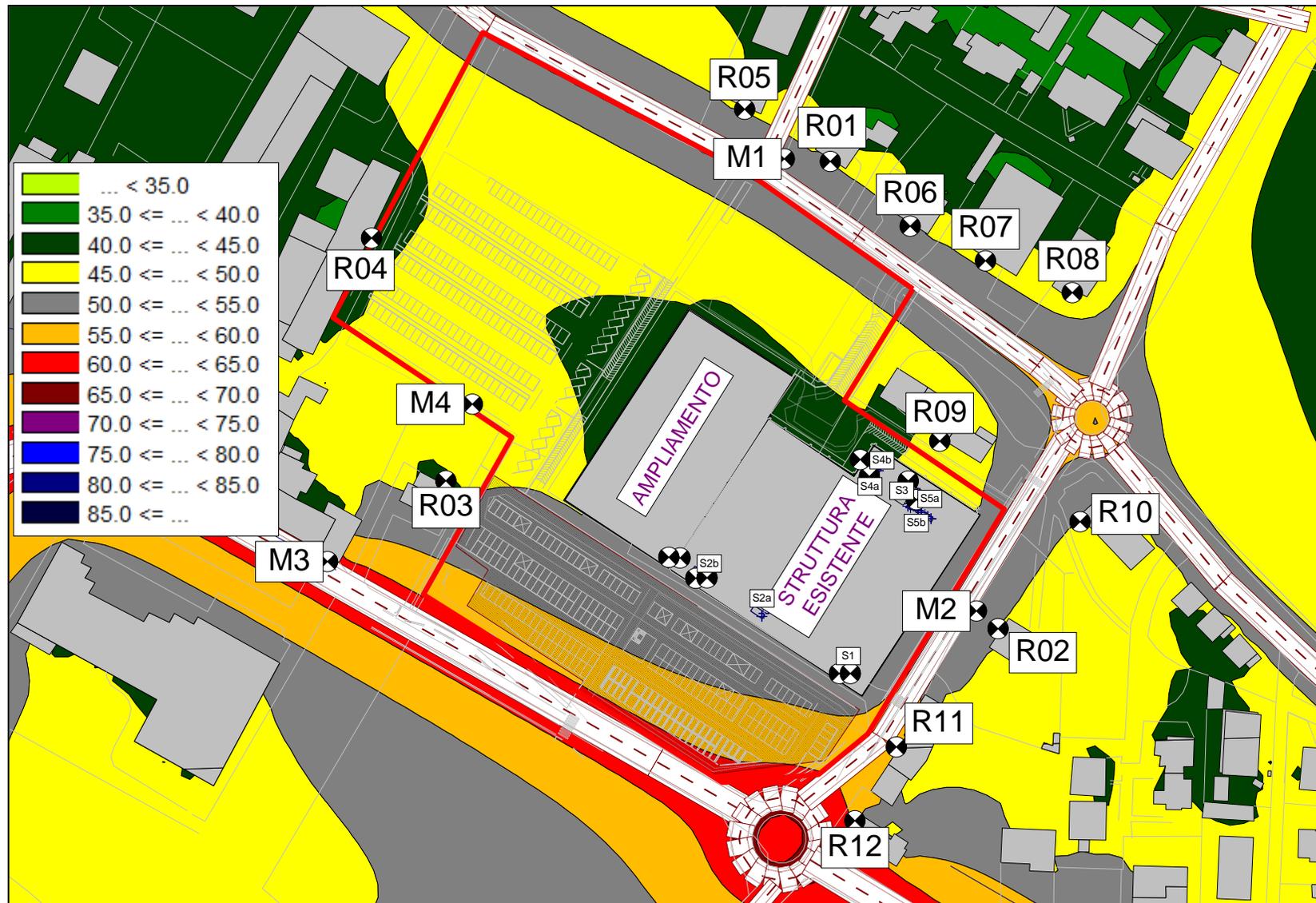


Figura 2-19. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione notturni allo Stato di fatto nel tempo di misura



Tabella 2-21. Valutazione del rispetto dei limiti di immissione differenziali diurni nello scenario Stato di progetto

Recettore	Fondo [dBA]	SP246 [dBA]	Via Campagna [dBA]	Via Pigafetta sud [dBA]	Via Pigafetta nord [dBA]	Via Giarrette [dBA]	L _{emissione Tosano Stato di progetto su T_M} [dBA]	L _{ambientale diurno} [dBA]	L _{residuo diurno} [dBA]	L _{differenziale diurno} [dBA]	Limite differenziale diurno [dBA]
R1	41,9	39,2	---	40,7	25,0	30,3	46,8	49,3	45,7	3,6	5
R2	44,0	---	40,5	---	38,7	32,1	38,7	47,2	46,6	0,6	5
R3	47,2	---	42,5	31,8	17,9	18,6	43,2	49,7	48,6	1,1	5
R4	42,8	---	42,8	28,0	28,0	25,1	46,9	49,5	46,0	3,5	5
R5	41,6	39,2	---	40,5	23,0	29,5	45,3	48,4	45,5	2,9	5
R6	41,2	39,0	---	41,2	32,0	37,0	47,9	50,1	46,1	4,0	5
R7	41,9	39,0	---	42,0	36,5	39,0	45,0	49,2	47,1	2,1	5
R8	41,8	39,2	---	44,2	---	39,8	40,8	48,5	47,7	0,8	5
R9	41,8	---	43,0	52,0	25,0	26,0	53,9	56,4	52,9	3,5	5
R10	50,2	---	---	---	23,5	---	43,5	51,0	50,2	0,8	5
R11	46,4	---	33,2	---	18,5	22,0	41,4	47,8	46,6	1,2	5
R12	48,8	---	33,2	---	16,8	21,2	40,2	49,5	48,9	0,6	5



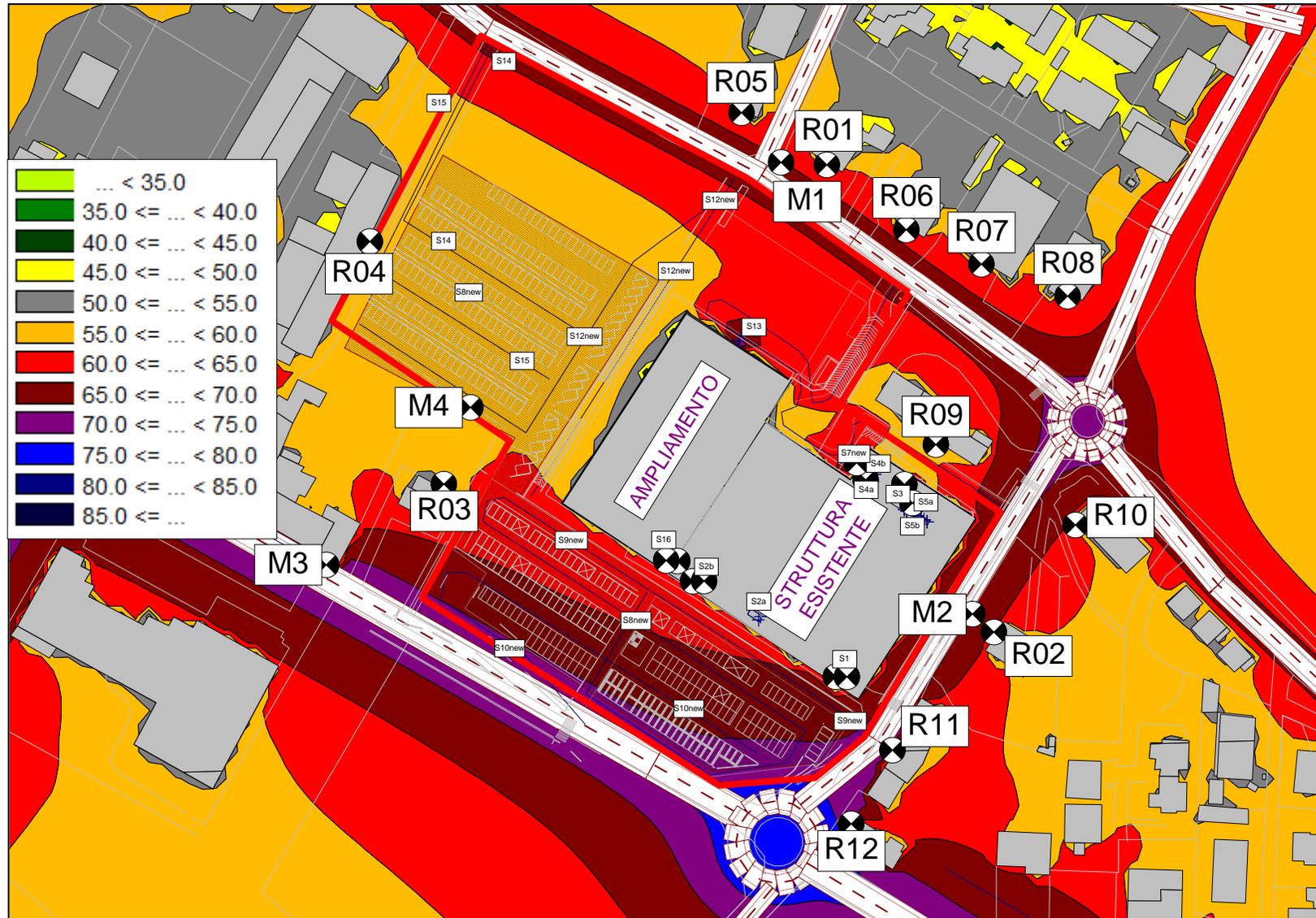


Figura 2-20. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione diurni allo Stato di progetto nel tempo di misura



Tabella 2-22. Valutazione del rispetto dei limiti di immissione differenziali notturni nello scenario Stato di progetto

Recettore	Fondo [dBA]	SP246 [dBA]	Via Campagna [dBA]	Via Pigafetta sud [dBA]	Via Pigafetta nord [dBA]	Via Giarrette [dBA]	L _{emissione Tosano Stato di progetto su T_m} [dBA]	L _{ambientale notturno} [dBA]	L _{residuo notturno} [dBA]	L _{differenziale notturno} [dBA]	Limite differenziale notturno [dBA]
R1	32,2	32,9	---	26,8	11,3	25,9	34,4	38,6	36,5	2,1	3
R2	36,0	---	29,0	---	26,0	19,8	36,5	39,9	37,2	2,7	3
R3	34,0	---	32,5	22,8	14,0	5,4	35,5	39,1	36,5	2,6	3
R4	34,0	---	31,0	14,3	16,5	13,7	30,6	37,0	35,9	1,1	3
R5	32,0	33,2	---	26,4	18,4	25,1	32,8	38,1	36,5	1,6	3
R6	32,0	31,8	---	29,4	22,7	27,7	36,0	39,4	36,8	2,6	3
R7	32,8	29,5	---	30,7	26,5	28,8	36,6	39,9	37,1	2,8	3
R8	32,9	29,5	---	31,0	---	29,0	36,4	39,7	36,9	2,8	3
R9	37,8	---	21,3	36,7	7,0	14,8	40,1	43,2	40,4	2,8	3
R10	39,2	---	---	---	19,1	---	37,1	41,3	39,2	2,1	3
R11	37,8	---	27,0	---	13,0	14,2	37,1	40,7	38,2	2,5	3
R12	39,5	---	27,0	---	11,6	13,0	37,7	41,9	39,8	2,1	3



