



Marca da bollo € 16.00

id. 01251366053575

del 03/07/2026

Area: Funzioni Generali
Settore: Ambiente e Pianificazione Territoriale
C.d.R.: Ambiente
Servizio: Amministrativo Ecologia
Unità Operativa: Valutazione Impatto Ambientale
Ufficio: Procedimenti di V.I.A.

Valutazione impatto ambientale

N.Reg. 238 del 11/08/2026

Treviso, 11/08/2026

Oggetto: AMPLIAMENTO CON MODIFICHE FABBRICATO AD USO COMMERCIALE PER LA
REALIZZAZIONE
DI UNA GRANDE STRUTTURA DI VENDITA NELL'AMBITO PDL "FELTRINA 6"
COMUNE DI LOCALIZZAZIONE: TREVISO (TV)
COMUNE INTERESSATO: PAESE (TV)
PROPONENTE: F.LLI LANDO S.P.A.
VERIFICA DELL'ASSOGGETTABILITÀ ALLA VIA AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. N.152/2006 .

IL DIRIGENTE

PREMESSO CHE:

- In data 23/12/2026 (prot. Prov. n.n. 72681, 72682, 72683) la ditta F.LLI LANDO S.P.A., con sede legale in Via E. degli Scrovegni, 1 - 35131 - Padova (PD), ha presentato istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA (screening), ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006, relativa al progetto denominato "*Ampliamento con modifiche fabbricato ad uso commerciale per la realizzazione di una grande struttura di vendita ion un ambito PdL "Feltrina 6", in comune di Treviso*" e con Comune interessato Paese (TV);
- i progetti relativi alla modifica di grandi strutture di vendita rientrano nella tipologia di cui all'Allegato IV, parte II, del D.Lgs. n. 152/2006, punto 7, "Progetti di infrastrutture", lettera b), nonché nell'Allegato A2 della Legge Regionale 12/2004, lettera b). Tali progetti sono, pertanto, soggetti alla verifica di assoggettabilità a VIA (screening) di competenza provinciale;
- il progetto è riferibile alla rete Natura 2000 (zone SIC e ZPS) e pertanto la valutazione di incidenza (VInCA) - Screening specifico - Livello I è ricompresa nell'ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità alla VIA;
- in data 06/03/2026, con protocollo n. 13219, il Comune di Paese ha presentato osservazioni;





- in data 23/03/2026, con protocollo n. 17878, sono state richieste integrazioni sul progetto in argomento, nonché le controdeduzioni alle osservazioni pervenute, che la Ditta ha successivamente consegnato in data 20/04/2026 (prot. Prov. n.n. 22962 e 22965), in data 08/07/2026 (prot. Prov. n. 40396, 40414, 40417, 40418 e 41661), in data 29/07/2026 (prot. Prov. n° 45038) e in data in data 31/07/2026 (prot. Prov. n° 45520);

TENUTO CONTO CHE il Comitato Tecnico Provinciale VIA, nella seduta del 6 agosto 2026, dopo aver valutato gli elaborati agli atti e le criticità connesse all'attuazione del progetto presentato dalla ditta F.LLI LANDO S.P.A., non ha rilevato la possibilità che si manifestino impatti negativi e significativi sulle varie componenti ambientali e conseguentemente e ha, a seguito di esauriente discussione nel corso della seduta del Comitato Tecnico Provinciale VIA del 6 agosto 2026, espresso parere favorevole all'esclusione il progetto di cui all'oggetto dalla procedura di VIA con le considerazioni riportate nel parere allegato al presente atto, che ne costituisce parte integrante e sostanziale;

VISTO il D.Lgs. n. 152/2006, Parte II, recante disciplina relativa alle procedure per la VAS, per la VIA e per l'IPPC;

VISTO il comma 3 dell'art.10 del TUA che, ai fini della semplificazione normativa, comprende la procedura di valutazione di incidenza nei procedimenti di VIA;

VISTA la Legge Regionale 27 maggio 2024, n. 12 "Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), valutazione di impatto ambientale (VIA), valutazione d'incidenza ambientale (VINCA) e autorizzazione integrata ambientale (AIA)" ed in particolare l'art. 9 comma 3, che pone in capo alla Provincia il rilascio dei provvedimenti di VIA, con riferimento alle tipologie progettuali individuate nella ripartizione di cui agli allegati A e B;

VISTO il Regolamento regionale del 9 gennaio 2025 n. 2 "Regolamento attuativo in materia di VIA (articolo 13 della legge regionale 27 maggio 2024, n. 12)";

VISTO l'art. 15 comma 2 della Legge Regionale del 27 maggio 2024, n. 12 che conferma la necessità di effettuare la valutazione di incidenza nei procedimenti di VIA e il Regolamento regionale del 9 gennaio 2025 n. 4 "Regolamento attuativo in materia di VINCA (articolo 17 della legge regionale 27 maggio 2024, n. 12)";

VISTA la L. 241/1990;

RICHIAMATO, per quanto compatibile, il D.Lgs. 18/8/2000 n. 267;

ATTESTATA la legittimità, la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, nonché la completezza dell'istruttoria condotta, ai sensi dell'art. 147bis del D.Lgs. n. 267/2000;

VISTO il Regolamento provinciale di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi;

DETERMINA





- di prendere atto e di fare proprio quanto espresso dal Comitato Tecnico Provinciale VIA nella seduta del 6/08/2026, relativamente all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto di cui all'oggetto;
- di escludere conseguentemente dalla procedura di VIA il progetto di *"Ampliamento con modifiche fabbricato ad uso commerciale per la realizzazione di una grande struttura di vendita in un ambito PdL "Feltrina 6", in comune di Treviso (TV)"* con Comune interessato Paese (TV), come da istanza di F.LLI LANDO S.P.A., pervenuta in data 23/12/2026 (prot. Prov. n.n. 72681, 72682, 72683), con le considerazioni riportate nel parere espresso dal Comitato Tecnico Provinciale di Valutazione Impatto Ambientale del 6/08/2026, allegato al presente provvedimento di cui costituisce parte integrante.

BUSONI SIMONE

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.Lgs n 82/2005 e s.m.i.)



PARERE COMITATO TECNICO PROVINCIALE VIA

(L.R. 27/5/2024 n. 12 - D.Lgs. 3/4/2006 n. 152)

SEDUTA DEL 6 AGOSTO 2026

Oggetto: Ampliamento con modifiche fabbricato ad uso commerciale per la realizzazione di una grande struttura di vendita in un ambito PdL "Feltrina 6"
Comune di localizzazione: Treviso (TV)
Comune interessato: Paese (TV)
Proponente: F.LLI LANDO S.P.A.
Procedura di Verifica dell'assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n.152/2006

IL PROCEDIMENTO

In data 23/12/2026 (prot. Prov. n. n. 72681, 72682, 72683) la ditta F.LLI LANDO S.P.A., con sede legale in Via E. degli Scrovegni, 1 - 35131 - Padova (PD), ha presentato istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA (screening), ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006, relativa al progetto denominato "*Ampliamento con modifiche fabbricato ad uso commerciale per la realizzazione di una grande struttura di vendita in un ambito PdL "Feltrina 6", Comune di Treviso (TV)*".

L'attività rientra nella fattispecie indicata al punto 7 lettera b) dell'Allegato A2 della L.R. 12/2024, "*b) Progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari; progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari; costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 'Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59' ed in particolare medie strutture di vendita in forma di medio centro commerciale, come definite dalla lettera f) del comma 1 dell'articolo 3 della legge regionale 28 dicembre 2012, n. 50 e grandi strutture di vendita di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 22 della legge regionale 28 dicembre 2012, n. 50; parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto*".

L'intervento di progetto consiste nell'ampliamento e nella riorganizzazione dell'attuale struttura commerciale Iperlando di via Feltrina a Treviso, con trasformazione da media a grande struttura di vendita, per una superficie lorda complessiva di 10.500 m² e una superficie di vendita di 7.500 m². Il progetto comprende inoltre la riorganizzazione della viabilità e delle aree pertinenziali, con opere di urbanizzazione e interventi di beneficio pubblico, tra cui nuovi percorsi ciclopedonali e la realizzazione di un'area boscata compensativa.

A seguito della pubblicazione dell'avviso di deposito, in data 04/03/2026 il Comune di Paese ha presentato osservazioni relative alla necessità di aggiornare e approfondire lo studio viabilistico, verificando, sulla base di dati di traffico aggiornati e coerenti, la capacità dell'intersezione tra la S.R. 348 Feltrina e la S.P. 79 delle Cave, anche in relazione ai flussi generati dalla nuova grande struttura di vendita e dal futuro IV lotto della Tangenziale di Treviso, nonché valutando l'adeguamento dell'intersezione mediante la realizzazione di una rotatoria.

Il 26/03/2026 (prot. Prov. n. 17878) sono state richieste integrazioni sul progetto in argomento, riguardanti la valutazione degli effetti cumulativi connessi alla futura Tangenziale di Treviso, con particolare riferimento agli impatti su traffico e viabilità, rumore ed emissioni in atmosfera, considerando lo scenario più gravoso in fase di cantiere e di esercizio su un orizzonte temporale di almeno cinque anni, nonché il chiarimento delle modalità e delle tempistiche di attuazione delle opere e della configurazione degli accessi alla grande struttura di vendita, oltre al riscontro al parere di ARPAV ed alle osservazioni formulate dal Comune di Paese.

In data 20/04/2026 (prot. Prov. n.n. 22962 e 22965), in data 08/07/2026 (prot. Prov. n. 40396, 40414, 40417, 40418 e 41661), in data 29/07/2026 (prot. Prov. n° 45038) e in data in data 31/07/2026 (prot. Prov. n° 45520) il proponente ha trasmesso le integrazioni richieste.

LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

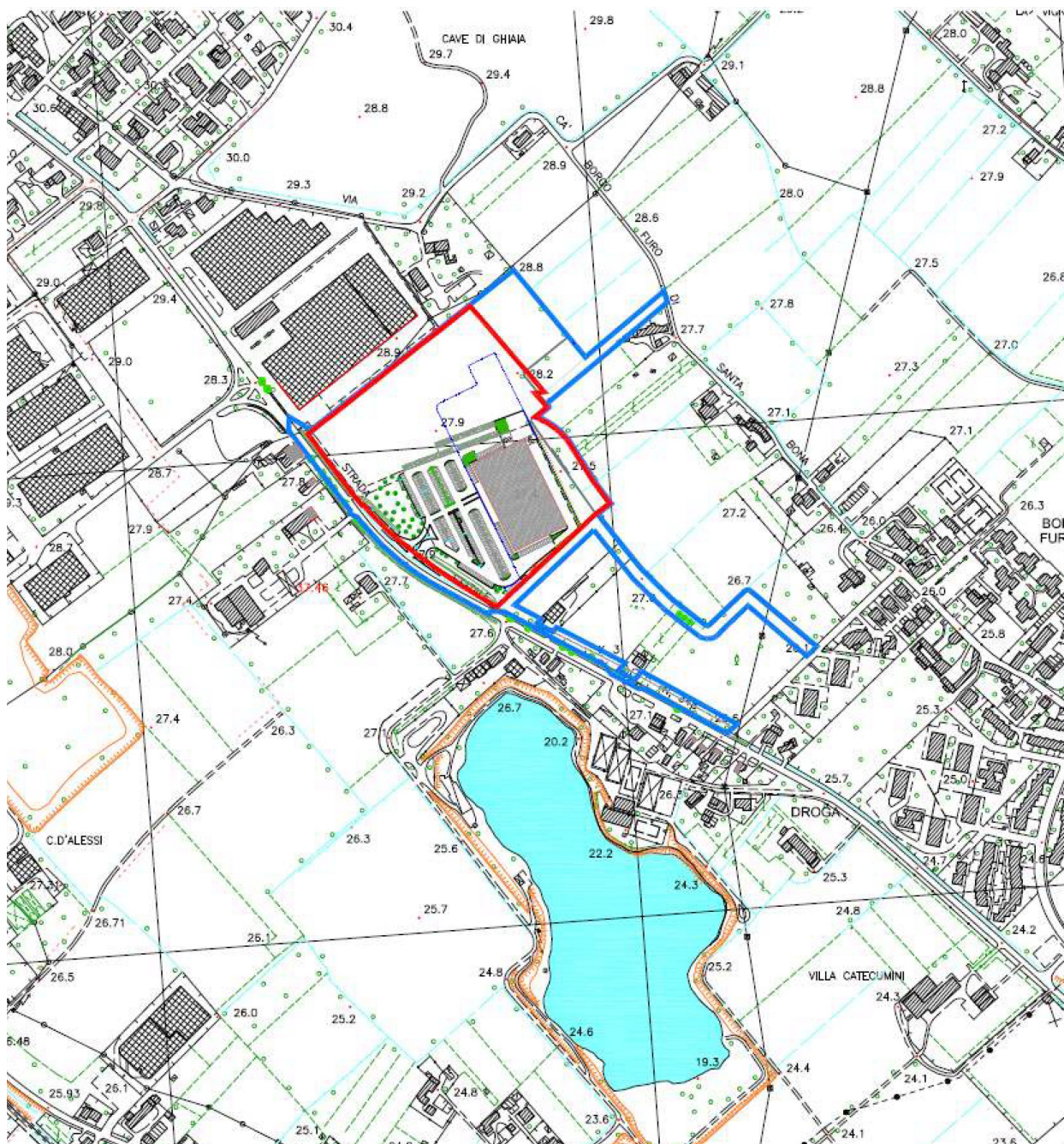
L'intervento è localizzato nel Comune di Treviso, lungo la S.R. 348 "Feltrina", in corrispondenza del settore nord-occidentale del territorio comunale e in prossimità del confine con il Comune di Paese.



L'area, denominata "PUA Feltrina 6", comprende il sedime dell'attuale supermercato Iperlando con le relative aree di parcheggio e verde, i terreni adiacenti posti a nord e nord-ovest e la fascia interposta tra questi e la viabilità principale.

Il sito si colloca in un contesto periurbano, caratterizzato dalla presenza di insediamenti commerciali, produttivi e residenziali distribuiti lungo la direttrice della Feltrina, con edificazione periferica frammentata e aree ancora libere o agricole verso nord e nord-est. In tale direzione sono inoltre presenti una canaletta irrigua, uno specchio d'acqua e fasce di vegetazione arborea che costituiscono gli elementi naturali più prossimi all'ambito di intervento.

Figura 1 - Inquadramento geografico: in rosso l'ambito del pdl Feltrina 6 ed in azzurro l'extra ambito.



STATO ATTUALE

L'ambito di intervento va a completare il tessuto edificato tra l'attuale ipermercato Lando ed i capannoni commerciali confinanti a nord, in un'area attualmente coltivata prevalentemente a cereali. L'area in esame non presenta particolare rilevanza paesaggistica, risultando totalmente priva di preesistenze architettoniche, storiche o naturalistiche, ed essendo collocata lungo la viabilità principale della S.R. Feltrina in un contesto di edificazione periferica frammentata.

L'area già edificata è organizzata a partire dalla strada Feltrina - che non riveste alcun ruolo ordinatore - su una fascia verde, il parcheggio ad uso pubblico ed il fabbricato commerciale, dietro il quale residua una fascia verde inselvaticata. L'unico riferimento per la progettazione è dato quindi dalla prosecuzione degli allineamenti preesistenti del fabbricato e del parcheggio.

Non sono presenti vincoli ambientali o monumentali. Unica invariante di natura ambientale da segnalare è la presenza a nord-est, all'esterno dell'ambito del PdL, di aree di connessione naturalistica-buffer zone e di corridoio ecologico secondario, sulle quali ricadono l'area destinata a rimboschimento e parte di una delle ciclopeditali di beneficio pubblico extra ambito.

Lungo il confine nord-orientale dell'ambito ed all'interno dell'area verde retrostante il fabbricato e dell'area destinata a rimboschimento corre una canaletta irrigua consortile di competenza del Consorzio di Bonifica Piave. Il Consorzio ha espresso parere favorevole, per quanto di competenza e ai soli fini idraulici, alla realizzazione del PUA, subordinatamente al rispetto delle relative prescrizioni.

