

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

(art. 20 del D.Lgs. 152/20006 e ss.mm.ii)

CAPITELVECCHIO REAL ESTATE S.R.L.

**APERTURA DI UNA NUOVA GRANDE STRUTTURA DI VENDITA
DELLA TIPOLOGIA CENTRO COMMERCIALE**



COMUNE DI CASSOLA – Provincia di Vicenza

IL PROMOTORE

CAPITELVECCHIO REAL ESTATE S.R.L.

**CAPITELVECCHIO
REAL ESTATE S.R.L.
L'amministratore Unico**

I RELATORI

Dott. Nicola Bortolato

Nicola Bortolato

Arch. Emanuela Padovani

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


STUDIO CONTE
SERVIZI E SVILUPPO COMMERCIALE

LUGLIO 2016

© Studio Conte S.r.l. Società Unipersonale

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

• www.studio-conte.com • info@studio-conte.com

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

INDICE

1. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	2
1.1 PREMESSA	2
1.2 STATO DI FATTO	3
1.2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	3
1.2.2 CLASSIFICAZIONE URBANISTICA DELLA ZONA	4
1.2.3 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO E TITOLI EDILIZI	5
1.2.4 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL P.U.A.	6
1.3 STATO DI PROGETTO	7
1.3.1 OPERE PREVISTE NELL'AMBITO DEL P.U.A.	7
1.3.2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO	8
1.3.3 STANDARD URBANISTICI	10
1.4 CUMULO CON ALTRI PROGETTI	11
1.5 FASE DI CANTIERE	12
1.5.1 INQUINAMENTO ACUSTICO IN FASE DI CANTIERE	14
1.5.2 PRODUZIONE DI POLVERI	15
1.5.3 AUMENTO FLUSSO VEICOLARE	16
1.5.4 AREE STOCCAGGIO MATERIALI	17
1.5.5 DESTINAZIONE TERRA SCAVO	17
1.5.6 CONSUMI DI RISORSE	17
1.5.7 CRONOPROGRAMMA LAVORI	17
1.6 UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI	19
1.6.1 FABBISOGNO DI ENERGIA ELETTRICA	19
1.6.2 FABBISOGNO DI GAS METANO ED ENERGIA TERMICA	20
1.6.3 FABBISOGNI IDRICI	20
1.6.4 UTILIZZO DI ARIA	21
1.6.5 UTILIZZO DI SUOLO E SOTTOSUOLO	21
1.7 PRODUZIONE DI RIFIUTI	21
1.8 INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI	23
1.9 RISCHIO INCIDENTI, PER QUANTO RIGUARDA, IN PARTICOLARE, LE SOSTANZE O LE TECNOLOGIE UTILIZZATE	23
2. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO.....	24
2.1 UBICAZIONE DELL'INIZIATIVA	24
2.2 LA VIABILITA'	24
2.3 UTILIZZAZIONE ATTUALE DEL TERRITORIO	27
2.3.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.)	27
2.3.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)	33
2.3.3 PIANO DEGLI INTERVENTI DEL COMUNE DI CASSOLA	34
2.3.4 PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.) DEL COMUNE DI CASSOLA	36
2.4 RICCHEZZA RELATIVA, QUALITA' E CAPACITA' DI RIGENERAZIONE DELLE RISORSE NATURALI	40
2.5 CAPACITA' DI CARICO DELL'AMBIENTE NATURALE	43
3. CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE.....	44
3.1 PORTATA, ORDINE DI GRANDEZZA E COMPLESSITA' DELL'IMPATTO	44
3.1.1 IMPATTO VIABILISTICO	44
3.1.2 ATMOSFERA	45
3.1.3 IMPATTO SULL'AMBIENTE IDRICO	45
3.1.4 SUOLO E SOTTOSUOLO	46
3.1.5 SMALTIMENTO RIFIUTI	46
3.1.6 IMPATTO SULLA VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	46
3.1.7 SALUTE PUBBLICA	47
3.1.8 INQUINAMENTO LUMINOSO	49
3.1.9 IMPATTO SUL PAESAGGIO	50
3.2 NATURA TRANSFRONTALIERA DELL'IMPATTO	50
3.3 ORDINE DI GRANDEZZA E COMPLESSITA' DELL'IMPATTO	51
3.4 PROBABILITA' DELL'IMPATTO	52
3.5 DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITA' DELL'IMPATTO	52
3.6 OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE	53
4. CONCLUSIONI.....	54

1. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

1.1 PREMESSA

Il presente studio preliminare ambientale fa riferimento al progetto d'insediamento di una nuova grande struttura di vendita della tipologia centro commerciale (d'ora in poi in questo studio denominata per semplicità "nuova grande struttura") costituita da 4 punti vendita di cui uno del settore alimentare e tre del settore non alimentare; tale insediamento sarà ubicato in un'area del comune di Cassola in fregio a via Valsugana di fronte all'intersezione a rotatoria tra via Colombo e la stessa via Valsugana.

Il proponente Capitelvecchio Real Estate S.r.l., proprietario dell'area, intende realizzare una nuova grande struttura avente una superficie di vendita complessiva di 4.995 mq del settore alimentare e non alimentare, nello specifico costituita da:

- un discount con S.d.V pari a 1.300 mq;
- un punto vendita del settore bricolage con l'insegna Eurobrico con S.d.V pari a 3.530 mq;
- un esercizio di vicinato con S.d.V pari a 65 mq;
- un esercizio di vicinato con S.d.V pari a 100 mq.

Tale progetto è sottoposto a verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi dell'art. 8 della L.R. 4/2016 che, a sua volta fa riferimento all'art. 20 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. "Testo Unico Ambientale", ricadendo nella fattispecie indicata nell'Allegato IV – Parte Seconda del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. punto 7, lettera b) "costruzioni di centri commerciali di cui al D.lgs.114/1998".

Tutto questo trova conferma nella L.R. n. 50 del 28/12/2012, "Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto", che all'art. 22 "Requisiti ambientali e viabilistici" al comma 1 stabilisce che:

- a. le grandi strutture aventi superficie di vendita compresa tra 2.501 e 8.000 metri quadrati sono assoggettate alla procedura di verifica o screening;
- b. le grandi strutture con superficie di vendita superiore a 8.000 metri quadrati, sono assoggettate direttamente a Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.).

Il progetto di cui sopra (nuova struttura di 4.995 mq di superficie di vendita) ricade nella fattispecie indicata dal comma 1 lettera a) dell'art. 22 della L.R. 50/2012 e quindi è sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A..

1.2 STATO DI FATTO

1.2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

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

L'area è catastalmente censita alla Sezione Unica, Foglio 12, mappali 220, 608, 609, 610 e 611.

Nella **Tavola 1** allegata alla **Relazione tecnico-illustrativa** del progetto è riportato un estratto di mappa catastale.

Le figure seguenti evidenziano l'ubicazione dell'area oggetto di verifica di assoggettabilità a V.I.A.



Figura 1 - Inquadramento territoriale

**Figura 2 – Area del progetto**

1.2.2 CLASSIFICAZIONE URBANISTICA DELLA ZONA

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

Il comune di Cassola ha stabilito che l'area, sulla quale verrà realizzato l'intervento, risulta idonea all'insediamento di Grandi Strutture di Vendita e Parchi commerciali (Delibera del Consiglio Comunale n. 11 del 08/04/2015 ai sensi della L.R. 50/12) e, secondo l'art. 8 delle N.T.O del Piano degli Interventi, ricade nell'ambito di un Piano urbanistico attuativo confermato ed è identificata come tessuto per insediamenti polifunzionali (§ 2.3.3).

L'area non è vincolata ai sensi della parte III del Codice dei beni culturali e del paesaggio, D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.

1.2.3 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO E TITOLI EDILIZI

L'area oggetto del presente studio rientra in un Piano di Lottizzazione denominato "Dobru" approvato in Consiglio Comunale con Delibera n. 41 del 30 luglio 2011, regolarizzato con Permesso di Costruire n. C11/0100 del 18/01/2012 "Variante al Piano di Lottizzazione DOBRU – Progetto Esecutivo" con data di inizio lavori il 21/12/2012.

Nello specifico sull'area è prevista la costruzione di un edificio a uso commerciale regolarizzato con Permesso di Costruire n. C10/0151 del 14/06/2012 con data di inizio lavori il 21/12/2012.

Nonostante i titoli di cui sopra, allo stato di fatto l'area risulta ancora ineditata e caratterizzata dalla presenza di arbusti cresciuti spontaneamente.

Si rileva inoltre la presenza di una canaletta di irrigazione che attraversa in senso nord-sud tutto il lotto; con l'autorizzazione idraulica n.11746 del 06/12/2010 è stato ottenuto il parere favorevole del Consorzio al tombamento della canaletta che, tuttavia, analogamente alla situazione di cui sopra descritta, non è stato effettuato.

Successivamente è stata presentata in data 30/12/2015 una variante al P.U.A. approvato.

Inoltre in data 28/01/2016 con prot. 1156 è stato presentato un nuovo progetto edilizio, in variante al Permesso di Costruire già rilasciato, che prevede la realizzazione di un fabbricato adeguato all'insediamento di una grande struttura di vendita, con la necessaria dotazione di standard a parcheggio.

Attualmente come da comunicazione del comune di Cassola l'iter istruttorio di tale pratica è stato interrotto in attesa del conseguimento dell'autorizzazione commerciale, ai sensi dell'art. 19 commi 5 e 6 della L.R. 50/12.

Nel frattempo il committente ha deciso di apportare ulteriori modifiche progettuali riguardanti la tipologia di grande struttura e la distribuzione degli spazi interni diversamente da quanto presentato e, pertanto, ai fini della verifica di assoggettabilità a V.I.A., sarà considerato quest'ultimo layout progettuale (vedi **Figura 3**).

Si allegano i Permessi di Costruire n. C11/0100 del 07/05/2012 e n. C10/0151 del 20/06/2012 (**Allegato 1**) e l'autorizzazione idraulica per opere e attività che interessano canali consortili n.11746 del 06/12/2010 (**Allegato 2**).

1.2.4 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL P.U.A.

Si segnala che nell'area dove è previsto l'insediamento, rientrante nel P.d.L. "Dobru", è in corso di svolgimento la procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.).

Infatti il Piano di lottizzazione "Dobru" deriva da un P.U.A. confermato nei vari P.I. approvati dal Consiglio Comunale di Cassola, ma mai sottoposto a verifica ambientale. La presentazione del progetto della 2° variante ha portato l'amministrazione pubblica ad avviare la procedura di Verifica Assoggettabilità VAS.

Tutto questo ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. che ha recepito quanto previsto dalla Direttiva Europea 2001/42/CE all'art. 6 prevedendo che "sia effettuata una valutazione per tutti i piani ed i programmi ... della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto".

Si ribadisce, a tal proposito, che l'intervento ricade nella fattispecie indicata nell'Allegato IV – Parte Seconda del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. punto 7, lettera b) "costruzioni di centri commerciali di cui al D.lgs.114/1998".

1.3 STATO DI PROGETTO

1.3.1 OPERE PREVISTE NELL'AMBITO DEL P.U.A.

Il Piano è progettato e dimensionato per la destinazione d'uso commerciale e prevede un unico lotto fondiario con la zona adibita a standard (verde e parcheggio).

Particolare attenzione è prestata alla progettazione della viabilità interna che, considerata la zona con probabilità di traffico elevato, individua l'entrata e l'uscita in posizioni lontane, così da rendere più scorrevole il flusso di veicoli. L'unico accesso è posizionato a nord, sul ramo chiuso della rotatoria tra via Valsugana e via Colombo che attualmente serve solo per accedere all'area fieristica di Bassano Expo. L'uscita è invece posizionata sul lato sud-ovest del lotto: i veicoli provenienti dal parcheggio della lottizzazione possono agevolmente immettersi in via Valsugana grazie ad una corsia di immissione da cui confluiscono nella medesima rotatoria di cui sopra che ne consente lo smistamento a seconda della destinazione.

La zona a standard comprende l'area a parcheggio, lo spazio di manovra, il verde e a nord il collegamento con la pista ciclabile. La pavimentazione degli stalli è di tipo drenante mentre gli spazi di manovra e le strade interne sono asfaltate; il percorso ciclopedonale è pavimentato. La zona a parcheggio comprende sei posti auto con dimensioni idonee ai sensi della L. 13/89 *“Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”*.

Gli spazi verdi vengono sistemati con terreno vegetale ed inerbiti. Vengono piantumati alberi a foglia caduca tipo *“Ligustrum Japonicum”* e cespugli di *“Nandina Domestica”*, *“Cotoneaster Salicifolius”* e *“Deutzia Gracilis”*.

E' prevista l'installazione di n. 2 colonnine per la ricarica delle auto elettriche, così come previsto dall'art. 17 del Regolamento Edilizio del comune di Cassola che ha recepito quanto previsto dai commi 1-bis e 1-ter inseriti nell'art. 4 del DPR 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico edilizia).

Le colonnine trovano collocazione sul lato sud del lotto, nell'area a parcheggio posta di fronte al drive di Eurobrico.

I lavori relativi alla rete elettrica prevedono l'installazione di una nuova cabina di trasformazione, ubicata all'interno dell'aiuola posta a sud-ovest della zona a parcheggio.

Considerato che nelle immediate vicinanze della futura lottizzazione non sono presenti linee elettriche a cui potersi allacciare, è necessario eseguire, lungo via Valsugana, una nuova linea interrata collegata alla limitrofa zona commerciale sita in comune di Bassano del Grappa.

Per la realizzazione della rete di illuminazione pubblica del parcheggio e della viabilità interna, si prevede l'installazione di 6 torri faro alte 16 metri con 4 corpi illuminanti e di 9 lampioni alti 9

metri con doppi corpi illuminanti: entrambe le tipologie sono dotate di tecnologia a LED per consentire il massimo risparmio energetico. Tali installazioni sono eseguite in conformità con la normativa regionale relativa all'inquinamento luminoso. La rete di illuminazione è alimentata dalla cabina di trasformazione o, in caso di blackout di energia, dal gruppo elettrogeno.

Le reti di acquedotto, telefono e gas metano vengono allacciate alle condotte esistenti in via Valsugana.

La rete di smaltimento delle acque meteoriche è progettata tenendo conto delle pendenze delle corsie e dei parcheggi. Tutte le acque piovane, prima di essere smaltite in proprietà attraverso pozzi perdenti, vengono convogliate in una vasca disabbiatrice e disoleatrice.

Per quanto riguarda invece lo smaltimento delle acque nere il progetto prevede la sub-irrigazione in suolo privato (**Tavola 14** del P.U.A.).

1.3.2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento prevede la costruzione di un edificio costituito da tre attività del settore non alimentare generico e da una attività del settore alimentare, con superficie di vendita complessiva pari a 4.995 mq, di cui mq 1.300 riservati al settore alimentare. Il fabbricato in progetto sviluppa una superficie coperta pari a circa 7.380 mq, un'altezza media interna pari a ml 6,54 circa e un'altezza massima (dalla quota di riferimento per il calcolo delle altezze definita nel P.d.L.) di ml 7,16. Il fabbricato viene realizzato in legno sia per ciò che riguarda la struttura di copertura, sia per ciò che riguarda i tamponamenti perimetrali, i quali sono ad elevate caratteristiche di isolamento, mentre i pilastri sono in cemento armato precompresso. La copertura, al fine di ottenere una luce diffusa e uniforme, è eseguita con adeguati lucernari.

In **Tavola 3** sono indicati tutti i parametri urbanistici e la dimostrazione del rispetto degli standard previsti dalla L.R. 50/12 e dalle Norme Tecniche del Piano degli Interventi. La tavola sopraindicata rappresenta, oltre al calcolo analitico della superficie lorda di pavimento, anche la dotazione di parcheggi effettivi, dei parcheggi privati e gli standard previsti ai sensi della L.R. 11/04.

Come indicato nelle tavole di progetto, il centro commerciale si sviluppa su un unico livello fuori terra. L'ingresso è ubicato nella parte nord-ovest dell'edificio. All'interno trovano collocazione: due attività commerciali aventi superfici di vendita pari a mq 65 e mq 100, un'unità destinata alla vendita del settore alimentare avente superficie di vendita pari a mq 1300, un'unità operante nel settore del bricolage avente superficie di vendita pari a mq 3300, i servizi igienici (compresi quelli per i disabili) ed un ripostiglio.

Le ultime due unità, oltre allo spazio destinato alla vendita, hanno anche una parte destinata a magazzino e sono dotate di propri servizi igienici per il personale dipendente.

All'esterno, sul fronte sud, a servizio dell'attività di vendita del settore del bricolage, è ricavato uno spazio di vendita all'aperto definito "drive" avente superficie di vendita pari a mq 230, dove l'utente in automobile o furgone entra, ordina, carica il materiale ed alla fine paga ed esce.

