

Prot. vedi file segnature xml allegato

Titolario 10.X.1

20201030\_montebelluna\_parco\_imprese\_verifica\_completezza\_doc\_progetto\_new

Al Responsabile del procedimento  
A. De Luca  
Ufficio Valutazione Impatto Ambientale  
Provincia di Treviso  
[protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it](mailto:protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it)

**Oggetto: CA.BI. S.r.l., Parco Commerciale "Parco delle Imprese" a Montebelluna. Procedimento autorizzativo unico di VIA (art27-bis DLgs 152/2006 art.10 LR 4/2016).**

In riferimento al procedimento in oggetto ed alla Vs. nota per la verifica di completezza ed adeguatezza della documentazione progettuale, di cui al Ns. prot. 85692/2020, si trasmettono in allegato le richieste di integrazioni ed osservazioni tecniche che sono state elaborate in modo collegiale avvalendosi del contributo specialistico di varie strutture ARPAV:

- Servizio Monitoraggio e Valutazioni, per la parte relativa all'inquinamento atmosferico e la stima di ricaduta degli inquinanti emessi dal traffico veicolare;
- Unità Fisica, per la parte relativa all'impatto acustico ed alla prevenzione dell'inquinamento luminoso;
- Centro Veneto Suolo e Bonifiche, per la parte relativa alle terre e rocce da scavo;
- Servizio Controlli, per la parte relativa alla gestione delle acque di dilavamento.

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti si inviano cordiali saluti.

Il Responsabile del Servizio  
Dr.ssa Maria Rosa

Responsabile del procedimento: dr.ssa Maria Rosa  
Responsabile dell'istruttoria: dr. Massimo Bressan

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. Se stampato riproduce in copia l'originale informatico conservato negli archivi informatici ARPAV.

## Inquinamento atmosferico e modellistica di dispersione

Il documento progettuale “Studio degli impatti sulla qualità dell’aria”, relativo alla realizzazione di un nuovo parco commerciale in Comune di Montebelluna, conclude che (a pag. 22) :

- *“gli impatti delle emissioni del traffico indotto sulla qualità dell’aria risulteranno molto inferiori ai limiti di legge del D.lgs. 155/2010 e che, relativamente alle polveri PM10 e al monossido di Carbonio, possono ritenersi poco significative”*

tuttavia, dal punto di vista quantitativo, si rileva che:

- le stime delle concentrazioni ambientali di biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) sul punto corrispondente al massimo di dominio spaziale risultano pari a circa il 10% del valore limite annuale (40 ug/m<sup>3</sup>) e circa il 37% del valore limite per la media oraria (200 ug/m<sup>3</sup>); tali valori di stima sono quindi sensibilmente superiori alla soglia di “significatività”, ancorché esclusivamente di tipo indicativo, pari al “5% dei livelli di inquinamento attuali”, così come definita e raccomandata nelle “Linee Guida VIA. Parte generale. Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, 18 giugno 2001”, (ANPA, 2001);

inoltre, dal punto di vista qualitativo e dell’impostazione metodologica, si rileva che risultano carenti o mancanti numerose informazioni ed elementi tecnici di valutazione che rendono non completamente ripercorribile il contenuto dello studio modellistico, in particolare:

- manca un confronto tra lo scenario di riferimento “stato di fatto” vs. “stato di progetto” ed il calcolo dei relativi impatti differenziali; inoltre, manca una precisa definizione dello scenario utilizzato per la valutazione dello stato di progetto che appare difficilmente desumibile da quanto sinteticamente riportato nella relazione a pagina 13: *“I flussi di traffico indotto dalla struttura commerciale pari a 1667 veicoli equivalenti/ora in ingresso ed in uscita sono stati distribuiti in proporzioni uguali sulle quattro direttrici identificate dalla strada pedemontana veneta e dalla strada feltrina”*; (ad esempio, rispetto a quale predefinito scenario di valutazione si riferiscono tali ripartizioni dei flussi di traffico?)
- manca un’indicazione precisa del periodo di riferimento utilizzato per la caratterizzazione meteorologica ed una valutazione della rappresentatività della stazione meteo utilizzata per l’area di simulazione; infatti, non è presentata un’accurata analisi dei parametri velocità e direzione del vento espressa come percentuale di dati invalidi e calme di vento sia su base annua che stratificate per mese e non c’è nemmeno un’indicazione dell’altezza dell’anemometro e soprattutto della frequenza originaria dei dati meteo, che deve risultare coerente (congruente) con la cadenza temporale della simulazione modellistica;
- manca una robusta argomentazione della scelta dei fattori di emissione utilizzati per la

