

CAPITELVECCHIO REAL ESTATE S.R.L.

REGIONE VENETO
PROVINCIA DI VICENZA
Comune di Cassola



ai sensi della L. R. n. 50 del 28 dicembre 2012, della L.R. n. 4 del 18 febbraio 2016 e del D.lgs.
3/4/2006, n. 152 e ss.mm.ii.

IL PROMOTORE

CAPITELVECCHIO REAL ESTATE S.R.L.

**CAPITELVECCHIO
REAL ESTATE S.R.L.**
Via della Stazione, 100
38059 Castel Ivano (TN)
C.F. e P.IVA 02598720247

LUGLIO 2017

I RELATORI

Dott. Nicola Bortolato



Arch. Emanuela Padovani

ORDINE ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI TREVISO



**EMANUELA
PADOVANI**
N° 3085
Sezione A Settore architettura
ARCHITETTO

Sommario

1. INQUADRAMENTO GENERALE	1
2. DESCRIZIONE DEL PROPONENTE	3
3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	3
4. NORME E PRESCRIZIONI DI STRUMENTI URBANISTICI, PIANI PAESISTICI E TERRITORIALI E PIANI DI SETTORE	5
5. ANALISI ECONOMICA DEL GRADO DI COPERTURA DELLA DOMANDA E DEL SUO LIVELLO DI SODDISFACIMENTO ...	6
6. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI ALL'INTERVENTO	8
7. VIABILITÀ	11
7.1) Introduzione	11
7.2) Inquadramento territoriale	12
7.3) Attuale rete viaria di afferenza.....	13
7.4) Flussi di traffico indotti.....	15
7.5) Valutazioni di nodo.....	17
7.6) Conclusioni	25
8. IMPATTI SULL'ATMOSFERA.....	26
8.1) Premessa metodologica	26
8.2) Conclusioni	26
9. INQUINAMENTO ACUSTICO	27
9.1) Premessa	27
9.2) Conclusioni	27
10. GEOMORFOLOGIA	29
11. LITOLOGIA	30
12. IDROGRAFIA	30
13. VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.I.N.C.A.)	31
14. OPERE A MITIGAZIONE	32
15. MATRICE DEGLI IMPATTI	33
16. GLOSSARIO DEGLI ACRONIMI E DEI TERMINI TECNICI	34

1. INQUADRAMENTO GENERALE

Oggetto del presente studio d’impatto ambientale è l’apertura di una nuova grande struttura di vendita della tipologia centro commerciale, (d’ora in poi in questo studio denominata per semplicità “nuova grande struttura”) costituita da 2 punti vendita di cui uno del settore alimentare; tale insediamento sarà ubicato in un’area del comune di Cassola in fregio a via Valsugana di fronte all’intersezione a rotatoria tra via Colombo e la stessa via Valsugana.

Il proponente Capitelvecchio Real Estate S.r.l. intende realizzare una nuova grande struttura avente una superficie di vendita complessiva di 4.500 mq del settore alimentare e non alimentare, nello specifico costituita da:

- l’unità A con superficie di vendita alimentare (S.d.V.) pari a 950 mq e non alimentare di 185 mq, per un totale di 1.135 mq;
- l’unità B con superficie di vendita non alimentare pari a 3.365 mq di cui 135 mq situati in un’area esterna.

Il comune di Cassola si estende su una superficie di circa 12,74 kmq e, al 1° gennaio 2015, secondo l’I.S.T.A.T., conta una popolazione di 14.692 abitanti per una densità di 1.153,22 ab/kmq. Il territorio comunale è suddiviso nelle frazioni di San Giuseppe e San Zeno e confina a nord con Romano d’Ezzelino e Mussolente, a est con Loria, a sud con Rossano Veneto, ad ovest con Rosà e a nord-ovest con Bassano del Grappa.

Il sito oggetto dell’intervento si trova a Cassola nell’area nord-ovest del territorio comunale in fregio a via Valsugana (in prossimità del km 40 lato destro): nello specifico la mezzeria di tale arteria funge da confine tra i comuni di Cassola e di Bassano del Grappa (in quest’ultimo comune viene toponomasticamente definita via Capitelvecchio).

Per un inquadramento territoriale si rimanda alla seguente **Figura 1**

Figura 1 – Inquadramento territoriale

Il presente studio analizzerà gli impatti relativi alla realizzazione di un nuovo edificio che ospiterà una nuova grande struttura di vendita con superficie di vendita complessiva pari a 4.500 mq di cui 3.550 mq di non alimentare e 950 mq di alimentare.

Il progetto, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2016 che a sua volta fa riferimento all'art. 23 del D.lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 e ss.mm.ii. "Norme in materia ambientale", ricade nella fattispecie "costruzione di centri commerciali di cui al D.lgs. 31 marzo 1998, n. 114 *"Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"* indicata nell'Allegato IV – Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. punto 7, lettera b) e nell'Allegato A1 della L.R. 4/2016 lettera af-ter) "grandi strutture di vendita di cui all'articolo 22, comma 1, lettera a) della legge regionale n. 50 del 2012".

Infine per la redazione del presente Studio d'Impatto Ambientale saranno seguite le linee guida dettate dalla D.G.R.V. n. 1624 dell'11 maggio 1999 "Modalità e criteri d'attuazione delle procedure di V.I.A." (norme regionali di attuazione della Legge Regionale 26 marzo 1999 n. 10), che prevede la suddivisione in:

- ✓ quadro di riferimento programmatico;
- ✓ quadro di riferimento progettuale;
- ✓ quadro di riferimento ambientale.

2. DESCRIZIONE DEL PROPONENTE

La società proponente è:

CAPITELVECCHIO REAL ESTATE S.r.l.

con sede a Castel Ivano (TN), cap 38059, via della Stazione 100,

C.F. e P.I. numero 02598720247

Legale rappresentante: Paterno Domiziano

3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

All'interno dello studio d'impatto ambientale riveste particolare importanza l'analisi delle alternative nella quale si è tenuto conto degli aspetti ambientali, privilegiando le soluzioni che minimizzano l'impatto o che magari ne migliorano alcuni aspetti, ma anche delle opportunità economiche che si realizzano per il proponente.

Tra le varie alternative rientrano quelle di localizzazione, ovvero la realizzazione dell'intervento progettato, in un altro sito, diverso da quello previsto in origine, che peraltro dovrà essere compatibile dal punto di vista urbanistico.

Nel caso della struttura oggetto dello S.I.A., se considerassimo una diversa collocazione dell'opera, più vicina al centro abitato o ai quartieri residenziali, risulterebbero maggiori impatti sulla rete stradale locale, sulla qualità dell'aria ed un aumento dell'inquinamento acustico e luminoso.

Tuttavia si fa presente che dall'analisi del Piano degli Interventi, risulta che all'interno del territorio comunale di Cassola non sono presenti altre aree idonee all'insediamento di grandi strutture di vendita.

L'area in questione inoltre era già individuata nel P.R.G. di Cassola del 2003 come area D3 “Zone per insediamenti polifunzionali artigianali e commerciali” e quindi destinata anche alle attività commerciali. La destinazione dell'area ad attività commerciale è quindi antecedente di molti anni

all’entrata in vigore della L.R. 50/2012 e risulta coerente con la pianificazione urbanistica e territoriale dell’epoca, peraltro confermata dal primo Piano degli Interventi del comune di Cassola del 2010 che la destina all’insediamento di grandi strutture di vendita e parchi commerciali e dal nono Piano degli Interventi – secondo stralcio. Secondo quest’ultimo l’area oggetto di studio ricade nell’ambito di un Piano urbanistico attuativo confermato ed è identificata come tessuto per insediamenti polifunzionali (art. 8 delle N.T.O.) per grandi strutture di vendita e parchi commerciali (art. 11 delle N.T.O.).