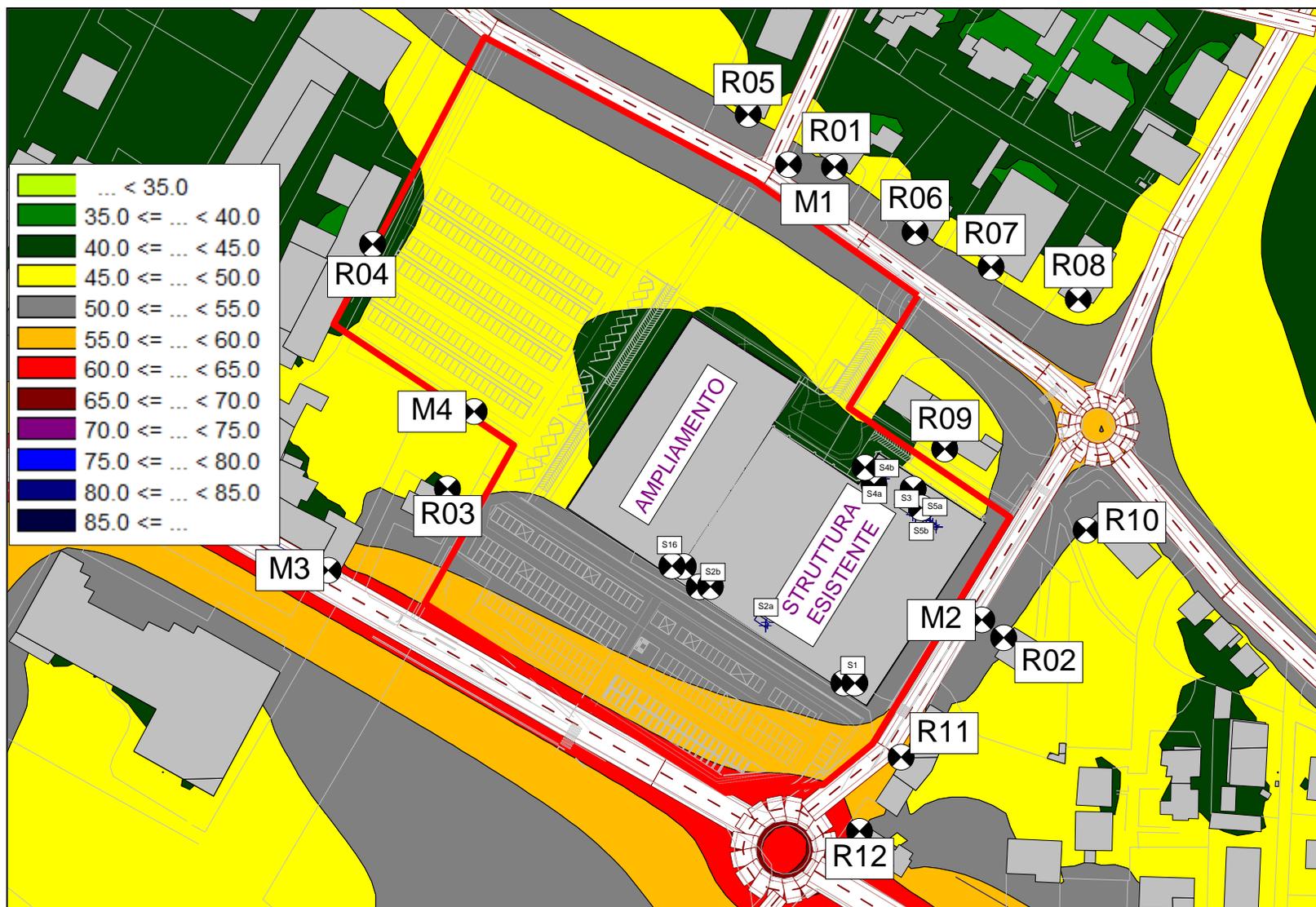


Figura 2-21. Planimetria del modello di calcolo dei livelli di immissione notturni allo stato di progetto nel tempo di misura



Dalla disamina dei livelli calcolati è confermato il rispetto dei valori limiti differenziali di immissione diurni e notturni sia per lo Stato di fatto sia per lo Stato di progetto.

2.3.3 CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO DA AGENTI FISICI

Richiesta

6. Secondo le indicazioni ARPAV, è opportuno utilizzare sorgenti con Temperatura di Colore Correlata (CCT) non superiore a 3000°K (anziché i 4000°K riportati nel progetto) come indicato nei criteri e linee guida di progettazione consultabili sul sito ARPAV all'indirizzo: <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-elinee-guida-1>.

Risposta

La realizzazione dei primi parcheggi del punto vendita sono stati realizzati tra il 2009 e il 2010 e per l'illuminazione degli stessi si sono impiegati apparecchi illuminanti con sorgenti avente temperatura di colore correlata (CTT) pari a 4000 K, in conformità al progetto illuminotecnico redatto in data 04/2009 ed esecuzione impiantistica effettuata in data 03/2010.

I parcheggi oggetto di ampliamento sono stati autorizzati dal Comune di Cornedo Vicentino con Permesso di Costruire n. 2001 del 24/04/2018 in conformità al progetto illuminotecnico redatto in data 09/2017 ed esecuzione impiantistica avviata nell'anno 2020.

La progettazione illuminotecnica degli stessi ha adottato apparecchi illuminanti con sorgenti aventi temperatura di colore correlata pari anch'essa a 4000 K al fine di garantire la uniformità di illuminazione tra l'area dei parcheggi esistente e l'area dei parcheggi in ampliamento. Sotto il profilo tecnico tale soluzione appare imprescindibile per assicurare la maggior sicurezza possibile ai fruitori del punto vendita, al fine di non creare nelle zone di transito e di parcheggio degli autoveicoli e nelle zone di passaggio dei pedoni una disuniformità di illuminazione tale da generare disturbi ai guidatori e/o ai pedoni.

Per ulteriori dettagli si rimanda all'**Allegato 2** contenente la nota di chiarimento predisposta dallo Studio Piramide-Engineering e dalla ditta Supermercati Tosano Cerea S.r.l..

2.3.4 CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO PAESAGGISTICO E TUTELA RISORSE NATURALI ED AGRONOMICHE

Richiesta

7. Si rileva l'assenza di riferimenti progettuali rispetto ai sintetici assunti enunciati in relazione e pertanto si ritiene necessario integrare la progettazione con la presentazione di:



a. elaborati grafici progettuali (stato di fatto e di progetto), con indicazioni delle specie vegetali utilizzate (alberi, arbusti, prati), delle tipologie vivaistiche (alberi da viale, a fusto, a ceppaia, da macchia, tipologia degli arbusti, specifiche sui miscugli da prato e/o idrosemina...) e dimensionali, dei sestri di impianto previsti ecc.;

b. computo metrico estimativo delle opere a verde, considerando anche la gestione/manutenzione per almeno di primi tre anni. Non è chiaro infine se il filare dei gelsi esistenti citato verrà spostato e quali eventuali accorgimenti tecnico-operativi verranno utilizzati in questa delicata operazione.

Risposta

Le opere a verde previste presso l'ambito di intervento sono realizzate in conformità agli indirizzi contenuti nel "Prontuario per la qualità architettonica e la mitigazione ambientale" (PQMA) approvato dal Comune di Cornedo Vicentino in via definitiva in data 23/02/2015.

In particolare le specie vegetali che sono state messe a dimora per attrezzare ed ombreggiare le aree a parcheggio sono l'acero (*Acer campestre*) e il frassino (*Fraxinus ornus*), scelte tra quelle previste nella tabella delle essenze arboree ad alto sviluppo (cfr. capitolo 4.8 "piantagione mista di grande altezza per schermi visivi e barriere antirumore/inquinamento atmosferico" del PQMA). Le specie saranno destinate ad una crescita ad alto fusto; il sesto d'impianto utilizzato è di 5,5 m con l'impalcato posto a 220 cm al momento della messa a dimora.

Relativamente al filare di gelsi si precisa come lo stesso sia già stato oggetto di spostamento nei primi mesi del 2016, in conformità al procedimento amministrativo "Cila per miglioramento fondiario" attuato mezzo SUAP col Comune di Cornedo Vicentino in data 10/03/2016. Il filare di alberi rientrava nell'ambito che sarebbe stato oggetto dei successivi interventi di ampliamento dell'area a parcheggio e per questo motivo, alla luce del valore storico documentale attribuito allo stesso, la ditta volle procedere sin da subito nel ricollocare gli alberi in un nuovo sito (l'attuale) che, oltre ad averlo portato in fregio a via Campagna, ha consentito la salvaguardia di un patrimonio arboreo pluridecennale.

Nell'ambito del presente procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA per l'incremento della superficie di vendita Tosano di Cornedo Vicentino si vogliono avanzare ulteriori inserimenti a verde, finalizzati a migliorare la fruizione naturalistica ed estetica delle fasce di verde che il progetto di realizzazione del parcheggio fuori terra aveva previsto.

A questo proposito negli elaborati integrativi predisposti dal progettista arch. Vencato è previsto di applicare quanto definito dal succitato PQMA al Paragrafo 4.1 "siepi con sola finalità naturalistica e faunistica" inserendo ulteriori opere a verde, messe a dimora secondo uno schema "a gruppi", e dove ciò non risultasse possibile in relazione al rispetto delle distanze imposte dal Codice Civile, adottando uno schema di "impianto lineare". Le specie da adottarsi saranno miste e varie, di essenze prevalentemente arbustive, con inserimenti di essenze arboree. Le aiuole prive di essenze arboree saranno piantumate con impianti tappezzanti di



edera (*Edera algeriensis*), mentre al di sotto delle fasce arborate, si procederà con semina di miscugli a prato.

In Figura 2-22 è riportato un estratto del disegno complessivo delle aree a verde previste per l'ambito di intervento, mentre si rimanda agli elaborati tecnici che accompagnano la presente integrazione per ulteriori dettagli e chiarimenti (**Allegati 3÷6**).

Il computo metrico estimativo per la realizzazione degli interventi, comprensivi di manutenzione triennale degli stessi, è quantificato in € 118.771,00; il CME è esposto ai prezzi di mercato, in quanto ricavato da offerta economica dell'azienda incaricata dei lavori.