La pavimentazione dei vari locali del centro commerciale è in cemento lisciato rifinito con adeguate resine lavabili, mentre i pavimenti e le pareti dei servizi igienici vengono rivestiti con mattonelle in ceramica. I serramenti a parete sono in alluminio con vetro camera. La ventilazione è garantita dalla presenza di serramenti apribili, sia a parete che mediante lucernari in copertura.

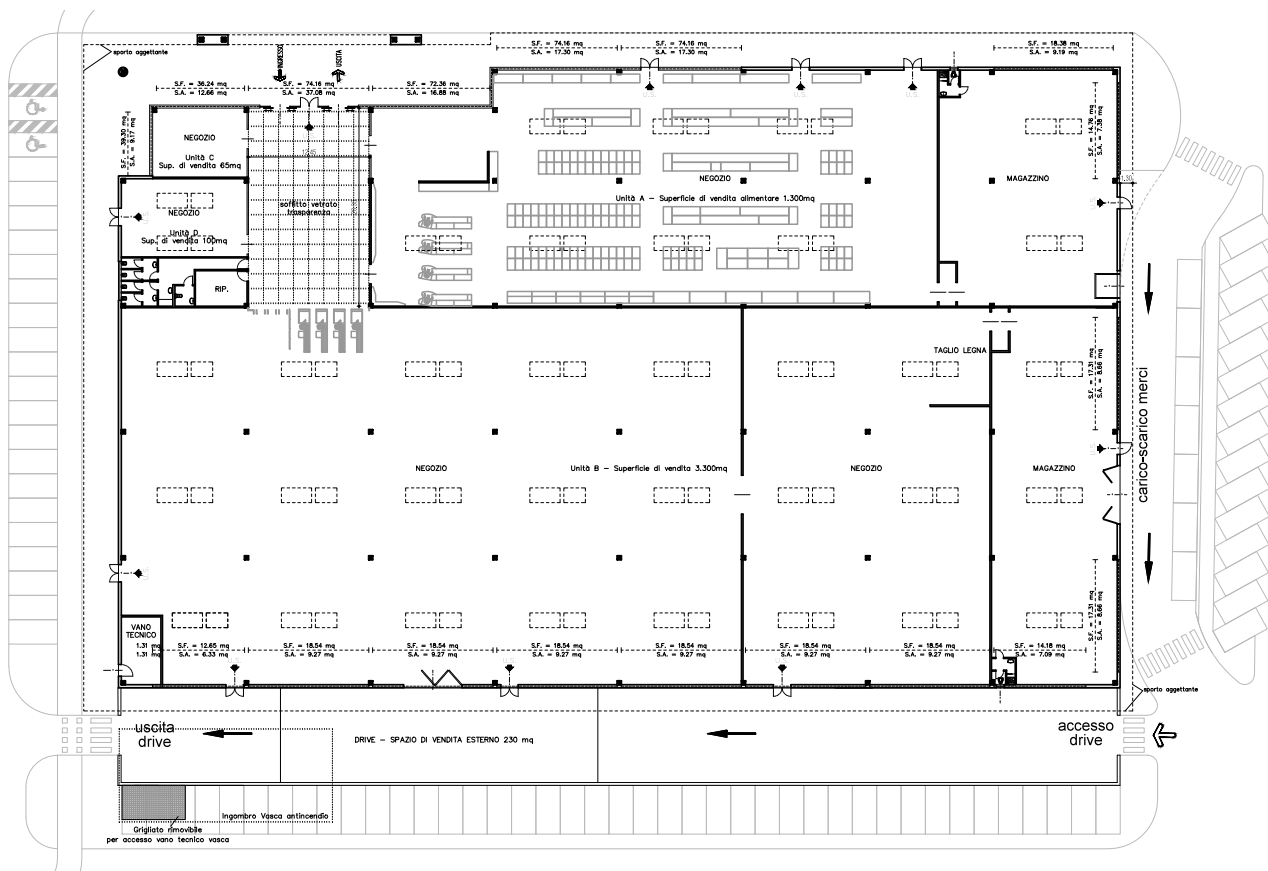
Al progetto sono allegate delle tabelle con l'indicazione, per ciascun locale, della superficie finestrata ed apribile, a parete ed in copertura (**Tabella superfici**).

Il progetto soddisfa pienamente il livello di accessibilità, visitabilità e adattabilità delle unità immobiliari e degli spazi esterni, permettendo l'uso dell'edificio da parte di persone con ridotta capacità motoria o sensoriale (**Tavola 7 e Relazione Legge 13**).

In conclusione, come si può vedere anche negli elaborati grafici, si può ritenere che il fabbricato in progetto bene si inserisca nel contesto circostante, e mantenga fede, sia per tipologia sia per materiali, alle direttive generali poste dal Comune.

La figura seguente evidenzia la pianta del piano terra del fabbricato (**Tavola 4** allegata alla **Relazione tecnico-illustrativa**).

Figura 4 - Pianta di progetto



1.3.3 STANDARD URBANISTICI

La dotazione prevista degli standard è rappresentata nella **Tavola 3** allegata alla **Relazione tecnico-illustrativa**.

Essendo l'immobile destinato all'insediamento di una superficie di vendita pari a mq 4.995, si è proceduto alla verifica degli standard urbanistici a parcheggio effettivo. La nuova grande struttura di vendita commerciale da insediare è dotata delle necessarie superfici da destinare ad area a servizi e rispetta tutte le dotazioni di standard urbanistici ai sensi dell'Art. 21 della L.R. 50/12 e dell'Art. 5 del corrispondente Regolamento regionale n. 1 del 21/06/2013.

In particolare il Piano degli interventi inserisce l'area di progetto all'interno del perimetro del Centro urbano del comune di Cassola. Tuttavia si è deciso di procedere cautelativamente al calcolo degli standard previsti per le grandi strutture di vendita ricadenti fuori dal centro urbano ai sensi dell'art. 5 comma 4, lettere b.1) e b.2) del suddetto regolamento: *“per le grandi strutture di vendita del settore alimentare deve essere prevista area libera non inferiore a 2,50 metri quadrati/metri quadrati della superficie di vendita di cui area destinata a parcheggio per i clienti non inferiore a*

1,80 metri quadrati/metri quadrati della superficie di vendita ovvero non inferiore a 1 metri quadrati/metri quadrati della superficie lorda di pavimento...; per le grandi strutture di vendita del settore non alimentare deve essere prevista area a parcheggio per i clienti non inferiore a 1 mq/mq della superficie di vendita ovvero non inferiore a 0,80 mq/mq della superficie lorda di pavimento...”.

Nello specifico il calcolo degli standard a parcheggio è stato eseguito considerando la superficie di vendita e la superficie lorda di pavimento totale della nuova grande struttura di vendita.

La superficie a parcheggio effettivo disponibile è di 6.322 mq.

Standard stato futuro S.L.P.:

- S.L.P. 7.380 mq
- $(\text{S.L.P.} \times 0,80 \text{ mq/mq} = \text{superficie richiesta}) < \text{superficie a parcheggio disponibile}$
- $(7.380 \text{ mq} \times 0,80 \text{ mq/mq} = 5.904 \text{ mq}) < 6.322 \text{ mq}$

Standard stato futuro S.d.V.:

- non alimentare
 - S.d.V. 3.695 mq
 - $3.695 \text{ mq} \times 1 \text{ mq/mq} = 3.695 \text{ mq}$
- alimentare
 - S.d.V. 1.300 mq
 - $1.300 \text{ mq} \times 1,80 \text{ mq/mq} = 2.340 \text{ mq}$
- Totale superficie richiesta < Superficie a parcheggio disponibile
 $(3.695 + 2.340 = 6.035 \text{ mq}) < 6.322 \text{ mq}$

Gli standard a parcheggio sono in entrambi i casi rispettati.

1.4 CUMULO CON ALTRI PROGETTI

Allo stato attuale della redazione dell’elaborato, non si è a conoscenza che nella zona oggetto di studio né all’interno del comune di Cassola, siano localizzati altri progetti, della stessa tipologia, sottoposti a Studio Preliminare Ambientale o a Valutazione di Impatto Ambientale (fonte Provincia di Vicenza).

1.5 FASE DI CANTIERE

L'area di intervento si trova a Cassola nel quadrante nord-ovest del territorio comunale in fregio a via Valsugana.

Lo spazio di cantiere è in zona urbanizzata identificata come tessuto per insediamenti polifunzionali con una rilevante presenza di persone non addette ai lavori, di automobili e di mezzi pesanti per il trasporto di materiali nel vicino centro commerciale.

L'intervento sarà realizzato in ottemperanza al D.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 "Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro".

Il progetto sinteticamente prevede la realizzazione di:

- scavi e fondazioni;
- edificio fuori terra ad uso commerciale con struttura in legno;
- finiture interne;
- realizzazione di impianti tecnologici: elettrico, meccanico e antincendio;
- sottoservizi per allacciamento alle vie principali, parcheggio a raso ed aiuole;
- completamenti e finiture;
- sistemazioni esterne.

Dal punto di vista degli impatti in fase di sistemazione del sito e costruzione si possono individuare i disagi arrecati da un tradizionale cantiere schematizzati nella tabella seguente:

Tabella 1 – Impatti della fase di cantiere

Causa	Effetto	Componente ambientale
- Fase di preparazione del sito: movimentazione terra, scavi, rinterri, ecc.	- Sollevamento e trasporto polveri - Allontanamento fauna - Possibili fenomeni di erosione - Incidenti agli operatori	- Atmosfera - Flora e fauna - Suolo - Salute pubblica
- Interventi di regimazione idraulica	- Modifica del livello di falda - Rischi di esaurimento di pozzi e sorgenti	- Ambiente idrico
- Esercizio di cantiere	- Sottrazione di aree - Inquinamento atmosferico - Aumento del livello medio di intensità sonora - Aumento vibrazioni	- Paesaggio - Salute pubblica - Rumore e vibrazioni
- Utilizzo di cave per materiali di costruzione	- Impatti connessi alla coltivazione di cave	- Suolo e sottosuolo

La fase di preparazione del cantiere consiste nella recinzione dello stesso con l'inserimento di protezioni a cose e all'interferenza con le persone estranee alle attività di cantiere. Si prevede la realizzazione di baracche per le varie necessità, di un impianto idrico provvisorio, di un impianto fognario per le baracche e di un impianto elettrico di cantiere.

Le macchine operatrici sono di vario tipo: oltre a quelle presenti nel cantiere utilizzate per l'esecuzione della maggior parte delle lavorazioni, ve ne sono altre necessarie per le lavorazioni specifiche di durata limitata. Si tratta comunque di macchine operatrici e lavorazioni a cui non vengono imputate particolari emissioni che vadano oltre ad un disagio per chi ne è esposto, peraltro circoscritto alle ore lavorative dei giorni feriali (non sono previste lavorazioni notturne). In generale durante la fase di sistemazione del sito e costruzione delle opere, non sono rilevabili alterazioni stabili della qualità ambientale, trattandosi di impatti a breve termine legate all'attività di cantiere.

L'area di cantiere verrà opportunamente recintata; l'accesso/egresso dei mezzi avverrà da nord.

Di seguito si riporta la prevista planimetria di cantiere.

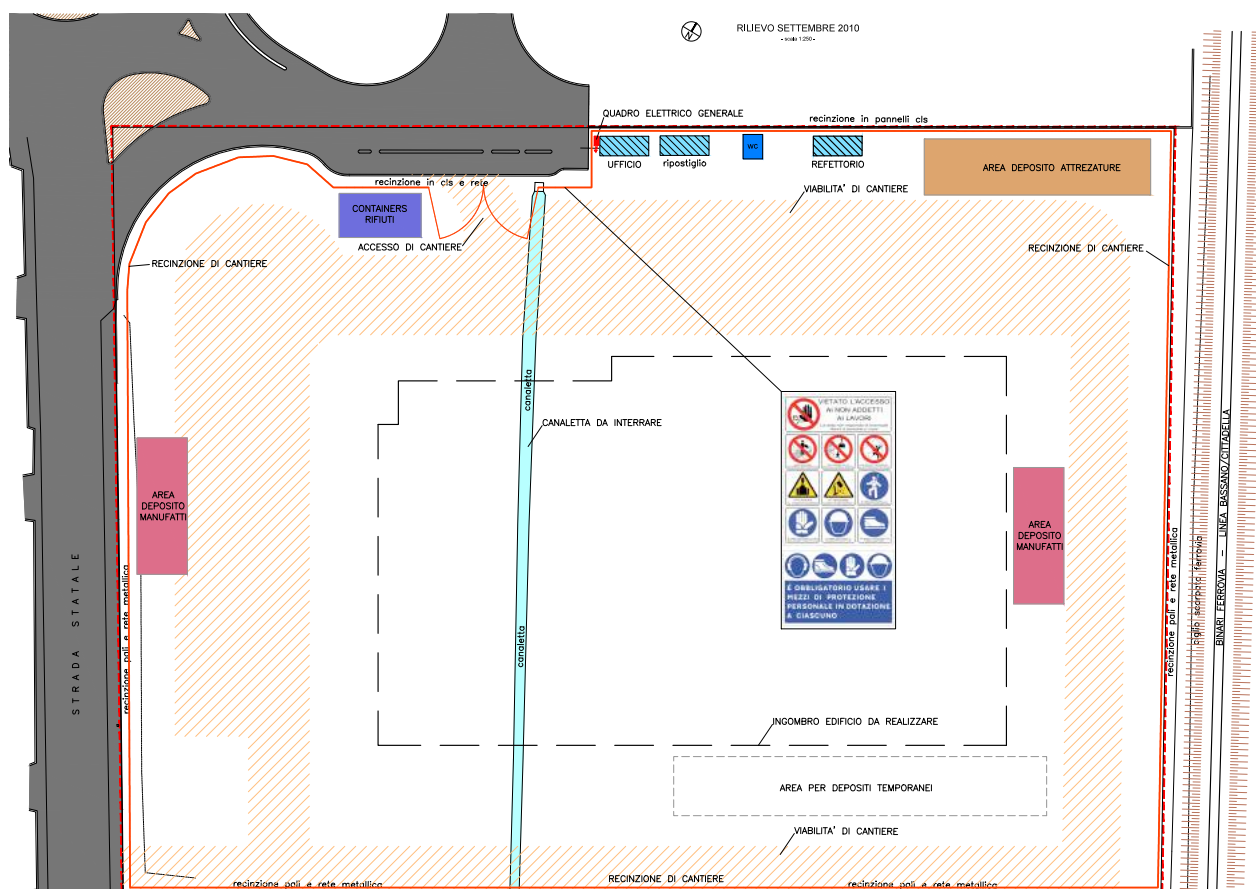


Figura 5 - Planimetria di cantiere

1.5.1 INQUINAMENTO ACUSTICO IN FASE DI CANTIERE

L'inquinamento acustico in fase di cantiere è dovuto essenzialmente al funzionamento delle macchine operative. La tabella seguente elaborata dalla U.S. Environmental Protection Agency fornisce alcuni esempi di rumorosità, in relazione alle diverse fasi di cantiere. Nel cantiere non sono previste lavorazioni notturne e le attività si svolgeranno nelle ore lavorative dei giorni feriali rispettando il limite assoluto di immissione di 70 dB(A) ai sensi del Regolamento per la disciplina della attività rumorose del comune di Cassola.

Tabella 2 - Livelli di immissione in dB (A) nel luogo di costruzione

Operazioni	Tutte le macchine in azione	In azione solo le macchine indispensabili
Sgombero terreno	84	83
Scavo	99	71
Fondazioni	77	77
Costruzione	84	72
Finiture	89	74

Altre fonti di rumore sono il traffico dei mezzi lungo la viabilità di collegamento, il trasporto di materiali e lo scarico ed il carico degli stessi. In diversi Paesi europei sono stati valutati i valori di “annoyance” (risentimento mostrato per il disturbo della privacy) manifestati dalla popolazione esposta ad incrementi di rumore.

La figura seguente riporta l'andamento delle reazioni dell'utenza ai livelli di rumore vicino ad aree residenziali.

