

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 23 del D.Lgs. 152/20006 e ss.mm.ii)

INTEGRAZIONI

ai sensi della richiesta della provincia di Vicenza prot. n.78680 del 20/11/2017

CAPITELVECCHIO REAL ESTATE S.R.L.

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

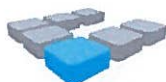


COMUNE DI CASSOLA – Provincia di Vicenza

IL PROMOTORE

CAPITELVECCHIO REAL ESTATE S.R.L.

**CAPITELVECCHIO
REAL ESTATE S.R.L.**
Via della Stazione, 100
38059 Castelnuovo (TN)
C.F. e P.IVA n. 2698720247



STUDIO CONTE
SERVIZI E SVILUPPO COMMERCIALE

I RELATORI

Dott. Nicola Bortolato

Nicola Bortolato

Arch. Emanuela Padovani



DICEMBRE 2017

© Studio Conte S.r.l. Società Unipersonale

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

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

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

Di seguito vengono chiariti e controdedotti i vari punti delle integrazioni pervenute.

- il progetto presentato non risulta conforme al piano attuativo approvato ed, al momento, risulterebbe conforme ad una variante al PUA la cui VAS correlata non è stata approvata dalla Regione, a causa di richiesta di integrazioni. Al fine di individuare più correttamente le mitigazioni da proporre occorrerebbe attendere le risultanze della procedura di VAS regionale anche per permettere alla ditta di rapportarsi con indicazioni coerenti tra i due procedimenti (VIA e VAS): non appena disponibile l'approvazione, dovrà essere effettuata una verifica di coerenza del progetto con le eventuali prescrizioni emergenti da tale procedura

Si comunica che la Commissione regionale V.A.S. - Autorità ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica ha espresso il parere di non assoggettamento alla procedura V.A.S. del piano di Lottizzazione “Dobru” con Parere motivato n. 216 del 14/11/2017.

Le prescrizioni che devono essere recepite riguardano:

- mantenere invariata l' idoneità degli ambienti rispetto alle specie animali;
- impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità con lampade a ridotto effetto attrattivo di alcune specie animali.

Per completezza si allega il Parere ([Allegato 1](#)).

Si precisa che con il progetto verranno puntualmente rispettate tutte le prescrizioni riportate nel Parere di cui sopra.

- il progetto si rapporti anche con gli altri progetti che, nell'area interessata, sono sottoposti a procedura di screening o a VIA (FinpenGO);

Per soddisfare la richiesta di considerare il cumulo degli impatti dei progetti ubicati in area limitrofa a quella oggetto di studio, si procede con una nuova microsimulazione dell'impatto del traffico sulla rete stradale complessiva (che tiene conto di entrambi i progetti di Cassola e Bassano del Grappa) e di conseguenza l'aggiornamento delle stime dell'impatto acustico.

Per approfondimenti di rimanda a “Elaborato 03 – Integrazioni” dello Studio di impatto viabilistico” ([Allegato 2](#)) e alla “Valutazione previsionale di impatto acustico: integrazione” ([Allegato 3](#)).

Per quanto riguarda la componente atmosfera, gli indotti specifici del progetto in esame non subiscono variazioni e pertanto non si ritiene necessario un aggiornamento della valutazione degli impatti.

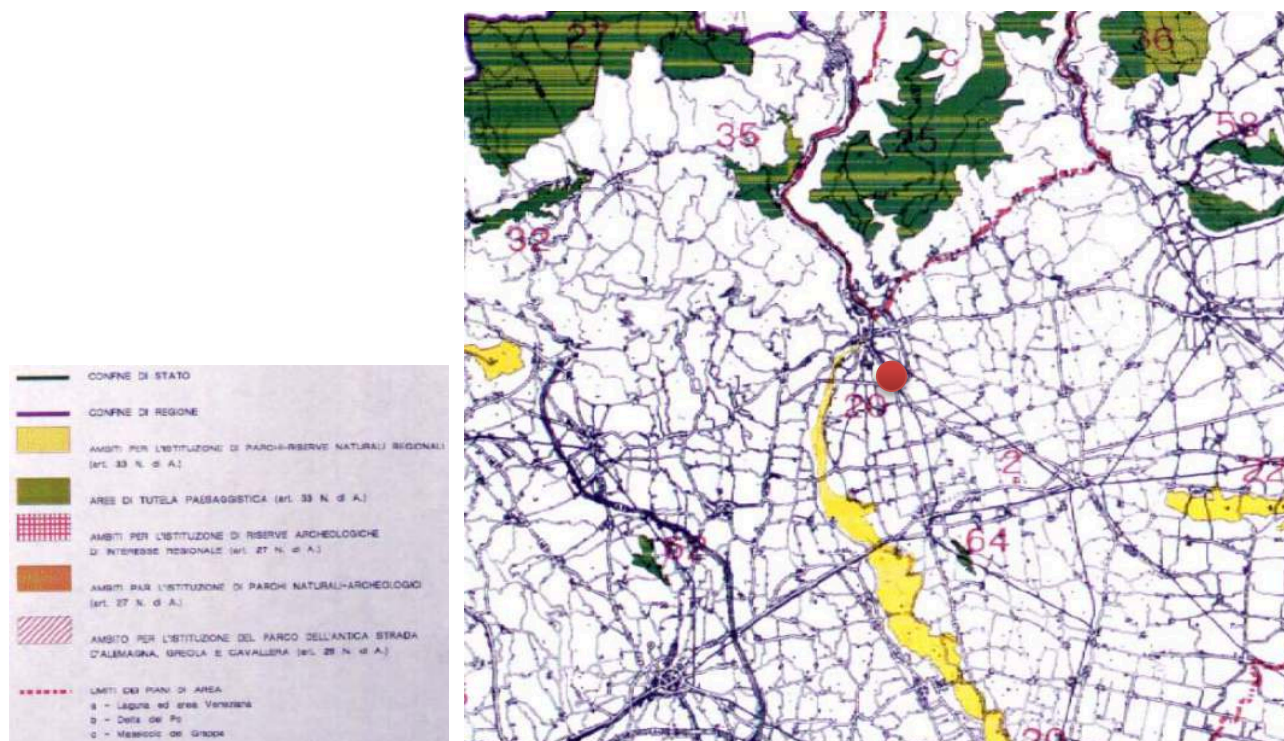
- per quanto riguarda il PTRC ed il PTCP vengono analizzate solo alcune tavole e non si fa cenno, ad esempio, all'Analisi degli ambiti di paesaggio (Atlante dei Paesaggi del Veneto);

Si precisa che nello Studio di Impatto Ambientale in riferimento alla pianificazione territoriale sono state inserite le tavole più significative che riguardano l'area di intervento, analizzando nello specifico gli elaborati indicanti elementi significativi e/o critici nell'area e nei suoi dintorni.

Ad integrazione di quanto già analizzato, sono stati esaminati ulteriori elaborati dei vari livelli di pianificazione.

- **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento**

P.T.R.C. vigente (1992) – TAVOLA 5 – AMBITI PER LA ISTITUZIONE DI PARCHI E RISERVE REGIONALI NATURALI ED ARCHEOLOGICI ED AREE DI MASSIMA TUTELA PAESAGGISTICA



L'area oggetto di intervento risulta esterna a tutti gli ambiti.

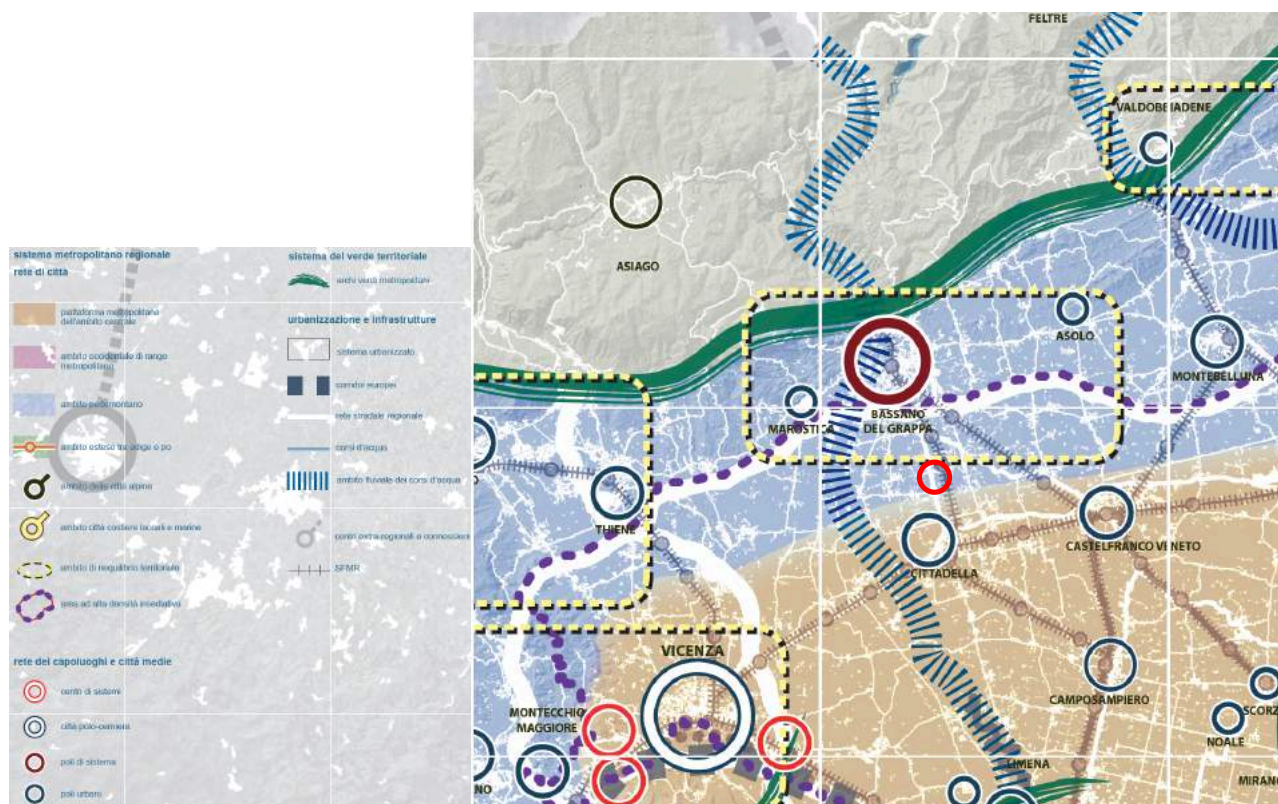
A circa 2 km in direzione ovest, è presente un ambito per l'istituzione di parchi-riserve naturali regionali; a nord a circa 5 km, è presente un'area di tutela paesaggistica.

