

STUDIO CONTE
SERVIZI E SVILUPPO COMMERCIALE

CARMILA THIENE S.R.L.

REGIONE VENETO
PROVINCIA DI VICENZA
Comune di Thiene



SINTESI NON TECNICA

AMPLIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE CARREFOUR

ai sensi della L. R. n. 50 del 28 dicembre 2012, della L.R. n. 4 del 18 febbraio 2016 e del D.lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 e ss.mm.ii. e del D.lgs. n. 104 del 16 giugno 2017

IL PROMOTORE
CARMILA THIENE S.R.L.

I RELATORI

Dott. Nicola Bortolato

Arch. Emanuela Padovani

MAGGIO 2019

ORDINE ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI TREVISO
EMANUELA
PADOVANI
N° 3085
Sezione A Settore architettura
ARCHITETTO

© Studio Conte S.r.l. Società Unipersonale

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

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

Sommario

1. PREMESSA.....	1
2. INQUADRAMENTO GENERALE	4
3. DESCRIZIONE DEL PROPONENTE	6
4. NORME E PRESCRIZIONI DI STRUMENTI URBANISTICI, PIANI PAESISTICI E TERRITORIALI E PIANI DI SETTORE	6
5. ANALISI ECONOMICA DEL GRADO DI COPERTURA DELLA DOMANDA E DEL SUO LIVELLO DI SODDISFACIMENTO... 8	
6. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	10
7. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI E DI LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	12
8. VIABILITÀ	14
9. IMPATTI SULL'ATMOSFERA	17
10. INQUINAMENTO ACUSTICO	18
11. GEOMORFOLOGIA.....	20
12. IDROGRAFIA.....	21
13. STRATIGRAFIA.....	23
14. VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (V.I.N.C.A.).....	24
15. OPERE A COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE	25
16. MATRICE DEGLI IMPATTI.....	26
17. GLOSSARIO DEGLI ACRONIMI E DEI TERMINI TECNICI	27

1. PREMESSA

Oggetto del presente studio d’impatto ambientale è l’ampliamento del centro commerciale Carrefour, originariamente autorizzato in forza del Nullaosta di cui alla Deliberazione della Giunta regionale n. 4647 del 13/09/1979. La superficie di vendita autorizzata del centro è pari a mq 12.662, del settore “alimentare” e “non alimentare”.

Il progetto prevede l’ampliamento della superficie di vendita del centro commerciale Carrefour di Thiene di 7.336 mq del solo settore non alimentare, da 12.662 fino a 19.998 mq.

L’intervento consiste nella realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica in adiacenza al Centro Commerciale esistente, con un unico livello fuori terra e un parcheggio interrato: l’ampliamento si configura come un’estensione della galleria commerciale esistente con nuovi negozi e food-court.

Figura 1 – Individuazione edificio esistente e in ampliamento



Il presente studio analizzerà gli impatti relativi a due scenari:

- 1- **scenario attuale:** 12.662 mq di superficie di vendita attiva (S.d.V.) all'interno del centro commerciale e 26.188 mq di superficie lorda di pavimento (S.L.P.) suddivise secondo la seguente tabella:

Tabella 1 – Scenario attuale del Centro commerciale

Descrizione	S.L.P. (mq)	S.d.V. (mq)
G.S.V. Ipermercato Carrefour	16.511	8.293
Negozi, servizi, ristorazione	3.673	2.659
M.S.V.	2.367	1.710
Mall, US, WC, uffici, vani tecnici	3.637	
Totale Centro Commerciale	26.188	12.662

- 2- **scenario futuro:** l'incremento della superficie di vendita sarà complessivamente di 7.336 mq del settore non alimentare e deriverà dal contestuale ampliamento della galleria (ampliamento edilizio) con aumento dei punti vendita e dalla diminuzione della S.L.P. e conseguente riduzione della S.d.V. del punto vendita alimentare (attuata con la demolizione di una parte dell'edificio esistente), per una superficie di vendita finale pari a 19.998 mq.

Tabella 2 – Scenario futuro con le nuove superfici del Centro commerciale nel suo complesso

Descrizione	S.L.P. (mq)	S.d.V. (mq)
G.S.V. Ipermercato Carrefour	10.418	5.000
Negozi, servizi, ristorazione	9.033	5.185
M.S.V.	12.302	9.813
Mall, US, WC, uffici, vani tecnici	7.903	
Totale Centro Commerciale dopo l'intervento previsto	39.656	19.998

La tabella seguente riepiloga il progetto evidenziando le variazioni complessive della superficie di vendita e della superficie lorda di pavimento.

Tabella 3 – Tabella riepilogativa del progetto di ampliamento

	S.L.P. (mq)	S.d.V. (mq)
STATO ATTUALE	26.188	12.662
AMPLIAMENTO	13.468	7.336
STATO FUTURO	39.656	19.998

Il presente studio si rende necessario in quanto l'articolo 22 della Legge Regionale n. 50 del 28/12/2012, nel dettare i criteri urbanistici per le grandi strutture di vendita ed i parchi commerciali, ha stabilito che "grandi strutture aventi superficie di vendita superiore a mq. 8.000 sono assoggettate alla valutazione d'impatto ambientale (V.I.A.)".

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" 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. INQUADRAMENTO GENERALE

La città di Thiene, con un'altitudine media di 147 m s.l.m. e una superficie di 19,7 chilometri quadrati, è situata ai piedi dell'Altopiano di Asiago nella parte centro-settentrionale della provincia di Vicenza a circa 20 km da quest'ultima ed è quasi totalmente pianeggiante. Thiene, al 30/11/2018, conta una popolazione di 24.438 abitanti, con una densità abitativa di 1.240,5 ab/km² e confina con sei comuni vicentini: a nord con Zugliano, a nord-ovest con Zanè, a ovest con Marano Vicentino, a sud-ovest con Malo, a sud con Villaverla e a est con Sarcedo.