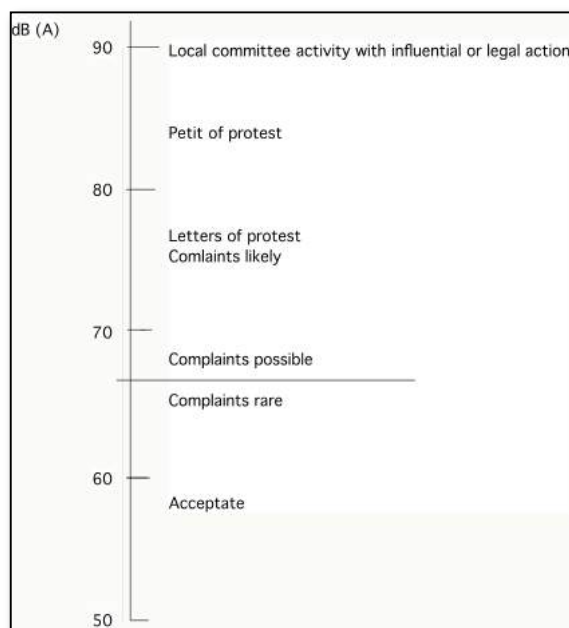


Figura 5 - Reazioni dell'utenza ai livelli di rumore vicino ad aree residenziali

Bisogna in ogni caso considerare che le operazioni di cantiere hanno carattere di temporaneità e che l'area di cantiere è localizzata in una zona periferica rispetto al centro di Cassola. Inoltre in adiacenza al lotto, al confine est, si trova la linea ferroviaria che collega le linee di Castelfranco Veneto con Bassano del Grappa con andamento da sud-est verso nord-ovest. Tale linea ferroviaria separa l'area dal centro abitato ed essendo schermata con vegetazione funge da barriera alla propagazione del rumore verso il centro di Cassola.

Per tutte queste motivazioni non si stimano significative condizioni di criticità ambientale dal punto di vista dell'inquinamento acustico.

1.5.2 PRODUZIONE DI POLVERI

L'emissione di polveri in un cantiere è provocata soprattutto dalla movimentazione della terra e dal traffico veicolare pesante.

La polvere sollevata dai mezzi pesanti può comunque essere ridotta adottando gli accorgimenti del caso.

Per quanto riguarda la limitazione degli impatti, i possibili interventi, volti a ridurre le emissioni di polveri possono essere distinti in:

- interventi per la riduzione di polveri nelle aree di attività;
- interventi per la riduzione di polveri nel trasporto degli inerti e per limitare il sollevamento di polveri.

Con riferimento al primo punto, gli autocarri e i macchinari impiegati nel cantiere avranno caratteristiche rispondenti ai limiti di emissione previsti dalla normativa vigente. A tal fine, allo scopo di ridurre il valore delle emissioni inquinanti, tali mezzi seguiranno i percorsi più brevi possibili da e per il cantiere e saranno dotati di motori a ridotte emissioni inquinanti e saranno sottoposti a una puntuale e accorta manutenzione.

Per quanto riguarda la produzione di polveri indotta dalle lavorazioni e dalla movimentazione dei mezzi di cantiere, saranno adottate alcune cautele atte a contenere tale fenomeno. In particolare, sarà eseguita la bagnatura periodica della superficie di cantiere. L'efficacia del controllo delle polveri con acqua dipende essenzialmente dalla frequenza con cui sarà applicato e quindi, in tal senso, è previsto di ripetere l'intervento di bagnatura ogni volta che se ne verificherà l'esigenza.

Per il contenimento delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti è prevista l'adozione di un'opportuna copertura dei mezzi adibiti al trasporto. Inoltre, al fine di evitare il sollevamento delle polveri prodotto dalle ruote dei veicoli sulle piste o strade non asfaltate del cantiere, i mezzi di cantiere viaggeranno a velocità ridotta e verranno lavati giornalmente.

Per quanto riguarda la viabilità al contorno dell'area di cantiere è previsto di mantenere puliti i tratti viari interessati dal passaggio dei mezzi.

In uscita dall'area di cantiere tutti i mezzi saranno obbligati a transitare attraverso l'impianto di lavaggio gomme per pulire le ruote prima di accedere alla pubblica viabilità. L'impianto dovrà rimuovere lo sporco più resistente tra le ruote gemelle e nei profili delle gomme. Le acque reflue dovranno essere scaricate e trattate nelle vasche di dissabbiatura, disoleazione, decantazione e solo in seguito le stesse acque potranno essere riutilizzate per il lavaggio.

Si stima che la corretta adozione delle misure di contenimento in precedenza descritte potrà ridurre sensibilmente l'emissione d'inquinanti in atmosfera in fase di cantiere. Per tale motivo l'impatto residuo, a seguito delle mitigazioni previste, sarà moderato e limitato alle vicinanze del cantiere nonché alla durata dello stesso.

1.5.3 AUMENTO FLUSSO VEICOLARE

Gli effetti sulla viabilità saranno modesti, dato il limitato numero di mezzi di trasporto utilizzati per la movimentazione degli inerti in entrata e in uscita, e saranno limitati alla durata del cantiere. Si precisa inoltre che il cantiere non sarà aperto nelle giornate di sabato e domenica, durante le quali si registra il maggior flusso veicolare della clientela commerciale del vicino centro commerciale.

1.5.4 AREE STOCCAGGIO MATERIALI

I materiali di risulta e gli scarti di lavorazione verranno stoccati in apposite aree all'interno del cantiere secondo la normativa vigente e periodicamente avviati a recupero e/o smaltimento.

Allo scopo saranno posizionati, in prossimità di tale aree, appositi container metallici per le differenti tipologie/codici CER di rifiuti prodotte dal cantiere quali metallo, carta, plastica, ecc..

I rifiuti liquidi (oli esausti, liquidi di lavaggio delle attrezzature) verranno stoccati in idonei recipienti capaci di prevenire lo spandimento.

1.5.5 DESTINAZIONE TERRA SCAVO

Per quanto riguarda la gestione e l'eventuale riutilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/2012, si rinvia alla dichiarazione inerente al permesso di costruire C10/0151 del 20/06/2012 che stabilisce che il terreno derivante dallo scavo previsto nel progetto sarà riutilizzato in parte nell'ambito del cantiere e in parte nell'intervento di realizzazione del Piano di Lottizzazione.

Tuttavia, a fronte delle nuove varianti ai permessi presentate successivamente, sarà eventualmente proposto un nuovo Piano di utilizzo.

1.5.6 CONSUMI DI RISORSE

I consumi di energia e risorse idriche saranno legati al funzionamento delle attrezzature di cantiere e quindi saranno tali da non influire sulla disponibilità locale di tali risorse.

1.5.7 CRONOPROGRAMMA LAVORI

Il cantiere per la realizzazione del progetto avrà una durata complessiva stimata di 10 mesi. Tali attività saranno svolte per buona parte in contemporanea con le opere di urbanizzazione previste dal P.U.A..

Per semplicità di esposizione si riporta di seguito il cronoprogramma dei lavori.

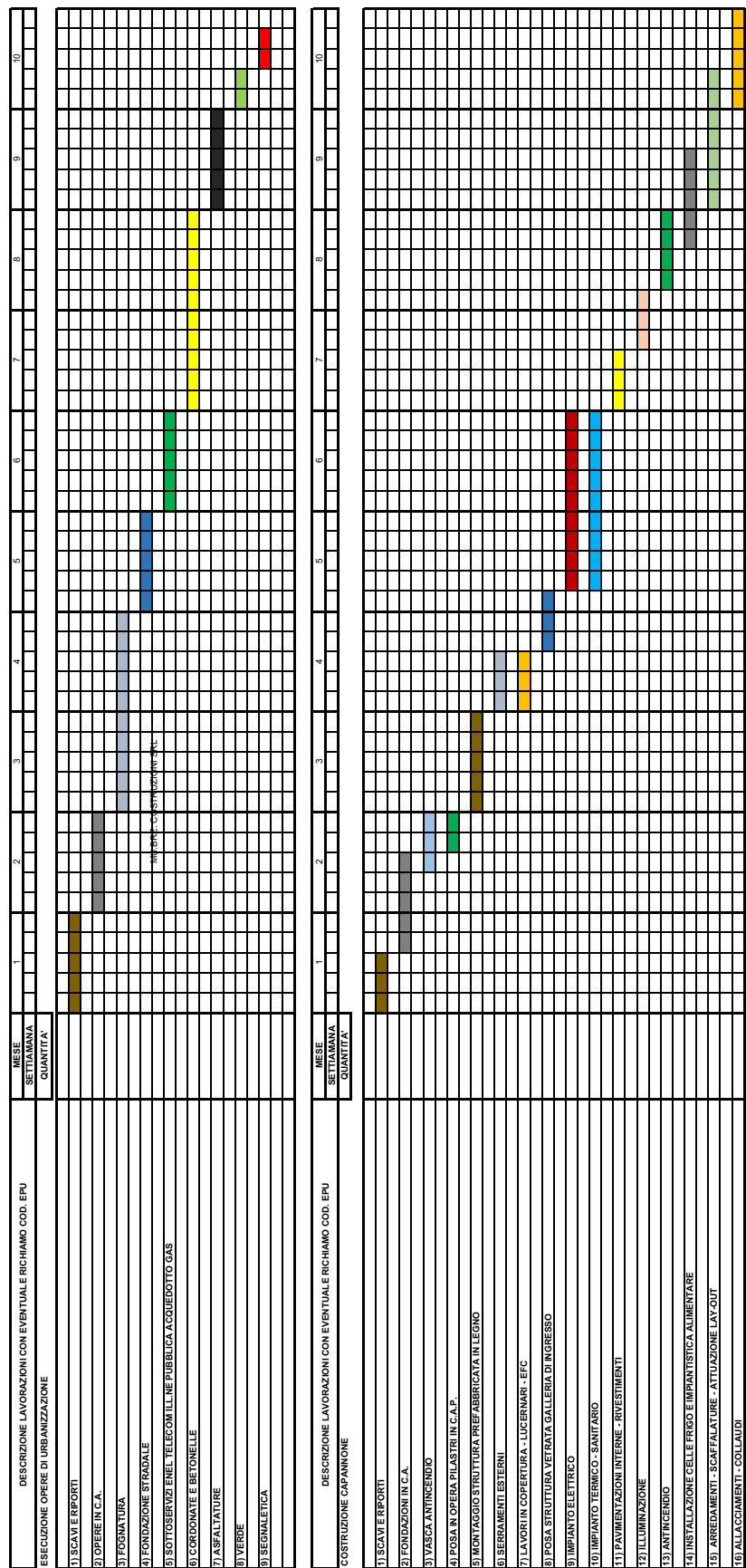


Figura 6 – Cronoprogramma dei lavori

1.6 UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI

La tabella seguente mette in evidenza un bilancio energetico globale per quanto riguarda le risorse e le materie prime (energia, metano, acqua) relativamente alla fase di esercizio della struttura commerciale.

Tabella 3 – Bilancio energetico globale

RISORSA NATURALE INTERESSATA		CONSUMI
Risorse per energia elettrica: carbone, energia pulita, ecc..		Energia elettrica di rete e fotovoltaico.
Acqua	Da sottosuolo (pozzo)	Non utilizzata.
	Da corso d'acqua	Non utilizzata.
	Da acquedotto	Utilizzata.
Gas metano		Utilizzato limitatamente per il riscaldamento con caldaia, qualora le pompe di calore non fossero sufficienti.
Aria		Utilizzata esclusivamente per impianti di climatizzazione con ricambi d'aria.
Suolo		Il progetto prevede una nuova costruzione e quindi occupazione di suolo.
Sottosuolo		Il progetto prevedendo la realizzazione di un fabbricato necessita di utilizzo di sottosuolo, anche per la realizzazione dei sottoservizi al lotto (cavidotti rete elettrica e gas, adduzione acque bianche e nere). Non è prevista la realizzazione di alcun piano interrato.

1.6.1 FABBISOGNO DI ENERGIA ELETTRICA

Enel S.p.A. sarà il gestore di energia elettrica che fornirà il servizio ai punti vendita.

Il consumo di energia elettrica sarà determinato dall'utilizzo degli impianti per il raffrescamento estivo, dall'impianto di refrigerazione dei banchi frigo del punto vendita alimentare e dall'allacciamento dell'utenza del negozio.

La realizzazione di impiantistica specifica progettata per il risparmio energetico, ai sensi del D.lgs. n. 28 del 3 marzo 2011 *“Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive*

2001/77/CE e 2003/30/CE“, consentirà di contenere i consumi energetici attraverso l'utilizzo di pompe di calore e l'installazione di un impianto fotovoltaico costituito da 480 pannelli da 250 W, pari a 120 kW complessivi ([Tavola 5](#) allegata alla [Relazione tecnico-illustrativa](#)).

1.6.2 FABBISOGNO DI GAS METANO ED ENERGIA TERMICA

Il progetto prevede all'interno della nuova grande struttura di vendita l'installazione di un impianto del tipo “a tutta aria” con roof top in pompa di calore condensazione/evaporazione con aria esterna ad alta efficienza energetica, per garantire il microclima invernale/estivo. Questa sarà la prevalente fonte di climatizzazione che consentirà un notevole risparmio energetico. Tuttavia è prevista anche l'installazione di una caldaia alimentata a gas metano da utilizzare solo nel caso in cui, per particolari situazioni climatiche (temperature rigide al di sotto dello 0°C), le pompe di calore non risultassero sufficienti.

Il gas metano per la caldaia di cui sopra sarà fornito dall'azienda Eni S.p.A..

Le utenze di acqua calda sanitaria a servizio dei vari servizi igienici saranno assicurate da un sistema in pompa di calore ad accumulo tale da consentirne la produzione di almeno il 50% da fonti rinnovabili ai sensi dell'art. 4 comma 22 del D.P.R. 59/09.

Per approfondimenti si rimanda all' [Allegato 3](#).

1.6.3 FABBISOGNI IDRICI

La gestione del servizio sarà di competenza dell'azienda di servizi pubblici ETRA una multiutility a totale proprietà pubblica, cioè una società soggetta alla direzione e al coordinamento dei Comuni soci che svolge una serie di servizi di rilevanza pubblica. I Comuni soci sono **75** (44 in provincia di Padova, 30 in provincia di Vicenza e 1 in provincia di Treviso).

L'attività di Etra si svolge nel bacino del fiume Brenta, che si estende dall'Altopiano di Asiago ai Colli Euganei, comprendendo l'area del Bassanese, l'Alta Padovana e la cintura urbana di Padova. Questo territorio, attraverso i propri rappresentanti (Comuni e Consiglio di Bacino Brenta), ha affidato a ETRA compiti essenziali per la collettività: la **gestione del servizio idrico integrato** e la **gestione dei rifiuti**.

Nello specifico i compiti svolti da ETRA sono:

- fornitura di acqua;
- raccolta e depurazione dei reflui nel rispetto di tutti gli standard ambientali;

- lavori di miglioramento delle reti e delle strutture impiantistiche in accordo con le Amministrazioni comunali;
- raccolta differenziata e riciclo della maggior quantità possibile dei rifiuti prodotti nel territorio e smaltimento in sicurezza dei rifiuti residui non riciclabili;
- chiusura del ciclo dei rifiuti in ambito locale, come previsto dalla normativa ambientale.

1.6.4 UTILIZZO DI ARIA

Tutti i sistemi prevedono l'immissione di aria di ventilazione e l'estrazione di aria viziata in quantità sufficienti a garantire un idoneo ricambio di aria in relazione al numero di persone presenti nei locali climatizzati. Si sottolinea che l'aria espulsa sarà priva di sostanze inquinanti.

1.6.5 UTILIZZO DI SUOLO E SOTTOSUOLO

Il progetto prevede l'edificazione di un nuovo fabbricato su di un'area ad oggi inedita e pertanto la realizzazione dell'intervento oggetto della presente verifica di assoggettabilità a V.I.A. determinerà l'utilizzo e/o lo spostamento di suolo e l'utilizzo del sottosuolo. Si precisa tuttavia che non è prevista la realizzazione di alcun piano interrato e che tutti i parcheggi saranno a raso.

Si allega la relazione geologica "Verifica di compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica, sismica" ([Allegato 4](#)).

1.7 PRODUZIONE DI RIFIUTI

I nuovi punti vendita effettueranno la raccolta differenziata per le tipologie di rifiuti: il settore del bricolage produrrà nello specifico carta, cartone, plastica, legno e imballaggi misti; il settore alimentare, oltre a carta, cartone e plastica degli imballaggi, avrà la produzione di rifiuti organici.

Il gestore dei rifiuti del nuovo punto vendita sarà ETRA – Energia Territorio Risorse Ambientale che si occupa della raccolta differenziata e del riciclo della maggior quantità possibile dei rifiuti prodotti nel territorio, nonché dello smaltimento in sicurezza dei rifiuti residui non riciclabili.

A tal proposito si segnala che a Bassano del Grappa si trova il "Polo rifiuti di Bassano del Grappa", costituito da un grande impianto di trattamento del rifiuto umido, da un impianto di pretrattamento del rifiuto secco e da un Centro intercomunale di stoccaggio provvisorio di rifiuti riciclabili, speciali e pericolosi.

Anche i rifiuti prodotti dai nuovi punti vendita di Cassola saranno recapitati presso tale Polo.

Il cerchio di colore blu evidenzia la presenza dell'isola ecologica per la raccolta differenziata a servizio del punto vendita, collocata nell'angolo sud-est del lotto.