L'area è inoltre attraversata dal metanodotto "ALL. SEBRING FONTEBASSO" DN100, che interessa parte dell'attuale sedime della S.R. Feltrina e le aree attigue interne all'ambito di intervento; in relazione all'interferenza con le opere previste è stata acquisita la valutazione di SNAM, il cui preventivo è stato accettato dalla Ditta Lando.

Figura 2 - Inquadramento su foto satellitare

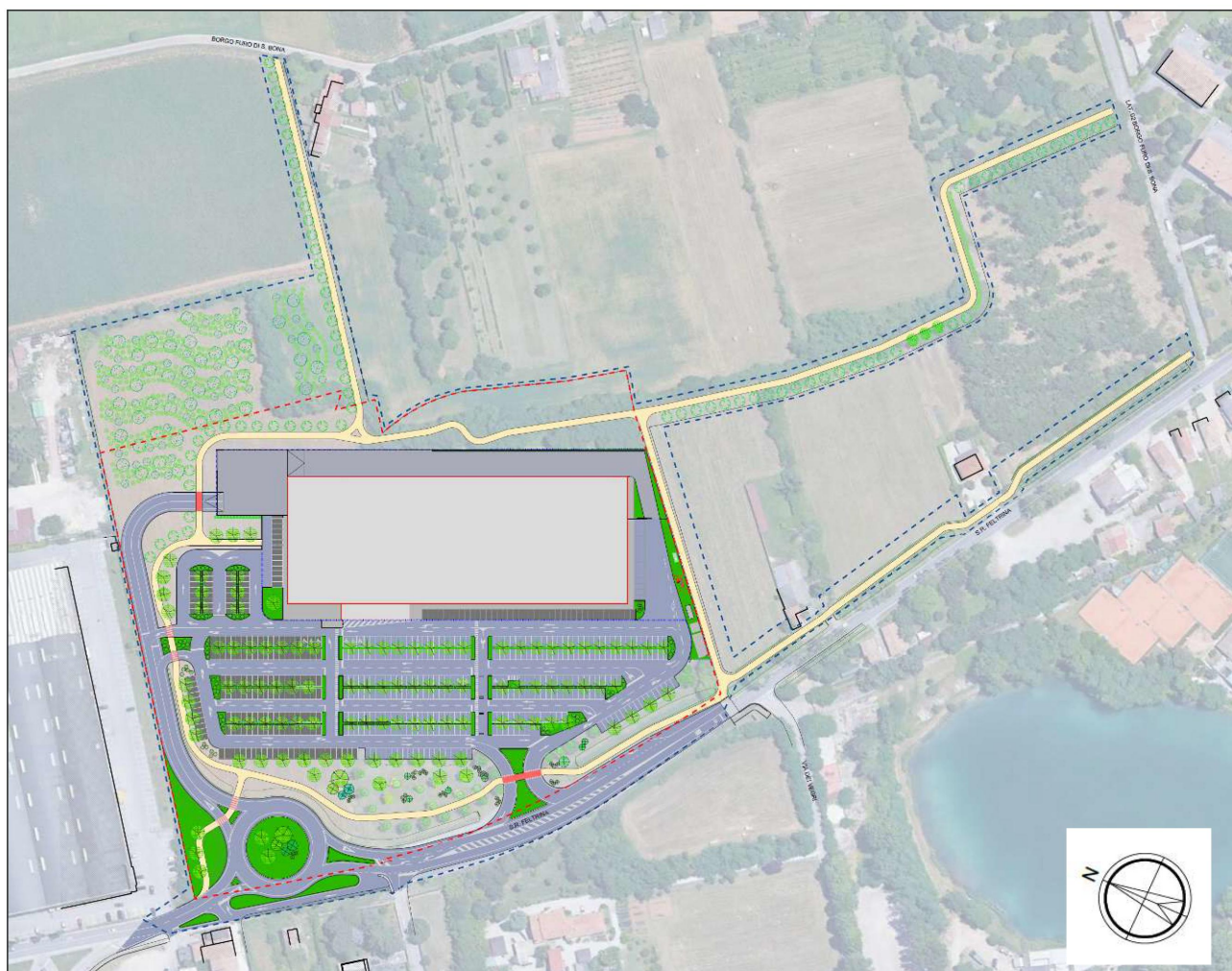


STATO DI PROGETTO

Il progetto è finalizzato all'ampliamento e alla riorganizzazione dell'attuale struttura commerciale Iperlando, mediante il prolungamento del fabbricato esistente verso nord e la contestuale trasformazione dell'attuale Media Struttura di Vendita in Grande Struttura di Vendita (GSV). La destinazione d'uso rimane interamente commerciale, anche alimentare; la configurazione prevista contempla una superficie di vendita complessiva di 7.500 m² e una superficie lorda commerciale massima di 10.500 m².

L'ampliamento viene realizzato in sostanziale continuità geometrica con l'esistente, proseguendo gli allineamenti del fabbricato e delle aree di parcheggio.

L'ambito complessivo del PUA interessa una superficie di 51.247 m², articolata in 15.293 m² di verde pubblico, 15.235 m² di parcheggi ad uso pubblico, 4.552 m² di strade e 16.167 m² di area privata. A tali superfici si aggiungono le opere di beneficio pubblico esterne all'ambito, costituite da 5.093 m² di percorsi ciclopeditali e da 8.458 m² di parco/area boscata.



-  PERIMETRO AMBITO DI INTERVENTO
-  PERIMETRO PdL
-  PERIMETRO LOTTO PRIVATO

Figura 9 estratto della tavola di progetto

La superficie fondiaria privata, pari a 16.167 m², sarà organizzata in un unico lotto e articolata in un unico corpo di fabbrica; all'interno della sagoma limite di inviluppo sono inoltre previste una pensilina e la bussola di ingresso.

Per quanto riguarda le dotazioni a servizio dell'insediamento, sono previsti 487 stalli di parcheggio ad uso pubblico, dei quali 10 riservati alle persone con disabilità. Sono inoltre previsti parcheggi pertinenziali all'interno del lotto privato, in parte ricavati lungo i marciapiedi esterni al fabbricato e, per la quota residua necessaria, all'interno dell'area recintata.

Le opere di urbanizzazione comprendono l'ampliamento del parcheggio esistente, la completa riorganizzazione della viabilità interna, la realizzazione di una viabilità specificamente dedicata ai mezzi di approvvigionamento, l'ampliamento delle aree verdi e la modifica del sistema degli accessi dalla S.R. 348 Feltrina. L'attuale accesso sarà mantenuto come accesso secondario, consentendo esclusivamente manovre di svolta a destra in entrata e in uscita, mentre l'accesso principale sarà spostato più a nord e collegato alla Feltrina mediante una nuova intersezione a rotatoria, concepita anche in funzione della possibile futura connessione con il quarto ramo della Tangenziale di Treviso.

In particolare, la nuova rotatoria collegherà la S.R. 348 con un nuovo accesso utilizzabile sia dalla clientela sia dai fornitori; per questi ultimi è prevista una viabilità interna dedicata. Lo studio viabilistico richiamato nello SPA attribuisce alla nuova intersezione un livello di servizio LOS A.

Poiché l'attività commerciale esistente dovrà rimanere in esercizio durante i lavori, gli interventi sulle

porzioni già funzionanti saranno limitati al minimo indispensabile. Oltre alla rimodulazione dell'accesso esistente, successiva alla realizzazione del nuovo accesso, saranno eseguiti interventi puntuali di ricomposizione e regolarizzazione delle isole di parcheggio esistenti, necessari per raccordarle alla nuova configurazione. Le corsie di parcheggio, a seguito del loro allungamento, saranno ove possibile riconvertite dall'attuale configurazione "a pettine" a senso unico a una circolazione a doppio senso.

Le nuove aree di sosta saranno realizzate con sottofondi in tout-venant e pietrisco, strato di assestamento e pavimentazione in elementi di calcestruzzo drenante. Le aiuole alberate poste tra gli stalli saranno realizzate a raso e dotate di spazi di circa 2×2 m per favorire lo sviluppo delle alberature, con una porzione centrale libera e una zona periferica protetta mediante grigliati aperti carrabili.

Per la mobilità elettrica, gli stalli esistenti prospicienti la Feltrina, in prossimità della cabina elettrica, saranno dotati di 10 colonnine di ricarica doppie, delle quali quattro di tipo "fast" e sei ordinarie; i nuovi stalli saranno inoltre predisposti per l'eventuale installazione futura di ulteriori punti di ricarica.

Il sistema del verde sarà sviluppato proseguendo la fascia esistente lungo la strada e raccordandola, attraverso il nuovo ramo di accesso, con le aree a carattere più naturale poste a nord-ovest e con la prevista area boscata extra ambito. Le aree verdi saranno attraversate da percorsi ciclopeditoni connessi con quelli previsti all'esterno del PUA e, attraverso questi, con la Feltrina e Borgo Furo. I percorsi saranno dotati di illuminazione e pavimentazione drenante.

Le aree a parcheggio saranno asservite ad uso pubblico; le aree verdi, comprese le piste ciclopeditoni, e le strade saranno invece cedute, con manutenzione posta a carico della proponente. Una parte del parcheggio ricadente sul mappale 626, attualmente destinato a verde pubblico, rimarrà di proprietà comunale, sempre con manutenzione a carico della proponente.

Per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche, la verifica di compatibilità idraulica riguarda l'area di ampliamento del parcheggio, mentre le acque provenienti dall'ampliamento del fabbricato saranno smaltite mediante pozzi perdenti. Le nuove reti saranno mantenute separate da quelle esistenti per non interferire con la continuità dell'attività commerciale; sarà inoltre rimosso il tratto di rete esistente interferente con l'ampliamento e saranno riposizionate alcune caditoie.

Per le superfici di viabilità e sosta ad uso pubblico è previsto un sistema di dissabbiatura e disoleazione dimensionato per il trattamento dei primi 5 mm di pioggia su una superficie complessiva di 8.793 m². È inoltre previsto un volume di invaso interrato per la laminazione delle precipitazioni intense, dimensionato con riferimento a un tempo di ritorno di 50 anni, con recapito finale nel fossato stradale interno al PUA e pozzetto di regolazione della portata per garantire uno scarico limitato e controllato.

Per le acque nere, l'area non risulta attualmente servita dalla rete fognaria pubblica e lo smaltimento avviene mediante subirrigazione, previa depurazione in vasche Imhoff. È in corso un'interlocuzione con ATS per valutare il possibile allacciamento alle reti esistenti, ubicate a circa un chilometro di distanza; la soluzione definitiva per l'adeguamento del sistema sarà sviluppata nella progettazione dell'ampliamento del fabbricato.

Il progetto deve inoltre risolvere l'interferenza con il metanodotto "ALL. SEBRING FONTEBASSO" DN100, la cui fascia di rispetto interessa parte dell'ambito e della S.R. Feltrina. La nuova rotatoria comporta infatti il tombamento di un tratto del fossato esistente sul lato est della Feltrina, in una zona interferente con il metanodotto. A seguito della valutazione preventiva di SNAM è stata prevista la dismissione e il recupero di un tratto della linea esistente, a partire dalla diramazione posta sul lato opposto della S.R. Feltrina in corrispondenza dell'incrocio con via dei Vegri.

L'area è già servita dalla rete elettrica e le nuove linee destinate all'illuminazione e alla ricarica dei veicoli saranno alimentate dalla cabina esistente sul confine meridionale. Anche le infrastrutture telefoniche e digitali sono già presenti e, trattandosi dell'ampliamento del fabbricato esistente, non sono previste nuove linee principali. L'area risulta altresì già allacciata all'acquedotto comunale; eventuali potenziamenti saranno valutati nella progettazione dell'edificio.

È previsto inoltre il potenziamento dell'impianto fotovoltaico installato sull'edificio, passando dagli attuali 186,3 kW a complessivi 364,3 kW, mediante l'installazione di ulteriori 178 kW. Lo SPA precisa che la realizzazione del complesso farà ricorso a tecniche, impianti e materiali orientati alla sostenibilità edilizia, all'impiego di energie rinnovabili, alla riduzione dei consumi, alla gestione efficiente dell'acqua, alla prevenzione dell'inquinamento e all'impiego di materiali riciclabili.

Infine, le opere comporteranno la produzione di circa 9.500 m³ di terre e rocce da scavo, derivanti da circa 6.400 m³ di scavo generale, 929 m³ per la realizzazione dell'invaso e 2.115 m³ per fondazioni e cordoli. Il materiale sarà prioritariamente riutilizzato in situ oppure, previa caratterizzazione, gestito fuori sito secondo il D.P.R. 120/2017. Lo SPA prevede il completo impiego del terreno vegetale per la sistemazione delle aree verdi e del bosco, che interessano complessivamente una superficie indicata in 22.182 m².

Nel complesso, lo stato di progetto è quindi caratterizzato non soltanto dall'ampliamento edilizio della struttura commerciale, ma da una riorganizzazione unitaria dell'intero ambito, comprendente edificio, parcheggi, accessi, viabilità interna e di approvvigionamento, verde, connessioni ciclopeditoni, opere di



beneficio pubblico extra ambito, sistemi di drenaggio e laminazione delle acque, adeguamento delle reti interferenti, infrastrutture per la mobilità elettrica e incremento della produzione energetica da fonte fotovoltaica.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il quadro di riferimento programmatico fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'intervento di progetto e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale insistenti nello specifico contesto. L'area in esame è soggetta alla disciplina dei seguenti piani, cui si è fatto particolare riferimento per redigere il giudizio conclusivo:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) della Regione Veneto
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Treviso
- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Treviso
- Piano degli Interventi (PI) del Comune di Treviso
- Piano Urbanistico Attuativo (PUA "Feltrina 6")
- Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali
- Rete Natura 2000 - Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)

Il Proponente ha provveduto ad analizzare la cartografia e le norme tecniche di attuazione dei suddetti strumenti urbanistici, senza rilevare la presenza vincoli specifici, né ulteriori prescrizioni di ordine locale e sovra-comunale, che risultassero in conflitto con l'intervento in esame.

Il Piano degli Interventi, nella Variante n. 6 approvata con D.C.C. n. 20 del 14/03/2023, classifica l'area del PUA come zona industriale, commerciale e produttiva D2 - sottozona D2.1 "Aree di completamento artigianali ed industriali". Tale sottozona comprende parti del territorio interessate da insediamenti artigianali, industriali, commerciali, direzionali e ricettivi, completamente o parzialmente edificate, e ammette, tra le altre destinazioni, le attività commerciali all'ingrosso e al dettaglio nei limiti stabiliti dalle norme di Piano.

Più specificamente, l'area D2.1/11 è disciplinata dall'accordo pubblico-privato di cui alla scheda n. 06/2022 "Feltrina 6". La variante urbanistica ha previsto l'accorpamento di due aree a destinazione commerciale, una già edificata e l'altra da edificare, allo scopo di consentire l'ampliamento dell'edificio commerciale esistente e la trasformazione della media struttura di vendita in grande struttura di vendita. Il progetto risulta pertanto espressione di una specifica previsione introdotta nella pianificazione urbanistica comunale.

Le opere complementari esterne all'ambito del PUA ricadono invece in area agricola, area di riforestazione urbana, fascia di rispetto stradale e ambiti interessati da percorsi ciclopeditoni di progetto. Lo SPA rileva che le Norme di Attuazione del PI non riportano controindicazioni alla realizzazione delle opere extra ambito previste, costituite principalmente dalle piste ciclopeditoni e dal boschetto.

Nel complesso, dall'analisi svolta dal proponente emerge pertanto la coerenza dell'intervento con la pianificazione urbanistica comunale, considerato che l'ampliamento della struttura commerciale e la sua trasformazione in grande struttura di vendita costituiscono attuazione della specifica previsione urbanistica relativa all'ambito "Feltrina 6", mentre per le opere complementari esterne all'ambito non sono state individuate disposizioni ostative alla loro realizzazione.