Thiene si trova in una posizione strategica: è punto di convergenza per le vie di pianura e punto di diramazione delle vie che aprono sulle montagne. Si trova infatti tra l'asse viario che da Vicenza conduce in Trentino e sull'Altopiano di Asiago e l'asse pedemontano di collegamento con Marostica, Bassano e il Tревигiano.

Il Comune, grazie alla sua particolare posizione geografica, è caratterizzato da un'idrografia abbastanza povera e al suo interno non risultano presenti corpi idrici o rilievi montuosi di particolare rilevanza.

Il centro commerciale oggetto del presente studio è ubicato a sud del centro storico e dell'abitato di Thiene, in fregio alla zona produttiva, e risulta collocato all'interno del perimetro del "Centro urbano".

Per un inquadramento territoriale si rimanda alle seguenti figure.

3. DESCRIZIONE DEL PROPONENTE

La società proponente è:

CARMILA THIENE S.r.l.

con sede a Milano (MI), cap 20153, via Caldera 21,

C.F. e P.I. numero 09308990960

Presidente Consiglio Amministrazione: Gandolfi Dino Serge

La catena di supermercati e ipermercati Carrefour, oltre al punto vendita di Thiene, conta in Italia 1.075 punti vendita in 18 regioni.

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 Thiene;
- ✓ Piano degli Interventi del Comune di Thiene (approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 71 del 23/05/2013);
- ✓ 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).

Si premette che originariamente fu il Piano Regolatore del 1975 del comune di Thiene a dare forma a vere e proprie zone commerciali, che sorsero in particolare nella zona a sud del “ponte di ferro” e a est lungo la Nuova Gasparona, mettendo a disposizione superfici da destinarsi all’edificazione

commerciale.

In particolare l'area oggetto di analisi è dotata di Piano di Lottizzazione denominato "Centro Commerciale 2", approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 110 del 30/10/2008 che già prevedeva per l'area oggetto di analisi la destinazione commerciale, con specifica previsione per insediamento di grandi strutture di vendita.

Successivamente, la Delibera del Consiglio comunale n. 218 del 12/03/2015 ha ribadito che l'area risulta idonea all'insediamento di Grandi Strutture di Vendita e Parchi Commerciali, ai sensi della Legge Regionale 50/2012, e ha stabilito che l'area rientra nella perimetrazione del Centro Urbano.

Infine con Deliberazione della Giunta comunale n. 133 del 19/12/2018 è stata approvata la variante al suddetto Piano di Lottizzazione.

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

L'area in cui s'inserisce il centro commerciale oggetto di V.I.A. è classificata nel P.I. Zona D3.2 – Tessuto per attività terziarie, direzionali, commerciali di espansione. In particolare l'art. 64 delle Norme Tecniche Operative del Piano degli Interventi recita: "Solo nelle aree, comprese nel "centro urbano" richiamato dall'art. 64bis e individuate nella Tavola C01, potranno insediarsi grandi strutture di vendita, se espressamente indicato con lettera G, secondo le disposizioni della L.R. 50/2012 e del Regolamento del 18/06/2013".

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 dello studio d'impatto ambientale è l'ampliamento del centro commerciale Carrefour ubicato nel comune di Thiene. Allo stato attuale tale centro è stato autorizzato per una superficie di vendita di mq 12.662: tale superficie si riferisce all'ipermercato "Carrefour", che opera su mq 8.293, e ad una serie di punti vendita in galleria per un totale di mq 4.369.

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

Tenendo conto del numero di clienti e rapportandolo al numero di abitanti è possibile stabilire il numero di clienti abituali frequentatori del centro commerciale.

Sulla base di tutto questo il bacino d'utenza è stato configurato distinguendo tra un'area primaria ed un'area secondaria indipendentemente dal tempo di percorrenza.

La realizzazione dell'ampliamento del centro commerciale genera un aumento della densità commerciale della provincia di Vicenza pari a 15,60 mq/1.000 abitanti. Tale aumento non modifica la posizione relativa della provincia di Vicenza che resta al penultimo posto in Veneto sopra la provincia di Belluno, restando al di sotto del corrispondente dato regionale, che vede anch'esso un leggero incremento (+2,75 mq ogni 1.000 abitanti).

6. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto prevede l'ampliamento del centro commerciale Carrefour con un incremento di superficie di vendita non alimentare di 7.336 mq, mediante la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica posto in adiacenza all'esistente sul lato nord-ovest

L'ampliamento sviluppa una Superficie Lorda di Pavimento pari a 14.560 mq su un unico livello fuori terra e un parcheggio interrato di circa 500 posti e 14.000 mq. Da quest'ultimo sarà possibile accedere alla nuova galleria commerciale al piano terra mediante collegamento interno diretto grazie a tappeti mobili e ascensori.

L'ampliamento si configura come un'estensione della galleria commerciale esistente con nuovi negozi e un'area dedicata a food-court.

L'architettura nel suo aspetto esteriore è concepita per aumentare l'attrattiva estetica del Centro Commerciale, comunicando la vocazione commerciale attraverso soluzioni rispettose dell'intorno.

L'organismo edilizio ha un impianto distributivo semplice, e la sua immagine si connota per sobrietà e rigore.

Nell'intervento rientra anche la demolizione di una porzione del fabbricato esistente in corrispondenza nella zona magazzino dell'ipermercato.

Il progetto del verde prevede il miglioramento del substrato e delle condizioni fisiologiche delle piante esistenti e l'inserimento di elementi in grado di caratterizzare l'area, aumentandone il pregio ornamentale.

