

CITTA' METROPOLITANA di VENEZIA

COMUNE di GRUARO

COMPLESSO COMMERCIALE "MALCANTON"  
RICHIESTA DI PROROGA E CAMBIO INTESTAZIONE  
GIUDIZIO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE (VIA)



COMMITTENTE: FONDO TOLOMEO gestito da NUMERIA SGR S.p.A.  
viale Montegrappa 45 Treviso  
p.i. 03900990262

RELAZIONE INTEGRATIVA E PRECISAZIONI  
ALLA DOCUMENTAZIONE ISTANZA DI  
PROROGA PROVVEDIMENTO VIA

CODICE ELABORATO

P 8 8 4 0 0 B  
CODICE COMMESSA OPERA FASE

0 0 7  
PROGRESSIVO

0  
SUB

0 B C  
REV DISC TIP

3					
2					
1					
0	INTEGRAZIONI LETTERA DEL 09-10-2017 PROT. N. 85064	Ottobre 2017	E. Musacchio	R. Davanzo	R. Davanzo
REV	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

PROGETTISTI/A: arch. Valter Granzotto  
arch. Roberto G. Davanzo

CON:



PROTECO engineering s.r.l.

San Donà di Piave (VE) - 30027, Via C. Battisti, 39 - tel. +39 0421 54589 fax +39 0421 54532

www.protecoeng.com

mail: protecoeng@protecoeng.com

mail PEC: protecoengineering srl@legalmail.it

P.I. 03952490278

SCALA:

FILE:

CTB: Architettura.ctb

## INDICE

0	PREMESSA .....	2
1	PERCORSI DISTINTI PER TIPOLOGIA DI UTILIZZAZIONE .....	2
2	LEGGIBILITÀ DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA .....	2
3	COERENZA DEL PROGETTO COL PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI .	8
4	COERENZA DEL PROGETTO COL PIANO DELLE ACQUE COMUNALE .....	9
5	RAFFRONTI DEGLI ASSETTI IDRAULICI .....	11
6	STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO .....	13
6.1	RETE VIARIA ESISTENTE .....	13
6.2	RILIEVI DI TRAFFICO E LIVELLI DI SERVIZIO ATTUALI .....	13
6.3	FLUSSI DI TRAFFICO INDOTTI .....	14
6.4	MATRICE ORIGINE/DESTINAZIONE .....	15
7	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALL'IMPATTO ACUSTICO E ALLO STUDIO DELLE EMISSIONI ATMOSFERICHE .....	17
7.1	EMISSIONI ACUSTICHE .....	17
7.2	EMISSIONI IN ATMOSFERA .....	17
7.3	CONCLUSIONI .....	20

## **0 PREMESSA**

Il presente documento, riguardante la richiesta di proroga di validità del provvedimento di compatibilità ambientale del Complesso Commerciale Malcanton in comune di Gruaro (Ve) - emesso con Determina Dirigenziale della Provincia di Venezia prot. n. 2447 del 17.08.2012 - ha la finalità di fornire le integrazioni e le precisazioni richieste con nota del Servizio Ambiente della Città Metropolitana di Venezia in data 09.10.2017, prot. n. 85064, i cui termini di scadenza sono stati successivamente prorogati al 07.12.2017, con nota del medesimo ufficio prot. n. 97533 del 17.11.2017.

Le integrazioni sono riportate nel presente documento seguendo il medesimo ordine indicato nella nota del 09.10.2017 sopra citata, riportando in corsivo virgolettato il testo estrapolato relativo alle specifiche richieste.

## **1 PERCORSI DISTINTI PER TIPOLOGIA DI UTILIZZAZIONE**

*..."1 - In considerazione del fatto che il centro commerciale risulta essere interessato dal settore "misto", si chiede di presentare una tavola che evidenzi i percorsi separati per la clientela e per gli approvvigionamenti così come previsto dalla L.R. 50/2012"...*

Quanto contemplato al punto 1 della nota di richiesta integrazioni, è rappresentato nella planimetria di cui alla tavola allegata alla presente, contraddistinta dal codice P884\_00\_B\_008\_0\_0\_B\_C e riferita ai contenuti di cui alla LR 50/2012.

In detto elaborato, sono rappresentate in modo distinto le superfici di vendita afferenti il "setto-re misto" rispetto a quelle destinate alla vendita di merceologie "non alimentari". Sono poi differenziate le superfici dedicate ai percorsi veicolari ed ai parcheggi riferibili alla "clientela" rispetto a quelle dedicate ai mezzi di "approvvigionamento".

## **2 LEGGIBILITÀ DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA**

*..."2 - Si evidenzia che gli allegati 30, 32 e 33 del riepilogo amministrativo non risultano leggibili, si chiede pertanto di fornirne un'ulteriore copia"...*

Si allega la riproduzione dei documenti nn. 30, 32 e 33 segnalati come non leggibili ed effettivamente tali risultanti a causa della compressione dei files originari in formato .pdf, dei quali, in fase di confezionamento della documentazione, ne era sfuggita l'illeggibilità.

# COMUNE DI GRUARO

- Città Metropolitana di Venezia -

---

## **- AREA TECNICA -**

Prot. PEC

Gruaro, 19.06.2017

*Responsabile del Procedimento: geom. Bortolami Giancarlo*

**Alla ditta      Numeria SGR S.p.A. – Fondo Tolomeo  
Viale Montegrappa n. 45  
31100 Treviso**

**PEC: [numeriasgr@legalmail.it](mailto:numeriasgr@legalmail.it)**

**E p.c.          Arch. Granzotto Valter  
Via C. Battisti n. 39  
30027 San Donà di Piave (Ve)**

**PEC: [protecoengineeringsrl@legalmail.it](mailto:protecoengineeringsrl@legalmail.it)**

**OGGETTO: Richiesta di voltura del permesso di costruire n. 2695 del 15.04.2008 rilasciato alla ditta Sportarredo S.p.A. - Comunicazione di sospensione del procedimento per richiesta chiarimenti/integrazioni.**

In relazione all'argomento in oggetto e facendo seguito a quanto convenuto nell'incontro del giorno 14.06.2017, si conferma che nulla osta alla riduzione dell'importo a garanzia di cui alla fidejussione n. 3.147 del 07.04.2008 di cui alle convenzioni n. 20972 del 10.04.2008 e n. 24589 del 09.12.2012, così come per altro autorizzato dall'amministrazione comunale in occasione della seduta di Giunta del giorno 12.06.2017.

A tal riguardo si specifica quanto segue:

- L'importo a garanzia dovrà comunque essere pari o superiore alla somma complessiva del computo metrico estimativo di cui al permesso a costruire n. 2808/A del 22.10.2012, maggiorata del corrispondente importo dell' IVA di legge;
- La polizza dovrà essere intestata a codesta ditta (subentrante nelle convenzioni n. 20972 del 10.04.2008 e n. 24589 del 09.12.2012 alla ditta precedente) e chiaramente a favore dell'amministrazione comunale di Gruaro.

Ufficio Tecnico Comunale

Responsabile del Procedimento geom. Bortolami Giancarlo

Orario di ricevimento al pubblico: - **martedì e sabato dalle 10.00 alle 12.30**

- **giovedì dalle 10.00 alle 12.30 – dalle 17.00 alle 18.00**

30020 – Piazza E. dal Ben n.9  
00311380273

Tel.: 0421-206371 – Interno 4  
Fax: 0421-208413

Sito internet: [www.comune.gruaro.ve.it](http://www.comune.gruaro.ve.it)

Ufficio istruttore e-mail: [edilizia@comune.gruaro.ve.it](mailto:edilizia@comune.gruaro.ve.it)

Ufficio Responsabile Procedimento e-mail: [ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it](mailto:ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it)

pec: [tributi.gruaro@anutel.it](mailto:tributi.gruaro@anutel.it)

# COMUNE DI GRUARO

- Città Metropolitana di Venezia -

---

## **- AREA TECNICA -**

In tale polizza si dovrà inoltre obbligatoriamente precisare che lo svincolo della polizza medesima potrà avvenire unicamente previo specifica "autorizzazione" scritta da parte dell'amministrazione comunale, senza scadenza temporale.

Si precisa che i termini per il rilascio della voltura richiesta in data 01.06.2017 prot. n. 3860 sono sospesi.

Si rimane in attesa di riscontro in merito, al fine di poter procedere nel prosieguo del procedimento in atto (ivi compreso l'avvallo formale da parte dell'Amministrazione Comunale).

Si rimane a disposizione per ogni altro chiarimento in merito.