P.T.R.C. vigente (1992) – TAVOLA 7 – SISTEMA INSEDIATIVO



L'area oggetto di intervento ricade all'interno dell'area pedemontana con un sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura diffusa. Lungo il lato est dell'area si trova il servizio ferroviario metropolitano regionale.

P.T.R.C. variante (2013) – TAVOLA 08 – CITTÀ, MOTORE DEL FUTURO



L'area oggetto di intervento ricade nell'ambito pedemontano e all'interno di un'area ad alta densità insediativa; si trova inoltre immediatamente a sud di un ambito di riequilibrio territoriale.

Per quanto riguarda l'Atlante Ricognitivo del Paesaggio Veneto, è stato analizzato l'ambito 21 nel quale si inserisce l'area oggetto di intervento nel § 4.3.10 dello Studio.

Ad integrazione, a seguire si riportano gli stralci della cartografia relativa.

- Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica

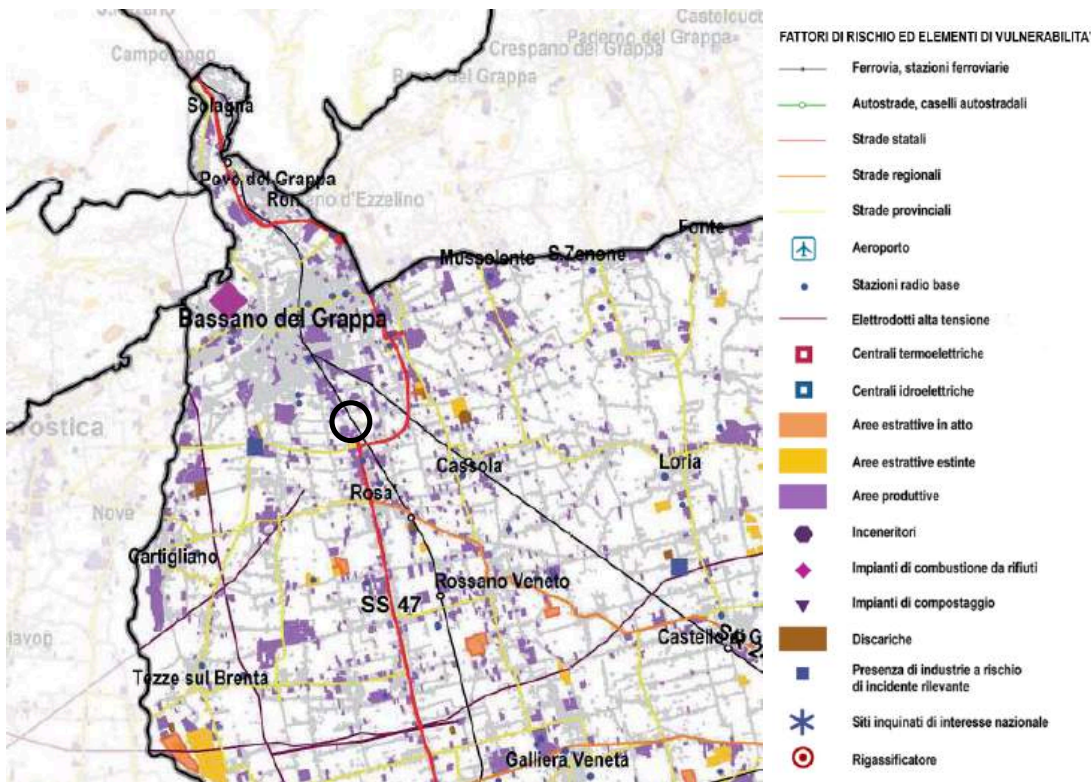


OBIETTIVI E INDIRIZZI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA



L'area oggetto di intervento risulta esterna agli obiettivi di qualità paesaggistica. A nord si trova un'area specifica con obiettivo la qualità urbana degli insediamenti.

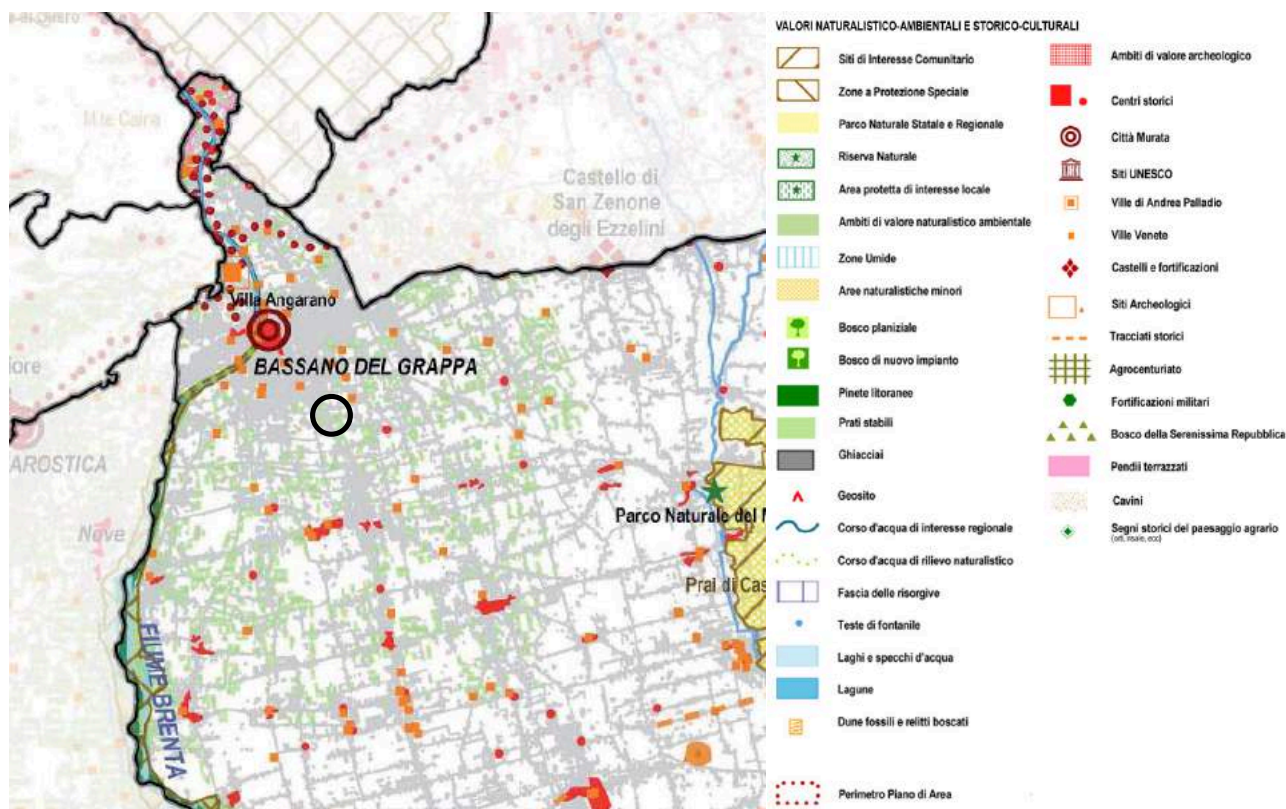
- Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità



L'area non presenta fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità. Nelle immediate vicinanze si trovano aree produttive e lungo il lato est corre una linea ferroviaria.

A 2 km a sud-ovest dal sito oggetto di intervento è presente il deposito di gas liquefatti Beyfin, identificato come industria a rischio di incidente rilevante (per approfondimenti si rimanda al punto 14 del presente documento).