La destinazione d’uso dell’area è peraltro coerente con quanto previsto dal P.T.C.P. della provincia di Vicenza.

Sulla base di queste considerazioni si ritiene che la costruzione del nuovo fabbricato in quest’area già destinata a strutture commerciali permetta una minimizzazione degli impatti ambientali. Tale opzione usufruirebbe inoltre della sinergia commerciale prodotta dalle strutture commerciali esistenti ubicate nelle immediate vicinanze, tanto che la rete stradale d’adduzione alla futura struttura è già identificata quale Strada Mercato (come si rileva dalla Tavola 4 – Sistema insediativo infrastrutturale del P.T.C.P. di Vicenza) e quindi si sfruttano le potenzialità esistenti.

Infine tenendo conto che l’accesso/egresso alla struttura è consentito tramite un ramo (già funzionante ed utilizzato dal vicino polo fieristico Bassano Expo) della rotatoria ubicata nei pressi dell’area del progetto, non vi è alcuna necessità di realizzare nuove strade per entrare/uscire alla/dalla nuova grande struttura di vendita.

A seguito delle suddette considerazioni, si ritiene che non vi siano altre aree alternative idonee all’intervento in progetto.

4. NORME E PRESCRIZIONI DI STRUMENTI URBANISTICI, PIANI PAESISTICI E TERRITORIALI E PIANI DI SETTORE

Gli strumenti programmatori presi in considerazione in questo studio d’impatto ambientale sono:

- ✓ Piano di Assetto del Territorio del Comune di Cassola (approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 1143 del 23/03/2010);
- ✓ Piano degli Interventi del Comune di Cassola (approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 49 del 26/10/2016);
- ✓ Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vicenza (approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 708 del 02 maggio 2012);
- ✓ Piano Territoriale Regionale di Coordinamento approvato nel 1992, Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato nel 2009 e successiva variante del 10/04/13;
- ✓ Piano Regionale di tutela delle acque (P.T.A. – costituisce uno specifico piano di settore ai sensi dell’art. 121 del D.lgs. 152/2006. Approvato con deliberazione del Giunta Regionale n. 107 del 05/11/2009; successivamente con la D.G.R.V. n. 842 del 05/05/2012 è stato modificato e approvato il testo integrato delle N.T.A. del P.T.A.);
- ✓ Piano Regionale di tutela e risanamento dell’Atmosfera (Deliberazione del Consiglio Regionale dell’11/11/2004 n. 57).

Il progetto è coerente con il Piano di Assetto del Territorio e con il Piano degli Interventi del comune di Cassola e con tutti gli strumenti di pianificazione territoriali provinciali e regionali.

L’area d’insediamento dell’intervento in questione, sita all’interno del Piano di Lottizzazione “Dobru S.r.l.”, è identificata dal Piano degli Interventi approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 65 del 26/10/2011 come tessuto per insediamenti polifunzionali (art. 8 delle N.T.O.) per grandi strutture di vendita e parchi commerciali (art. 11). È presente una fascia di rispetto ferroviaria (art. 20).

Il comune di Cassola ha stabilito che l’area, sulla quale verrà realizzato l’intervento, risulta idonea all’insediamento di Grandi Strutture di Vendita e Parchi commerciali (Delibera del Consiglio Comunale n. 49 del 26/10/2016 ai sensi della L.R. 50/12) e, secondo l’art. 8 delle N.T.O del Piano degli Interventi, ricade nell’ambito di un Piano urbanistico attuativo confermato ed è identificata come tessuto per insediamenti polifunzionali.

5. ANALISI ECONOMICA DEL GRADO DI COPERTURA DELLA DOMANDA E DEL SUO LIVELLO DI SODDISFACIMENTO

Nell’ambito della redazione dello Studio d’Impatto Ambientale (S.I.A) tra i vari impatti da analizzare, è previsto quello sull’economia del territorio ove è previsto l’intervento, ed in particolare trattandosi di strutture commerciali, sulla rete distributiva presente in loco.

La D.G.R.V. n. 1624 dell’11 maggio 1999 “Modalità e criteri d’attuazione delle procedure di VIA” (norme regionali di attuazione della Legge Regionale 26 marzo 1999 n. 10) prescrive che, nel quadro di riferimento progettuale, devono essere precisate le caratteristiche dell’opera con particolare riferimento a:

“a) la natura dei beni e/o servizi offerti;

b) il grado di copertura della domanda ed i suoi livelli di soddisfacimento in funzione delle diverse ipotesi progettuali esaminate, ciò anche con riferimento all’ipotesi di assenza dell’intervento”.

Alla luce di tale normativa, il presente capitolo stima il livello di soddisfacimento della domanda nell’ipotesi di realizzazione del progetto sottoposto a valutazione d’impatto ambientale.

A tale scopo è di cruciale importanza definire il livello dell’offerta commerciale presente nel territorio ove è ubicato il progetto sottoposto a valutazione di impatto ambientale.

Di seguito viene dunque presentata una breve descrizione della “natura dei beni/servizi offerti” al fine di poter procedere all’approfondimento relativo al grado di soddisfacimento della domanda.

Oggetto del presente studio d’impatto ambientale è l’apertura di una nuova grande struttura di vendita in comune di Cassola.

L’analisi economica andrà a stimare il grado di copertura della domanda considerando la superficie lorda di pavimento (S.L.P.) pari a 6.815 mq in quanto ritenuta un parametro più realistico e più “gravoso”, comprendendo anche talune superfici che non sono rientrano nel calcolo della superficie di vendita (pari a 4.500 mq).

Tenendo conto della dimensione complessiva del centro commerciale si è stimato che lo stesso riesca ad avere una capacità attrattiva massima, verso la potenziale clientela, costituita dalla popolazione di tutti i comuni il cui territorio è situato all’interno di un’isocrona di 15 minuti auto in

direzione di tutti i punti cardinali.

La realizzazione dell'intervento genera un aumento della densità commerciale della provincia di Vicenza pari a 9,93 mq/1.000 abitanti. Tale aumento non modifica la posizione relativa della provincia di Vicenza che resta al quarto posto in Veneto, restando al di sotto del corrispondente dato regionale, che vede anch'esso un leggero incremento (+1,75 mq ogni 1.000 abitanti).

Infine dall'analisi costi-benefici si stima la creazione di nuova occupazione temporanea (operai addetti al cantiere) e di occupazione permanente (addetti al centro commerciale) ed un incremento dell'indotto per la fornitura di nuovi prodotti, a fronte di un incremento della densità commerciale e del traffico in particolari situazioni (inaugurazione della nuova struttura e quindi effetto “novità”) e periodi dell'anno (Natale). Peraltro dalle analisi condotte l'aumento di traffico dovuto all'intervento risulta sostenibile.

6. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI ALL'INTERVENTO

Nell'analisi delle alternative si è tenuto conto degli aspetti ambientali, privilegiando le opzioni che minimizzano l'impatto o che magari ne migliorano alcuni aspetti, ma anche le opportunità economiche che si realizzano per il proponente.

