

L'Estensore:

dott. ing. Ruggero Rigoni

iscritto al n. 1023
dell'Ordine degli Ingegneri di Vicenza



Collaborazione tecnica:

dott. ing. Gianluca Antonio Rigoni

iscritto al n. 3483
dell'Ordine degli Ingegneri di Vicenza



Il Committente:

Autodemolizione Bresolin Srl
Via Luigi di Gallo
36061 Bassano del Grappa (VI)
C.F. e P.Iva 00870960242

Provincia di Vicenza

Comune di Bassano del Grappa



Autodemolizione Bresolin s.r.l.

Via L. di Gallo, 17 - 36061 Bassano del Grappa
Telefono 0424 566666 - Telefax 0424 567797
C.F. e P.IVA n° 00870960242

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

relativo al

PROGETTO DI AMPLIAMENTO DELL'IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE DI AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN s.r.l.

sito in

Via Quartiere Prè, n. 50 in Comune di Bassano del Grappa

Provincia di Vicenza

**Relazione Generale
SIA**

B1

elaborato:

SIA

Marzo 2021

data:

STUDIO DI INGEGNERIA AMBIENTALE ING. RUGGERO RIGONI

Via Divisione Folgore, n. 36 - 36100 VICENZA

Tel.: 0444.927477 - email: rigoni@ordine.ingegneri.vi.it

Indice della Relazione Generale dello Studio di Impatto Ambientale

0. PRESENTAZIONE DELL'INIZIATIVA	3
1. OBBLIGATORIETÀ DELLA PROCEDURA DI V.I.A.....	5
2. INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	8
2.1 NORMATIVA DI SETTORE PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI.....	9
2.2 NORMATIVA RIGUARDANTE LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE	10
2.2.1 V.I.A. in sede Statale e V.I.A. in sede Regionale (Provinciale)	11
2.2.2 Procedura di V.I.A. in sede Regionale (Provinciale)	13
2.3 INQUADRAMENTO PROCEDURALE DEL PROGETTO	17
3. CONTENUTI, STRUTTURAZIONE, ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE.....	19
4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	22
4.1 ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE CONSIDERATI NEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	23
4.2 PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI	27
4.3 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.)	32
4.3.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) vigente	32
4.3.2 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) adottato	35
4.4 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (P.T.A.)	42
4.5 PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA	45
4.6 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)	49
4.7 PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO	52
4.8 PIANI URBANISTICI COMUNALI.....	53
5. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.....	59
6. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	68
6.1 DESCRIZIONE DELL'AMBIENTE.....	69
6.1.1 Il Sistema Insediativo.....	70
6.1.2 Il Sistema Viario – Traffico e Trasporti.....	70
6.1.3 Atmosfera - Clima.....	81
6.1.4 Suolo – Sottosuolo – Acque sotterranee	88
6.1.5 Idrografia - Acque Superficiali	96
6.1.6 Clima Acustico	102
6.1.7 Vegetazione, flora e fauna	107
6.1.8 Paesaggio	110
6.1.9 Salute pubblica – agenti fisici	114
6.1.10 Attività socio-produttive.....	115
6.2 METODO DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	118
6.3 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE – FASE DI COSTRUZIONE	121
6.3.1 Scale di riferimento delle componenti ambientali considerate – Fase di costruzione.....	123
6.3.2 Stima degli impatti – Fase di costruzione	126
6.4 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE – FASE DI ESERCIZIO	129
6.4.1 Scale di riferimento delle componenti ambientali considerate - Fase di esercizio	132
6.4.2 Stima degli impatti – Fase di esercizio	139

ELENCO ALLEGATI

Allegato B1.1: Studio del traffico

Allegato B1.2: Analisi acque meteoriche dell'ultimo triennio (2018-2019-2020)

Allegato B1.3: Relazione paesaggistica

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

relativo al progetto di

AMPLIAMENTO IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE

sito in

Via Q.re Pré, n. 50

in

Comune di Bassano del Grappa

PROVINCIA DI VICENZA

RELAZIONE GENERALE DELLO S.I.A.

0. PRESENTAZIONE DELL'INIZIATIVA

Autodemolizione Bresolin s.r.l. svolge la propria attività (di autodemolizione) in Comune di Bassano del Grappa, negli impianti di Via Di Gallo n. 17, Via di Gallo nn. 8/10 e Via Quartiere Prè n. 50, il cui esercizio è stato a suo tempo autorizzato con un provvedimento omnicomprendente di cui alla Determinazione del Dirigente della Provincia di Vicenza N. 862 del 07/08/2018.

A seguito di recentissime modifiche apportate all'impianto di Via Q.re Pré, tra cui principalmente l'ampliamento della superficie coperta tramite una tettoia in continuità con la copertura del capannone pre-esistente, il suddetto provvedimento di autorizzazione all'esercizio è stato revocato e sostituito dalla nuova Determinazione N. 158 del 11/02/2021, pur mantenendo la medesima scadenza (al 31/07/2028) del provvedimento originario. Tuttavia, anche nella nuova situazione da ultimo autorizzata, Autodemolizione Bresolin s.r.l. ravvisa ancora un deficit di superficie coperta, se non nell'immediato, sicuramente nella prospettiva, a breve termine, di dover far fronte alla richiesta di demolizione di autoveicoli ibridi/elettrici, la cui diffusione sta segnando un rapido incremento. In un concreto non lontano scenario, Autodemolizione Bresolin, al pari degli altri "autodemolitori", dovrà infatti riorganizzare al meglio la sua attività, dotandosi di opportune sezioni operative e, soprattutto, di maggiori adeguati spazi coperti necessari per gestire correttamente i depositi degli autoveicoli ibridi/elettrici da rottamare, nonché dei pezzi recuperati e dei rifiuti prodotti.

Ne consegue, in definitiva, l'esigenza di un intervento strutturale atto a conseguire maggiori spazi coperti attrezzati e quindi a garantire anche sia un aumento di potenzialità di trattamento dell'impianto esistente, onde poter soddisfare la maggiore richiesta di demolizione degli autoveicoli più "tradizionali" a motore endotermico che, sfruttando le diverse forme di incentivazione, vengono progressivamente sostituiti dagli autoveicoli più "ecologici", con motori ibridi/elettrici.

Ciò considerato, Autodemolizione Bresolin ha previsto un ampliamento del proprio impianto di autodemolizione di Via Q.re Pré che in estrema sintesi si concretizzerà con:

- a) la realizzazione di un ulteriore corpo di fabbrica, avente un sedime di circa 3'210 m² (inclusa anche la recente tettoia), in aderenza e continuità col capannone esistente, sul lato sud di quest'ultimo, in area già specificatamente destinata a deposito a cielo libero di pertinenza dell'impianto di autodemolizione medesimo;
- b) l'ampliamento (di 3'700 m²) della superficie impermeabilizzata scoperta da destinare a deposito a cielo libero di autoveicoli messi in sicurezza/trattati, ad ovest ed in continuità col sito già autorizzato in area, attualmente agricola, all'uopo acquisita nella disponibilità della ditta,

precisando come quest'ultimo intervento (di ampliamento dell'area impermeabilizzata scoperta) risulti necessario per compensare la "perdita" di superficie scoperta (destinata a deposito a cielo libero) conseguente alla realizzazione del nuovo capannone, al fine di continuare a garantire la dovuta autonomia di stoccaggio. A seguito della realizzazione dei suddetti interventi, Autodemolizione Bresolin s.r.l. prevede un incremento del 25% della propria capacità massima di trattamento, da 24'000 veicoli/anno (potenzialità massima attualmente autorizzata) fino a 30'000 veicoli/anno (potenzialità massima di progetto).

Gli interventi previsti e il conseguente aumento di potenzialità si prefigurano come una modifica sostanziale, ovvero ampliamento di un impianto di cui al punto 7, lett. z.a: "*impianti di smaltimento e recupero di rifiuti pericolosi, mediante operazioni di cui all'allegato B, lettere D2, D8 e da D13 a D15, ed all'Allegato C, lettere da R2 a R9...*" dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.. Per i suddetti impianti la normativa vigente prevede (soltanto) l'obbligo di espletare la procedura di "*verifica di assoggettabilità a V.I.A*"; tuttavia per il progetto in parola, in ragione dell'ampliamento previsto in area allo stato non urbanisticamente conforme e quindi anche al fine di ottimizzare i tempi di approvazione, il Proponente intende assoggettarsi volontariamente alla procedura di *Valutazione di Impatto Ambientale*, che prevede la facoltà di presentare il progetto (nella forma definitiva) con le modalità di cui all'art. 11 della L.R. n. 4/16 secondo cui può essere attivato un procedimento unitario per il riconoscimento della compatibilità ambientale e la contestuale approvazione del progetto stesso (ex art. 208 D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.).

Con queste premesse, Autodemolizione Bresolin s.r.l. ha affidato allo scrivente Studio l'incarico professionale per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale relativamente all'ampliamento previsto dell'impianto (di autodemolizione), da proporre contestualmente al relativo Progetto Definitivo, secondo le modalità di coordinamento di cui all'art. 11 della L.R. n. 4/16 e ss.mm.ii. che (a fronte di un'istruttoria auspicabilmente favorevole) prevedono il riconoscimento della compatibilità ambientale e, contestualmente, l'approvazione progetto ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii..

1. OBBLIGATORIETÀ DELLA PROCEDURA DI V.I.A.

La V.I.A. nasce e viene introdotta inizialmente negli U.S.A., con la denominazione di “Environmental Impact Statement” (E.I.S.) e scaturisce sostanzialmente dalla constatata insufficienza dell’analisi “costi/benefici” nel prevedere gli effetti negativi sull’ambiente e sulle risorse naturali, spesso non facilmente monetizzabili, provocati dagli interventi antropici.

Successivamente anche l’Europa ha abbracciato questo metodo, dapprima come supporto decisionale, poi come strumento fondamentale per l’impiego ottimale delle risorse, naturali e umane, utile non solo quale controllo dell’ambiente ma anche per approfondire e migliorare l’efficienza delle scelte progettuali.

La normativa in materia di V.I.A. (in particolare nel nostro Paese) è relativamente recente e ancora in fase di evoluzione: essa viene via via aggiornata sia per tener conto di aspetti ambientali precedentemente non considerati con sufficiente attenzione, sia per la necessità di recepire progressivamente i contenuti delle Direttive Europee. La normativa nazionale si è particolarmente arricchita negli ultimi anni con le disposizioni relative ai progetti delle opere elencate nell’Allegato II della direttiva comunitaria con delega alle Regioni.

In particolare la Regione del Veneto si era inizialmente dotata della Legge Regionale N. 10 del 26 Marzo 1999, con la quale veniva disciplinata e normata la valutazione di impatto ambientale per i progetti di competenza regionale (e provinciale), suddividendoli in 8 allegati. La norma regionale ha mantenuto la sua efficacia anche a seguito dell’entrata in vigore del D.Lgs. N. 152/06 (il c.d. “*Testo Unico Ambientale*”) che fin dalla sua versione originaria, dando attuazione alla legge-delega N. 308/04, ricomprendeva, nella Parte Seconda, la disciplina relativa alle “*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) e per l’autorizzazione integrata ambientale (AIA-IPPC)*”.

Peraltro, sempre in attuazione della legge-delega N. 308/04, è stato emanato il D.Lgs. N. 04/08 (il cd. “secondo correttivo ambientale”) che, entrato in vigore il 13/02/08, ha sostituito l’intera Parte Seconda dell’originario D.Lgs. 152/06 ed i relativi allegati. Il Titolo I della Parte Seconda del D.Lgs. N. 152/06, così come sostituita dal D.Lgs. N. 04/08, ha (ri)disciplinato i principi generali della materia, individuando (fra l’altro) i progetti da assoggettare alla procedura di V.I.A. (quelli compresi negli allegati II, III, IV) e introducendo, per così dire, una novità per determinati progetti (in particolare quelli rientranti nell’allegato IV) relativamente ai quali veniva previsto (art. 20) il previo espletamento di una “verifica di assoggettabilità” a termine della quale l’Autorità competente (per la V.I.A.) si esprime sulla necessità o meno della V.I.A.. A fronte delle modifiche introdotte dal “secondo correttivo ambientale”, la Regione avrebbe dovuto provvedere nel termine di un anno dalla sua entrata in vigore (cioè

entro il 13/02/09) ad adeguare (“tarare”) la propria normativa, la qual cosa è avvenuta definitivamente solo in tempi recenti con la Legge Regionale N. 4/16 del 18/02/16, recante disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale (e di Autorizzazione Integrata Ambientale), seppure la L.R. N. 10/99 sia stata a più riprese “adattata”, al fine di raccorderla al meglio alle disposizioni statali, sin dal 2008, con svariati provvedimenti della Giunta Regionale.

La L.R. N. 4/16 ha ridefinito la ripartizione delle competenze tra Regione e Province in materia di V.I.A. e A.I.A., abrogando la precedente L.R. N. 10/99 e demandando alla Giunta Regionale l’individuazione della struttura organizzativa per l’espletamento delle procedure di V.I.A. e la definizione della disciplina attuativa delle procedure di verifica di assoggettabilità e di V.I.A., anche in coordinamento con altri procedimenti quali il rilascio di A.I.A.. L’art. 13 della L.R. N. 4/16 ha in particolare introdotto una novità nella disciplina regionale, subordinando alle pertinenti procedure di V.I.A. le domande di rinnovo di autorizzazione o concessione relative all’esercizio di attività per le quali all’epoca del rilascio non sia stata effettuata alcuna V.I.A. e che attualmente rientrino nel campo di applicazione delle norme vigenti in materia di V.I.A.. In ogni caso, nelle more dell’emanazione dei dispositivi attuativi previsti dalla norma, ai sensi degli artt. 21 e 22 della L.R. N. 4/16, sono state confermate le procedure di cui alla L.R. N. 10/99 e ss.mm.ii. (ancorché abrogata), per quanto compatibili con la disciplina prevista dalla Parte Seconda del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii..

Successivamente, con il D.Lgs. N. 104/17 (di recepimento della Direttiva 2014/52/UE), lo Stato ha cominciato a riformare le procedure di V.I.A., quantunque demandando diversi aspetti a futuri decreti ministeriali attuativi. Le maggiori novità del decreto riguardavano un nuovo modello procedurale previsto per i progetti sottoposti a V.I.A. di competenza regionale (finalizzato al rilascio di un provvedimento unico), una revisione delle modalità di comunicazione e partecipazione al procedimento tra i soggetti e le amministrazioni coinvolte nonché dell’informazione e partecipazione del pubblico, la modifica di modalità e tempistiche per la convocazione e lo svolgimento della Conferenza di Servizi e una diversa ripartizione delle competenze tra Stato e Regioni.

Nel contempo, con D.G.R.V. N. 940 del 23/06/2017, la Regione del Veneto, dando corso a quanto previsto dalla L.R. N. 4/16, aveva stabilito la disciplina attuativa delle procedure in materia di V.I.A. nonché gli indirizzi e le modalità di funzionamento delle Conferenze di Servizi, senza, tuttavia, tenere in considerazione quanto disciplinato dalla nuova normativa nazionale. Per questo motivo, nel 2018, la D.G.R.V. N. 940/17 veniva revocata e sostituita dalla D.G.R.V. N. 569, che ha revisionato la disciplina attuativa della L.R. N. 4/16 in conformità a quanto disposto dalla normativa nazionale di riferimento.

Nel mese di dicembre 2019, con la D.G.R.V. N. 138, la Regione del Veneto ha definito i criteri e le procedure per l’espletamento delle attività di monitoraggio

e di controllo delle opere sottoposte a procedure di V.I.A., in accordo con quanto previsto dall'art. 20 della L.R. N. 4/16.

Ad oggi l'obbligatorietà della V.I.A. per un determinato progetto deve essere verificata alla luce di quanto disciplinato dalla Parte Seconda del D.Lgs. N. 152/06 (così come modificata dai vari successivi correttivi ambientali), tenendo conto delle disposizioni della L.R. N. 4/16 e ss.mm.ii., in accordo con quanto stabilito dai decreti attuativi regionali, quali in particolare le D.G.R.V. NN. 569/18 e 138/19.

Il progetto oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, che riguarda l'ampliamento di un impianto di autodemolizione, ai sensi di quanto stabilito nella Parte Seconda del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., rientra fra quelli compresi in allegato IV e in particolare al punto 7., lett. z.a) *“impianti di ... recupero di rifiuti pericolosi, mediante operazioni di cui ... all'allegato C, lettere da R2 a R9 ...”*, cui corrisponde la tipologia prevista al punto 7., lettera z.a1) della sezione A2 dell'Allegato A alla L.R. N. 4/16, per la cui fattispecie è prevista la procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. di competenza provinciale.