### **IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

**Bortolami geom. Giancarlo**

(documento firmato digitalmente ai sensi del T.U. n. 445 del 28.12.2000  
e del D.Lgs n. 82 del 07.03.2005 e norme collegate,  
il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa).

Ufficio Tecnico Comunale

Responsabile del Procedimento geom. Bortolami Giancarlo

Orario di ricevimento al pubblico: - **martedì e sabato dalle 10.00 alle 12.30**

- **giovedì dalle 10.00 alle 12.30 – dalle 17.00 alle 18.00**

30020 – Piazza E. dal Ben n.9  
00311380273

Tel.: 0421-206371 – Interno 4  
Fax: 0421-208413

Sito internet: [www.comune.gruaro.ve.it](http://www.comune.gruaro.ve.it)

Ufficio istruttore e-mail: [edilizia@comune.gruaro.ve.it](mailto:edilizia@comune.gruaro.ve.it)

Ufficio Responsabile Procedimento e-mail: [ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it](mailto:ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it)

pec: [tributi.gruaro@anutel.it](mailto:tributi.gruaro@anutel.it)

# COMUNE DI GRUARO

- Città Metropolitana di Venezia -

---

## **- AREA TECNICA -**

Prot. PEC

Gruaro, 10.06.2017

Responsabile del Procedimento: geom. Bortolami Giancarlo

**Alla ditta**      **Numeria SGR S.p.A. – Fondo Tolomeo**  
**Viale Montegrappa n. 45**  
**31100 Treviso**

**PEC:** [numeriasgr@legalmail.it](mailto:numeriasgr@legalmail.it)

**E p.c.**            **Arch. Granzotto Valter**  
**Via C. Battisti n. 39**  
**30027 San Donà di Piave (Ve)**

**PEC:** [protecoengineering srl@legalmail.it](mailto:protecoengineering srl@legalmail.it)

**OGGETTO: Richiesta di voltura del permesso di costruire n. 2695 del 15.04.2008 rilasciato alla ditta Sportarredo S.p.A. - Comunicazione avvio del procedimento art. 7 della L. 241/90 e s.m.i.**

In riferimento a quanto in oggetto, vista l'istanza presentata in data 01.06.2017 dalla ditta Numeria SGR S.p.A. – Fondo Tolomeo, con sede a Treviso in viale Monte Grappa n. 45, intesa ad ottenere la voltura del permesso di costruire n. 2695 del 15.04.2008 rilasciato a nome della ditta Sportarredo S.p.A. per i lavori comportanti trasformazione urbanistica di cui al Piano Urbanistico Attuativo denominato "Progetto Norma n. 9 – Malcanton – Comparto C1", con la presente si comunica quanto di seguito elencato:

- l'amministrazione competente è il Comune di Gruaro;
- l'oggetto del procedimento è la voltura del Permesso di costruire n. 2695 del 15.04.2008 e successive varianti autorizzate, relativo alle opere comportanti trasformazione urbanistica di cui al Piano Urbanistico Attuativo denominato "Progetto Norma n. 9 – Malcanton – Comparto C1";
- l'ufficio competente è l'Ufficio Tecnico Comunale;
- il responsabile del procedimento è il geom. Bortolami Giancarlo;
- il procedimento deve concludersi, salvo interruzione dei termini, entro il 01.07.2017;
- l'ufficio presso il quale si può prendere visione degli atti è l'Ufficio Tecnico Comunale.

### **IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

**Bortolami geom. Giancarlo**

(documento firmato digitalmente ai sensi del T.U. n. 445 del 28.12.2000  
e del D.Lgs n. 82 del 07.03.2005 e norme collegate,  
il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa).

Ufficio Tecnico Comunale

Responsabile del Procedimento geom. Bortolami Giancarlo

Orario di ricevimento al pubblico: - **martedì e sabato dalle 10.00 alle 12.30**

- **giovedì dalle 10.00 alle 12.30 – dalle 17.00 alle 18.00**

30020 – Piazza E. dal Ben n.9  
00311380273

Tel.: 0421-206371 – Interno 4  
Fax: 0421-208413

Sito internet: [www.comune.gruaro.ve.it](http://www.comune.gruaro.ve.it)

Ufficio istruttore e-mail: [edilizia@comune.gruaro.ve.it](mailto:edilizia@comune.gruaro.ve.it)

Ufficio Responsabile Procedimento e-mail: [ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it](mailto:ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it)

pec: [tributi.gruaro@anutel.it](mailto:tributi.gruaro@anutel.it)

# COMUNE DI GRUARO

- Città Metropolitana di Venezia -

---

## **- AREA TECNICA -**

Prot. PEC

Gruaro, 12.05.2017

*Responsabile del Procedimento: geom. Bortolami Giancarlo*

**Alla ditta**      **Numeria SGR S.p.A. – Fondo Tolomeo**  
**Viale Montegrappa n. 45**  
**31100 Treviso**

**PEC:** [numeriasgr@legalmail.it](mailto:numeriasgr@legalmail.it)

**All'**              **Arch. Granzotto Valter**  
**Via C. Battisti n. 39**  
**30027 San Donà di Piave (Ve)**

**PEC:** [protecoengineering srl@legalmail.it](mailto:protecoengineering srl@legalmail.it)

**Al**              **Responsabile dell'Ufficio Commercio**  
**Del Comune di Gruaro**  
**SEDE**

**OGGETTO: Richiesta di permesso di costruire per il completamento opere del P.d.C. n. 2696 del 19.04.2008 e successiva variante n. 2807 del 22.10.2012 - Comunicazione di sospensione del procedimento (art. 20, comma 5 del D.P.R. 06.06.2011 n. 380 e s.m.i.) per richiesta chiarimenti/integrazioni.**

Facendo seguito a nostra precedente nota prot. n. 2887 del 22.04.2017, esaminata l'istanza presentata in data 14.04.2017 intesa ad ottenere il permesso di costruire per il completamento opere di cui al P.d.C. n. 2696 del 19.04.2008 e successiva variante n. 2807 del 22.10.2012 relativi alla realizzazione di un complesso ad uso commerciale della consistenza di n. 11 fabbricati composti da più unità immobiliari, all'interno del Piano Particolareggiato denominato "Progetto Norma n. 9 – Malcanton – Comparto C1", si specifica quanto di seguito esposto.

Si precisa, in ogni caso, che il rilascio del permesso di costruire in oggetto è subordinato alla presentazione del titolo abilitativo dimostrante giuridicamente la proprietà degli immobili; a tal riguardo è necessario acquisire altresì "liberatoria" del contributo di costruzione già versato (oneri di urbanizzazione e costo di costruzione).

Premesso quanto sopra precisato, si specifica che risulta necessaria l'individuazione dei mappali attribuiti all'edificio, in relazione al P.N. 9 approvato e in fase di attuazione.

Inoltre si rammenta che l'edificio dovrà comunque rispettare le normative di riferimento in materia di costruzione antisismiche, energie rinnovabili e ricariche auto elettriche, oltre ad ulteriori questioni tecnico/amministrative di dettaglio.

Si precisa infine la necessità di regolarizzare la fidejussione inerente la garanzia per la quota di contributo relativo al costo di costruzione ancora da versare.

Ufficio Tecnico Comunale

Responsabile del Procedimento geom. Bortolami Giancarlo

Orario di ricevimento al pubblico: - **martedì e sabato dalle 10.00 alle 12.30**

- **giovedì dalle 10.00 alle 12.30 – dalle 17.00 alle 18.00**

30020 – Piazza E. dal Ben n.9  
00311380273

Tel.: 0421-206371 – Interno 4  
Fax: 0421-208413

Sito internet: [www.comune.gruaro.ve.it](http://www.comune.gruaro.ve.it)

Ufficio istruttore e-mail: [edilizia@comune.gruaro.ve.it](mailto:edilizia@comune.gruaro.ve.it)

Ufficio Responsabile Procedimento e-mail: [ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it](mailto:ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it)

pec: [tributi.gruaro@anutel.it](mailto:tributi.gruaro@anutel.it)

# COMUNE DI GRUARO

- Città Metropolitana di Venezia -

---

## **- AREA TECNICA -**

Si invitano pertanto i soggetti in indirizzo a voler contattare lo scrivente ufficio al fine di definire un incontro atto a risolvere le problematiche sopra precisate, anche in relazione al permesso di costruire relativo alle realizzazione delle opere di urbanizzazione del P.N. n.9 (cfr. P.d.C. n. 2695 del 15.04.2008 e successive varianti autorizzate), sottolineando, nel contempo che, ai sensi dell'art. 20, comma 5 del D.P.R. 380/2001 e s.m.i., i termini del procedimento rimangono sospesi sino al ricevimento della documentazione integrativa/chiarimenti richiesti.