- Valori naturalistico-ambientali e storico-culturali



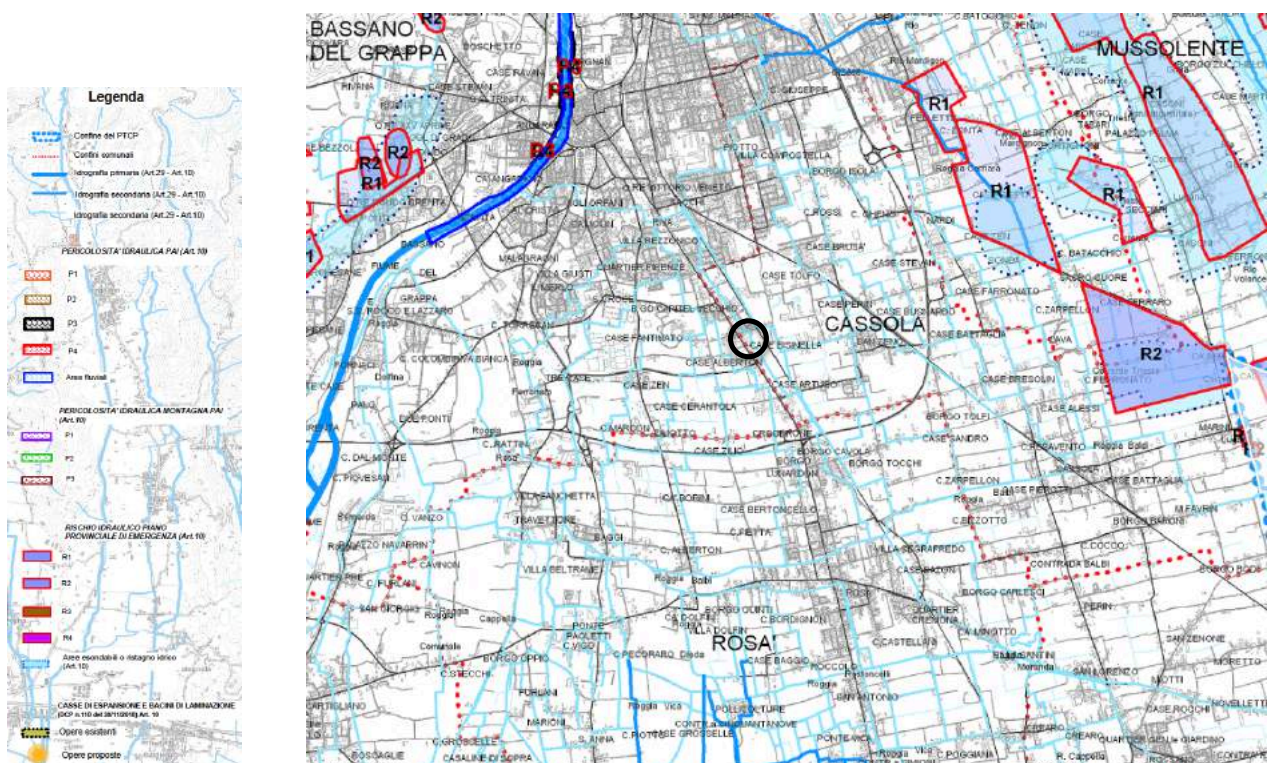
L'area non presenta valori naturalistico-ambientali e storico-culturali. Nelle vicinanze si trovano prati stabili e ville venete.

- **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**

Il documento preliminare del P.T.C.P. di Vicenza definisce il bassanese come territorio caratterizzato da dispersione insediativa, che ne fa un esempio di “urbanizzazione diffusa”, con una polarità urbana di riferimento: Bassano del Grappa. In particolare “la città diffusa” si manifesta in un “continuum di aree urbanizzate che spesso si costituiscono come insediamenti lineari appoggiati al reticolo della viabilità esistente, senza soluzione di continuità tra comuni, con residenze costituite per lo più da case unifamiliari”.

Dal punto di vista paesaggistico, il P.T.C.P. della provincia di Vicenza, nella tavola 5.1.A. “Sistema del paesaggio” (§ 2.4), identifica l’area oggetto dell’intervento quale area agropolitana nell’ambito della quale “i Comuni, in sede di Piano Regolatore Comunale, individuano azioni volte a garantire la compatibilità dello sviluppo urbanistico nelle aree periurbane con le attività agricole”. La tavola 4.1.A “Sistema insediativo infrastrutturale” (§ 2.3.2) inquadra l’area dal punto di vista infrastrutturale identificandola quale “area produttiva” ed “area produttiva ampliabile”.

P.T.C.P. - TAVOLA 2.5 – CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO



L’area non ricade all’interno di zone a pericolosità idraulica. Le aree a rischio idraulico più prossime si trovano ad una distanza minima di circa 2,5 km.

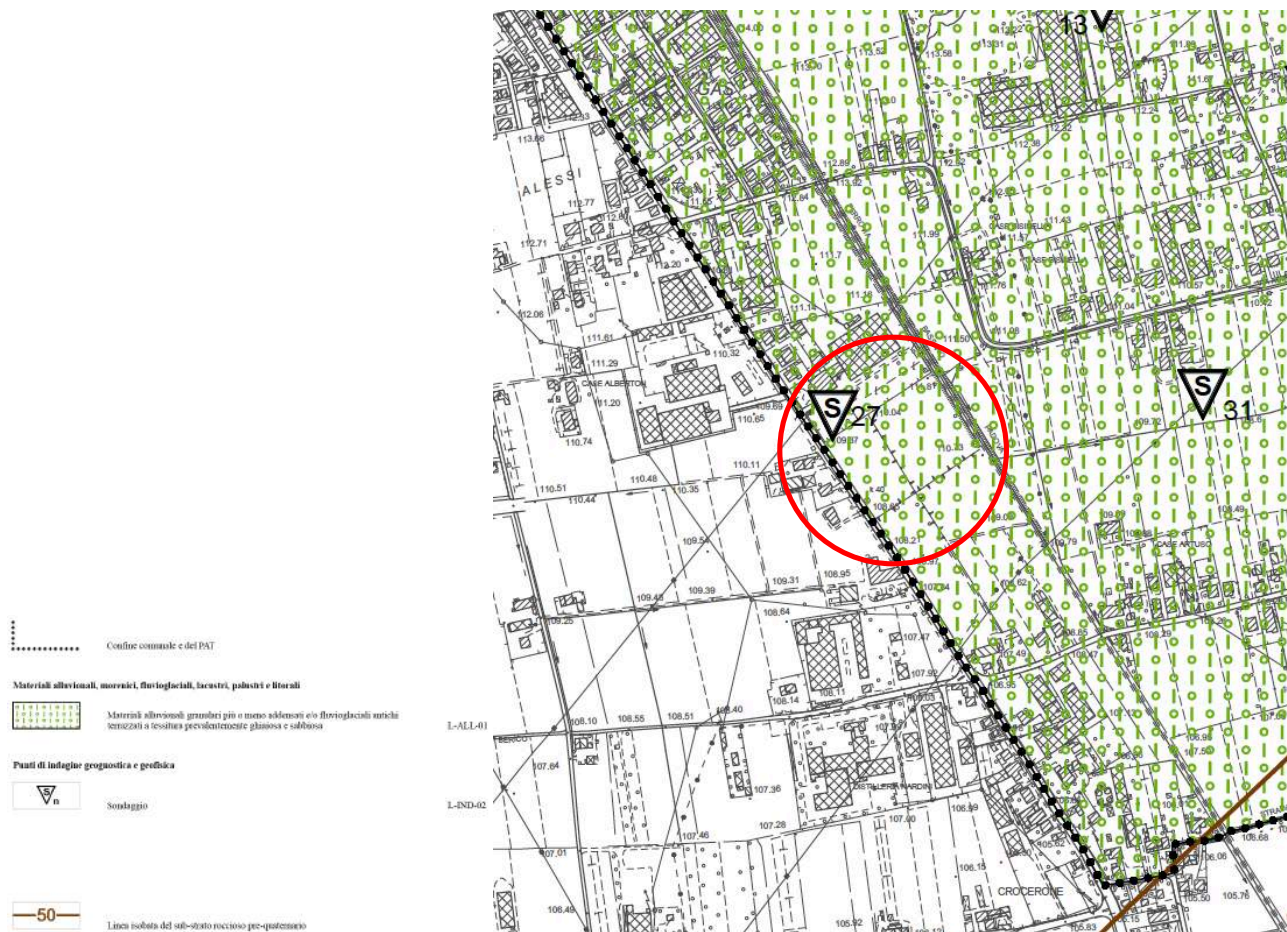
- in tema di PAT, invece, vengono analizzate solo alcune tavole del PAT approvato dei comuni di Cassola e Bassano del Grappa, sarebbe opportuno analizzare i rapporti ambientali dei PAT di detti comuni.

Nello Studio di Impatto Ambientale gli impatti sull'ambiente sono stati analizzati considerando un ambito territoriale che prescinde dal confine amministrativo tra i due Comuni, esaminando la pianificazione di entrambi i comuni. Si precisa che sono state inserite le tavole più significative che riguardano l'area di intervento, analizzando nello specifico gli elaborati indicanti elementi significativi e/o critici nell'area e nei suoi dintorni.

Ad integrazione di quanto già analizzato, sono stati esaminati ulteriori elaborati.

- **Piano di Assetto del Territorio di Cassola**

P.A.T. - TAVOLA C 05 01 01 – CARTA GEOLITOLOGICA



L'area oggetto di intervento è caratterizzata da materiali alluvionali granulari più o meno addensati e/o fluvioglaciali antichi terrazzati a tessitura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa.

Il comune di Cassola nella V.A.S. del P.A.T. indica che l'area oggetto di intervento ricade nell'A.T.O. 03.1 “le piastre produttive”, caratterizzato da “un insediamento compatto, costituito principalmente da capannoni le cui modalità insediative non hanno regole generali, circondato da un sistema di strade e spazi di servizio”. In questa definizione rientra il sito oggetto dell'intervento (evidenziata nella figura seguente dal cerchio giallo) che si colloca lungo un grande asse viario di scorrimento come la ex-SS47 definita “strada mercato”.

P.A.T. - TAVOLA 9 – CARTA DEGLI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI – Piastre produttive



La V.A.S. del comune di Cassola in particolare indica la necessità di “valorizzare il ruolo della piastra produttiva lungo la strada mercato entro un contesto territoriale extracomunale allargato a tutta la ex-SS47 con interventi volti alla trasformazione d’uso degli insediamenti in funzioni direzionali e commerciali, alla sistemazione unitaria degli spazi pubblici e la ristrutturazione edilizia dei fronti edificati prospicienti l’asse stradale”.

Tutto questo in combinazione con l’obiettivo di “migliorare la qualità ambientale del sistema produttivo attraverso opere di mitigazione verso le zone limitrofe per mezzo di barriere verdi e l’incremento di dotazioni tecnologiche ed ambientali che riducano al minimo l’impatto ambientale”. Dal punto di vista paesaggistico il territorio nei pressi dell’intervento risulta quindi già fortemente antropizzato e l’originaria struttura insediativa agricola si è integrata con quella di natura industriale e commerciale. Infatti allo stato attuale il paesaggio risulta frammentato da importanti reti stradali (via Valsugana) e da infrastrutture industriali e commerciali, tutte già presenti da molti anni, che ne compromettono anche la qualità visiva, sia a Cassola sia a Bassano del Grappa.