Per quanto sopra, se da un lato sarebbe legittimo (ai sensi della norma vigente) attivare (soltanto) la procedura di “verifica di assoggettabilità”, per altro verso (anche in caso di esito favorevole - intervento non assoggettabile) permarrrebbe la necessità di attivare successivamente la procedura di “approvazione del progetto” ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii..

Considerati gli interventi in progetto e l'aumento di potenzialità previsto (da 24'000 veicoli/anno a 30'000 veicoli/anno), anche in ragione di un'ottimizzazione dei tempi richiesti per ottenere l'autorizzazione, si ritiene conveniente ed opportuno sottoporsi direttamente alla procedura di V.I.A. (la cui autorità competente è la Provincia di Vicenza secondo quanto stabilito dall'art. 5 della L.R. N. 4/16) avvalendosi della facoltà di presentare il progetto (nella forma definitiva) con le modalità di cui all'art. 11 della L.R. N. 4/16 secondo cui, per iniziativa del Proponente, può essere attivato un procedimento unitario per la valutazione di impatto ambientale e la contestuale approvazione del progetto stesso richiedendo, oltre al giudizio di V.I.A., l'autorizzazione unica di cui all'art. 208 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii..

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

In termini generali, la gestione dei rifiuti, ivi compreso il loro recupero, è disciplinata:

- a livello statale:
 - dal D.Lgs. 03/04/06, N. 152 e ss.mm.ii. recante “Norme in materia ambientale” - parte IV: *Norme in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinati*;
 - dal D.M. 05/02/98 come modificato e integrato dal D.M. 05/04/06, N. 186: *Individuazione dei rifiuti non pericolosi sottoposti alle procedure semplificate di recupero*;
- a livello regionale Veneto, dalla Legge 21/01/00, N. 3, recante “*Nuove norme in materia di gestione dei rifiuti*” (con la quale la normativa veneta è stata conformata al previgente D.Lgs. N. 22/97), la cui vigenza è stata confermata, a seguito dell’entrata in vigore del D.Lgs. N. 152/06, con la D.G.R. Veneto n. 2166 del 11/07/06.

Come già evidenziato al paragrafo precedente, l’approvazione di progetti quali quello cui si riferisce il presente studio è subordinata, non solo al rispetto della normativa (statale e regionale) sulla gestione dei rifiuti, ma anche alla previa valutazione del relativo impatto ambientale, secondo quanto disposto dalla Parte Seconda del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii. e dalla Legge Regionale 18 febbraio 2016, n. 4 e relativi decreti attuativi.

Nel seguito e preliminarmente allo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) vero e proprio articolato in:

- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO;
- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE;
- QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE,

anche in considerazione dei contenuti divulgativi che deve avere lo S.I.A. per consentire una qualificata e produttiva partecipazione del pubblico, è parso utile inserire una breve sintesi di inquadramento normativo costituente una sorta di

- QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO.

2.1 Normativa di Settore per la Gestione dei Rifiuti

Con il D.Lgs. N. 152/06 è stata sostanzialmente abrogata e sostituita praticamente tutta la disciplina previgente in materia di rifiuti, con l'eccezione di disposizioni specifiche particolari o complementari adottate in attuazione di direttive comunitarie che disciplinano la gestione di determinate categorie di rifiuti.

In dettaglio, i principali testi normativi di riferimento in materia di disciplina generale della gestione dei rifiuti sono i seguenti:

- D.Lgs. N. 152/06 - parte IV, così come modificato dai “correttivi ambientali”;
- D.Lgs. N. 152/06 - parte II – Titolo III bis, così come modificato dai “correttivi ambientali”, per le attività di gestione rifiuti rientranti nella disciplina dell’Autorizzazione Integrata Ambientale;
- D.M. 5 febbraio 1998 come modificato e integrato dal D.M. 05/04/06, N. 186, relativo al recupero di rifiuti non pericolosi in regime semplificato;
- D.M. 12 giugno 2002, n. 161, relativo all’individuazione dei rifiuti pericolosi che è possibile ammettere alle procedure semplificate;
- D.M. 1 aprile 1998, n. 145, relativo al formulario di identificazione per il trasporto dei rifiuti;
- D.M. 1 aprile 1998, n. 148, relativo ai registri di carico e scarico;
- D.M. 28 aprile 1998, n. 406, relativo all’albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti;
- D.Lgs. 24 giugno 2003, N. 209 relativo ai veicoli fuori uso, come recentemente modificato dal D.Lgs. N. 119/2020;
- D.Lgs. 25 luglio 2005, N. 151 relativo alle apparecchiature elettriche ed elettroniche;
- D.Lgs. 13 gennaio 2003, N. 36 relativo alle discariche di rifiuti;
- D.Lgs. 11 maggio 2005, N. 133 relativo all’incenerimento dei rifiuti;
- Legge 23/03/2001, n. 93 contenente disposizioni in campo ambientale;
- Legge 21/12/2001, N. 443, per la parte relativa (art. 1, comma 15) all’adeguamento delle autorizzazioni e delle iscrizioni relative ad attività di smaltimento, di recupero e di trasporto;
- leggi ed altre disposizioni regionali di adeguamento o comunque complementari al previgente D.Lgs. N. 22/1997 ed ai relativi decreti di attuazione, vale a dire, nel Veneto, Legge Regionale n. 3/2000.

Vanno inoltre ricordate le norme tecniche e regolamentari destinate ad essere sostituite ma che temporaneamente mantengono la loro efficacia e, in particolare, la Deliberazione Interministeriale 27 luglio 1984, per le parti compatibili con la nuova normativa e non ancora oggetto di nuova regolamentazione (art. 265, comma 1 del D.Lgs. N. 152/06).

Devono essere infine considerate le norme vigenti che ineriscono la classificazione e la codifica dei rifiuti conformemente alla classificazione “C.E.R.”, ossia la Legge 116 dell’11/08/2014 recante “disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale,” che sostanzialmente introduce nella normativa ambientale italiana la Decisione della Commissione UE 955/2014/CE (Elenco dei rifiuti) ed il Regolamento 1357/2014/UE (caratteristiche di pericolo dei rifiuti) direttamente applicabili, senza necessitare di atti formali di recepimento nell’ordinamento giuridico nazionale.

Poiché il progetto in discussione riguarda la modifica/ampliamento di un impianto di autodemolizione, riveste una rilevanza particolare il sopra citato D.Lgs. N. 209/2003 e ss.mm.ii. che disciplina il recupero/trattamento dei veicoli fuori uso.

2.2 Normativa riguardante la Valutazione di Impatto Ambientale

L’incipit normativo della Valutazione di Impatto Ambientale in Europa si è avuto con la direttiva 85/337/CEE del 27 giugno 1985 (successivamente modificata nel 1997), che ha fatto da principale riferimento per tutte le Leggi in materia, definendo alcuni principi fondamentali, di seguito riassunti:

- Integrazione procedurale. I progetti che possono avere un effetto rilevante sull’ambiente devono essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale integrando le esistenti procedure di autorizzazione alla realizzazione dell’opera.
- Campo di applicazione. La direttiva comprende due allegati che elencano diverse tipologie progettuali. I progetti compresi nelle tipologie elencate nell’allegato I devono in ogni caso essere sottoposti a V.I.A.; per i progetti compresi nell’allegato II gli Stati membri, in relazione a particolari condizioni territoriali, possono stabilire criteri e soglie per individuare quali categorie progettuali devono essere sottoposte alla procedura.
- Informazioni ambientali. Attraverso la V.I.A. devono essere identificati, descritti e valutati gli effetti diretti e indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto sull’ambiente.
- Informazione del pubblico. L’iter procedurale deve prevedere un adeguato processo di informazione e consultazione del pubblico i cui pareri devono essere tenuti in debita considerazione.

- Tiering. Il processo di informazione e consultazione deve essere esteso a tutte le autorità eventualmente interessate e competenti in materia di ambiente, nonché agli Stati membri interessati.
- La decisione e la sua pubblicità. Le informazioni contenute nello studio d'impatto ambientale, le risultanze delle procedure di consultazione delle autorità competenti e della partecipazione del pubblico devono essere considerate al momento del rilascio dell'autorizzazione. La decisione, le motivazioni della stessa ed eventuali prescrizioni o condizioni devono essere messe a disposizione del pubblico e delle autorità interessate.

La direttiva 85/337/CEE ha rappresentato la linea guida che tutti gli Stati membri hanno considerato nella stesura delle rispettive norme.

In Italia, l'introduzione della procedura per la valutazione dell'impatto ambientale, prevista dalla direttiva 85/337/CEE, risale

- all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, istitutiva del Ministero dell'Ambiente,
- ed ai relativi provvedimenti ministeriali di attuazione.

2.2.1 V.I.A. in sede Statale e V.I.A. in sede Regionale (Provinciale)

Con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377 e con il successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988, erano state individuate le opere che, «in attesa dell'attuazione legislativa delle direttive comunitarie in materia di impatto ambientale», dovevano essere sottoposte a valutazione in sede statale secondo la procedura, i criteri e le norme tecniche dalle medesime norme previsti. I progetti, opere ed interventi al tempo individuati e sottoposti a V.I.A. statale essenzialmente corrispondevano a quelli previsti nella versione originaria dell'allegato I alla direttiva 85/337/CEE.

Successivamente, ma sempre «in attesa della legge sulla procedura di valutazione di impatto ambientale», con l'articolo 40 della Legge 22 febbraio 1994, n. 146 (recante «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 1993»), è stato demandato al Governo il compito di definire, con apposito atto di indirizzo e coordinamento, «condizioni, criteri e norme tecniche per l'applicazione [da parte delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano] della procedura di impatto ambientale ai progetti inclusi nell'allegato II alla direttiva del Consiglio 85/337/CEE».

In attuazione dell'articolo 40 della legge n. 146/1994 è stato quindi emanato il Decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, recante, per l'appunto, il previsto «Atto di indirizzo e coordinamento».

Questo era lo stato di fatto legislativo sul quale è intervenuta la prima norma regionale veneta in materia di VIA, ossia la Legge Regionale 26 marzo 1999, n. 10, recante la «disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale» in attuazione del sopra richiamato atto governativo di indirizzo e coordinamento.

L'atto di indirizzo governativo, è stato successivamente modificato ed integrato (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 settembre 1999) per adeguarlo alle sopravvenute variazioni normative comunitarie (direttiva 97/11/CE che ha modificato la direttiva 85/337/CEE); le modifiche ed integrazioni hanno riguardato l'individuazione e la suddivisione delle tipologie progettuali da sottoporre a VIA, cioè gli allegati al D.P.R. 12 aprile 1996. Pertanto anche quanto già disposto dalla Regione del Veneto ha subito i necessari conseguenti aggiornamenti con la legge regionale 27/12/2000, n. 24, modificativa e integrativa della L.R. N. 10/99.

Con l'entrata in vigore del D.Lgs. N. 152/06 che ha ripreso e riconsiderato praticamente tutte le disposizioni in materia di V.I.A., è stata abrogata gran parte delle norme previgenti (in particolare anche il D.P.R. 12/04/96 e il D.P.C.M. 03/09/99).

In seguito, con l'entrata in vigore del D. Lgs. N. 04/08 (“secondo correttivo ambientale”) che ha rivisitato completamente la parte II del D.Lgs. N. 152/06, sono state abrogate e praticamente sostituite integralmente tutte le disposizioni in materia di V.I.A. previgenti (in particolare tutta la “precedente” Parte II del D.Lgs. 152/06 ed il D.P.C.M. N. 377/88) mentre, con l'entrata in vigore del D.Lgs. N. 128/10 (“terzo correttivo ambientale”), che ha rivisitato ulteriormente la Parte II del D.Lgs. N. 152/06, sono state apportate alcune modifiche alle previgenti disposizioni in materia di V.I.A. ed è stata ricondotta nel corpo del D.Lgs. N. 152/06 tutta la disciplina in materia di Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.) già contenuta nel D.Lgs. N.59/2005 (che è stato abrogato). Con l'entrata in vigore del D.Lgs. N. 162/2011 e della Legge N. 121 del 17/12/2012, che hanno integrato la Parte II del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., sono state introdotte alcune nuove tipologie progettuali da sottoporre a procedura di V.I.A. (e/o di verifica di assoggettabilità a V.I.A.) e sono state marginalmente modificate quelle per le quali erano già previste.

La disciplina nazionale in materia di V.I.A. (Parte II del D.Lgs. n. 152/06) è stata altresì modificata dalle Leggi NN. 35, 134, 214 e 221 del 2012, dalla Legge N. 98 del 2013, dalle Leggi NN. 9 e 116 del 2014 e dal D.Lgs. N. 46/14; questi ultimi interventi hanno tuttavia semplicemente rivisitato alcune parti della norma, in particolare introducendo alcune nuove definizioni e/o nuove tipologie impiantistiche assoggettate a V.I.A. e modificando quanto precedentemente stabilito per elettrodotti, impianti geotermici, miniere, impianti di coltivazione di idrocarburi, impianti di accumulo delle acque - incluse le dighe ed impianti di produzione di energia, oltrechè ridefinire i rapporti fra la disciplina della V.I.A. e quella dell'A.I.A. (quest'ultima modificata significativamente dal D.Lgs. N. 46/14), senza però modificare

l'impostazione del corpo normativo relativo alla V.I.A., che è rimasta sostanzialmente quella definita dal D.Lgs. N. 128/10.

Solo recentemente, con il D.Lgs. N. 104/17 (di recepimento della Direttiva 2014/52/UE), lo Stato ha iniziato a riformare le procedure di V.I.A., quantunque demandando diversi aspetti a futuri decreti ministeriali attuativi. Le maggiori novità del decreto riguardano un nuovo modello procedurale previsto per i progetti sottoposti a V.I.A. di competenza regionale (finalizzato al rilascio di un provvedimento unico), una revisione delle modalità di comunicazione e di partecipazione al procedimento tra i soggetti e le amministrazioni coinvolte nonché dell'informazione e della partecipazione del pubblico, la modifica delle modalità e delle tempistiche per la convocazione e lo svolgimento della Conferenza di Servizi e una diversa ripartizione delle competenze tra Stato e Regioni.

Per quanto riguarda la Regione del Veneto, la V.I.A. è normata in ambito regionale dalla L.R. N. 4/16 e dalle disposizioni attuative date dalle D.G.R.V. NN. 1021/16, 1461/16, 1596/16, 1979/16, 94/17, 568/18 e 1620/19.

2.2.2 Procedura di V.I.A. in sede Regionale (Provinciale)

Come già detto, il D.Lgs. N. 04/08 ha esercitato una profonda rivisitazione (di fatto la completa riscrittura) della "precedente" Parte II del D.Lgs. N. 152/06 regolamentante la materia della V.I.A., su cui si sono successivamente innestati vari altri provvedimenti legislativi. Particolare importanza hanno assunto ed assumono ancora le "Disposizioni transitorie e finali" previste dall'art. 35 del D.Lgs. N. 152/06 ancorché modificato dai primi due "correttivi" e dalle successive disposizioni normative; in base alle stesse (disposizioni) le Regioni dovevano infatti, prima nel termine di dodici mesi dall'entrata in vigore dei successivi provvedimenti legislativi, adeguare il proprio ordinamento in materia di V.I.A. a quanto disposto dai provvedimenti legislativi in parola.

A seguito del D.Lgs. N. 04/08, la Regione Veneto, con la D.G.R.V. n. 1998 del 22/07/08, aveva previsto "di continuare ad applicare a far data 13 febbraio 2008, nelle more dell'adozione di un nuovo provvedimento legislativo regionale in materia di VIA, in virtù della disposizione transitoria di cui al nuovo art. 35 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, così come sostituito dal Decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 «Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152», la Legge Regionale 26 marzo 1999, n. 10 ss.mm.ii.", mantenendo di fatto in vigore la L.R. N. 10/99 fino al 13/02/09 ed istituendo una sorta di "periodo transitorio" nel quale il Proponente poteva avvalersi della procedura a lui "più conveniente", optando per le disposizioni della norma nazionale o per quelle della norma regionale.