Si rimane in attesa di riscontro specificando che ci si potrà rivolgere all'ufficio nei giorni ed orari indicati in calce e comunque previo appuntamento telefonico, in qualsiasi momento.

### **IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

**Bortolami geom. Giancarlo**

(documento firmato digitalmente ai sensi del T.U. n. 445 del 28.12.2000  
e del D.Lgs n. 82 del 07.03.2005 e norme collegate,  
il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa).

Ufficio Tecnico Comunale

Responsabile del Procedimento geom. Bortolami Giancarlo

Orario di ricevimento al pubblico: - **martedì e sabato dalle 10.00 alle 12.30**

- **giovedì dalle 10.00 alle 12.30 – dalle 17.00 alle 18.00**

30020 – Piazza E. dal Ben n.9  
00311380273

Tel.: 0421-206371 – Interno 4  
Fax: 0421-208413

Sito internet: [www.comune.gruaro.ve.it](http://www.comune.gruaro.ve.it)

Ufficio istruttore e-mail: [edilizia@comune.gruaro.ve.it](mailto:edilizia@comune.gruaro.ve.it)

Ufficio Responsabile Procedimento e-mail: [ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it](mailto:ufficiotecnico@comune.gruaro.ve.it)

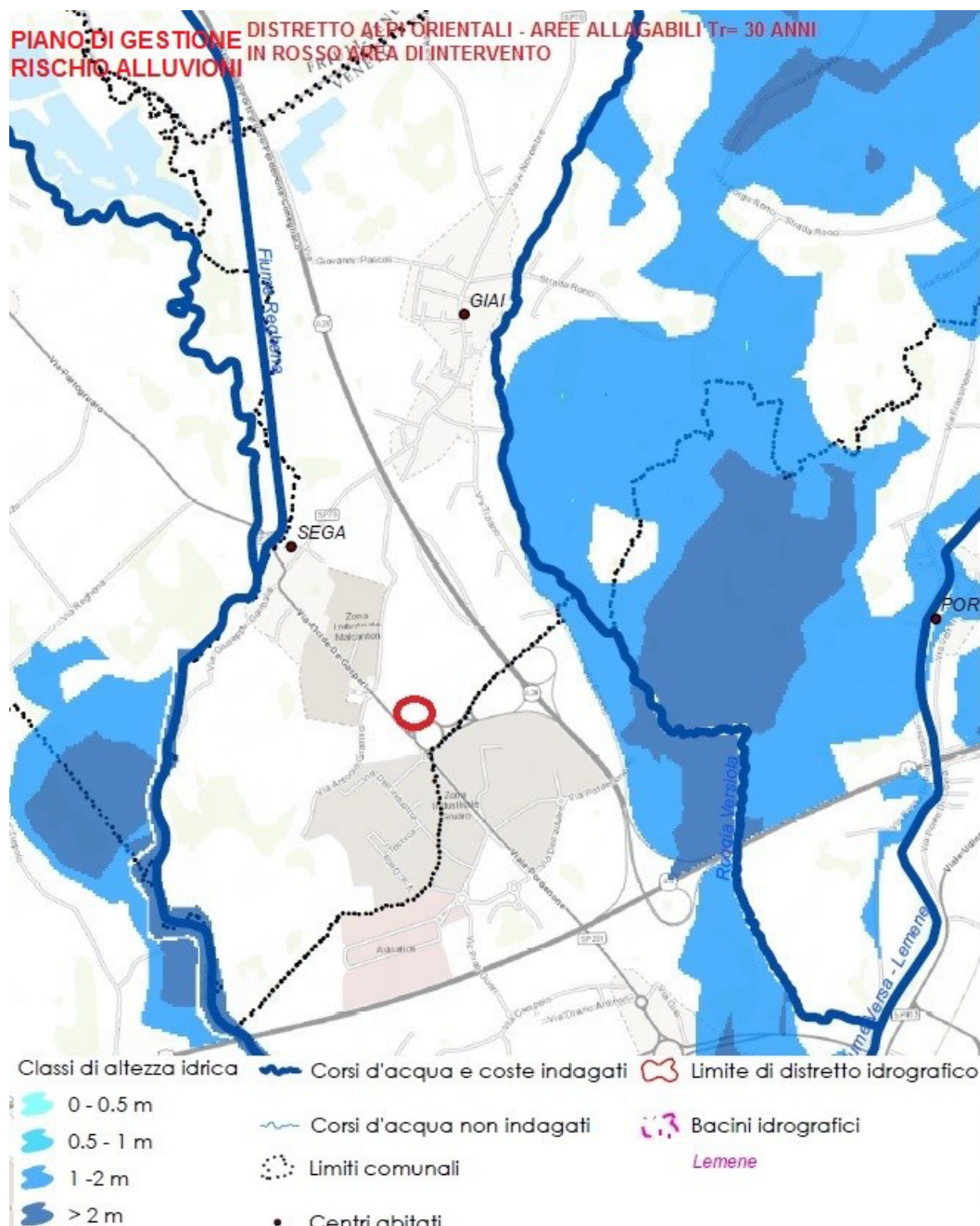
pec: [tributi.gruaro@anutel.it](mailto:tributi.gruaro@anutel.it)



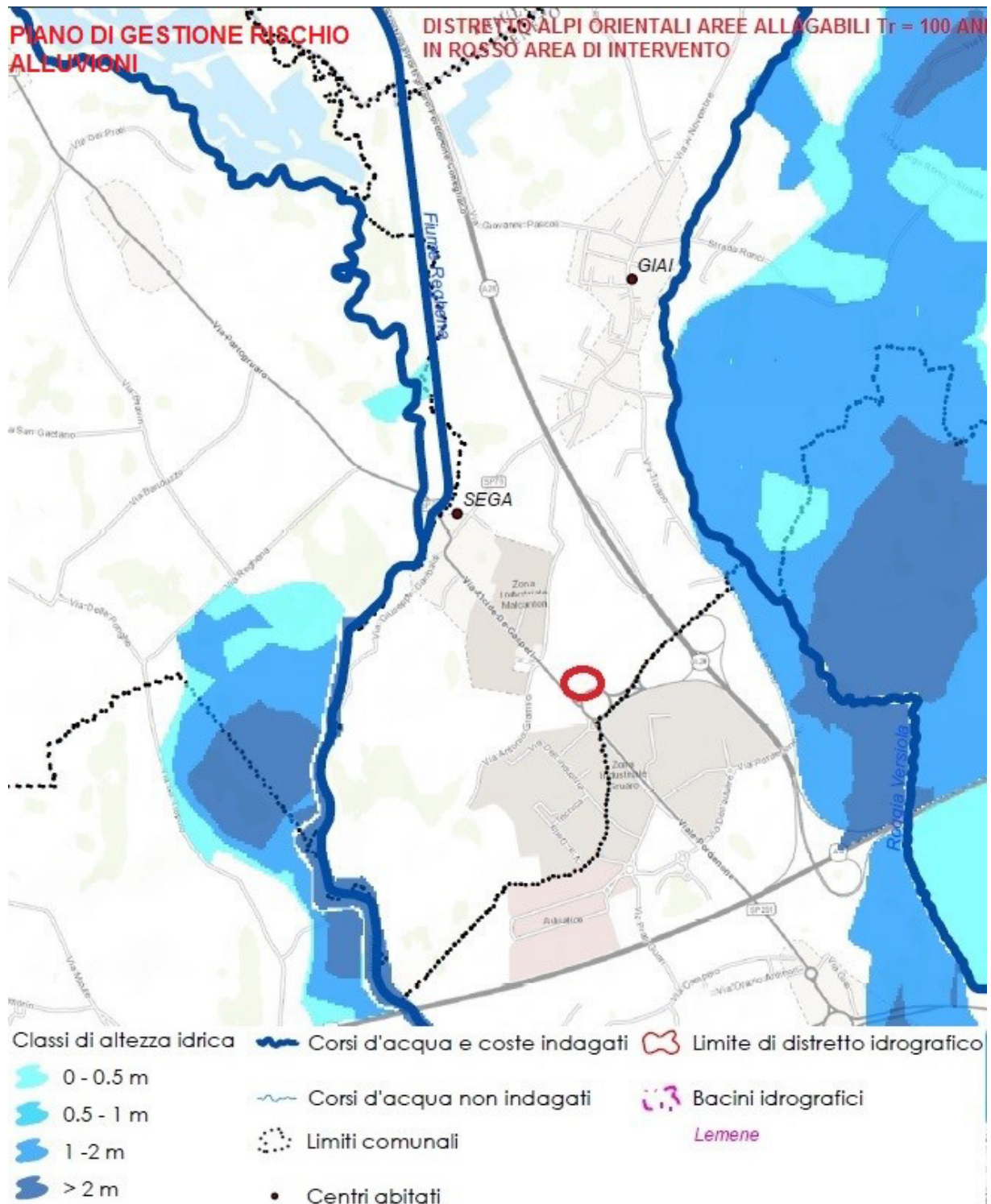
### 3 COERENZA DEL PROGETTO COL PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI

...”3 - Sia verificata la coerenza del progetto in parola con le aree a pericolosità idraulica individuate nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (Direttiva 2007/60), approvato con Delibera del Comitato Istituzionale del Distretto Idrografico Alpi Orientali in data in data 03.03.2016”...