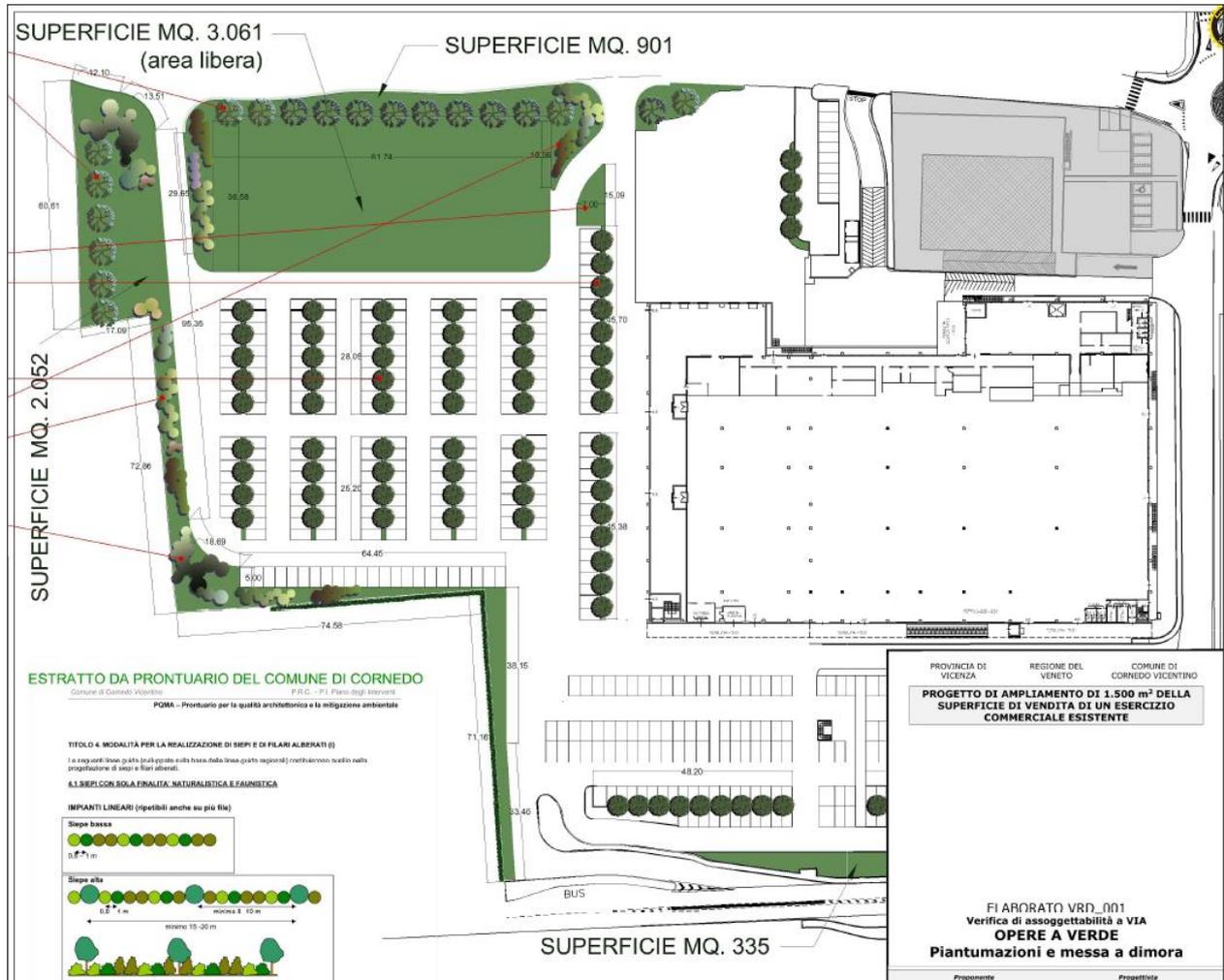


Figura 2-22. Estratto Tavola "Opere a verde piantumazioni e messe a dimora" (Elaborato: VRD_001)

2.3.5 CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILISTICO

Richiesta

8. Nel corso della presentazione agli enti sono state evidenziate al gruppo di progettazione le seguenti criticità:

- a. gestione degli ingressi / uscite dalle aree di pertinenza Ipertosano da rivedere;



b. *congestionamento dovuto al traffico su SP 246, già nella situazione attuale, senza specifici interventi sulla specifica rotatoria;*

c. *necessità di valutare meglio / bene i potenziali sviluppi della viabilità alla luce dei piani di sviluppo previsti in zone limitrofe.*

9. *Si rileva come la misurazione dei flussi di traffico, sembra sia stata eseguita a fine Gennaio del 2016, senza indicare con quale tecnica questa sia stata svolta e per quanti giorni la stessa sia stata effettuata e che non risulta prodotta alcuna documentazione che indichi i flussi rilevati nelle ore non indicate nella rappresentazione grafica ed in relazione; la superficie di vendita subirà un aumento di mq 1500, raggiungendo la superficie complessiva di mq 5500 e che gli interventi di riqualificazione della viabilità afferente la struttura di vendita, risulta prevista nelle sole strade comunali (via Campagna e via Pigafetta).*

10. *Risulta inoltre che:*

a. *è prevista una riduzione del traffico veicolare indotto pari al 20%, per le ore più critiche del venerdì;*

b. *il traffico indotto previsto a seguito dell'ampliamento, risulta pari a 180 veic-eq/h e di questi, il 50% utilizzerà la strada comunale denominata via Campagna;*

c. *il livello di servizio della S.P. 246, anche dopo l'ampliamento in progetto, risulta inalterato, se non addirittura migliorato, nella direttrice Castelgomberto-Cornedo, proprio nelle ore critiche del sabato;*

d. *il livello di servizio della rotatoria presente sulla S.P. 246, anche dopo l'ampliamento in progetto, risulta inalterato;*

e. *il livello di servizio della strada comunale denominata via Campagna, a seguito dell'ampliamento in progetto, risulta peggiorato da livello A a livello A/B.*

E si osserva quindi che:

- *la riduzione del 20% del traffico indotto previsto nelle ore più critiche del venerdì, viene desunta dalle verifiche eseguite nelle sole giornate indicate in premessa, nonché dalle informazioni assunte da operatori non identificabili e/o qualificabili;*
- *viene dichiarato che il traffico indotto previsto a seguito dell'ampliamento, risulta pari a 180 veiceq/h e di questi, il 50% utilizzerà la strada comunale denominata via Campagna;*
- *i calcoli indicati nella tabella 13.5 relativi ai livelli di servizio delle strade interessate dal complesso commerciale, sembrano non del tutto coerenti con l'aumento del traffico indotto dall'ampliamento della struttura di vendita;*
- *non risulta indicato alcun intervento sulla S.P. 246 e sulla rotatoria esistente su detta strada, al fine di migliorare il più possibile il livello di servizio (della strada e della rotatoria), nonostante siano entrambe interessate dal progetto in oggetto;*



- *la modifica geometrica della strada comunale denominata via Campagna, non risulta conforme al D.M. 05/11/2001 nonché al D.M. 19/04/2006 (lunghezza corsia di accumulo, deflessioni di raccordo, visibilità dell'accesso carraio, ecc.);*
- *lungo via Campagna, risulta previsto un nuovo e più idoneo accesso carraio a servizio dei veicoli adibiti al carico/scarico delle merci, mantenendo comunque ancora utilizzabile l'accesso creato per il medesimo motivo e posto a pochi metri da quello in progetto.*

Si richiedono pertanto specifiche integrazioni allo scopo di affrontare le suddette osservazioni.

Risposta

I chiarimenti alle richieste formulate trovano risposta nell'aggiornamento dello Studio di Impatto Viabilistico predisposto dall'ing. Garbin che si è basato su nuovi rilevamenti del traffico svoltisi tra Settembre e Ottobre 2020, cui si rimanda per ogni ulteriore dettaglio e chiarimento (cfr. **Allegati 7-8**).

2.3.6 CARATTERIZZAZIONE DEGLI IMPATTI SULLA SALUTE DEI LAVORATORI E DELLE PERSONE

Richiesta

11. Il presente aspetto non risulta oggetto di valutazione e se ne chiede la trattazione.

Risposta

La disamina del Documento di Valutazione dei Rischi aziendale della Supermercati Tosano Cerea S.r.l., redatto ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. n. 81/2008 dalla ditta Lachiver Servizi S.r.l., ha permesso di determinare eventuali impatti sulla salute dei lavoratori e delle persone operanti presso il punto vendita di Cornedo Vicentino.

In particolare il processo di valutazione ha dapprima suddiviso l'attività lavorativa complessiva del punto vendita in differenti fasi, corrispondenti talvolta con i singoli reparti in cui il punto vendita è organizzato, anche in funzione dell'uniformità dell'insieme dei pericoli rilevati; successivamente all'interno di ogni singola lavorazione si sono analizzate e scomposte le azioni significative, sono stati individuati i vari pericoli e conseguenti possibili eventi dannosi per la salute del lavoratore. Conseguente all'individuazione dei pericoli e dei relativi possibili eventi si è proceduto alla valutazione dei rischi ed alle azioni principali di miglioramento.

A seguire in Tabella 2-23 è riportato un estratto della matrice di valutazione dei rischi generali dei punti vendita Tosano in cui è data evidenza di come l'ampliamento della superficie del punto vendita sia tra le azioni attese per garantire nel tempo il miglioramento dei livelli di salute e sicurezza delle persone presenti all'interno della grande struttura di vendita.



Ciò è confermato anche nel recente verbale della Riunione periodica annuale interna svoltasi ai sensi dell'art. 35 del D.Lgs. n. 81/2008 in data 15/10/2020 per discutere dei problemi inerenti la salute e sicurezza aziendale in cui si osserva che dall'analisi degli incidenti e delle situazioni più a rischio nei punti vendita (es. traumi ai piedi, caduta a terra di materiale sollevato, ribaltamento transpallet sollevabili) emerge come la diminuzione di tale rischio è strettamente collegata con la disponibilità di spazio sia in sala di vendita che nei magazzini. Pertanto più si riuscirà ad avere disponibilità di spazio attraverso ampliamenti o razionalizzazioni più alta sarà la probabilità che gli incidenti non si verifichino. Questo si traduce poi in minori probabilità di infortuni – potenzialmente gravi – per lavoratori e clienti.

È stato inoltre osservato come una dislocazione dei magazzini nei punti vendita organizzata lungo i diversi lati della sala di vendita presenti una minore probabilità di incidenti e infortuni per lavoratori e clienti, in quanto gli spostamenti della merce – soprattutto quelli che avvengono con bancali interi – possono così transitare il meno possibile nell'area di vendita.

Tabella 2-23. Estratto della valutazione dei rischi generali, misure e programma per il punto vendita Tosano di Cornedo Vicentino (fonte: DVR Supermercati Tosano Cerea S.r.l.)

Reparto	Valutazione del rischio						Misure di prevenzione e protezione e DPI	Programma di attuazione delle misure da adottare
	Nome	Descrizione pericolo	Attuate	D	P	R	Classificaz. rischio	Da attuare per garantire nel tempo il miglioramento dei livelli di salute e sicurezza
Ambiente generale	Traumi ai piedi, caduta a terra di materiale sollevato, ribaltamento transpallet impilatore per la scarsa disponibilità di spazi di manovra, spazi di stoccaggio merci a magazzino	Individuazione degli spazi destinati agli stoccaggi di merci a scaffale, spazi per le merci a terra	2	2	8	Tollerabile	Esecuzione di ampliamenti della superficie del punto vendita, razionalizzazione degli spazi ottenuti, magazzini laterali.	Datore di lavoro
Ambiente generale	Incidenti e infortunio a lavoratori oppure ai clienti che si trovano ad effettuare la spesa nella sala del punto vendita, a seguito di urti con transpallet elettrici condotti da terra per il rifornimento di bancali pesanti di liquidi (acque, scatolame, bibite, ecc..)	Esposizione delle merci in assenza di clientela durante gli orari di chiusura; al bisogno quando le merci esposte sono terminate avviene il rifornimento di merci pesanti con l'ausilio di transpallet	2	2	8	Tollerabile	Realizzazione negli ampliamenti dei punti vendita di magazzini laterali alla sala vendita che permettono di accedere con transpallet elettrici percorrendo brevi tratti in presenza di clienti	Datore di lavoro

Per l'intervento in esame, come per altro già evidenziato al Paragrafo 2.3 dello Studio Preliminare Ambientale, l'ampliamento di superficie consentirà di realizzare corsie più ampie per la clientela, migliorando la fluidità negli spostamenti e la qualità espositiva dei prodotti, potendo creare inoltre aree espositive specialistiche per tipologia merceologica.