Con la D.G.R.V. N. 308 del 10/02/09: "Primi indirizzi applicativi in materia di valutazione di impatto ambientale di coordinamento del D. Lgs. 3 aprile 2006,

n. 152, “Norme in materia ambientale” come modificato ed integrato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale” con la Legge Regionale 26 marzo 1999, n. 10” è stata confermata la “struttura impiantistica” della L.R. N. 10/99 ed in particolare:

- il campo di applicazione [art. 3, comma 1 - lettere a, b, c];
- l’iter procedimentale [art. 13 “Istruttoria preliminare”; art. 14 commi 1,2,4 “Deposito e pubblicità”; art. 15 “Presentazione al pubblico”; artt. 19-19 bis “Giudizio di compatibilità”; artt. 20 - 21 “Procedure per i progetti con impatti ambientali interregionale e transfrontaliero”; art. 22 “Partecipazione della Regione alla procedura di VIA di cui all’articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349”];
- le competenze e la composizione delle Commissioni V.I.A. Regionale e Provinciale [art. 4 commi 1,2,4 ed artt. 5 e 6];
- la semplificazione dei procedimenti [artt. 23 e 24];
- la decorrenza dell’efficacia [art. 27].

Con la successiva D.G.R.V. N. 327 del 17/02/09: *“Ulteriori indirizzi applicativi in materia di valutazione di impatto ambientale di coordinamento del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale” come modificato ed integrato dal D. Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale” con la Legge Regionale 26 marzo 1999, n. 10” sono stati ulteriormente confermati (e dettagliati in Allegato A: “Articoli della L.R. 26 marzo 1999, n. 10 applicabili a decorrere dal 13/2/2009”) gli articoli della Legge Regionale già indicati nella D.G.R.V. N. 308 del 10/02/09 e riallineate le categorie dei progetti soggetti a V.I.A. (confermando le competenze provinciali e/o regionali) previste dalla L.R. 10/99 con le disposizioni del D.Lgs. N. 04/08 (Allegato B: “Tabelle di individuazione delle competenze in materia di V.I.A. progetti sottoposti a VIA ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 come modificato dal D. Lgs. n. 4/2008 a decorrere dal 13 febbraio 2009 [in tutto il territorio regionale]”).*

A seguito dell’entrata in vigore del D.Lgs. N. 128/10 la Giunta Regionale del Veneto, pure confermando la necessità di una legge regionale in materia, emanava la Delibera N. 1539 del 27/09/2011, con la quale, nel tentativo di fornire indirizzi applicativi e coordinare la disciplina di V.I.A. a livello regionale, individuava un nuovo “ambito di compatibilità” fra la L.R. N. 10/99 e ss.mm.ii. e la nuova normativa nazionale, data dalla Parte Seconda del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., così come modificata dal D.Lgs. N. 128/10. In particolare, con la D.G.R.V. N. 1539 del 27/09/11: *“Disposizioni applicative per il coordinamento delle disposizioni della legge regionale 26 marzo 1999, n. 10 - Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d’impatto ambientale - con la sopravvenuta normativa nazionale”, pur abrogando e sostituendo le precedenti D.G.R.V. N. 308/09 e N. 327/09, veniva ancora una*

volta confermato l'impianto della L.R. N. 10/99, ri-definendo (in Allegato alla Delibera):

- l'ambito di applicazione, individuando le tipologie progettuali che devono essere sottoposte a procedure di V.I.A.;
- le autorità competenti, ripartite fra Province e Regione in funzione delle tipologie progettuali, confermando gli Organi tecnici competenti allo svolgimento dell'istruttoria (Commissione regionale V.I.A. e Commissioni provinciali V.I.A.);
- le modalità di coordinamento fra procedure di V.I.A. e di A.I.A., confermando quanto disposto con D.G.R.V. N. 1998 del 22 Luglio 2008;
- le modalità di presentazione al pubblico dei progetti da sottoporre a procedura di V.I.A.;
- gli articoli della L.R. n. 10/99 e ss.mm.ii. non più applicabili, sostanzialmente mantenendo in vigore gli articoli relativi a:
 - campo di applicazione [art. 3, comma 1, lettere a), b), c)];
 - Autorità competenti [art. 4, commi 1, 2, 3, 4];
 - Organi Tecnici istruttori, in particolare le Commissioni V.I.A. Regionale e Provinciale [artt. 5 e 6];
 - presentazione al pubblico [art. 15];
 - modalità procedurali per l'espressione del giudizio di compatibilità [art. 19] e quelle riferite alla contestuale approvazione del progetto [art. 19 bis];
 - procedure per i progetti con impatto interregionale e transfrontaliero nonché quelli sottoposti a V.I.A. nazionale [artt. 20, 21, 22];
 - modalità previste per la semplificazione dei procedimenti [artt. 23 e 24].

Infine, a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. N. 162 del 14/02/2011 e della legge N. 221 del 17/12/2012, che hanno introdotto ulteriori modifiche alla Parte Seconda del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., prevedendo alcune nuove tipologie progettuali da sottoporre a Verifica di assoggettabilità (a V.I.A.) e Valutazione di Impatto Ambientale, la Giunta Regionale del Veneto, con D.G.R.V. N. 575 del 03/05/2013, è nuovamente intervenuta in materia, per recepire le nuove tipologie progettuali previste dal D.Lgs. N. 162 del 14/02/2011 e dalla legge N. 221 del 17/12/2012 ed inserendo anche quelle facenti capo a grandi strutture di vendita (grandi centri commerciali e parchi commerciali) che la Regione Veneto, con L.R. N. 28/12/2012, N. 50 (recante *"Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione Veneto"*) ha previsto siano sottoposte a procedura di V.I.A. o verifica di assoggettabilità (a V.I.A.), rinnovando l'"ambito di compatibilità" fra la L.R. N. 10/99 e ss.mm.ii. e la nuova normativa nazionale modificata, per quant'altro non potendo che confermare quanto disposto dalla norma nazionale. Successivamente, con la D.G.R.V. N. 575 del 03/05/13: *"Nuove disposizioni applicative in adeguamento alla sopravvenuta normativa nazionale e regionale ... in materia di valutazione di impatto ambientale"*, la Regione del Veneto abrogava e sostituiva la precedente D.G.R.V. N. 1539/11.

Infine, la Regione del Veneto ha definitivamente adeguato la normativa regionale in materia di V.I.A. alla legislazione nazionale con la Legge Regionale 18 febbraio 2016, n. 4, che ha abrogato la previgente L.R. N. 10/99 e ss.mm.ii. e ridefinito:

- l'ambito di applicazione, individuando le tipologie progettuali che devono essere sottoposte a procedure di V.I.A.;
- le autorità competenti, Province e Regione, in funzione delle diverse tipologie progettuali, individuando nel Comitato tecnico V.I.A. l'organo tecnico- istruttorio competente allo svolgimento delle istruttorie in materia di V.I.A. (Comitato tecnico regionale V.I.A. e Comitati tecnici provinciali V.I.A.);
- la ripartizione delle competenze tra Regione e Province in materia di V.I.A. e A.I.A.;
- le modalità di coordinamento fra procedura di V.I.A. e altri procedimenti, quali l'autorizzazione o l'approvazione del progetto o il rilascio dell'A.I.A.;
- le modalità di presentazione al pubblico dei progetti da sottoporre a procedura di V.I.A.;

demandando alla Giunta regionale il compito di stabilire, con appositi atti di indirizzo, la pertinente disciplina attuativa delle procedure relative alla valutazione di impatto ambientale, pure in coordinamento con altri procedimenti quali l'autorizzazione o l'approvazione del progetto e il rilascio dell'A.I.A..

Con D.G.R.V. N. 1020 del 29/06/16 (integrata successivamente con D.G.R.V. n. 1979 del 06/12/16), la Regione del Veneto disponeva le modalità di attuazione della nuova procedura ex art. 13 della L.R. N. 4/16 in merito alla valutazione di impatto ambientale nell'ambito del primo rinnovo di concessioni/autorizzazioni per attività ricadenti nell'allegato A, che non sono mai state sottoposte prima a procedure di screening/V.I.A. poiché attività pre-esistenti all'entrata in vigore della normativa di settore in questione. Contestualmente, con D.G.R.V. N. 1021 del 29/06/16, venivano aggiornati i criteri e parametri per la determinazione delle tariffe relative agli oneri istruttori delle procedure di V.I.A. mentre qualche mese più tardi, con D.G.R.V. N. 1461 del 21/09/2016, venivano emanate precise disposizioni per l'adozione dei provvedimenti conclusivi dei procedimenti di V.I.A. nelle more della completa attuazione delle disposizioni attuative della L.R. N. 4/16.

L'anno successivo, con D.G.R.V. N. 940 del 23/06/2017, la Regione del Veneto ha emanato le disposizioni attuative in materia di V.I.A. ed A.I.A. in accordo con la L.R. N. 4/16; nel frattempo col D.Lgs. N. 104/2017 è stata modificata la normativa nazionale in materia di V.I.A. e la Regione del Veneto ha quindi provveduto a revisionare la disciplina attuativa delle procedure di V.I.A. e screening nonché degli indirizzi e delle modalità di funzionamento

delle Conferenze di servizi, revocando la D.G.R.V. N. 940 e sostituendola con la D.G.R.V. N. 569 del 30/04/2018.

Con la recentissima D.G.R.V. N. 1620 del 05/11/19, la Regione del Veneto ha infine completato la disciplina attuativa della L.R. N. 4/16 definendo i nuovi criteri e procedure per l'espletamento delle attività di monitoraggio e di controllo di cui all'art. 20. La novità principale in tal senso, riguarda la predisposizione, nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, di un "progetto di monitoraggio ambientale" (P.M.A.) dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto. Il fine del suddetto P.M.A. è quello di garantire il mantenimento di opportune condizioni ambientali in un modo che, ad avviso dello scrivente, appare affine e coerente con quanto già previsto per le attività assoggettate al regime di A.I.A., con specifico riferimento al "Piano di Monitoraggio e Controllo" (P.M.C.) prescritto dalla normativa nazionale.

2.3 Inquadramento procedurale del progetto

Il progetto di modifica dell'impianto di *Autodemolizione Bresolin* rientra fra quelli inclusi nell'Allegato IV del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii. e in particolare al punto 7., lett. z.a): "*impianti di ... recupero di rifiuti pericolosi, mediante operazioni ... di cui all'allegato C, lettere da R2 a R9 ...*" per la cui fattispecie risulterebbe necessaria (soltanto) la "verifica di assoggettabilità" ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., il cui Ente Competente è la Provincia, come individuato dalla L.R. N. 4/16.

Quantunque, per il progetto in parola, la normativa preveda soltanto l'obbligo di espletare la procedura di "*verifica di assoggettabilità a V.I.A.*", in ragione della portata dell'ampliamento e anche al fine di ottimizzare i tempi di approvazione, si è scelto di assoggettarsi direttamente alla procedura di *Valutazione di Impatto Ambientale*, sfruttando la facoltà di presentare il progetto (nella forma definitiva) con le modalità di cui all'art. 11 della L.R. n. 4/16 secondo cui, per iniziativa del Proponente, può essere attivato un procedimento unitario per il riconoscimento della compatibilità ambientale e la contestuale approvazione del progetto stesso (ex art. 208 D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.).

Il Proponente ha quindi deciso di avvalersi della facoltà di presentare contestualmente le due domande, alle quali vengono allegati:

- lo *Studio di Impatto Ambientale* (di cui all'art. 22 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.),
- il *Progetto Definitivo* dell'impianto (di cui all'art. 208 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.).

A questo proposito va precisato come nel caso di specie, così come per tutti gli impianti di gestione dei rifiuti sottoposti ad “autorizzazione unica” (ai sensi dell’art. 208 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.), una volta ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale, l’unico ulteriore provvedimento necessario e sufficiente è per l’appunto quello di approvazione del progetto che (secondo quanto previsto dall’art. 24 della L.R. N. 03/00[RR1]) sostituisce ad ogni effetto visti, pareri, autorizzazioni e concessioni di organi regionali, provinciali e comunali e addirittura costituisce, ove occorra, variante allo strumento urbanistico comunale, e comporta la dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori.

Va peraltro precisato come, con l’introduzione dell’art. 27-bis nel D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., il D.Lgs. N. 104/2017 richiami la necessità di ricongiungere altri provvedimenti di natura autorizzativa nell’ambito di un provvedimento unico, comprensivo del parere di compatibilità ambientale. In tal senso, come peraltro evidenziato anche dalla D.G.R.V. N. 568/2018, la procedura prevista ai sensi dell’art. 10 della L.R. N. 4/16, finalizzata al rilascio del solo provvedimento di V.I.A., è da considerarsi un’ipotesi residuale rispetto alla “nuova” norma generale, applicabile nei soli casi di impossibilità oggettiva di intraprendere la procedura di cui all’art. 27-bis del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii..

Per quanto riguarda la modifica dell’impianto di *Autodemolizione Bresolin*, il provvedimento unico rilasciato al termine dell’istruttoria V.I.A. dovrà in definitiva ricomprendere:

- il giudizio di compatibilità ambientale,
- l’approvazione del progetto ex art. 208 D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.,
- la Permesso di Costruire per la realizzazione degli interventi edilizi proposti.

3. CONTENUTI, STRUTTURAZIONE, ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE

Lo Studio di Impatto Ambientale è un documento di «*carattere interdisciplinare*» che, in base all'art. 22 , comma 2, del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., «*è predisposto secondo le indicazioni dell'Allegato VII*» del Decreto medesimo ossia deve contenere le seguenti informazioni:

- a) *una descrizione del progetto, comprendente informazioni relative alla sua ubicazione e concezione, alle sue dimensioni e ad altre sue caratteristiche pertinenti;*
- b) *una descrizione dei probabili effetti significativi del progetto sull'ambiente, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio e di dismissione;*
- c) *una descrizione delle misure previste per evitare, prevenire o ridurre e, possibilmente, compensare i probabili impatti ambientali significativi e negativi;*
- d) *una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali;*
- e) *il progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto, che include le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio;*
- f) *qualsiasi informazione supplementare di cui all'allegato VII relativa alle caratteristiche peculiari di un progetto specifico o di una tipologia di progetto e dei fattori ambientali che possono subire un pregiudizio.*

Allo studio di impatto ambientale deve essere pure allegata una sintesi non tecnica delle informazioni di cui sopra, al fine di consentirne un'agevole comprensione da parte del pubblico.

Per garantire la completezza e la qualità dello studio di impatto ambientale e degli altri elaborati necessari per l'espletamento della fase di valutazione, il proponente:

- 1) *tiene conto delle conoscenze e dei metodi di valutazione disponibili derivanti da altre valutazioni pertinenti effettuate in conformità della legislazione europea, nazionale o regionale, anche al fine di evitare duplicazioni di valutazioni;*

- 2) *ha facoltà di accedere ai dati e alle pertinenti informazioni disponibili presso le pubbliche amministrazioni, secondo quanto disposto dalle normative vigenti in materia;*
- 3) *cura che la documentazione sia elaborata da esperti con competenze e professionalità specifiche nelle materie afferenti alla valutazione ambientale, e che l'esattezza complessiva della stessa sia attestata da professionisti iscritti agli albi professionali.*

La L.R. N. 4/16 demandava ad un successivo provvedimento della Giunta Regionale la definizione dei contenuti dello S.I.A., mantenendo in vigore le disposizioni attuative della previgente L.R. N. 10/99 nelle more dell'approvazione del nuovo provvedimento; questo provvedimento attuativo è stato emesso dapprima nel 2017 con D.G.R.V. N. 940, quindi abrogato e sostituito con D.G.R.V. N. 568 del 2018 a causa della revisione nazionale della normativa in materia di V.I.A. intervenuta con il D.Lgs. N. 104/2017.

Va evidenziato tuttavia che nell'allegato A della D.G.R.V. N. 568/2018 viene precisato come l'istanza di V.I.A. *“debba essere corredata dalla documentazione prevista ai sensi del D.Lgs. 152/06, nelle forme che saranno nel dettaglio stabilite dalla Giunta regionale con successivo provvedimento, ai sensi dell'art. 4 comma 3 della L.R. n. 4/2016”*, rimandando nuovamente la definizione dei contenuti dello S.I.A. a livello regionale ad un ulteriore successivo provvedimento della Giunta Regionale; ne consegue che, ad oggi, ai sensi dell'art. 22 della L.R. N. 4/16, si applicano ancora le disposizioni della previgente Legge Regionale in materia di V.I.A. (ossia la L.R. N. 10/99 e ss.mm.ii.).

L'art. 9 della Legge Regionale N. 10/99 disponeva che: *“il SIA è predisposto ... con le modalità ed i criteri di cui all'allegato C del D.P.R. 12 aprile 1996 e secondo le direttive di cui alla lettera a) del comma 5 dell'articolo 4”*; tale articolo è diventato inapplicabile a seguito della D.G.R.V. N. 308/2009, creando non poche perplessità in merito alle modalità ed ai criteri con cui debba essere elaborato lo S.I.A. di competenza regionale (e provinciale). Va peraltro riconosciuto che l'inapplicabilità dell'art. 9 della L.R. N. 10/99 è del tutto in linea con quanto disposto dall'art. 36 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii. che riporta, fra le norme abrogate, alla lettera s), proprio il D.P.R. 12 aprile 1996.