Le alternative di progetto che sono state analizzate sono compatibili con tutti gli strumenti urbanistici vigenti ed adottati che regolamentano la destinazione d'uso dell'area.

Tenendo conto delle disposizioni dettate dal P.A.T. e dal P.I., le soluzioni alternative si possono distinguere sostanzialmente in:

- **opzione “zero”**: consiste nel non realizzare il progetto. Questa opzione non avrebbe certamente nessun costo in termini economici (per il proponente), ambientali e di procedure urbanistiche ed edilizie, oltretutto non comportare l'utilizzo di suolo ai sensi della nuova normativa regionale del Veneto. Oltre a questi indubbi benefici si rileva, tuttavia, che la mancata realizzazione dell'intervento determina la rinuncia all'investimento in un progetto capace di creare occupazione temporanea (gli operai delle ditte che lavorano durante la fase di cantiere per la costruzione dell'edificio) e posti di lavoro più stabili (gli addetti ai due punti vendita in progetto all'interno del nuovo centro commerciale), in un periodo di grande crisi occupazionale, da parte di un imprenditore che opera da lungo tempo, con successo, nel settore della distribuzione commerciale. Inoltre verrebbe a mancare la creazione di un indotto per l'economia locale in termini di aziende che lavorano per rifornire il centro commerciale di prodotti, oltretutto un servizio per la collettività in termini di vendita di beni, tenendo conto che non sempre i format distributivi, specialmente nel “settore alimentare” sono in concorrenza tra di loro, ma che anzi, spesso, risultano complementari, offrendo un maggiore servizio, anche di vicinato, a favore del consumatore;

- **opzione “uno”**: la costruzione del nuovo fabbricato con superficie di vendita complessiva pari a 4.500 mq, di cui mq 950 riservati al settore alimentare. Il fabbricato in progetto sviluppa una superficie coperta pari a circa 6.815 mq e viene realizzato interamente in legno sia per ciò che riguarda la struttura di copertura, sia per ciò che riguarda i tamponamenti perimetrali, i quali sono ad elevate caratteristiche di isolamento. I parcheggi sono tutti a raso e non è prevista la costruzione di un piano interrato;

- **opzione “due”**: la costruzione di un nuovo fabbricato di maggiori dimensioni e con piano

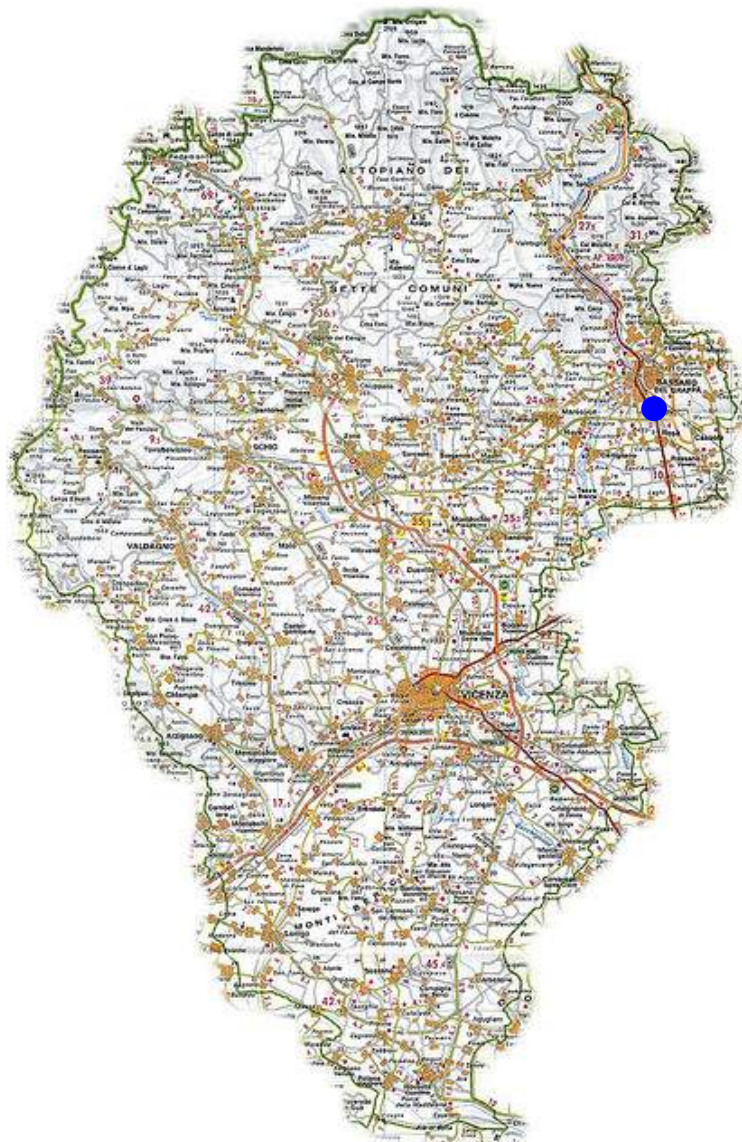
interrato destinato a parcheggio. Si precisa che l'area ha un indice di fabbricabilità di 0,40 il quale consentirebbe una superficie coperta di 8.586 mq. Questa opzione rispetto all'opzione “uno” dal punto di vista ambientale genera un impatto sicuramente più elevato, in quanto, una maggiore superficie coperta determinerebbe l'incremento della cubatura dell'intero fabbricato e un maggior consumo di suolo.

Per quanto riguarda la realizzazione di un parcheggio interrato, sono state fatte le seguenti considerazioni:

- significativo impatto ambientale per maggior utilizzo e cementificazione del sottosuolo con la problematica di un aumento rilevante del volume delle terre e delle rocce da scavo;
- prolungamento del cronoprogramma del cantiere con un il relativo aumento dei passaggi di mezzi pesanti nello stesso e quindi con un inevitabile dilatarsi dei disagi (polvere e rumore);
- aumento considerevole dei costi del progetto in quanto la realizzazione di un piano interrato è più onerosa (sistemi di risalita per auto e pedoni, costo energia elettrica per illuminazione, sistemi di ricambio aria, sistemi per raccolta e trattamento acque, ecc.);
- rischio di contaminazione da Radon.

• **opzione “tre”**: la realizzazione dell'intervento in progetto, in un altro sito, diverso da quello previsto in origine. Si rimanda alle alternative di localizzazione già analizzate al § 3.

Figura 2 – Ubicazione del centro commerciale all'interno della Provincia di Vicenza



7. VIABILITÀ

7.1) Introduzione

Nell’ambito del progetto di realizzazione di una nuova grande struttura di vendita ubicata in corrispondenza del confine tra i Comuni di Cassola (VI) e Bassano del Grappa (VI), lo studio di impatto viabilistico si pone come obiettivo quello di valutare la sostenibilità dell’intervento verificando l’impatto del nuovo insediamento sulla rete stradale di afferenza. L’apertura, l’ampliamento ed il trasferimento di attività commerciali risultano, infatti, direttamente connessi alla variazione dei flussi veicolari sulla rete viaria interessata a seguito delle nuove potenzialità di lavoro e d’acquisto che si vengono a creare.

L’analisi proposta consiste in uno studio approfondito dell’assetto viario esistente, seguito da un’attenta valutazione degli effetti determinati dal futuro carico veicolare indotto. Nello specifico, l’intervento oggetto della presente relazione prevede la realizzazione di una struttura avente superficie di vendita pari a 4.500 mq.