All'ampliamento di superficie è correlato contestualmente un restyling degli spazi a servizio del supermercato, che andranno a prevedere due aree a magazzino: una laterale con accesso diretto in area di vendita e una retrostante dietro ai laboratori con accesso da corridoi dedicati, consentendo di migliorare la mobilità interna di carico e scarico, riducendo i rischi di traumi e/o cadute per operatori e clienti. Lo stoccaggio delle merci potrà infine essere adeguato e differenziato per tipologie merceologiche.





Figura 2-23. Stato futuro della GSV al piano terra e primo



3 OSSERVAZIONI

3.1 SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LL.PP. DELLA PROVINCIA DI VICENZA

3.1.1 ITER URBANISTICO

Richiesta

12. [...] Risulta necessario che lo Studio Preliminare Ambientale sia integrato con una dettagliata illustrazione dell'iter urbanistico dell'insediamento dell'azienda e suo ampliamento (varianti urbanistiche, strumenti attuativi, accordi...) al fine della verifica della compatibilità con il P.T.C.P., nonché al fine di verificare la compatibilità dell'intervento con la L.R. n. 45/2017, con riferimento alla modifica da questa apportata all'art. 16 della L.R. n. 11/2004.

Risposta

Al Paragrafo 1.1 dello Studio Preliminare Ambientale era fornita la disamina urbanistica che ha portato all'ampliamento della grande struttura di vendita "iperTosano" oggetto della presente istanza di verifica di assoggettabilità a VIA resasi necessaria all'esclusivo fine di ottenere la susseguente e correlata autorizzazione commerciale di ampliamento per 1.500 m² della superficie di vendita.

Ad ogni buon conto si provvede nel presente paragrafo a ri-descrivere sommariamente le fasi dell'ampliamento della GSV, integrandole con i procedimenti urbanistici ed edilizi che hanno permesso storicamente l'insediamento dell'attività commerciale.

L'ipermercato ad insegna "iperTosano" è attivo e aperto al pubblico – con attuale superficie di vendita pari 4.000 m² a far data dal 24/06/2010 – in forza di autorizzazione al commercio n. 456 del 01/06/2010, successivamente variata con provvedimento n. 463 del 26/03/2012.

L'autorizzazione al commercio per GSV è stata rilasciata a seguito delle deliberazioni delle conferenze di servizi regionale svoltesi in data 27/04/2010 ed in data 23/11/2011, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 dell'allora vigente L.R. n. 15/2004.

A detta autorizzazione commerciale erano correlati i corrispondenti titoli edilizi, così come di seguito riepilogati:

- permesso di costruire le opere di urbanizzazione n. 794 del 25/01/2008 per l'attuazione delle previsioni del piano urbanistico attuativo denominato "P.U.A. D2/536", come variato con permesso n. 1076 del 03/02/2010;
- permesso di costruire del fabbricato n. 795 del 28/01/2008 e successive varianti n. 1073 del 10/03/2011, n. 1106 del 10/03/2010; ed inoltre permesso di costruire n. 1153 rilasciato in data 10/06/2010 (relativo al solo Piano di Lottizzazione P.U.A. C2_5/283).

L'area su cui insiste la GSV di originari 14.382 m² di superficie territoriale (tavola 4.y del P.U.A. D2/536), sita in Cornedo Vicentino e ricompresa tra le vie Pigafetta, Giarrette e S.P. n. 246, è stata oggetto di duplice piano urbanistico attuativo (redatti in conformità all'allora



vigente P.R.G. di Cornedo Vicentino, approvato con D.G.R. n. 1949 del 11/04/1989) perché interessante due distinte zone urbanistiche:

- il primo denominato "P.U.A. Melonara D2/536" (sul quale ricade l'esercizio commerciale originario) adottato con D.G.C. n. 290 del 28/11/2007 ed approvato definitivamente con D.C.C. n. 4 del 22/01/2008, accompagnato da convenzione urbanistica sottoscritta in data 24/01/2008 n. 1419 rep. Comunale, prot. n. 1502;
- il secondo – riguardante zona a servizi (parcheggio) in fregio alla S.P. 246 – denominato "P.U.A. C2_5/283" adottato con D.G.C. n. 65 del 16/04/2010, approvato definitivamente con D.C.C. n. 25 del 04/06/2010 e con convenzione urbanistica sottoscritta in data 08/06/2010 n. 1684 rep. comunale.

La ditta lottizzante ha quindi integralmente eseguito le opere di urbanizzazione previste dal P.d.L. ed ha costituito i vincoli ad uso pubblico come stabilito dalle predette convenzioni urbanistiche.

Successivamente il Comune di Cornedo Vicentino si è dotato di P.A.T., adottato con D.C.C. n. 2 del 07/03/2012, approvato in C.d.S. in data 21/06/2013 e con ratifica finale da parte dell'ente provinciale mediante delibera del Commissario Straordinario n. 131 del 02/07/2013.

A seguito del P.A.T. il Comune ha assunto il primo P.I., adottato con D.C.C. n. 13 del 02/04/2014 e definitivamente approvato con duplice D.C.C. rispettivamente n. 48 del 30/10/2014 e n. 8 del 23/02/2015.

L'ampliamento dell'edificio ospitante la grande struttura di vendita ricade sui terreni confinanti e costituenti il naturale sviluppo dell'ambito urbanistico del sopra citato P.U.A. Melonara.

L'area su cui oggi si sviluppa l'ampliamento della struttura, ivi comprese le aree pertinenziali e gli standard urbanistici, il tutto per complessivi 22.200 m² circa di superficie territoriale, ha una capacità edificatoria potenziale di 4.400 m² di superficie coperta (in aggiunta a quella già esistente), con espressa destinazione d'uso commerciale per grande struttura di vendita in forza delle previsioni della Variante n. 1 al P.I. adottata con D.C.C. n. 12 del 19/04/2016 e definitivamente approvata con D.C.C. n. 19 del 23/05/2017.

Va poi evidenziato che la variante n. 1 al P.I. è conforme e recepisce gli accordi pubblico-privato ex art. 6 L.R. n. 11/2004 ss.mm.ii. approvati dal Consiglio Comunale e sottoscritti tra Supermercati Tosano Cerea S.r.l. ed il Comune di Cornedo Vicentino ed in particolare:

- l'accordo stipulato in data 23/12/2015 prot. comunale n. 21565 in conformità al relativo schema convenzionale previamente approvato con D.C.C. n. 50 del 22/12/2015;
- l'accordo modificativo (del sopra citato atto) stipulato in data 05/05/2017 prot. comunale n. 6983, avente ad oggetto proroga di efficacia del precedente accordo e modifica del medesimo in conformità allo schema negoziale approvato con D.C.C. n. 15 del 02/05/2017,



- l'accordo integrativo dei precedenti accordi stipulato in data 28/04/2020 prot. comunale n. 6741, con in quale la ditta ha assunto l'obbligo di progettare e realizzare un tratto di pista ciclabile e di allargamento di parte di via Campagna per un complessivo costo e valore di € 360.000,00 in sostituzione del versamento residuale – originariamente previsto nei precedenti accordi – della somma di € 200.000,00.

A tal riguardo è opportuno evidenziare come il progetto di sistemazione ed allargamento di via Campagna non solo sia conforme alle previsioni dello strumento urbanistico generale comunale, ma altresì recepisca alcune indicazioni fornite dalla Direzione dei lavori pubblici della Provincia di Vicenza espresse in sede di procedimento di screening VAS della più volte citata variante n. 1 del P.I.

Gli accordi sono inoltre antecedenti l'entrata in vigore della disciplina di cui all'art. 16 comma 2 bis della L.R. n. 11/2004, disposto introdotto dal comma 2 dell'art. 57 della L.R. n. 45 del 29/12/2017 e pertanto la previsione di ampliamento in esame non soggiace a tale disciplina.

In conformità alle convenzioni in essere e alle disposizioni della variante n. 1 al P.I., la ditta ha provveduto alla realizzazione dell'ampliamento dell'edificio ospitante la grande struttura di vendita e all'adeguamento dei relativi standard e ciò in forza di permesso di costruire n. 2001 prot. 07576 ed atto unico SUAP n. 270 prot. 07576 rilasciati dal Comune di Cornedo in data 02/05/2018. L'ampliamento ha interessato la costruzione di magazzino al piano terra, la costruzione di parcheggio interrato, l'installazione di impianto fotovoltaico sulla copertura e la costruzione di parcheggio fuori terra.

Successivamente la ditta proponente ha presentato SCIA di variante in corso d'opera SUAP n. 24780 del 30/01/2020 e SCIA di agibilità parziale SUAP n. 160542 del 15/07/2020.

Allo stato attuale, dunque, il progetto è pressoché ultimato, fermo restando che la superficie di vendita è rimasta invariata, vale a dire pari a 4.000 m², in attesa dell'espletamento della procedura di screening VIA e di autorizzazione commerciale per l'ampliamento di 1.500 m² della superficie di vendita.

Per ogni ulteriore dettaglio e approfondimento si rimanda all'**Allegato 9** contenente la nota di chiarimento predisposta dall'avv. Nani e dall'arch. Vencato in allegato alla presente relazione integrativa.

3.1.2 NUOVO P.T.R.C. APPROVATO

Richiesta

13. Si fa presente che la Regione Veneto ha recentemente approvato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) con deliberazione di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17/07/2020), pertanto risulta necessario che gli elaborati siano integrati anche in riferimento al piano regionale.



Risposta

L'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA per l'intervento in oggetto è stata depositata dalla Società Supermercati Tosano Cerea S.r.l. in data 25/06/2020, antecedente quindi alla data di approvazione del nuovo P.T.R.C. avvenuta con D.C.R. n. 62 del 30/06/2020 (pubblicata sul B.U.R. n. 107 del 17/07/2020).

Al Paragrafo 3.1.3 dello Studio Preliminare Ambientale depositato è stata eseguita la verifica di conformità dell'intervento di ampliamento della GSV sia in riferimento al P.T.R.C. vigente al momento del deposito della istanza (P.T.R.C. approvato con D.C.R. n. 250 del 13/12/1991) sia al nuovo strumento di governo del territorio (P.T.R.C. adottato con D.G.R. n. 372 del 17/02/2009 e successivamente modificato ed integrato nella variante adottata nel 2013 con D.G.R. n. 427/2013), non rilevando incoerenze con il regime vincolistico e con le azioni di sviluppo territoriale del P.T.R.C. del 1991 e di quello adottato del 2009.

Ad ogni buon conto si provvede nel presente paragrafo alla valutazione di possibili interferenze rispetto le indicazioni contenute nel vigente P.T.R.C. approvato nel 2020.