Il riferimento normativo non ancora venuto meno e quindi ad oggi ancora applicabile in merito alle modalità ed ai criteri con cui predisporre uno Studio di Impatto Ambientale è il D.P.C.M. 27 Dicembre 1988 che, in base a quanto stabilito dall'art. 34 della disciplina di cui al titolo V della Parte Seconda del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., rimane ancora in vigore fino all'emanazione delle corrispondenti norme tecniche organizzative ed integrative che regolamentano la procedura di V.I.A..

Occorre tuttavia rilevare che, come peraltro evidenziato nella D.G.R.V. n. 1624/1999, *tali norme* (ad oggi date unicamente dal D.P.C.M. 27 Dicembre

1988) “sono riferite a progetti di opere che, per le loro caratteristiche tipologiche e dimensionali, possono avere un impatto complessivo sull’ambiente particolarmente rilevante” e che “sarà quindi opportuno assumere tali norme con le semplificazioni e gli adeguamenti di approfondimento correlabili alla diversa scala di importanza delle tipologie progettuali assoggettate a valutazione di impatto ambientale di competenza regionale”.

Si è optato quindi per la stesura dello Studio di Impatto Ambientale articolato nei tre quadri di riferimento: *programmatico*, *progettuale* ed *ambientale* di cui agli artt. 4, 5 e 6 del D.P.C.M. 27/12/88 ritenendo che i medesimi rappresentino una struttura standard di riferimento dalla quale è opportuno evitare il più possibile di discostarsi, fermo restando, come espressamente previsto dalla D.G.R.V. N. 1624/1999:

- che «tali norme [ossia quelle che disciplinano i contenuti dei tre quadri di riferimento] sono riferite a progetti di opere che, per le loro caratteristiche tipologiche e dimensionali, possono avere un impatto complessivo sull’ambiente particolarmente rilevante»
- e che pertanto tali norme vengono assunte «con le semplificazioni e gli adeguamenti di approfondimento correlabili alla diversa scala di importanza delle tipologie progettuali assoggettate a valutazione di impatto ambientale di competenza regionale»,
- e comunque opportunamente integrandole, ove necessario, con i contenuti specifici richiesti per l’impianto di recupero in discussione a norma della D.G.R.V. N. 995/2000 “*Specifiche tecniche e sussidi operativi per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale [espressamente] per gli impianti di trattamento e smaltimento rifiuti*”.

Per quanto riguarda la descrizione del progetto con indicazione dei (principali) parametri ubicativi, dimensionali e strutturali e le finalità dello stesso espressamente prevista come contenuto dello S.I.A. (Allegato VII del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.), si rimanda alla relazione tecnica argomento dell’**Elaborato A1** e alle pertinenti tavole grafiche progettuali.

4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

In base al punto 4.2.1. della D.G.R. n. 1624/1999, che fedelmente riproduce l'articolo 3 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988,

«il quadro di riferimento programmatico per lo Studio di Impatto Ambientale fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale (...)».

In dettaglio, *«il quadro di riferimento programmatico in particolare comprende»:*

- a) *la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso; per le opere pubbliche sono precisate le eventuali priorità ivi predeterminate;*
- b) *la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata:*
 - 1) *le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni;*
 - 2) *l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto, con le eventuali previsioni temporali di realizzazione;*
- c) *l'indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari».*

Ove ricorra il caso, *«il quadro di riferimento descrive inoltre:*

- a) *l'attualità del progetto e la motivazione delle eventuali modifiche apportate dopo la sua originaria concezione;*
- b) *le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatori».*

Da quanto sopra si ricava come nel “quadro di riferimento programmatico” vengano presi in considerazione gli “obiettivi” degli strumenti pianificatori pertinenti all'opera o all'intervento in progetto (come si è detto il primo e fondamentale contenuto del “quadro” è *«la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso»*).

Per contro, le prescrizioni ed i vincoli contenuti negli atti di pianificazione generale o attinenti ad altri settori vanno considerati nel “quadro di riferimento progettuale” essendo quello il contesto nel quale deve essere tra l'altro descritto *«l'insieme dei condizionamenti e vincoli di cui si è dovuto tener conto nella redazione del progetto e in particolare:*

- 1) *le norme tecniche che regolano la realizzazione dell'opera;*
- 2) *le norme e prescrizioni di strumenti urbanistici, piani paesaggistici e territoriali e piani di settore;*
- 3) *i vincoli paesaggistici, naturalistici, architettonici, storico-culturali, demaniali e idrogeologici, servitù e altre limitazioni alla proprietà»,*

come è espressamente indicato all'art. 4, comma 4, lett. b), del D.P.C.M. 27 dicembre 1988.

4.1 Atti di Pianificazione e Programmazione considerati nel Quadro di Riferimento Programmatico

Trattandosi di un progetto relativo ad un impianto di recupero rifiuti, chiaramente, gli *“atti di pianificazione e programmazione settoriale”* da prendere in considerazione nel quadro di riferimento programmatico sono in primo luogo quelli relativi alla gestione dei rifiuti, ossia, nello specifico, il Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali, approvato dal Consiglio Regionale della Regione Veneto con Deliberazione N.30 del 29/04/15 (pubblicata sul B.U.R. Veneto N.55 del 01/06/15), che ha accorpato e sostituito i previgenti piani regionali per la gestione dei rifiuti (Urbani e Speciali). Evidenziando che le previsioni del Piano Regionale in questione risultano limitate al 2020, il Piano stesso risulterebbe in qualche modo *“scaduto”* alla data odierna; si ritiene tuttavia opportuno continuare ad applicare le disposizioni del suddetto Piano Regionale nelle more di approvazione di una sua prossima quanto auspicata revisione.

Nel merito si osserva che:

- per gli impianti di gestione dei rifiuti, il fatto che siano conformi al relativo Piano di Gestione (ma per poter essere conformi è necessario che dallo stesso siano in qualche modo previsti) è una condizione necessaria (ancorché non sufficiente) di approvabilità (o addirittura di procedibilità delle domande di approvazione);
- il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti, al pari degli altri piani ambientali di settore, è subordinato al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (si evidenzia come l'originario art. 16 delle norme di attuazione del PTRC, contenente le *«Direttive in materia di smaltimento dei rifiuti»*, sia stato integralmente abrogato dall'art. 58, comma 4, della L.R. n. 3/2000), ma, rispetto ai piani territoriali e urbanistici, ha la stessa efficacia del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (art. 20, comma 2, della L.R. n. 33/1985, tuttora applicabile);
- vero è che, ove ne ricorra la necessità, *«il quadro di riferimento descrive inoltre ... le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti*

strumenti programmatori», ma tale disposizione riguarda tutt’altre ipotesi e non è certo applicabile agli interventi previsti dal Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti, posto che per detti interventi «*le eventuali disarmonie [di detto piano] rispetto alle previsioni contenute in distinti strumenti programmatori*», salvo comportino l’illegittimità del piano stesso, non possono precludere l’attuazione degli interventi medesimi, ma possono eventualmente solo condizionarne le modalità di realizzazione e quindi hanno rilievo solo nell’ambito del quadro di riferimento progettuale; altri atti di pianificazione possono eventualmente rilevare solo condizionamenti progettuali, salvo che questi (atti di pianificazione e programmazione) contengano prescrizioni e vincoli inderogabili ed al contempo incompatibili con le previsioni del piano di settore.

In merito ai vincoli, alle norme ed alle prescrizioni contenute negli strumenti urbanistici e nei piani territoriali vigenti, da considerare nel quadro di riferimento programmatico, pare opportuno premettere che con l’entrata in vigore della L.R. n. 11 del 23/04/2004 (Legge Regionale in materia urbanistica) è stato avviato un processo di profonda modifica, revisione ed aggiornamento di tutti gli strumenti (piani) di governo del territorio precedentemente in vigore, sia a livello locale (Comuni e Province) che regionale. In particolare la Legge Regionale N. 11/04 prevede che “*il governo del territorio si attua attraverso la pianificazione, urbanistica e territoriale del comune, della provincia e della Regione*” (art. 3 - comma 1) specificando, al comma 4 dell’ art. 3, che “*la pianificazione si articola in:*

- a) *piano di assetto del territorio comunale (PAT) e piano degli interventi comunali (PI) che costituiscono il piano regolatore comunale, piano di assetto del territorio intercomunale (PATI) e piani urbanistici attuativi (PUA);*
- b) *piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP);*
- c) *piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC).*

Le disposizioni contenute nell’art. 3 della L.R. n. 11/2004 sono di fondamentale importanza per l’analisi dell’inquadramento di un progetto rispetto agli atti di pianificazione e programmazione territoriale, soprattutto laddove lo stesso cita:

- al comma 1: “*I diversi livelli di pianificazione sono tra loro coordinati nel rispetto dei principi di sussidiarietà e coerenza; in particolare, ciascun piano indica il complesso delle direttive per la redazione degli strumenti di pianificazione di livello inferiore e determina le prescrizioni e i vincoli automaticamente prevalenti*”;
- al comma 3: “*Ogni piano detta i criteri ed i limiti entro i quali il piano di livello inferiore può modificare il piano di livello sovraordinato senza che sia necessario procedere ad una variante dello stesso*”.

L'analisi dei vincoli, delle norme e delle prescrizioni contenute negli strumenti urbanistici e nei piani territoriali vigenti (ovvero l'analisi dell'insieme dei condizionamenti e dei vincoli che interessano la realizzazione di un progetto), potrebbe pertanto essere effettuata unicamente con riferimento agli strumenti urbanistici di livello inferiore (quali il P.A.T. oppure il P.A.T.I. ed il P.I.) dato che gli stessi:

- sono (necessariamente) coerenti con i piani di livello superiore;
- contengono le prescrizioni ed i vincoli prevalenti, stabiliti dai piani di livello superiore (P.T.C.P. e P.T.R.C.);
- contengono quelle (eventuali) disposizioni che possono modificare i piani di livello sovraordinato (P.T.C.P.) senza che ciò comporti una variante agli stessi.

A conferma di quanto sopra, è opportuno ricordare come il meccanismo di formazione e variante dei piani territoriali subordinati (il P.A.T./P.A.T.I. ed il P.T.C.P.) previsto dalla L.R. 11/04, che contempla l'approvazione di un documento preliminare da parte dell'Ente proponente, la concertazione partecipativa con tutte le realtà presenti nel territorio, la verifica di coerenza con i piani sovraordinati e l'approvazione o la ratifica del documento adottato/modificato da parte dell'Ente immediatamente sovraordinato (la Provincia per quanto riguarda il P.A.T./P.A.T.I. e la Regione per quanto riguarda il P.T.C.P.), garantisca la piena coerenza ed armonia di tutti i piani previsti per il governo del territorio e quindi, in ultima analisi, il completo allineamento del P.A.T. o del P.A.T.I. con quanto previsto, per il territorio, sia a livello comunale che provinciale e regionale.

Alla data di stesura del presente studio, i piani di governo del territorio previsti dalla Legge Regionale 11/04 per il sito di progetto si trovano nel seguente stato:

- P.T.R.C. della Regione Veneto: esiste un P.T.R.C. vigente, approvato con D.C.R. N. 382/1992 e conforme alla L.R. N. 33/1985, ed un P.T.R.C. adottato, inizialmente con D.G.R.V. N. 372 del 17/02/2009 e successivamente aggiornato (variante parziale) con D.G.R.V. N. 427 del 10/04/2013, conforme alla legge urbanistica vigente (la L.R. N. 11/2004);
- P.T.C.P. della Provincia di Vicenza: il piano, adottato con D.C.P. n. 40 del 20/05/2010, è stato approvato, con prescrizioni, dalla Giunta della Regione Veneto con la D.G.R.V. n. 708 del 02/05/2012;
- lo strumento urbanistico del Comune di Bassano del Grappa, articolato in:
 - P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio) del Comune di Bassano del Grappa, approvato e ratificato con D.G.R.V. N. 4141 del 18/12/2007; successivamente, con D.C.C. n. 83 del 28/11/2019, è stata approvata e ratificata una prima Variante al P.A.T.;
 - P.I. (Piano degli Interventi) del Comune di Bassano del Grappa: il primo Piano degli Interventi è stato approvato con D.C.C. N. 9 del 01/03/2012; successivamente sono state approvate diverse varianti al

Piano degli Interventi, l'ultima delle quali è stata approvata con D.C.C. N. 38 del 25/06/2020[RR2].

Oltre che dei piani sopra citati, l'inquadramento programmatico del progetto deve tener conto anche delle disposizioni del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.), elaborato dalla Regione Veneto secondo quanto disposto dall'art. 121 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., la cui originaria versione, approvata con D.C.R. Veneto N. 107 del 05/11/09, è stata modificata negli anni a seguire con svariati provvedimenti della Giunta Regionale, l'ultimo dei quali è la D.G.R.V. N. 1023 del 17/07/2018.

Risulta parimenti opportuno che l'inquadramento programmatico del progetto comprenda anche l'analisi della conformità del medesimo al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera approvato con D.C.R. N. 90 del 19/04/2016.

Per ragioni di completezza, si ritiene appropriato integrare l'inquadramento programmatico anche con l'analisi dei vincoli e prescrizioni del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Brenta-Bacchiglione, quantunque questi risultino di norma già ricompresi dei piani urbanistici comunali.

In definitiva, ai fini del presente studio, vengono presi in considerazione, oltre al Piano di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali della Regione del Veneto, anche:

- il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) vigente (approvato con D.C.R. n. 382 del 1992) e adottato (con D.G.R.V. n. 327 del 17/02/09 e successivamente aggiornato con variante parziale adottata con D.G.R.V. n. 427 del 10/04/2013);
- il Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) della Regione Veneto;
- il Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera della Regione del Veneto;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) vigente, adottato con D.C.P. Vicenza n. 40 del 20/05/2010, approvato (con prescrizioni) dalla Giunta Regionale del Veneto con D.G.R.V. n. 708 del 02/05/2012;
- il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Brenta-Bacchiglione;
- il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) e il Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Bassano del Grappa.

4.2 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali

Come già detto, con Delibera del Consiglio Regionale N. 30 del 29/04/2015 pubblicata sul B.U.R. n. 30 del 29/04/2015, è stato approvato il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali, che ha sostituito, unificandoli, i previgenti piani regionali per la gestione dei Rifiuti Urbani e per la gestione dei Rifiuti Speciali. Il Piano, predisposto in attuazione dell'art. 199 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., oltreché degli artt. 10 e 11 della L.R. N. 03/2000 e ss.mm.ii., aveva validità fino al 2020 e avrebbe dovuto essere aggiornato (conformemente alle disposizioni di cui all'art. 13 della L.R. n. 3 del 2000), a seguito di apposita valutazione da effettuarsi su iniziativa della Giunta Regionale, almeno ogni due anni ed ogniqualvolta se ne ravvisi la necessità, al fine di allinearli alle normative comunitarie, nazionali e regionali eventualmente intervenute oppure in riscontro ai dati raccolti ed alle esperienze acquisite medio tempore. Ad oggi il Piano in parola non è stato ancora revisionato da parte della Regione del Veneto, per cui si ritiene opportuno ritenerlo valido nelle more del suo aggiornamento.

Conformemente alle disposizioni di cui all'art. 199 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., gli obiettivi del Piano sono:

- limitare la produzione di rifiuti nonché la loro pericolosità;
- promuovere la sensibilizzazione, la formazione, la conoscenza e la ricerca nel campo dei rifiuti;
- garantire il rispetto della gerarchia dei rifiuti favorendo innanzitutto la preparazione per il riutilizzo, il riciclaggio e subordinatamente altre forme di recupero, quali ad esempio il recupero di energia;
- minimizzare il ricorso alla discarica; l'opzione dello smaltimento deve costituire la fase finale del sistema di gestione dei rifiuti, da collocare a valle dei processi di trattamento, ove necessari, finalizzati a ridurre la pericolosità o la quantità dei rifiuti;
- definire i criteri di individuazione, da parte delle Province, delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti che tengano conto delle pianificazioni e limitazioni esistenti che interessano il territorio, garantendo la realizzazione degli impianti nelle aree che comportino il minor impatto socio-ambientale;
- definire il fabbisogno gestionale di recupero e smaltimento dei rifiuti, anche al fine di rispettare il principio di prossimità, valorizzando al massimo gli impianti già esistenti.