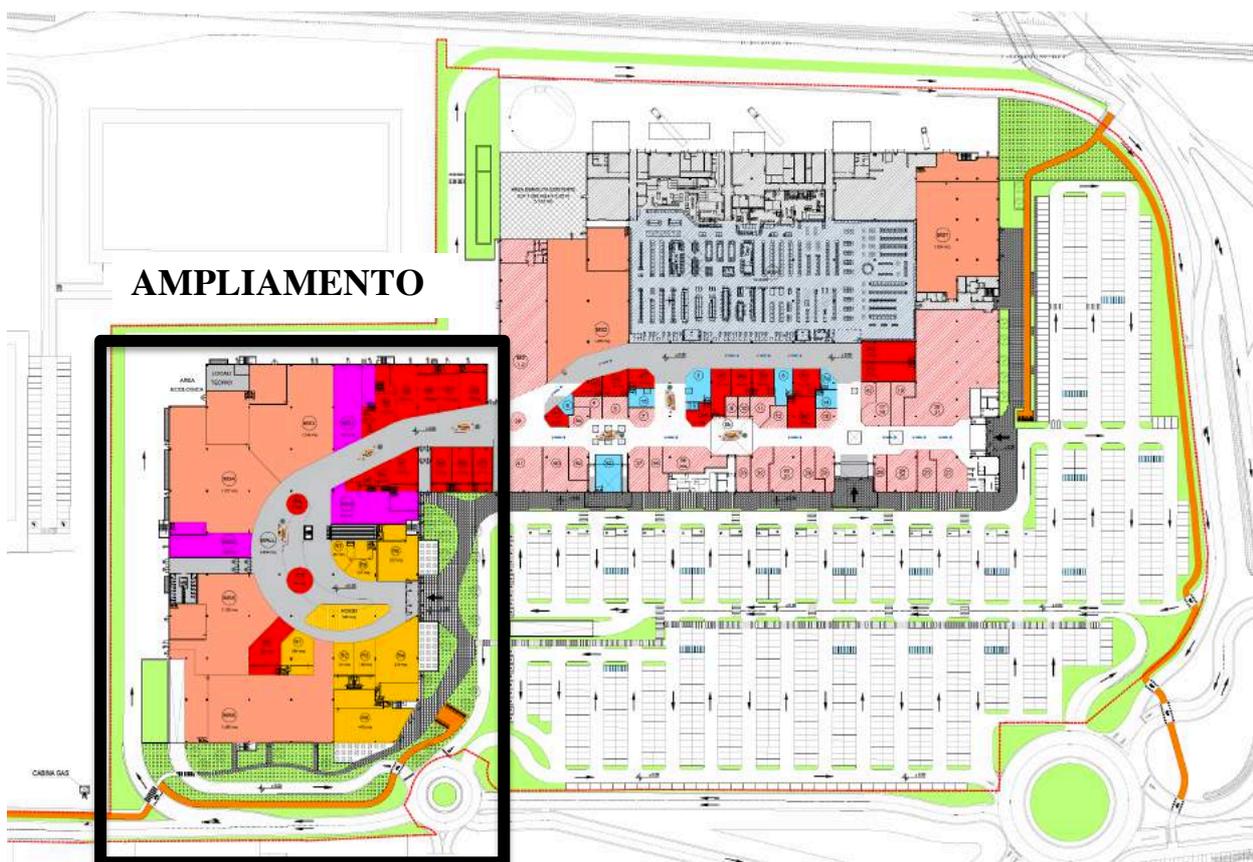
In ambito viabilistico il progetto prevede una serie di interventi:

- la creazione di un nuovo svincolo stradale per facilitare l'accesso al parcheggio del Centro Commerciale per chi proviene dal centro di Thiene percorrendo la strada provinciale SP349 in direzione sud. Questa nuova diramazione stradale si innesta in via Martiri di Marcinelle, su cui confluisce anche la viabilità in uscita dedicata ai mezzi pesanti;
- modifiche agli innesti delle rotonde di via Galileo Galilei;
- la realizzazione di un nuovo asse viario a prolungamento di via Biancospino, a senso unico in direzione nord-ovest, per facilitare il traffico in uscita dal Centro Commerciale;
- un nuovo percorso ciclo-pedonale a prolungamento di quello esistente proveniente dal

centro città, che attualmente si interrompe repentinamente su via del Terziario dopo il sottopasso ferroviario. Il tratto aggiuntivo in progetto si dirama proseguendo da un lato verso il Centro Commerciale, dall'altro procedendo parallelamente a via Martiri di Marcinelle in direzione sud, per ricollegarsi alla ciclabile in progetto nella lottizzazione "Mo.Fer" prevista dal P.U.A. vigente. Un nuovo tratto di pista ciclabile è in progetto anche lungo il nuovo asse viario, al fine di collegare il centro commerciale con il sistema di piste ciclabili esistenti a nord-ovest dell'area;

- la viabilità sul retro del Centro Commerciale esistente e dell'ampliamento, con accesso da via Galileo Galilei e uscita in via Martiri di Marcinelle, viene riservata alla circolazione dei mezzi pesanti, per il carico e scarico delle merci sul retro, senza interferire con la viabilità antistante gli edifici;
- i parcheggi esterni a raso del centro commerciale esistente sono adattati alle nuove esigenze di viabilità interna con l'inserimento della rampa di accesso al parcheggio interrato in prossimità dell'ampliamento.