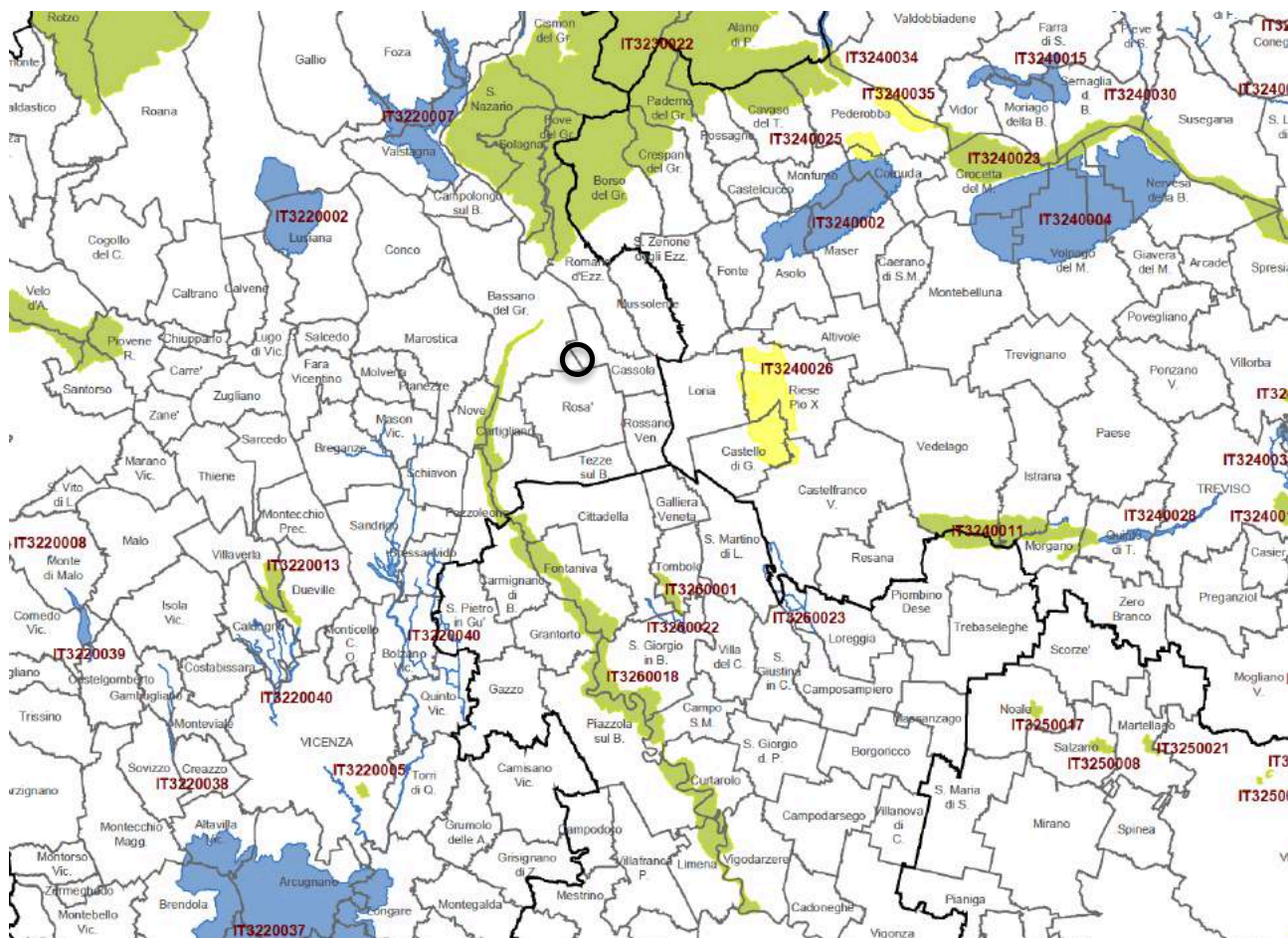
Scendendo nello specifico del lotto oggetto dell’intervento, dal punto di vista paesaggistico si può osservare come l’ambito più prossimo alla zona di intervento risulta essere caratterizzato:

- sul lato sud da terreni agricoli adibiti alle coltivazioni;
- sul lato nord da insediamenti a carattere prettamente commerciale, tra i quali Bassano Expo;
- sul lato est dalla linea ferroviaria Padova-Bassano del Grappa e dalla relativa vegetazione spontanea;
- sul lato ovest dalla S.S. 47 Via Valsugana e dalla vegetazione spontanea cresciuta lungo i bordi di questa strada, oltre la quale si trovano alcuni isolati insediamenti a carattere residenziale dai quali il lotto oggetto di analisi risulta distaccato.

Il paesaggio quindi risulta allo stato attuale già caratterizzato dalla presenza sul lato nord di edifici di tipo commerciale, che modificano il contesto paesaggistico preesistente.

Risulta chiaro dunque che il valore naturalistico – ambientale dell’ambito oggetto dell’intervento non è molto rilevante, ed è privo di elementi di pregio. La più vicina area con una particolare rilevanza ambientale nel comune di Bassano del Grappa a circa 2,95 km è costituita dal SIC e ZPS IT 3260018 denominato “Grave e zone umide del Brenta” che comprende il greto del Brenta e che interessa i comuni di Bassano del Grappa, Cartigliano e Tezze sul Brenta. A nord a circa 6 km, è presente il S.I.C e Z.P.S. “Massiccio del Grappa”.

La Rete Natura 2000 del Veneto



In ogni caso, al fine di mitigare l’impatto visivo della struttura commerciale nei confronti delle aree confinanti il progetto prevede interventi di mitigazione tra cui ad esempio la piantumazione di n. 11 piante del tipo Carpino bianco, n. 8 piante di Acero Campestre, n. 11 piante dell’Albero di Giuda e n. 11 piante di Frassino minore; siepi del tipo Ligustrello, Corniolo, Palon di maggio, Frangola, Fusaggine, Sambuco nero e tappezzanti del tipo Cotoneaster. Inoltre tra le opere di mitigazione si segnala, in ottemperanza a quanto previsto dalla V.A.S. del P.A.T. del comune di Cassola (“incremento di dotazioni tecnologiche ed ambientali”), la presenza di torri faro con tecnologia a LED, dell’impianto fotovoltaico in copertura e di colonnine per la ricarica delle auto elettriche. Gli interventi di mitigazione proposti hanno l’obiettivo di tutelare l’equilibrio esistente tra conservazione e trasformazione, anche considerando che, come risulta dallo screening V.Inc.A., non vi saranno modificazioni ambientali in grado di alterare in modo significativo lo stato di conservazione degli habitat e le dinamiche naturali delle popolazioni di specie presenti escludendo in tal modo effetti rilevanti negativi sui siti della Rete Natura 2000.

- **Piano di Assetto del Territorio di Bassano del Grappa**

La relazione tecnica del Piano di Assetto del Territorio del comune di Bassano del Grappa ha suddiviso il sistema ambientale in 21 Macro aree caratterizzate da una struttura omogenea del paesaggio.



Nello specifico l'area del comune di Bassano del Grappa confinante con il sito oggetto dell'intervento (punto rosso) è identificata dalla lettera U (cerchio giallo).

Si tratta di un'area caratterizzata dalla presenza di numerose attività antropiche tra cui la principale è quella a servizi.

Qui sotto si riporta la scheda contenente la descrizione del macrosistema ambientale U.

Macrosistema	U
---------------------	---

Descrizione

<p>Area che si sviluppa a sud del centro di Bassano. Sul territorio sono presenti complessi industriali, abitazioni sparse e alcuni appezzamenti agricoli, vi è inoltre un'area nella quale si stanno concentrando i servizi che comprende l'ospedale, il palazzetto dello sport, gli impianti sportivi e il cimitero di S. Croce. Il sistema ha un basso valore paesaggistico e sembra destinato ad essere in buona parte edificato</p>
--



Elementi detrattori

Grossi insediamenti industriali, edificato dell'ospedale che si integra poco con l'area circostante.
--

Percezione

Il sistema risulta piuttosto disordinato e alterna forme a sviluppo prevalentemente orizzontale (coltivazioni) a forme verticali e geometriche (grandi edifici).
--

Fenomeni di trasformazione in atto

L'area subisce la pressione del sistema periurbano a nord e tende a sua volta ad espandersi a sud e a ovest verso i macrosistemi T e V, al suo interno le aree agricole stanno velocemente lasciando il posto agli edificati dei servizi e delle industrie.

Fragilità ambientale	2
-----------------------------	---

L'ambiente ha perso completamente ogni valenza originaria, la fragilità presenta i valori più bassi dell'intero territorio comunale.
--

Fragilità paesaggistica	3
--------------------------------	---

Il paesaggio è al momento disomogeneo e non presenta alcun elemento di pregio.
--

Valore di sottrazione	2
------------------------------	---

Proposte gestionali

Si ritiene opportuna la concentrazione dei servizi cittadini in quest'area, il sistema sembra adatto alla realizzazione di nuove strutture. E' auspicabile un miglioramento dell'assetto paesaggistico
--

Come si può osservare dalla lettura della scheda è evidente che l'area del comune di Bassano del Grappa più contigua al sito oggetto dell'intervento è sostanzialmente frammentata tra zone coltivate, abitazioni sparse e grandi edifici tra i quali il più imponente è l'Ospedale di Bassano del Grappa (che peraltro viene definito come poco integrato con il paesaggio circostante). Oltre all'Ospedale sono presenti insediamenti industriali, il Palazzetto dello Sport, impianti sportivi e il

cimitero di Santa Croce. Inoltre nell'area vi è una forte presenza di strutture commerciali tra le quali il Grifone Shopping Center, Mc Donald's, Pittarello, Eurobrico, Emisfero e Decathlon.