Considerazioni: il Comitato tecnico provinciale VIA, preso atto delle analisi svolte dal proponente in relazione agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e settoriale vigenti, ritiene che il progetto risulti complessivamente coerente con il quadro di riferimento programmatico e che non emergano elementi di incompatibilità o previsioni ostative alla sua realizzazione, fermo restando il rispetto delle prescrizioni e delle condizioni derivanti dai diversi strumenti di pianificazione esaminati.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nel Quadro di Riferimento Ambientale il Proponente ha provveduto ad analizzare e descrivere l'ambiente in cui si colloca l'intervento in esame, al fine di individuarne gli aspetti più critici e delicati, esaminando le seguenti componenti ambientali. Nel seguito si riporta una sintesi delle analisi e delle valutazioni affrontate dal Proponente.

Traffico Veicolare

Il proponente ha approfondito la componente traffico veicolare mediante uno specifico Studio di Impatto Viabilistico, successivamente integrato in riscontro alle richieste del Sottogruppo istruttorio VIA.

Le valutazioni sono state estese agli effetti cumulativi attesi nell'orizzonte temporale di cinque anni, considerando, oltre all'ampliamento dell'IperLando, le ulteriori aperture commerciali previste nel quadrante nord-occidentale di Treviso e la futura realizzazione del IV lotto della Tangenziale di Treviso.

È stato inoltre approfondito, su richiesta del Comune di Paese, l'effetto dei nuovi carichi di traffico

sull'intersezione semaforica tra la S.R. 348 Feltrina e la S.P. 79 "Da Oro", posta a circa 1.200 m a nord dell'area di intervento.

Studio di Impatto Viabilistico

Per la ricostruzione dello stato di fatto sono stati utilizzati i dati acquisiti nelle campagne di rilievo effettuate tra il 2021 e il 2025. La situazione di maggiore carico sulla S.R. 348 è stata individuata nell'ora di punta del venerdì sera, tra le 17:30 e le 18:30; presso l'attuale accesso alla struttura commerciale, la matrice origine/destinazione di riferimento, derivante dalle indagini del febbraio 2024, restituisce complessivamente circa 1.500 veicoli equivalenti/ora. Il confronto tra le diverse campagne di rilievo evidenzia valori dello stesso ordine di grandezza e una lieve tendenza alla diminuzione dei flussi nel tempo. Per l'ora di punta del venerdì sera è stato assunto un incremento complessivo pari a 386 veicoli/ora, di cui 193 in ingresso e 193 in uscita; 154 di tali veicoli sono classificati come pass-by trips, ossia mezzi già presenti sulla rete viaria che deviano il proprio percorso per accedere alla struttura commerciale.

Ai fini degli effetti cumulativi nel breve periodo, lo studio considera anche il contributo delle ulteriori attività commerciali previste nel settore nord-occidentale di Treviso, assumendo valori cautelativi per le iniziative delle quali non erano disponibili dati progettuali definitivi. In particolare, oltre a un modesto contributo delle nuove attività lungo viale della Repubblica, viene ipotizzata l'apertura, nelle vicinanze, di un supermercato di circa 1.000 m², cui viene associato un traffico aggiuntivo di 120 veicoli nell'ora di punta.

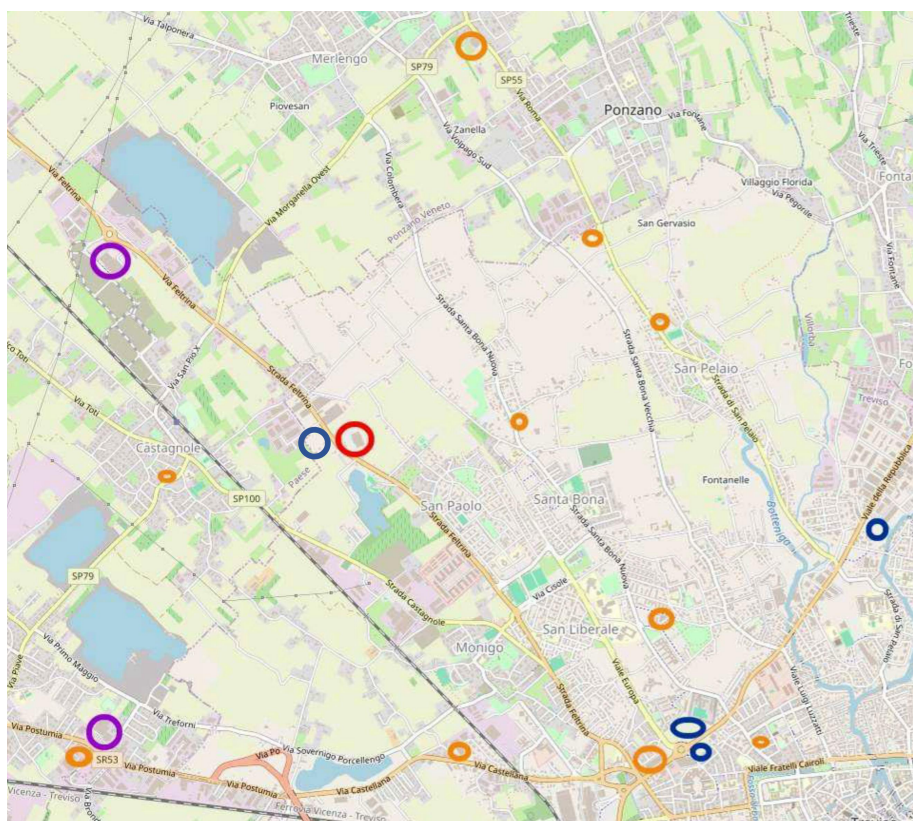


Figura 2 – Esercizi commerciali in attività e in previsione nel settore nord-ovest di Treviso

La configurazione di progetto degli accessi è stata definita anche in relazione all'obbligo previsto per le grandi strutture di vendita di garantire la separazione tra i percorsi della clientela e quelli destinati al carico/scarico delle merci. È pertanto previsto il mantenimento dell'attuale accesso, riservato ai clienti e utilizzabile esclusivamente mediante manovre in mano destra in ingresso e in uscita, oltre alla realizzazione, sul limite nord-occidentale dell'ambito, di una nuova rotatoria di 45 m di diametro esterno, dalla quale sarà possibile accedere sia ai parcheggi della clientela sia alla viabilità separata destinata all'approvvigionamento della struttura commerciale. La rotatoria sarà inoltre funzionale al possibile futuro collegamento con la viabilità di via Borgo Furo e Ca' Zenobio.

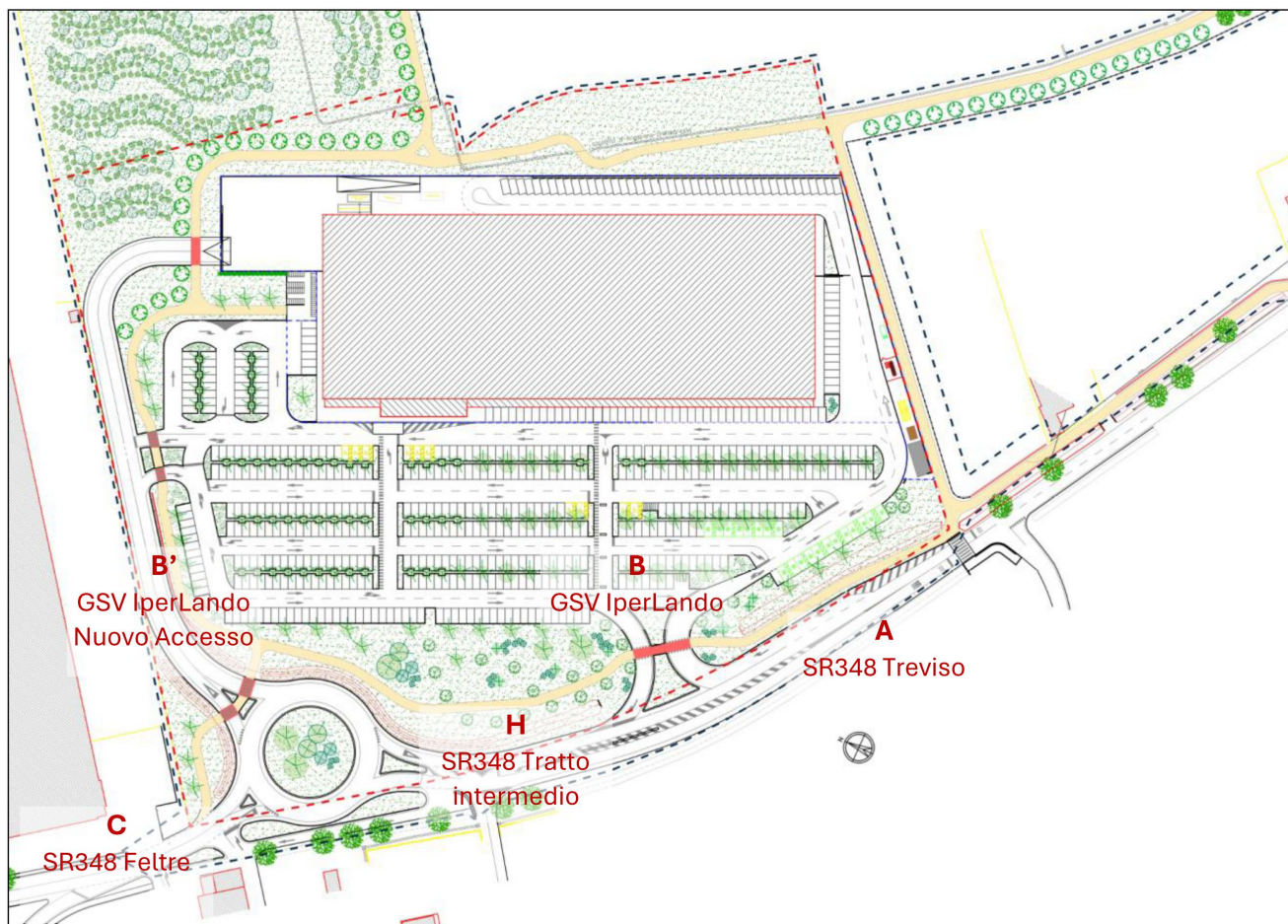


Figura 6 – Scenario A, BREVE PERIODO, accessi alla struttura commerciale

Le verifiche delle intersezioni sono state condotte mediante specifiche metodologie di calcolo: per le intersezioni non semaforizzate è stata utilizzata la procedura HCM2000, basata sulla valutazione dei ritardi medi e dei livelli di servizio delle diverse manovre, mentre per la nuova rotatoria le verifiche di capacità, perditempo e accodamenti sono state effettuate mediante le procedure di Bovy e CETUR, che hanno fornito risultati sostanzialmente concordanti.

Nello scenario di breve periodo, comprendente l'ampliamento dell'IperLando e gli effetti cumulativi delle ulteriori attività commerciali, il mantenimento dell'accesso esistente non determina un peggioramento del relativo livello di servizio; per la nuova rotatoria le verifiche restituiscono riserve di capacità superiori al 50% su tutti gli approcci, ritardi massimi dell'ordine di 8 secondi e un livello di servizio LOS A.

Per il medio periodo, assunto pari a circa cinque anni, lo studio considera anche l'entrata in esercizio del IV lotto della Tangenziale di Treviso.

Tra le differenti configurazioni simulate dal PUMS - IV lotto a una o due corsie per senso di marcia, con o senza l'eventuale successivo V lotto - il proponente ha assunto, ai fini delle verifiche, lo scenario ritenuto più gravoso per la viabilità prospiciente la struttura commerciale, costituito dal IV lotto a una corsia per senso di marcia e senza realizzazione del V lotto.

Per l'ora di punta serale sono stati quindi assunti incrementi pari a 175 veicoli/ora nella direzione Treviso-Feltre e 108 veicoli/ora nella direzione Feltre-Treviso.

Anche nello scenario di medio periodo, comprensivo quindi degli effetti cumulativi dell'ampliamento, delle nuove attività commerciali e del IV lotto della Tangenziale, la nuova rotatoria conserva una riserva di capacità dell'ordine del 30% sui rami della S.R. 348 e un livello di servizio LOS B, caratterizzato da circolazione ancora libera e limitata riduzione della velocità. Secondo lo studio, tale capacità residua consentirebbe di assorbire, nell'ora di punta, ulteriori incrementi fino a circa 250 veicoli/ora per ciascuna direzione di marcia, oltre ai flussi già considerati nelle simulazioni.

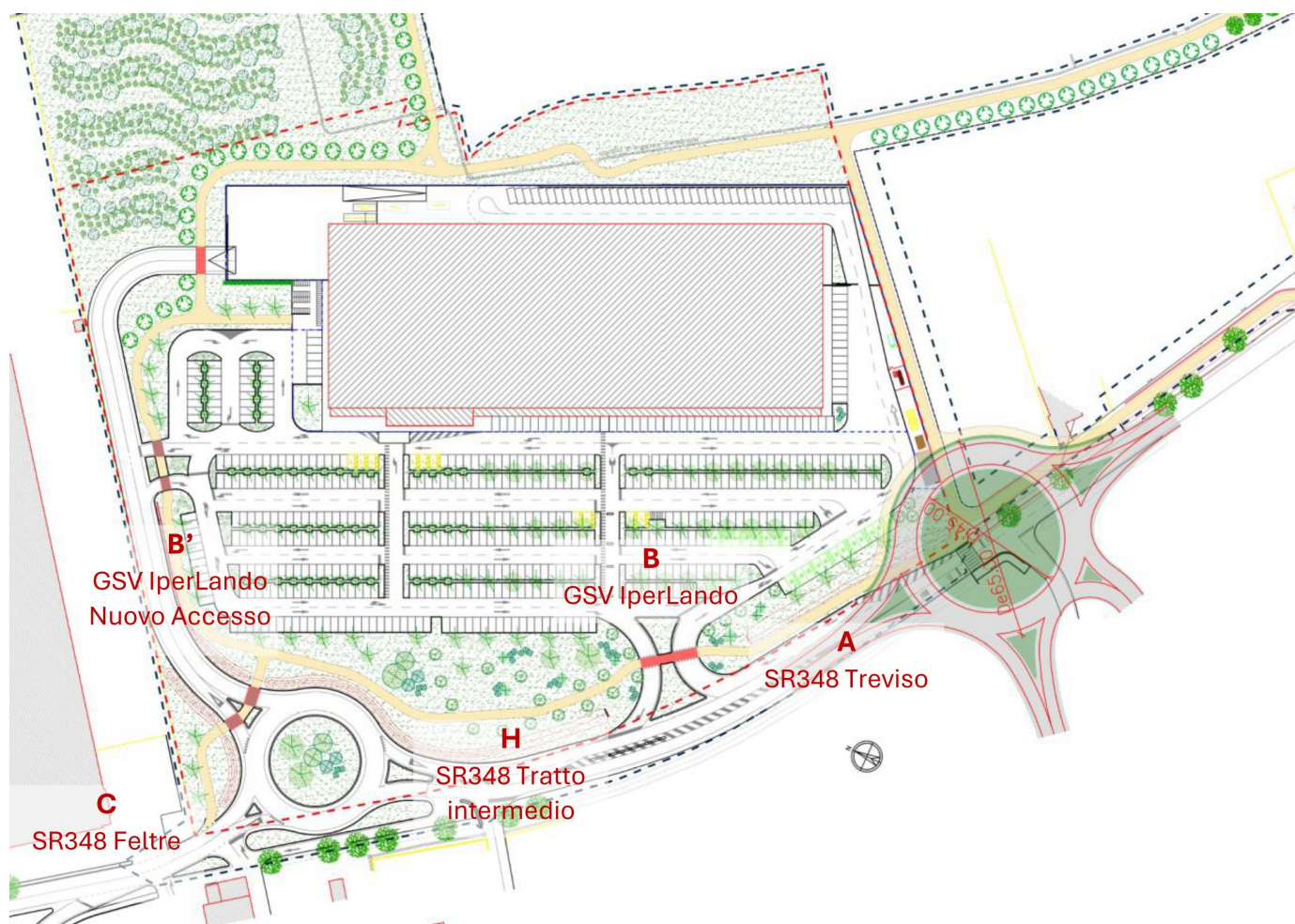


Figura 7 – Scenario A, MEDIO PERIODO, accesso alla struttura commerciale con rotondella IV Lotto

Lo studio ha inoltre verificato l'eventuale ipotesi di eliminare uno dei due accessi alla struttura; dal punto di vista trasportistico tale soluzione non comporterebbe miglioramenti nei ritardi o nei livelli di servizio. Al contrario, il mantenimento della doppia possibilità di uscita, mediante l'accesso esistente in mano destra e la nuova rotondella, viene valutato favorevolmente in quanto consente agli utenti di utilizzare, in funzione delle condizioni istantanee, l'uscita caratterizzata dal minore accodamento, contribuendo alla fluidità della circolazione interna al parcheggio.