La relazione d’impatto viabilistico è redatta sviluppando in dettaglio i seguenti punti:

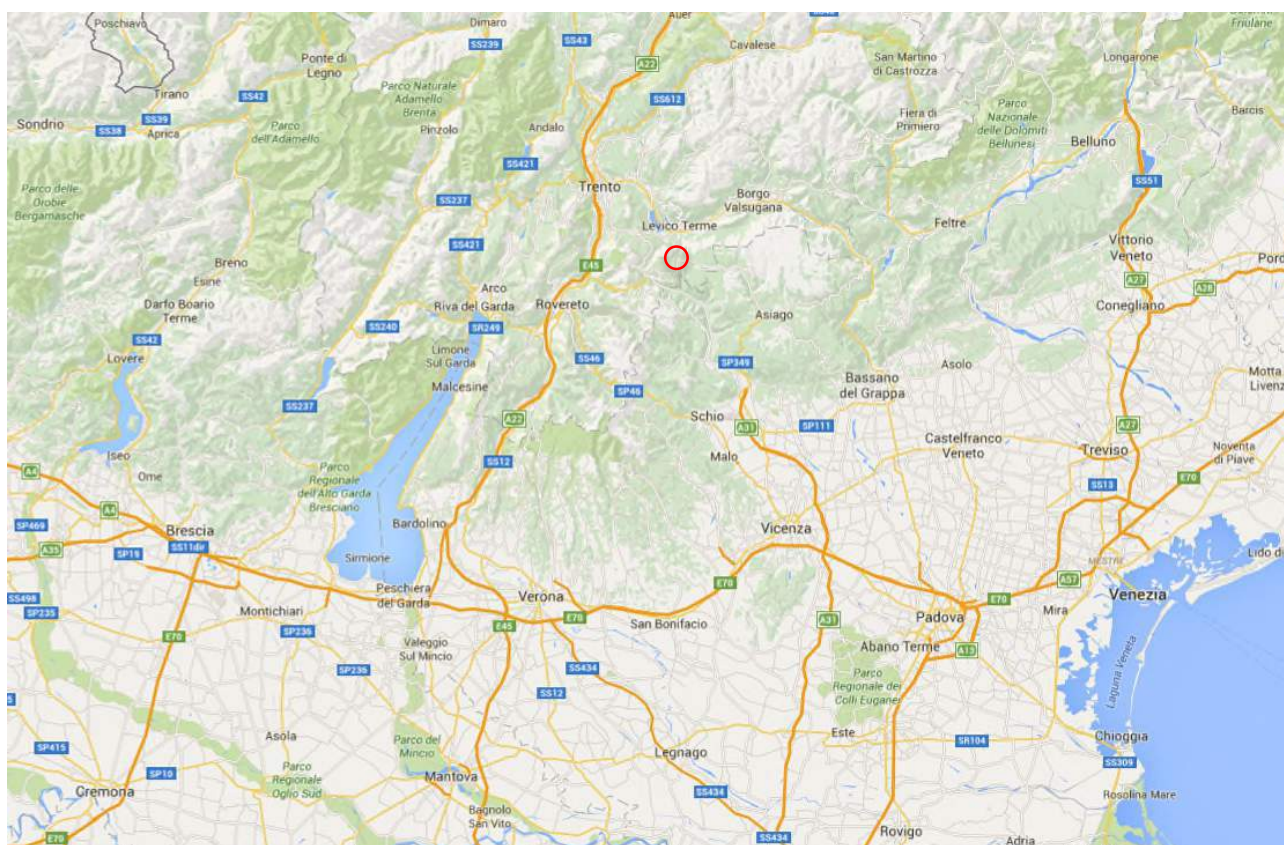
- inquadramento territoriale;
- analisi assetto viario esistente: descrizione e rappresentazione della rete viaria principale e secondaria;
- rilievi di traffico automatici e manuali, analisi flussi veicolari attuali;
- descrizione dell’intervento di progetto e stima dei futuri flussi indotti;
- breve dissertazione sulle basi teoriche riferite agli indicatori di prestazione utilizzati nello studio;
- analisi della viabilità interessata dalla struttura commerciale secondo i principi della Teoria e Tecnica della Circolazione.

Lo studio ha come obiettivo principale la definizione del livello di servizio delle infrastrutture viarie di afferenza in relazione sia alle portate veicolari attuali che a quelle future.

7.2) Inquadramento territoriale

L'area oggetto di analisi è localizzata a Cassola, comune di 14.692 abitanti al 01/01/2015, secondo quanto rilevato dall'ISTAT, esteso per circa 13 kmq nella parte nord-orientale della provincia di Vicenza, ai piedi del massiccio del Grappa ai confini con la provincia di Treviso. Il territorio comunale orograficamente si presenta sostanzialmente pianeggiante ad una quota di 92 m s. l. m.

Figura 3 – Inquadramento territoriale comune di Cassola



7.3) Attuale rete viaria di afferenza

Dal punto di vista viabilistico l'area è caratterizzata da infrastrutture di valenza regionale e provinciale, sia in direzione est-ovest che lungo la direttrice nord-sud. L'asse viario più importante risulta essere la Strada Statale 47 “della Valsugana” che interseca la SP111 “Nuova Gasparona” a Rosà, poco a sud rispetto all'area di intervento. La SS47, inoltre, in direzione est, ha funzione, nel tratto in prossimità dell'area di intervento, di tangenziale di Bassano del Grappa.

L'intervento oggetto del presente studio è ubicato all'interno della parte nord-occidentale del comune di Cassola, a ridosso del confine comunale con Bassano del Grappa, in prossimità dell'intersezione a rotatoria tra via Cristoforo Colombo e via Capitelvecchio, asse di penetrazione alla città per i veicoli provenienti dalla SS47 dal cittadellese e dalla viabilità di accesso all'area espositiva bassanese. La viabilità di afferenza al lotto in questione risulta di conseguenza contraddistinta da una significativa quota di mobilità veicolare: la rete viaria è infatti interessata sia da flussi di penetrazione al centro di Bassano del Grappa sia da mobilità locale in transito su via Cristoforo Colombo, asse parallelo alla SP111 con funzione di circonvallazione ed al contempo collegamento tra Via Capitelvecchio e Via Alcide De Gasperi, altra via di accesso alla città lungo la direttrice nord-sud. Per questo motivo risulta di fondamentale importanza analizzare specificatamente le ricadute in termini di traffico originate dall'intervento di progetto.

Per descrivere, quindi, in modo completo ed accurato i flussi veicolari che contraddistinguono la rete viaria si è ricorsi ad una serie di rilievi automatici lungo gli assi stradali caratterizzanti l'area in oggetto. In aggiunta sono stati eseguiti anche dei rilievi manuali nell'intervallo orario di punta della sera (nella giornata di sabato 23 gennaio 2016) in corrispondenza delle principali intersezioni attigue alla struttura commerciale.

Globalmente, analizzando i dati ricavati dalle apparecchiature radar si osserva come il giorno caratterizzato dai volumi di traffico maggiori sia il sabato; infatti i flussi veicolari totali del venerdì risultano inferiori rispetto alla giornata prefestiva. Prendendo quindi a riferimento la giornata del sabato, il periodo di punta della mattina risulta contenuto nella fascia bioraria 10.00-12.00, mentre l'ora di punta serale, coincidente con l'ora di punta statisticamente presa a riferimento per la stima degli indotti delle strutture commerciali, si ha dalle 18.15 alle 19.15.