L'ambiente di quest'area risulta quindi fortemente modificato rispetto alla sua valenza originaria e il paesaggio non presenta alcun elemento di pregio. All'ultimo punto viene infine indicato che quest'area può essere adatta alla costruzione di nuovi edifici e ad ospitare servizi cittadini, con l'auspicio che sia apportato un miglioramento al paesaggio.

In conclusione la trasformazione dell'area, anche in considerazione dello stato di fatto, non comporta una significativa perdita di risorse naturali e di caratteri culturali, storici e architettonici. Si ritiene inoltre che l'intervento sia coerente con la pianificazione urbanistica e, viste le strutture commerciali già attualmente esistenti sia nel comune di Cassola sia nel comune di Bassano del Grappa e tenuto conto anche della destinazione d'uso del territorio dove ne è prevista l'edificazione, si inserisca in un contesto già a forte vocazione commerciale andandosi ad integrare con le suddette strutture esistenti ed il paesaggio.

2. Si ritiene necessario che sia meglio precisato il regime di titolarità della gestione dei rifiuti, il tipo di conferimento previsto (servizio privato come rifiuti speciali oppure servizio pubblico di raccolta come rifiuti urbani o assimilabili agli urbani, con esonero degli adempimenti amministrativi di deposito temporaneo e carico/scarico), soprattutto in relazione alla presenza di più soggetti produttori.

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.

Tali rifiuti sono classificati come rifiuti urbani o assimilabili agli urbani.

La raccolta e lo smaltimento di tali rifiuti avverrà tramite servizio pubblico gestito dalla società ETRA – Energia Territorio Risorse Ambientale con il conferimento presso il “Polo rifiuti di Bassano del Grappa” e conseguente esonero degli adempimenti amministrativi di deposito temporaneo e carico/scarico.

La gestione dei rifiuti prevede un’utenza dedicata al punto vendita alimentare ed un’altra utenza per il punto vendita bricolage: entrambi gli esercizi commerciali provvederanno a raccogliere i propri rifiuti presso l’area ecologica comune, dimensionata in funzione delle superfici dei punti vendita previsti e della relativa tipologia e quantità di rifiuti prodotti.

L’isola ecologica sarà dotata di idonei cassonetti, il cui svuotamento avverrà settimanalmente, e di un compattatore per carta/cartone il cui svuotamento verrà effettuato per chiamata all’occorrenza da una ditta specializzata.

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.

3. Si ritiene inoltre opportuno, in senso generale, valutare gli effetti dell'intervento tenendo conto del cumulo con altri progetti, quali il cantiere della Superstrada Pedemontana Veneta e l'apertura della già citata nuova grande struttura di vendita ubicata in Via Capitelvecchio, a circa 1 km dall'area in oggetto, per il quale è già stata esperita una preliminare procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A..

Lo studio di impatto viabile ha dimostrato la funzionalità della viabilità con la situazione attuale, senza la **Strada Pedemontana Veneta**. Durante la fase di cantiere di quest'ultima, non ci sarà alcuna modifica della viabilità esistente né alcuna deviazione degli attuali flussi veicolari rispetto all'attuale tracciato stradale. Si precisa inoltre che il traffico di cantiere non sarà cumulativo con il traffico diretto alle strutture commerciali in quanto le fasce orarie lavorative (nei giorni feriali) sono disgiunte dalle fasce orarie di attrazione dei poli commerciali (giorni del fine settimana). Si ritiene quindi che tale cantiere non interferirà con l'attività commerciale oggetto del presente Studio.

A seguito della realizzazione della Strada Pedemontana Veneta, nella direzione nord-sud via Valsugana non subirà, soprattutto nel tratto a nord della superstrada, alcun aumento del traffico in quanto i caselli sono presenti sulle altre direttrici parallele ad est e ad ovest della stessa.

Quindi, per quanto riguarda il regime veicolare di lungo periodo, si può affermare che l'infrastruttura porterà ad un generale miglioramento del traffico locale e, viste le finalità dell'opera, si considera verosimile che a regime i flussi veicolari che interesseranno la viabilità secondaria (via Valsugana e via Colombo) saranno minori.

Pertanto l'analisi effettuata, sulla base dei volumi di traffico attuali incrementati del numero di indotti dovuti alle future strutture commerciali, esamina uno scenario di traffico peggiorativo rispetto alla configurazione con Superstrada Pedemontana Veneta in funzione.

Al fine di definire la presenza di impatti negativi significativi è necessario verificare la presenza di effetti cumulativi con **l'altra struttura commerciale** in procedura di autorizzazione ambientale.

I potenziali impatti, considerando la tipologia d'intervento, sono legati essenzialmente all'incremento di traffico indotto.

L'intervento si inserisce all'interno di spazi già urbanizzati che presentano già attività antropica alla quale si vanno a sommare le alterazioni prodotte.

Lo studio del traffico allegato ha verificato le condizioni dell'intorno, con particolare riferimento alla funzionalità dei nodi viari.

Dal momento che la proposta d'intervento riguarda lo sviluppo di una realtà commerciale all'interno di un contesto territoriale dove sono già presenti realtà simili, si analizzano gli effetti più ampi che possono essere connessi a tale scenario. Si osserva in particolare che è stata avviata una procedura simile in comune di Bassano del Grappa per l'area commerciale ad est dell'ospedale, su proposta della ditta Finpengo Spa, riguardante l'apertura di una grande struttura di vendita della tipologia centro commerciale.

Nello specifico è prevista una superficie di vendita di 7.900 mq a circa 1 km dall'intervento in oggetto, lungo la medesima direttrice nord-sud di via Capitelvecchio, strada di collegamento tra il centro di Bassano del Grappa e lo svincolo di interconnessione tra a S.S. n. 47 "della Valsugana" e la S.P. n. 111 "Nuova Gasparona".

Per approfondimenti, si allega la relazione descrittiva della nuova microsimulazione "Elaborato 03 – Integrazioni" dello Studio di impatto viabilistico" ([Allegato 2](#)).

Tutte le analisi condotte dimostrano come i nodi esaminati sia allo stato di fatto che nell'ipotesi di progetto non presentano, dal punto di vista viabilistico, particolari problematiche in quanto le varie configurazioni geometriche permettono l'adeguato smaltimento dei flussi futuri garantendo conseguentemente dei livelli prestazionali soddisfacenti.

4. Si ritiene necessario precisare il carico idrico di progetto per tali stazioni di trattamento (disabbiatura e disoleatura per la tutela qualitativa del sottosuolo e per il mantenimento nel tempo dell'efficienza dei sistemi drenanti) e i conseguenti criteri di dimensionamento.

Il bacino di accumulo è dimensionato secondo le direttive Regionali, in modo tale da garantire lo stoccaggio delle acque di prima pioggia “corrispondenti nella prima parte di ogni evento meteorico ad una precipitazione di 5 mm uniformemente distribuita sull'intera superficie scolante servita dalla rete di drenaggio”, più il 50% per rispettare i tempi di arrivo delle caditoie più lontane.

Pertanto il volume del bacino d'accumulo corrisponde al prodotto tra il valore della precipitazione (5mm) e l'estensione in mq della superficie scoperta interessata al dilavamento meteorico.

Estensione superficiale dell'area interessata al dilavamento meteorico piazzale di 6.500 mq, altezza acqua di prima pioggia 5 mm + 50% (2,5mm) = 7,5 mm per rispettare i tempi di arrivo delle caditoie più lontane:

Calcolo del bacino $6.500 \text{ mq} \times 7,5 \text{ mm} = 48,75 \text{ mc}$ (arrotondato per eccesso a 50 mc)

Per garantire una migliore funzionalità dell'impianto di disoleazione si è abbassata la portata in ingresso da 100 l/s a 4 l/s.

Il funzionamento del sistema è garantito per un servizio continuo privo di manutenzione per periodi di tempo variabili in funzione delle garanzie che dovranno essere di volta in volta rispettate allo scarico.

Per garantire l'efficienza nel tempo del sistema drenante sono previste le seguenti manutenzioni:

- al termine di ogni evento meteorico di forte intensità, il controllo del livello di sedimenti depositatosi all'interno del bacino d'accumulo il cui spessore non dovrà mai superare il 20% dell'altezza totale della vasca;
- con la medesima frequenza di manutenzione espressa al punto 1, la verifica del livello dello stato di oli trattenuti nell'apposito comparto di disoleazione provvedendo alla loro completa evacuazione mediante ditte autorizzate. Per garantire la completa separazione degli oli lo stato degli stessi sulla superficie dell'acqua non deve superare il 20% del volume totale netto della relativa vasca;
- controllo mensile (ed eventuale pulizia) del filtro a coalescenza, estraendolo dall'apposita sede ed eseguendo il lavaggio mediante getto d'acqua a pressione;