Figura 4 – Planimetria di progetto



7. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI E DI LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

All'interno dello Studio d'impatto ambientale riveste particolare importanza l'analisi delle alternative per le quali 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 ampliare la struttura già attiva. Questa opzione non avrebbe certamente nessun costo in termini economici (per il proponente), ambientali e di procedure urbanistiche ed edilizie. Tuttavia in questo caso non solo non si andrebbe ad aumentare la forza lavoro ma anzi, tenuto conto dell'inevitabile "invecchiamento" del centro commerciale si produrrebbe un minore afflusso di clientela con conseguente rischio di diminuire l'attuale forza lavoro del centro commerciale;

- **opzione "uno"**: l'ampliamento del centro commerciale permette una maggiore razionalizzazione degli spazi, sia per quanto riguarda la viabilità interna e l'organizzazione dei parcheggi, sia per la maggiore funzionalità delle aree destinate alla vendita all'interno del centro e la minimizzazione degli impatti ambientali. Tale opzione usufruirebbe della sinergia commerciale prodotta dall'attuale struttura commerciale, sia in termini di attrattività commerciale (polarizzazione area commerciale) che di traffico indotto e di utilizzo del suolo;

- **opzione "due"**: la costruzione di un nuovo fabbricato in una diversa collocazione geografica all'interno del territorio comunale. Questa opzione rispetto all'opzione "uno" dal punto di vista ambientale genera un impatto sicuramente maggiore in quanto l'attivazione di 14.560 mq di S.L.P. (7.278 mq di superficie di vendita) in un sito alternativo sarebbe equivalente ad una nuova apertura. Tutto questo determinerebbe oltre che al consumo di suolo in un'altra area, che comunque dovrebbe essere compatibile dal punto di vista urbanistico, la generazione di flussi di traffico in un'altra zona lontana dall'attuale sito dove sorge il centro commerciale e quindi maggiori impatti sulla rete stradale, sulla qualità dell'aria ed un aumento dell'inquinamento

acustico e luminoso.

La conseguenza sarebbe quindi che, invece di concentrare i flussi veicolari in un'unica area, dove peraltro sono già presenti, si andrebbe a generare nuovo traffico in un'altra area dove magari attualmente non vi sono problemi legati alla mobilità veicolare.

Infine, ai sensi della nuova legge regionale sul contenimento del consumo di suolo, la realizzazione dell'ampliamento in aderenza al centro commerciale esistente, in parte su suolo già asfaltato, garantisce un consumo di suolo ridotto rispetto ad una nuova edificazione (che necessita anche della relativa viabilità di adduzione) su un nuovo terreno.

A seguito delle suddette considerazioni, si ritiene che la localizzazione scelta possa rappresentare la migliore dal punto di vista di minimizzazione degli impatti ambientali.

A fronte di queste considerazioni l'opzione n. 1 appare il miglior compromesso fra investimento economico e mitigazione degli impatti ambientali.

8. VIABILITÀ

Al fine di determinare il reale impatto viabilistico prodotto dal futuro scenario, è necessario stimare i flussi veicolari in accesso/egresso al/dal lotto in esame in aggiunta a quelli attualmente presenti.

Nel caso particolare di strutture di vendita, la stima del traffico indotto dalla clientela è operabile applicando direttamente un fattore di trasformazione in veicoli indotti della superficie di vendita della struttura, secondo le indicazioni delle norme in vigore (“Studio per la costruzione di un abaco di criteri di valutazione delle quantità di traffico generate – attratte dalle strutture per la grande distribuzione” redatto nel 2000 dal Dipartimento Commercio e Mercati della Regione Veneto in ottemperanza alla L.R. 13 agosto 2004, n. 15 “Norme di programmazione per l’insediamento di attività commerciali nel Veneto”; oppure la D.G.R. 4 luglio 2007, n. 8/5054 “Modalità applicative del Programma Triennale per lo sviluppo del settore commerciale 2006-2008 della Regione Lombardia”) e/o della bibliografia specialistica (es. il Trip Generation Manual dell’Institute of Transportation Engineers di Washington) e della casistica delle esperienze analoghe.

Lo studio della Regione Veneto, riferimento per l’area allo studio, è stato realizzato nel febbraio 1999, considerando un campione di 20 strutture di vendita di vario tipo ma localizzate soprattutto lontano dai centri urbani su grandi direttrici viarie se non addirittura agli snodi di grandi sistemi infrastrutturali. L’entità e la tipologia dell’offerta dei centri commerciali appare oggi, a distanza di quasi 20 anni, fortemente mutata e l’esperienza di molteplici casi di studio ha portato a ritenere più plausibile apportare dei fattori di riduzione ai valori dei parametri di stima del traffico indotto suggeriti in quello studio.

Inoltre va considerato il fenomeno interattivo noto come “pass-by-trip” che tiene conto del fatto che una quota parte del traffico generato/attratto è di fatto già circolante sulla rete stradale afferente al bacino commerciale considerato e che non costituisce quindi traffico aggiuntivo rispetto all’esistente (pass-by-trip).

Nel caso in esame si è preferito quindi verificare il traffico indotto allo stato attuale al fine di effettuare un controllo sui parametri da bibliografia e renderli più attinenti al contesto allo studio.

La stima dei veicoli attratti e generati può poi tener conto del fattore di rotazione della sosta, la cui durata media varia a seconda della tipologia e dimensione della struttura di vendita.

Infine va tenuto conto del fatto che l'incremento delle superfici di vendita si inserisce in un contesto commerciale affermato da diversi anni; ciò significa che una parte dei clienti delle nuove attività già frequenta il centro commerciale.

Si è proceduto, per mezzo di telecamere di controllo, a monitorare i flussi veicolari in ingresso e uscita dal centro commerciale allo stato attuale. Sono stati conteggiati i flussi indotti dal centro commerciale nel periodo 09:30/20:30 per le giornate di venerdì e sabato nel mese di marzo 2019.