In merito ai rifiuti speciali (categoria in cui rientrano i veicoli fuori uso gestiti da Autodemolizione Bresolin), conformemente alle disposizioni di cui all'art. 11 della L.R. N. 03/2000 e ss.mm.ii., gli obiettivi del Piano sono:

- promuovere le iniziative dirette a limitare la produzione della quantità, dei volumi e della pericolosità dei rifiuti speciali;
- stimare la quantità e la qualità dei rifiuti prodotti in relazione ai settori produttivi e ai principali poli di produzione;
- stabilire le condizioni ed i criteri tecnici, ai sensi dell'art. 21 della L.R. N. 03/2000, in base ai quali gli impianti per la gestione dei rifiuti speciali, ad eccezione delle discariche, sono localizzati nelle aree destinate ad insediamenti produttivi;
- definire, ai sensi dell'articolo 182-bis del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni, le misure necessarie ad assicurare lo smaltimento dei rifiuti speciali in luoghi prossimi a quelli di produzione al fine di favorire la riduzione della movimentazione dei rifiuti speciali, tenuto conto degli impianti di recupero e di smaltimento esistenti;
- promuovere accordi e contratti di programma con enti pubblici, imprese, soggetti pubblici o privati ed associazioni di categoria, con riferimento ai contenuti dell'art. 206 del D.Lgs. n. 152/2006, che promuovano, anche, l'autosufficienza in materia di riciclo, riuso e di smaltimento dei rifiuti speciali, ingombranti nonché la riduzione della produzione di rifiuti di imballaggio.

Il Piano si articola in una serie di elaborati riportanti:

- la normativa di Piano (Elaborato A);
- l'analisi dello stato di fatto e dei fabbisogni impiantistici per quanto riguarda la gestione dei rifiuti urbani, impostando conseguentemente le azioni di piano ed il monitoraggio del piano stesso (Elaborato B);
- l'analisi dello stato di fatto e di alcuni scenari (futuri) possibili per quanto riguarda la gestione dei rifiuti speciali, impostando conseguentemente le azioni di piano ed il monitoraggio del piano stesso (Elaborato C);
- i programmi e le linee guida del Piano (Elaborato D), ed in particolare: criteri per la definizione delle aree non idonee alla localizzazione di impianti di gestione rifiuti; linee guida per la gestione di particolari categorie di rifiuti; programma per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da collocare in discarica; programma regionale di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio; programma per la riduzione della produzione dei rifiuti; programma per la decontaminazione, raccolta e smaltimento degli apparecchi contenenti PCB soggetti ad inventario; principali poli di produzione dei rifiuti;
- il piano per la bonifica delle aree inquinate (Elaborato E).

Per l'analisi dello stato di fatto viene utilizzato il MUD (Modello Unico di Dichiarazione dei rifiuti) che permette di raccogliere e informatizzare i dati relativi ai gestori di rifiuti, alle quantità prodotte e recuperate/smaltite; i dati vengono elaborati al fine di individuare gli scenari possibili (in proiezione futura) e gli interventi effettivamente necessari da approvare, il tutto al fine di garantire l'autosufficienza regionale.

Il progetto in discussione riguarda la modifica/ampliamento di un impianto di autodemolizione esistente in Via Quartiere Pré in Comune di Bassano del Grappa. Gli interventi in progetto riguardano la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica in continuità con il capannone esistente e l'ampliamento del piazzale pavimentato su un'area attualmente agricola adiacente, nonché la riorganizzazione generale del layout dell'impianto. Queste modifiche si rendono opportune per strutturare l'azienda in modo da potersi adeguare alla richiesta di "rottamazione" di veicoli ibridi ed elettrici che ci si aspetta possa diventare significativa negli anni a venire, in considerazione del successo e della progressiva rapida diffusione di questa tipologia veicolare. Dal trattamento di questi veicoli esitano componenti e rifiuti elettronici che è opportuno porre al riparo dagli agenti atmosferici e per questo risulta necessario dotarsi di un nuovo capannone, nel quale dislocare il deposito degli autoveicoli ibridi/elettrici e dei componenti/rifiuti elettronici rimossi dalle attività di messa in sicurezza / smontaggio / demolizione dei medesimi.

Il "boom" del mercato dei veicoli ibridi ed elettrici in Italia è iniziato grossomodo nel 2018, con un tasso di crescita medio annuo superiore di circa il 118% (secondo i dati del rapporto Motus-E sulla mobilità elettrica), grazie soprattutto agli incentivi regionali e nazionali. Mediamente il tempo garantito per le batterie agli ioni di Litio impiegate in un'auto elettrica è di circa 8 anni; considerando potenziali scenari incidentali o cambio vettura anticipato per calo performance si può prudenzialmente stimare una *lifespan* indicativa di almeno 5 anni. Possiamo quindi presumere che la domanda di rottamazione di veicoli ibridi/elettrici possa iniziare a diventare consistente a partire dal 2023.

In linea generale, per quanto riguarda gli impianti di recupero rifiuti, risulta opportuno analizzare i rapporti di coerenza fra il Piano e il progetto, con particolare riferimento alla scelta del sito che non deve prefigurare elementi di contrasto con il Piano. L'analisi dei rapporti di coerenza fra il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (P.R.G.R.) ed il progetto in discussione viene quindi effettuata per quanto pertinente (ovvero per quelle parti del piano che hanno attinenza col progetto proposto), in primo luogo, con riferimento alle disposizioni normative contenute nell'Elaborato A; secondariamente, vengono anche valutate le caratteristiche del progetto in rapporto alle analisi, agli scenari ed alle azioni del P.R.G.R. oltreché ai programmi ed alle linee guida di cui agli Elaborati B, C e D.

Analizzando i contenuti dell'Elaborato A del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti, non si rilevano disposizioni e prescrizioni che possano essere in contrasto col progetto proposto considerato che:

- gli articoli da 1 a 5 dettano disposizioni generali relative al Piano, quali durata, varianti, obiettivi, obblighi di informazione del Piano, che non determinano alcuna incompatibilità col progetto proposto;
- gli articoli da 6 a 10 dettano disposizioni relative alla gestione dei rifiuti urbani, che non sono quindi pertinenti al progetto proposto (riguardante un impianto di recupero di rifiuti speciali);
- gli articoli 11 e 12 si riferiscono a misure per ridurre la produzione e favorire il recupero di rifiuti speciali, individuando come prioritaria la realizzazione di impianti di recupero di tipologie di rifiuti per le quali non viene soddisfatto il fabbisogno regionale e la realizzazione / ammodernamento di impianti di recupero o smaltimento che comportino l'utilizzo di tecnologie maggiormente performanti; sotto questo profilo il progetto di modifica dell'impianto di Autodemolizione Bresolin risulta conforme agli obiettivi di piano, dato che concerne la riorganizzazione dell'attività in previsione di un'imminente richiesta di trattamento di veicoli ibridi ed elettrici;
- l'articolo 13 definisce i criteri di esclusione per la localizzazione degli impianti di gestione rifiuti, richiamando i vincoli di cui all'Elaborato D del Piano, che non presentano elementi di contrasto con il progetto in discussione, che riguarda l'ampliamento di un impianto già presente nel territorio;
- gli articoli da 14 a 18 si riferiscono a operazioni (quali la miscelazione) e tipologie impiantistiche (quali discariche, impianti di recupero di cui all'operazione R1 dell'Allegato C alla parte IV del D.Lgs. 152/06, impianti di compostaggio e di produzione di CDR/CSS) diversi da quello in discussione oppure prevedono procedure e misure (quali ad esempio l'approvazione di nuovi impianti, il rispetto e l'adeguamento degli impianti alle M.T.D./B.A.T. oppure la gestione degli impianti dopo la loro chiusura e/o dismissione) di fatto già rispettate, ovvero previste/autorizzate, per l'impianto di Autodemolizione Bresolin (esistente ed autorizzato) e sulle quali comunque il progetto proposto non avrà alcun effetto;
- gli articoli da 19 a 24 contengono disposizioni che non hanno alcuna attinenza col progetto e/o con l'impianto a cui il progetto si riferisce, fatto salvo quanto disposto all'art. 23 in merito ai siti della Rete Natura 2000, sui quali tuttavia il progetto non può avere alcun effetto, così come si evince dall'*Attestazione di non necessità della V.Inc.A.* argomento dell'**Elaborato B5** dello *Studio di Impatto Ambientale*.

Gli Elaborati B e C del P.R.G.R. riportano un'analisi dello stato di fatto, degli scenari di gestione e delle azioni da attuare sulla scorta di una stima previsionale dell'andamento del rapporto fra domanda e offerta regionale di recupero e smaltimento dei rifiuti urbani e speciali. Si ritiene di poter ragionevolmente prescindere dalla verifica dei rapporti di coerenza fra il

progetto proposto e gli Elaborati in parola in ragione della finalità stessa del progetto, che è quella di ampliare e riorganizzare un impianto di recupero di autoveicoli fuori uso esistente, al fine strutturarsi opportunamente in previsione della futura, quanto prossima, richiesta di trattamento di veicoli ibridi ed elettrici e anche conseguente maggior richiesta di rottamazione di autoveicoli con motore endotermico.

Ai sensi dell'art. 13 della Normativa di Piano (Elaborato A), il paragrafo 1.2 dell'Elaborato D individua le metodologie e i criteri generali per l'ubicazione degli impianti di trattamento rifiuti, distinguendo aree del territorio nelle quali è vietata l'installazione degli impianti di trattamento rifiuti (*aree sottoposte a vincolo assoluto*) ed aree nelle quali può essere consentita a seconda della tipologia di impianto con specifiche "raccomandazioni" (*aree con raccomandazioni*). Il sito non presenta elementi di incompatibilità con i vincoli stabiliti dal Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali approvato.

In particolare il paragrafo 1.3.7.2 dell'Elaborato D del Piano Regionale di Gestione Rifiuti prescrive la distanza minima da assicurare rispetto a edifici pubblici o destinati ad abitazione, purché stabilmente occupati, che per la tipologia "*impianti di selezione e recupero*" è stata stabilita pari a 100 m. Attualmente le lavorazioni della ditta vengono svolte all'interno del capannone esistente, ma nella configurazione futura verranno svolte anche all'interno del nuovo ampliamento edilizio in progetto. Il nuovo capannone ricade parzialmente entro il raggio dei 100 m da una singola abitazione a sud-ovest dell'impianto di autodemolizione. Quantunque l'impianto di Autodemolizione Bresolin risulti pre-esistente al Piano Regionale in esame, che peraltro al momento risulterebbe "scaduto", si ritiene di considerare ancora questo vincolo nell'individuazione delle aree operative nella configurazione di progetto. In altre parole, entro il raggio di 100 m dalla civile abitazione più vicina, non sarà svolta alcuna attività di selezione/cernita di rifiuti, essendo entro questo raggio previsti unicamente depositi di rifiuti (per i quali non è prevista alcuna distanza minima da rispettare).

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali del Veneto richiama inoltre come il settore della demolizione dei veicoli fuori uso (VFU) risulti disciplinato a livello europeo dalla Direttiva 2000/53/CE, recepita in Italia con il D.Lgs. N. 209/2003. Successivamente la norma europea è stata modificata con la Direttiva UE 2018/849, il cui recepimento in Italia è avvenuto recentissimamente, con l'entrata in vigore del D.Lgs. N. 119/2020 che ha aggiornato il previgente D.Lgs. N. 209/2003, al quale Autodemolizione Bresolin (anche nella configurazione di progetto) risulta perfettamente allineato.

In definitiva, per quanto sopra, il progetto in discussione risulta coerente con le disposizioni del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali del Veneto approvato con D.C.R. n. 30 del 29/04/15.

4.3 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.)

Il Piano Territoriale di Coordinamento è lo strumento regionale che, sul versante fisico, unitamente al Programma Regionale di Sviluppo sul versante economico, organizza e predispose le condizioni territoriali per lo “sviluppo”, nella salvaguardia dei valori fondamentali, del territorio regionale.

Tale strumento, già in ossequio alla Legge 431/85, assume l’assetto di “piano urbanistico - territoriale con rilevanza paesistica” in quanto:

- individua il sistema degli “ambiti naturalistico - ambientali”;
- formula direttive, prescrizioni e vincoli per la tutela del paesaggio e dell’ambiente immediatamente prevalenti, specificati in sede di pianificazione successiva (piani di area, piani provinciali, piani di settore) e subordinata (piani regolatori comunali);
- stabilisce quali, tra gli ambiti unitari con rilevanti caratteristiche ambientali e paesaggistiche di interesse regionale, debbano essere pianificati a livello di Piano di Area o di settore;
- regola quelle iniziative di pianificazione paesaggistica successiva e/o subordinata che possono essere adottate dalle Province o dai Comuni o loro Consorzi mediante opportune forme di coordinamento.

4.3.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) vigente

Il P.T.R.C. del Veneto vigente è articolato in quattro grandi sottosistemi:

- 1) il “sistema ambientale” che costituisce il quadro di riferimento per le aree di più rigida tutela del territorio regionale (in cui sono compresi i beni sottoposti a diversi gradi di protezione ed i relativi processi di incentivazione e sviluppo) e per il territorio agricolo di cui si considerano, in questo contesto, gli aspetti che formano parte integrante del sistema ambientale;
- 2) il “sistema insediativo”, nel quale vengono trattate le questioni attinenti all’armatura urbana ed ai servizi (generali ed alla persona), alle politiche della casa, alla forma urbana, agli standards urbanistici;
- 3) il “sistema produttivo”, nel quale vengono definite le modalità per la regolazione degli insediamenti produttivi, per la riorganizzazione di quelli esistenti e per le eventuali e/o necessarie rilocalizzazioni, nonché le linee e gli indirizzi per il loro sviluppo o la loro migliore organizzazione;
- 4) il “sistema relazionale”, nel quale vengono trattati i diversi programmi e deliberazioni nazionali e regionali relativi al trasporto e alle comunicazioni e vengono formulate le direttive per il riordino delle reti.

Per ciascun Sistema il Piano fornisce le direttive da osservare nella redazione dei Piani di Settore, dei Piani Territoriali Provinciali e degli strumenti urbanistici comunali, nonché le prescrizioni e i vincoli automaticamente prevalenti nei confronti dei Piani di Settore di livello regionale e degli strumenti urbanistici.

Per il raggiungimento di un equilibrio naturale generale, il P.T.R.C. assegna alle risorse naturali una destinazione “sociale”, oltre che produttiva, che comporta:

- la conservazione del suolo, mediante prevenzione attiva del dissesto idrogeologico e la sistemazione degli ambiti degradati;
- il controllo dell'inquinamento delle risorse primarie quali aria, acqua, suolo;
- la tutela e la conservazione degli ambienti naturali;
- la tutela e la valorizzazione dei beni storico-culturali;
- la valorizzazione delle aree agricole, nel loro ruolo di equilibrio e protezione dell'ambiente;
- l'individuazione delle aree a rischio ecologico e ad alta sensibilità ambientale secondo l'art.30 della L.R. N. 33/85.

Il P.T.R.C., in particolare per quanto riguarda la procedura di V.I.A., nel quadro delle indicazioni della L.R. N. 33/85, ne impone l'applicazione alle aree “ad alta sensibilità ambientale” o ad “alto rischio ecologico” e a quelle nelle quali i valori storici e paesaggistici risultino rilevanti.

Il P.T.R.C. definisce un primo elenco di aree “ad alto rischio ecologico” e “ad alta sensibilità ambientale”, richiamate dall'art. 30 della L.R. N. 33/85.

Le zone ad alto rischio ecologico sono:

- le zone soggette a vincolo idrogeologico, in attesa della definitiva conclusione delle indagini in corso sulle zone di dissesto potenziale;
- le aree costiere soggette ad erosione;
- le aree di pianura a scolo meccanico e quelle nelle quali sono documentati fenomeni ciclici di esondazione;
- le aree soggette a rischio sismico;
- la fascia di alimentazione diretta delle falde artesiane destinate ad usi idropotabili;
- le aree indiziate di presenza di risorse idrotermali.

Sono zone ad alta sensibilità ambientale:

- le aree di interesse naturalistico;
- gli ambiti di interesse faunistico;
- le aree indiziate della presenza di monumenti geologici e/o naturalistici;
- gli ambiti di alta collina e di montagna;
- gli ambiti di interesse storico, connotati dalla presenza di centri storici, monumenti isolati, ambiti di interesse archeologico, aree interessate dalla centuriazione romana, manufatti difensivi e siti fortificati, documenti della civiltà industriale, itinerari storici ambientali;
- parchi e riserve naturali.

Per quanto attiene all'inquadramento territoriale (riferito al P.T.R.C. vigente) del sito di progetto: l'area ricade nella fascia pedemontana di ricarica degli acquiferi (a nord del limite settentrionale delle risorgive), è inquadrata in un sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura diffusa ed è compresa in un ambito classificato ad eterogenea integrità agricola.