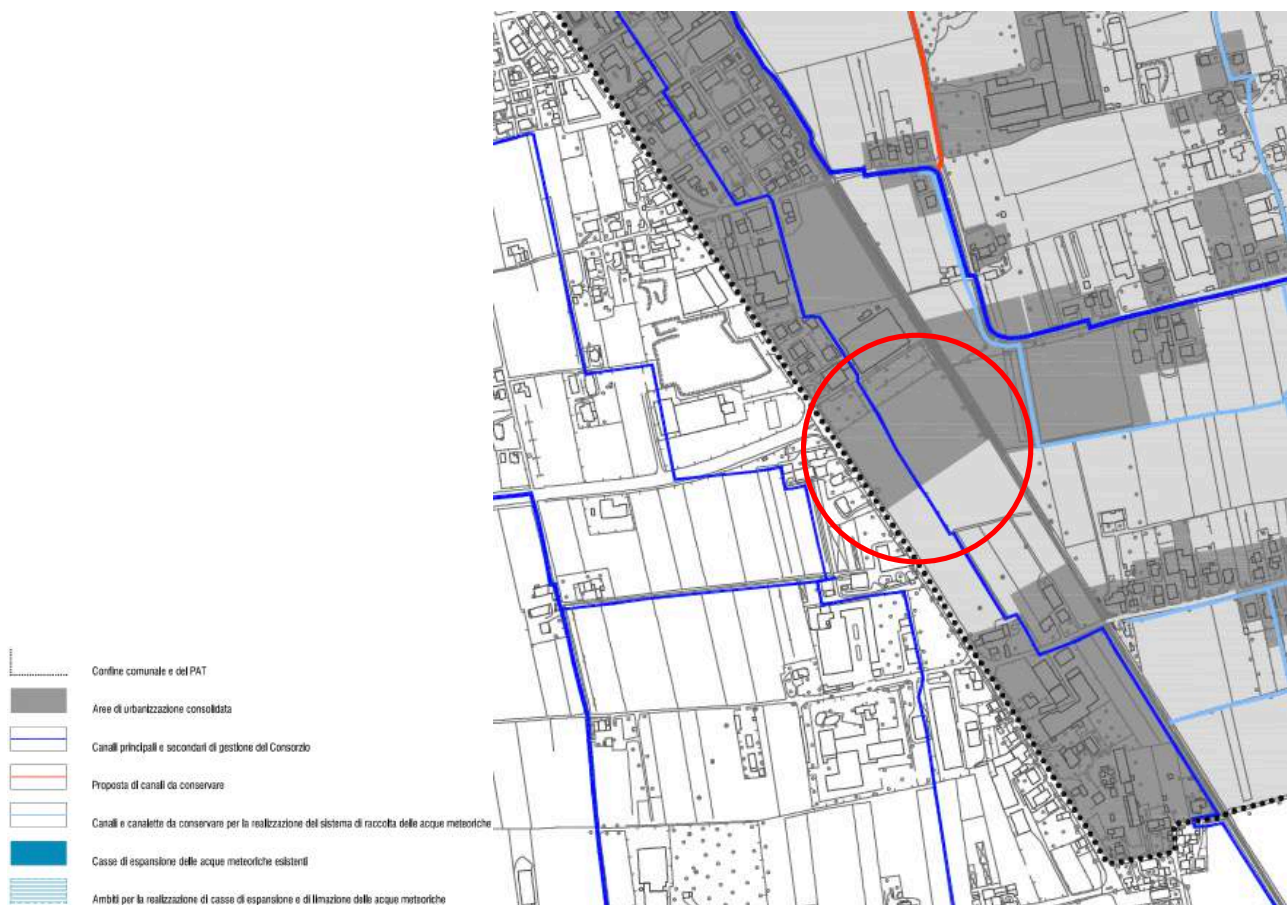
- manutenzione del filtro ogni 6 (sei) mesi, sostituzione dei cuscini oleoassorbenti ed analisi allo scarico ogni 6 mesi per certificare il buon funzionamento dell'impianto;
- analisi ogni 6 mesi su parametri chimici.

Per approfondimenti si rimanda alla relazione “Caratterizzazione dell’impatto sull’ambiente idrico” ([Allegato 4](#)).

5. Si richiede inoltre di verificare compiutamente una possibile destinazione dello scarico in acque superficiali, considerato che a distanza compatibile risulta presente un corso d'acqua con potenzialità recettiva.

Le possibili destinazioni di scarico in canale superficiale sono facilmente individuabili nella cartografia che segue.

P.A.T. - TAVOLA 8.3 – ALLEGATO E: sistema irriguo – progetto per la raccolta delle acque meteoriche



Ad est, oltre la ferrovia è presente una canaletta a cielo aperto (la Gnoato), che immette sul Canale Occidentale di Levante, mentre ad ovest, oltre la ex SS47 è individuabile una canaletta in parte interrata ed in parte a cielo aperto (la Ospedale), che immette nella Carpellina Sinistra. La canaletta Basso che attraversava il lotto oggetto di intervento risulta dismessa per l'introduzione del pluvirriguo.

Premesso che l'immissione non può avvenire in tratto intubato perché la condotta deve rimanere "a tenuta" per garantire il funzionamento del sifone, sono state esaminate le varie ipotesi di scarico.

La canaletta "Gnoato", pur presentando apparentemente una più idonea destinazione dello scarico, presenta alcune difficoltà: la collocazione sul lato opposto della ferrovia e la presenza di un piano di urbanizzazione non ancora attuato.

Per quanto riguarda invece la canaletta "Ospedale", ubicata oltre via Valsugana in comune di Bassano del Grappa, la prima ipotesi prevedrebbe la posa in opera di una condotta a tenuta lunga oltre 380 m fino al pozzetto di ispezione posto a sud-est del centro commerciale "Il Grifone". Tale soluzione presenta problematiche dovute alla intersecazione con vari sottoservizi (acquedotto, enel BT, terna AT, fibra, Tim, gas), la difficoltà a realizzare in proprietà pubblica idonee camerette di ispezione e l'impossibilità ad ottenere servitù di passaggio. La seconda ipotesi prevedrebbe la posa in opera di una condotta a tenuta lunga circa 100 m fino al punto in cui la canaletta "torna" in superficie, su un terreno posto a sud di via Cristoforo Colombo: anche in questo caso le problematiche riguardano l'attraversamento di via Valsugana e l'interferenza con vari sottoservizi, oltre al mancato ottenimento da parte della ditta proponente dell'autorizzazione delle proprietà private a costituire la servitù di passaggio.

Dall'analisi sopraesposta risulta quindi non attuabile destinare lo scarico in acque superficiali per evidenti motivi tecnici. Tuttavia, al fine di migliorare le caratteristiche dello scarico sul suolo si propone una parziale modifica del sistema di depurazione in continuo. In sintesi le modifiche comprendono:

- l'aggiunta di una vasca a tenuta per la raccolta delle acque di prima pioggia;
- l'aggiunta di un pozzetto scolmatore;
- l'aggiunta di un ulteriore pozzetto di campionamento per le acque di seconda pioggia;
- l'inserimento, nella vasca a disoleazione, di ulteriori cuscini oleoassorbenti.

Si precisa infine che il recapito finale delle acque raccolte nel piazzale sarà in parte in pozzi perdenti poco profondi e in parte in sub-irrigazione.

Per approfondimenti si rimanda alla relazione "Caratterizzazione dell'impatto sull'ambiente idrico" ([Allegato 4](#)).

Caratterizzazione dell'impatto acustico

6. Si richiede che la verifica del traffico indotto dall'attività sulle strade afferenti l'area in esame, sia condotta come da specifiche indicazioni normative (DPR n.142 del 30 marzo 2004 - DM 16 marzo 1998 - DPR n.459 del 18 novembre 1998), con un monitoraggio condotto presso i ricettori più impattati dalle future emissioni dell'attività in oggetto di studio, a scopo di caratterizzazione dei livelli di immissione, emissione e differenziale. A riguardo sono state riscontrate alcune anomalie relative alla scelta compiuta per le posizioni di monitoraggio (che devono essere in prossimità dei ricettori), tempi di misura brevi e non riferibili alla caratterizzazione del LAeq medio diurno e notturno (di durata settimanale in continuo sulle 24 ore o almeno di un'ora e lontano dall'orario di punta del traffico per monitoraggi spot per le vie di comunicazione stradali e in continuo di durata di 24 ore per l'infrastruttura ferroviaria).

7. Si verifichi con rilievo fonometrico, in periodo diurno e notturno, i livelli di rumore residuo scorporati anche dalle emissioni stradali e ferroviarie, presso i ricettori, nonché i valori LeqA e L95 orari più bassi (essendo in fascia di pertinenza stradale e ferroviaria) riscontrati dal monitoraggio, che saranno usati per la verifica del livello differenziale presso i suddetti ricettori. I dati riscontrati saranno inoltre confrontati con i limiti proposti dalla specifica normativa di settore, per ogni tipologia di sorgente; a riguardo serve indicare anche la classificazione con i limiti dati dalle specifiche norme attuative, delle vie di traffico stradale e ferroviario afferenti l'area di indagine, analizzate nella documentazione.

8. Valutando la variabilità delle situazioni incognite presenti nel sito in analisi se non fosse possibile il monitoraggio in ambiente interno (così come chiesto dalla norma vigente) presso i suddetti ricettori, si ritiene opportuno valutare i livelli differenziali a finestre aperte assimilati ai valori in ambiente esterno verificati ad 1 mt. dalla facciata.

I dati di cui sopra devono avere carattere di riferibilità, a riguardo si chiede di integrare le informazioni con schede tecniche e certificazioni – laddove non è possibile è opportuno produrre una verifica fonometrica atta alla caratterizzazione delle emissioni della specifica sorgente. Si fa presente che il documento di valutazione di impatto acustico deve sempre riportare adeguate storie temporali con i tracciati fonometrici dei rilievi effettuati e con le analisi del dato più opportune.

Riscontrando inoltre delle criticità – anche tenendo presente quanto sopra scritto - relative ai limiti assoluti è opportuno estendere la valutazione dei livelli di immissione, emissione e differenziale a tutti i ricettori prossimi all'attività di progetto, così come indicati nella valutazione previsionale di impatto acustico per il periodo diurno e notturno. Tanto più se risulta che, presso il ricettore RIC6 il limite di immissione sia superato già nello stato di fatto di 3 dB, mentre nello stato di progetto tale superamento è ulteriormente incrementato di 1 dB. Si ritiene che tale circostanza di difformità pregressa dalle condizioni dettate dai limiti normativi, non possa essere ulteriormente peggiorata dall'intervento di progetto e si richiede di integrare la documentazione progettuale con valutazioni e/o soluzioni atte evitare incrementi dei livelli di immissione al RIC6.

Si rinvia alla “Valutazione previsionale di impatto acustico: integrazione” ([Allegato 3](#)).