Si è proceduto al calcolo del coefficiente moltiplicativo che collega fra traffico indotto e superficie di vendita in modo analogo alla metodologia utilizzata nella redazione dello "Studio per la costruzione di un abaco di criteri di valutazione delle quantità di traffico generate – attratte dalle strutture per la grande distribuzione" redatto nel 2000 dal Dipartimento Commercio e Mercati della Regione Veneto in ottemperanza alla L.R. 37/1999.

Per le grandi superfici di vendita (con superficie di vendita fra i 2.500 e i 15.000 mq) il citato Abaco prevede un coefficiente moltiplicativo per l'ora di punta pari a 0,13.

Allo stato attuale (marzo 2019) il coefficiente moltiplicativo per l'ora di punta risulta quindi inferiore, variabile fra un minimo di 0,05 (venerdì) ad un massimo di 0,07 (sabato).

Dall'analisi dei flussi di traffico rilevati, è emerso che l'ora di punta si manifesta il venerdì sera tra le ore 17:30 e 18:30 e pertanto vengono utilizzati questi dati per la valutazione dei livelli di servizio delle intersezioni oggetto dello studio viabile. Queste ultime sono rappresentate dalla rotatoria tra via Marconi e via Valsugana e l'intersezione semaforizzata tra via Marconi e via Corso Campagna.

Alla luce di tutte queste considerazioni il volume di traffico indotto aggiuntivo è stimato cautelativamente in 399 veic.eq./h distribuiti in 191 in ingresso ed in 208 in uscita.

Per quanto riguarda la viabilità di progetto, è previsto il miglioramento del collegamento fra la SP 111 Nuova Gasparona ed il casello A31.

L'opera prevede un prolungamento della Strada provinciale da via Gombe, ove oggi termina, fino alla rotatoria afferente al casello stradale, con delivellamento della direttrice principale che viene portata in trincea per sottopassare l'attuale sistema di circolazione ad anello; i due elementi vengono messi in connessione per mezzo di rampe sul lato ovest (a sud dell'area commerciale).

I benefici di tale intervento sono:

1. la fluidificazione e la messa in sicurezza del nodo viario di via Gombe/via del Terziario, agevolando le connessioni di rango locale, fra comuni limitrofi e zona industriale, lungo la SP 349;
2. il miglioramento delle connessioni di rango sovracomunale, in particolare con la Pedemontana Veneta, l'A31, il polo ospedaliero unico di Santorso.

Inoltre è in fase di realizzazione la "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta", arteria che congiungerà l'area vicentina a quella trevigiana. In territorio di Thiene, essa si connette alla citata provinciale 111 presso il casello di Breganze.

Allo stato attuale La tratta A31-Breganze è già realizzata e la sua apertura ad oggi non è ancora avvenuta solo per la mancata stipula dei necessari accordi fra concessionari per la regolamentazione degli introiti da pedaggio. Si ritiene quindi che nel corso dei prossimi mesi tale tratta potrà essere attivata, andando a depotenziare l'ultimo tratto di SP 111 nuova Gasparona, verso il casello di Thiene.

Il combinato di questi due interventi avrà un sicuro impatto di riduzione dei flussi veicolari che interessano oggi l'anello viabilistico, determinando un netto miglioramento del livello di servizio degli assi coinvolti.

9. IMPATTI SULL'ATMOSFERA

Dal punto di vista metodologico la relazione sulla componente atmosfera 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.

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

Tabella 4 – Stima delle immissioni prodotte nello scenario attuale e indotto dall'ampliamento

Parametro	Statistica	Standard di qualità	Qualità dell'aria locale (monitoraggio ARPAV 2016)	Scenario indotto ampliamento Risultato ricettore maggiormente critico (abitazioni prospicienti via Marconi)
PM10	media annua	40 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	27 µg/m ³	< 0,2 µg/m ³
PM10	35° max media 24h a	50 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	58 µg/m ³	< 0,3 µg/m ³
NO ₂	media annua	40 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	25 µg/m ³	< 1,2 µg/m ³
NO ₂	18° max media 1h	200 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	-	< 14 µg/m ³
CO	Media mobile su 8h	10 mg/m ³ (D.Lgs 155/10)	< 2 mg/m ³	< 0,02 mg/m ³
B(a)P	media annua	1 ng/m ³ (D.Lgs 155/10)	0,6 ng/m ³	< 0,006 ng/m ³

Si può affermare che la realizzazione dell'intervento non comporterà significative variazioni della qualità dell'aria delle zone limitrofe e le concentrazioni di immissione di inquinanti rimarranno ampiamente nei limiti di legge di qualità dell'aria vigenti.

Dall'analisi della componente atmosfera emerge inoltre che il contributo all'inquinamento dell'aria, anche presso il ricettore maggiormente esposto del traffico indotto dall'ampliamento della struttura commerciale, risulta mediamente di due ordini di grandezza inferiori ai valori già presenti sul territorio.

10. INQUINAMENTO ACUSTICO

La struttura di vendita è localizzata a sud dell'abitato di Thiene, e a nord dell'area industriale.

L'ambito che ospita la struttura di vendita oggetto dell'intervento è caratterizzato dalla presenza della linea ferroviaria, da un quartiere residenziale, da un'area agricola con scarsità di abitazioni e da altre attività commerciali.

Il clima acustico dell'area risulta pesantemente influenzato dalla SP349, dalla SP111, da via del Lavoro e dalla viabilità afferente allo svincolo tra queste strade; l'area edificata a ovest subisce inoltre l'influenza acustica di via Corso Campagna; la presenza di altre strade minori non porta contributi significativi.

Nell'area sono presenti molteplici attività commerciali/produttive che però non incidono in maniera rilevante ed identificabile sul clima acustico e alcuni nuclei abitativi alcuni adiacenti all'area, altri separati dalla sopraelevazione della linea ferroviaria.