Gli elaborati grafici di progetto che compongono il nuovo P.T.R.C. sono simili per struttura di quelli già approvato nel 2009 ed organizzati in 12 tavole:

- Tav. 1.a - **Uso del suolo risorsa Terra**: l'area di interesse ricade all'interno degli ambiti a prati stabili (normato dall'art. 14 N.T.);
- Tav. 1.b - **Uso del suolo risorsa Acqua**: l'area di interesse è prossima a degli elementi idrografici e ricade nell'area di primaria tutela quantitativa degli acquiferi (normato dall'art. 16 N.T.);
- Tav. 1.c - **Uso del suolo idrogeologia e rischio sismico**: l'area di interesse ricade in un ambito vallivo che è stato allagato nelle alluvioni degli ultimi 60 anni (art. 21) e interessato dalla perimetrazione di superficie irrigua.
- Tav. 2 - **Biodiversità**: l'area di interesse è esterna da elementi appartenenti al sistema della rete ecologica e ricade in un ambito la cui diversità dello spazio agrario è stata valutata in medio-alta;
- Tav. 3 - **Energia e ambiente**: l'area di interesse rientra tra le aree con possibili livelli eccedenti di radon (art. 33) e con un inquinamento di NO_x compreso tra 10-20 µg/m³;
- Tav. 4 - **Mobilità**: il Comune di Cornedo Vicentino è infrastrutturalmente servito da viabilità di livello provinciale (S.P. 246 "Recoaro") ed è collocato in prossimità del casello della Superstrada Pedemontana Veneta di Castelgomberto;
- Tav. 5.a - **Sviluppo economico produttivo**: l'ambito comunale di Cornedo Vicentino rientra tra i nodi della rete regionale della ricerca ed è limitrofo alla piattaforma produttiva complessa regionale di Valdagno;



- Tav. 5.b - **Sviluppo economico turistico**: nel comune di Cornedo Vicentino sono presenti alcune Ville venete ed il territorio è dislocato all'interno di un percorso di promozione del turismo naturalistico e rurale denominato strada dei sapori.
- Tav. 6 - **Crescita sociale e culturale**: nessun elemento di interesse per l'ambito;
- Tav. 7 - **Montagna del Veneto**: nessun elemento di interesse per l'ambito;
- Tav. 8 - **Città, motore del futuro** nessun elemento di interesse per l'ambito;
- Tav. 9 - **Sistema del territorio rurale e della rete ecologica**: anche dalla lettura della tavola di dettaglio si riscontra che l'area di interesse continui ad essere inserita in un ambito riconosciuto come a prati stabili;
- **Ricognizione degli ambiti di tutela del P.T.R.C. del 1992**: nessun elemento di interesse per l'ambito.

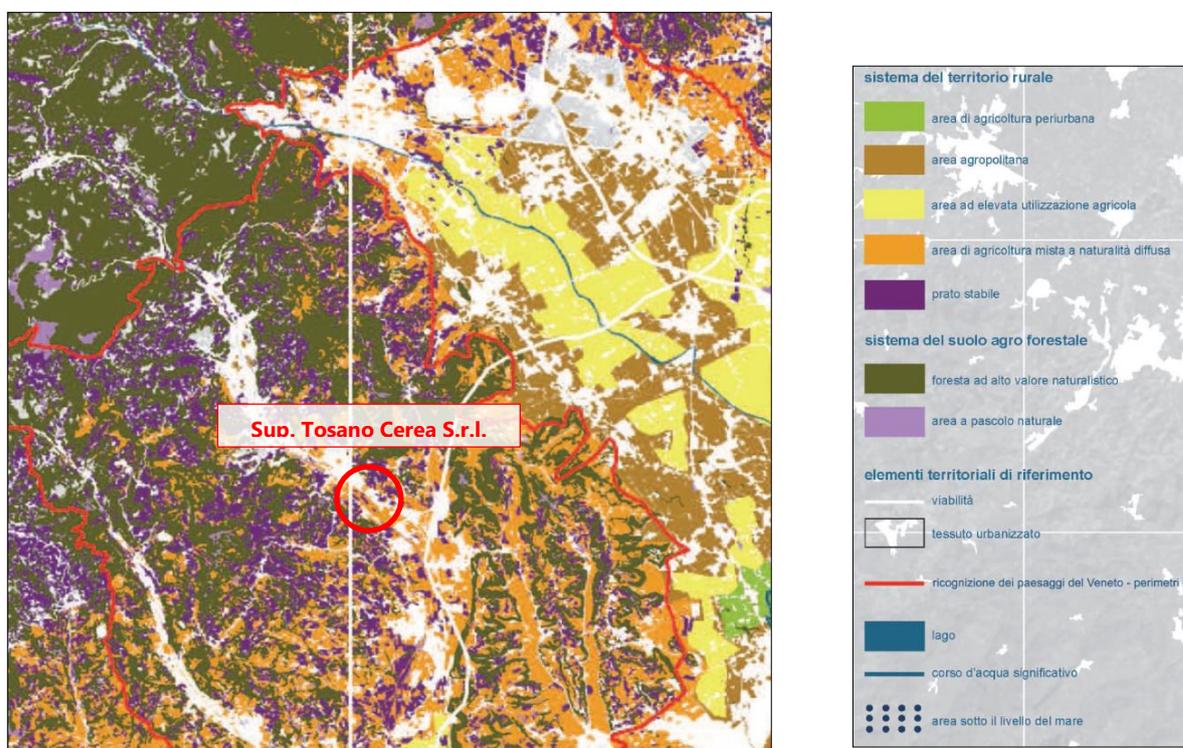


Figura 3-1. Estratto Tav. 1.a Uso del Suolo - Terra (fonte: P.T.R.C. 2020)

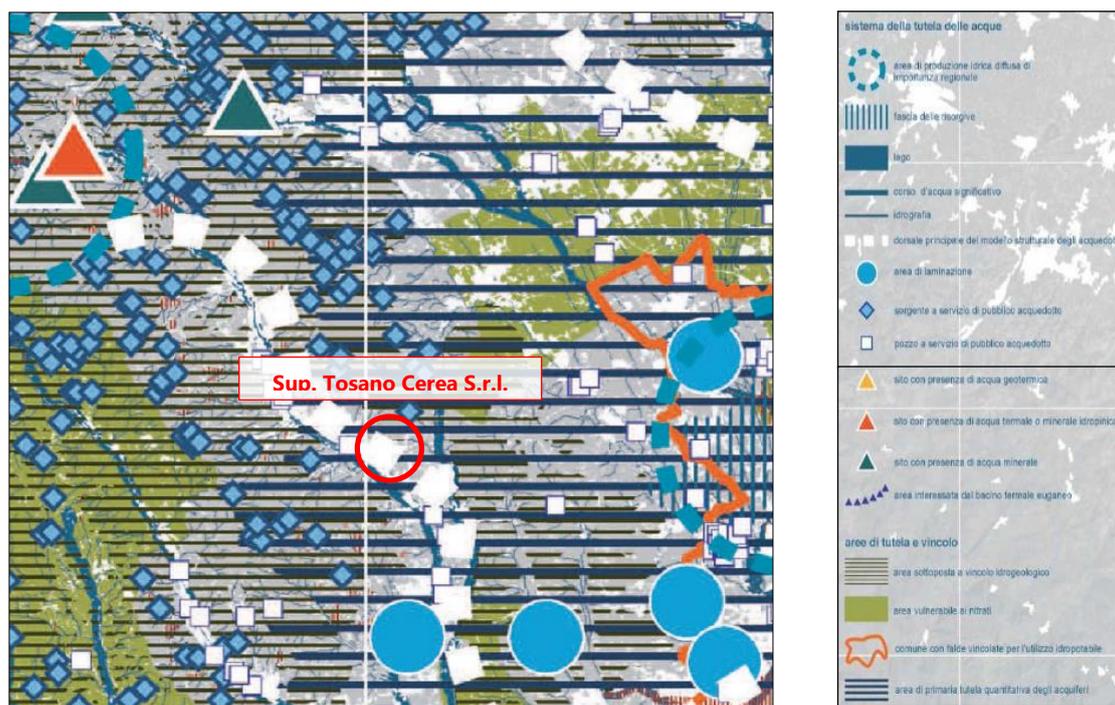


Figura 3-2. Estratto Tav. 1.b Uso del Suolo - Acqua (fonte: P.T.R.C. 2020)

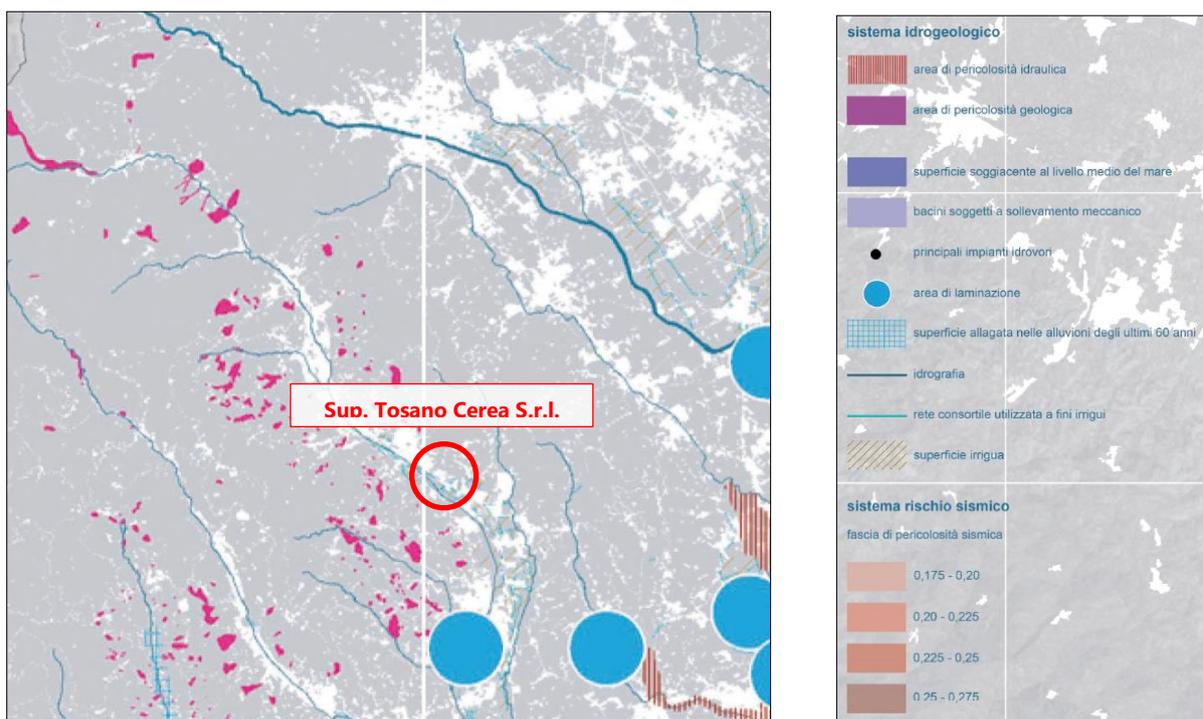


Figura 3-3. Estratto Tav. 1.c Uso del Suolo – Idrogeologia e rischio sismico (fonte: P.T.R.C. 2020)