9. Si ritiene che, in considerazione della complessità dell'opera e della sua ubicazione, vada maggiormente approfondita la sistemazione degli esterni, integrando la quantità e qualità delle specie indicate, realizzando mascheramenti su tutti i lati dell'area ed espandendo le superfici a verde ove possibile, anche in considerazione del passaggio della pista ciclabile e dell'esistenza di un'importante formazione arboreo-arbustiva posta a Nord verso la Ferrovia, all'interno di una logica di connessione ecosistemica; la trattazione dovrà essere sviluppata anche in relazione alle possibili criticità derivanti dagli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica derivanti dall'Atlante Ricognitivo del Paesaggio Veneto e dalla peculiarità dell'intervento.

11. Si chiede di portare maggiore attenzione agli elementi naturali posti nelle immediate vicinanze del sito, come ad esempio la importante formazione arboreo-arbustiva posta Nord dell'area ed, inoltre, facendo riferimento all'intervento di mitigazione ambientale proposto, ovvero la "sistemazione degli spazi verdi con terreno vegetale ed inerbiti e la piantumazione" di alcune piante arboree ed arbustive, si ritiene che tale ipotesi, come già anticipato al capitolo relativo alla componente "Paesaggio", debba essere maggiormente sviluppata.

A questo riguardo si suggerisce di considerare, a titolo esemplificativo:

- la posa di alberature su tutti i posti auto, avendo cura di recuperare lo spazio necessario (almeno 100 cm di larghezza della aiuola);

- l'utilizzo di alberi appartenenti a più specie – in una logica di aumento della biodiversità -; oltre all'Acer campestre (meglio se nella varietà più adatta agli ambiti urbani "Elsrijk"), anche l'acero riccio (*Acer platanoides*), la sophora (*Sophora japonica*), i tigli (*Tilia tomentosa* e *T. x euchlora*), i frassini (*Fraxinus angustifolia* e *F. excelsior*), l'olmo (*Ulmus minor*), il bagolaro (*Celtis australis*), il platano (*Platanus orientalis*), l'albero dei rosari (*Melia azedarach*), il ginkgo (*Ginkgo biloba*) ecc. Inframezzando queste scelte con l'impiego di alberi da fiore, quali meli, ciliegi, *Prunus* da fiore;

La scelta delle specie arbustive appare quanto mai limitata e andrebbe ampliata per migliorare l'effetto paesaggistico, di naturalità e per aumentare il livello della biodiversità; relativamente alle superfici a prato, è necessario specificare la composizione floristica, le dosi e modalità di impiego, le cure colturali necessarie.

12. Il computo metrico esistente, oltre a mostrare un importo delle opere a verde significativamente esiguo rispetto all'entità complessiva dei lavori, non riporta le caratteristiche delle piante (altezza, circonferenza, se a fusto o a ceppaia, in vaso o a radice nuda...) che devono mostrare il raggiungimento di un equilibrio tra capacità e rapidità di attecchimento (piante più giovani crescono meglio inizialmente), e resa paesaggistica (piante di maggiori dimensioni mostrano un effetto immediato).

13. Indicare costi e modalità relativamente alla gestione e manutenzione delle opere a verde.

Nell'ambito della realizzazione della nuova grande struttura di vendita, la progettazione del verde si è basata su criteri fitoclimatici e paesaggistici locali, prediligendo la scelta di specie autoctone; in questo modo, pur rispettando le buone regole dell'arboricoltura, esse assolvono anche ad una importante funzione per la conservazione della biodiversità urbana. Le siepi richiamano le caratteristiche siepi campestri locali e si pongono in continuità con quella posta poco più ad est, oltre la linea ferroviaria.

Nella realizzazione dei filari si è optato per la monospecificità lungo il filare per ragioni gestionali, mentre la polispecificità è raggiunta in una visione di insieme dell'intervento proposto. Inoltre da un punto di vista paesaggistico la scelta adottata consente di apprezzare una geometria verde identificata da ciascun filare in base alle caratteristiche botaniche e morfologiche di ogni singola specie adottata.

Anche per la progettazione delle aiuole si è scelta una specie in grado di assolvere all'aspetto estetico, caratterizzata da basso grado di manutenzione, ma anche fonte di cibo per l'avifauna locale, oltre ad assolvere all'esigenza della sicurezza stradale interna per il transito dei mezzi e dei pedoni.

Le scelte progettuali trovano compimento con l'acquisto di materiale vivaistico di ottima qualità, che dovrà essere posato da ditte specializzate. La periodica manutenzione e la presenza di un tecnico arboricoltore, che sappia interpretare le esigenze delle singole piante, cogliere i sintomi di eventuali sofferenze o l'insorgere di eventuali patologie, consente di realizzare un contesto di arredo urbano di pregio, in grado di essere apprezzato dai frequentatori del nuovo centro commerciale.

Per approfondimenti si rimanda alla "Relazione tecnica esplicativa di messa a dimora e gestione del verde urbano della nuova grande struttura di vendita della tipologia centro commerciale in comune di Cassola (VI)" ([Allegato 5](#)).

10. Nella relazione dello Studio di Impatto Viabilistico presentato in sede di V.I.A., al contrario di quello presentato in sede di screening, non è più riportata la motivazione della riduzione del 30% del traffico indotto nonostante questa sia stata effettivamente applicata (come deducibile dalle tavole dei flussi in allegato). Inoltre, si sottolinea che la percentuale di traffico "pass-by trip" debba essere considerata come traffico già presente sulla rete e non come coefficiente riduttivo del traffico indotto dalla nuova struttura commerciale.

Inoltre, in Via Capitelvecchio, a circa 1 km di distanza dal l'area in oggetto, è stato presentato un progetto per una nuova grande struttura di vendita di tipo commerciale (proponente: Finpengo S.p.A.). Nello scenario futuro, a causa della vicinanza tra i due poli, si ritiene opportuno considerare anche i flussi indotti dalla suddetta struttura poiché essi produrranno un impatto aggiuntivo sulla rete stradale relativa all'area di interesse.

L'analisi integrativa della viabilità sviluppa una microsimulazione dei flussi veicolari dell'intera rete stradale di influenza di entrambi gli insediamenti commerciali previsti e propone un intervento migliorativo della viabilità mediante il potenziamento del ramo sud della rotatoria lungo via Valsugana. Nello specifico è previsto il raddoppio delle corsie in ingresso del ramo sud, coerentemente con quanto presente allo stato attuale negli altri rami principali quali via Valsugana nord e via Colombo.

Tale accorgimento geometrico ha la funzione di riequilibrare i flussi in ingresso in rotatoria bilanciando le capacità di ingresso ai rami stessi.

Per approfondimenti si rinvia all' "Elaborato 03 – Integrazioni" dello Studio di impatto viabilistico ([Allegato 2](#)).

14. La Tavola 03 - Energia e Ambiente del PTRC adottato (2009) mostra la presenza di industrie a rischio di incidente rilevante (R.I.R.) a circa 1 km dall'area oggetto di studio. Si ritiene opportuno approfondire tale problematica valutando la compatibilità dell'intervento in oggetto con tali industrie, specificando la tipologia dell'impianto, i possibili effetti causati da un eventuale incidente e l'area coinvolta.

L'industria classificata a rischio di incidente rilevante a cui si fa riferimento è nello specifico il deposito di gas liquefatti Beyfin, ubicato in via Rambolina nel comune di Bassano del Grappa, in direzione sud ovest rispetto all'area di intervento ad una distanza di circa 2 km.



L'Azienda Sveg-Beyfin opera nel campo della commercializzazione di GPL (gas di petrolio liquefatto) in bombole e sfuso.

L'attività consiste nello stoccaggio di GPL in serbatoi, nelle operazioni di travaso del GPL da/a autobotte o botticelle e nell'imbottigliamento e deposito di GPL in bombole.

Il GPL è contenuto in n. 7 serbatoi cilindrici tumulati, n. 3 della capacità di 200 mc e n. 4 della capacità di 300 mc e nelle bombole stoccate in palletts o sfuse in zone o locali adeguati. È presente inoltre un distributore di gasolio ad uso privato con serbatoio interrato della capacità di 10.000 litri.

Il deposito confina a nord con la superstrada di circonvallazione Sud di Bassano del Grappa (S.S.248), ad est con via Ponte Storto, a Sud con la bretella di lottizzazione, ad ovest con via

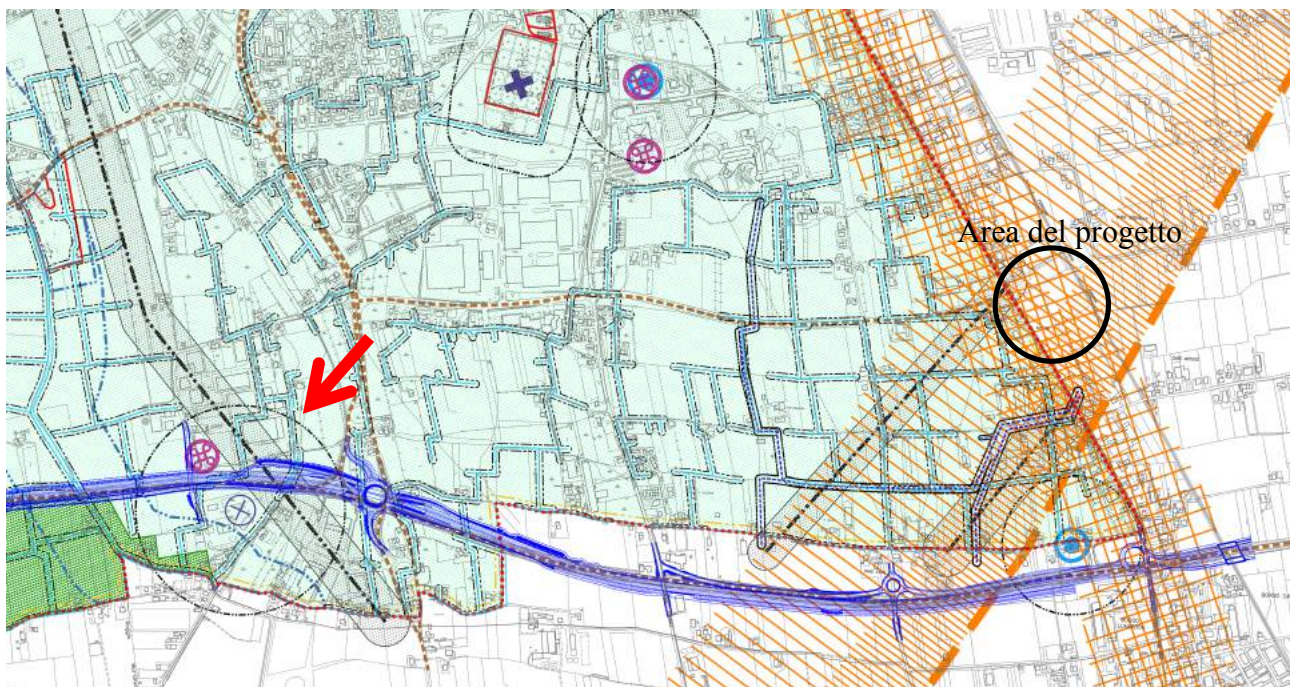
Rambolina; sui lati ovest, sud ed est il deposito confina con appezzamenti di terreno sui quali insistono unità abitative; sul lato nord, aldilà della strada S.S.248 e sul lato est sono presenti insediamenti industriali-artigianali e commerciali.