Il comune di Thiene ha redatto il Piano di classificazione acustica del territorio comunale dalla lettura del quale emerge che il centro commerciale rientra in Zona 4 i cui limiti assoluti di immissione sono 55 dBA (limite notturno 22.00-6.00) e 65 dBA (limite diurno 6.00-22.00).

Allo stato attuale le sorgenti esistenti con i relativi valori di potenza acustica, prese in considerazione dal presente studio, sono riconducibili principalmente ai mezzi transitanti lungo le strade presenti nell'area.

Sono stati considerati anche gli impianti posti sopra il centro commerciale e le attività di carico e scarico.

Nell'edificio in ampliamento è prevista l'installazione di un impianto di raffrescamento e riscaldamento del tipo a pompa di calore dotato di unità di trattamento aria e recuperatore di calore: il livello di pressione sonora esterna dovuta al funzionamento di tali impianti garantirà che il rumore irradiato all'esterno rispetti i limiti imposti dalla normativa.

L'altra fonte di inquinamento acustico è data dai movimenti veicolari della clientela, che produrranno variazioni del rumore di fondo dovuto al traffico già transitante sulla rete.

Per quanto riguarda i livelli di immissione presso i ricettori sensibili, premesso che la valutazione diurna è effettuata basandosi su dati relativi alla giornata ed all'orario di massimo afflusso di clientela e quindi di traffico veicolare, dall'esame della simulazione della propagazione acustica si considera che:

- la realizzazione della struttura commerciale comporta aumenti limitati dei valori acustici in alcuni punti considerati, minori comunque di 5 dB(A) (limite diurno del criterio differenziale);
- il confronto tra i valori di rumorosità presso i ricettori ed i limiti acustici di immissione ha evidenziato che ove sono stati previsti aumenti i livelli si mantengono al di sotto dei limiti, mentre presso due posizioni già sopra i limiti il progetto non comporta aumenti;
- il confronto tra i valori di rumorosità presso i ricettori ed i limiti acustici di emissione (impianti + attività carico/scarico) ha evidenziato che tutti i livelli si mantengono al di sotto dei limiti.

11. GEOMORFOLOGIA

Il territorio provinciale risulta estremamente variabile in riferimento alle formazioni rocciose affioranti. La successione stratigrafica comprende un basamento scistoso-cristallino di età paleozoica e sequenze di copertura dal Permiano al Quaternario, le quali sono costituite da rocce sedimentarie prevalentemente marine e da rocce vulcaniche. Le differenti litologie presenti nella zona influenzano le forme del paesaggio a causa della diversa resistenza all'erosione.

La zona di alta pianura, in cui si inserisce in territorio di Thiene, è costituita da un potente materasso di depositi litici grossolani di origine alluvionale, il cui spessore supera le centinaia di metri, ed è composto prevalentemente da ghiaie e sabbie; i corsi d'acqua che attraversano quest'area sono prevalentemente a carattere torrentizio e gli alvei hanno caratteristica di elevata dispersione nel sottosuolo, concorrono in modo significativo ad alimentare il sottostante acquifero freatico indifferenziato.

In generale, i suoli dell'alta pianura vicentina si instaurano sulle superfici dei conoidi alluvionali più antichi, all'origine della stessa: questi suoli sono normalmente poco profondi e ricchi in ghiaia, mentre sui conoidi più recenti troviamo suoli parzialmente decarbonati.

Gli studi del secolo scorso inerenti alla geologia e all'idrografia areale (*F. Molon 1883, T. Tarameli 1910, R. Fagiani 1912-1920, L. De Marchi 1910, G. Dal Piaz 1938*) hanno individuato l'antico corso del torrente Astico, che sboccava in pianura tra il monte Summano e le colline Bregonze, dirigendosi direttamente verso sud: in particolare, F. Molon (nel 1883), identificò l'andamento di tre diversi paleoalvei dell'Astico nella piana di Thiene e convergenti su Vicenza, il più recente dei quali passava attraverso l'attuale centro abitato in epoca Romana.

Lo spessore dei depositi fluvioglaciali dell'Astico nel Thienese ha potenza superiore ai 200 m, che raggiungono anche la zona del capoluogo in profondità.

A ovest delle imponenti conoidi citate si sono verificati fenomeni di sovrapposizione con le più modeste di Leogra e Timonchio, distinguibili per la differente granulometria e composizione petrografica degli elementi ghiaiosi, in quanto i depositi dell'Astico vedono la prevalenza di calcari e dolomie, mentre le alluvioni di Leogra e Timonchio mostrano abbondanza di elementi arenacei, scistosi, porfirritici e basaltici.

Il territorio comunale è pertinente alla fascia pedemontana vicentina, sita a nord del capoluogo

Vicenza e collocata ai piedi dei rilievi prealpini e allo sbocco delle valli più meridionali degli stessi; si presenta sostanzialmente pianeggiante, con quote altimetriche che vanno dai 160 m s.l.m. circa dei confini nord verso Zanè ai 70 m s.l.m. circa, ai confini meridionali verso Villaverla; la pendenza media del territorio è pari a circa 1,3%.

La superficie territoriale comunale si dipana per circa 20 kmq di pianura, racchiusi tra i Monti Lessini a ovest, il Monte Summano a nord-ovest e le colline delle Bregonze a nord-est e le colline di Sarcedo (pedemontana altopiano) e Montecchio Precalcino a est.

12. IDROGRAFIA

La formazione dell'arco alpino ha reso la pianura padana, una terra d'acqua: non si può, infatti, parlare della struttura geologica e della tessitura planiziale senza fare riferimento ai corpi d'acqua superficiali e sotterranei che la caratterizzano.