Dai risultati dei rilievi condotti si nota inoltre che:

- il flusso lungo Via Capitelvecchio in entrambe le sezioni è prevalente in direzione nord;

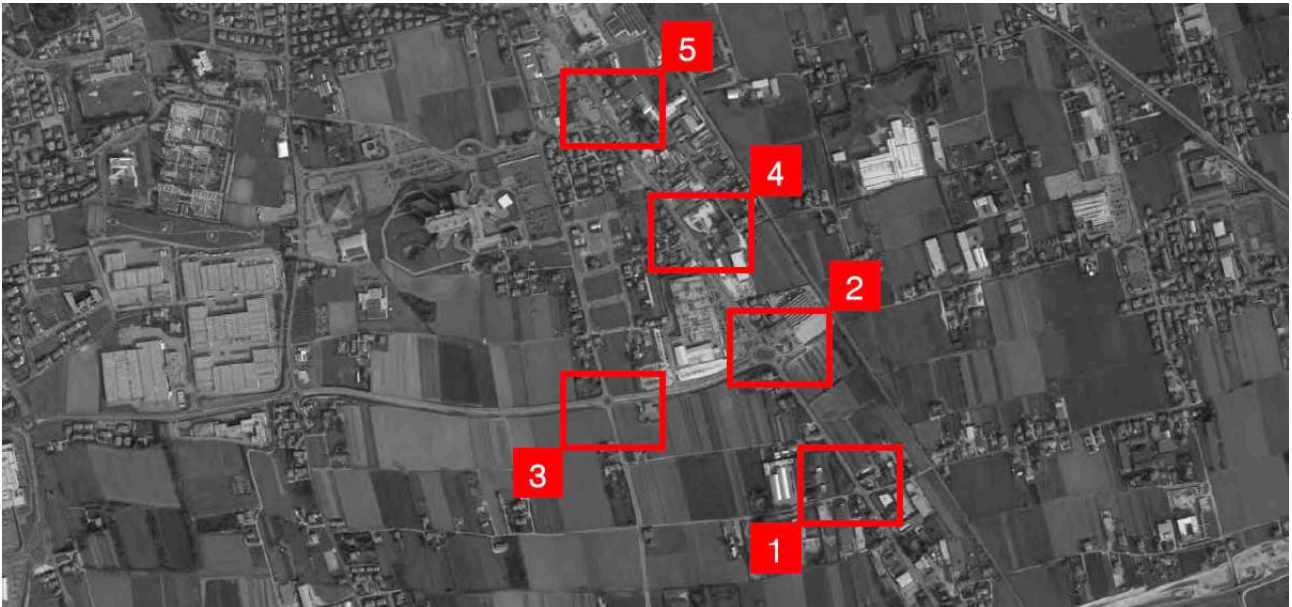
- nella giornata di sabato il picco mattutino trasla verso la fascia meridiana;
- l'andamento orario del sabato è marcatamente a doppia campana a differenza di quanto si osserva nella giornata del venerdì;
- nella giornata del sabato i flussi orari complessivi gravitanti sull'area risultano maggiori nella fascia pomeridiana, a conferma della vocazione commerciale dell'area mentre il picco serale è confrontabile tra le due giornate;
- il flusso bidirezionale lungo Via Asiago, sezioni 7 e 8, è pari a circa il 20% del flusso in transito lungo via Capitelvecchio nord, sezioni 5 e 6.

Oltre ai rilievi automatici che hanno evidenziato le ore di punta caratterizzanti l'area, sono stati eseguiti anche dei rilievi manuali in corrispondenza delle principali intersezioni attigue all'area oggetto di studio:

1. Intersezione a raso tra Via Capitelvecchio, Via Croceron e Via Madonna di Monte Berico;
2. Intersezione a rotatoria tra Via Capitelvecchio, Via Cristoforo Colombo e accesso area espositiva (BassanoExpo);
3. Intersezione a rotatoria tra Via Cristoforo Colombo e Via Carpellina;
4. Intersezione a raso tra Via Capitelvecchio e Via Asiago;
5. Intersezione semaforizzata tra Via Capitelvecchio e Via dei Lotti.

I rilievi sono stati eseguiti venerdì 22 e sabato 23 gennaio 2016 nell'intervallo critico della sera riportando le manovre distinte tra autovetture, motocicli, mezzi commerciali leggeri e mezzi pesanti riferiti all'ora di punta individuata mediante i rilievi automatici.

Ogni corrente di traffico interessante le singole intersezioni è stata monitorata da vari operatori compilando appositi moduli di rilevamento sui quali sono stati annotati i passaggi dei veicoli distinti per classe veicolare e per orario.

Figura 4 – Intersezioni oggetto di rilievo manuale

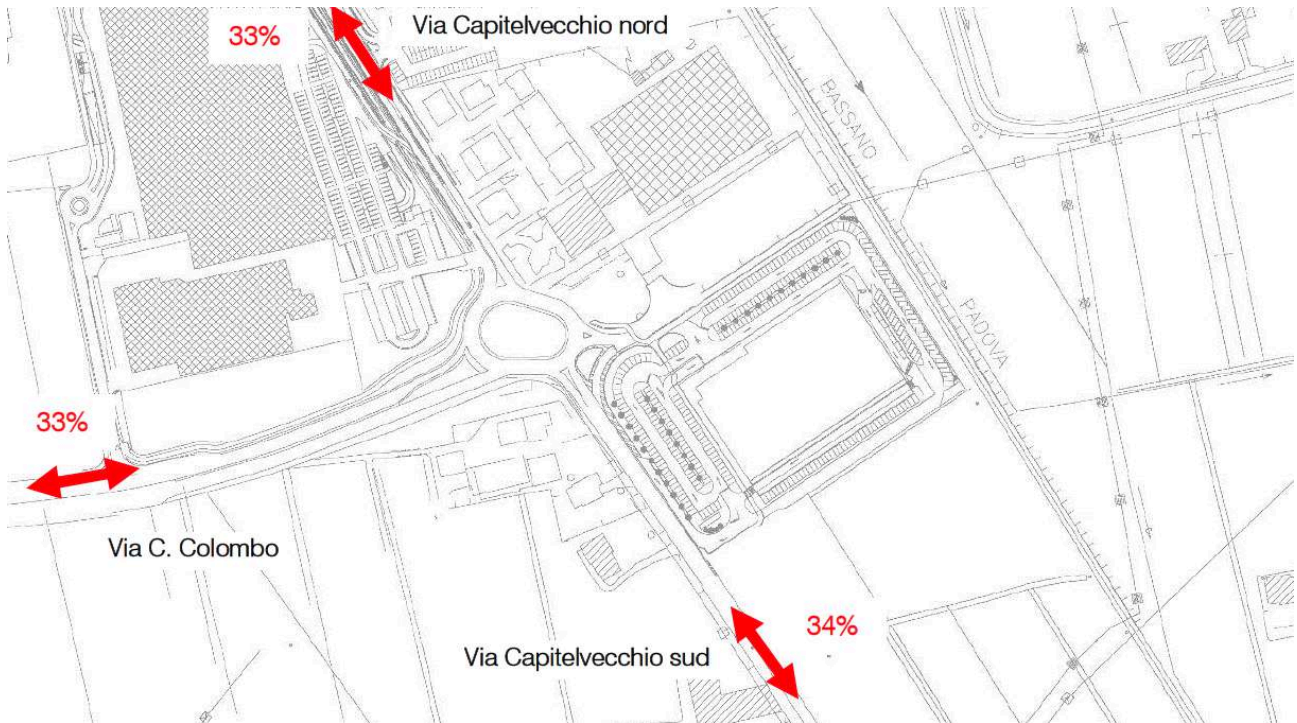
7.4) Flussi di traffico indotti

Al fine di determinare il reale impatto viabilistico prodotto dal futuro scenario, dopo aver ricostruito lo stato di fatto in termini di offerta e domanda di trasporto e descritto l'intervento di progetto, è necessario stimare i flussi veicolari in accesso/egresso dal lotto in esame in aggiunta a quelli attualmente presenti.