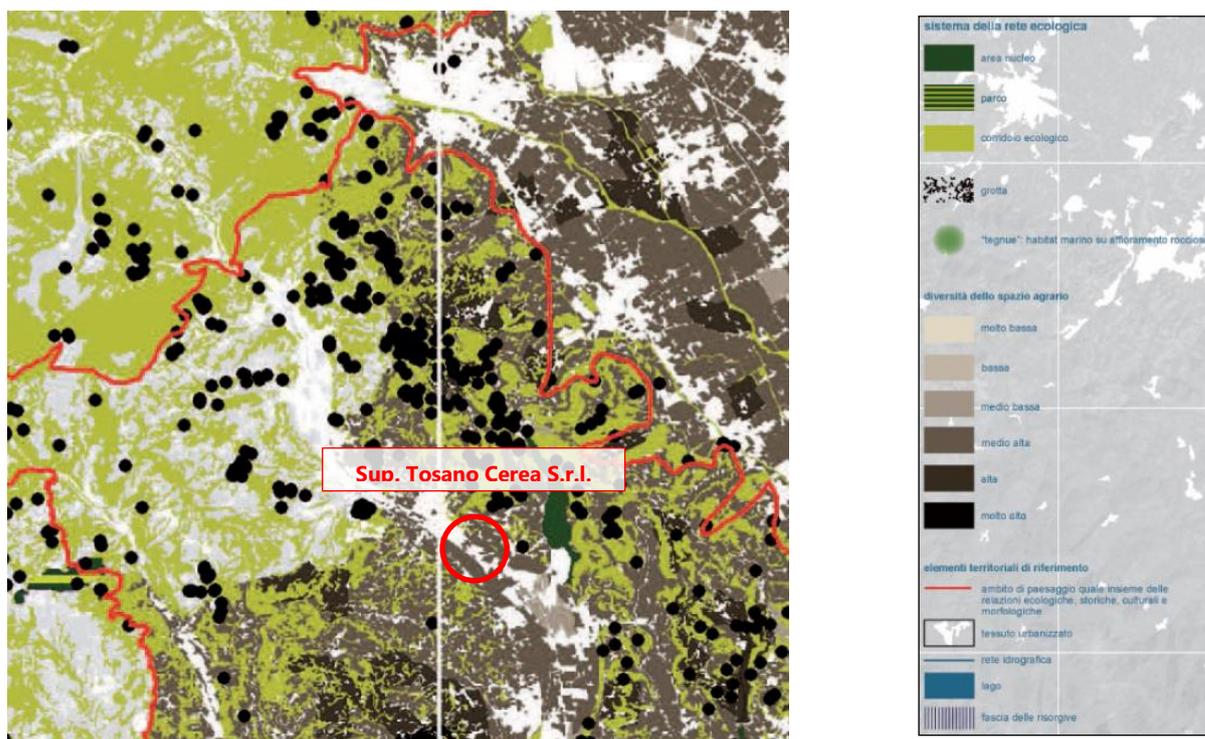


Figura 3-4. Estratto Tav. 2 Biodiversità (fonte: P.T.R.C. 2020)

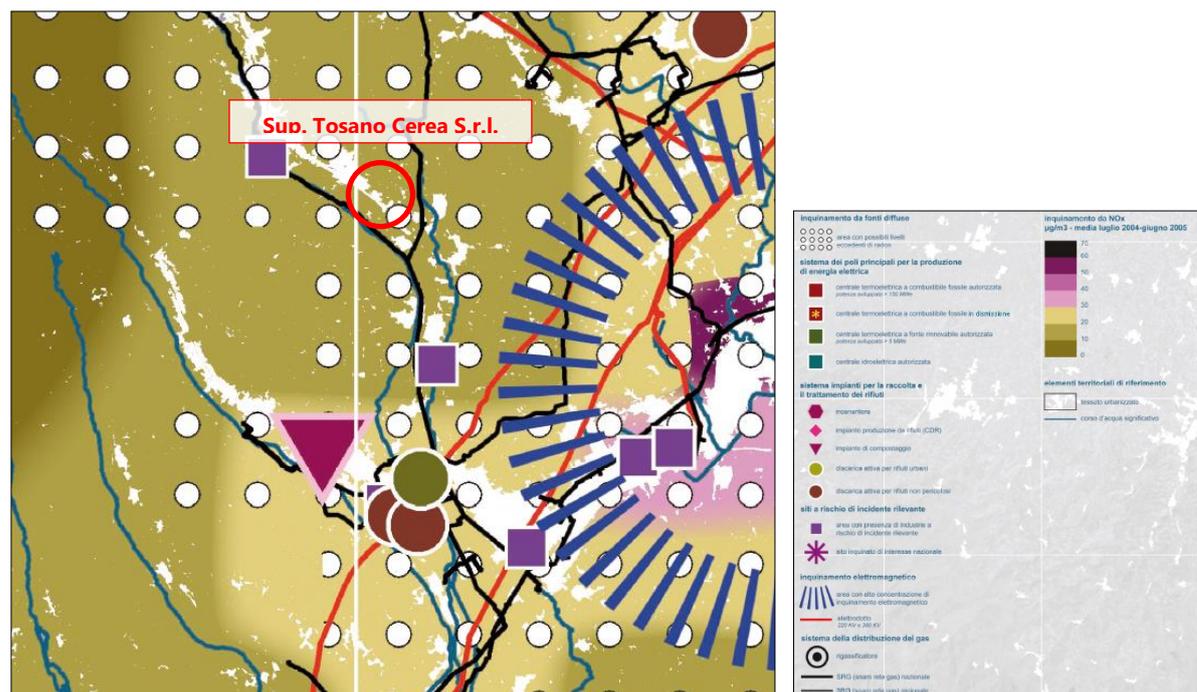


Figura 3-5. Estratto Tav. 3 Energia e ambiente (fonte: P.T.R.C. 2020)

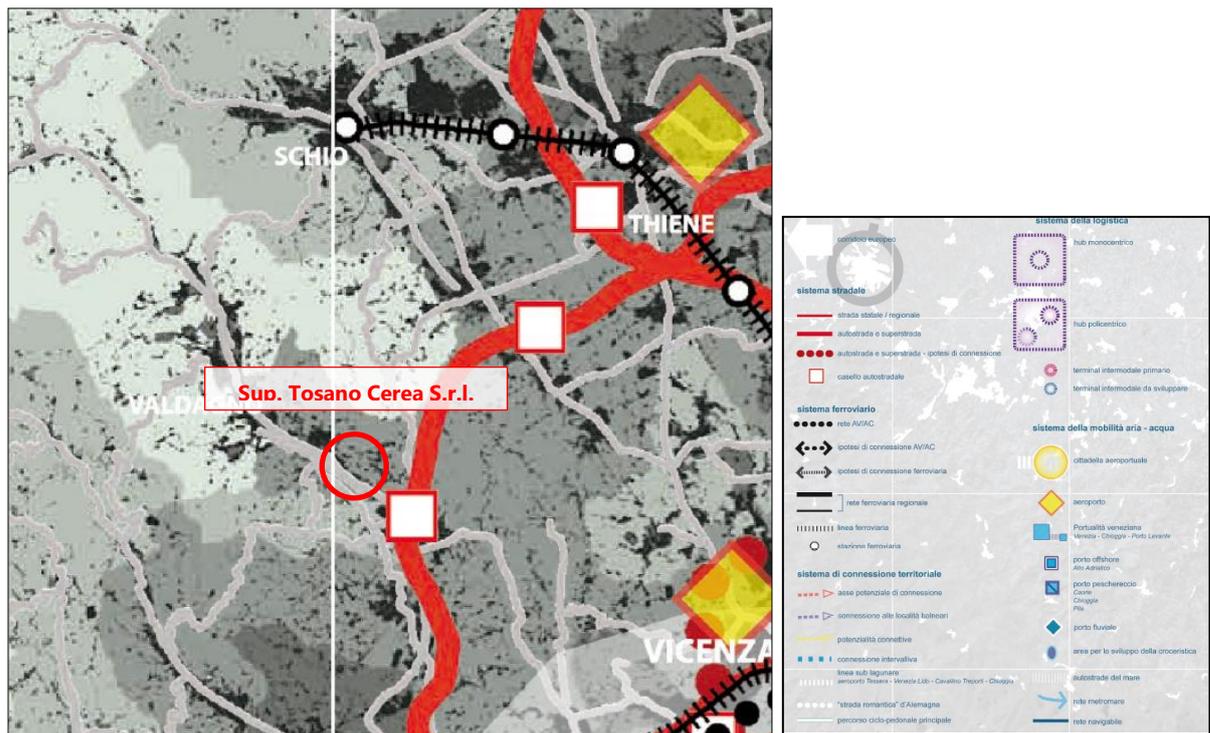


Figura 3-6. Estratto Tav. 4 Mobilità (fonte: nuovo P.T.R.C. 2020)

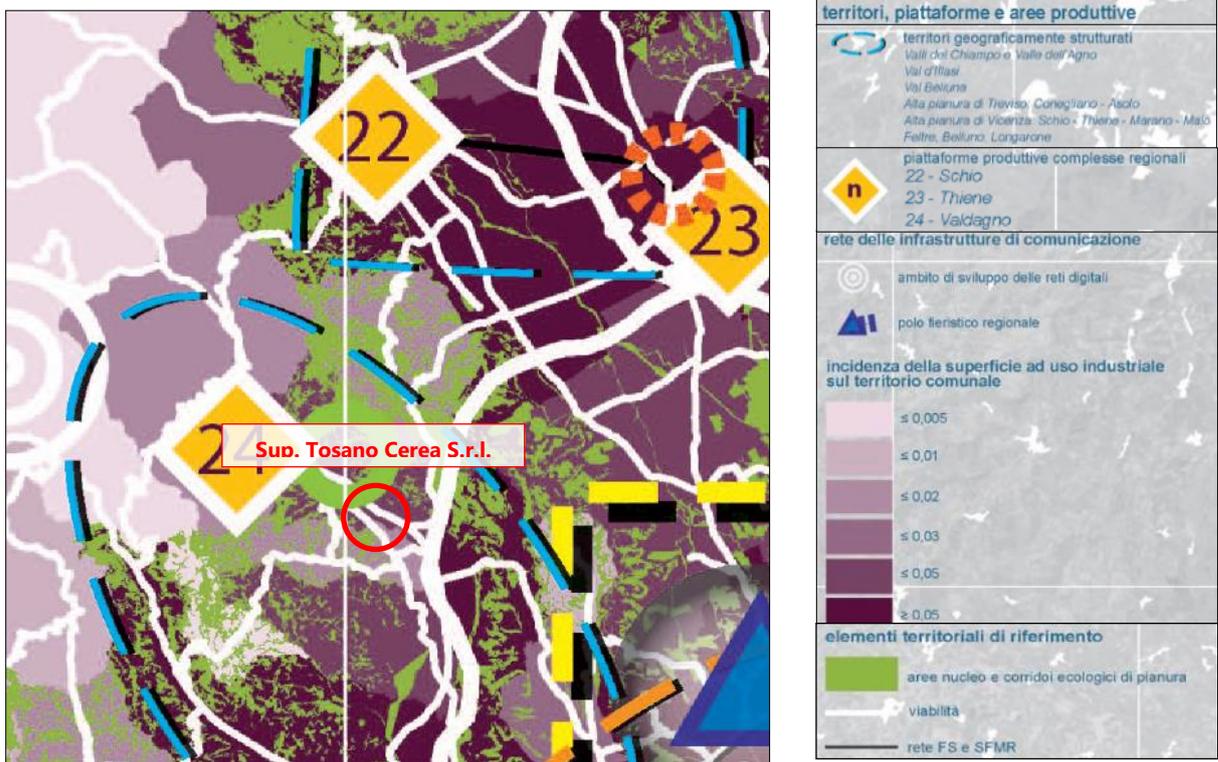


Figura 3-7. Estratto Tav. 5.a Sviluppo economico – Produttivo (fonte: P.T.R.C. 2020)