caratterizzazione del traffico veicolare che viene sinteticamente giustificata con (pag. 12): “*i fattori di emissione considerati nel seguito della presente trattazione sono riferiti al valore medio di emissione prodotta per chilometro percorso, elaborato a livello extraurbano e relativamente il traffico leggero.*”, senza addurre alcuna motivazione specifica sul perché solo traffico leggero e sul perché il solo riferimento ad un ciclo di tipo extraurbano; inoltre, non viene giustificato perché non sono stati considerati anche gli impatti derivanti dal traffico di servizio in entrata ed uscita dall’area del centro commerciale (qualora essi siano rilevanti in termini numerici);

- manca la valutazione delle concentrazioni ambientali stimate presso eventuali recettori sensibili, o alternativamente una giustificazione robusta della non necessità di individuare tali recettori sulla base delle evidenze di stima prodotte; infatti, l’individuazione di eventuali recettori sensibili diventa fondamentale nell’ipotesi di stabilire un piano di monitoraggio da eseguire in fase di cantiere e/o post operam relativamente alla verifica di conformità per alcuni parametri (ad esempio NO<sub>2</sub>), le cui concentrazioni stimate da modello risultano comunque “significative” (secondo il criterio indicativo già indicato, cfr. punto precedente);
- manca un’indicazione precisa di tutte le parametrizzazioni più rilevanti utilizzate nella catena modellistica (utilizzo di eventuale preprocessore meteorologico, input da stazione singola in stile ISC3, metodo per il computo dei coefficienti di dispersione, modalità di caratterizzazione del tipo di sorgente, etc.); a tal fine, si suggerisce di presentare nella documentazione progettuale integrativa un’adeguata spiegazione dei criteri di scelta adottati nonché di calcolo delle principali parametrizzazioni modellistiche, includendo per maggior chiarezza anche il ‘listato’ (contenuto file ‘inp’) delle impostazioni di calcolo.

Per concludere, si richiede la predisposizione di un’integrazione documentale in grado di rispondere e chiarire in modo esaustivo tutti i rilievi tecnici sopra indicati.

## Terre e rocce da scavo

Dagli elementi desumibili dalle relazioni tecniche presentate, il progetto prevede la movimentazione di terre e rocce da scavo in misura superiore a 6.000 mc. L’intervento pertanto ricade nella fattispecie dei cantieri di grandi dimensioni sottoposti a VIA di cui al Capo II del DPR 120/2017 che prevede la presentazione da parte del proponente di un Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, redatto in conformità alle disposizioni di cui all’allegato 5 del medesimo decreto. Si chiede pertanto di trasmettere il piano di utilizzo per la necessaria valutazione.

## Prevenzione dell'inquinamento luminoso

La ditta ha presentato un progetto illuminotecnico relativo agli impianti di futura installazione.

I punti fondamentali della L.R. n. 17/2009 pertinenti al caso in oggetto sono i seguenti:

- 1 Utilizzo di apparecchi stradali o di arredo urbano con emissione nulla verso l'alto, comprovato dalle tabelle fotometriche in formato numerico o in file, certificati e sottoscritti dal responsabile tecnico del laboratorio di misura.
- 2 Utilizzo di torri faro solo se non sia possibile adottare altre tipologie di illuminazione.
- 3 Nel caso dei proiettori devono essere utilizzati proiettori a vetro piano, simmetrici o asimmetrici, montati parallelamente al terreno, con emissione nulla verso l'alto.
- 4 Il rendimento degli apparecchi utilizzati deve essere superiore al 60 %, o l'efficienza delle sorgenti a LED superiore a 90 lm/W.
- 5 A causa dei negativi effetti ambientali dovuti alla componente di luce blu, presente in particolare nelle sorgenti con elevata temperatura di colore, si raccomanda di utilizzare sorgenti con temperatura di colore non superiore a 3000 K.
- 6 Dichiarazione della norma tecnica utilizzata nella progettazione e delle categorie illuminotecniche di progetto e di esercizio, motivandone le scelte.

In base alla documentazione tecnica fornita, si possono svolgere le seguenti considerazioni, con riferimento ai punti normativi sopra evidenziati.