Nell'**Elaborato grafico B3.1** sono riportati gli estratti delle tavole del P.T.R.C. vigente con indicato il sito di progetto.

Il sito di progetto non ricade all'interno dei seguenti ambiti:

- Zone sottoposte a vincolo idrogeologico;
- Zone a rischio sismico;
- Zone soggette a rischio idraulico;
- Ambiti naturalistici di livello regionale, aree di tutela paesaggistica vincolate ai sensi delle leggi 29 giugno 1939, n. 1497 e 8 agosto 1985, n. 431, zone umide e zone selvagge;
- Centri storici di particolare rilievo, zone archeologiche vincolate ai sensi della Legge 1089/39 e della Legge 431/85, ambiti per l'istituzione di riserve archeologiche di interesse regionale, ambiti per l'istituzione di parchi naturali-archeologici, principali itinerari di valore storico e storico ambientale;
- Ambiti di istituzione di parchi, riserve naturali e aree di tutela paesaggistica regionali;
- Ambiti da sottoporre a Piani d'Area , Piani di settore, ambiti di pianificazione di interesse regionale ai sensi dell'art. 3 della L.R. 27 giugno 1985, n. 61 e ss.mm.ii..

Ancorché il sito di progetto non ricada all'interno delle aree sottoposte a tutela paesaggistica e/o naturalistica, è da segnalare la presenza, a oltre 250 m in direzione ovest, del sito SIC/ZPS "*Grave e Zone umide del Brenta*".

In definitiva il P.T.R.C. non contiene alcuna preclusione al progetto in discussione salvo quanto disposto dal Piano stesso in merito alla collocazione degli impianti di recupero dei rifiuti speciali (da ubicarsi in aree industriali – zone D – previste dai P.R.G. comunali). Allo stato, l'impianto di Autodemolizione Bresolin trovasi in un'area per la quale è già stata a suo tempo riconosciuta la compatibilità, in variante allo strumento urbanistico, per la specifica attività. Poiché il progetto in discussione prevede tra l'altro l'ampliamento dell'impianto su un'area agricola adiacente, da utilizzare come area di deposito a cielo aperto di autoveicoli fuori uso, viene espressamente richiesta la sua approvazione in variante allo strumento urbanistico comunale, ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dall'art. 208 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii..

4.3.2 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) adottato

Con Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 372 del 17/02/09 è stato adottato il (nuovo) Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, successivamente aggiornato con l'adozione di una variante parziale introdotta con la D.G.R.V. n. 427 del 10/04/2013; trattasi, in buona sostanza, di una riformulazione (attualizzata) del P.T.R.C. vigente che, in coerenza con il quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) e in conformità con le disposizioni introdotte dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. N. 42/04), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio veneto nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, nella salvaguardia dei valori fondamentali del territorio regionale.

In particolare, ai sensi del comma 1 dell'art. 24 della L.R. 11/2004, il P.T.R.C.:

- a) *acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale generale;*
- b) *indica le zone e i beni da destinare a particolare tutela delle risorse naturali, della salvaguardia e dell'eventuale ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali nonché recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;*
- c) *indica i criteri per la conservazione dei beni culturali, architettonici e archeologici, nonché per la tutela delle identità storico - culturali dei luoghi, disciplinando le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio in funzione del livello di integrità e rilevanza dei valori paesistici;*
- d) *indica il sistema delle aree naturali protette di interesse regionale;*
- e) *definisce lo schema delle reti infrastrutturali e il sistema delle attrezzature e servizi di rilevanza nazionale e regionale;*

- f) *individua le opere e le iniziative o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio, da definire mediante la redazione di progetti strategici di cui all'articolo 26 (della L.R. 11/2004);*
- g) *formula i criteri per la individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali, delle grandi strutture di vendita e degli insediamenti turistico-ricettivi;*
- h) *individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra comuni che interessano il territorio di più province ai sensi dell'articolo 16 (della L.R. 11/2004).*

Ai sensi della L.R. 11/04, il (nuovo) P.T.R.C., la cui approvazione è data per imminente alla data di redazione del presente documento, definisce le prescrizioni ed i vincoli automaticamente prevalenti per tutti gli altri Piani (territoriali, di settore e di sviluppo delle reti di servizio) allo stesso subordinati; il comma 5 dell'art 12 della L.R. 11/2004 prescrive infatti che: *l'approvazione del piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC), del piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) e delle loro varianti comporta l'obbligo per i comuni di adeguarsi adottando apposite varianti al piano di assetto del territorio (PAT) ed al piano degli interventi (PI) entro il termine massimo di un anno, mentre il comma 2 dell'art. 24 riporta testualmente: i piani di settore ed i piani di sviluppo delle grandi reti di servizio sono sempre oggetto di coordinamento con il PTRC e lo integrano e modificano qualora ciò sia previsto da specifiche leggi.* Il P.T.R.C. adottato, ai sensi del comma 3 dell'art. 3 della L.R. 11/04, detta tuttavia anche i criteri ed i limiti entro i quali i piani di livello inferiore (il P.T.C.P. e i P.A.T./P.A.T.I.) possono modificarlo senza che sia necessario provvedere ad una sua variante; in definitiva, quindi, pur essendo uno strumento vincolante per tutti i piani subordinati, il P.T.R.C. introduce misure di salvaguardia del territorio di carattere generale, demandando agli strumenti pianificatori di livello inferiore (i P.T.C.P. e i P.A.T./P.A.T.I.) la puntuale definizione delle misure nel concreto applicabili.

Il P.T.R.C. adottato del Veneto è articolato in SEI grandi tematismi (sottosistemi) così costituiti:

- 1) “Uso del suolo”, che comprende le azioni previste dal Piano per gestire il processo di urbanizzazione, attraverso specifiche misure per gli spazi aperti, per la cosiddetta “matrice agricola” del territorio e per il sistema insediativo. Più in particolare il tematismo riporta le specifiche misure di tutela per gli ambiti collinari, montani e per le aree pianiziali di pregio nonché le misure di salvaguardia dei “varchi” liberi da edificazione lungo le coste marine, lacuali e nelle aree aperte periurbane; si individuano inoltre le aree con problemi di frammentazione paesaggistica a dominanza insediativa ed agricola, da assoggettare a specifiche azioni di piano. Nel caso specifico della frammentazione insediativa, tipica dell'area centro-veneta (città diffusa), si prevede una estesa opera di riordino territoriale, volta a limitare l'artificializzazione e l'impermeabilizzazione dei suoli mentre nel caso specifico della frammentazione agricola,

localizzata prevalentemente nelle aree di bonifica antica e/o recente, si prevede il progetto di un sistema insediativo sostenibile, in forma lineare, lungo le principali aste fluviali. Vengono inoltre indicate, in funzione del controllo delle criticità dei suoli, le possibilità di densificazione edilizia per particolari aree e vengono previste specifiche azioni per la limitazione della dispersione insediativa di fondovalle.

- 2) “Biodiversità”, che contiene le azioni previste dal piano per tutelare e accrescere la diversità biologica. Più in particolare il tematismo individua e definisce i sistemi ecorelazionali (corridoi ecologici) estesi all’intero territorio regionale e connessi alla rete ecologica europea e riporta le specifiche misure previste per potenziare il contributo delle attività agricole alla biodiversità; vengono inoltre individuati gli ambiti vocati alla rinaturalizzazione e/o riforestazione e, per le aree di montagna, vengono indicate le azioni di limitazione del rimboschimento spontaneo, di tutela dei prati e pascoli alpini esistenti, di ripristino delle praterie storiche, di valorizzazione degli ambiti vocati all’agricoltura di montagna. In connessione al sistema insediativo sono indicati gli ambiti di agricoltura periurbana e le aree “urbanorurali” di cui valorizzare le caratteristiche di multifunzionalità.
- 3) “Energia, risorse, ambiente”, che raccoglie le azioni di piano volte a razionalizzare e migliorare l’uso delle risorse, anche per contrastare il “cambiamento climatico”. E’ incentivato l’uso di risorse rinnovabili per la produzione di energia e sono promossi il risparmio e l’efficienza energetica negli insediamenti (abitativi, industriali, commerciali, ecc.). Il tematismo riporta gli specifici interventi previsti dal Piano per la riduzione dell’inquinamento e per il risparmio e la conservazione della risorsa acqua (anche attraverso la predisposizione di idonee aree di laminazione) nonché le specifiche politiche per gli ambiti interessati dalle maggiori concentrazioni di inquinanti del suolo, dell’aria e dell’acqua (nitrati, CO₂, ecc.) e per le aree interessate dalla risalita del cuneo salino; sono inoltre riportate le misure di tutela per le acque superficiali e profonde e sono individuate le aree interessate dalla presenza dei principali corridoi energetici, dove proporre interventi di riordino. Sono indicate le aree soggette a rischio radon, per le quali sono previste specifiche misure di prevenzione e contenimento.
- 4) “Mobilità”, che raccoglie le azioni del Piano volte a governare il rapporto tra le infrastrutture e il sistema insediativo, cogliendo l’opportunità di razionalizzare il territorio urbanizzato sulla base della presenza dei corridoi plurimodali I e V, del SFMR e dell’asse viario della Pedemontana. Il Piano prevede, anche attraverso il meccanismo della perequazione territoriale, che il riordino delle aree in fregio all’asse viario principale possa avvenire attraverso idonee azioni finalizzate a disincentivare la produzione agroalimentare e a razionalizzare/valorizzare le attività produttive e commerciali. Il tematismo individua tutta la rete viabilistica (collegamenti primari, secondari, intervallivi, tra pianura e montagna, in

ambito alpino transregionale e transfrontaliero) e quella ferroviaria (sistema ferroviario metropolitano regionale - SFMR).

- 5) “Sviluppo economico”, che è trattato in due tavole denominate “sviluppo economico produttivo” e “sviluppo economico ricettivo, turistico e rurale”. La prima tavola raccoglie i principali “cluster” riconosciuti a livello nazionale, rispetto ai quali sono da attivare azioni per aumentare la loro competitività, e si valorizza il ruolo dei grandi parchi polifunzionali e commerciali di rango regionale, con funzione di “piazze di socializzazione del Terzo Veneto”, anche prevedendo una articolazione della “offerta”, una integrazione con le strutture insediative e una minimizzazione del consumo energetico e degli effetti sul sistema ambiente-territorio. Nei porti, aeroporti e corridoi intermodali si prevedono opportunità per sviluppare servizi alla persona e all’impresa, si prevedono nuovi nodi di servizio per le attività produttive specialistiche (nei quali intervenire favorendo l’innovazione e il marketing) e si individuano le aree da specializzare per l’attività dell’artigianato di servizio alla città. Si prevede la razionalizzazione di forma e funzioni delle “strade mercato” e si individuano “luoghi del sapere”, finalizzati anche alla promozione dello sviluppo economico (mediante promozione del rapporto tra ricerca e impresa). La seconda tavola raccoglie invece gli elementi e i contesti da valorizzare e tutelare, al fine di sviluppare armonicamente le diverse tipologie di turismo (ridefinendo il legame tra ospitalità e l’armatura culturale e ambientale del territorio). Si prevedono azioni di valorizzazione del sistema delle ville venete, delle città storiche e delle città murate; si prevede di coniugare, anche attraverso i “parchi agroalimentari”, le produzioni agricole di pregio con il turismo culturale ed enogastronomico; si individuano le zone di produzione DOC, DOP, IGP e le aree caratterizzate di attività artigianali di eccellenza, quale fattore di qualità dell’offerta turistica. Si prevede lo sviluppo del turismo termale, congressuale, musicale, teatrale, diportistico (quali nuovi “focus” di specializzazione turistica); si evidenzia la rete delle aviosuperfici esistenti quale fattore di competitività.
- 6) “Crescita sociale e culturale”, che raccoglie i possibili scenari di piano per disegnare il cosiddetto “Terzo Veneto”, che si distingue così attraverso progetti d’ampia rilevanza e riflesso, capaci di mettere in figura un nuovo stile di vita e nuove politiche imprenditive. Nelle piattaforme urbane di Treviso e Vicenza si evidenziano due specializzazioni di eccellenza legate, la prima, all’essere “magnete” dal quale hanno origine e si ripartono tipologie “slow” di fruizione del territorio legate all’acqua, alla natura e al gusto; la seconda, anche per la presenza massiccia di monumenti dell’architettura, quale luogo dell’armonia e per i giovani. Si individuano gli interventi strutturali della nuova organizzazione spaziale regionale, nel sistema lineare verde polifunzionale sull’Ostiglia, nel Grande Arco Verde (G.A.V.) metropolitano e nel sistema territoriale storico-ambientale afferente ai fiumi Piave e Brenta. La trama dei percorsi ciclopedonali permette la conoscenza capillare del territorio, delle ville e dei loro

contesti, delle città murate, dei canali navigabili storici, dei parchi naturali e culturali - letterari e dei territori di terra ed acqua del Polesine.

Per ciascun tematismo il Piano fornisce le direttive da osservare nella redazione dei Piani di Settore, dei Piani Territoriali Provinciali e degli strumenti urbanistici comunali, nonché le prescrizioni e i vincoli automaticamente prevalenti nei confronti dei Piani di Settore di livello regionale e degli strumenti urbanistici.

Rispetto al P.T.R.C. adottato con D.G.R.V. n. 372 del 17/02/09, il sito di progetto, ubicato in Comune di Bassano del Grappa, è inquadrato:

- in un *“tessuto urbanizzato”* (con riferimento alle tavv. 01a, 02, 03, 04, 05b, 08);
- in un’ *“area vulnerabile ai nitrati”*, *“di primaria tutela quantitativa degli acquiferi”*, all’esterno della *“dorsale principale del modello strutturale degli acquedotti”* (con riferimento alla tav. 01b);
- in un ambito con elevata *incidenza della superficie ad uso industriale* ($\geq 0,05$), in prossimità di un’ *“area nucleo e corridoio ecologico di pianura”* (con riferimento alla tav. 05a);
- in un *“sistema urbanizzato”* in *“ambito pedemontano”* di riequilibrio territoriale, in prossimità di un *“polo di sistema”* (Bassano del Grappa) della *rete dei capoluoghi e città medie* (con riferimento alla tav. 08);
- in un’ *area agripolitana di pianura* appartenente all’ambito di paesaggio n. 21 *“Alta Pianura Brenta - Piave”* (con riferimento alla tav. 09).

Anche il P.T.R.C. adottato, come quello vigente, e per le stesse ragioni già argomentate, non contiene alcuna preclusione al progetto in discussione.

Nell’***Elaborato grafico B3.2*** sono riportati gli estratti delle tavole del P.T.R.C. adottato con indicato il sito di progetto.

La normativa nazionale in materia di paesaggio di cui al D.Lgs. 42/2004 (*Codice dei beni culturali e del paesaggio*) ha introdotto l’obbligo dell’elaborazione congiunta Stato – Regione del piano paesaggistico regionale, anche nella forma di piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici. La redazione congiunta del piano paesaggistico regionale è stata avviata nella seconda metà del 2009 (successivamente alla data di adozione del P.T.R.C. “adottato” con D.G.R.V. n. 372/2009) per quanto necessario ad attribuire al P.T.R.C. la qualità di piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici. A tal fine nel settembre 2009 è stato istituito un Comitato Tecnico del Paesaggio (C.T.P.), a composizione paritetica ministeriale e regionale, incaricato della “definizione dei contenuti del Piano” e del “coordinamento delle azioni necessarie alla sua definizione”. Con D.R.G.V. n. 427/2013 è stata pertanto adottata una Variante del P.T.R.C. 2009 con “attribuzione della valenza paesaggistica”.

Si evidenzia inoltre come il processo di pianificazione paesaggistica regionale, conformemente alle disposizioni della L.R. 11/2004, si articola in due diversi momenti: uno di carattere generale, che ha a oggetto il P.T.R.C. a valenza paesaggistica, e uno più di dettaglio che riguarda la Pianificazione Paesaggistica Regionale d'Ambito / P.P.R.A. (a tutt'oggi ancora in corso di elaborazione).

Come indicato all'art. 71 delle N.d.A. del P.T.R.C. adottato (come da modifiche della variante 2013), la Regione è articolata in 14 Ambiti di Paesaggio, indicati nel "Documento per la pianificazione paesaggistica", in ragione dei differenti valori espressi dai diversi contesti che la costituiscono e in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali e delle dinamiche di trasformazione che interessano ciascun ambito, oltre che delle loro specificità peculiari.

Il "Documento per la pianificazione paesaggistica" individua obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica preliminari per ciascun Ambito di Paesaggio, in attesa dell'elaborazione del relativo P.P.R.A..