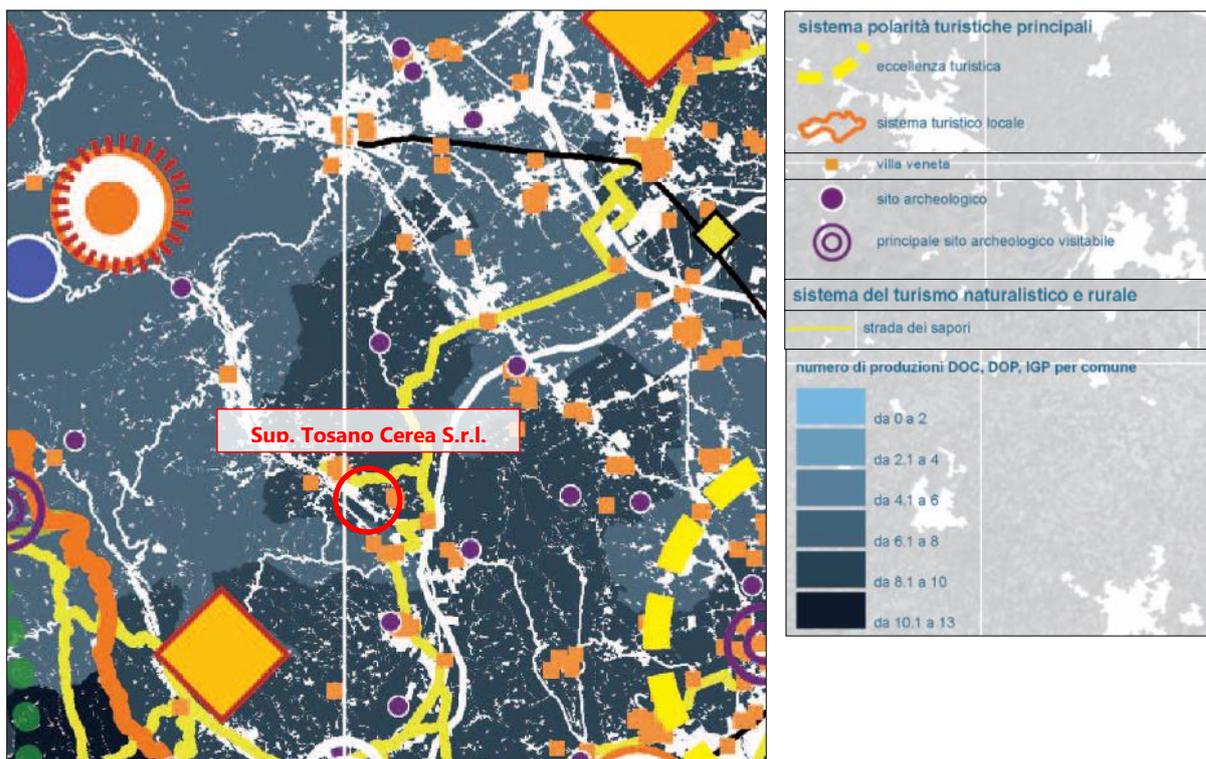


Figura 3-8. Estratto Tav. 5.b Sviluppo economico – Turistico (fonte: P.T.R.C. 2020)

A seguire si riporta l'estratto delle Norme Tecniche di riferimento per l'ambito.

Art. 14 - Prati stabili

1. La Regione riconosce, nelle Tav. 01a e 09, i sistemi di prati stabili quali risorse per il paesaggio e la biodiversità. A tal fine i Comuni individuano, nei propri strumenti di pianificazione urbanistica, i prati stabili e specificano, ai fini della loro tutela, adeguate misure per mantenerne il valore naturalistico e limitare la perdita di superficie prativa dovuta allo sviluppo urbanistico, all'estensione dei seminativi, della viticoltura e all'avanzamento delle aree boschive.

Art. 16 - Bene acqua

1. La Regione riconosce, nella Tav. 01b, il sistema della tutela delle acque. Le misure per la tutela qualitativa e quantitativa del patrimonio idrico regionale, che il P.T.R.C. assume, sono indicate nel Piano Regionale di Tutela delle Acque (P.T.A.), nonché negli altri strumenti di pianificazione a scala di bacino o distretto idrografico.

2. Le Province, la Città Metropolitana di Venezia e i Comuni promuovono l'adozione di misure per l'eliminazione degli sprechi e per la riduzione dei consumi idrici, per incrementare il riciclo ed il riutilizzo dell'acqua e incentivano l'utilizzazione di tecnologie per il recupero e il riutilizzo delle acque reflue.

3. Al fine di contribuire alla mitigazione dei cambiamenti climatici e allo sviluppo sostenibile, oltre che per ottenere una efficiente gestione della risorsa idrica, la Regione promuove interventi strutturali per la realizzazione di bacini di accumulo idrico e per la manutenzione e



il ripristino della capacità di quelli già esistenti, nonché la diffusione di strumenti e pratiche per il buon uso e la riduzione della risorsa idrica nei cicli di produzione e per l'incremento della capacità di ricarica delle falde.

4. Le Province, la Città Metropolitana di Venezia e i Comuni, nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, incentivano, nelle aree con presenza di poli produttivi, la realizzazione di infrastrutture destinate al riutilizzo dell'acqua reflua depurata, in sostituzione dell'acqua ad uso industriale prelevata dal sistema acquedottistico, dai pozzi o dalle acque superficiali.

5. Al fine di contribuire alla tutela della biodiversità, preservandone gli habitat e i paesaggi, la Regione promuove il recupero ambientale delle risorgive attraverso interventi diretti di ricomposizione ambientale e interventi indiretti volti alla ricostituzione delle riserve idriche sotterranee che alimentano la fascia delle risorgive e preserva gli ambienti naturali ancora integri da ogni intervento che possa alterare gli habitat e paesaggi esistenti.

[...] 8. Al fine di tutelare il paesaggio nelle aree montane, a monte delle cascate, eventuali prelievi idrici devono essere valutati con riferimento agli aspetti ambientali e paesaggistici.

Art. 21 - Sicurezza idraulica

[...] 4. I nuovi interventi, opere e attività devono:

a) mantenere o migliorare le condizioni esistenti di funzionalità idraulica, agevolare o non impedire il deflusso delle piene, non ostacolare il normale deflusso delle acque, ridurre per quanto possibile l'impermeabilizzazione dei suoli;

b) non aumentare il rischio idraulico in tutta l'area a valle interessata, anche mediante la realizzazione di vasche di prima pioggia e di altri sistemi di laminazione;

c) mantenere i volumi invasabili delle aree interessate e favorire il ripristino delle aree naturali di laminazione ed esondazione, con riferimento anche alla possibilità di individuare la cave dismesse come siti di laminazione.

5. Sono vietati i tombinamenti di fossati e corsi d'acqua, fatti salvi quelli necessari, che sono previamente autorizzati dall'autorità idraulica competente.

6. Al fine di ridurre le condizioni di pericolosità idraulica:

a) è vietato eseguire scavi e altre lavorazioni o impiantare colture che possano compromettere la stabilità delle strutture arginali e delle opere idrauliche in genere;

b) è vietato ostruire le fasce di transito al piede degli argini o gli accessi alle opere idrauliche, in conformità alle vigenti disposizioni in materia;

c) è consentito lo spurgo meccanico dei fossi che deve essere eseguito nel rispetto delle normative di tutela paesaggistica e ambientale.

Art. 26 - Rete ecologica regionale

1. Al fine di tutelare e accrescere la biodiversità, il P.T.R.C. individua, nelle Tav. 02 e 09, la Rete ecologica, quale matrice del sistema delle aree ecologicamente rilevanti della Regione.



2. La Rete ecologica regionale è costituita da:

a) aree nucleo, quali aree che presentano i maggiori valori di biodiversità regionale; esse sono costituite dai siti della Rete Natura 2000, individuati ai sensi delle Direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE, e dalle Aree Naturali Protette, di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, Legge quadro sulle aree protette;

b) corridoi ecologici, quali ambiti di sufficiente estensione e naturalità, aventi struttura lineare continua, anche diffusa, o discontinua, essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie vegetali ed animali, con funzione di protezione ecologica attuata filtrando gli effetti dell'antropizzazione;

c) grotte, quali cavità naturali meritevoli di tutela e di particolare valenza ecologica in quanto connotate dalla presenza di endemismi o fragilità degli equilibri, da scarsa o nulla accessibilità o da isolamento [...]

Art. 33 - Salvaguardia dall'esposizione a radiazioni ionizzanti

1. Al fine di prevenire e limitare i rischi connessi all'esposizione al gas radon proveniente dal terreno mediante l'attacco a terra degli edifici, nelle aree definite a rischio secondo i rilievi e le mappature redatte dall'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto, i Comuni, nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, prevedono:

a) per tutti gli edifici di nuova costruzione, norme volte ad assicurare l'utilizzo di tecniche costruttive cautelari obbligatorie; tali norme si estendono anche agli edifici soggetti a interventi di ristrutturazione o manutenzione straordinaria qualora interessino l'attacco a terra;

b) interventi di monitoraggio per gli edifici pubblici esistenti e studiano interventi di adeguamento per quelli che esprimono concreti rischi.

Art. 48 - Grandi strutture di vendita

1. Con riferimento alle grandi strutture di vendita, fermo restando quanto disposto dalla vigente normativa in materia, le Province, la Città Metropolitana di Venezia e i Comuni, nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nel rispetto dei valori paesaggistici assumono i seguenti criteri:

a) incentivare il contenimento del consumo di suolo, favorendo interventi di consolidamento dei poli commerciali esistenti, di recupero e riqualificazione di aree e strutture dismesse e degradate e incentivando prioritariamente l'utilizzo dei crediti edilizi, qualora previsti;

b) prefigurare uno scenario evolutivo della rete distributiva commerciale che favorisca la razionalizzazione di quella esistente, anche riequilibrandone il rapporto superficie commerciale/abitante, e garantisca l'efficienza dei flussi di traffico indotti dall'insediamento delle strutture;

c) consentire l'integrazione della prevalente funzione commerciale con le altre destinazioni compatibili;



d) assicurare una maggiore sostenibilità economica, sociale, territoriale e ambientale degli insediamenti nel territorio, tenuto conto dell'esistenza di idonea dotazione di infrastrutture e servizi;

e) favorire gli interventi commerciali all'interno del centro urbano, nonché gli insediamenti volti alla valorizzazione di prodotti e cultura locali e le rilocalizzazioni, con l'obiettivo di aumentare il livello di qualità degli insediamenti commerciali.

2. Deve essere garantita la sostenibilità socio-economica, nonché la valorizzazione urbana e sociale dei centri storici, anche attraverso l'individuazione di risorse da destinare allo sviluppo del tessuto commerciale degli stessi.

Dalla disamina delle cartografie e degli estratti normativi testé riportati, non si ravvedono incompatibilità tra le indicazioni contenute nel P.T.R.C. approvato e quelle precedentemente valutate nella sua versione adottata.

L'integrazione dell'elaborato cartografico "Tav. 1.c Idrogeologia e rischio sismico", non presente nella versione adottata, riconosce la vallata della valle dell'Agno come ambito che è soggetto ad allagamenti negli ultimi 60 anni.