Il sottosuolo dell'area della Pianura Padana è sede del più vasto serbatoio idrico d'Europa. Durante il continuo alternarsi di epoche glaciali più o meno fredde, i flussi glaciali hanno riempito la valle Padana con un materasso alluvionale spesso anche centinaia di metri, costituito dal deposito alternato di strati di ghiaia e sabbia intervallati a depositi limosi e argillosi via via più consistenti.

L'alta Pianura Padana è dunque sede di un sistema di falde profonde anche centinaia di metri; l'acqua, giunta in corrispondenza alla fascia delle risorgive, in parte affiora in superficie, dando vita ai fiumi di risorgiva, e in parte si incunea negli strati ghiaiosi, a formare gli acquiferi artesiani sovrapposti che caratterizzano la bassa pianura.

Questo complesso sistema acquifero sotterraneo è fortemente legato all'idrografia superficiale: l'alveo dei corsi d'acqua infatti è condizionato dal substrato su cui si è formato, per cui è disperdente nell'alta pianura, dove scorre in sedimenti più grossolani, e va a ricaricare le falde sotterranee; è drenante nella bassa pianura, dove raccoglie le acque di risorgiva e delle falde in pressione e dove, a causa dei sedimenti più fini ed impermeabili, non può disperdere acqua nel sottosuolo.

Il territorio della Regione Veneto si inserisce in un complesso sistema idrogeologico che comprende, quindi, tutto il nord dell'Italia.

La morfologia complessa, con la fascia alpina e prealpina che degradano alla pianura fino al mare,

rendono assai vario il sistema idrografico superficiale; tuttavia, si possono individuare due principali tipi di acquiferi:

- acquiferi della zona montuosa, che hanno sede in formazioni di natura calcareo dolomitica;
- acquiferi della zona di pianura, con sede nei livelli ghiaiosi e/o sabbiosi.

La provincia di Vicenza è interessata dai sistemi idrografici del fiume Brenta, che nasce in Trentino Alto Adige tracciando un territorio che si estende dalla Valsugana alla valle dell'Agno (in questa zona il regime idrologico di molti corsi d'acqua tributari è caratterizzato da piene brevi e violente e da magre persistenti: questo fenomeno è conseguente agli insediamenti antropici urbani ed industriali che danno luogo a gravi squilibri), e dal sistema del fiume Bacchiglione, corso d'acqua che si forma a nord di Vicenza dal Brenta.

Le caratteristiche fisiche, geologiche e geomorfologiche dei diversi sistemi sono fra loro anche molto diverse. Tuttavia è possibile distinguere in modo sintetico la rete idrografica che interessa il Veneto sulla base dei suoi aspetti più significativi attraverso la suddivisione in fasce territoriali omogenee.

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. STRATIGRAFIA

L'esame di tutti i dati esistenti (stratigrafie e sondaggi elettrici) e l'osservazione delle fosse di cava consentono agevolmente di definire la costituzione del sottosuolo: dal piano campagna fino a profondità di varie decine di metri (oltre 100 m su 10 pozzi) il sottosuolo risulta costituito da alluvioni ghiaiose grossolane con abbondanti ciottoli e non rari massi (trovanti), frammisti ad abbondante frazione sabbiosa.

Al di sotto dei 30-40 m di profondità sono frequenti livelli di conglomerato, derivante dalla cementazione carbonatica più o meno spinta dei materiali ghiaiosi: lo spessore dei singoli banchi di conglomerato, normalmente limitato a qualche metro, può talora raggiungere qualche decina di metri.

Lenti di materiali fini, limoso-argillosi, sono molto rare, sempre di spessore singolo limitato a non più di qualche metro. Piuttosto rara è anche la presenza di matrice argillosa nelle alluvioni ghiaiose.

Dai dati stratigrafici disponibili e dalle notizie ottenute durante i numerosi scavi operati per la costruzione di opere pubbliche e private risulta che l'immediato sottosuolo è costituito da materiali sciolti a prevalente granulometria ghiaiosa, con percentuali talora elevate di ciottoli e sabbia.

Le alluvioni ghiaiose, di colore complessivamente chiaro, sono composte in grandissima prevalenza da elementi calcarei e dolomitici.

La granulometria dei materiali risulta molto ampia, generalmente rappresentata da 50-60 % di ghiaia, da 20-25 % di sabbia, da 5-10 % di limo e 10-15 % di ciottoli e blocchi.

Le caratteristiche granulometriche dei materiali e soprattutto le bassissime percentuali delle frazioni fini, conferiscono ai materiali del sottosuolo qualità ottime come terreno di fondazione, che consentono in termini generali fondazioni superficiali, cedimenti praticamente assenti, ed elevati valori dei carichi ammissibili.

Nella carta Idrogeologica si possono ritrovare gli andamenti della falda freatica, leggendo le curve isofreatiche ed il posizionamento dei pozzi usati per saggiarne la profondità.

Il materasso alluvionale ghiaioso contiene un'unica falda, di tipo freatico, che satura i materiali dal basamento roccioso fino ad alcune decine di metri sotto il piano campagna.

La profondità della superficie freatica è stata misurata su 20 pozzi esistenti.

Si nota, con l'esame dei dati come la profondità della falda non sia omogenea, ma variabile progressivamente da monte a valle: si passa infatti da valori di 70-90 m al limite settentrionale del territorio thienese, a valori di 20-30 m al limite meridionale; inoltre si nota una brusca risalita verso le colline poste ad est, provocata dall'innalzamento del substrato roccioso.

La superficie freatica è soggetta, nell'anno, ad una serie di oscillazioni, determinate da processi di drenaggio verso valle e di ricarica periodica ad opera dei fattori di alimentazione.

L'escursione della falda nel tempo è stata determinata utilizzando le misure periodiche che da molti anni vengono effettuate al pozzo posto nel cortile del Municipio di Thiene.