Il sito di progetto rientra nell'Ambito di Paesaggio denominato "*Alta Pianura tra Brenta e Piave*". Come riportato nel "Documento per la pianificazione paesaggistica", il valore naturalistico ed ecosistemico dell'area è ridotto a causa della massiccia antropizzazione ed è espresso essenzialmente dalla presenza di diverse aree tutelate inserite nella rete Natura 2000, che per il Comune di Bassano del Grappa, sono rappresentate da una porzione delle "*grave e zone umide del Brenta*", un ambiente fluviale comprendente greti, aree golenali, meandri morti, steppe fluviali, saliceti riparali ed estesi boschi idrofili, che costituisce un complesso di habitat importante per l'avifauna locale e un'area di importante connessione tra gli ecosistemi.

Per conservare e migliorare la qualità del paesaggio dell'Ambito "*Alta Pianura tra Brenta e Piave*", il P.T.R.C. individua i seguenti obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica preliminari al P.P.R.A.:

- 3) funzionalità ambientale dei sistemi fluviali e lacustri,
- 4) integrità del sistema delle risorgive e dei biotopi ad esso associati,
- 5) funzionalità ambientale delle zone umide,
- 8) spessore ecologico e valore sociale dello spazio agrario,
- 9) diversità del paesaggio agrario,
- 15) valore storico-culturale dei paesaggi agrari storici,
- 21) qualità del processo di urbanizzazione,
- 22) qualità urbana degli insediamenti,
- 24) valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici,

- 26) qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi,
- 27) qualità urbanistica ed edilizia e vivibilità dei parchi commerciali e delle strade mercato,
- 32) inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture,
- 35) qualità dei “paesaggi di cava” e delle discariche,
- 38) consapevolezza dei valori naturalistico ambientali e storico-culturali.

Il progetto in discussione riguarda la modifica di un impianto di autodemolizione esistente in Comune di Bassano del Grappa, concernente l'ampliamento della superficie impermeabilizzata scoperta in una porzione di area agricola e la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica in aderenza ad un involucro edilizio esistente.

In considerazione della localizzazione del sito di progetto si ritiene di poter prescindere da tutti gli obiettivi non pertinenti all'area in esame, quali i nn. 3, 4, 5 (il sito di progetto non si colloca nella fascia delle risorgive e dista oltre 250 m dall'argine del Fiume Brenta, che delimita l'ambiente fluviale e le zone umide più prossime), 8, 9, 15 (trattasi di obiettivi sostanzialmente finalizzati all'adozione di corrette pratiche agricole e quindi non pertinenti al progetto in discussione), 22, 24, 27, 32, 35, 38 (il progetto non riguarda edificazione residenziale, strutture commerciali, realizzazione di infrastrutture, cave, discariche, risorse museali/culturali locali).

Con riferimento all'obiettivo **21**, il P.T.R.C. individua le seguenti linee di indirizzo:

- 21b) adottare il criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica nella regolamentazione dei processi di urbanizzazione,
- 21d) promuovere la riqualificazione dei margini degli insediamenti urbani, intendendo le aree di transizione in rapporto alle aree agricole, come occasione per la creazione di fasce verdi e spazi di relazione,
- 21e) governare i processi di urbanizzazione lineare lungo gli assi viari, scegliendo opportune strategie di densificazione o rarefazione in base alla tipologia della strada ed al contesto,
- 21f) governare la trasformazione delle aree afferenti ai caselli ed alle stazioni SFMR, come occasione di valorizzazione delle specificità anche paesaggistiche del territorio.

Con riferimento all'obiettivo **26**, il P.T.R.C. individua le seguenti linee di indirizzo:

- 26a) individuare linee preferenziali di localizzazione delle aree produttive sulla base della presenza dei servizi e delle infrastrutture, scoraggiando l'occupazione di territorio agricolo non infrastrutturato,

- 26b) promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori,
- 26d) promuovere un migliore inserimento paesaggistico ed ambientale delle aree produttive (compresi gli allevamenti zootecnici intensivi), anche sulla base di adeguati studi sulla percezione visiva e sociale,
- 26e) promuovere interventi di riordino e riqualificazione delle zone industriali ed artigianali in senso multifunzionale, con particolare attenzione al commercio al dettaglio, ai servizi alle imprese ed ai lavoratori, alla continuità d'uso degli spazi anche al di fuori degli orari di lavoro,
- 26f) incoraggiare iniziative di riqualificazione degli spazi aperti delle aree produttive esistenti e indirizzare il progetto di quelle nuove verso una maggior presenza di vegetazione ed aree permeabili, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.

Il progetto in discussione risulta sostanzialmente coerente con gli obiettivi **21** e **26**, in quanto è finalizzato al consolidamento di un complesso produttivo esistente, con un modesto ampliamento su un'area agricola allo stato inutilizzata e non altrimenti valorizzabile stante la prossimità con le aree produttive contermini. In particolare si evidenzia come il progetto preveda la realizzazione di fasce di mitigazione ambientale di profondità adeguata sui lati prospicienti l'aperta campagna, in particolare quello ovest, più visibile dall'argine del Fiume Brenta.

Per quanto riguarda la valutazione dell'inserimento paesaggistico degli interventi previsti (realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica), si rimanda alla specifica trattazione riportata nel **capitolo 6**.

4.4 Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.)

Il Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.), elaborato dalla Regione Veneto secondo quanto disposto dall'art. 121 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., approvato con Delibera del Consiglio Regionale del Veneto n. 107 del 05/11/09, così come modificato da diverse successive Deliberazioni della Giunta Regionale (n. 842/12, n. 1770/12, n. 691/14, n. 1534/15, n. 360/17, n. 1023/18), contiene norme, direttive e prescrizioni per la tutela quantitativa e qualitativa del sistema idrico. Più in particolare, le Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del P.T.A. approvato dalla Regione Veneto contengono precise definizioni e prescrizioni riguardanti lo scarico delle acque reflue industriali e di quelle meteoriche di dilavamento sul suolo, nel sottosuolo, in corpi idrici superficiali e in fognatura.

L'impianto di Autodemolizione Bresolin rientra fra le tipologie di insediamenti elencati nell'allegato F (punti 6/9) delle Norme Tecniche di Attuazione del

P.T.A.. Gli (unici) scarichi idrici provenienti dall'impianto sono costituiti da acque meteoriche di dilavamento delle superfici impermeabilizzate che pertanto rientrano nel caso disciplinato dal comma 1 dell'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.A..

Attualmente l'area scoperta di pertinenza dell'impianto di autodemolizione può ritenersi costituita da due bacini scolanti (est ed ovest) afferenti ad impianti di trattamento dedicati con recapito finale (delle acque trattate) in corso d'acqua superficiale (la Roggia Bernarda che scorre a margine del perimetro sud-est dell'azienda). L'impianto di trattamento tributario del bacino scolante orientale è dotato inoltre di uno sfioro di troppo-pieno in un sistema disperdente (con recapito nell'immediato sottosuolo) per l'esaurimento del volume eccedente la capacità dell'impianto di trattamento in occasioni di precipitazioni di eccezionale intensità ("terza pioggia"); questa eventuale eccedenza di acque meteoriche risulta sicuramente incontaminata oltretutto per l'esaurimento del fenomeno di dilavamento anche per effetto della elevata diluizione e può quindi essere smaltita nell'immediato sottosuolo senza problemi di sorta. Negli strati sub-superficiali del suolo vengono pure esaurite le acque meteoriche dei pluviali delle coperture del capannone esistente, da ritenersi incontaminate stante l'assenza di camini e di ricadute di sorta. L'impianto di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento del bacino scolante occidentale non è invece dotato di alcun troppo pieno e recapita quindi la totalità delle acque meteoriche nella Roggia Bernarda.

Il progetto in discussione prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato in ampliamento all'esistente e l'ulteriore impermeabilizzazione di un'area (attualmente) agricola adiacente da asservire all'impianto di autodemolizione. Gli interventi in progetto riguardano esclusivamente il bacino scolante occidentale, la cui rete di raccolta delle acque meteoriche deve pertanto essere necessariamente modificata/adequata. In particolare si evidenzia come con la realizzazione delle opere di fondazione del nuovo capannone, verrà necessariamente compromesso il "catino" riempito con materiale ghiaioso drenante della porzione di area esterna a sud dell'involucro edilizio esistente e verrà quindi meno il relativo volume di accumulo finora disponibile per la laminazione delle acque meteoriche. Conseguendone la necessità di reperire altrimenti il richiesto volume di invaso, si prevede la realizzazione di una nuova vasca di laminazione interrata, dimensionata, oltretutto per compensare la suddetta perdita di volume di accumulo, anche sulla base del (seppur modesto) incremento di superficie impermeabilizzata del bacino scolante occidentale. Le acque meteoriche dei pluviali delle coperture del nuovo capannone verranno invece recapitate nell'immediato sottosuolo mediante un sistema di pozzi assorbenti, così come avviene per il capannone esistente.

Le modifiche di progetto non determineranno alcuna modifica del regime idraulico del corso d'acqua superficiale essendo garantito il mantenimento del limite di portata prescritto dal Consorzio di Bonifica Pedemontano Brenta per lo scarico nella Roggia Bernarda (come risulta dalla *Valutazione di Compatibilità Idraulica* argomento dell'**allegato A1.6** alla Relazione tecnica del *Progetto Definitivo*).

Per quanto sopra rappresentato, le emissioni liquide dell'impianto di Autodemolizione Bresolin sono conformi a quanto prescritto dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.A., con particolare riferimento all'art. 39 - comma 1, anche nella configurazione di progetto.

4.5 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera

Con D.C.R. n. 90 del 19/04/2016, la Regione del Veneto ha approvato l'aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera originariamente approvato con D.C.R. n. 57 del 11/11/04, al fine di allineare le politiche regionali di riduzione dell'inquinamento atmosferico, a seguito degli sviluppi normativi a livello europeo, nazionale e interregionale, con particolare riferimento all'entrata in vigore della Direttiva sulla Qualità dell'Aria (Direttiva 2008/50/CE) e del relativo Decreto Legislativo di recepimento (D.Lgs. n. 155/2010).

Il nuovo Piano è strutturato per conseguire una serie di obiettivi suddivisi in obiettivi "strategici", obiettivi "specifici", obiettivi "operativi" e obiettivi "trasversali", che scaturiscono dal fine generale di perseguire il miglioramento della qualità dell'aria a livello regionale a tutela della salute umana e della vegetazione.

Gli **obiettivi strategici** prendono spunto da accertate situazioni di superamento, per taluni inquinanti atmosferici, dei rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie indicati nel D.Lgs. n. 155/2010, in riferimento a zone o ad aree di superamento individuate sul territorio regionale. Gli obiettivi strategici sono i seguenti:

- 1) *raggiungimento del valore limite annuale e giornaliero per il PM₁₀;*
- 2) *raggiungimento del valore limite annuale per il PM_{2.5} ;*
- 3) *raggiungimento del valore limite annuale per il biossido di azoto NO₂;*
- 4) *conseguimento del valore obiettivo e dell'obiettivo a lungo termine per l'ozono O₃ ;*
- 5) *conseguimento del valore obiettivo per il benzo(a)pirene;*
- 6) *contribuire al conseguimento dell'obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra .*

Gli **obiettivi specifici** contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi strategici e sono costituiti da target di riduzione delle emissioni dei diversi inquinanti (PM₁₀, PM_{2.5}, IPA, SO₂, NO_x, COV, NH₃, CO₂, CH₄, N₂O) che vengono emessi direttamente in atmosfera o che derivano da composti precursori.

Gli **obiettivi operativi** constano dei principali ambiti nei quali si sviluppano le misure attuative del piano, in base alle indicazioni definite a livello nazionale per la riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Gli **obiettivi trasversali** costituiscono linee comuni a tutti gli obiettivi e prevedono in particolare azioni in capo alla Pubblica Amministrazione quali il potenziamento degli studi e del monitoraggio per la valutazione dell'inquinamento atmosferico oltre che una maggior attenzione nei confronti degli aspetti relativi ad informazione e comunicazione al pubblico.

Nell'aggiornamento del Piano Regionale di Tutela dell'Atmosfera sono anche riportati i dati 2007/08 dell'inventario regionale dei macroinquinanti realizzato con il software INEMAR (INventario EMissioni ARia). Si evidenzia tuttavia come tali dati risultino superati dal più recente aggiornamento dell'inventario INEMAR Veneto del 2015, reperibile sul sito internet di ARPAV. Dall'analisi delle mappe INEMAR Veneto 2015, che riportano le emissioni totali annuali su base comunale dei singoli macroinquinanti, delle quali si riporta un estratto nelle pagine successive, per quanto riguarda il Comune di Bassano del Grappa, si riscontrano valori medio-alti per i parametri CH₄, CO, COV, e particolato atmosferico, in ragione dell'elevata urbanizzazione e industrializzazione del territorio.

L'attività di autodemolizione consta di operazioni manuali che non producono emissioni in atmosfera, quantomeno di tipo convogliato, e comunque anche eventuali emissioni diffuse derivanti dalle attività di messa in sicurezza e di demolizione/smontaggio degli autoveicoli sono da considerarsi poco significative se non irrilevanti.

L'operazione di esaurimento/bonifica delle bombole di gas combustibile (metano, GPL) viene eseguita all'aperto con l'ausilio di apposite apparecchiature tipo "Vacuum gas", mediante le quali il gas combustibile eventualmente ancora presente viene estratto e combusto e la bombola viene inertizzata con azoto. Quest'operazione determina un'emissione di un'esigua portata di gas combusti che non può comportare alcun effetto significativo nei confronti dell'atmosfera.

Poiché, per quanto rappresentato, l'impianto di autodemolizione in questione non determina alcun effetto significativo sulla componente ambientale "atmosfera", il progetto in discussione risulta certamente compatibile con il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, approvato con D.C.R. n. 90 del 19/04/2016.

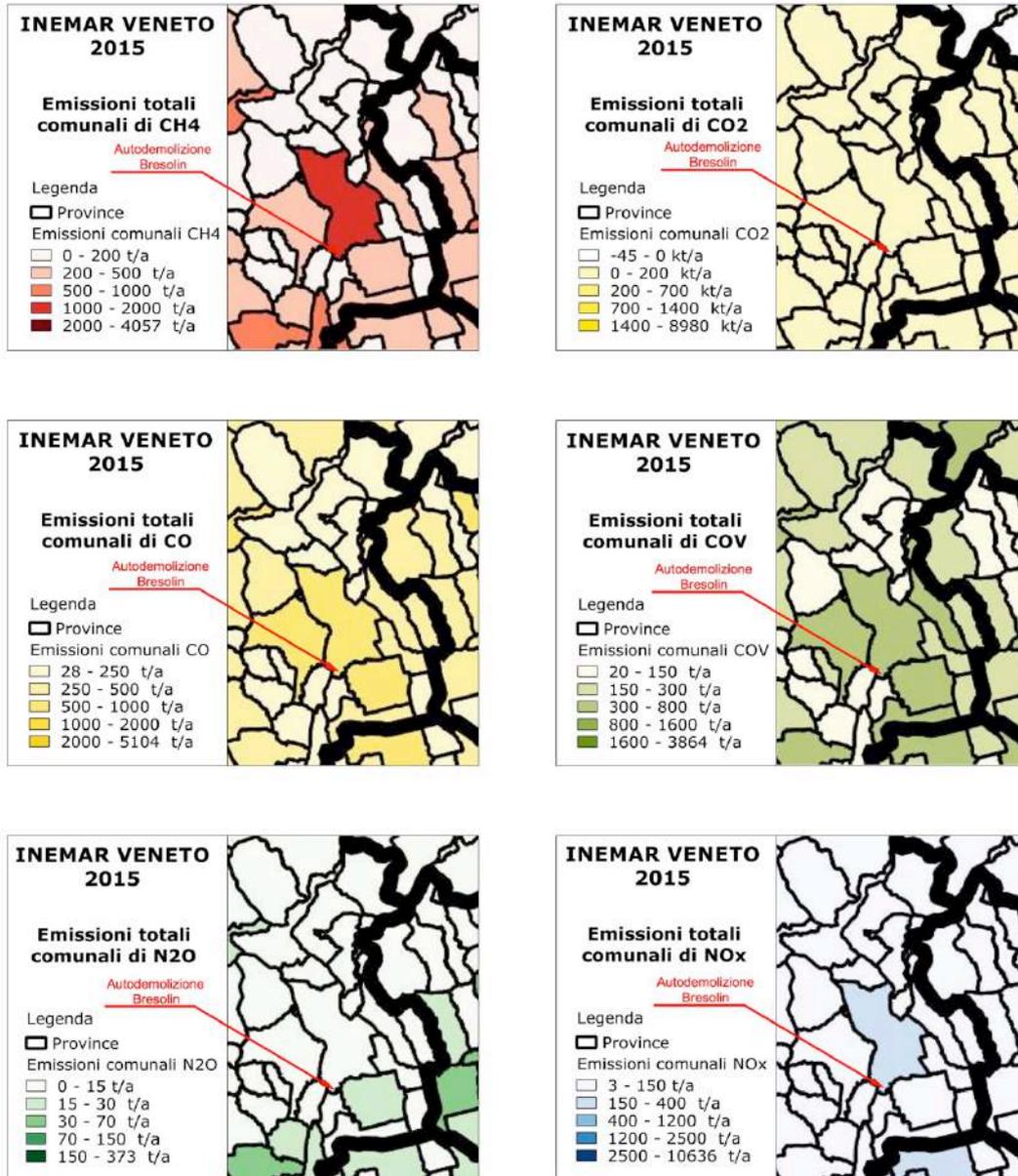


Figura 4.1.a: Estratto delle mappe cartografiche dell'inventario regionale dei macroinquinanti INEMAR Veneto, anno 2015 (fonte: A.R.P.A.V.)