A tal proposto conformemente a quanto indicato all'art. 21 comma 4 lettera b), per non aumentare il rischio idraulico nelle aree in esame, all'interno delle progettualità realizzate nel Permesso di Costruire n. 2001/2018 rilasciato dal Comune di Cornedo Vicentino alla società Supermercati Tosano Cerea S.r.l., al di sotto della nuova porzione di parcheggio, è stato realizzato un bacino di accumulo e laminazione delle acque in eccesso e successivo invio, dopo apposita sedimentazione e disoleazione, tramite pompa di sollevamento, nella roggia demaniale "dei Lecchi", per un quantitativo massimo di 11 l/sec., così come disposto nella Concessione idraulica n. 242/2019 sottoscritta in data 16/01/2020 tra la ditta Supermercati Toano Cerea S.r.l. e il Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta.

La consultazione della novellata "Tav. 1.a Uso del suolo – Terra" continua infine ad evidenziare impropriamente l'esistenza di una zona a prato stabile che interessa parte delle pertinenze della proprietà Tosano, non considerando l'assetto urbanistico e il reale stato dei luoghi che il piano regolatore comunale di Cornedo Vicentino è andato a determinare.

La Tabella 3-1 sintetizza la coerenza dell'intervento in esame con la pianificazione territoriale di coordinamento regionale.

Tabella 3-1. Verifica di coerenza dell'intervento con la pianificazione del P.T.R.C. 2020

Piano	Rapporto con il progetto	Giudizio
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	L'intervento è coerente con il regime vincolistico e con le azioni di sviluppo territoriale del P.T.R.C. 2020	COERENTE 



3.2 COMUNE DI CORNEDO VICENTINO

3.2.1 ASPETTI EDILIZI

Richiesta

14. Il Responsabile del procedimento comunica alla S.V. che a seguito di verifica di adeguatezza e della completezza della documentazione, sarà comunicato all'Amministrazione Provinciale di Vicenza in sede di verifica di assoggettabilità a VIA quanto segue:

1) Verifica in contraddittorio e/o correzione dati Tabella 2-2 pag. 21 dell'elaborato A "Verifica di assoggettabilità a VIA":

- Superficie accessoria: indicata 5.842,79 m² a seguito di verifica rilevata 5.482,39 m²;
- Autorimessa privata: indicata 3.596,51 m² a seguito di verifica rilevata 3.592,25 m²;
- Superficie interrata totale: indicata 11.945,91 m² a seguito di verifica rilevata 11.941,65 m².

Risposta

Pur non essendo definito chiaramente il punto in cui risiede l'eventuale errore di calcolo, il progettista e direttore lavori arch. Vencato, considerata l'esiguità delle differenze in valore assoluto, anche in relazione all'estensione complessiva dell'intervento, accoglie le rettifiche indicate dal Responsabile del Procedimento arch. Zorzi e pertanto le stesse sono da intendersi le seguenti:

- Superficie accessoria della grande struttura di vendita: 5.482,39 m²
- Autorimessa privata al piano interrato per il solo ampliamento: 3.592,25 m²
- Superficie interrata (progetto 2008/2010 e ampliamento 2018/2020): 11.941,65 m²

Per ulteriori dettagli si rimanda all'**Allegato 10** contenente la nota di risposta sulle verifiche del comune di Cornedo Vicentino in allegato alla presente relazione.

3.3 CITTÀ DI VALDAGNO

3.3.1 OSSERVAZIONE DI CARATTERE VIABILISTICO

Richiesta

15. [...] Appare necessario uno studio di maggiore approfondimento sul reale impatto della struttura sulla viabilità provinciale.

Risposta

I chiarimenti alla richiesta formulata trovano risposta nell'aggiornamento dello Studio di Impatto Viabilistico predisposto dall'ing. Garbin che si è basato su nuovi rilevamenti del



traffico svoltisi tra settembre e ottobre 2020, cui si rimanda per ogni ulteriore dettaglio e chiarimento (cfr. **Allegati 7 e 8**).

3.3.2 OSSERVAZIONE DI CARATTERE SOCIO-ECONOMICO

Richiesta

16. [...] Riteniamo che la realizzazione di una tale superficie commerciale complessiva, in un punto decentrato rispetto alle polarità urbane, stia aggravando il fenomeno di contrazione della capacità commerciale dei centri urbani, con conseguente danneggiamento dei servizi alla residenza e progressiva desertificazione dei centri storici.

Risposta

L'osservazione avanzata dalla Città di Valdagno, seppur legittima, appare quantomeno tardiva e non pertinente in riferimento all'iter in esame in quanto l'intervento risulta del tutto coerente con le previsioni urbanistiche del Piano Regolatore Comunale di Cornedo Vicentino. L'area in cui ricade il punto vendita è infatti ricompresa nella destinazione d'uso commerciale per grande struttura di vendita, così come disposto dalle previsioni della Variante n. 1 al Piano degli Interventi di Cornedo Vicentino, adottata con D.C.C. n. 12 del 19/04/2016 e successivamente approvata con D.C.C. n. 19 del 23/05/2017, per la quale è prevista una capacità edificatoria potenziale di 4.000 m² di superficie coperta.

Va evidenziato inoltre come l'ambito in esame sia posto poi all'interno del perimetro del centro urbano del Comune di Cornedo Vicentino, così come individuato ed attestato da D.G.C. n. 154 del 22/12/2015, ai sensi dell'art. 3 comma 1, lettera m) della L.R. n. 50/2012 e dall'art. 2 comma 6 dell'Allegato A alla D.G.R. n. 1047 del 18/06/2013, e non in territorio extraurbano.

Ad ogni buon conto si sottolinea come l'ampliamento della superficie del punto di vendita Tosano di Cornedo Vicentino nasca dall'esigenza primaria di conformare la GSV al format "iperTosano" che caratterizza i vari punti vendita della società tra le province di Verona, Vicenza, Brescia, Venezia, Mantova, Treviso Ferrara e Padova.

L'adattamento, indirizzato a fidelizzare la clientela esistente, consentirà di perfezionare gli spazi a servizio del supermercato, con una riorganizzazione dei magazzini e dei laboratori e la predisposizione di corsie più ampie per la in cui garantire una migliore qualità espositiva dei prodotti, adeguandone il parco merceologico. Verranno inoltre create delle aree espositive specialistiche per tipologia merceologica, con prodotti del territorio a "km 0", che costituiranno impulso per i produttori locali che saranno coinvolti nella vendita delle loro merci.



Richiesta

17. [...] Anche sul piano delle prospettive di sviluppo locale, riteniamo doveroso un maggiore approfondimento sul tema delle ricadute occupazionali, fondamentali nel determinare l'impatto socio-economico [...].

Risposta

Come già precisato al Paragrafo 5.10 dello Studio Preliminare Ambientale con l'ampliamento della superficie di vendita è prevista l'assunzione di nuovo personale da inserire nei vari reparti presenti nel punto vendita. L'incremento del personale è stato quantificato in circa il 15% rispetto l'attuale forza lavoro, pari a 140 persone, con la prospettiva di circa 20 nuove assunzioni.

Il nuovo personale verrà impiegato come personale addetto effettivo nei vari reparti del punto vendita, o per sostituzione ferie del personale già operativo, nonché per le funzioni di vigilanza e pulizia dell'ipermercato.

Si precisa che le politiche di ricerca e assunzione del personale adottate dalla ditta vedono prioritariamente la selezione di personale locale, residente nelle vicinanze dei punti vendita in cui lo stesso andrà a operare o nei comuni ad esso limitrofi, con ricadute occupazionali certamente positive per l'area.

3.4 CONSORZIO DI BONIFICA APV

3.4.1 COMUNICAZIONI

Richiesta

18. [...] Lo scrivente Consorzio comunica di aver emesso parer e di compatibilità idraulica relativamente alla superficie descritta. In caso le superfici di trasformazione non subissero variazioni rispetto a quanto precedentemente autorizzato, resterà in vigore quanto già espresso.

Diversamente, se la superficie di trasformazione e ampliamento risulta superiore ai 1.000 m² dovrà essere redatta Valutazione di Compatibilità Idraulica ai sensi della D.G.R. 2948/2009 [...] In caso la superficie di trasformazione dovesse risultare inferiore a 1.000 m², sarà cura del Genio Civile territorialmente competente emettere la presa d'atto.

Risposta

La superficie in trasformazione risulta in riduzione relativamente al parametro di impermeabilizzazione dei suoli rispetto quanto già autorizzato dal Consorzio di Bonifica APV. Ciò è stato possibile attraverso un'ottimizzazione del layout del parcheggio in fase esecutiva, che ha visto una riduzione dei percorsi e delle distanze di accesso dall'area parcheggio al



punto vendita, una riorganizzazione del disegno degli stalli, con una superficie permeabile non utilizzata di circa 3.000 m².

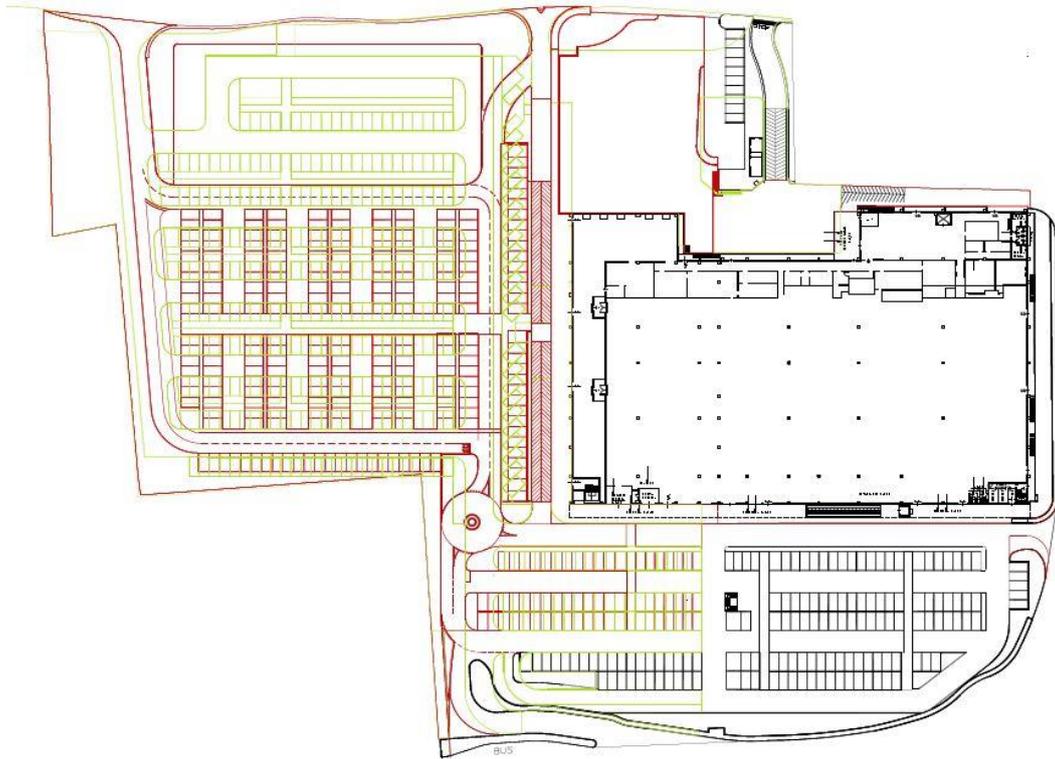


Figura 3-9. Confronto tra il layout del progetto di parcheggio originario (*in verde*) e autorizzato (*in rosso*)

Gli interventi di laminazione, già realizzati all'interno della pratica di P.d.C. n. 2001/2018, risultano pertanto ampiamente sovradimensionati.

Venezia, lì 23/10/2020

Dr.ssa Gabriella Chietlino

[CEO eAmbiente S.r.l.]