Un ulteriore approfondimento riguarda l'intersezione semaforica "Da Oro" tra la S.R. 348 e la S.P. 79. L'intersezione è attualmente regolata mediante impianto semaforico a due fasi, dotato di centralina e spire di rilevazione che consentono di adeguare dinamicamente i tempi semaforici in funzione dei flussi presenti sui diversi approcci.

Nel breve periodo, lo studio conclude che l'incremento dei flussi derivante dall'ampliamento dell'IperLando e dalle altre nuove aperture commerciali può essere assorbito mediante una semplice ottimizzazione delle fasi semaforiche, riducendo, ad esempio, la durata complessiva del ciclo da 110 a 100 secondi. In tale configurazione il nodo mantiene un LOS D, analogo allo stato attuale, con valori di ritardo medio dell'intersezione sostanzialmente confrontabili e, in alcune configurazioni, anche inferiori agli attuali.

Nel medio periodo, l'ulteriore incremento di traffico attribuito all'entrata in esercizio del IV lotto della Tangenziale determina invece un passaggio a LOS E.



	SCENARIO	Durata ciclo [sec]	Fase 1 - SR348			Fase 2 - SP79			Coefficiente di saturazione max	Ritardo medio Max [sec] per manovra	Ritardo medio intersezione [sec]	Livello di servizio intersezione
			Verde [sec]	Giallo [sec]	Rosso [sec]	Verde [sec]	Giallo [sec]	Rosso [sec]				
Stato di fatto	0 - Stato di fatto	110	46	4	60	45	4	61	0,81	58,0	48,1	D
Breve Periodo con l'iperLando e altri esercizi commerciali	BP - Breve Periodo a ciclo e fasi invariate	110	46	4	60	45	4	61	0,92	70,6	53,7	D
	BP2 - Breve Periodo a ciclo e fasi modificate	100	47	4	49	34	4	62	0,83	60,3	47,4	D
	BP3 - Breve Periodo a ciclo e fasi modificate	90	42	4	44	29	4	57	0,87	61,1	44,9	D
Medio Periodo come precedente e IV Lotto Tangenziale	MP - Medio Periodo a ciclo e fasi invariate	110	46	4	60	45	4	61	1,01	92,0	63,9	E
	MP2 - Medio Periodo a ciclo e fasi modificate	100	46	4	50	35	4	61	0,93	73,3	55,3	E
	MP3 - Medio Periodo a ciclo e fasi modificate	120	58	4	58	43	4	73	0,90	79,9	60,2	E

Tabella 23 – Confronto tra i parametri caratteristici dell'intersezione semaforica "da Oro"

Il proponente evidenzia tuttavia che, modificando dinamicamente le durate delle fasi e del ciclo semaforico, è possibile contenere il coefficiente massimo di saturazione entro 0,93, mantenendo quindi il nodo entro i limiti di capacità e garantendone la funzionalità anche nell'ora di punta, seppure con un incremento dei ritardi medi.

Per la fase di cantiere è stato predisposto uno specifico allegato nel quale sono analizzate le diverse fasi lavorative e i relativi mezzi circolanti. Il proponente evidenzia che l'impatto viabilistico del cantiere risulta inferiore a quello previsto nella fase di esercizio di breve periodo e presenta inoltre una diversa distribuzione temporale: le movimentazioni dei mezzi di cantiere sono previste principalmente nei giorni infrasettimanali e negli orari lavorativi, mentre i massimi carichi prodotti dalla struttura commerciale si concentrano soprattutto nelle ore serali del venerdì e del sabato, limitando quindi la sovrapposizione tra i due fenomeni.

In conclusione, per quel che riguarda la connessione tra la struttura commerciale e la SR348, tenendo presente che per le Grandi Strutture di Vendita deve essere prevista la separazione tra i percorsi utilizzati dalla clientela e quelli per il carico scarico delle merci, la configurazione di progetto prevede:

- Realizzazione di una rotatoria sul limite nord-ovest che permette una gestione ottimale dei flussi afferenti alla struttura commerciale, un Livello di Servizio (LOS) A per tutti i rami della rotatoria con riserve di capacità superiori al 50% nel Breve Periodo e un LOS B anche nel Medio Periodo pur con il carico aggiuntivo derivante da IV Lotto della Tangenziale, mantenendo una riserva di capacità del 30% circa, sufficiente ad assorbire ulteriori incrementi di traffico (fino a circa 250 veic/h per direzione). È importante ribadire che tale rotonda non sarà comunque ad esclusivo servizio del parcheggio, che sarà ad uso pubblico, e della viabilità dedicata al carico scarico merci, ma sarà finalizzata anche al possibile futuro collegamento con la viabilità di via Borgo Furo e Ca' Zenobio che l'amministrazione comunale ha in programma di realizzare.

Osservazioni presentate dal Comune di Paese relativamente alla componente ambientale traffico veicolare

"Per quanto sopra esposto, si ritiene opportuno che le verifiche sulla tenuta dell'intersezione tra la SR 348 Feltrina e la SP 79 delle cave in Comune di Paese, venga aggiornata sulla base di dati di rilievo aggiornati (e con previsioni di veicoli generati relativi a dati aggiornati), e che la stessa venga estesa anche ai veicoli che potranno essere attratti/generati dalla prossima realizzazione del "IV lotto della tangenziale di Treviso" previsto in prossimità dell'area di progetto, prevedendo la realizzazione della rotatoria, così come già previsto dal PGTU del Comune di Paese, al fine di consentire un miglioramento dell'intersezione, anche a fronte dei nuovi veicoli generati e attratti dalla nuova grande struttura di vendita e dall'innesto nell'area del cosiddetto "IV lotto della tangenziale di Treviso"."

A riscontro delle osservazioni del Comune di Paese, l'analisi del nodo semaforico tra SR348 e SP79 evidenzia che:

- Nel Breve Periodo, l'impatto del progetto è mitigabile attraverso una semplice ottimizzazione dei tempi del ciclo semaforico (riduzione a 100s), mantenendo un LOS D analogo allo stato attuale senza quindi rilevabili alterazioni rispetto allo stato attuale.
- Nel Medio Periodo, l'innesto della Tangenziale con l'aggiunta dei veicoli rilevati dalla documentazione attualmente disponibile, comporterà un fisiologico innalzamento del servizio (LOS E). Tuttavia, la regolazione dinamica dell'impianto permetterà di contenere i coefficienti di saturazione entro i limiti di capacità (max 0.93), garantendo la funzionalità del nodo anche nelle ore di punta pur con incrementi dei ritardi medi per le diverse provenienze.

Considerazioni: per quanto attiene alla tematica relativa al traffico veicolare il proponente ha presentato una relazione che esclude impatti negativi sia nella attuale configurazione della viabilità, sia in caso di realizzazione del quarto lotto della Tangenziale di Treviso. Preso atto degli approfondimenti e delle integrazioni prodotte, si ritiene che le analisi svolte, comprensive degli effetti cumulativi nel breve e medio periodo e sviluppate assumendo scenari cautelativi, evidenzino la compatibilità dell'intervento con la funzionalità della rete viaria interessata. In particolare, il sistema degli accessi alla GSV e la nuova rotatoria presentano adeguati margini di capacità anche nello scenario di medio periodo; parimenti, le verifiche condotte sull'intersezione S.R. 348 - S.P. 79, pur evidenziando un incremento dei livelli di saturazione con l'entrata in esercizio del IV lotto della Tangenziale, ne attestano il mantenimento entro i limiti di capacità mediante l'ordinaria regolazione dinamica dell'impianto semaforico, senza evidenziare criticità tali da pregiudicare la compatibilità del progetto sotto il profilo viabilistico.

Riguardo alle considerazioni espresse dai tecnici della ditta proponente in riferimento alle tematiche già disciplinate dalla Convenzione Urbanistica con il Comune di Treviso e relative all'assetto degli ingressi al Centro Lando in caso di realizzazione del quarto lotto della tangenziale si ritiene di rinviare le valutazioni a quanto previsto dalla Convenzione Stessa tra ditta e Comune.

Rumore

Il proponente ha approfondito la componente rumore mediante una specifica Valutazione di Impatto Acustico, finalizzata a verificare la compatibilità delle emissioni sonore associate all'ampliamento della struttura commerciale rispetto ai limiti normativi vigenti e integrata anche in risposta alle osservazioni formulate da ARPAV.

Lo studio considera sia le sorgenti impiantistiche sia il traffico indotto e, in uno specifico scenario cumulativo, gli effetti della futura realizzazione del IV Lotto della Tangenziale di Treviso; viene inoltre valutato separatamente l'impatto acustico della fase di cantiere.

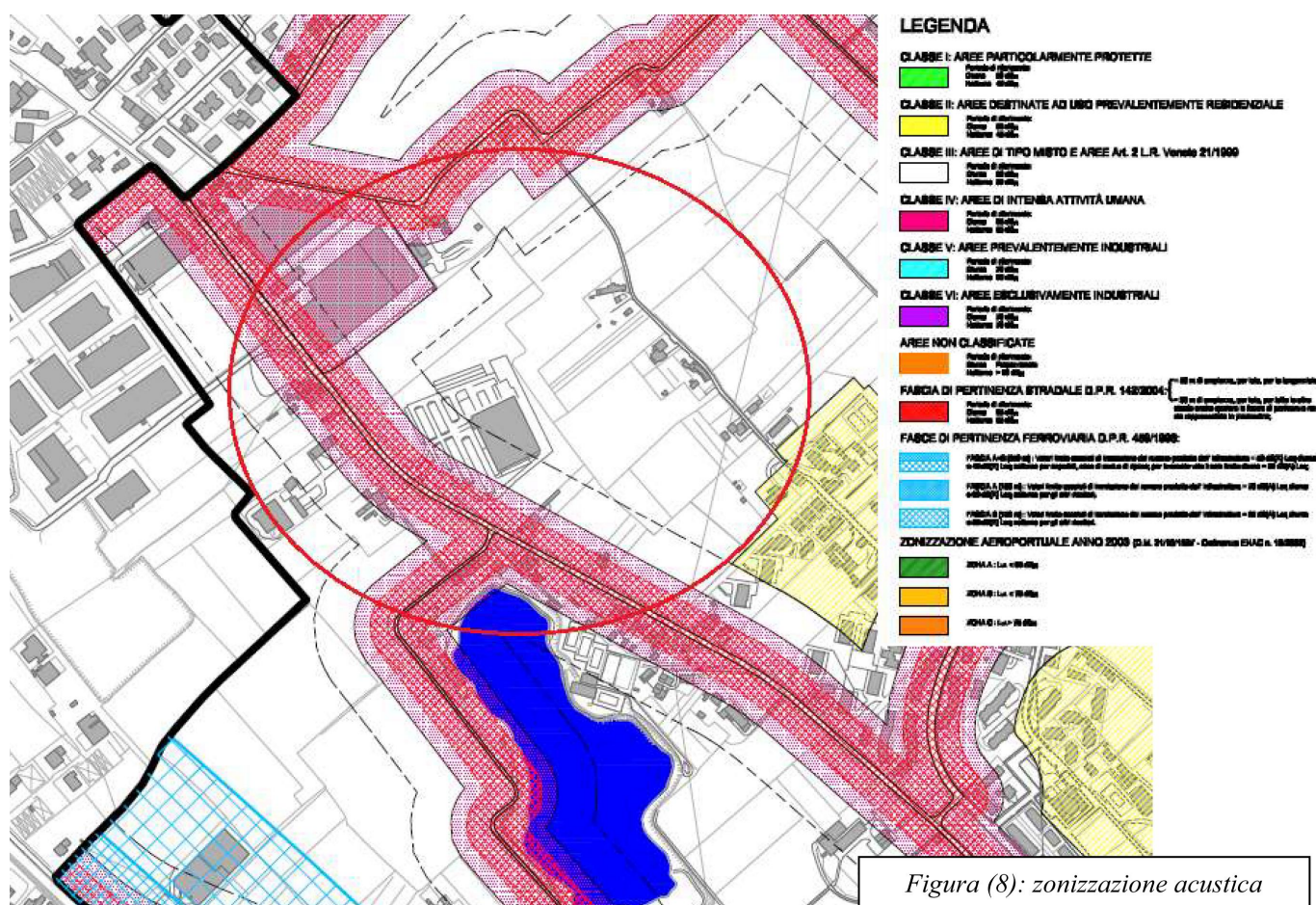


Figura (8): zonizzazione acustica

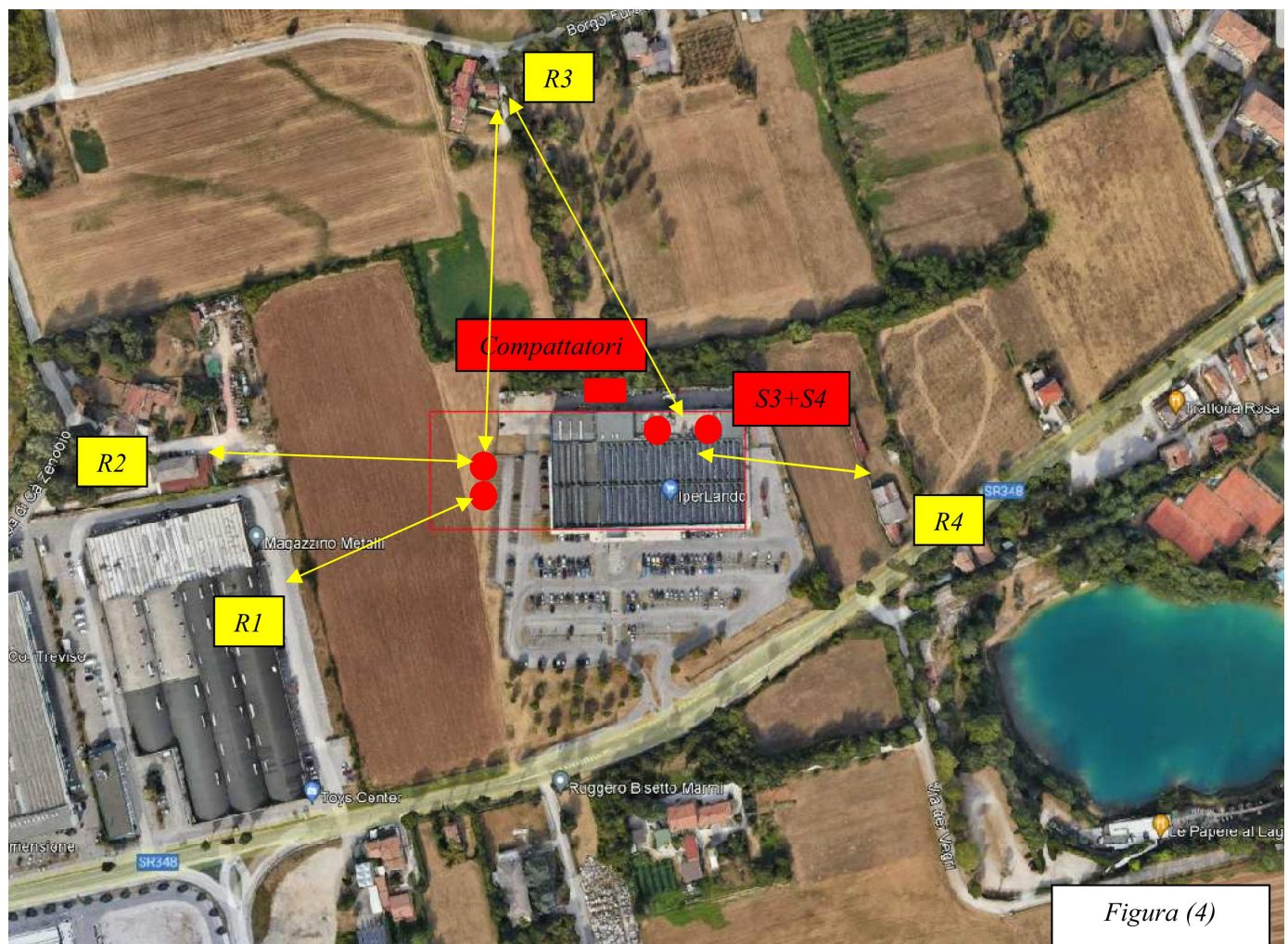


Figura (4)

L'area interessata dall'ampliamento ricade in classe acustica III - "Aree di tipo misto", analogamente ai ricettori residenziali R2 e R3, mentre il ricettore R1 è collocato in classe IV - "Aree ad intensa attività umana".