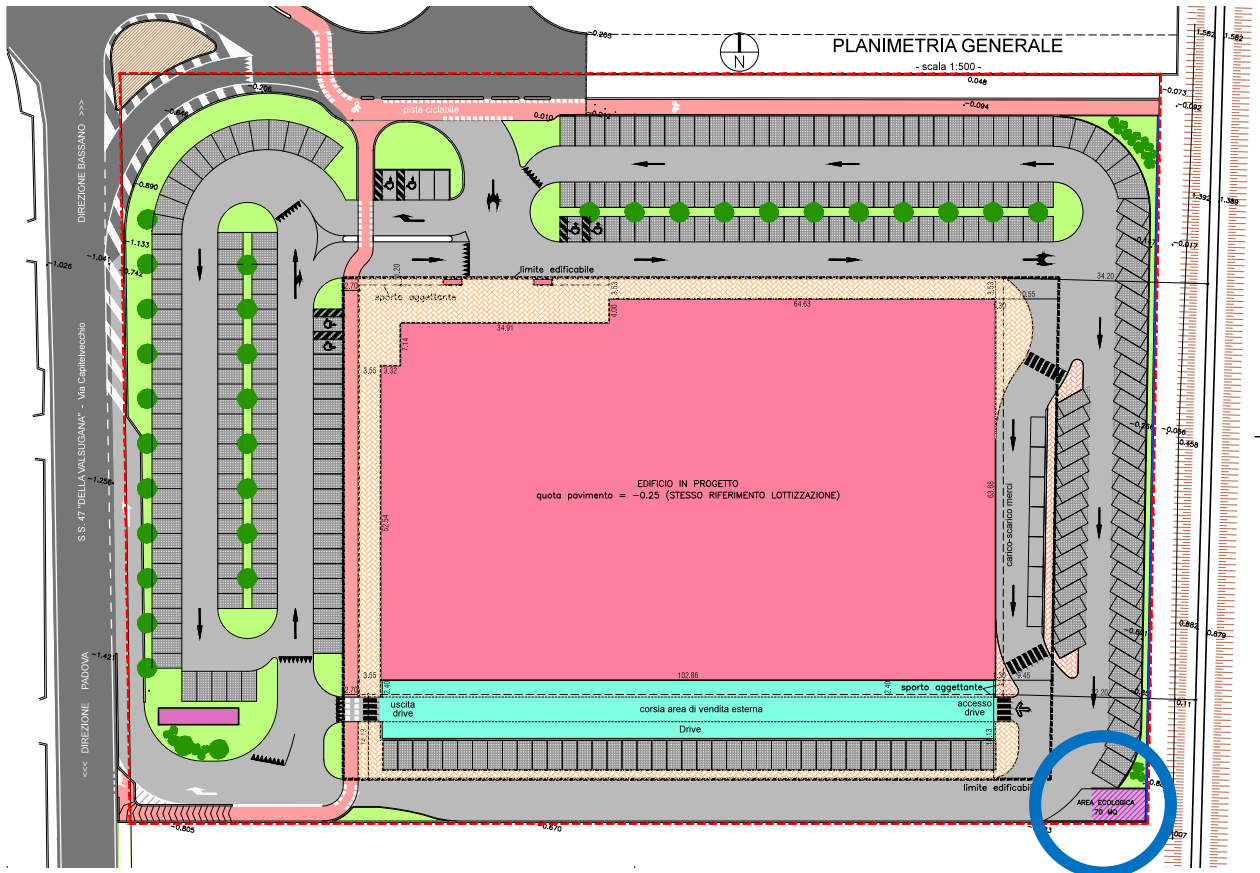


Figura 7 - Ubicazione isola ecologica

1.8 INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI

L'insediamento della nuova grande struttura di vendita con le sue attività determinerà i seguenti tipi di inquinamento:

- Traffico: la nuova struttura di vendita opererà su 4.995 mq di superficie di vendita, determinando un indotto pari a 300 movimenti veicolari durante l'ora di punta del sabato pomeriggio, come evidente dallo studio di impatto viabile ([Allegato 5](#));
- Rumore: l'inquinamento acustico nel caso di una struttura commerciale è strettamente correlato al numero di veicoli che accedono alla stessa. L'aumento di veicoli stimato in seguito all'apertura della nuova grande struttura di vendita determinerà un incremento modesto della rumorosità ambientale di fondo. L'altra fonte di inquinamento acustico generata dalle strutture commerciali è rappresentata dal rumore prodotto dagli impianti tecnologici, in particolare, dagli impianti di climatizzazione e dall'impianto di refrigerazione dei banchi frigo del punto vendita alimentare. A tal proposito il progetto prevede che il livello di pressione sonora esterna, dovuta al funzionamento degli impianti di climatizzazione e dall'impianto di refrigerazione dei banchi frigo del punto vendita alimentare, rispetterà i limiti imposti dalle operanti leggi nazionali e comunali, ed in particolare la Legge Quadro sull'inquinamento acustico del 26/10/1995 n° 447 e D.P.C.M. del 14/11/2007 ([Allegato 6](#)).
- Aria: anche l'inquinamento dell'aria sarà prevalentemente prodotto dal traffico veicolare dei visitatori della struttura ([Allegato 7](#)).

1.9 RISCHIO INCIDENTI, PER QUANTO RIGUARDA, IN PARTICOLARE, LE SOSTANZE O LE TECNOLOGIE UTILIZZATE

Le nuove attività commerciali operanti nei settori alimentare e del bricolage non presenteranno caratteristiche di pericolosità in grado di provocare significativi rischi per l'ambiente e per l'uomo, né all'interno dei punti vendita né al di fuori degli stessi. Inoltre, per il settore del bricolage, verrà esercitata un'attività di sola vendita e non di produzione-lavorazione e quindi non vi sarà alcun utilizzo di sostanze chimiche. La costruzione dell'edificio che ospiterà la nuova grande struttura di vendita sarà portata a termine nel puntuale rispetto di tutte le normative di legge in materia di sicurezza.

2. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

2.1 UBICAZIONE DELL'INIZIATIVA

L'analisi degli strumenti urbanistici e ambientali del territorio a vari livelli di dettaglio, i vincoli paesaggistici ed ambientali eventualmente presenti, le zone di particolare sensibilità nonché le caratteristiche delle risorse ambientali della zona consentirà di verificare la congruità del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione del territorio vigenti.

Il lotto su cui verrà realizzato il progetto oggetto di verifica di assoggettabilità si trova in provincia di Vicenza, nel comune di Cassola e nello specifico nel quadrante nord-ovest del territorio comunale.

In particolare il nuovo insediamento si colloca in adiacenza a via Valsugana la cui mezzeria costituisce il confine comunale tra Cassola e Bassano del Grappa.

2.2 LA VIABILITA'

Al sito oggetto di studio si può giungere per mezzo di via Valsugana una delle principali strade di attraversamento del comune di Cassola e di Bassano del Grappa (dove viene toponomasticamente definita "Via Capitelvecchio"). Via Valsugana origina dall'intersezione a livelli sfalsati tra la S.S. 47 "Valsugana" e la S.P. 111 "Nuova Gasparona" e prosegue assumendo altre denominazioni fino al centro storico di Bassano del Grappa.

La S.P. 111 "Nuova Gasparona" collega Thiene a Bassano del Grappa dopo un tratto lungo 24 km partendo dal casello autostradale di Thiene-Schio posto lungo la A31 "Valdastico" che collega Vicenza a Piovene Rocchette e terminando alla confluenza con la S.S. 47 diventando nella sostanza la tangenziale di Bassano del Grappa. Si tratta di un'importante arteria stradale pressoché rettilinea che attraversa da ovest a est anche il territorio comunale di Cassola. In futuro nel tratto compreso tra Marostica e Bassano del Grappa, sarà affiancata dalla Superstrada Pedemontana Veneta attualmente in fase di costruzione.

La S.S. 47 "Valsugana" collega Padova con Trento attraversando anche i comuni di Bassano del Grappa e di Cassola per 131,80 km.

Al sito oggetto di studio è possibile arrivare anche dall'area occidentale del comune di Bassano del Grappa per mezzo di via Colombo che confluisce nella rotatoria posta nei pressi dell'iniziativa.

Altre strade che attraversano il territorio comunale di Cassola sono:

- la S.P. 248 "Schiavonesca-Marosticana" collega Vicenza a Nervesa della Battaglia ed è

lunga circa 80 km;

- la variante est della S.S. 47, classificate secondo il nuovo codice della strada come viabilità primaria di I livello: è la tangenziale est di Cassola e Bassano del Grappa;
- la S.P. 57 “Ezzelina”: attraversa il territorio comunale in direzione nord-sud a partire dalla confluenza con la S.R. 245 (che collega Mestre con Rosà) per poi innestarsi nella S.P. 248;
- la S.P. 90 “Marini”: attraversa il Comune in direzione est-ovest, a partire dalla S.P. 57 per poi arrivare al confine con la provincia di Treviso, permettendo una distribuzione più capillare del traffico.

Riassumendo le principali arterie stradali che consentono di raggiungere la nuova grande struttura sono:

- da sud e da nord tramite via Valsugana;
- da ovest per mezzo di via Colombo.

Inoltre, il comune è attraversato (con andamento da sud-est verso nord-ovest) da una linea ferroviaria che collega Castelfranco Veneto con Bassano del Grappa.

A seguire si riporta una tavola con le principali arterie stradali in relazione al tessuto urbano; l’area oggetto di studio è identificata con un cerchio azzurro.

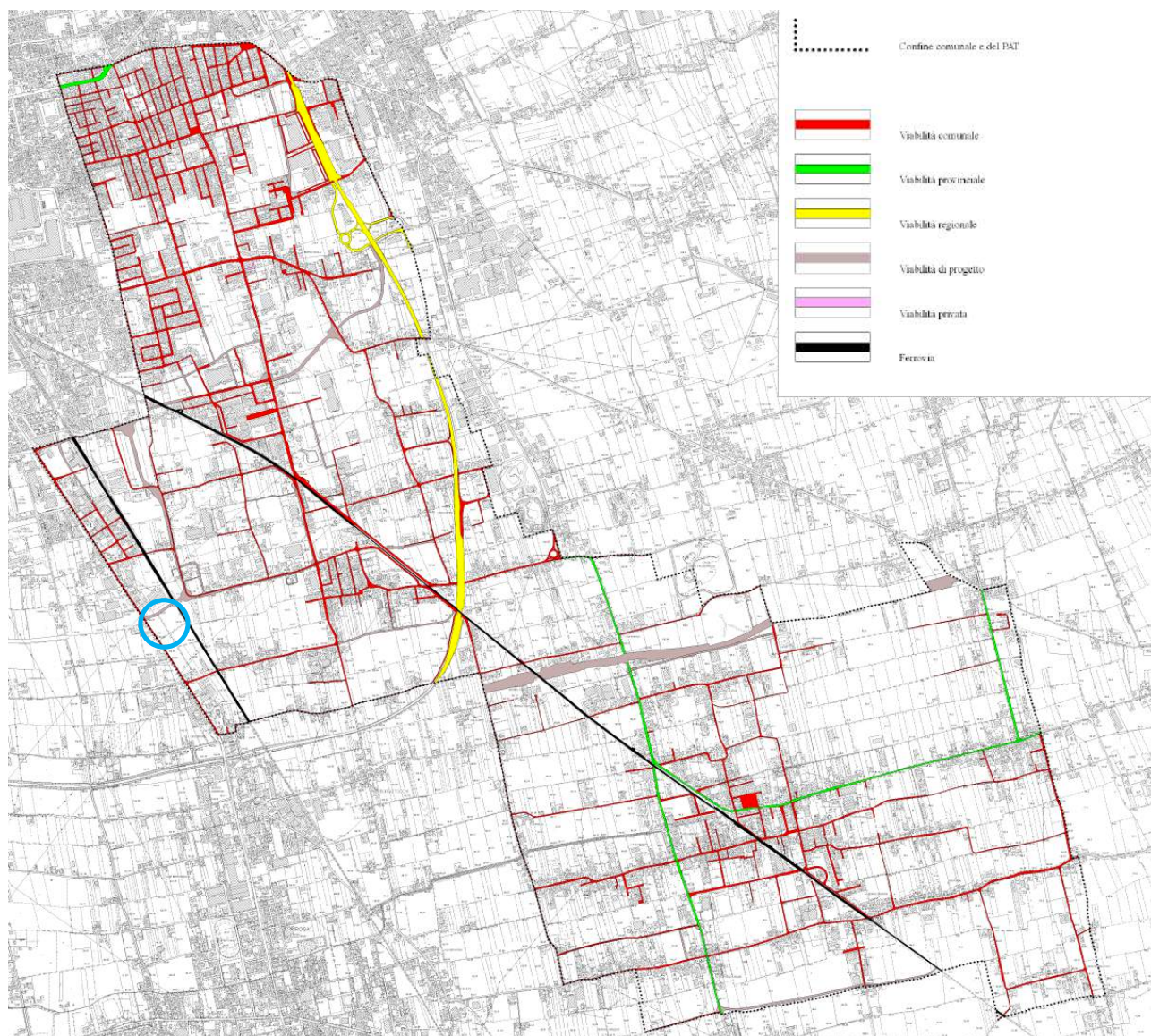


Figura 8 – Classificazione e limiti della viabilità

2.3 UTILIZZAZIONE ATTUALE DEL TERRITORIO

La determinazione dell'uso attuale del suolo passa, in primo luogo, attraverso l'analisi degli strumenti urbanistici elaborati e messi a disposizione dalla Regione Veneto, con il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, dalla Provincia di Vicenza, con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, e dal Comune di Cassola attraverso il Piano Regolatore Generale e il Piano di Assetto del Territorio.

Nelle pagine seguenti si inseriranno, quindi, gli estratti cartografici idonei a descrivere l'uso del suolo nell'area di interesse, partendo dalla pianificazione regionale, a scala più ampia, per scendere in un dettaglio sempre maggiore attraverso la pianificazione provinciale e comunale.

2.3.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.)

La Regione Veneto norma il suo territorio con il vigente Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) adottato con D.G.R. n. 7090 del 23/12/1986 ed approvato con D.C.R. n. 250 del 31/12/1991, quest'ultima pubblicata sul B.U.R. n. 93 del 24/09/1992.

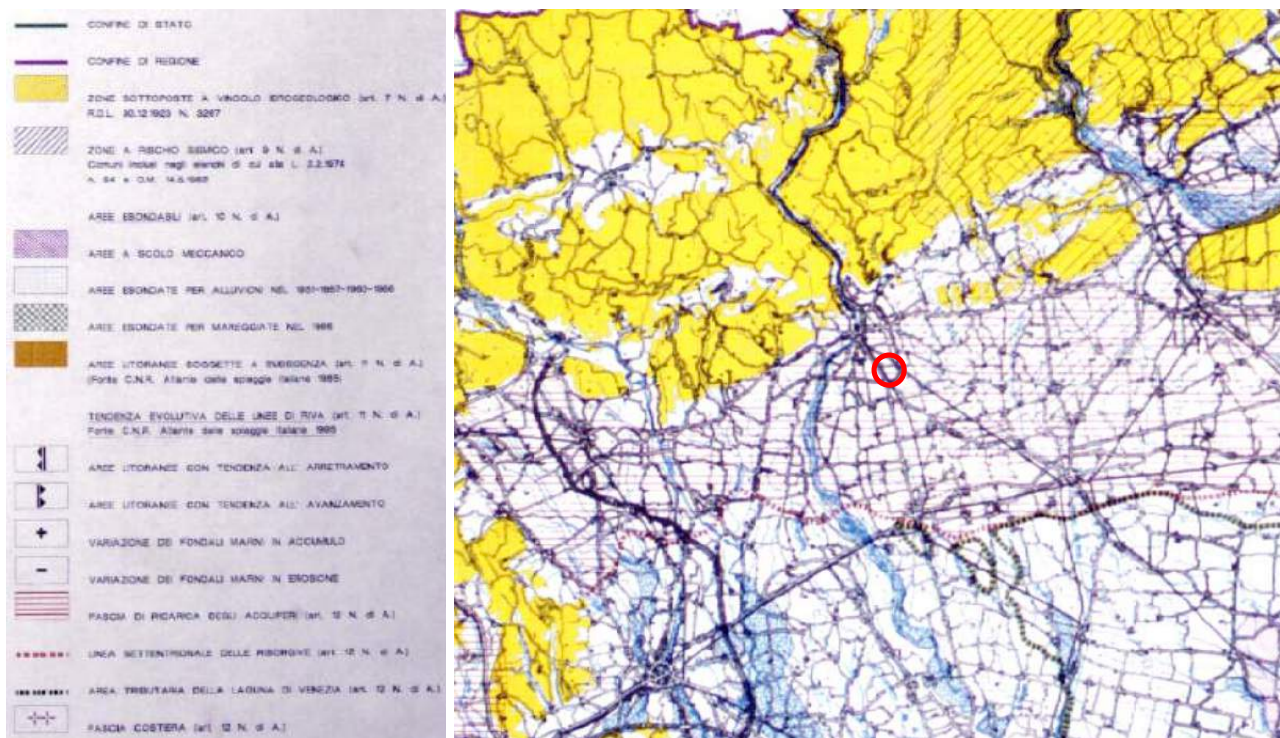
Si evidenzia che, in conformità alle nuove disposizioni normative e di programmazione regionale, è in corso il processo di aggiornamento del P.T.R.C..