In base al numero di parcheggi previsto, pari a circa 320 posti auto, e alla frequenza della sosta per le grandi strutture di vendita, si stimano cautelativamente 213 veic/h indotti in ingresso e 213 veic/h in uscita nell'ora di punta: infatti, sulla base della normativa vigente (D.G.R. n.1047 del 18 giugno 2013) e di un campione statistico sufficientemente ampio di punti vendita aventi caratteristiche paragonabili alla struttura oggetto di studio per superficie, bacino di utenza ed ubicazione, si ipotizza ragionevolmente un tempo di permanenza da parte della clientela pari a 90 minuti.

Il flusso indotto viene quindi ripartito secondo le direzioni di provenienza attuali valutate sulla base della vicinanza dei poli attrattori rispetto all'area di analisi e della tipologia di utenza prevista.

Figura 5 – Distribuzione indotti nuova struttura di vendita



In particolare si stima che:

- il 34% dell’utenza abbia origine – destinazione dall’area a sud della struttura (Rossano Veneto, Rosà, Cassola) lungo via Capitelvecchio sud;
- il 33% della clientela abbia origine – destinazione la parte occidentale del Comune di Bassano del Grappa e dall’area di Marostica attraverso via C. Colombo;
- il 33% abbia origine – destinazione dall’area centro-settentrionale di Bassano del Grappa lungo via Capitelvecchio nord.

7.5) Valutazioni di nodo

Per quanto riguarda la “valutazione di nodo” sono state analizzate le cinque intersezioni per la rete viaria di afferenza:

1. Intersezione tra via Capitelvecchio, via Croceron e via Madonna di Monte Berico;
2. Intersezione a rotatoria tra via Capitelvecchio e via Cristoforo Colombo;
3. Intersezione a rotatoria tra via Cristoforo Colombo e via Carpellina;
4. Intersezione tra via Capitelvecchio e via Asiago;
5. Intersezione semaforizzata tra via Capitelvecchio e via dei Lotti.

Figura 6 – Nodi valutati



Nell’analisi che seguirà saranno pertanto posti a confronto, per ciascun nodo della rete, gli indicatori prestazionali dei due scenari.

Nodo 1: Intersezione tra via Capitelvecchio, via Croceron e via Madonna di Monte Berico

Figura 7 – Nodo 1



Tabella 1 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 1

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	5,9	58,2	7,4	A
B	3,6	60,4	25,2	D
C	9,0	82,6	8,8	A
D	1,4	41,2	19,4	C
TOT	-	-	9,7	A

Tabella 2 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 1

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	7,1	73,1	5,6	A
B	3,8	52,4	26,4	D
C	13,5	97,5	10,0	B
D	1,8	28,5	25,9	D
TOT	-	-	9,7	A

Sia allo stato di fatto che nello scenario di progetto il nodo supporta globalmente in maniera ottimale i flussi di traffico previsti. Si verificano ritardi medi di moderata entità su via Croceron e via Madonna di Monte Berico e accodamenti più sostenuti su via Capitelvecchio, che comunque si mantengono su livelli comparabili a quelli presenti allo stato di fatto.

Nodo 2: Intersezione a rotatoria tra via Capitelvecchio e via Cristoforo Colombo

Figura 8 – Nodo 2 – Scenario 0



Figura 9 – Nodo 2 – Scenario 1**Tabella 3 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 2**

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	23,9	296,9	25,2	D
B	0,0	7,1	6,5	A
C	3,9	45,8	11,0	B
D	0,7	20,3	7,4	A
TOT	-	-	15,1	C

Tabella 4 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 2

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	18,5	243,0	30,6	D
B	2,4	21,2	24,9	C
C	9,1	56,7	15,9	C
D	1,3	23,9	8,5	A
TOT	-	-	19,6	C

Sia allo stato di fatto che nello scenario di progetto il nodo supporta complessivamente in maniera adeguata i flussi di traffico previsti, con un ritardo medio complessivo nello Scenario 1 solo leggermente superiore allo stato di fatto. Allo stato di fatto si verificano accodamenti massimi e ritardi medi considerevoli su via Capitelvecchio sud, ma la situazione resta pressoché invariata in seguito all’inserimento della nuova struttura di vendita.

Nodo 3: Intersezione a rotatoria tra via Cristoforo Colombo e via Carpellina

Figura 10 – Nodo 3



Tabella 5 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 3

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	1,9	44,3	9,3	A
B	1,4	38,9	6,0	A
C	1,5	34,4	7,5	A
D	1,6	30,9	6,6	A
TOT	-	-	6,7	A

Tabella 6 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 3

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	3,2	44,3	13,7	B
B	1,9	38,9	7,0	A
C	2,2	34,4	9,9	A
D	2,5	30,9	7,9	A
TOT	-	-	8,2	A

Il nodo supporta in maniera ottimale i flussi di traffico previsti nell’ora di punta simulata presentando di fatto un livello di servizio sempre uguale ad A.

Nodo 4: Intersezione a rotatoria tra via Capitelvecchio e via Asiago**Figura 11 – Nodo 4****Tabella 7 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 4**

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	0,0	0,0	0,4	A
B	0,8	20,4	7,0	A
C	0,7	50,8	2,7	A
TOT	-	-	1,9	A

Tabella 8 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 4

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	0,0	0,0	0,4	A
B	2,3	26,8	12,3	B
C	0,5	55,2	2,8	A
TOT	-	-	2,4	A

Il nodo supporta in maniera ottimale i flussi di traffico previsti nell’ora di punta simulata presentando di fatto un livello di servizio sempre uguale ad A.

Nodo 5: Intersezione semaforizzata tra via Capitelvecchio e via dei Lotti

Figura 12 – Nodo 5



Tabella 9 – Indicatori prestazionali Scenario 0 – nodo 5

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	4,2	85,6	8,8	A
B	12,7	133,4	21,2	C
C	32,3	124,6	51,7	D
TOT	-	-	20,8	C

Tabella 10 – Indicatori prestazionali Scenario 1 – nodo 5

RAMO	CODA [m]		RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
	MEDIA	MAX		
A	4,4	99,6	9,3	A
B	14,8	149,7	22,3	C
C	34,7	131,6	53,3	D
TOT	-	-	21,4	C

Il nodo supporta in maniera ottimale i flussi di traffico previsti nell’ora di punta simulata presentando di fatto un livello di servizio sempre uguale ad C. Il ritardo medio elevato su via dei Lotti, presente già allo stato di fatto e invariato nello scenario di progetto, è da attribuirsi al tempo di attesa dovuto alla presenza dell’impianto semaforico.