Lo studio considera inoltre le fasce di pertinenza acustica della S.R. 348 Feltrina ai sensi del D.P.R. 142/2004, distinguendo nelle successive verifiche i ricettori interni ed esterni a tali fasce.

La caratterizzazione dello stato acustico ante operam è stata effettuata mediante una campagna di rilievi fonometrici in periodo diurno e notturno. I risultati evidenziano come il clima acustico dell'area sia fortemente condizionato dal traffico veicolare della S.R. Feltrina. Nei punti M1, M2 e M3 sono stati rilevati, in periodo diurno, livelli equivalenti rispettivamente pari a 66,5, 56,7 e 53,7 dB(A); nei punti M2 e M3, in periodo notturno, sono stati rilevati rispettivamente 52,4 e 50,2 dB(A).

La previsione dello stato di progetto è stata effettuata mediante modellazione matematica, ricostruendo il terreno, gli edifici, i ricettori e le sorgenti sonore esistenti e future. Il modello è stato preventivamente tarato mediante confronto con i rilievi fonometrici eseguiti in sito e successivamente utilizzato per determinare i livelli presso i ricettori e ai confini di proprietà.

Tra le sorgenti esistenti sono stati considerati gli impianti tecnologici in copertura e i due compattatori a servizio dell'attività commerciale. Per l'ampliamento sono invece previste nuove apparecchiature in copertura, costituite principalmente da cinque rooftop, complessivamente caratterizzati nello studio con una potenza sonora di 90 dB(A), e da una pompa di calore con potenza sonora dichiarata dal produttore pari a 84,7 dB(A).

Per i rooftop viene inoltre prescritta l'adozione di adeguati silenziatori sui canali di mandata e ripresa e sulle eventuali canalizzazioni rivolte verso l'ambiente esterno.

Gli impianti di condizionamento sono previsti in funzione dalle 6:00 alle 21:00, mentre quelli destinati alla catena del freddo opereranno continuativamente; ai fini del calcolo sono state assunte 10 ore di funzionamento nel periodo diurno e 4 ore nel periodo notturno. In quest'ultima fascia, a supermercato chiuso, lo studio prescrive il funzionamento delle macchine in modalità "Low Noise", con riduzione della potenza sonora di almeno 3 dB(A).

La simulazione, comprendente impianti e nuova viabilità, evidenzia che il rumore prodotto dal traffico sulla S.R. Feltrina condiziona in maniera significativa il clima acustico complessivo, arrivando, secondo lo studio, a coprire quasi interamente il contributo delle sorgenti impiantistiche poste in copertura.

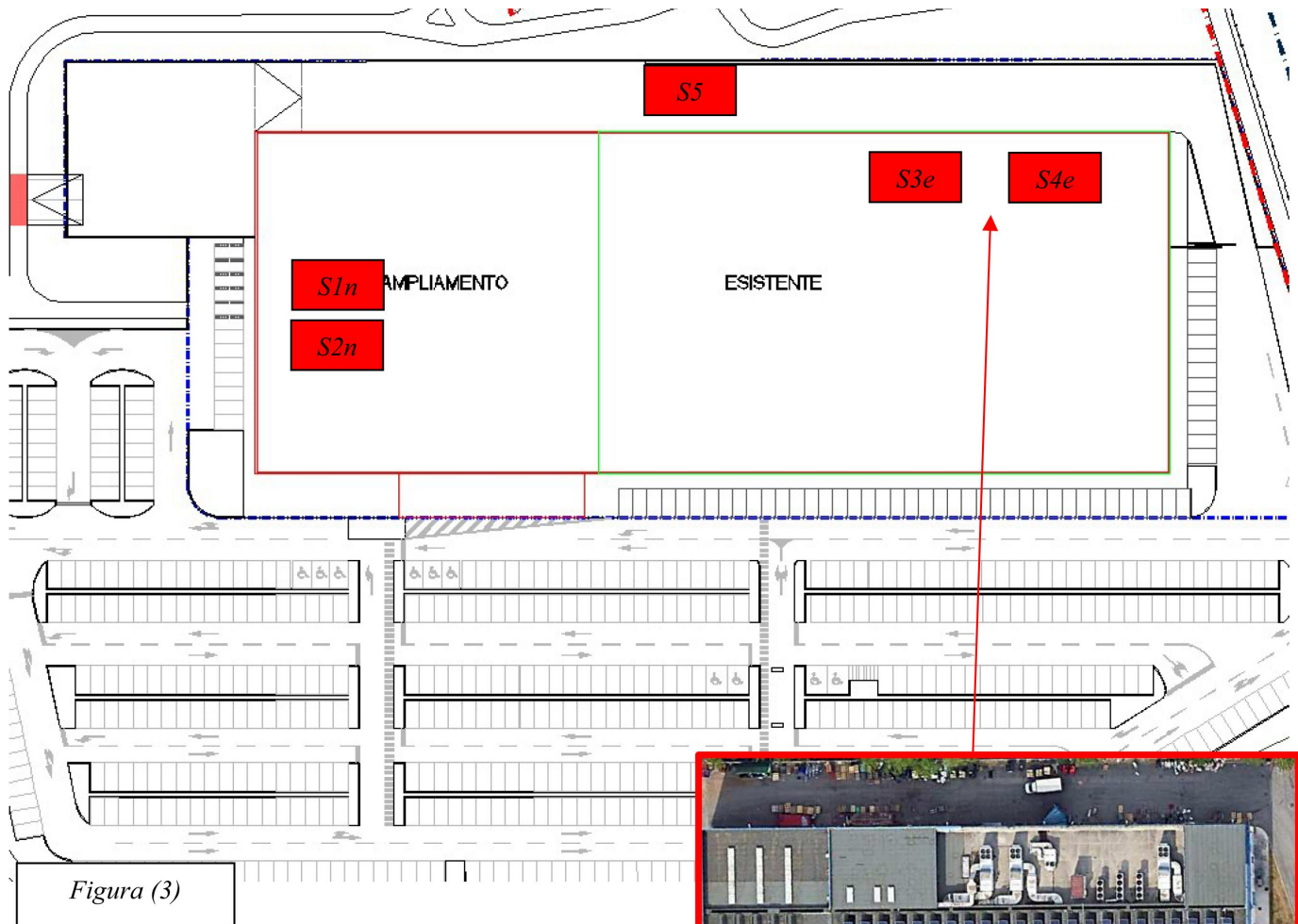


Figura (3)

Figura (3a)



Con riferimento al traffico indotto dalla struttura commerciale, secondo quanto riportato nella documentazione previsionale di impatto acustico, il proponente ritiene che il traffico indotto dalla struttura non sia in grado di modificare sensibilmente il clima acustico dell'area.

Le verifiche dei limiti assoluti di immissione sono state condotte tenendo conto del rumore residuo, delle nuove sorgenti e del traffico indotto, rapportando i livelli ai rispettivi tempi di funzionamento nell'intero periodo di riferimento. Per i ricettori esaminati lo studio restituisce esito positivo delle verifiche rispetto ai limiti associati alle rispettive classi acustiche. Analogamente, il contributo specifico del nuovo insediamento è stato ricavato per differenza energetica tra stato di progetto e stato di fatto e confrontato con i limiti assoluti di emissione. È stata inoltre effettuata la verifica del criterio differenziale di immissione negli ambienti abitativi. Lo studio richiama i limiti differenziali di 5 dB nel periodo diurno e 3 dB nel periodo notturno e valuta il contributo delle nuove sorgenti presso i ricettori, tenendo conto anche dell'attenuazione nel passaggio dall'esterno all'interno. Sulla base delle simulazioni effettuate, il proponente conclude per la compatibilità dell'intervento anche sotto il profilo dell'inquinamento da rumore.

Una specifica analisi riguarda gli effetti cumulativi con il IV Lotto della Tangenziale. Le simulazioni effettuate indicano che, anche considerando la realizzazione del IV Lotto, i livelli attesi risultano compatibili con i limiti considerati nello studio.

Dalla documentazione tecnica presentata si rileva che il tecnico estensore della relazione di impatto acustico



conclude che le emissioni acustiche delle sorgenti attualmente esistenti risultano conformi ai valori limite assoluti e differenziali previsti dalla normativa vigente.

La relazione evidenzia altresì che, nel rispetto delle assunzioni progettuali e delle prescrizioni in essa riportate, anche il previsto ampliamento dell'attività, comprensivo dell'installazione delle macchine in copertura e del traffico veicolare indotto, risulterebbe conforme ai limiti acustici applicabili al territorio.

Con riferimento alle attività di cantiere, il tecnico incaricato ritiene che la distanza dal ricettore più prossimo consenta il rispetto dei limiti previsti dal vigente Regolamento comunale per le attività rumorose temporanee della Città di Treviso.

La relazione conclude infine ritenendo opportuna l'esecuzione di una verifica fonometrica post operam, finalizzata ad accertare la corrispondenza tra le previsioni progettuali e le effettive condizioni di esercizio, nonché il rispetto delle prescrizioni normative applicabili.

Considerazioni: *esaminata la documentazione prodotta e le successive integrazioni, si rileva che la documentazione previsionale di impatto acustico prodotta dal proponente ha considerato le principali sorgenti sonore connesse all'intervento, il traffico indotto e gli effetti cumulativi con il IV Lotto della Tangenziale. In relazione alla tipologia dell'attività, allo specifico contesto territoriale, alla localizzazione delle sorgenti sonore e dei ricettori più prossimi, nonché ai livelli emissivi dichiarati dal proponente in rapporto alla classificazione acustica dell'area, non emergono, in linea generale, impatti negativi significativi sulla componente ambientale rumore.*

Dall'esame delle valutazioni previsionali risulta inoltre che, ad eccezione del ricettore R1, per tutti i ricettori considerati risultano verificati i valori limite assoluti e differenziali previsti dalla normativa vigente.

Con riferimento al ricettore R1, la documentazione evidenzia tuttavia alcuni elementi di criticità in relazione alla verifica del limite differenziale di immissione. In particolare, per il piano primo dell'edificio sono riportati valori non univoci della rumorosità ambientale, pari a 55,9 dB(A) a pagina 54 e a 57,9 dB(A) alle pagine 33 e 55 della relazione. Tale incongruenza non consente di individuare con certezza l'esito della verifica del limite differenziale e potrebbe comportare un marginale superamento dello stesso.

Per il medesimo ricettore, al piano terra, il differenziale di immissione risulta prossimo al valore limite di 5 dB(A); tale circostanza, tenuto conto dell'incertezza propria delle valutazioni previsionali e delle verifiche fonometriche, non consente di escludere un possibile superamento del limite normativo.

Sempre con riferimento al ricettore R1, il livello di emissione previsto risulta sostanzialmente coincidente con il valore limite di emissione di 55 dB(A), pur considerando l'effettivo tempo di funzionamento delle sorgenti sonore nell'intero periodo di riferimento.

Si rileva inoltre una difformità tra i risultati dei calcoli previsionali della rumorosità prodotta dai soli impianti, riportati alle pagine 29, 30 e 31 della relazione, e i corrispondenti valori del parametro "contributo sorgenti" riportati nella tabella di pagina 33.

Le considerazioni sopra esposte in merito all'inquinamento acustico sono riprese anche dal parere espresso da ARPAV (26RUM314), che si invita a considerare per quanto espresso nelle relative conclusioni riportate di seguito.

“Per l'opera in progetto, emerge un quadro complessivo di sostanziale non criticità per tutti i ricettori presi in considerazione ad eccezione del solo R1, per il quale resta da stabilire quale sia il livello di rumore ambientale (57,9 oppure 55,9 dB(A)) calcolato in corrispondenza del piano I, al fine di stabilire con certezza se vi sia oppure no un superamento del limite differenziale in periodo diurno. Per lo stesso ricettore si configura inoltre una stretta corrispondenza con il valore limite di emissione pari a 55 dB(A) pur considerando l'effettivo tempo di funzionamento delle sorgenti disturbanti all'interno dell'intero periodo di riferimento. Nel caso, per il ricettore R1, si rivelasse veritiero il superamento del criterio differenziale in periodo di riferimento diurno, si chiede prevedere sin d'adesso opere di mitigazione dei livelli acustici generati dalle due nuove macchine di trattamento aria, in grado di limitare il disturbo acustico nei confronti di questo particolare soggetto disturbato. In alternativa si chiede di produrre un'analisi maggiormente dettagliata nei riguardi del solo ricettore R1, in grado di dimostrare il rispetto della normativa vigente in materia di esposizione della popolazione alle emissioni rumorose.”

Si prende inoltre atto dell'impegno del proponente ad effettuare una verifica strumentale post operam della rispondenza delle condizioni effettive alle previsioni effettuate.

Atmosfera: aria e clima

Per la componente aria, il proponente assume quale riferimento i dati della rete di monitoraggio ARPAV, individuando nella stazione di fondo urbano di Treviso - via Lancieri di Novara, posta a circa 3,5 km dal sito, il punto di misura più prossimo; il Comune di Treviso ricade nella zona IT0509 “Agglomerato Treviso” del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera. I dati richiamati nello SPA non evidenziano particolari criticità per benzene, CO, SO₂, metalli nel PM₁₀ e NO₂, i cui valori risultano inferiori ai rispettivi limiti normativi. In fase di cantiere sono previste emissioni temporanee di polveri e gas connesse agli scavi, alla movimentazione dei materiali e al transito dei mezzi; tali effetti sono ritenuti contenuti e reversibili e saranno mitigati mediante

idonee modalità gestionali, tra cui il contenimento e la copertura dei cumuli nei periodi più ventosi e siccitosi e la riduzione dei tempi di deposito dei materiali. Il proponente conclude che la fase di cantiere non determina impatti sostanziali sulla qualità dell'aria.

In fase di esercizio, il principale fattore di pressione è rappresentato dall'incremento del traffico veicolare indotto dalla Grande Struttura di Vendita e dalle conseguenti emissioni di NO₂, PM₁₀, CO e benzene, concentrate soprattutto nelle ore di punta. Il proponente ritiene tuttavia l'incremento emissivo compatibile con le caratteristiche dell'"Agglomerato Treviso", anche considerando la discontinuità dei flussi, la nuova rotatoria, che favorisce una maggiore fluidità della circolazione, e le piantumazioni a verde previste, cui viene attribuita una funzione locale di contenimento degli inquinanti. Le emissioni degli impianti dell'edificio sono considerate di entità nettamente inferiore rispetto a quelle generate dal traffico.

Per la componente clima, la caratterizzazione è stata effettuata sulla base dei dati ARPAV della stazione agrometeorologica di Treviso, ubicata a circa 1,9 km dal sito, considerando temperatura, precipitazioni e regime dei venti. Lo SPA descrive il clima locale come temperato e privo di specifiche criticità e rileva l'assenza, nell'ambito di intervento, di elementi naturali o antropici tali da determinare condizioni microclimatiche significativamente differenti da quelle del contesto territoriale.