Con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Allo stato attuale è stata adottata la variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C. 2009) per l'attribuzione della valenza paesaggistica, con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013 è stata pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013.

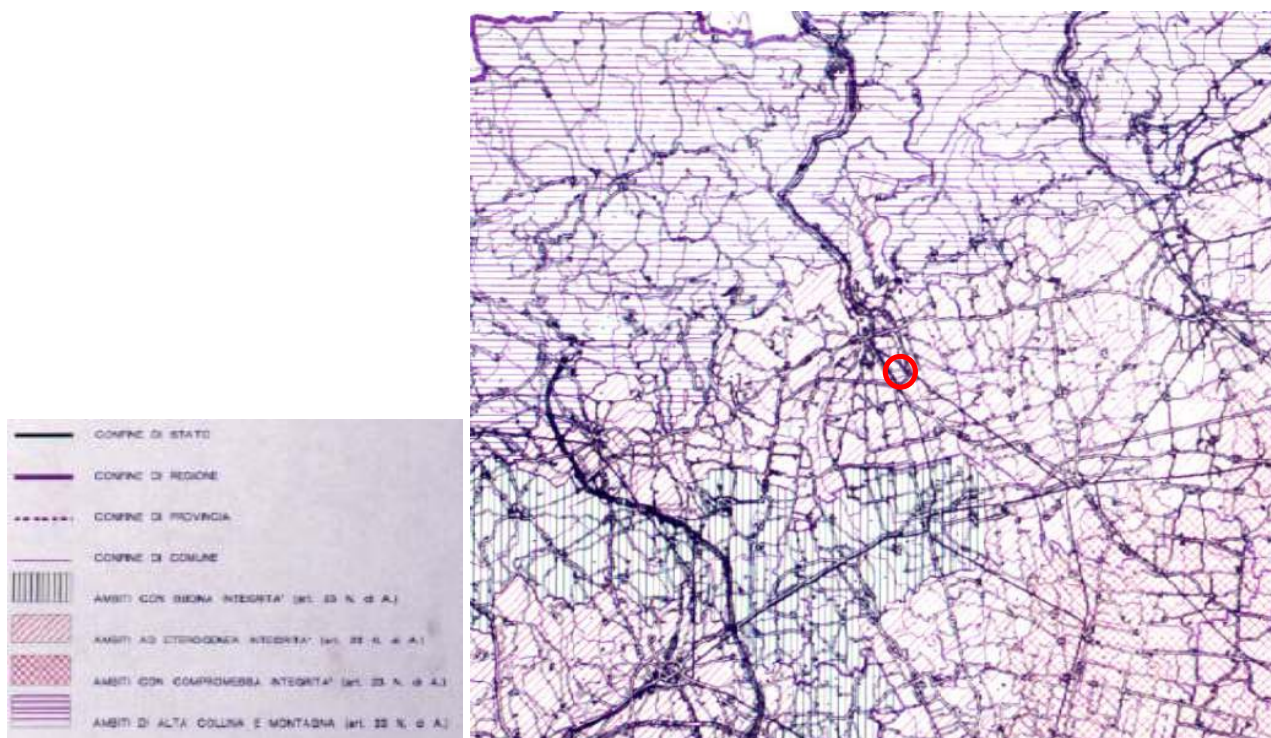
Qui di seguito si evidenziano solo le tavole più significative che riguardano l'area di intervento iniziando dall'analisi del P.T.R.C. vigente (1992) per terminare con l'analisi del P.T.R.C. adottato (2009), tenuto conto anche dell'ultima variante parziale al P.T.R.C. (2013).

L'area oggetto di studio è identificata con un cerchio rosso.

**P.T.R.C. vigente (1992) - Tavola 1: difesa del suolo e degli insediamenti**

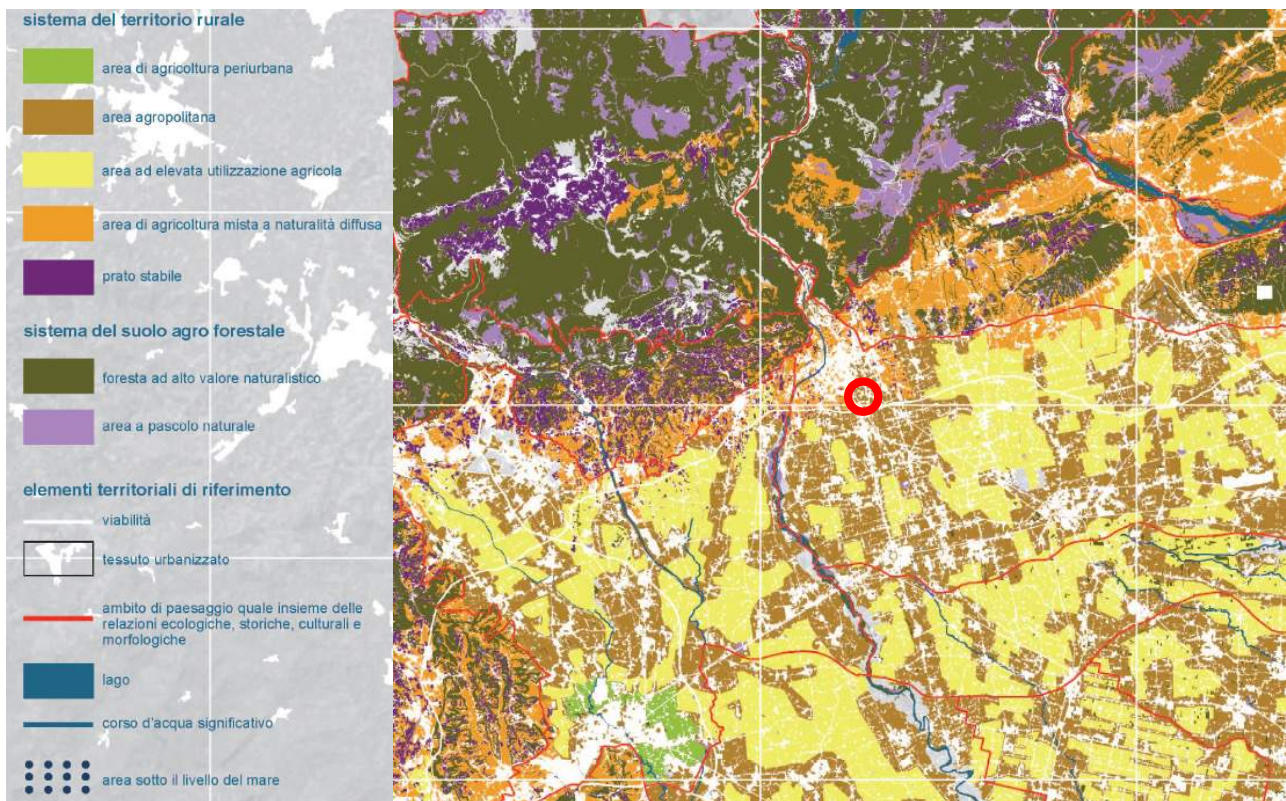
L'area oggetto di studio rientra nella fascia di ricarica degli acquiferi.

A circa 5 km in direzione nord sono presenti zone sottoposte a vincolo idrogeologico.



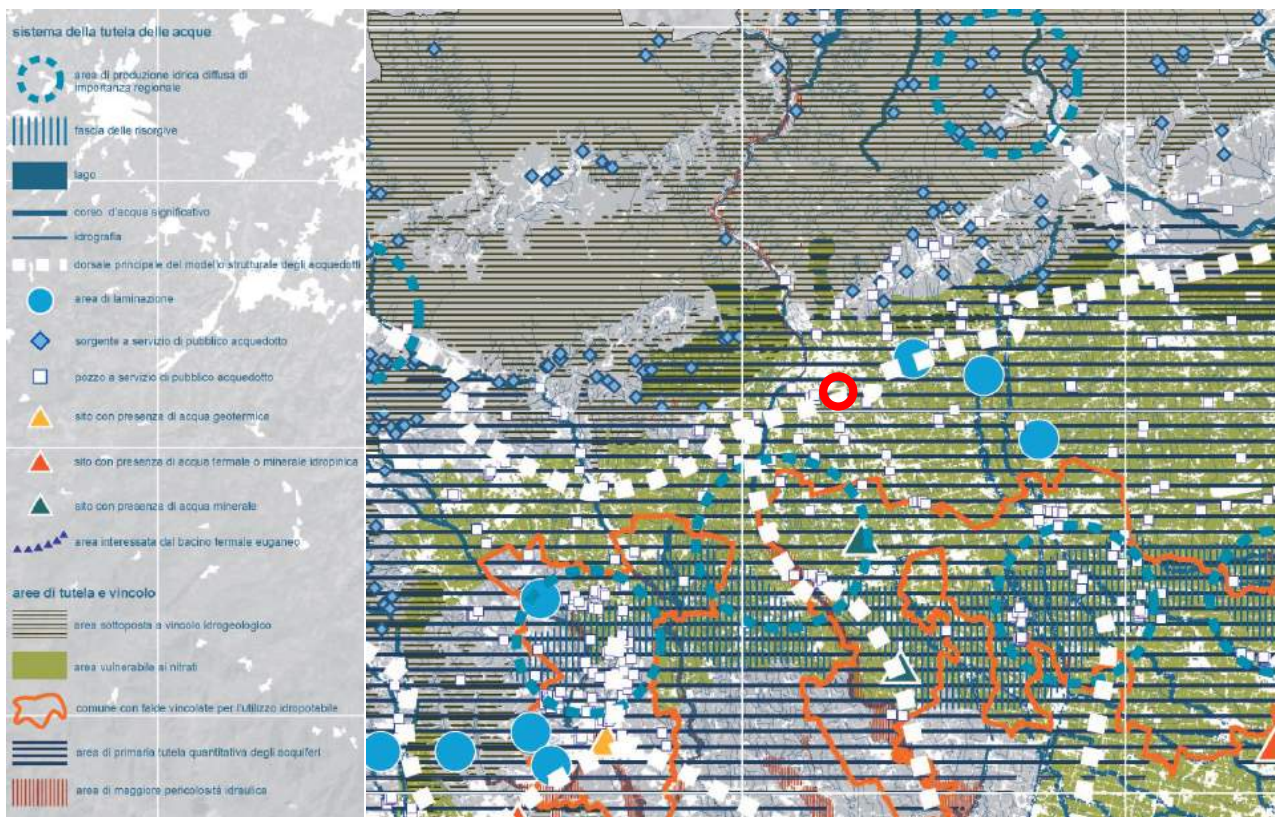
P.T.R.C. vigente (1992) - Tavola 3: integrità del territorio agricolo

L'area oggetto di studio rientra negli ambiti con eterogenea integrità. (art. 23 delle N. di A.).

**P.T.R.C. adottato (2009) – Tavola 1a: uso del suolo - *terra***

L'area di interesse è identificata quale area agropolitana, così come gran parte del territorio comunale di Cassola. Il limitrofo comune di Bassano del Grappa presenta invece vasti tessuti urbanizzati.

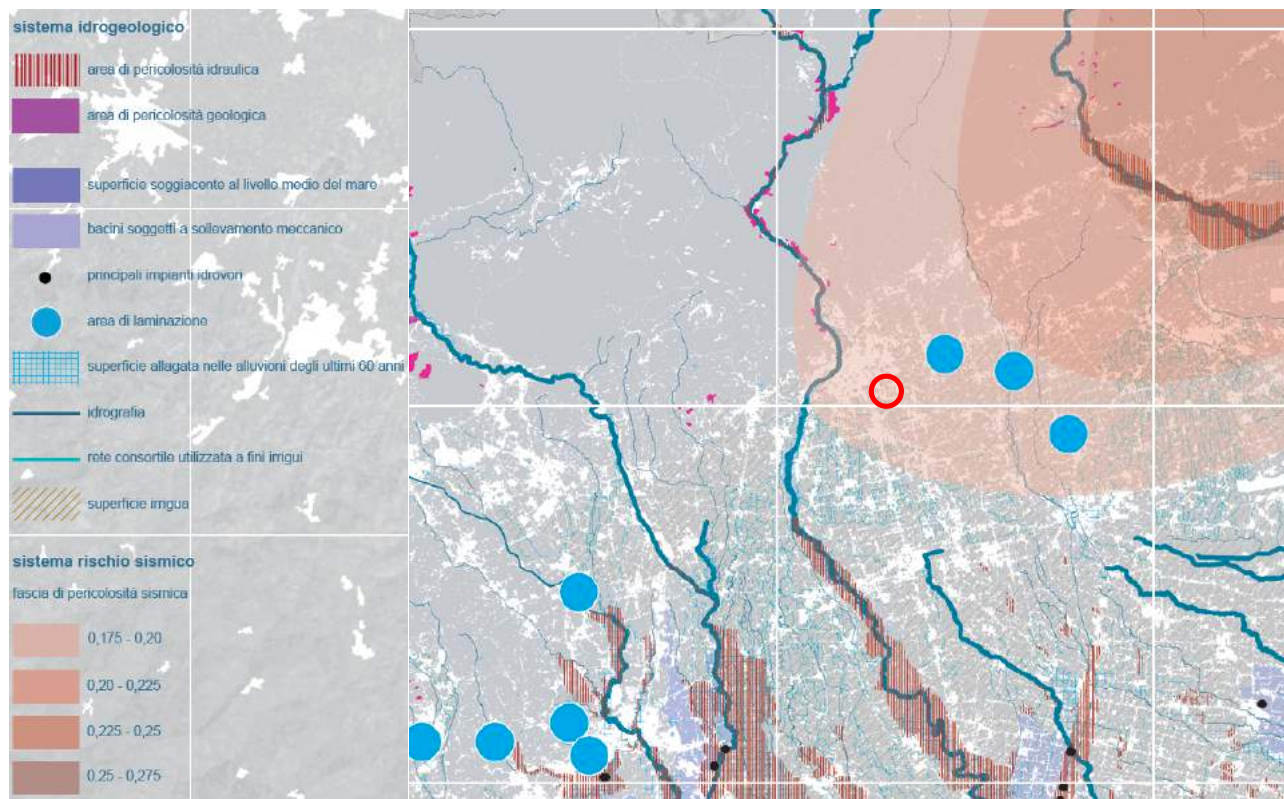
Il progetto risulta conforme all'uso del suolo identificato e previsto per l'area di interesse.



P.T.R.C. adottato (2009) – Tavola 1b: uso del suolo - *acque*

La tavola evidenzia come il progetto sia all'interno della dorsale principale del modello strutturale degli acquedotti e all'interno di un'area primaria di tutela quantitativa degli acquiferi.

Qualche chilometro a ovest rispetto all'area oggetto di intervento si trova il corso del fiume Brenta.



P.T.R.C. variante (2013) – Tavola 1c: uso del suolo – *idrogeologia e rischio sismico*

La tavola evidenzia come il progetto sia all'interno della superficie irrigua e ricompresa nella fascia di pericolosità sismica tra 0,175 e 0,20.