Si osserva infine che il deflusso veicolare nei nodi di progetto non risulta condizionato dalla mutua interferenza in quanto gli accodamenti massimi e quelli medi sono contenuti, garantendo una agevole circolazione senza alcun significativo fenomeno di rigurgito veicolare.

Tutte le analisi condotte dimostrano come i nodi esaminati nell’ipotesi di progetto non determinano un sensibile peggioramento delle condizioni di deflusso attuali, garantendo sostanzialmente l’adeguato smaltimento dei flussi futuri con dei livelli prestazionali soddisfacenti.

7.6) Conclusioni

L’analisi, sviluppata sulla base di ipotesi trasportistiche opportunamente ponderate, dimostra pertanto che a seguito del nuovo insediamento non vi sarà alcuna significativa variazione delle condizioni del deflusso veicolare.

8. IMPATTI SULL'ATMOSFERA

8.1) Premessa metodologica

Oggetto dello studio di impatto ambientale è la messa in esercizio di una nuova grande struttura commerciale della tipologia centro commerciale ubicata nel comune di Cassola. Nello specifico l'intervento prevede una superficie di vendita pari a 4.500 m².

Dal punto di vista metodologico la relazione indaga inizialmente sulle caratteristiche meteorologiche e sulla qualità dell'aria presente attualmente in zona. Successivamente si sviluppa valutando, sulla base dei dati progettuali, le emissioni previste per il complesso commerciale e quindi, tramite modello matematico, le immissioni di inquinanti dell'atmosfera che si aggiungono alle immissioni già presenti nell'area.

8.2) Conclusioni

La tabella seguente riassume gli esiti dell'applicazione del modello di diffusione:

Tabella 16 – Stima delle immissioni prodotte nello scenario attuale e indotto dall'ampliamento

Parametro	Statistica	Standard di qualità	Qualità dell'aria attuale (misurata dalla stazione di Bassano del Grappa nell'anno 2014)	Scenario traffico indotto. Risultato del ricettore maggiormente critico (abitazioni prospicienti via Capitelvecchio)
PM10	media annua	40 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	PM2.5 = 17 µg/m ³	< 0.14 µg/m ³
PM10	35°max media 24h a	50 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)		< 0.23 µg/m ³
NO ₂	media annua	40 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	19 µg/m ³	< 0.8 µg/m ³
NO ₂	18°max media 1h	200 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	massimo annuo media 1h 126 µg/m ³	< 8.7 µg/m ³
CO	Media mobile su 8h	10000 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)		< 28 µg/m ³

Risulta evidente che in nessun caso, anche presso il ricettore maggiormente esposto, le concentrazioni di inquinanti superano né supereranno i limiti di legge di qualità dell'aria.

9. INQUINAMENTO ACUSTICO

9.1) Premessa

L'area di insediamento della nuova grande struttura di vendita è localizzata a Sud dell'abitato di Bassano del Grappa.

L'ambito che ospita l'area oggetto dell'intervento è caratterizzato dalla presenza della linea ferroviaria Bassano del Grappa-Padova, dalla S.S. Valsugana, da altre attività commerciali.

Il clima acustico dell'area risulta pesantemente influenzato dalla S.S. Valsugana (che attraversa il territorio da Nord a Sud); la presenza di altre strade minori e della linea ferroviaria Bassano del Grappa-Padova non porta contributi significativi.

In posizione diametralmente opposta rispetto alla rotonda di accesso è presente il centro commerciale “Il Grifone Shopping Center”, che con il suo traffico influenza il clima acustico dell'area.

Nell'area sono presenti vari nuclei abitativi, tra cui sono stati identificati i ricettori più esposti.

Il comune di Cassola ha redatto il Piano di classificazione acustica del territorio comunale dalla lettura del quale emerge che il centro commerciale rientra in classe 5 i cui limiti acustici sono 60 dB(A) (limite notturno 22.00-6.00) e 70 dB(A) (limite diurno 6.00-22.00).

Le emissioni acustiche saranno essenzialmente generate dagli apparecchi di climatizzazione/riscaldamento, dall'impianto di refrigerazione dei banchi frigo, dagli impianti di aspirazione nonché dal traffico indotto dalla nuova grande struttura di vendita.

9.2) Conclusioni

L'esame della simulazione della propagazione acustica ha permesso le seguenti considerazioni:

- la realizzazione della struttura commerciale comporterà aumenti pressoché nulli (calcolati in massimo 1dB(A)) dei valori acustici nei punti considerati;
- tra i valori di rumorosità presso i recettori e i limiti acustici di immissione non vi saranno variazioni e non vi sarà superamento dei valori limite;
- l'impatto acustico relativo alla presenza della struttura sul clima acustico esistente risulterà trascurabile;
- il contributo acustico delle attività di carico e scarico merci e gestione rifiuti ingombranti

interesserà i ricettori 6 e 7 (livello acustico di emissione) e risulta essere pari a 48 dB(A) per il ricettore 6 e 43 dB(A) per il ricettore 7, inferiore quindi ai valori limite di zona;

- durante il periodo notturno di minor rumorosità ambientale oraria, ai ricettori esaminati, non vi è alcun impatto prevedibile sul clima acustico esistente, oltre ad essere rispettati sia il limite di immissione che quello di emissione.

10. GEOMORFOLOGIA

Il territorio di Cassola ricade nel sistema di pianura - sottosistema dell'alta pianura che corrisponde alla fascia compresa tra le propaggini dei rilievi collinari e la linea delle risorgive con una lieve pendenza pressoché costante da nord-ovest verso sud-est ed un'altitudine che varia tra gli 80 ed i 130 metri s.l.m. e caratterizzato da una articolata rete idrografica con presenza di aree a seminativo.

L'elemento geomorfologico più evidente in tutto il territorio comunale è rappresentato dalla presenza del corso del fiume Brenta. L'alveo del Brenta, in seguito a progressivo approfondimento iniziato alla fine degli anni 50, si è stabilizzato su un livello di base ribassato di 4-5 metri rispetto al piano di divagazione recente. Il fenomeno di erosione e approfondimento, è dovuto al mancato apporto di solidi dalle aste di raccolta chiuse da bacini idroelettrici e per l'asportazione di materiali inerti dell'attività di cava nel greto. Tali modificazioni del profilo dell'alveo ha determinato assieme all'aumento progressivo degli emungimenti dai pozzi, un abbassamento della falda freatica e l'alterazione dei deflussi idrici sotterranei.

La superficie territoriale comunale è pari a 1.272 ettari, tutti pianeggianti.

11. LITOLOGIA

Il substrato litologico del territorio di Cassola è decisamente uniforme, un “materasso alluvionale” costituito da materiale detritico grossolano molto permeabile, che si sviluppa in profondità per diverse centinaia di metri fino al substrato roccioso.

Queste caratteristiche litologiche lo rendono sede di una falda freatica il cui livello è libero di oscillare in relazione alla quantità di apporti e di prelievi. L’alta permeabilità del materasso alluvionale pone seri problemi di salvaguardia della risorsa idrica minacciata dagli scarichi delle acque reflue, domestiche e industriali e dalle sostanze chimiche utilizzate in agricoltura.

In ogni caso, poiché la ricarica della falda dipende, per buona parte, anche dalla infiltrazione delle acque superficiali (meteoriche ed incanalate) occorre intervenire sulla qualità di quest’ultime prevedendone la dispersione nel terreno a valle dei necessari cicli di depurazione.