- 1 Sono stati scelti gli apparecchi PHILIPS BGP621 T25 1 xLED59-4S/740 DM10 BL2, e EWO led\_F20\_LP32\_LR\_L16A\_M\_0614 che, se correttamente installati, non danno luogo a emissioni verso l'alto. Mancano le tabelle fotometriche degli apparecchi, del secondo anche le caratteristiche tecniche.
- 2 Non è previsto l'utilizzo di torri faro.
- 3 I proiettori sono dotati di vetro piano.
- 4 Il rendimento dichiarato è superiore al 60%.
- 5 La temperatura di colore prevista è di 4000 K.
- 6 Le strade di penetrazione e quelle interne al parcheggio vengono classificate C4, in riferimento alla Norma UNI EN 13201-2. È accettabile un valore di  $E_m$  pari a 10 lux ma si fa presente che manca la classificazione delle strade di accesso.

I calcoli illuminotecnici, per i quali non è stato esplicitato il valore del fattore di manutenzione utilizzato, evidenziano valori di  $E_m$ , in 6 casi su 7, superiori a 10 lux, anche considerando la tolleranza del 15%. Pertanto il valore di classe C4 non è rispettato.

Non è chiaro perché il rapporto di uniformità non venga considerato su tutto il parcheggio ma solamente sulle strade interne.

Non è stata fatta alcuna considerazione in merito all'illuminazione delle aree di carico e scarico.

Non sono stati indicati gli orari di funzionamento dell'impianto di illuminazione né la gestione dell'illuminazione in orario notturno, obbligatoria per la L.R. 17/09.

In base alle considerazioni sopra riportate è necessario rivedere la progettazione per rispettare i valori di illuminamento previsti dalla categoria illuminotecnica di riferimento, considerando anche le aree di carico e scarico e prevedendo preferibilmente lampade con TTC non superiore a 3000 K. I calcoli vanno effettuati utilizzando un fattore di manutenzione non inferiore a 0,80.

Va altresì presentato il piano di gestione dell'illuminazione in orario notturno seguendo il prospetto riportato nelle linee guida Arpav e prediligendo, ove possibile, un'illuminazione *on demand*.

Si fa presente che va presentato anche il progetto illuminotecnico per la viabilità di nuova realizzazione.

## Impatto acustico

E' stata presentata una Valutazione previsionale di impatto acustico a firma di un Tecnico competente in acustica (p.i. Trivellato Antonio, relazione del 29 luglio 2020).

Complessivamente vengono fornite le informazioni richieste dalle linee guida di cui alla DG Arpav n. 3/2008.

Si richiedono le seguenti integrazioni / chiarimenti:

- A pag. 14 della relazione, paragrafo 3.3.2, mancano le indicazioni del numero di mezzi e della via sulla quale confluiscono le attività di carico e scarico.
- Manca la legenda delle mappe acustiche allegate alla relazione.
- Rispetto ai ricettori individuati, dalla cartografia ne risultano altri più vicini a quelli presi in considerazione (v. figura in allegato). Qualora siano edifici che comprendono ambienti abitativi secondo la definizione data dalla L. 447/95, si chiede di estendere ad essi le valutazioni dei livelli sonori,
- Si chiede di precisare quale sia la facciata degli edifici considerata per la stima dei livelli sonori riportati nelle tabelle di pag. 29 e in particolare di chiarire perché presso l'edificio R6 si verifichi una diminuzione del livello di immissione;
- Si chiede di chiarire il significato della frase riportata a pag. 22 della relazione "Per riprodurre il livello di fondo dovuto alle attività non identificabili sono state inserite delle sorgenti ad una altezza di 500 m, in modo da ottenere un livello acustico medio a 2 m di altezza, pari al livello minimo misurato (35 dB(A))."

## Gestione delle acque di dilavamento

Le soluzioni adottate nel trattamento delle acque meteoriche da superficie coperte e da piazzali risultano in linea con quanto disposto dal D. Lgs. 152/2006 e dalle Norme Tecniche di Attuazione del PTA. Per maggior chiarezza si sottolinea che le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali dovranno essere raccolte separatamente da quelle provenienti dai tetti ed i rispettivi recapiti finali dovranno essere differenziati: in particolare, per le acque meteoriche di dilavamento andrà individuato un preciso recapito finale.

---

Il responsabile del procedimento: dr.ssa Maria Rosa

Il responsabile dell'istruttoria: dr. Massimo Bressan

## Allegato

### cartografia dei ricettori di impatto acustico