Il deposito dista 50 m dalla Superstrada circonvallazione sud S.S. 248, 3 km dalla linea ferroviaria TN-PD/TN-VE, 16 km dall'autostrada A31 e 2 km dall'Ospedale di Bassano; per quanto concerne le distanze più significative rispetto a luoghi esterni al deposito, si rileva che scuole, chiese ed altri luoghi pubblici sono situati nel centro dell'abitato di Rosà, distante circa 3 km dal deposito.

Tutte le distanze di sicurezza esterne sono superiori rispetto a quelle minime prescritte dal D.M. 13/10/94.

La Tavola 5.1 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale” del P.A.T. di Bassano del Grappa indica lo stabilimento a rischio di incidente rilevante e riporta la zona più estesa che può essere soggetta ad incidente, così come stabilita dal Comitato Tecnico Regionale e riportata nel rapporto di sicurezza dell'azienda in questione; essa è una circonferenza con **raggio di 265m** centrata sullo stabilimento (indicata dalla freccia rossa).

P.A.T. - TAVOLA 5.1 – CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE



LEGENDA		
	CONFINE COMUNALE	
VINCOLI		
	VINCOLO PAESAGGISTICO D.Lgs. 43/2004	
	VINCOLO PAESAGGISTICO D.Lgs. 43/2004 - Corsi d'acqua	
	VINCOLO PAESAGGISTICO D.Lgs. 43/2004 - Zone boschive	
	VINCOLO PAESAGGISTICO art. 17/1022	
	VINCOLO MONUMENTALE D.Lgs. 43/2004 notifica di vincolo certo / da verificare con l'ente competente	
	VINCOLO IDROLOGICO-CORRENTIALE R.D.L. 30/12/23, n.3287	
	VINCOLO SISAVICO - zona 3 C.P.C.M. 32/42005	
RETE NATURA 2000		
	SITO DI IMPORTANZA COMUNITARIA (I)250018 - zone umide e greve del Brenta	
	ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (I)250018 - zone umide e greve del Brenta	
PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE		
	PARCHIO NATURALE REGIONALE DEL MEDIO CORSO DEL BRENDA (P.T.R.C. art.23)	
	PIANIFICAZIONE DI SETTORE VIBENTO AGOTTATI - MASGROCCO DEL GRAPPA - ALTOPIANO DEI SETTE COMUNI DEI CEDDI E DELLE COLLINE PIEDIMONTANE VICENTINE	
	AMBITO NATURALISTICO DI LIVELLO REGIONALE (P.T.R.C. art.18)	
	ZONE UMIDE (P.T.R.C. art.21)	
	FASCIA DI RICARICA DEGLI ACQUIFERI (P.T.R.C. art.12)	
	CENTRI STORICI	
	AREE A RISCHIO IDRAULICO E IDROGEOLOGICO IN RIFERIMENTO AL P.A.L.	
	ITINERARI DI VALORE STORICO-AMBIENTALE (P.T.R.C. art.30)	
	FASCIE DI INTERCONNESSIONE DEI SISTEMI STORICO-AMBIENTALI (P.T.R.C. art.31)	
ALTRI ELEMENTI		
	VIAABILITÀ PRINCIPALE	
	VIAABILITÀ PRINCIPALE TRACCIATO "PIEDIMONTANE VENETA"	
	FERROVIA E FASCIE DI RISPETTO D.P.R. n. 753/1985	
	ELETTRODOTTI E FASCIE DI RISPETTO L.R. 27/1995	
	IDROGRAFIA / SERVITI / IDRAULICA R.D. 386/1904 e R.D. 423/1904 SENZA LA FASCIA DI RISPETTO D'ESCLUSIVITÀ	
	IDROGRAFIA / ZONE DI TUTELA ART.11 L.R. 11/2004	
	DISCARICA / FASCIA DI RISPETTO	
	CAVE	
	CIRCONVALLAZIONE / MASSIMO INVIOLATO FASCIA DI RISPETTO D.M. 24/11/2004 e successive modificazioni	
	METANO DOTTO / FASCIA DI RISPETTO	
	DEPURATORE / FASCIA DI RISPETTO - DM, M.M. L.P.P. 4 febbraio 1977	
	POZZI DI PRELIEVO / FASCIE DI RISPETTO	
	SORGENTI / FASCIE DI RISPETTO	
	ZONE MILITARI / FASCIE DI RISPETTO	
	CIMITERI / FASCIE DI RISPETTO - T.U. LEGGI SANITARE - R.D. 1265/1934	
	IMPIANTI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA AD USO PUBBLICO	
	STABILIMENTI A RISCHIO DI INCIDENTI RILEVANTI - D.Lgs. 334/89	

Dall'analisi cartografica risulta evidente come l'area del progetto sia ampiamente esterna al raggio d'inedificabilità.

Si precisa che la probabilità del verificarsi di un incidente considerato rilevante dalla legge è piuttosto rara per il fatto che la normativa prevede specifici obblighi, sia per il gestore dello stabilimento in materia di sicurezza, sia per le Autorità pubbliche in materia di sorveglianza e controllo delle attività a rischio.

Tale normativa è inoltre finalizzata a prevenire gli incidenti e, nel caso di accadimento, a limitarne le conseguenze dannose attraverso adeguate pianificazioni di emergenza interna ed esterna allo stabilimento.

La conseguenza più dannosa che potrebbe verificarsi all'esterno dello stabilimento, è quella derivante dall'irraggiamento termico e il rilascio di nubi di gas con eventuale conseguente incendio.

- Effetti derivanti da incendio di GPL

A seguito di incidente, l'unico possibile effetto sulla popolazione è quello derivante dall'irraggiamento termico nel caso di incendio.

L'irraggiamento termico può provocare ustioni epidermiche che si riducono di gravità in funzione della maggiore distanza dal luogo ove si verifica l'incidente rilevante.

Tale irraggiamento riguarderebbe comunque soltanto la popolazione presente all'aperto, se esposta direttamente alla fiammata, nell'area di rischio.

- Effetti da esposizione a vapori di GPL

I vapori sono deboli irritanti delle mucose.

Brevi esposizioni, anche a elevate concentrazioni, non provocano effetti pericolosi sull'uomo; esposizioni più prolungate possono provocare senso di vertigine.

La popolazione effettivamente in pericolo, in relazione agli effetti sopra indicati, sarà quella presente all'aperto nella sola area di rischio.

I soggetti all'interno di edifici e lontani da superfici vetrate sono di per sé protetti dagli effetti incidentali.

Nessun danno ambientale per inquinamento è prevedibile data la natura delle sostanze presenti.

Gli effetti incidentali si esauriscono in breve termine.

La tutela, dal rischio d'esplosione e incendio, è rappresentata dalle varie zone di sicurezza che sono state individuate, ai sensi della vigente normativa (D.Lgs. 334/1999 e D.M. 13/10/1994), nel Rapporto di Sicurezza presentato dalla ditta Beyfin (2006).

Essendo l'area oggetto di studio ubicata a più di 2 km in linea d'aria dallo stabilimento, i possibili effetti causati da un eventuale incidente non coinvolgeranno la clientela della struttura commerciale.

Tuttavia si provvede ad elencare i provvedimenti di autoprotezione, le misure di sicurezza e le norme di comportamento da seguire in caso di incidente rilevante.

È prevista l'evacuazione dei fabbricati compresi nel cerchio; il rischio è rappresentato dagli incendi, che potrebbero verificarsi ad una certa distanza dallo stabilimento, qualora vi fossero fuoriuscite di GPL, gas più denso dell'aria che tende a ristagnare in prossimità della superficie del terreno e in luoghi chiusi di difficile aerazione.

La popolazione deve:

- chiudersi all'interno degli edifici;
- chiudere porte e finestre che danno all'esterno;
- recarsi in un locale dotato di acqua e possibilmente sul lato opposto allo stabilimento;
- evitare assolutamente scantinati o seminterrati;

- spegnere i sistemi di riscaldamento, condizionamento e ventilazione;
- interrompere l'erogazione del gas;
- spegnere ogni tipo di fiamma;
- attendere che venga diramato il segnale di cessata emergenza;
- non usare telefoni fissi o cellulari, se non per segnalare situazioni di emergenza e di necessità;
- non usare ascensori;
- non recarsi sul luogo dell'incidente;
- se si è in automobile, se possibile allontanarsi dalle aree di rischio, altrimenti fermarsi: posteggiare in modo da non intralciare la circolazione dei mezzi di soccorso, spegnere il motore e cercare riparo nel locale, al chiuso, più vicino.

Il committente prevede in ogni caso un'apposita procedura d'evacuazione contenuta nel piano di emergenza, sulla quale sarà istruita la squadra antincendio interna.