12. IDROGRAFIA

L’area di indagine fa parte della fascia pedemontana, che si apre alla chiusura dei bacini montani. In questa zona si verificano i fenomeni di ricarica della falda. Infatti l'area pedemontana è caratterizzata dalla presenza delle conoidi alluvionali depositate dai corsi d'acqua che appunto escono dai bacini montani.

In questa zona i terreni sono caratterizzati da un’elevata permeabilità, che consente una alimentazione della falda sotterranea molto cospicua.

I maggiori corsi d'acqua superficiali divagano su ampi alvei ghiaiosi, disperdendo gran parte delle portate raccolte nel bacino montano.

In questa zona si sono inoltre sviluppate importanti reti artificiali, la cui storia a volte risale anche a molti secoli fa, che permettono l'irrigazione dei terreni ed il loro utilizzo nell'agricoltura.

La rete artificiale permette di servire un vasto territorio che altrimenti presenterebbe caratteristiche tendenzialmente aride.

Al limite meridionale della fascia di ricarica si verificano i fenomeni di risorgiva. Il citato fenomeno si localizza nella zona in cui ha luogo una rapida diminuzione della permeabilità del terreno dovuta alla presenza di alluvioni a granulometria più fina. Le Risorgive in realtà interessano tutta l'alta zona alluvionale della pianura veneta e padana dal Friuli Venezia Giulia alla Lombardia.

13. VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.I.N.C.A.)

Il presente studio si prefigge di individuare e valutare le eventuali correlazioni presenti tra il progetto di apertura di una nuova grande struttura di vendita della tipologia centro commerciale e i siti afferenti alla Rete Natura 2000 più prossimi all’area di intervento.

L’intervento in progetto ricade all’esterno dei confini di S.I.C. e Z.P.S.; nessun sito della Rete 2000 dista meno di 2,5 km dall’area di progetto e tra essi sussistono importanti barriere antropiche. Nello specifico, il S.I.C./Z.P.S. più prossimo all’intervento è quello denominato “Grave e zone umide del Brenta”.

Dalla valutazione delle incidenze del progetto a carico della Rete Natura 2000 nel suo insieme è emerso che non vi saranno modificazioni ambientali in grado di alterare in modo significativo lo stato di conservazione degli habitat e le dinamiche naturali delle popolazioni di specie presenti.

In relazione alle indagini effettuate, con ragionevole certezza scientifica si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della Rete Natura 2000, pertanto non si reputa necessario procedere con una relazione di valutazione appropriata.

14. OPERE A MITIGAZIONE

Come mitigazione ambientale il progetto prevede la sistemazione degli spazi verdi con terreno vegetale ed inerbiti e la piantumazione di “Acer Campestre”, una siepe di Fotinia, essenze arbustive di Biancospino, Corbezzolo e Ligustrello e una siepe rampicante di Rosa Canina.

Per la realizzazione della rete di illuminazione pubblica del parcheggio e della viabilità interna, si prevede l’installazione di lampioni e di torri faro con tecnologia a LED dotati di dispositivo che consente l’accensione/spengimento nonché la riduzione del flusso luminoso superiore al 30% e di orologio astronomico che permette la regolazione dell’intensità dell’illuminazione in modo da garantire il massimo risparmio energetico.

Viene inoltre realizzato il collegamento con la pista ciclabile a nord.

È prevista l’installazione di un impianto fotovoltaico costituito da 480 pannelli da 250 W pari a 120 kW totali e la realizzazione di n. 2 colonnine per la ricarica delle auto elettriche così come previsto dall’art. 17 del Regolamento Edilizio del comune di Cassola che ha recepito quanto previsto dai commi 1-bis e 1-ter inseriti nell’art. 4 del DPR 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico edilizia).

Le colonnine sono ubicate nell’area del parcheggio posta a ovest del fabbricato.

15. MATRICE DEGLI IMPATTI

Nella seguente tabella è presentata la matrice degli impatti previsti a seguito dell’intervento.

Gli impatti relativi alla realizzazione dell’intervento e alla gestione della struttura commerciale sono indicati tramite scala cromatica blu per gli impatti che producono effetti positivi e gialla (fino al colore nero come massimo impatto negativo) per gli impatti che producono effetti negativi.

Nella matrice sono stati ipotizzati due scenari di dismissione del centro commerciale: il primo che prevede semplicemente il riutilizzo dei locali con una diversa destinazione d’uso; il secondo che prevede la demolizione del fabbricato e quindi gli impatti più significativi prodotti da tale attività.

Tabella 17 - Matrice degli impatti

		NATURALE								TERRITORIALE				SOCIO ECONOMICA		SANITARIA			
		ARIA	ACQUE SUPERFICIALI	ACQUE SOTTERRANEE	SUOLO	SOTTOSUOLO	RUMORE	VEGETAZIONE-FLORA	FAUNA	INQUINAMENTO LUMINOSO	USO DEL TERRITORIO	PATRIMONIO STORICO	PATRIMONIO ARCHITETTONICO-CULTURALE	QUALITA' ESTETICO PERCETTIVA	VIABILITA'	SISTEMA ECONOMICO	OFFERTA LAVORO	SALUTE PUBBLICA	SICUREZZA POPOLAZIONE
INTERVENTO DI NUOVA REALIZZAZIONE		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
GESTIONE STRUTTURA COMMERCIALE:	PRODUZIONE E SMALTIMENTO RIFIUTI	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	CONSUMO D'ACQUA E SCARICO DEI REFLUI	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	TRAFFICO INDOTTO DA VISITATORI E ADDETTI	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	CLIMATIZZAZIONE DEGLI AMBIENTI	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	OFFERTA COMMERCIALE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	IMPIEGO PERSONALE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	MOVIMENTAZIONE MERCI	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ILLUMINAZIONE ESTERNA E INTERNA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
DISMISSIONE	IPOTESI CAMBIO DI DESTINAZIONE D'USO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	IPOTESI SMANTELLAMENTO FABBRICATO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
LEGENDA:		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

16. GLOSSARIO DEGLI ACRONIMI E DEI TERMINI TECNICI

A.E.	Abitanti Equivalenti
A.R.P.A.V.	Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto
CO	Monossido di carbonio-anidride carbonica
C.C.	Consiglio Comunale
C.D.U.	Certificato di Destinazione Urbanistica
dB(A)	Decibel in scala di ponderazione A: unità di misura del rumore in riferimento alla sensibilità dell'orecchio umano
D.Lgs.	Decreto Legislativo
D.M.	Decreto Ministeriale
D.P.C.M.	Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
D.G.R.V.	Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto
G.S.V.	Grande Struttura di Vendita
L.	Legge nazionale
L.R.	Legge Regionale
M.S.V.	Media Struttura di Vendita
N.C.T.	Nuovo Catasto Terreni
N.T.A.	Norme Tecniche di Attuazione
N.T.O.	Norme Tecniche Operative
NOx	Ossidi di azoto
P.A.T.	Piano di Assetto Territoriale
P.I.	Piano degli Interventi
P.T.P.C.	Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento
P.T.R.C.	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
S.I.A.	Studio di Impatto Ambientale
Slm	Sul livello del mare
S.d.V.	Superficie di Vendita
S.L.P.	Superficie Lorda di Pavimento
V.I.A.	Valutazione di Impatto Ambientale
Z.T.O.	Zona Territoriale Omogenea