Il proponente ritiene che né la fase di cantiere né l'esercizio dell'intervento siano in grado di produrre modificazioni apprezzabili del clima o del microclima locale, in ragione delle dimensioni e della localizzazione dell'opera e, per la fase di esercizio, anche della scelta di non utilizzare impianti alimentati a gas o altri combustibili fossili.

Sotto il profilo microclimatico, il progetto prevede inoltre pavimentazioni drenanti e superfici con elevata capacità di riflessione della radiazione solare, nonché diffuse piantumazioni arboree, finalizzate a limitare il surriscaldamento delle superfici e a mitigare i picchi di temperatura estivi attraverso ombreggiamento ed evapotraspirazione.

Nel complesso, il proponente non individua impatti significativi sulle componenti aria e clima, ritenendo gli effetti sulla qualità dell'aria circoscritti e mitigabili e non prevedendo alterazioni apprezzabili delle condizioni climatiche e microclimatiche locali.

Considerazioni: alla luce delle caratteristiche dell'intervento, confinato entro il perimetro fondiario esistente e privo di modifiche sostanziali alla volumetria o alle attività insediate, si ritiene che gli effetti sulla componente clima siano trascurabili. Le emissioni climalteranti connesse alla rimodulazione delle superfici di vendita e ai correlati flussi veicolari risultano di entità limitata e prive di continuità temporale tale da generare alterazioni apprezzabili del bilancio termico o dei parametri microclimatici locali. In conclusione, l'intervento risulta compatibile rispetto alla componente clima, senza che per la stessa si possano prevedere impatti negativi significativi.

Ambiente idrico: acque superficiali e acque sotterranee

Per quanto riguarda le acque superficiali, il proponente evidenzia che l'area di progetto è ubicata in un settore caratterizzato da elevata permeabilità dei terreni e dalla sostanziale assenza di corsi d'acqua naturali nelle immediate vicinanze. Il corso d'acqua più prossimo è il Fiume Botteniga, posto a circa 2,3 km a est, mentre il Fiume Sile si trova a circa 3,3 km a sud-est; a circa 100 m a sud è inoltre presente un laghetto di cava con affioramento della falda.

In fase di cantiere, il principale rischio individuato è quello di sversamenti accidentali di oli, carburanti o altre sostanze inquinanti provenienti dai mezzi d'opera. Il proponente prevede pertanto la manutenzione e il controllo dei mezzi, l'esecuzione delle lavorazioni più a rischio su superfici protette, la copertura dei materiali potenzialmente inquinanti e la corretta gestione delle terre e rocce da scavo, ritenendo in tal modo l'impatto contenuto, temporaneo e reversibile.

In fase di esercizio, il progetto prevede il controllo degli scarichi secondo la normativa comunale e il Piano di Tutela delle Acque. La compatibilità idraulica interessa la porzione di piazzale in ampliamento: le acque meteoriche provenienti dall'ampliamento dell'edificio saranno disperse nel sottosuolo mediante pozzi perdenti, mentre quelle provenienti dalle nuove aree di viabilità e parcheggio saranno raccolte, sottoposte a sedimentazione e disoleazione e convogliate a un volume di invaso interrato dimensionato per eventi con tempo di ritorno di 50 anni, con successivo scarico regolato nel fossato stradale interno al PUA. Il proponente ritiene che tale configurazione eviti scarichi incontrollati e conseguenti fenomeni di contaminazione delle acque superficiali.

Per le acque sotterranee, lo SPA evidenzia che il sito ricade nella parte meridionale dell'Alta Pianura Trevigiana, in presenza di terreni prevalentemente ghiaioso-sabbiosi e di un importante acquifero freatico; il Piano di Tutela delle Acque classifica l'area a elevata vulnerabilità della falda.

Anche per tale componente, in fase di cantiere, la principale criticità è rappresentata dalla possibilità che eventuali sversamenti accidentali raggiungano la falda, considerata la permeabilità dei terreni e la relativa superficialità del livello piezometrico. Le misure di prevenzione coincidono sostanzialmente con quelle previste per le acque superficiali: manutenzione dei mezzi, controllo delle perdite, impermeabilizzazione delle aree



destinate alle lavorazioni a rischio e protezione dei materiali depositati.

In fase di esercizio, la raccolta separata delle acque di dilavamento dei piazzali, il loro trattamento mediante dissolvenza e il successivo recapito controllato nel fossato sono ritenuti dal proponente idonei a prevenire la contaminazione della falda da eventuali perdite di oli o carburanti degli automezzi; parallelamente, i sistemi di invaso previsti sono finalizzati al rispetto dell'invarianza idraulica del sito.

Nel complesso, il proponente ritiene pertanto che, pur in presenza di una significativa vulnerabilità idrogeologica del sito, gli impatti sulle acque superficiali e sotterranee siano contenibili mediante le soluzioni progettuali e le misure gestionali previste, senza determinare effetti ambientali significativi.

Considerazioni: data la natura dell'intervento, che non comporta modifiche alle superfici impermeabili né interferenze con la rete idrografica o con i sistemi di drenaggio esistenti, gli effetti sulla componente acque superficiali risultano trascurabili. L'assenza di nuove lavorazioni o funzioni potenzialmente inquinanti e la collocazione dell'area al di fuori delle perimetrazioni di pericolosità idraulica confermano l'assenza di rischi o pressioni aggiuntive sul sistema idrico superficiale. Nel rispetto del principio di invarianza idraulica, non sono previsti peggioramenti delle portate recapitate. L'intervento risulta compatibile rispetto alla componente acque superficiali, senza che per la stessa si possano prevedere impatti negativi significativi.

Litosfera: suolo e sottosuolo

Per la componente suolo, il proponente evidenzia che l'area appartiene all'alta pianura antica pleistocenica, caratterizzata da terreni prevalentemente ghiaioso-sabbiosi, con suoli fortemente decarbonatati e accumulo di argilla; la Carta dei Suoli della Provincia di Treviso classifica l'area come TRS1/SNF1, riferita a conoidi ghiaiosi e superfici terrazzate costituite prevalentemente da ghiaie e sabbie.

Il sottosuolo è invece caratterizzato da un materasso di depositi grossolani sciolti, prevalentemente ghiaioso-sabbiosi, ricoperti da terreni limoso-argillosi, con presenza in profondità di lenti sabbiose e livelli più fini argillosi o limosi; dal punto di vista morfologico l'area è sostanzialmente pianeggiante, con modesta pendenza verso sud-ovest.

In fase di cantiere, per entrambe le componenti la principale criticità individuata riguarda la possibilità di sversamenti accidentali di oli, carburanti o altre sostanze inquinanti dai mezzi d'opera, suscettibili di contaminare il suolo e, superato lo strato superficiale, il sottosuolo ghiaioso permeabile.

Le misure di mitigazione previste comprendono la manutenzione e il controllo dei mezzi, lo svolgimento delle lavorazioni maggiormente a rischio in aree appositamente predisposte ed eventualmente impermeabilizzate, la copertura dei materiali potenzialmente inquinanti e la gestione dei terreni in ingresso secondo la normativa sulle terre e rocce da scavo. Il proponente valuta pertanto gli effetti come contenuti, temporanei e reversibili.

In fase di esercizio, per il suolo lo SPA considera la trasformazione determinata dalla copertura degli strati superficiali, compreso lo strato pedologico originario, conseguente alla realizzazione dell'edificio, dei piazzali e dei parcheggi, concludendo tuttavia che non si ravvisano ulteriori possibili impatti sulla componente.

Per il sottosuolo, il progetto comporta l'impermeabilizzazione di parte delle superfici e la realizzazione dei volumi di invaso necessari a garantire l'invarianza idraulica.

Le acque di dilavamento di piazzali e parcheggi pubblici saranno raccolte e recapitate nel fossato previsto, soluzione che, secondo il proponente, consente di evitare la contaminazione del sottosuolo derivante da eventuali perdite di oli o carburanti dei veicoli in transito o in sosta.

Nel complesso, il proponente non individua impatti significativi sulle componenti suolo e sottosuolo, ritenendo che i potenziali fenomeni di contaminazione siano adeguatamente prevenuti dalle misure gestionali previste in cantiere e dai sistemi di raccolta e gestione delle acque in fase di esercizio.

Considerazioni: considerata la natura dell'intervento, limitato al riutilizzo di una struttura edilizia esistente senza modifiche morfologiche, scavi rilevanti o trasformazioni delle superfici, non si prevedono interferenze con l'assetto geologico-geomorfologico dell'ambito di collocazione del sito in esame. Le caratteristiche litologiche e pedologiche dell'area risultano pienamente compatibili con le opere previste, che non generano alterazioni dei suoli né modificazioni dei processi morfogenetici locali. Non emergono pertanto impatti negativi significativi sulla componente geologia e geomorfologia.

Ambiente fisico: radiazioni non ionizzanti, radiazioni ionizzanti, inquinamento luminoso e ottico

Per quanto riguarda le radiazioni non ionizzanti, il proponente rileva la presenza, entro circa 1 km dal sito, di almeno sei stazioni radio base per la telefonia mobile, la più vicina delle quali posta a circa 700 m a sud; non risultano invece linee elettriche ad alta tensione in prossimità dell'area di progetto. Per le radiazioni ionizzanti, viene considerata in particolare la problematica del radon, evidenziando che il Comune di Treviso non rientra tra i comuni classificati a rischio e che la presenza di tale gas non assume carattere significativo. Lo SPA conclude pertanto che lo stato attuale non presenta particolari criticità per tali componenti.

Sotto il profilo degli impatti, il proponente afferma che né le attività di cantiere né l'attuazione del progetto in fase di esercizio comportano la produzione di emissioni riconducibili a radiazioni ionizzanti o non ionizzanti, non individuando quindi effetti significativi sulle relative componenti ambientali.

Con riferimento all'inquinamento luminoso e ottico, lo SPA richiama la disciplina della L.R. Veneto n. 17/2009 e rileva che nel territorio comunale di Treviso non sono segnalate situazioni di particolare criticità; viene inoltre indicato che il Comune non risulta dotato di PICIL.

Per la fase di esercizio, il progetto prevede l'impiego di corpi illuminanti a ridotto consumo energetico, con flusso luminoso orientato verso il basso, differenziati per altezza tra aree carrabili e percorsi ciclopeditoni; i livelli di illuminazione saranno limitati a quelli minimi necessari ai fini della sicurezza e saranno installati sistemi di spegnimento programmato. Il proponente rinvia inoltre allo specifico progetto illuminotecnico, dichiarato conforme alla L.R. n. 17/2009 e alle Linee Guida ARPAV.

Nel complesso, il proponente non individua impatti significativi connessi alle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti e ritiene l'impatto luminoso adeguatamente contenuto dalle caratteristiche progettuali dell'impianto di illuminazione.

Considerazioni: *considerata la collocazione dell'intervento in un ambito pienamente urbanizzato, già caratterizzato dalla presenza di edifici di rilevante consistenza, infrastrutture viarie e ampi spazi a parcheggio, le modifiche previste non comportano alterazioni percettive, visuali o morfologiche del contesto. L'assenza di trasformazioni esterne significative e la coerenza dell'operazione con le destinazioni d'uso vigenti escludono effetti sulla qualità paesaggistica e sull'assetto estetico dei luoghi. Non si rilevano pertanto impatti negativi apprezzabili sulla componente paesaggio.*

Biosfera: flora, vegetazione e fauna

Per la componente flora e vegetazione, il proponente evidenzia che il sito si inserisce in un contesto pianiziale fortemente antropizzato, caratterizzato da superfici coltivate, insediamenti e infrastrutture, con vegetazione naturale spontanea relegata ad aree marginali e frammentate. L'area di intervento non presenta particolare rilevanza floristica o vegetazionale: la porzione destinata all'ampliamento è attualmente utilizzata a seminativo, priva di copertura arborea o arbustiva significativa, mentre le aree già urbanizzate presentano una dotazione vegetazionale limitata, costituita principalmente da superfici erbacee e alcune alberature nei parcheggi.

Lo SPA ritiene inoltre non ragionevolmente prevedibili effetti significativi sui siti della Rete Natura 2000, considerato che l'area di progetto è esterna a tali siti, dista oltre 1 km dal SIC più vicino e non presenta habitat o microhabitat riconducibili a quelli tutelati né condizioni idonee alle specie indicate nei relativi formulari. In fase di cantiere, il proponente non individua impatti significativi sulla componente vegetazionale, in quanto le lavorazioni interessano prevalentemente aree con vegetazione scarsa; viene inoltre prevista la realizzazione di un boschetto extra ambito e la piantumazione di numerose essenze nelle aree a parcheggio.

In fase di esercizio, il progetto comporta un incremento della dotazione vegetazionale mediante nuove aree verdi, alberature nei parcheggi e realizzazione del boschetto. Le sistemazioni lungo la Feltrina e la nuova viabilità perseguono prevalentemente finalità di inserimento paesaggistico, mentre le alberature dei parcheggi concorrono anche alla mitigazione dell'effetto isola di calore attraverso ombreggiamento ed evapotraspirazione. È previsto l'impiego di specie arboree autoctone o stabilmente naturalizzate e di specie adattate al contesto urbano; il nuovo sistema del verde sarà inoltre collegato alla vegetazione esistente lungo le canalette irrigue. Il proponente attribuisce pertanto al progetto un impatto positivo sulla componente vegetazionale, che risulterebbe incrementata e valorizzata.

Per la fauna, lo SPA descrive un contesto già fortemente antropizzato e poco idoneo alla presenza stabile di specie di particolare interesse; la fauna potenzialmente presente è prevalentemente quella tipica degli ambienti urbani e periurbani, con possibile presenza temporanea di avifauna nei filari arborei retrostanti l'attuale edificio e di comuni piccoli mammiferi, in particolare roditori.

Il proponente evidenzia che l'intervento non interessa sistemi naturali consolidati né aree che, allo stato attuale, costituiscano significative zone di rifugio per la fauna; sarà inoltre mantenuto il filare arboreo lungo la canaletta irrigua retrostante l'edificio.

In fase di esercizio viene anzi prospettato un effetto positivo anche sulla componente faunistica, in quanto la creazione del boschetto e delle nuove aree verdi potrà offrire nuovi spazi di rifugio e richiamo per la fauna locale, oggi scarsamente presenti nell'area aperta e prevalentemente erbosa.

Nel complesso, il proponente non individua impatti negativi significativi su flora, vegetazione e fauna e ritiene che le sistemazioni a verde previste determinino, a regime, un miglioramento della qualità ecologica locale rispetto allo stato attuale.

Considerazioni: *l'intervento si colloca interamente in un tessuto urbano consolidato, privo di elementi di naturalità, habitat idonei o connessioni ecologiche rilevanti, e non introduce nuove pressioni capaci di interferire con i sistemi naturali circostanti. L'assenza di relazioni funzionali con aree di pregio ambientale e la natura meramente gestionale delle modifiche previste escludono effetti diretti o indiretti sulle dinamiche ecologiche locali e sovralocali. Non emergono pertanto impatti negativi significativi sulla componente biodiversità.*

**Ambiente umano: paesaggio, beni culturali, assetto territoriale, insediamenti umani**

Per la componente paesaggio, il proponente inquadra l'area in un contesto territoriale fortemente antropizzato, caratterizzato dall'alternanza di aree agricole, insediamenti residenziali e attività produttivo-commerciali, risultato di un processo di urbanizzazione che ha determinato una progressiva frammentazione ecosistemica e paesaggistica. L'area di progetto non presenta particolare rilevanza paesaggistica, essendo priva di preesistenze architettoniche, storiche o naturalistiche e collocandosi lungo la S.R. Feltrina, tra un polo commerciale-artigianale, una zona estrattiva e aree residenziali; permane tuttavia, a nord-est e all'esterno dell'ambito del PUA, la presenza di aree di connessione naturalistica - buffer zone e di un corridoio ecologico secondario. In fase di cantiere, il proponente ritiene limitato l'impatto paesaggistico, in quanto l'intervento ricade in un ambito già urbanizzato e il cantiere risulterà in buona parte mascherato rispetto ai principali punti di osservazione, rimanendo maggiormente percepibile dalla S.R. Feltrina. In fase di esercizio viene invece attribuito al progetto un effetto di riqualificazione paesaggistica, grazie al completamento dell'assetto urbano e alla realizzazione del boschetto, che svolgerà anche funzione di mitigazione verso la campagna circostante e favorirà l'inserimento del nuovo volume edilizio nel contesto.