Il **progetto è perfettamente coerente** con le aree a pericolosità idraulica individuate nel Piano di Gestione delle Alluvioni (approvato in data 3.03.2016 con Delibera C.I. Distretto idrografico Alpi Orientali), in quanto risulta al di fuori delle aree allagabili individuate, come evidenziato nelle seguenti figure per i diversi tempi di ritorno.



Estratto "Piano Gestione alluvioni - Carta delle zone allagabili e delle altezze idriche Tr=30 anni". In rosso ambito di intervento.



Estratto "Piano Gestione alluvioni - Carta delle zone allagabili e delle altezze idriche Tr=100 anni". In rosso ambito di intervento.

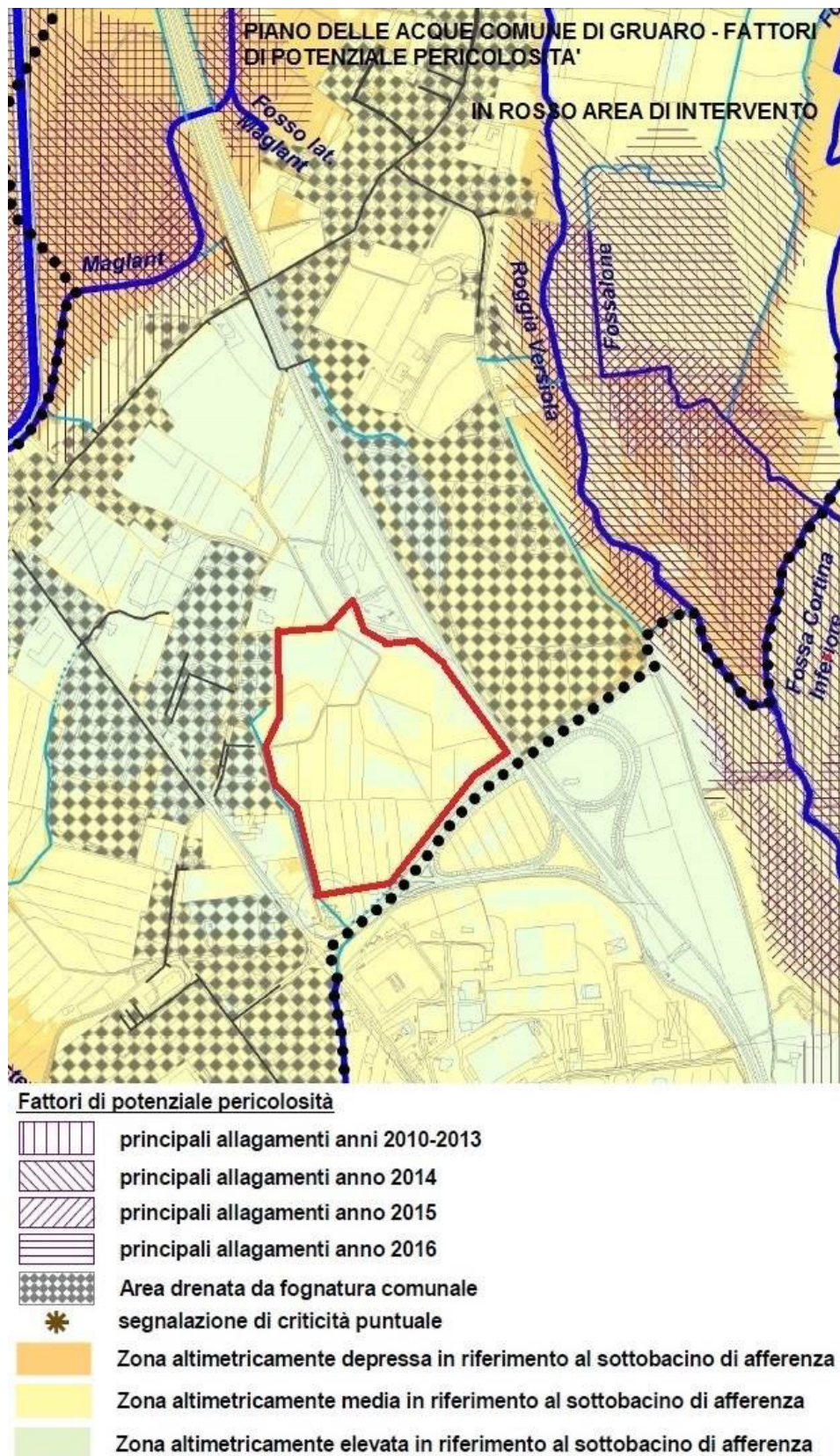
L'ambito di intervento quindi risulta collocato in aree non allagabili sia per Tempo di ritorno pari a 30 che a 100 anni.

#### 4 COERENZA DEL PROGETTO COL PIANO DELLE ACQUE COMUNALE

..."4 - Sia verificata la coerenza del progetto in parola con il piano delle acque del Comune di Gruaro Approvato con D.C.C. n. 2 del 04/02/2017"...



Il **progetto è coerente** anche con il Piano Comunale delle Acque di Gruaro, in quanto risulta esterno ad aree potenzialmente pericolose individuate nella Carta dei Fattori Potenziali di Pericolosità.



*Estratto "Piano delle Acque" del comune di Gruaro. Carta dei Fattori Potenziali di Pericolosità.*

**L'ambito di intervento risulta entro un'area con giacitura altimetrica media o addirittura elevata rispetto al bacino di afferenza e non è stato soggetto a recenti allagamenti.**

## **5 RAFFRONTO DEGLI ASSETTI IDRAULICI**

*...”5 - Si chiede di integrare la documentazione presentata con una tavola di confronto tra l'assetto idraulico e di drenaggio locale e di progetto considerata nello studio di impatto di cui al parere del 13.08.2012 e l'assetto idraulico e di drenaggio locale come modificato successivamente ai lavori di modifica della viabilità locale”...*

Gli interventi di modifica della viabilità intervenuti a seguito delle varianti urbanistiche che hanno interessato i comparti ad ovest ed a sud est della rotatoria esistente per lo svincolo autostradale non hanno comportato mutamenti rilevanti nell'assetto della rete di fognatura e della rete di scolo, in quanto gli scarichi dei comparti urbani modificati sono stati semplicemente allacciati alla rete scolante esistente, previa interposizione di opere di invarianza idraulica.

La rete di scolo generale dell'area di Malcanton è composta da due elementi essenziali: la rete di fognatura mista presente lungo la SR251 e due scoli di bonifica, il Campeio, in prossimità della rotatoria di svincolo autostradale e un capofosso a cielo aperto di discrete dimensioni, che attraversa la SR 251 in tombino di m 2,00 x1,50 all'incirca a due terzi del rettilineo che congiunge le località di Malcanton e La Sega.

La fognatura presente lungo la SR 251 è di tipo misto e raccoglie le acque meteoriche e nere provenienti dalle abitazioni poste lungo l'asse viario e dalle loro pertinenze. Per la maggior parte non raccoglie le acque provenienti dalla sede stradale che al contrario pervengono ad un fosso di guardia ubicato lungo il lato est della strada, che si sbocca in direzione nord est nel capo fosso a cielo aperto prima menzionato, mentre in direzione sud ovest sbocca nel canale Campeio attraverso rete fognaria dedicata realizzata durante la costruzione della rotatoria per lo svincolo autostradale.