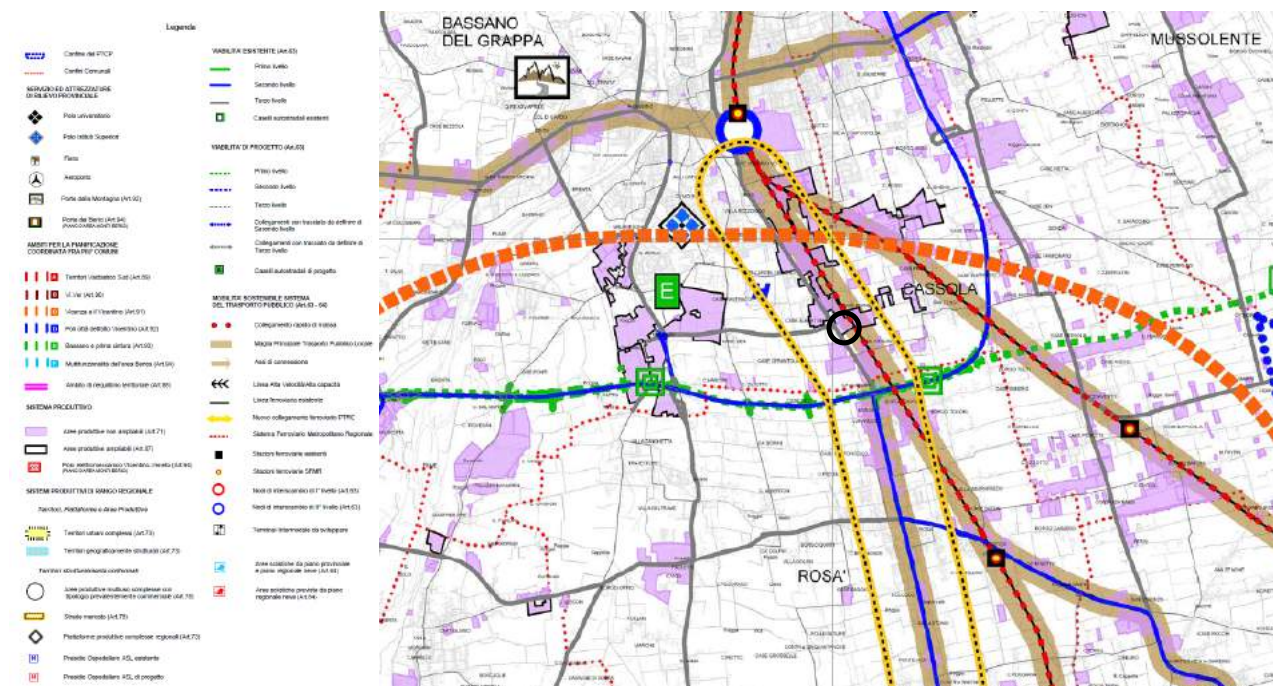
Qualche chilometro ad est rispetto all'area oggetto di intervento si trovano 3 aree di laminazione.

In conclusione dalla lettura degli elaborati del P.T.R.C. il sito non rientra in aree soggette a vincoli e non emergono criticità territoriali e ambientali tali da impedire le attività oggetto della presente verifica di assoggettabilità a V.I.A..

2.3.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)

Qui di seguito si riporta l'elaborato 4 “Sistema Insediativo Infrastrutturale” del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della provincia di Vicenza.

L'area oggetto di studio è identificata con un cerchio nero.



Elaborato 4 – Sistema Insediativo Infrastrutturale

Il sito è inserito in un'area produttiva ampliabile (art. 67 delle N.T.A.) e rientra all'interno della Maglia Principale Trasporto Pubblico Locale in quanto ad est è presente il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e ad ovest la viabilità esistente.

L'area è inoltre ricompresa all'interno di un territorio strutturalmente conformato denominato Strada mercato (art. 78).

Per ulteriori approfondimenti della cartografia del P.T.C.P. della provincia di Vicenza si veda il successivo § 2.4.

2.3.3 PIANO DEGLI INTERVENTI DEL COMUNE DI CASSOLA

Con la deliberazione di Consiglio Comunale n. 11 del 08/04/2015 è stato approvato il nono Piano degli Interventi – primo stralcio; qui di seguito si riporta l'analisi degli elaborati.



Tavola 1.5 – Usi e procedure

L'area oggetto di studio ricade nell'ambito di un Piano urbanistico attuativo confermato ed è identificata come tessuto per insediamenti polifunzionali (art. 8 delle N.T.O.) per grandi strutture di vendita e parchi commerciali (art. 11). E' presente una fascia di rispetto ferroviaria (art. 20).

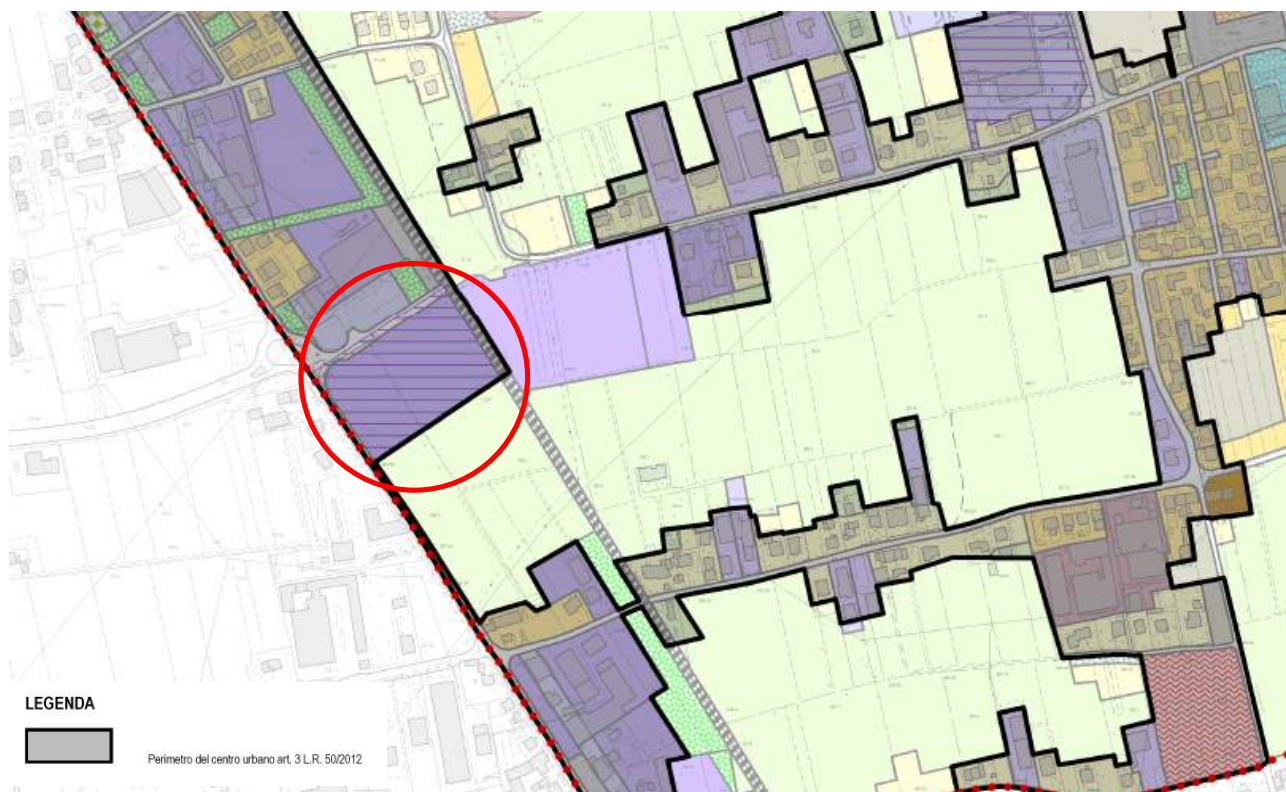


Tavola 5 – Perimetro del centro urbano art. 3 L.R. 50/2012

L'area oggetto di studio rientra all'interno del perimetro del centro urbano.

2.3.4 PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.) DEL COMUNE DI CASSOLA

Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 8 del 02/02/2009, l'Amministrazione Comunale ha deliberato l'adozione del P.A.T..

Il P.A.T. del comune di Cassola è stato approvato in sede di conferenza di servizi e ratificato con Delibera della Giunta Regionale n. 1143 del 23 marzo 2010, pubblicata sul B.U.R. del Veneto n. 35 del 27 aprile 2010.

L'obiettivo prioritario del P.A.T. è quello di costruire un “territorio coerente” che possa essere sostenibile nel rispetto delle risorse del territorio, nella tutela dell'integrità fisica, ambientale e paesaggistica e nella limitazione del consumo di nuovo territorio per lo sviluppo insediativo.

Gli obiettivi sono stati ordinati secondo le cinque aree tematiche attraverso le quali è possibile descrivere la molteplicità delle problematiche di un territorio:

- il sistema della residenza
- il sistema dei luoghi centrali
- il sistema della produzione
- il sistema ambientale
- il sistema della mobilità

Il territorio del comune di Cassola si estende su una superficie di circa 12,74 kmq ed è prevalentemente pianeggiante, con quote altimetriche che variano da 82 a 129 m s.l.m.. Il comune è attraversato (con andamento da sud-est verso nord-ovest) dalla linea ferroviaria che collega le linee di Castelfranco con Bassano del Grappa (in prossimità del centro di Cassola è presente una stazione ferroviaria).

Il P.A.T. ha ripartito il territorio comunale nei seguenti Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.):

- a) A.T.O. 01 “Il Sistema della residenza”;
- b) A.T.O. 02 “Il Sistema dei luoghi centrali”;
- c) A.T.O. 03 “Il Sistema della produzione”;
- d) A.T.O. 04 “Il Sistema ambientale”

Gli A.T.O. sono rappresentati dalla seguente figura.

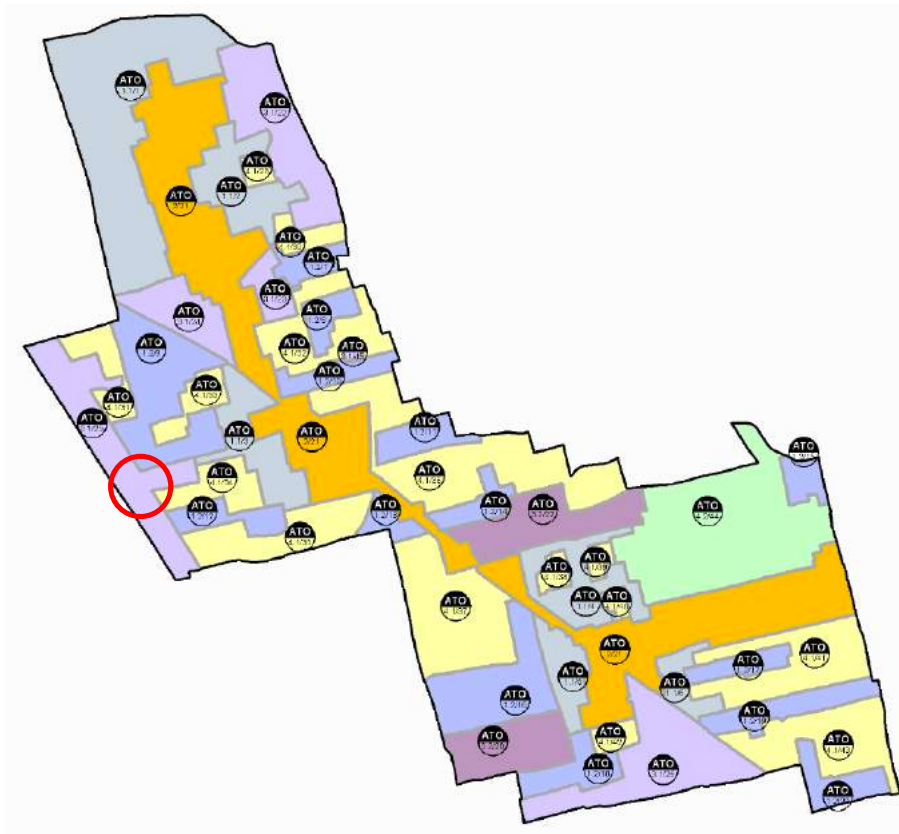


Figura 9 - Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.) del comune di Cassola

Nello specifico l'area oggetto dell'intervento ricade nell'A.T.O. 3.1/25 in cui il P.A.T. prevede la valorizzazione ed il miglioramento delle aree produttive dedicate nonché la tutela dell'ambiente e la gestione sostenibile del territorio.

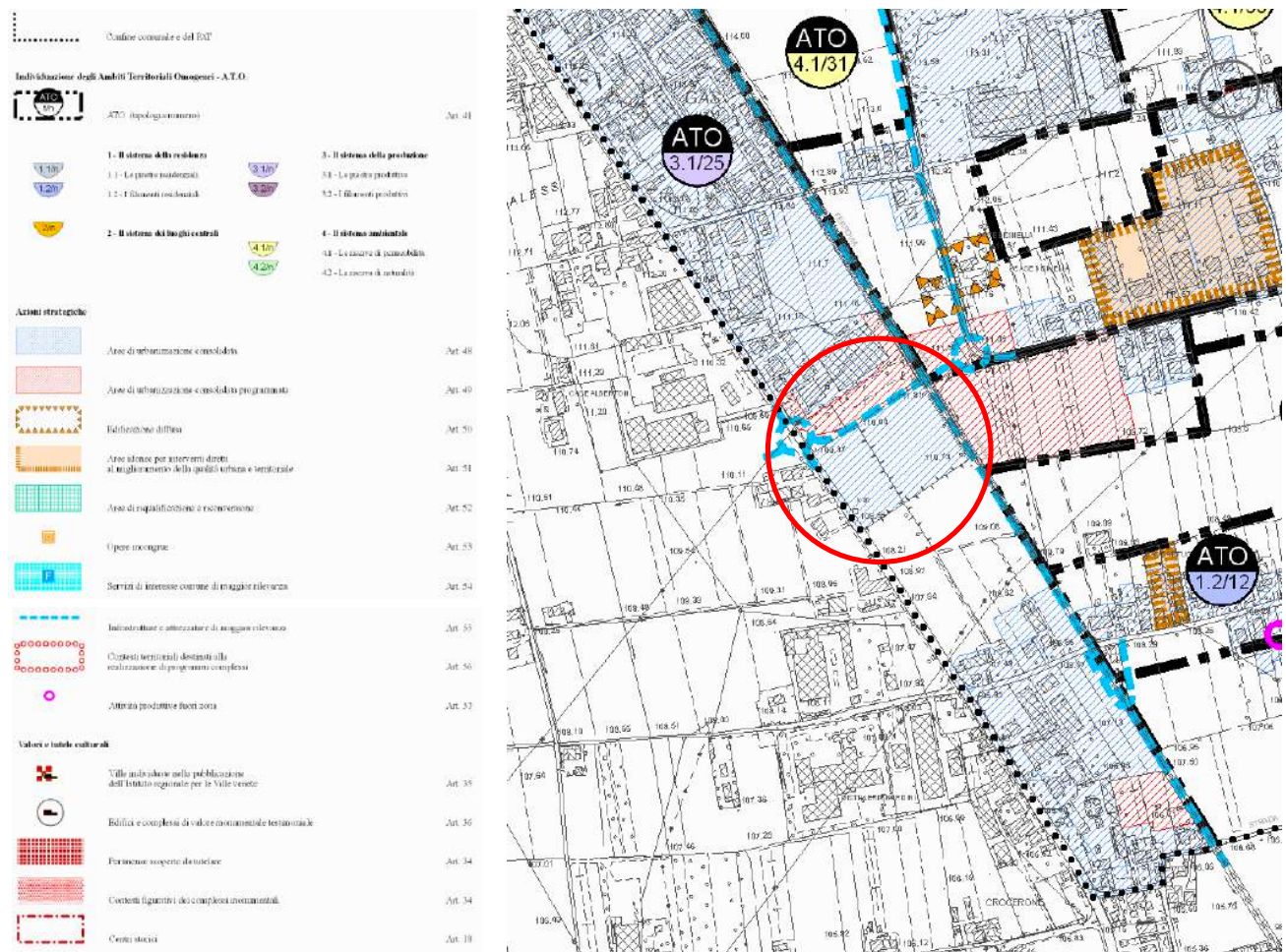


Tavola 4a – Carta della trasformabilità

L'area oggetto di studio ricade nelle aree di urbanizzazione consolidata.