Per quanto riguarda i beni culturali, lo SPA richiama il patrimonio storico e architettonico di Treviso, concentrato principalmente nel centro storico, ma evidenzia che non sono presenti elementi di valenza culturale in prossimità dell'area di progetto; conseguentemente il proponente non individua effetti, né in fase di cantiere né in fase di esercizio, su tale componente.

Relativamente all'assetto territoriale e agli insediamenti umani, il sito si colloca ai margini di un contesto urbano a carattere artigianale-commerciale e in prossimità di aree residenziali, con le abitazioni più vicine poste a sud-est. Durante il cantiere il proponente ritiene che non vengano modificati i rapporti esistenti con il sistema residenziale; le opere ciclopedonali extra ambito sono inoltre considerate migliorative sotto il profilo del collegamento tra la struttura commerciale e le aree residenziali circostanti.

A regime, l'ampliamento dell'edificio commerciale sull'area attualmente inedita viene interpretato come completamento del tessuto edificato, in quanto colma la discontinuità esistente tra la zona artigianale-commerciale e la struttura di vendita esistente; contestualmente, la realizzazione delle piste ciclopedonali migliora la connessione con la zona residenziale.

Nel complesso, il proponente non individua impatti negativi significativi sulle componenti paesaggio, beni culturali e assetto insediativo, attribuendo anzi all'intervento effetti di ricomposizione e riqualificazione dell'ambito, soprattutto per il completamento del tessuto edificato, la realizzazione delle sistemazioni a verde e del boschetto e il potenziamento delle connessioni ciclopedonali.

Considerazioni: *considerato il contesto già fortemente antropizzato e l'assenza di elementi di particolare valenza paesaggistica o culturale direttamente interessati dall'intervento, si ritiene che il progetto non determini impatti significativi sulle componenti paesaggio, beni culturali e assetto insediativo. Le sistemazioni a verde, la realizzazione del boschetto e delle connessioni ciclopedonali concorrono inoltre all'inserimento dell'intervento nel contesto territoriale e alla ricomposizione dell'ambito.*

INQUINAMENTO LUMINOSO (RIFERIMENTO AL PARERE DI ARPAV 26LUM058)

In riscontro al parere ARPAV 26LUM058, che aveva rilevato la non conformità del precedente progetto illuminotecnico alla L.R. Veneto n. 17/2009 e alle Linee Guida ARPAV, il proponente ha presentato documentazione illuminotecnica aggiornata, confermando la volontà di realizzare ex novo l'intero sistema di illuminazione esterna, comprendendo anche le aree di parcheggio esistenti. Il progetto interessa la S.R. 348 Feltrina in corrispondenza dell'insediamento, la nuova rotatoria, gli attraversamenti pedonali, la pista ciclabile e l'intera area di parcheggio, per le quali sono state individuate le pertinenti categorie illuminotecniche e svolte specifiche verifiche di calcolo.

La soluzione aggiornata prevede l'impiego di sorgenti LED con temperatura di colore non superiore a 3.000 K, apparecchi con vetro piano installati orizzontalmente e caratterizzati da emissione nulla verso l'alto, con efficienza delle sorgenti LED superiore a 90 lm/W; i livelli di luminanza e illuminamento sono dimensionati in relazione alle effettive esigenze delle aree servite, assumendo nei calcoli un fattore di manutenzione pari a 0,80.

Sono inoltre previste specifiche modalità di gestione finalizzate al contenimento dei consumi e del flusso luminoso disperso: per il parcheggio, dopo la chiusura dell'attività, è prevista la riduzione al 50% della potenza e del flusso luminoso e, dalle ore 24:00 all'alba, lo spegnimento di un ulteriore 50% degli apparecchi; la pista ciclabile viene spenta alle ore 24:00.

Il proponente conclude pertanto che il progetto illuminotecnico aggiornato risulta conforme ai criteri ambientali e prestazionali della L.R. Veneto n. 17/2009 e delle Linee Guida ARPAV.

Considerazioni: *preso atto della documentazione illuminotecnica aggiornata prodotta in riscontro al parere ARPAV 26LUM058, si rileva che il progetto è stato revisionato prevedendo il rifacimento dell'intero sistema di illuminazione esterna, comprese le aree esistenti, mediante apparecchi e modalità di gestione finalizzati al contenimento dell'inquinamento luminoso e dei consumi energetici. La documentazione progettuale attesta la*

conformità del progetto aggiornato alla L.R. Veneto n. 17/2009 e alle Linee Guida ARPAV.

TERRE E ROCCE DA SCAVO

In riscontro alla richiesta di integrazioni formulata da ARPAV, il proponente ha prodotto una specifica Relazione ambientale per la gestione delle terre e rocce da scavo, redatta ai sensi del D.P.R. 120/2017, corredata dai verbali di campionamento e dai rapporti di prova analitici. Nel maggio 2026 è stata eseguita la caratterizzazione ambientale dei terreni mediante 12 punti di indagine, distribuiti secondo criterio geometrico nell'area interessata dagli scavi; dai sondaggi sono stati prelevati campioni sottoposti ad analisi chimiche.

La superficie interessata dagli scavi è pari a circa 16.000 m², mentre il volume complessivo di terre e rocce da scavo è stimato in circa 9.500 m³, comprendente circa 6.400 m³ derivanti dallo scavo generale, 929 m³ dallo scavo per la realizzazione dell'invaso e 2.115 m³ dagli scavi per fondazioni e cordoli. Il proponente prevede di privilegiare il riutilizzo in situ dei materiali e, in particolare, il loro completo impiego per la realizzazione e sistemazione delle aree a verde e del bosco, che interessano complessivamente una superficie di circa 22.182 m².

Ai fini della caratterizzazione, il sito è stato suddiviso in 12 sottozone e, in ciascuna di esse, sono stati eseguiti tre sondaggi manuali fino alla profondità di 0,50 m dal piano campagna, dai quali sono stati ricavati campioni compositi rappresentativi; nel corso delle indagini non è stata riscontrata la presenza di materiali di matrice antropica.

Le analisi hanno interessato metalli, idrocarburi pesanti, IPA e composti aromatici; i risultati sono stati confrontati, cautelativamente, con le concentrazioni soglia di contaminazione della Colonna A della Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/2006, relative ai siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale, evidenziandone il rispetto. La gestione dei materiali sarà pertanto effettuata secondo le procedure previste dal D.P.R. 120/2017, con la prevista comunicazione ad ARPAV mediante la relativa modulistica.

Considerazioni: preso atto della documentazione integrativa prodotta, si ritiene adeguatamente definite le quantità, le caratteristiche e le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo. In considerazione degli esiti della caratterizzazione analitica e del previsto riutilizzo integrale in situ dei circa 9.500 m³ di materiale per la sistemazione delle aree a verde e del bosco, non si rilevano criticità sotto tale profilo, fermo restando il rispetto delle procedure e degli adempimenti previsti dal D.P.R. 120/2017.

RETE NATURA 2000 - VINCA

Il proponente ha predisposto la documentazione di VINCA sviluppata a Livello I, valutazione preliminare/Screening, finalizzata ad accertare l'insorgenza di possibili incidenze sui siti della rete Natura 2000. Il progetto proposto dalla ditta LANDO srl, esterno e non limitrofo al sito IT3240028, non può generare incidenze negative significative sul sito medesimo con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione degli habitat e specie anche considerati gli elementi di discontinuità presenti, inoltre, viene dimostrata l'impossibilità che le interferenze generate dal progetto possano raggiungere i siti; inoltre non sono emerse situazioni che possono costituire un pregiudizio nei confronti degli habitat e delle specie di interesse comunitario del Sito IT3240028 e, conseguentemente, nemmeno nei confronti dell'integrità del medesimo, mancando qualsiasi incidenza diretta, indiretta e/o cumulativa.

Pertanto la conclusione dell'istruttoria e da ritenersi favorevole esprimendo, a conclusione della procedura di VINCA "Valutazione Preliminare - Screening Specifico (Livello I)" PARERE MOTIVATO POSITIVO.

IMPATTO CUMULATIVO

Lo Studio Preliminare Ambientale affronta il tema del cumulo con altri progetti considerando le possibili sovrapposizioni degli effetti ambientali prodotti dall'intervento con quelli derivanti da altre attività e trasformazioni presenti o previste nel medesimo contesto territoriale. L'analisi non viene limitata a interventi appartenenti alla medesima categoria progettuale, ma è sviluppata in relazione alle effettive aree di influenza dei principali fattori di pressione individuati, rappresentati dalla viabilità, dalle emissioni acustiche e dalle emissioni in atmosfera.

A tale scopo il proponente ha effettuato un'analisi territoriale delle attività potenzialmente interferenti, individuando, nel raggio di circa 3 km dal sito, due grandi strutture di vendita, dieci piccole e medie strutture commerciali e tre ulteriori previsioni commerciali connesse a varianti al Piano degli Interventi; è stata inoltre considerata la futura realizzazione del IV Lotto della Tangenziale di Treviso, con innesto sulla S.R. 348 Feltrina. Per quanto riguarda la viabilità, gli approfondimenti sono stati sviluppati assumendo un orizzonte temporale di cinque anni e considerando, oltre all'ampliamento dell'IperLando, le ulteriori aperture commerciali in fase di realizzazione o progettazione e il IV Lotto della Tangenziale. Le verifiche hanno riguardato sia il sistema di accesso alla struttura commerciale dalla S.R. 348 sia l'intersezione semaforica S.R. 348-S.P. 79 "Da Oro", posta circa 1.200 m a nord.

Le simulazioni evidenziano che la nuova rotatoria mantiene un LOS A nel breve periodo, con riserve di capacità superiori al 50%, e un LOS B nel medio periodo, anche considerando il traffico aggiuntivo associato al IV Lotto



della Tangenziale, conservando una riserva di capacità di circa il 30%. Per il nodo "Da Oro", nel breve periodo l'ottimizzazione del ciclo semaforico consente di mantenere un LOS D analogo allo stato attuale; nel medio periodo, con l'entrata in esercizio della Tangenziale, è previsto un passaggio a LOS E, mantenendo tuttavia il coefficiente di saturazione entro i limiti di capacità mediante la regolazione dinamica dell'impianto semaforico. Relativamente alla componente rumore, la valutazione previsionale è stata aggiornata per considerare il contributo cumulativo del traffico associato al IV Lotto della Tangenziale e al relativo innesto sulla Feltrina. Le simulazioni effettuate indicano che, anche considerando la realizzazione del IV Lotto, i livelli attesi risultano compatibili con i limiti considerati nello studio.

Per la componente atmosfera, in fase di cantiere le emissioni sono riconducibili principalmente alla movimentazione delle terre e dei materiali, agli scavi e al transito dei mezzi pesanti. In considerazione della realizzazione per fasi, del numero contenuto di mezzi, della temporaneità delle lavorazioni e delle misure di mitigazione previste - tra cui bagnatura delle superfici, controllo dei mezzi e copertura dei cassoni - il proponente considera tali emissioni localizzate e di entità contenuta rispetto al contesto già fortemente antropizzato e interessato dal traffico della S.R. 348.

In fase di esercizio, il principale contributo cumulativo sulla qualità dell'aria è attribuito al traffico veicolare. Nella condizione più gravosa viene stimato un incremento di 386 veicoli/ora rispetto ai circa 1.500 veicoli/ora dello stato attuale; il proponente ritiene che il conseguente incremento delle emissioni, maggiormente concentrato presso gli accessi e progressivamente diluito sulla rete, non sia tale da determinare, cumulandosi con i valori di fondo rilevati nell'area trevigiana, il superamento dei valori di riferimento considerati per NO₂ e PM₁₀.

Lo SPA evidenzia inoltre che il IV Lotto della Tangenziale determina principalmente una redistribuzione di flussi veicolari già esistenti, e quindi delle relative emissioni, piuttosto che un autonomo incremento del traffico complessivo; non vengono pertanto individuati ulteriori effetti sinergici significativi sulla qualità dell'aria. Le emissioni degli impianti della struttura commerciale sono considerate di entità sensibilmente inferiore rispetto a quelle derivanti dal traffico, mentre le sistemazioni a verde previste concorrono localmente alla mitigazione delle emissioni.

Nel complesso, sulla base delle valutazioni sviluppate nello SPA e degli approfondimenti specialistici relativi alla viabilità e al rumore, il proponente non individua effetti cumulativi tali da determinare impatti ambientali significativi, ritenendo compatibili con il contesto territoriale gli effetti derivanti dalla sovrapposizione dell'intervento con le ulteriori trasformazioni considerate.

Considerazioni: preso atto delle analisi e degli approfondimenti prodotti, si ritiene che la valutazione degli effetti cumulativi sia stata sviluppata considerando i principali fattori di pressione e le trasformazioni territoriali maggiormente interferenti con il progetto. Le verifiche condotte per viabilità, rumore e qualità dell'aria, anche negli scenari di breve e medio periodo comprensivi del IV Lotto della Tangenziale e delle ulteriori attività commerciali previste, non evidenziano effetti cumulativi significativi tali da compromettere la compatibilità ambientale dell'intervento.

PARERE

Il Comitato Tecnico Provinciale VIA dopo aver ha valutato gli elaborati agli atti e le criticità connesse all'attuazione del progetto presentato dalla ditta F.LLI LANDO S.P.A., non ha rilevato la possibilità che si manifestino impatti negativi e significativi sulle varie componenti ambientali e conseguentemente, dopo esauriente discussione, nella seduta del Comitato Tecnico Provinciale VIA del 6 agosto 2026, ha espresso parere favorevole all'esclusione il progetto di cui all'oggetto dalla procedura di VIA.

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- i contenuti della documentazione presentata consentono una valutazione complessiva in merito alla compatibilità ambientale dell'attività svolta;
- gli strumenti di pianificazione e programmazione considerati non prevedono particolari vincoli per l'esercizio dell'attività commerciale in esame;
- l'esercizio dell'attività in esame non comporta alterazioni significative negative sulle componenti Traffico veicolare, Rumore, Atmosfera (Aria e Clima), Ambiente idrico (Acque superficiali ed Acque sotterranee), Litosfera (Suolo e Sottosuolo), Ambiente fisico (Radiazioni non ionizzanti e Radiazioni ionizzanti), Inquinamento luminoso e ottico, Biosfera, Flora, Vegetazione, Fauna, Ambiente umano (Paesaggio, Beni culturali, Assetto territoriale, Insediamenti umani);

- *l'intervento riguarda l'ampliamento e la riorganizzazione di una struttura commerciale esistente, con trasformazione da Media a Grande Struttura di Vendita, mediante l'estensione del fabbricato e delle relative aree pertinenziali nell'ambito del PUA "Feltrina 6", in coerenza con la pianificazione urbanistica comunale; l'intervento è inoltre accompagnato dalla realizzazione di opere di urbanizzazione e di beneficio pubblico, comprendenti il riassetto della viabilità, il potenziamento dei percorsi ciclopeditoni e la realizzazione di un'area boscata compensativa.*
- *relativamente alla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, l'istruttoria sviluppata attraverso il completamento del Format valutatore, in conformità alla L.R. 12/2024 e Regolamento Regionale n. 4/2025, ha concluso che "Il progetto proposto dalla ditta F.LLI LANDO S.P.A. in comune di Treviso (TV), non può generare incidenze negative significative sul sito della rete Natura 2000 più prossimo con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione degli habitat e specie";*

il Comitato Tecnico Provinciale VIA ritiene che, sulla base delle considerazioni sopra esposte, l'autorizzazione in forma ordinaria dell' "Ampliamento con modifiche fabbricato ad uso commerciale per la realizzazione di una grande struttura di vendita in un ambito PdL "Feltrina 6" " proposto dalla società F.LLI LANDO S.P.A. con sede legale in Via E. degli Scrovegni, 1 - 35131 - Padova (PD), NON sia da assoggettare alla procedura di valutazione di impatto ambientale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 e delle correlate disposizioni regionali in materia.