Le acque reflue provenienti dalla zona industriale di Malcanton non raggiungono la fognatura lungo la SR 251 ma si sviluppano all'interno di un nuovo comparto e pervengono ad un depuratore secondario ubicato al termine della strada principale di servizio del comparto presso il canale Campeio. Un sollevamento locale prevede di immettere le acque nel canale. Il piano generale di fognatura di LTA S.p.A. prevede la futura eliminazione del depuratore secondario ed il trasporto verso il depuratore principale attraverso la costruzione di una nuova condotta per reflui parallela al canale Campeio dal sollevamento locale esistente sino alla SR251, ove è prevista l'immissione nella rete esistente per mezzo di un nuovo sollevamento. Sulla linea fognaria lungo la SR 251 non sono stati eseguiti ancor gli interventi previsti dal Piano Generale di Fognatura, mentre nel tratto di valle di questa linea ubicato in via IV Novembre e che si collega al depuratore principale è stato realizzato un nuovo sfioratore, per la separazione delle acque nere dalle bianche. Le nere vengono sollevate e convogliate alla depurazione con nuova stazione di sollevamento e nuovo collettore, mentre le meteoriche vengono smaltite nel

Reghena attraverso un fossato esistente. Con questo nuovo intervento, le acque reflue dell'asse fognario Malcanton – La Sega vengono inviate alla depurazione.

La rete di bonifica nel bacino di interesse, compreso fra la SR251 ad ovest, la A28 ad est, la bretella di svincolo e la rotatoria a sud e via IV Novembre (La Sega) a nord è molto articolata e deve essere descritta in dettaglio. La parte settentrionale del bacino, che si estende da via IV Novembre sino all'incirca a via Manin verso sud e comprende anche le due aree di servizio autostradali, scola per la metà occidentale nel capo fosso senza nome, che oltre il tombino lungo la SR251 prosegue verso sud est e sbocca nel canale Campeio Esterno. La metà orientale scola invece da sud a nord per mezzo del fosso lungo il lato est di via Manin e per mezzo del capo fosso di guardia della A28. I due fossati convergono presso il punto in cui via Manin si addossa alla A28 e proseguono verso nord insieme, giungendo al Fosso Maglant oltre il depuratore comunale. Nello stesso punto converge anche il tombino sottopassante la A28 che convoglia le acque dell'area di servizio Gruaro est. Alcuni anni orsono, a seguito di numerose esondazioni localizzate per insufficienza del fossato di guardia autostradale, nel tratto di via Manin addossato all'autostrada, è stata realizzata, lungo il lato opposto al fosso di guardia, una condotta scolmatrice parallela a via Manin che, sottopassando via IV Novembre, sbocca nel fosso Maglant in prossimità del depuratore e quindi convoglia parte delle acque dell'area al Reghena (senza interferenza con la condotta per reflui che va al depuratore).

La porzione del bacino a sud di via Manin e delle aree di servizio autostradali scola invece per mezzo di alcuni capo fossi che scorrono in direzione approssimativamente est-ovest, convogliando le acque in due fossati posti ai lati di una strada vicinale nella zona ovest del sottobacino. Tali fossati sboccano in corrispondenza della rotatoria di svincolo autostradale, entrano nel bacino interno alla rotatoria e la attraversano con fossato centrale il quale, per mezzo di un tombino, sbocca nel Fosso Campeio (tratto tombinato) a sud della rotatoria. Per mezzo di questo, le acque meteoriche possono giungere alla diramazione del canale consortile Campeio che si snoda lungo il lato sud della rotatoria. Tale diramazione del canale raccoglie le acque della zona meridionale dello svincolo, convogliandole al ramo principale del canale Campeio che si trova oltre la SR251, che viene attraversata con tombino con scatolare delle dimensioni di m 2,00x2,00 circa. Oltre la SR251, il canale prosegue verso sud ovest fino a raggiungere l'impianto idrovoro Campeio, del quale svolge la funzione di canale di macchina nel tratto terminale. L'impianto idrovoro solleva le acque e le convoglia nel Reghena.

Per quanto attiene alla rete di fognatura del nuovo intervento in progetto, le acque meteoriche interne al comparto di intervento, previo pretrattamento di disoleazione, giungono al fossato centrale della rotatoria presso lo svincolo della A28. Insieme alle acque del limitato bacino agricolo contermini già citato, vengono laminate per mezzo del volume di invaso esistente e restituite al Fosso Campeio, a sud della rotatoria stessa.

Pur essendo intervenute varianti viabilistiche in zona e lo sviluppo di nuovi comparti a ridosso della rotatoria, il sistema principale di deflusso non è cambiato. Rispetto alla portata convo-

gliabile dal canale non intervengono mutazioni significative in quanto il bacino di laminazione consente di scaricare dal comparto in cui sorgerà il nuovo intervento la sola portata specifica di 10 l/s.ha, quindi senza alterazioni rispetto alla situazione esistente.

Al fine di una migliore comprensione dello schema di drenaggio complessivo, si vedano le tavole relative alla *"Rete di scolo del bacino afferente l'area d'intervento"* e *"Rete fognaria di progetto"*, in scala 1:2.000 e 1:1.000, allegate al presente documento e rispettivamente contrassegnate dall'identificativo P884\_00\_B\_009\_0\_0\_B\_C e P884\_00\_B\_010\_0\_0\_B\_C.

## **6 STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO**

*..."6 - Per quanto concerne lo studio d'impatto viabilistico si chiede di approfondire ulteriormente i seguenti aspetti:..."*

### **6.1 Rete viaria esistente**

*..."a - Rete viaria esistente*

*Si ritiene che lo studio viabilistico debba essere integrato con la rappresentazione delle geometrie delle tratte stradali interessate, come previsto all'Allegato A - D.G.R. n.1047 del 18 giugno 2013."*...

Le geometrie delle principali strade sono descritte in relazione. Si allega alla presente il fascicolo intitolato *"Impatto sulla viabilità. Allegato: sezioni stradali"*, codice P884\_00\_B\_06.1\_0\_0\_B\_C, contenente le informazioni richieste in forma di schemi grafici.

### **6.2 Rilievi di traffico e livelli di servizio attuali**

*..."b - Rilievi di traffico e livelli di servizio attuali*

*Dalla lettura della documentazione fornita si evidenzia che i rilievi sono stati svolti nelle giornate di venerdì 14 e sabato 15 Luglio 2017, periodi usualmente non significativi."*...

La significatività di un conteggio di traffico è correlata con il luogo e il tempo della sua esecuzione. E' vero che, di norma, il monitoraggio del traffico è realizzato preferibilmente nel periodo settembre-maggio, quando sono in corso attività lavorative e scolastiche che col traffico pendolare incrementano i volumi veicolari circolanti. Ma è altrettanto vero che in taluni luoghi sono i movimenti di tipo turistico che generano/attraggono flussi. Questo è il caso dell'ambito studiato.

L'area di monitoraggio del traffico coincide con l'ambito di connessione con la viabilità locale degli svincoli del casello di Portogruaro sull'autostrada A28. Lungo l'autostrada A4, viene indicato ai flussi diretti alle località costiere di Caorle e Bibione di seguire la deviazione per l'A28. Qui viene consigliata l'uscita di Portogruaro per raggiungere le predette località, oltre che Lignano. Va da sé che il casello diventa la via prioritaria di accesso al litorale adriatico per tutti i flussi autostradali.

Il rilievo del traffico è stato effettuato nei giorni 14 e 15 Luglio, quindi non solo nei mesi a maggior afflusso turistico, ma anche in giorni in cui i veicoli circolanti sono maggiormente numerosi: il venerdì e sabato, in quanto fine settimana ed inizio degli spostamenti del week-end; il 14-15 Luglio, data che notoriamente coincide - come l'inizio e fine mese - con l'usuale inizio o termine delle vacanze.

**Per quanto spiegato, il periodo di monitoraggio del traffico è significativo.**

*..."A seguito dei risultati dei rilievi sono stati calcolati i livelli di servizio delle aste interessate ottenendo per tutta la rete valori "A". Tali livelli di servizio risultano sostanzialmente differenti rispetto a quelli dei precedenti studi viabilistici (Gennaio 2012 e Giugno 2012) che erano variabili da "C" ad "E". Ciò premesso si chiede di eseguire un'ulteriore campagna d'indagine viabilistica da svolgere in periodo temporale significativo, in modo da evidenziare le differenze tra gli studi del 2012 e il più recente del 2017."...*

Il rilievo di traffico è stato effettuato in periodo diverso da quello di precedenti indagini, per aggiornarne i risultati tenendo conto di:

- 5 anni trascorsi fra studi precedenti e quello attuale;
- variazioni nella tipologia e composizione del traffico fra mesi di Gennaio/Giugno e mesi di punta per il traffico turistico;
- opere sulla viabilità che hanno radicalmente mutato lo scenario viabilistico nell'ultimo quinquennio (a titolo indicativo: nuova rotatoria sulla S.P. n. 251 a nord della grande rotatoria antistante lo svincolo autostradale; nuovo sistema di accessi e recessi sulla rotatoria antistante lo svincolo autostradale; nuova bretella fra S.P. n. 251 e via dell'Industria).