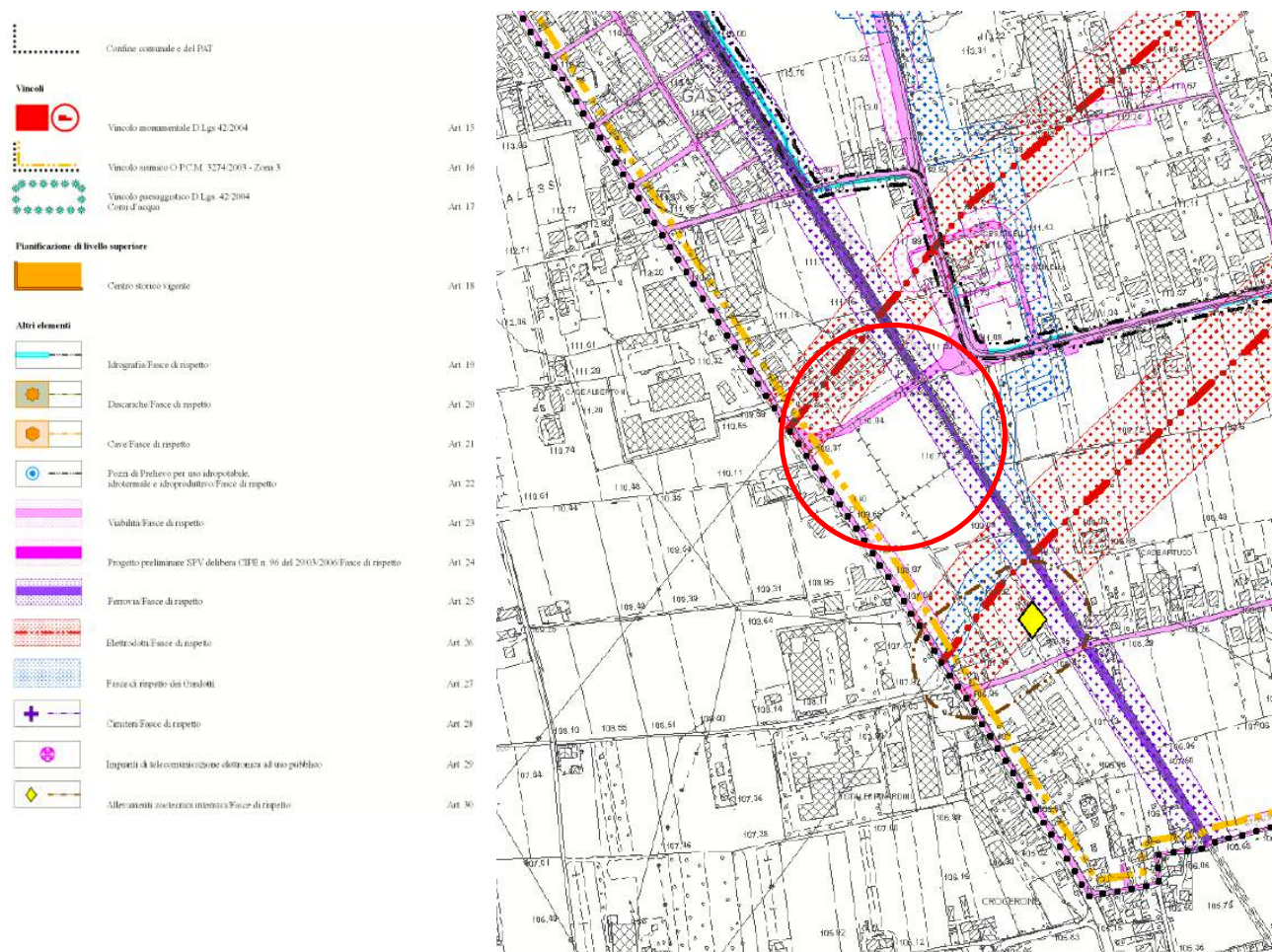


Tavola 1 – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

Il lotto oggetto di intervento, così come tutto il territorio comunale di Cassola, è sottoposto a vincolo sismico O.P.C.M. 3274/2003 – Zona 3.

Inoltre l'area risulta delimitata a est dalla ferrovia, ad ovest dalla viabilità e dalle corrispondenti fasce di rispetto. Esternamente all'area, a nord ad una distanza minima di circa 50 metri e a sud ad una distanza minima di circa 150 metri si trovano due elettrodotti con le relative fasce di rispetto; inoltre a sud-est è presente una fascia di rispetto dei Gasdotti la cui distanza minima di poche decine di metri si rileva oltre la linea ferroviaria. Il sito rimane esterno a queste fasce di rispetto.

2.4 RICCHEZZA RELATIVA, QUALITA' E CAPACITA' DI RIGENERAZIONE DELLE RISORSE NATURALI

Al fine di valutare in modo adeguato la ricchezza, la qualità e la capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona, si analizza il P.T.C.P. che definisce vincoli, fragilità e sistema del paesaggio: questi sono infatti gli strumenti elitari di programmazione e gestione del territorio, atti a descrivere lo stato di fatto delle risorse e pianificarne la gestione futura.

L'area oggetto di studio è identificata con un cerchio nero.

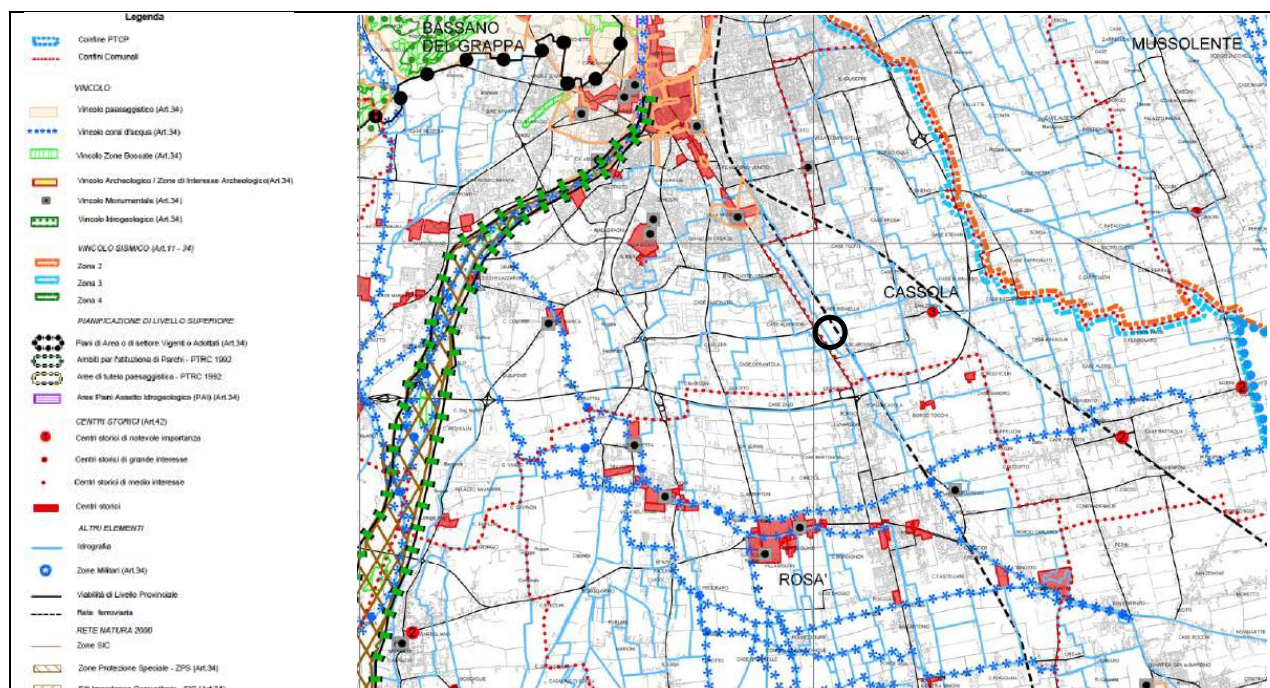


Tavola 1.1.A – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

L'area non risulta sottoposta a vincoli.

Si rileva la presenza di una Zona di Protezione Speciale a ovest ad una distanza minima di circa 3 km.

Per gli approfondimenti si rinvia alla Valutazione di Incidenza Ambientale allegata al presente studio (vedi **V.Inc.A.**).

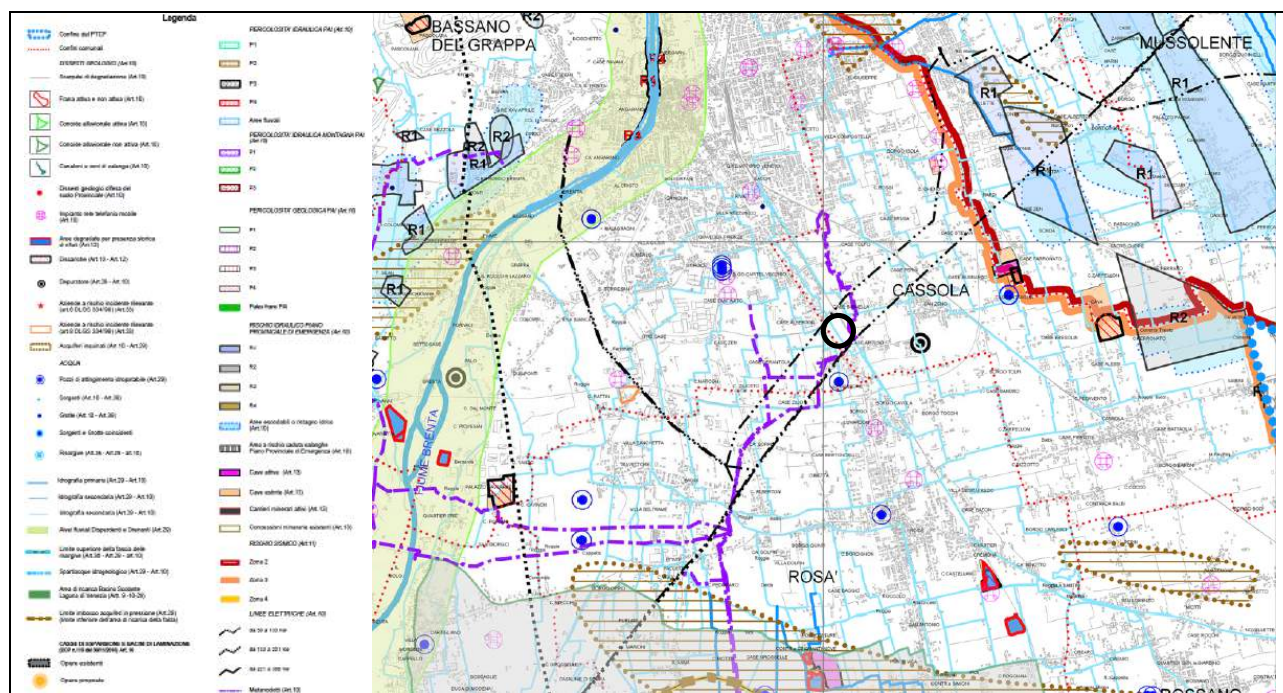


Tavola 2.1.A – Carta delle fragilità

Nelle vicinanze dell'area oggetto di valutazione, si rileva il passaggio di due elettrodotti con potenza da 50 a 133 kV: uno a nord a una distanza minima di circa 50 metri ed uno a sud ad una distanza minima di circa 150 metri.

A una distanza di qualche decina di metri in direzione est, oltre la linea ferroviaria, passa un metanodotto. Per gli approfondimenti in merito si rinvia alla Valutazione di Incidenza Ambientale allegata al presente studio (vedi **V.Inc.A.**).

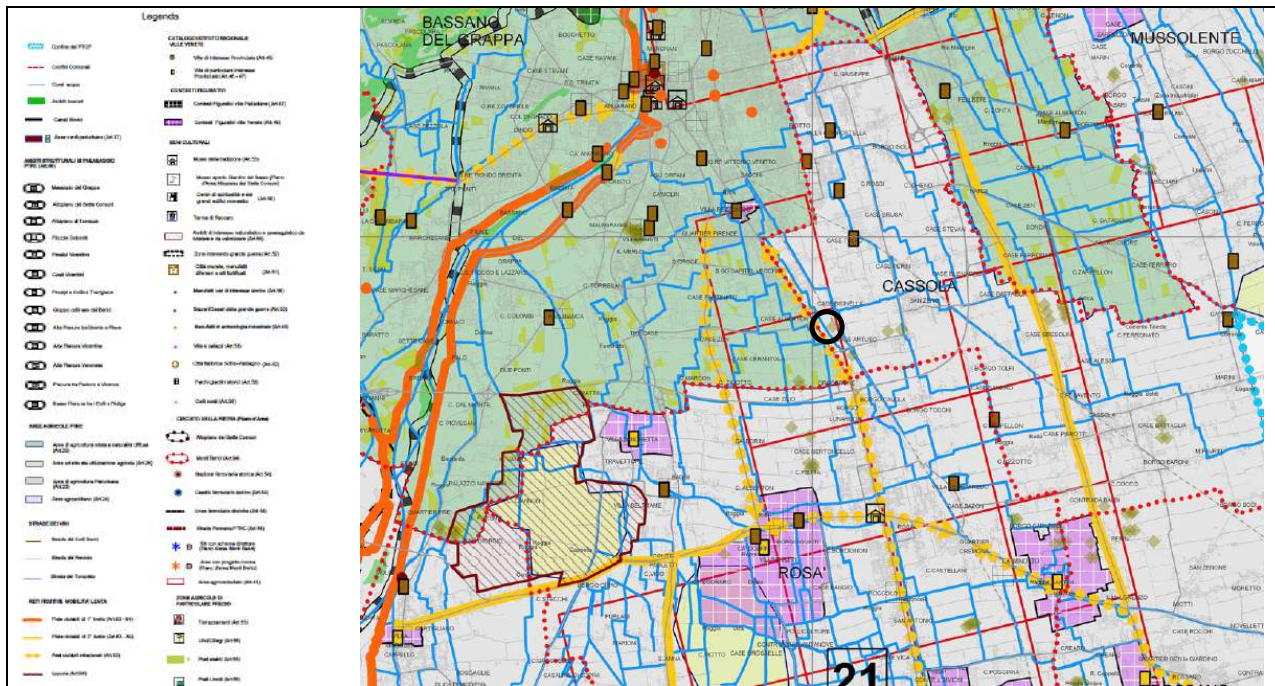


Tavola 5.1.A – Sistema del paesaggio

Il sito oggetto di intervento ricade nelle aree agropolitane e nell'ambito di un agro centuriato (art. 41). Lungo la viabilità adiacente al lato ovest del lotto, la cartografia indica un asse ciclabile relazionale ossia non viene definito un tracciato ma viene evidenziata la necessità di creare il collegamento in accordo tra le amministrazioni comunali (art. 63).

Il progetto non interferisce con nessuno degli elementi di rilievo più prossimi, risultando conforme a quanto previsto dagli strumenti pianificatori.

2.5 CAPACITA' DI CARICO DELL'AMBIENTE NATURALE

Di seguito, s'inserisce una tabella di sintesi delle interferenze tra progetto e aree naturali di pregio, realizzata tenuto conto della pianificazione urbanistica e degli obiettivi di ambito territoriale.

Tabella 5 – Sintesi

ZONE ELENcate IN ALLEGATO V	ZONE INTERESSATE DAL PROGETTO
A) ZONE UMIDE;	NO : nel territorio comunale non sono presenti zone umide
B) ZONE COSTIERE;	NO : l'area costiera più prossima dista circa 50 km
C) ZONE MONTUOSE O FORESTALI;	NO : in direzione nord a 6 km circa dall'intervento si trova il/la S.I.C. e Z.P.S. IT3230022 "Massiccio del Grappa".
D) RISERVE E PARCHI NATURALI;	NO : in direzione ovest a 3 km circa dall'intervento si trova il/la S.I.C. e Z.P.S. IT3260018 "Grave e Zone umide della Brenta" (vedi V.Inc.A.).
E) ZONE CLASSIFICATE O PROTETTE DALLA LEGISLAZIONE DEGLI STATI MEMBRI; ZONE PROTETTE SPECIALI DESIGNATE DAGLI STATI MEMBRI IN BASE ALLE DIRETTIVE 79/409/CEE E 92/43/CEE;	NO
F) ZONE NELLE QUALI GLI STANDARD DI QUALITÀ AMBIENTALE FISSATI DALLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA SONO GIÀ STATI SUPERATI;	NO : i valori di qualità dell'aria rientrano entro i limiti della Direttiva Comunitaria Dir. 50/2008/CE.
G) ZONE A FORTE DENSITÀ DEMOGRAFICA;	NO : l'area di intervento dista circa 3 km in direzione nord dalla zona di massima concentrazione geografica dei residenti del comune di Bassano del Grappa.
H) ZONE DI IMPORTANZA STORICA, CULTURALE O ARCHEOLOGICA;	NO : a circa 1 km in direzione nord-est si trova una Villa di interesse Provinciale
I) TERRITORI CON PRODUZIONI AGRICOLE DI PARTICOLARE QUALITÀ E TIPICITÀ DI CUI ALL'ART. 21 DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 MAGGIO 2001, N. 228.	NO

3. CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE

Il presente capitolo analizza gli impatti potenzialmente significativi del progetto tenendo conto, in particolare, dei seguenti fattori:

1. portata, ordine di grandezza e complessità dell'impatto;
2. natura transfrontaliera dell'impatto;
3. probabilità dell'impatto;
4. durata, frequenza e reversibilità dell'impatto.

3.1 PORTATA, ORDINE DI GRANDEZZA E COMPLESSITA' DELL'IMPATTO

Il presente paragrafo si propone di identificare e descrivere le componenti ambientali che possono subire impatti e modificazioni a seguito dell'intervento previsto, tenuto conto della collocazione della struttura e dell'influenza che ha l'intervento sull'ambiente esterno.

3.1.1 IMPATTO VIABILISTICO

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

Ai sensi della D.G.R. n.1047 del 18 giugno 2013, in base al numero di parcheggi previsto, pari a circa 320 posti auto, e alla frequenza della sosta per le grandi strutture di vendita, si stimano cautelativamente 424 movimenti veicolari (212 veic/h indotti in ingresso ed in uscita nell'ora di punta).