RACCOMANDAZIONI

Traffico Veicolare

Si raccomanda l'osservanza della convenzione stipulata con il comune di Treviso. Riguardo alle considerazioni espresse dai tecnici della ditta proponente in riferimento alle tematiche già disciplinate dalla Convenzione Urbanistica con il Comune di Treviso e relative all'assetto degli ingressi al Centro Lando in caso di realizzazione del quarto lotto della tangenziale, si ritiene di rinviare le valutazioni a quanto previsto dalla Convenzione Stessa tra ditta e Comune.

Rumore

Si raccomanda l'osservanza della prescrizione formulata nelle conclusioni del parere di ARPAV (**26RUM314**), qui di seguito riportate.

"Per l'opera in progetto, emerge un quadro complessivo di sostanziale non criticità per tutti i recettori presi in considerazione ad eccezione del solo R1, per il quale resta da stabilire quale sia il livello di rumore ambientale (57,9 oppure 55,9 dB(A)) calcolato in corrispondenza del piano I, al fine di stabilire con certezza se vi sia oppure no un superamento del limite differenziale in periodo diurno. Per lo stesso recettore si configura inoltre una stretta corrispondenza con il valore limite di emissione pari a 55 dB(A) pur considerando l'effettivo tempo di funzionamento delle sorgenti disturbanti all'interno dell'intero periodo di riferimento. Nel caso, per il recettore R1, si rivelasse veritiero il superamento del criterio differenziale in periodo di riferimento diurno, si chiede prevedere sin d'adesso opere di mitigazione dei livelli acustici generati dalle due nuove macchine di trattamento aria, in grado di limitare il disturbo acustico nei confronti di questo particolare soggetto disturbato. In alternativa si chiede di produrre un'analisi maggiormente dettagliata nei riguardi del solo recettore R1, in grado di dimostrare il rispetto della normativa vigente in materia di esposizione della popolazione alle emissioni rumorose."

**IL VICE-PRESIDENTE
DEL COMITATO VIA
Simone Busoni**

Area Tecnica e Gestionale
U.O. Agenti Fisici Attività Specialistica 2

26RUM314

Data Parere 28/07/2026

Oggetto del parere

Ulteriori integrazioni alle Valutazioni Previsionali d'Impatto Acustico precedentemente depositate (Prat. 26RUM067 e Prat. 26RUM162), relative alla rumorosità ambientale indotta a seguito dell'ampliamento di un punto vendita appartenente alla catena di supermercati "IperLando", situato su Strada Feltrina al n.196, nel comune di Treviso (TV).

Proprietà dell'infrastruttura

F.LLI Lando S.P.A., sede legale: via E. degli Scrovegni, 1 – 35131 Padova (PD); sede amministrativa: Via Pionca, 13 – 30030 Cazzago di Pianiga (VE).

Studio tecnico incaricato

Studio "DipAe" con sede in via Accademia, 6 a Conegliano (TV). La relazione, datata 03/07/2023, di cui al seguente paragrafo, è a firma del Per. ind. Bruno Zorzi per il quale risulta un'iscrizione all'elenco ENTECA con il n.5068.

Richiedente

DAP Treviso U.O. Controlli Ambientali , ref. Lara Sartori.

Procedimento in cui si inserisce il parere

Screening assoggettabilità a procedura VIA provinciale ai sensi dell'art. 19, D.Lgs. 152/2006.

Documentazione oggetto del parere

È stata trasmessa ed esaminata la seguente documentazione:

"2_-VALUTAZIONE_P_ACUSTICA.pdf" (nuova stesura)

"Allegato2_INT_01_- _RELAZIONE_INTEGRATIVA.pdf"

"Allegato3_6_- _A01_BIS-_STUDIO_PRELIMINARE_AMBIENTALE_- _RELAZIONE_TECNICA.pdf"

Considerazioni tecniche

Relativamente all'esame della documentazione tecnica fornita valgono le seguenti considerazioni:

- **verifica del rispetto dei limiti assoluti:**

I risultati della verifica (par. 29 e 30) sono adesso presentati in forma tabellare ma ancora in maniera non del tutto decifrabile, in particolare:

- **livelli di immissione (par. 30, pag. 52 della relazione):**

sembra di capire che ai valori presenti nelle ultime due colonne della tabella riportata nel par. 29 a pag. 51, si sia tentato di applicare, nella tabella che segue a pag. 52, la relazione che lega un determinato Leq relativo ad uno specifico tempo di funzionamento al valore atteso per l'intero periodo di riferimento (diurno e/o notturno).

La formula utilizzata appare però oscura, ad esempio sia nel calcolo relativo al periodo di riferimento diurno che in quello notturno, al denominatore appare sempre il valore 16 (16 ore è la durata del periodo di riferimento diurno), quando per il medesimo calcolo

valevole per il periodo di riferimento notturno sarebbe piuttosto dovuto comparire un valore di 8 (8 ore è la durata complessiva del periodo di riferimento notturno). Ci sono comunque altre incongruenze, la suddivisione andava fatta, per il periodo diurno, tra le 10 ore previste per il funzionamento dell'esercizio e le restanti 6 (10+6=16) caratterizzanti il periodo di chiusura dell'attività *all'interno delle 16 ore diurne complessive*. Compare inoltre un ulteriore fattore moltiplicativo pari a 10 che non sembra trovare una giustificazione nella formula generale.

Ad ogni modo, a prescindere dal probabile utilizzo di relazioni non del tutto corrette per la suddetta operazione di ridefinizione dei livelli sonori sui periodi di riferimento di legge, già dalla prima tabella (quella di pag. 51) si poteva concludere *che i valori d'immissione sono rispettati per tutti i recettori*; si ribadisce comunque come, ad opinione della scrivente agenzia, quelli d'interesse siano solo i primi 3, in quanto sono gli unici potenzialmente suscettibili a rilevare un certo peggioramento del loro clima acustico, per effetto dell'entrata in funzione dei nuovi impianti di trattamento aria sulla copertura dell'esercizio commerciale ampliato ed eventualmente dell'aggravio di traffico da e per l'esercizio commerciale correlato al suo ampliamento.

- **livelli di emissione (anch'essi a pag. 32):**

nel par. 31 a pag. 53, vengono presentati i livelli di emissione sia ante che post l'operazione di spalmatura, per l'effettivo tempo di utilizzo, sui 2 periodi di riferimento. I risultati, sempre che la suddetta operazione di "spalmatura" sia stata effettuata correttamente, evidenziano valori vicini al limite di legge per il solo recettore R1 in periodo notturno, in particolare il valore relativo al punto di calcolo posto al I piano dell'ufficio, mostra un "pareggio" con il valore limite.

Da questa tabella si evince come il solo recettore potenzialmente critico sia individuabile in R1.

- **verifica dei livelli differenziali:**

Vale la pena precisare come le considerazioni in merito al livello differenziale sono generalmente basate su misure fatte all'aperto e per tale motivo esse non possono essere ritenute rappresentative dei livelli riscontrabili all'interno degli ambienti abitativi. Si deve tener conto, infatti, che la modalità di propagazione del livello ambientale dall'esterno verso l'interno è generalmente diversa da quella del livello residuo, è pertanto verosimile che il differenziale in ambiente interno risulti significativamente diverso rispetto alla differenza valutata all'esterno. In situazioni del genere è normalmente più indicato progettare gli impianti in modo da garantire il rispetto, all'interno degli appartamenti, dei limiti di applicabilità del criterio differenziale.

Nello specifico, nella tabella riassuntiva di pag. 54, vengono elencati tutti i differenziali calcolati per tutti i recettori. Non sembrano emergere criticità facendo fede alla tabella del par 32 a pag. 54, nella quale però per il recettore R1, in corrispondenza del piano I, compare un valore differente (55,9 dB(A)) da quanto presentato in analoga tabella, quella del par.26 relativa allo stato di progetto con contributo impianti e nuova viabilità, dove nell'omologa casella si legge piuttosto un valore pari a 57,9 dB(A). La questione non è secondaria perché porterebbe ad un perfetto rispetto del criterio differenziale nel primo caso ($55,9 - 52,1 = 3,8$ dB) ed ad un superamento del limite nel secondo ($57,9 - 52,1 = 5,8$ dB). Tra l'altro nel primo caso appare curioso che il modello preveda livelli acustici superiori per il piano terreno (56,6 dB(A)) rispetto al piano primo (55,9 dB(A)).

Nella seconda ipotesi, invece, troverebbe conferma quanto emerso al punto precedente, ovvero una condizione di criticità per il solo recettore R1.

Conclusioni

Per l'opera in progetto, emerge un quadro complessivo di sostanziale **non** criticità per tutti i recettori presi in considerazione ad eccezione del solo R1, per il quale resta da stabilire quale sia il livello di rumore ambientale (57,9 oppure 55,9 dB(A)) calcolato in corrispondenza del piano I, al fine di stabilire con certezza se vi sia oppure no un superamento del limite differenziale in periodo diurno.

Per lo stesso recettore si configura inoltre una stretta corrispondenza con il valore limite di emissione pari a 55 dB(A) pur considerando l'effettivo tempo di funzionamento delle sorgenti disturbanti all'interno dell'intero periodo di riferimento.

Nel caso, per il recettore R1, si rivelasse veritiero il superamento del criterio differenziale in periodo di riferimento diurno, si chiede prevedere sin d'adesso opere di mitigazione dei livelli acustici generati dalle due nuove macchine di trattamento aria, in grado di limitare il disturbo acustico nei confronti di questo particolare soggetto disturbato. In alternativa si chiede di produrre un'analisi maggiormente dettagliata nei riguardi del solo recettore R1, in grado di dimostrare il rispetto della normativa vigente in materia di esposizione della popolazione alle emissioni rumorose.

Il Tecnico

T.C.A Dott. Francesco Rossi

Il Dirigente

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

Il presente Parere non può essere riprodotto parzialmente, salvo l'approvazione scritta dell'Unità Organizzativa Agenti Fisici Specialistica 2 dell'Area Tecnica Gestionale di ARPAV.

Parere 26LUM145

Data 28/04/26

Parere su progetto illuminotecnico di un impianto di illuminazione esterna a servizio di una grande struttura di vendita ditta F.Lli Lando SPA, ai sensi della Legge Regionale n. 17/09 – Comune di Treviso (TV).

In riferimento all'oggetto, la richiedente F.LLI LANDO SPA ha presentato un progetto nell'ambito di una procedura di verifica di assoggettabilità VIA relativa ad un ampliamento con modifiche viabilità per la realizzazione di una grande struttura di vendita.

La presente nota tecnica è relativa alla sola matrice "inquinamento luminoso", ai fini del rispetto della normativa regionale vigente in materia.

E' stata trasmessa ed esaminata la seguente documentazione progettuale integrativa:

- Documento 1: *EL.RCI_Relazione di calcolo illuminotecnico;*
- Documento 2: *Dichiarazione conformità progetto.*

Impianto oggetto del parere

Illuminazione esterna a servizio di una grande struttura di vendita della ditta F.Lli Lando SPA. L'intervento prevede l'ampliamento dell'attuale struttura di vendita con allargamento del parcheggio e riorganizzazione della viabilità interna, la rimodulazione dell'accesso esistente, lo spostamento sul lato nord dell'accesso principale con la realizzazione di un'intersezione a rotatoria con la Strada Regionale Feltrina 348, nel Comune di Treviso. Il progetto illuminotecnico prevede l'utilizzo di armature stradali su palo a servizio dell'area parcheggio e della viabilità di accesso compresa la rotatoria.

Riferimenti normativi

La norma per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli Osservatori astronomici è la **Legge Regionale del Veneto del 7 agosto 2009 n.17** (pubblicata sul B.U.R. n. 65/2009).

I punti fondamentali della LR presi in considerazione nel caso in oggetto sono i seguenti:

1. Utilizzo di apparecchi con emissione nulla verso l'alto (art. 9, comma 2, lettera a).
2. Utilizzo di apparecchi a LED con efficienza della sorgente superiore a 90 lm/W (art. 9, comma 2, lettera b).
3. Le luminanze e gli illuminamenti medi mantenuti non dovranno essere superiori, entro le tolleranze (dell'ordine del 15%), a quelli minimi previsti dalle norme di sicurezza specifiche UNI per le categorie/riferimenti illuminotecnici selezionati (art. 9, comma 2, lettera c).
4. Presenza di controllo di flusso e riduzione del flusso superiore al 30% entro le ore 24.00 (art. 9, comma 2, lettera d), o spegnimenti e riduzioni di flusso ulteriormente migliorativi.
5. Rapporto tra interdistanza e altezza delle sorgenti luminose non inferiore al valore di 3.7 (art.9, comma 11, lettera a).

Le linee guida obbligatorie per la realizzazione di nuovi impianti di illuminazione nelle aree commerciali sono disponibili all'indirizzo <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-per-i-progettisti>.

Le valutazioni tecniche non comprendono gli aspetti di impiantistica e sicurezza elettrica che dovranno rispondere alle normative vigenti in materia (D. Lgs. n. 81/2008, D.M. n. 37/2008 e norme CEI di settore).

Considerazioni tecniche

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

1. Gli apparecchi proposti e indicati nella relazione di calcolo illuminotecnico sono marca AEC ITALO1 a LED (da 21W a 57W) per la viabilità e THORN LIGHTING sempre a LED (da 19W a 25.8W) per l'area parcheggio. Dalle tabelle fotometriche del costruttore si evidenzia il rispetto del requisito richiesto dalla L.R. n.17/2009 per l'emissione nulla oltre 90° purché gli apparecchi vengano correttamente installati e orientati verso il basso.
2. La temperatura di colore delle sorgenti utilizzata è 3000K, come da linee guida ARPAV.
3. La categoria illuminotecnica di riferimento per le zone di studio è stata attribuita secondo le norme UNI 11248 e UNI EN 13201, ed è stata integrata con la UNI 12464-2 per l'area parcheggio interna. I calcoli illuminotecnici effettuati con fattore di manutenzione pari a 0.80 forniscono per le aree considerate un valore di illuminamento medio e di luminanza media mantenuta compatibile con quanto indicato dalle norme UNI sia per i parcheggi che per la strada.
4. Il proponente nel progetto prevede la riduzione di flusso del 50% dalle ore 20.00 alle ore 24.00 e un ulteriore 50% fino all'alba. Per le strade e la rotatoria l'illuminazione pubblica viene accesa un'ora prima del tramonto e spenta un'ora dopo l'alba. Il comando verrà impartito ai teleruttori dei vari circuiti luce da apposito orologio astronomico programmabile posizionato nei vari quadri elettrici. Per la pista ciclabile l'accensione è contemporanea a quella dell'illuminazione viaria con spegnimento alle ore 24.00.
5. Il rapporto interdistanza/altezza per i punti luce lungo la strada di accesso (altezza 8m e distanza pali di 30m e 35m) risulta superiore al valore minimo di 3.7 indicato all'art.9, comma 11, lettera a) della LR 17/09.

Conclusioni

Il progetto illuminotecnico risulta conforme alla Legge Regionale n. 17/09 e alle Linee Guida ARPAV.

Il Tecnico



SIMONE PAPUZZI
UOAF Spec 1
28/04/2026 09:24:04 UTC+0200

Il Dirigente UO Agenti Fisici Attività Specialistica 2



Andrea Bertolo
28.04.2026
11:43:09
GMT+02:00

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

Il presente Parere non può essere riprodotto parzialmente, salvo l'approvazione scritta dell'Unità Organizzativa Agenti Fisici Attività Specialistica 2 dell'Area Tecnica e Gestionale di ARPAV.