Evidente che gli esiti delle verifiche siano dissimili. Peraltro non sono neppure omogenei, considerato che la relazione di gennaio 2012 si limita ad analizzare i livelli lungo le aste (con metodo HCM manuale) e nella rotatoria antistante lo svincolo autostradale (metodo SETRA) e non nei nodi e che cita un indefinito modello di assegnazione/simulazione peraltro non adottato.

Infine, si osserva che le verifiche di funzionalità attuali sono state eseguite con software di microsimulazione avanzata Quadstone Paramics, effettuando la calibrazione del modello sulla base dei flussi reali odierni, prima di implementare le verifiche di progetto. La calibrazione ha fornito esito positivo.

### **6.3 Flussi di traffico indotti**

*..."c - Flussi di traffico indotti.*

*Dal confronto degli studi viabilistici (2012- 2017) si constata che è previsto un incremento del traffico indotto di circa 900 veic/h (1.900 veic/h - 2017 vs 1.002 veic/h – 2012).*

*Si ritiene pertanto che la documentazione debba essere integrata con la rielaborazione della valutazione preliminare d'impatto acustico e dello studio sulle emissioni in atmosfera, in*

*ragione del predetto incremento del traffico."...*

Si rinvia, per questo punto, a quanto precisato al successivo capitolo 7.

#### **6.4 Matrice origine/destinazione**

*..."d - Matrice origine/destinazione*

*Dalla valutazione della matrice di origine/destinazione dello stato di progetto risulta che in alcune aste i flussi di origine sono differenti dai flussi di ritorno, vedasi ad esempio l'asta n.13 , corrispondente alla S.P .n. 76, sono indicati n. 143 veicoli diretti verso la struttura di vendita e n. 198 veicoli di ritorno..."...*

I 55 veicoli di differenza fra entrate ed uscite afferenti alla zona (non asta) 13 si spiegano nel seguente modo: i volumi in arrivo e partenza 13/14 e 14/13 sono identici (143 veicoli/ora); i 95 movimenti in entrata da zona 10 a 14 saranno agevolati dalla futura viabilità, che però è a senso unico; pertanto gli spostamenti in direzione opposta (14/10) vengono ridistribuiti fra itinerari alternativi e il 14/13 ne raccoglie 55, portando il totale a 198.

*..."Si segnala inoltre che nell'asta n. 5 via dell'Artigianato, viabilità a servizio di un area produttiva commerciale, sono stati previsti n. 190 veicoli diretti verso il nuovo centro commerciale (20% dei flussi attratti complessivi), mentre i veicoli di provenienza dal vicino centro di Portogruaro sono 95 (10% dei flussi attratti complessivi). Lo studio viabilistico pertinente all'originario SIA considerava un apporto viabilistico dal centro di Portogruaro del 40% e da via dell'Artigianato nullo. Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene che la documentazione debba essere integrata con la rappresentazione grafica dei flussi di attratti e generati dalla struttura di vendita, unitamente alle considerazioni effettuate per le determinazioni di tali incrementi viabilistici."*

L'implementazione dell'area commerciale prossima alla nuova struttura aumenta, rispetto alle previsioni del 2012, i flussi generati/attratti dall'una e dall'altra e così la reciproca attrattività. E' usuale e verificato in altre aree commerciali composite che i clienti che si recano in una struttura, anche se con obiettivi mirati, successivamente ne visitino altre vicine, "cogliendo l'occasione". A maggior ragione nel periodo estivo, quando l'affluenza alle aree commerciali non è finalizzata al singolo acquisto, ma al trascorrere alcune ore in un sito diverso da quello di vacanza o residenza (per motivi legati alla meteorologia o a diversificazione delle scelte). Di ciò si è tenuto conto nella definizione della ripartizione degli spostamenti.

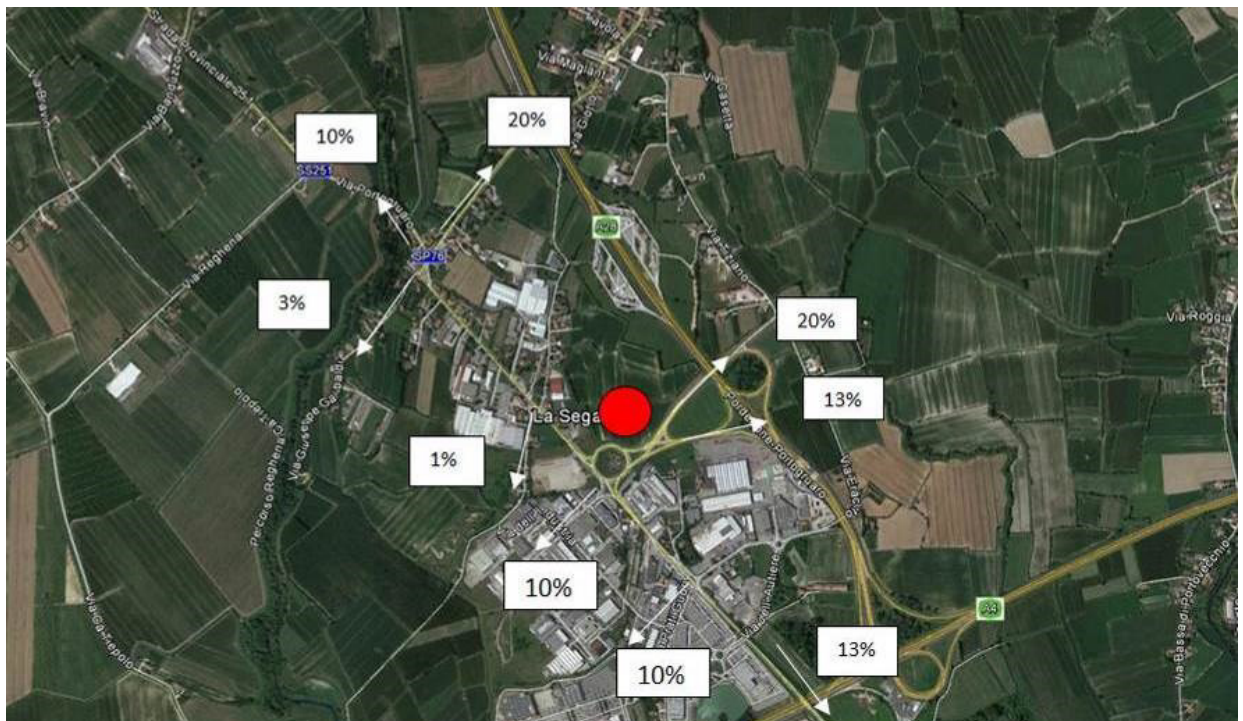
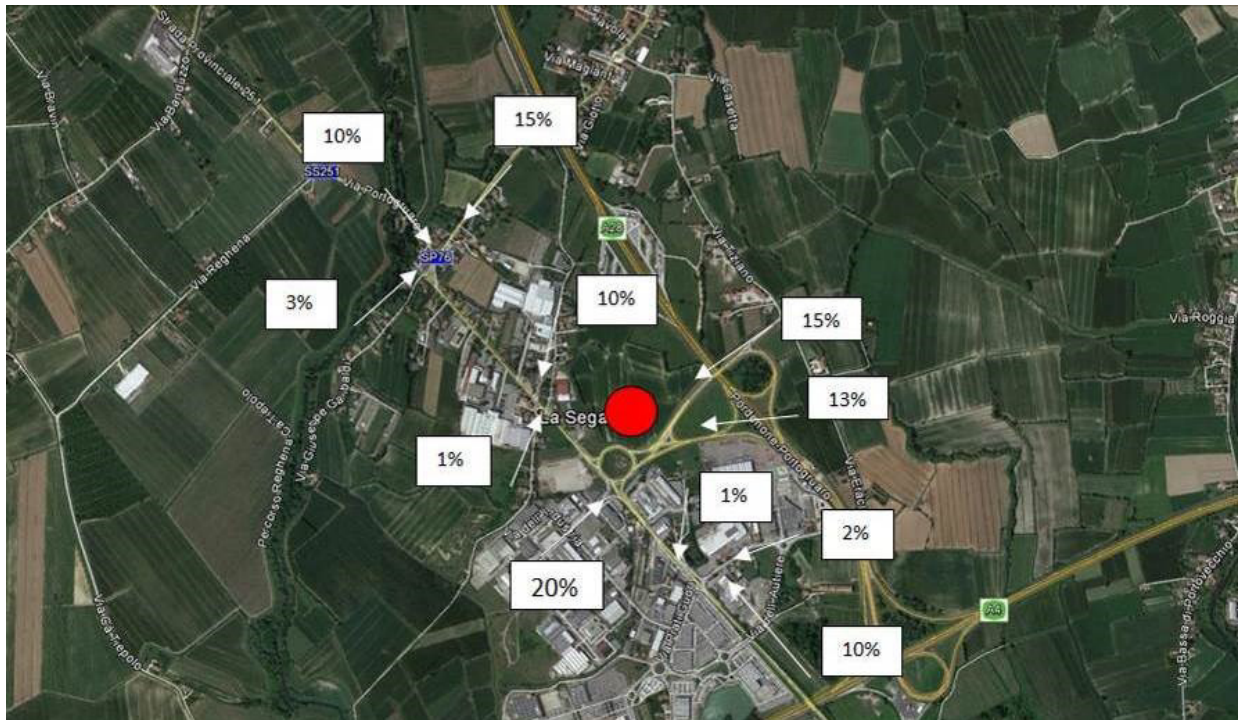
Il centro di Portogruaro, nello specifico, dispone di svariati attrattori di traffico, rispetto ai quali "Malcanton" è uno dei tanti, peraltro fruito insieme alle vicine strutture di vendita; maggiore l'attrattività nei confronti dei comuni e località limitrofe. Ciò spiega i dati adoperati.