In considerazione del fatto che la nuova grande struttura di vendita si inserisce in un contesto a forte vocazione commerciale si può ragionevolmente ipotizzare che quota parte (30%) di tale flusso veicolare sia costituito da volume di traffico "catturato", ossia da veicoli che già interessano la rete stradale. A seguito di queste assunzioni, quindi, il volume di traffico indotto aggiuntivo sarà pari a 300 movimenti veicolari, incremento che non andrà ad inficiare il corretto funzionamento della rete viabile di adduzione al sito (vedi [Allegato 5](#)).

3.1.2 ATMOSFERA

Durante la fase di cantiere non si prevede un particolare incremento della concentrazione degli agenti inquinanti, né di polveri (vedi §1.5.2).

Con riferimento alla fase di esercizio della nuova grande struttura commerciale, le emissioni in atmosfera saranno generate da diversi fattori collegati alle operazioni di carico/scarico e alla movimentazione delle merci all'interno degli spazi dedicati ma soprattutto ai movimenti veicolari della clientela.

Gli impianti di climatizzazione sono previsti ad alimentazione elettrica e pertanto non verranno emessi inquinanti dell'aria localmente.

La stima delle emissioni in atmosfera pertanto deriva dalle stime sui flussi di traffico della clientela della struttura commerciale.

La stima sui potenziali impatti è contenuta nello studio specifico presentato in allegato a questo S.P.A. ([Allegato 7](#)).

Si può comunque affermare che la realizzazione della nuova grande struttura di vendita non comporterà significative variazioni della qualità dell'aria delle zone limitrofe e le concentrazioni di inquinanti non superano né supereranno i limiti di legge di qualità dell'aria; il relativo impatto si ritiene pertanto compatibile con la componente ambientale atmosfera.

3.1.3 IMPATTO SULL'AMBIENTE IDRICO

La realizzazione dell'intervento in progetto non richiederà consistenti apporti idrici e non determinerà quindi un fattore di pressione significativo in termini di consumi; l'impatto si ritiene pertanto trascurabile.

Con riferimento al consumo di risorse idriche in fase di esercizio, è lecito affermare che anche la nuova struttura commerciale non utilizzerà acqua in cicli produttivi e pertanto l'approvvigionamento idrico (da acquedotto) sarà essenzialmente legato ai servizi igienici con conseguenti impatti del tutto trascurabili.

Il progetto inoltre prevede il tombamento dell'esistente canaletta di irrigazione, intervento che non determinerà impatti sull'ambiente idrico (vedi [Allegato 2](#)).

3.1.4 SUOLO E SOTTOSUOLO

Il progetto consiste nella realizzazione di un nuovo fabbricato e pertanto gli impatti potenziali in fase di cantiere saranno relativi alle alterazioni dell'assetto morfologico dovute alle opere di scavo per la posa delle fondazioni e di rinterro. Il terreno attuale presenta una lieve pendenza est-ovest e una pendenza leggermente più accentuata in senso nord-sud. Il progetto rispetterà indicativamente le pendenze attuali, anche se sarà necessario un'operazione generalizzata di riporto al fine di raccordare opportunamente la zona a parcheggio con la strada e modificare in maniera non significativa alcune quote, soprattutto nella nuova zona standard a nord-est, al fine di garantire lo scolo corretto delle acque piovane. Tali alterazioni saranno trascurabili in considerazione del fatto che i lavori di sbancamento e riporto saranno limitati.

Durante la fase di esercizio, saranno possibili solo impatti trascurabili legati essenzialmente a versamenti accidentali di carburanti e lubrificanti sul suolo. In tali eventualità, saranno essere messi in atto gli opportuni accorgimenti.

Si allega la relazione geologica “Verifica di compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica, sismica” ([Allegato 4](#)).

3.1.5 SMALTIMENTO RIFIUTI

L'apertura dei nuovi punti vendita comporterà la produzione di rifiuti e in particolare di umido-organico, carta, cartone, imballaggi di plastica e legno; non è prevista la produzione di rifiuti pericolosi. Nel caso fosse necessario, in via eccezionale, smaltire anche quest'ultima tipologia di rifiuto, il servizio di ritiro e smaltimento sarà compiuto con società autorizzata (§ 1.7).

3.1.6 IMPATTO SULLA VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato ove ora troviamo vegetazione spontanea in quanto da diversi anni l'area risulta non utilizzata. L'area non è individuata come sito di importanza naturalistica né è stata mai segnalata per la presenza di particolari elementi di pregio sotto il profilo floro-faunistico.

Alla luce di quanto sopra esposto e considerato il consistente livello di antropizzazione dell'intero contesto, si ritiene l'impatto trascurabile, sia nella fase di cantiere, sia in quella di esercizio.

Per gli approfondimenti si rinvia allo screening di incidenza ambientale allegato (vedi [V.Inc.A.](#)).

3.1.7 SALUTE PUBBLICA

Rumore

L'area della nuova grande struttura di vendita ricade nella classe 5 “aree prevalentemente industriali” secondo il piano di classificazione acustica del comune di Cassola. Tale vincolo implica il rispetto del limite di emissione massimo in orario diurno di 65 dB(A) ed in orario notturno di 55 dB(A). I limiti assoluti di immissione sono invece pari a 70 dB(A) in orario diurno ed in 60 dB(A) in orario notturno.

La figura seguente evidenzia l'area oggetto di studio inquadrata all'interno di uno stralcio del piano di classificazione acustica di Cassola.



Figura 10 – Piano di classificazione acustica

Per quanto riguarda la fase di cantiere si rimanda alle considerazioni esposte nel paragrafo 1.5.1.

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

Nel nuovo fabbricato sarà prevista l'installazione di un impianto del tipo “a tutta aria” con roof top in pompa di calore condensazione/evaporazione con aria esterna e di un impianto di refrigerazione

dei banchi frigo con unità esterna moto condensante: il livello di pressione sonora esterna dovuta al funzionamento di tali impianti garantirà che il rumore irradiato all'esterno rispetti i limiti imposti dalla normativa.

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

Al fine di stimare l'impatto della nuova grande struttura durante la fase di esercizio, è stata redatta la relazione tecnica "Valutazione previsionale di impatto acustico" cui si rimanda per ulteriori approfondimenti (**Allegato 6**). Al fine di valutare il clima acustico attualmente esistente, sono state effettuate delle misure fonometriche il 19 febbraio 2016.

Per quanto riguarda i livelli di immissione presso i ricettori sensibili, premesso che la valutazione è riferita al periodo diurno in quanto le attività sono aperte all'interno di tale periodo, dall'esame della simulazione della propagazione acustica si considera che:

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

Una volta realizzato l'intervento previsto dal progetto, dovrà essere verificata la congruenza della previsione con la reale situazione futura dei livelli acustici ambientali attraverso lo svolgimento di una indagine fonometrica finalizzata alla verifica del rispetto dei limiti acustici.

Aria

Il traffico presente nell'area oltre che dalla presenza dei centri commerciali "Il Grifone" ed "Emisfero" e dell'ospedale di Bassano del Grappa è da imputare anche alle importanti arterie stradali di attraversamento del territorio comunale di Cassola e Bassano del Grappa, che consentiranno anche l'accesso all'area del progetto, quali via Valsugana e via Colombo.

La superficie di vendita della nuova grande struttura sarà dedicata in parte al settore alimentare e in parte al settore del bricolage e del fai da te.

Il traffico da imputare all'apertura dei nuovi punti vendita sarà modesto rispetto a questi importanti flussi veicolari già presenti in rete. E' chiaro che inizialmente ci sarà un effetto "novità" in grado di attrarre nuovi potenziali clienti, ma come per tutte le nuove aperture, tale effetto, si esaurirà in un

breve lasso di tempo. Tenuto conto di tutto questo si è stimata una presenza di 300 movimenti veicolari indotti durante l'ora di punta del sabato pomeriggio, come evidente dallo studio di impatto ([Allegato 5](#)). Tutto questo ovviamente è correlato all'inquinamento atmosferico che sarà determinato solo in minima parte dalla nuova grande struttura di vendita.

Per approfondimenti si rimanda all' [Allegato 7](#).

3.1.8 INQUINAMENTO LUMINOSO

L'impianto di illuminazione previsto dal P.U.A. sarà tale da garantire la sicurezza del traffico veicolare e dei pedoni ed avrà l'obiettivo di massimizzare il risparmio energetico e garantire l'adeguata fruizione degli spazi ambientali ed architettonici.

La rete di illuminazione pubblica sarà realizzata in conformità alla L.R. n. 17 del 07.08.09 "Nuove norme 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".

In ottemperanza alla legge di cui sopra, nelle aree esterne e nei parcheggi saranno installati dei lampioni e delle torri faro con tecnologia a LED dotati di dispositivo che consentirà l'accensione/spegnimento nonché la riduzione del flusso luminoso superiore al 30% e di orologio astronomico che permetterà la regolazione dell'intensità dell'illuminazione in modo da garantire il massimo risparmio energetico, fermo restando il rispetto della normativa sulla sicurezza stradale.

3.1.9 IMPATTO SUL PAESAGGIO

L'area del progetto si inserisce in un contesto paesaggistico ed ambientale già caratterizzato dalla presenza di infrastrutture viarie e di altre strutture commerciali già insediate da tempo (centro commerciale "Il Grifone Shopping Center"). Nell'area è presente una copertura erbaceo-arbustiva di natura spontanea.



Figura 11 – Vista nord-ovest



Figura 12 – Vista nord

L'area non è vincolata ai sensi della parte III del Codice dei beni culturali e del paesaggio, D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.

Inoltre nelle immediate vicinanze non si rileva la presenza di manufatti di carattere storico o monumentale e l'area non risulta di potenziale interesse archeologico: di conseguenza è altamente improbabile che i movimenti di terra in fase di cantiere rappresenteranno un rischio per la tutela di beni archeologici.

Il linguaggio architettonico e le scelte cromatiche/materiche di progetto saranno mirati a favorire l'inserimento armonico dell'edificio nel contesto nel rispetto della destinazione urbanistica dell'area. I parcheggi saranno dotati di aiuole a verde con alberature che contribuiranno a migliorare l'inserimento paesaggistico del contesto.

È possibile concludere affermando che il contesto non subirà variazioni significative per effetto della realizzazione del presente intervento. Pertanto, l'impatto si ritiene trascurabile.

3.2 NATURA TRANSFRONTALIERA DELL'IMPATTO

La natura transfrontaliera dell'impatto è irrilevante in questo progetto vista la distanza dalle frontiere nazionali.

3.3 ORDINE DI GRANDEZZA E COMPLESSITA' DELL'IMPATTO

Per quanto riguarda l'ordine di grandezza e la complessità dell'impatto sulle caratteristiche ambientali, si evidenzia quanto segue:

- il progetto prevede la costruzione di un nuovo fabbricato che ospiterà una grande struttura di vendita della tipologia centro commerciale con 4 esercizi di cui 1 del settore alimentare e 3 del settore non alimentare avente una superficie di vendita complessiva di 4.995 mq ed una superficie coperta di circa 7.380 mq;
- la costruzione dell'edificio determinerà delle operazioni di escavazione e gli spostamenti dei mezzi di cantiere per il trasporto dei materiali, limitatamente alla durata del cantiere;
- non sussistono problematiche di sversamenti nel suolo, data la natura dell'attività: il terreno derivante dallo scavo previsto nel progetto sarà riutilizzato in parte nell'ambito del cantiere e in parte nell'intervento di realizzazione del Piano di lottizzazione;
- l'entrata in esercizio dei nuovi punti vendita determinerà limitati impatti legati all'aumento del traffico veicolare, dell'inquinamento atmosferico e del rumore;
- non si prevede l'utilizzo di materiali pericolosi, né la produzione di rifiuti classificati pericolosi.

3.4 PROBABILITA' DELL'IMPATTO

I vari aspetti del progetto sottoposto a verifica di assoggettabilità a V.I.A. si possono riassumere nella seguente tabella.

Tabella 6 – Probabilità di impatto

Aspetto	Probabile impatto	Nessuna probabilità di impatto
Edilizio	L'intervento consiste nella costruzione di un nuovo edificio commerciale. Nello specifico sarà edificato un fabbricato adeguato all'insediamento di una nuova G.S.V., con la necessaria dotazione di standard a parcheggio. Per approfondimenti si veda Relazione tecnico-illustrativa .	
Urbanistico		L'area è già destinata a Grandi Strutture di Vendita e quindi non sono richieste modifiche in tal senso.
Ambientale	L'intervento determinerà impatti legati al traffico indotto, all'utilizzo di suolo, all'inquinamento atmosferico e acustico. Vi sarà infine anche un consumo di energia (illuminazione e climatizzazione) e la produzione di rifiuti.	
Paesaggistico		L'area oggetto dell'intervento non ricade all'interno di aree soggette a vincolo ambientale/paesaggistico. L'intervento non avrà pertanto alcuna influenza in tal senso.

3.5 DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITA' DELL'IMPATTO

L'impatto che deriverà dalla nuova grande struttura di vendita avrà una durata corrispondente a quella in cui resteranno operativi i punti vendita in progetto, ai quali la clientela accederà settimanalmente, in orario diurno. Gli impatti della struttura commerciale saranno reversibili, nel senso che sarà possibile in futuro procedere allo smantellamento del fabbricato ed al rinnovo delle componenti ambientali perturbate.

3.6 OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

L'area interessata dall'intervento, ubicata nel comune di Cassola in fregio a via Valsugana di fronte all'intersezione a rotatoria tra via Colombo e la stessa via Valsugana, si inserisce in un contesto paesaggistico ed ambientale caratterizzato dalla presenza di infrastrutture viarie e di altre strutture commerciali già insediate da tempo (centro commerciale "Il Grifone Shopping Center").

L'ambito paesaggistico non è destinato a subire incidenze apprezzabili a seguito dell'intervento proposto.

Come mitigazione ambientale il PUA prevede la realizzazione di spazi verdi sistemati con terreno vegetale ed inerbiti e la piantumazione di alberi a foglia caduca tipo "*Ligustrum Japonicum*" e cespugli di "*Nandina Domestica*", "*Cotoneaster Salicifolius*" e "*Deutzia Gracilis*". Tali alberature consentono il parziale ombreggiamento del parcheggio con benefici di carattere climatico, paesaggistico e ambientale.

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

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

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

Le colonnine sono ubicate sul lato sud del lotto nell'area dei parcheggi posta di fronte al drive di Eurobrico.

Per quanto riguarda la viabilità considerando che la struttura è ubicata nei pressi di un'importante arteria stradale che collega Padova a Bassano del Grappa (via Valsugana), ne risulta che il traffico indotto dalla nuova grande struttura di vendita confluisce per la maggior parte in via Valsugana, piuttosto che nella viabilità locale del comune di Cassola, mitigando in tal modo l'effetto del traffico indotto sulle strade comunali.

Infine tenendo conto che l'accesso/egresso alla struttura è consentito tramite un ramo (già

funzionante) della rotatoria ubicata nei pressi dell'area del progetto, non vi è alcuna necessità di realizzare nuove strade per entrare/uscire alla/dalla nuova grande struttura di vendita: tutto questo contribuisce a ridurre l'impatto ambientale dell'intervento.

4. CONCLUSIONI

La società proponente Capitelvecchio Real Estate S.r.l., proprietaria dell'area, intende realizzare una nuova grande struttura della tipologia centro commerciale avente una superficie di vendita complessiva di 4.995 mq del settore alimentare e non alimentare, nello specifico costituita da un discount, da un punto vendita del settore bricolage con l'insegna Eurobrico e da due esercizi di vicinato.

Il presente studio preliminare ambientale è stato redatto sulla base di quanto previsto dalla normativa di settore nazionale e regionale, evidenziando i potenziali impatti generati dalla realizzazione dell'intervento proposto ed analizzando in particolar modo i seguenti aspetti:

- utilizzazione delle risorse naturali, consumi energetici e produzione di rifiuti;
- analisi degli strumenti di pianificazione vigenti e dei vincoli insistenti nell'area di studio;
- caratteristiche dell'impatto potenziale sulle componenti ambientali;
- impatto viabilistico con l'analisi dello stato attuale della viabilità e dello stato futuro in seguito all'apertura della nuova grande struttura di vendita;
- effetti su suolo e sottosuolo;
- effetti su vegetazione, flora e fauna e sul paesaggio;
- inquinamento atmosferico;
- emissioni acustiche, tramite indagini fonometriche e la successiva applicazione di un modello previsionale di propagazione del rumore;
- misure di mitigazione dei bassi impatti negativi previsti.

In conclusione, alla luce delle valutazioni e delle indagini svolte nel presente Studio si ritiene di aver dimostrato la compatibilità ambientale del progetto in esame e di aver fornito, elementi sufficienti, tali da consentire le valutazioni di merito dell'Autorità Competente.