Nell'area oggetto di intervento, da quota 0,00 fino alla profondità di 30,00 metri la stratigrafia risulta omogenea ed è caratterizzata da ghiaie con sabbia e ciottoli; a tratti la matrice limosa, tendenzialmente molto debole, si fa più consistente. A quota -10,30 metri per la profondità di un metro è presente uno strato di limo argilloso.

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

Nel comune di Thiene non sono presenti siti della Rete Natura 2000 (S.I.C. e Z.P.S.); esternamente al territorio comunale, le più vicine aree con una particolare rilevanza ambientale si trovano una a circa 6,5 km in direzione sud-est, identificata come S.I.C. e Z.P.S. "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe" e l'altra a circa 8 km in direzione nord-ovest, costituita dal S.I.C. e Z.P.S. IT3210040 "Monti Lessini - Pasubio - Piccole Dolomiti Vicentine".

La distanza tra area di progetto e siti della Rete Natura2000 e la presenza tra essi di importanti barriere antropiche quali nuclei urbani, aree industriali, viabilità a traffico elevato, ferrovia, sono la principale discriminante che permette di ritenere improbabile effetti su habitat, habitat si specie e specie incluse negli elenchi delle schede Natura2000.

In base ai dati scientifici riscontrati, 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.

15. OPERE A COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE

La progettazione dell'ampliamento e le procedure di gestione del centro commerciale sono orientate alla massima ottimizzazione delle risorse e alla minimizzazione degli impatti sull'ambiente, della produzione ed emissione di rifiuti e del consumo di risorse.

Inoltre sono previste le seguenti opere di mitigazione:

- la creazione di nuovi spazi verdi in adiacenza alle nuove facciate, la creazione di tasche vegetate sui prospetti della struttura e la messa a dimora di arbusti ed alberi nel parcheggio a compensazione per le emissioni di CO₂ prodotte a seguito dell'ampliamento;
- l'installazione in copertura di un impianto di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili la cui potenza di picco sarà di circa 295 kW;
- l'installazione di corpi illuminati con tecnologia LED nelle aree comuni della galleria e dei servizi e nel parcheggio interrato, allo scopo di ottimizzare i consumi;
- la produzione del 50% del fabbisogno totale di acqua calda sanitaria sarà realizzata mediante serbatoi di accumulo alimentati da pompe di calore, coerentemente con la legislazione in vigore;
- l'installazione di colonnine per la ricarica delle auto elettriche così come previsto dai commi 1-bis e 1-ter inseriti nell'art. 4 del DPR 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico edilizia) e dall'art. 78 del Regolamento edilizio del comune di Thiene. Le colonnine sono ubicate nell'area del parcheggio posto di fronte all'edificio in ampliamento;
- la realizzazione di un nuovo percorso ciclo-pedonale a prolungamento di quello esistente proveniente dal centro città, che attualmente si interrompe repentinamente su via del Terziario dopo il sottopasso ferroviario. Un nuovo tratto di pista ciclabile è in progetto anche lungo il nuovo asse viario, al fine di collegare il centro commerciale con il sistema di piste ciclabili esistenti a nord-ovest dell'area.

16. MATRICE DEGLI IMPATTI

Nella figura seguente è presentata la matrice degli impatti previsti dall'ampliamento del centro commerciale.

Gli impatti sono tematizzati 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.

Figura 5 - Matrice degli impatti

	NATURALE									TERRITORIALE				SOCIO ECONOMICA		SANITARIA	
	ARIA	ACQUE SUPERFICIALI	ACQUE SOTTERRANEE	SUOLO	SOTTOSUOLO	RUMORE	VEGETAZIONE-FLORA	FAUNA	INQUINAMENTO LUMINOSO	PATRIMONIO STORICO	PATRIMONIO ARCHITETTONICO-CULTURALE	QUALITA' ESTETICO PERCETTIVA	VIABILITA'	SISTEMA ECONOMICO	OFFERTA LAVORO	SALUTE PUBBLICA	SICUREZZA POPOLAZIONE
PRODUZIONE E SMALTIMENTO RIFIUTI	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Yellow	Green	Green				Green	Yellow	Light Blue		Green	Green
CONSUMO D'ACQUA		Green	Yellow	Green	Green											Green	Green
SCARICO DEI REFLUI		Green	Green	Green	Green											Green	Green
SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE		Green	Yellow	Green	Yellow											Green	Green
TRAFFICO INDOTTO DA VISITATORI E ADDETTI	Yellow					Yellow	Green	Green					Yellow			Yellow	Green
CLIMATIZZAZIONE DEGLI AMBIENTI	Green					Green										Green	Green
OFFERTA COMMERCIALE														Light Blue	Light Blue		
IMPIEGO PERSONALE														Light Blue	Light Blue		
MOVIMENTAZIONE MERCI	Yellow					Yellow	Green	Green					Yellow	Light Blue	Light Blue	Green	Green
ILLUMINAZIONE ESTERNA E INTERNA							Green	Yellow								Green	Green

	IMPATTO NEGATIVO ALTO		IMPATTO POSITIVO ALTO
	IMPATTO NEGATIVO MEDIO		IMPATTO POSITIVO MEDIO
	IMPATTO NEGATIVO LIEVE		IMPATTO POSITIVO LIEVE
	IMPATTO NULLO O TRASCURABILE		IMPATTO NON VALUTABILE

17. 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
P.U.A.	Piano Urbanistico Attuativo
S.d.V.	Superficie di Vendita
S.I.A.	Studio di Impatto Ambientale
S.l.m.	Sul livello del mare
S.L.P.	Superficie Lorda di Pavimento
U.S.	Uscita di Sicurezza
V.A.S.	Valutazione Ambientale Strategica
V.I.A.	Valutazione di Impatto Ambientale
Z.T.O.	Zona Territoriale Omogenea