In ogni caso, chi predispone studi di impatto viabilistico per strutture commerciali sa bene che la ripartizione direzionale dei flussi viene effettuata per stima e proiezioni, sulla base di analisi della struttura di rete e della destinazione d'uso del territorio, nonché della presenza di poli attrattori e del bacino di utenza, e che solo a posteriori può essere verificata nella sua correttezza.



za.

Si evidenziano, nelle figure seguenti, le percentuali di ripartizione di Origini e Destinazioni, peraltro deducibili dalle matrici O/D.



## **7 CONSIDERAZIONI IN MERITO ALL'IMPATTO ACUSTICO E ALLO STUDIO DELLE EMISSIONI ATMOSFERICHE**

Per entrambe le matrici ambientali di cui al titolo del presente capitolo, in riferimento alle quali le variazioni incrementali di carico veicolare previste nello studio del traffico allegato allo SIA originario rispetto a quello dell'aggiornamento 2017, hanno indotto a chiedere una rielaborazione degli studi previsionali degli impatti acustico e atmosferico, si ritiene necessario precisare quanto segue.

### **7.1 Emissioni acustiche**

In riferimento alle emissioni acustiche indotte da traffico veicolare, si evidenzia che lo studio allegato allo SIA originario, pur essendo tarato su un carico dimensionale di livello inferiore a quello verificato con lo studio di impatto sulla viabilità aggiornato al 2017, è del tutto compatibile con questo. Infatti, anche tralasciando di considerare i valori riferibili alla "*Zona esclusivamente industriale*" (Valori limite: Leq dB(A) 70 sia per il diurno che per il notturno) e considerando i valori riferiti alle zone che il DPCM 01.03.1991 stabilisce per tutto il territorio nazionale<sup>1</sup>, si evidenzia che le simulazioni hanno prodotto emissioni largamente al di sotto dei valori limite, anche limitando il riferimento al caso più gravoso dei recettori indicati con lettera "A" (Leq dB(A) progetto 50,0 < 70/60 diurno/notturno) e quindi con un ampio margine di tolleranza che consente un incremento anche consistente del volume di traffico.

Si evidenzia peraltro, che le ipotesi appartengono ad un ambito basato su stime e calcoli puramente previsionali e che quindi solo la verifica strumentale da eseguirsi in loco può eventualmente contraddire, peraltro conformemente a quanto previsto dal SIA originario e ribadito, in merito al monitoraggio ambientale dalla *Relazione di aggiornamento del SIA* allegata alla richiesta di proroga.

### **7.2 Emissioni in atmosfera**

Per la valutazione e la quantificazione degli effetti prodotti dall'inquinamento atmosferico, si richiama quanto già precisato nel SIA 2012, dove, sulla scorta di una onerosa modellazione puntuale, si evidenziava la scarsa o nulla significatività - rispetto ai valori di fondo - degli effetti indotti dagli incrementi di traffico veicolare prodotti dalla nuova attività commerciale, come si può nettamente riscontrare dall'analisi dei dati della tabella sotto riportata, estrapolata dal SIA suddetto che già teneva conto delle modifiche introdotte col D.Lgs. 250/2012 qui evidenziate nella colonna di sinistra.

---

<sup>1</sup> Si ricorda che il comune di Gruaro è sprovvisto di onizzazione acustica e che pertanto si assumono i valori limite provvisori stabiliti dal c.d. DPCM.

*Valori massimi nel dominio delle concentrazioni al suolo indotte dall'opera e confronto con gli indicatori previsti dalla normativa vigente e raffronto con i limiti di legge.*

<i>Indicatore</i>	<i>Valore massimo nel dominio</i>	<i>Valore limite o di riferimento</i>	
		<i>(D.Lgs. 155/2010)</i>	<i>(D.Lgs. 155/2010 e D.Lgs. 250/2012)</i>
<b>NO<sub>x</sub></b> (concentrazione media annuale)	<b>1.28</b> µg/m <sup>3</sup>	<b>40</b> µg/m <sup>3</sup> (NO <sub>2</sub> )	<b>40</b> µg/m <sup>3</sup> (NO <sub>2</sub> )
<b>NO<sub>x</sub></b> (99.8° perc. delle medie orarie)	<b>21.1</b> µg/m <sup>3</sup>	<b>200</b> µg/m <sup>3</sup> (NO <sub>2</sub> )	<b>200</b> µg/m <sup>3</sup> (NO <sub>2</sub> )
<b>PM10</b> (concentrazione media annuale)	<b>0.07</b> µg/m <sup>3</sup>	<b>40</b> µg/m <sup>3</sup>	<b>40</b> µg/m <sup>3</sup> (PM10)
<b>PM10</b> (90.4° perc. delle medie giornaliere)	<b>0.17</b> µg/m <sup>3</sup>	<b>50</b> µg/m <sup>3</sup>	<b>50</b> µg/m <sup>3</sup> (PM10)
<b>PM2.5</b> (concentrazione media annuale)	<b>0.05</b> µg/m <sup>3</sup>	<b>28</b> µg/m <sup>3</sup> - 2011 <b>25</b> µg/m <sup>3</sup> - 2015	<b>25</b> µg/m <sup>3</sup>
<b>CO</b> (media massima su 8 ore)	<b>0.02</b> mg/m <sup>3</sup>	<b>10</b> mg/m <sup>3</sup>	<b>10</b> mg/m <sup>3</sup>
<b>C6H6</b> (concentrazione media annuale)	<b>0.09</b> µg/m <sup>3</sup>	<b>5</b> µg/m <sup>3</sup> (Benzene)	<b>5</b> µg/m <sup>3</sup> (Benzene)

Da una pura considerazione in termini aritmetici, bisognerebbe che i valori predittivi di modellazione, nel caso più negativo riferibile al NO<sub>x</sub> (NO<sub>2</sub>), si incrementasse di quasi 10 volte per superare il limite di riferimento del D.Lgs. 250/2012, mentre per gli altri indicatori i valori variano in un range che va da 500 volte, per il CO (media massima su 8 ore), a 31 volte per i NO<sub>x</sub> (concentrazione annuale).

Ovviamente, quanto sopra per quanto può valere una semplice considerazione di ordine aritmetico che, alla luce degli incrementi valutati con lo studio di aggiornamento del traffico 2017, non sarebbero raggiungibili.

Si consideri, inoltre, il trend di sostituzione del parco veicolare che offre spunti di ulteriori interessanti considerazioni.

Il nostro paese, dal 2010 al 2016, ha avuto un tasso di rinnovo<sup>2</sup> di autovetture del 29,5%, solo quarto fra i grandi paesi dell'Unione Europea, dopo Regno Unito (tasso di rinnovo al 52,1%), Germania (47,4%) e Francia (43,4%).

Un risultato dunque decisamente modesto, cui si aggiunge il fatto che, secondo gli ultimi dati ACI disponibili, in Italia attualmente vi sono ben 11,1 milioni di autovetture (e cioè il 29,3% sul totale)<sup>3</sup> che hanno oltre 15 anni di età. Si tratta di auto Euro 0 (non catalizzate), euro 1, euro 2 ed euro 3 che hanno livelli di sicurezza ormai sorpassati ed emissioni inquinanti molto superiori rispetto ai modelli di più recente produzione.

Per questo motivo la necessità di monitorare le condizioni delle vetture in circolazione effettuando le revisioni periodiche previste dal Codice della Strada è oggi un tema di grande priorità. E lo sarebbe soprattutto al Sud. Dall'elaborazione dell'Osservatorio Autopromotec per

<sup>2</sup> Il tasso di rinnovo è dato dal rapporto tra il totale delle immatricolazioni di autovetture negli ultimi 7 anni e la consistenza del parco circolante alla fine del 7° anno (Fonte: articolo pubblicato su [www.dotcar.blog.it](http://www.dotcar.blog.it)).

<sup>3</sup> 39% secondo dati da stime UNRAE (Associazione delle Case automobilistiche estere che operano in Italia nella distribuzione e commercializzazione di autovetture). Sito web: <http://www.unrae.it/>.

grandi aree del Paese emerge infatti che, a fronte del tasso di rinnovo del 40% registrato nel Nord Est, nel Sud il tasso di rinnovo dal 2010 al 2016 è stato soltanto del 15%. Ciò significa più inquinamento e più incidenti.

**Tasso di rinnovo del parco circolante autovetture in Italia dal 2010 al 2016**

Grandi aree	Tasso di rinnovo (%)
<b>NORD OVEST</b> Piemonte - Valle d'Aosta - Lombardia - Liguria	36,3%
<b>NORD EST</b> Trentino A.A. - Friuli V.G. - Veneto - Emilia Romagna	40,0%
<b>CENTRO</b> Toscana - Umbria - Marche - Lazio	34,0%
<b>SUD</b> Abruzzo - Molise - Campania - Puglia - Basilicata - Calabria	15,0%
<b>ISOLE</b> Sicilia - Sardegna	15,2%
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>29,5%</b>

Fonte: elaborazione Osservatorio Autopromotec

Per garantire livelli di sicurezza adeguati e ridurre il più possibile le emissioni inquinanti, sottolinea l'Osservatorio Autopromotec<sup>4</sup>, è indispensabile mantenere in buone condizioni di efficienza il parco circolante degli autoveicoli, anche e soprattutto di quelli più anziani o di quelli che vengono utilizzati di rado.

Ci si attende quindi che, nel prossimo futuro, le condizioni sopradescritte e la ripresa economica possano incentivare complessivamente il miglioramento della qualità emissiva del parco veicolare circolante, avvicinando le performances italiane a quelle degli altri grandi paesi europei.

Del resto, sempre da informazioni di sintesi reperibili sul sito dell'Osservatorio Autopromotec<sup>5</sup> e basate ancora su dati ACI, nel nostro Paese è in crescita la quota di autovetture con motore di media cilindrata (compresa tra i 1.201 e i 1.600 cc.). Alla fine del 2016 in Italia la quota delle autovetture appartenenti a questa fascia di cilindrata era del **47,8%** sul totale del parco circolante (praticamente quasi un'auto su due), mentre alla fine del 2011 la quota corrispondente era del **42,8%**. In cinque anni, quindi, vi è stata una **crescita di 5 punti percentuali** di quota sul totale. In termini di valori assoluti, tra il 2011 e il 2016 il numero delle autovetture circolanti con motore di media cilindrata è balzato in avanti da 15.889.141 a 18.114.870 unità **(+14%)**. L'incremento delle auto di cilindrata media è avvenuto a fronte di una contrazione registrata in

<sup>4</sup> Autopromotec è una importante rassegna di livello internazionale riguardante il mondo delle attrezzature e dell'aftermarket dell'industria automobilistica. [www.autopromotec.com](http://www.autopromotec.com)

<sup>5</sup> Pubblicato sul sito [www.autopromotec.com](http://www.autopromotec.com), il 14.11.2017.



tutte le altre fasce. Nel quinquennio considerato, infatti, è **calato sia il numero delle auto di piccola cilindrata** e cioè fino a 1.200 cc (-15,8%), sia delle **auto con cilindrata medio-alta** e cioè compresa tra i 1.601 e i 2.000 cc (-7,8%) ed anche delle auto di grossa cilindrata e cioè da 2.001 a 2.500 cc (-3,3%) e oltre 2.500 cc (-17,1%).

CONSISTENZA DEL PARCO ITALIANO DI AUTOVETTURE PER CLASSI DI CILINDRATA					
Confronto 2011-2016					
Classi di cilindrata	2011		2016		Variazione % 2011/2016
	Unità	%	Unità	%	
Fino a 800 cc	1.521.949	4,1	1.346.957	3,6	-11,5
801-1.200 cc	8.116.150	21,9	7.764.186	20,5	-4,3
1.201-1.600 cc	15.889.141	42,8	18.114.870	47,8	14,0
1.601-2.000 cc	8.860.454	23,9	8.172.885	21,6	-7,8
2.001-2.500 cc	1.579.601	4,3	1.527.435	4,0	-3,3
Oltre 2.500 cc	1.146.005	3,1	949.801	2,5	-17,1
<b>TOTALE</b>	<b>37.113.300</b>	<b>100,0</b>	<b>37.876.138</b>	<b>100,0</b>	<b>2,1</b>

Fonte: elaborazione Osservatorio Autopromotec su dati Aci

Secondo l'Osservatorio Autopromotec, lo spostamento delle preferenze verso il segmento delle vetture medie è dovuto a due fenomeni di segno opposto:

- da un lato le auto piccole tendono ad essere sostituite con auto medie (in quest'ottica, la **ripresa dei redditi** delle famiglie ha consentito uno spostamento delle preferenze dalle vetture piccole e utilitarie verso le medie);
- dall'altro è in atto, per le vetture di cilindrata superiore a 1.600 cc. una tendenza a preferire vetture di ridotta cilindrata, potenza e dimensioni, allo scopo di risparmiare sui costi di gestione e sull'impatto ambientale (le auto con minore cilindrata hanno un minor consumo specifico e dunque emissioni minori di CO<sub>2</sub>).

### 7.3 Conclusioni

Sulla scorta delle considerazioni sopra riportate e, soprattutto, in riferimento ai due precedenti paragrafi, si ritiene di dover ribadire quanto precisato al capitolo 4.14 della *Relazione di aggiornamento del SIA*, allegata alla richiesta di proroga, laddove si è precisata l'intenzione di procedere al monitoraggio ambientale, fra le altre, particolarmente delle componenti relative al traffico veicolare, al clima acustico e alla qualità dell'aria in loco.

Ciò consentirà di verificare la correttezza delle valutazioni effettuate nella documentazione previsionale e ribadite nella documentazione allegata alla richiesta di proroga, oltre che nel presente documento, consentendo, se necessario, di ricorrere ai provvedimenti correttivi che in altre situazioni hanno consentito di gestire in modo positivo la gestione di eventuali criticità specifiche. Fra questi, si indica, l'installazione eventuale mirata di barriere fonoassorbenti per il contenimento/abbattimento acustico, il ricorso a sistemi di gestione dei flussi veicolari median-te presidi deputati alla gestione delle comunicazioni in modo integrato.

Si evidenzia, infine, che le modificazioni che saranno indotte dalla realizzazione della 3<sup>a</sup> corsia autostradale interessante l'A4 Ve-Ud-Ts, avranno probabilmente effetti anche sull'area d'intervento e sul suo intorno, in quanto gli interventi previsti al di fuori del grande sistema infrastrutturale incideranno sulla rete viaria esterna e quindi sulla mobilità e sulla qualità ambientale dell'intero compendio territoriale.

Il monitoraggio, quindi, rappresenta l'unico sistema per poter effettuare valutazioni concrete basate su misurazioni attendibili dei dati ambientali, perciò anche in grado di fornire gli elementi utili per il dimensionamento e l'articolazione delle eventuali misure correttive per l'attenuazione, contenimento e mitigazione degli effetti impattanti negativamente sull'ambiente, riconducibili agli effetti prodotti dall'attuazione dell'iniziativa commerciale.