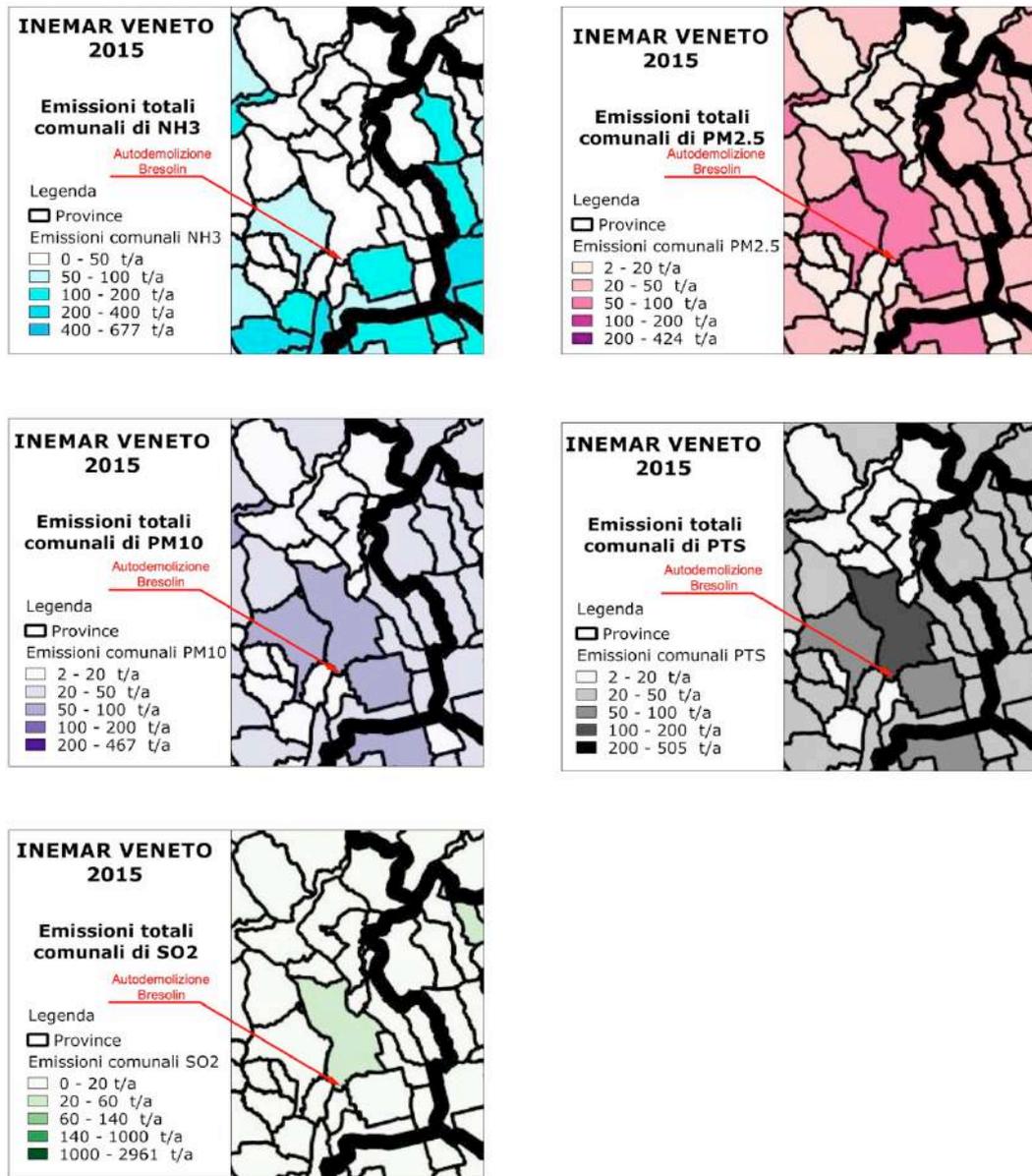


Figura 4.1.b: Estratto delle mappe cartografiche dell'inventario regionale dei macroinquinanti INEMAR Veneto, anno 2015 (fonte: A.R.P.A.V.)

4.6 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

Con Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 708 del 02/05/2012 è stato approvato, con prescrizioni, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza, adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 40 del 20 maggio 2010. Il P.T.C.P. è stato quindi adeguato alle prescrizioni della Delibera regionale di approvazione, che ha recepito e fatto proprie le conclusioni della Valutazione Tecnica Regionale, del Parere del Comitato previsto dall'art. 27 della L.R. 11/2004 e del parere della Seconda Commissione Consiliare.

Al pari del P.T.R.C. adottato dalla Regione Veneto, anche il P.T.C.P. delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali, in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale e in conformità con le diverse strategie e i nuovi strumenti di pianificazione sovraordinati. In particolare il P.T.C.P.:

- a) acquisisce, previa verifica, i dati e le informazioni necessarie alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale provinciale;
- b) recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;
- c) definisce gli aspetti relativi alla difesa del suolo e alla sicurezza degli insediamenti determinando, con particolare riferimento al rischio geologico, idraulico e idrogeologico e alla salvaguardia delle risorse del territorio, le condizioni di fragilità ambientale;
- d) indica gli obiettivi generali, la strategia di tutela e di valorizzazione del patrimonio agro-forestale e dell'agricoltura specializzata in coerenza con gli strumenti di programmazione del settore agricolo e forestale;
- e) detta le norme finalizzate alla prevenzione e difesa dall'inquinamento prescrivendo gli usi espressamente vietati in quanto incompatibili con le esigenze di tutela;
- f) riporta le aree a rischio di incidente rilevante di cui al decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334 "Attuazione della direttiva 96/82/CE relative al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose", così come individuate e perimetrate dalla Regione ai sensi dell'articolo 75 della legge regionale 13 aprile 2001, n. 11 e successive modificazioni;
- g) riporta i vincoli territoriali previsti da disposizioni di legge;
- h) individua e precisa gli ambiti di tutela per la formazione di parchi e riserve naturali di competenza provinciale nonché le zone umide, i biotopi e le altre aree relitte naturali, le principali aree di risorgiva, da destinare a particolare disciplina ai fini della tutela delle risorse naturali e della salvaguardia del paesaggio;

- i) individua e disciplina i corridoi ecologici al fine di costruire una rete di connessione tra le aree protette, i biotopi e le aree relitte naturali, i fiumi e le risorgive;
- j) perimetra i centri storici, individua le ville venete e i complessi e gli edifici di pregio architettonico, le relative pertinenze e i contesti figurativi;
- k) indica gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio, i sistemi delle infrastrutture, le attrezzature, gli impianti e gli interventi di interesse pubblico di rilevanza provinciale;
- l) formula i criteri per la valorizzazione dei distretti produttivi di cui alla Legge Regionale 4 aprile 2003, n. 8 "Disciplina dei distretti produttivi ed interventi di politica industriale locale";
- m) individua, sulla base dei criteri di cui all'articolo 24, comma 1, lettera g) della L.R. N. 11/2004, gli ambiti per la pianificazione dei nuovi insediamenti industriali, artigianali, turistico-ricettivi e delle grandi strutture di vendita;
- n) individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra più comuni;
- o) individua i comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti i cui PAT possono essere redatti in forma semplificata.

Il P.T.C.P. è stato formulato secondo le disposizioni della L.R. Veneto n. 11 del 23/04/2004 "Norme per il governo del territorio", dell'art. 20 del D.Lgs n. 267/2000 e del P.T.R.C.; esso si esprime tramite:

- Direttive, che impegnano la Provincia ed i soggetti subordinati ad indirizzare la propria azione secondo le disposizioni del Piano; le direttive rappresentano la guida per la redazione, la variazione o l'adeguamento dei piani di iniziativa provinciale e dei programmi e degli strumenti urbanistici attuativi degli Enti locali.
- Prescrizioni, che regolamentano gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite nel territorio, incidendo direttamente sul regime giuridico dei beni disciplinati; le prescrizioni devono essere inserite negli strumenti urbanistici di pianificazione comunale, avendo efficacia precettiva e prevalente sugli strumenti stessi ed avendo anche valenza di vincolo sulle proprietà immobiliari.
- Vincoli, ovvero indicazioni sugli effetti prodotti da norme (fonti giuridiche) diverse dal P.T.C.P., che incidono direttamente sul regime giuridico dei beni disciplinati e regolano gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite, secondo le modalità previste dalle singole normative istitutive dei vincoli stessi.

Per quanto concerne l'inquadramento del progetto in relazione alle tavole del P.T.C.P., riportate nell'**Elaborato grafico B3.3**, si evidenzia quanto segue:

- 1) Tavole 1.1.A e 1.2.A del P.T.C.P. (Zona Nord) - *Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*: il sito non ricade in alcuna zona di tutela o vincolo. Il sito ricade in zona sismica 3 (ai sensi dell'O.P.C.M. 3519/2006); tale classificazione è stata considerata in sede di progettazione edilizia del nuovo fabbricato.
- 2) Tavola 2.1.A del P.T.C.P. (Zona Nord) - *Carta della fragilità*: il sito di progetto ricade all'interno delle "Aree fluviali" prossime al Fiume Brenta; le Norme Tecniche del P.T.C.P. non prevedono particolari prescrizioni per questa condizione, se non precise direttive e raccomandazioni per i Comuni nella redazione di progetti di regimentazione idraulica ovvero nell'esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria in alveo.
- 3) Tavola 2.2 del P.T.C.P. - *Carta geolitologica*: il sito si caratterizza per la presenza di depositi alluvionali costituiti da materiali granulari più o meno addensati dei terrazzi fluviali/fluvioglaciali antichi a tessitura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa.
- 4) Tavola 2.3 del P.T.C.P. - *Carta idrogeologica*: il sito ricade a nord del limite superiore della fascia delle risorgive, in un ambito territoriale in cui le acque sotterranee costituiscono un unico acquifero indifferenziato; il sito ricade al di fuori dell'area di cattura dei pozzi ad uso idropotabile più prossimi.
- 5) Tavola 2.4 del P.T.C.P. - *Carta geomorfologica*: il sito non ricade in alcuna zona di tutela o vincolo.
- 6) Tavola 2.5 del P.T.C.P. - *Carta del rischio idraulico*: il sito non ricade in alcuna zona di tutela o vincolo.
- 7) Tavola 3.1.A del P.T.C.P. (Zona Nord) - *Carta del sistema ambientale*: il sito ricade in un'area di agricoltura mista a naturalità diffusa.
- 8) Tavola 4.1.A del P.T.C.P. (Zona Nord) - *Sistema insediativo e infrastrutturale*: il sito ricade a ridosso di un'area produttiva prossima a infrastrutture stradali di secondo e terzo livello.
- 9) Tavola 5.1.A del P.T.C.P. (Zona Nord) - *Sistema del paesaggio*: il sito ricade in un'area di agricoltura mista a naturalità diffusa caratterizzata dalla presenza della zona produttiva di Via Quartiere Pré di Bassano del Grappa.

Il sito di progetto non ricade in ambiti oggetto di pianificazione provinciale.

4.7 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico

Il territorio comunale di Bassano del Grappa non presenta particolari criticità dal punto di vista della pericolosità idraulica.

Il P.A.I. del bacino dei fiumi Brenta-Bacchiglione per il territorio comunale di Bassano del Grappa non contempla criticità legate a pericolosità e rischio geologico e pericolosità da valanga nei pressi del sito di progetto.

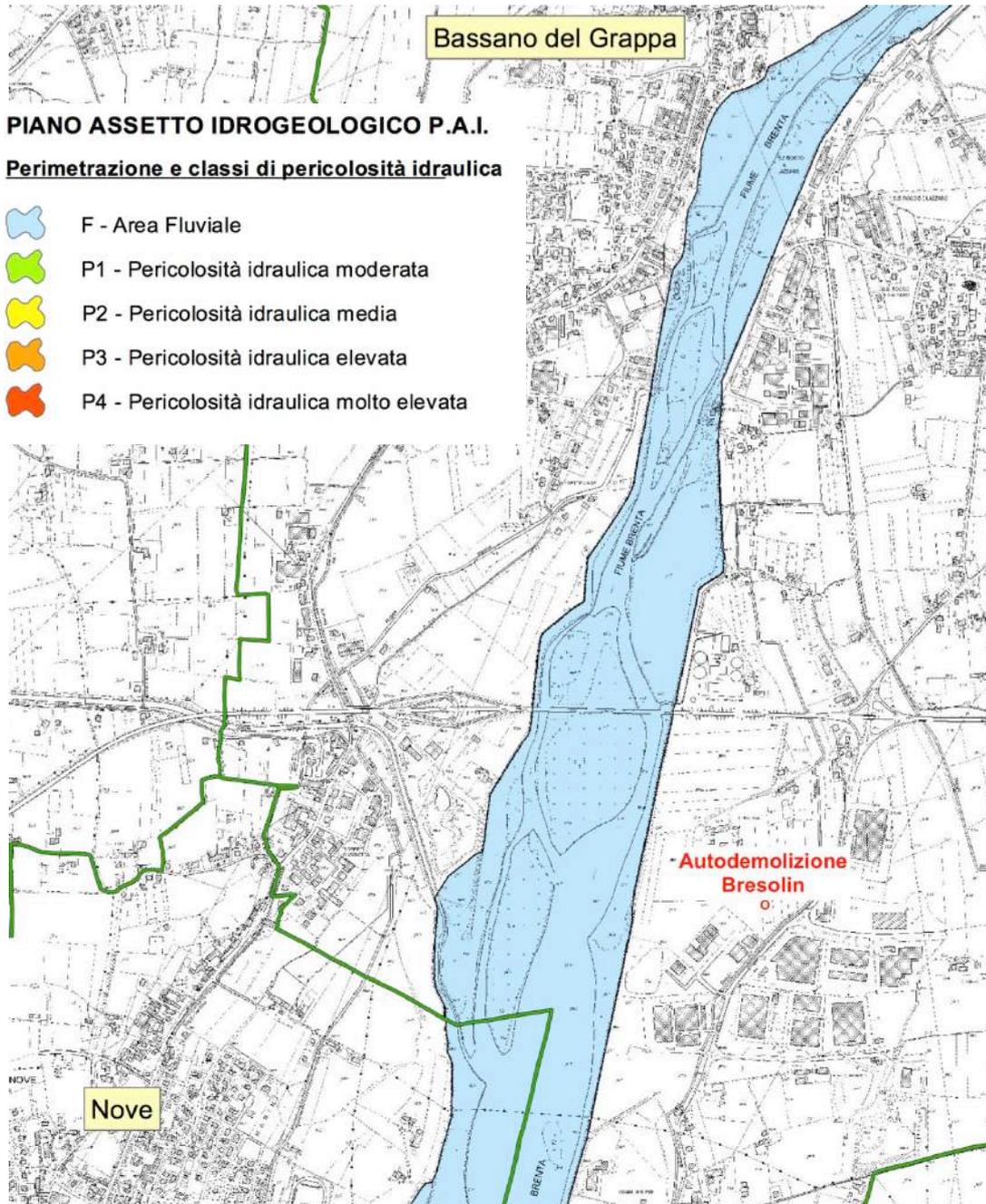


Figura 4.2: Estratto del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino Brenta-Bacchiglione ("Carta della pericolosità idraulica") con evidenziato il sito di Autodemolizione Bresolin.

4.8 Piani urbanistici comunali

Con l'entrata in vigore della Legge Regionale in materia Urbanistica (L.R. N. 11/2004) è stato ridisegnato il sistema di pianificazione del territorio rispetto alla previgente L.R. N. 61/1985; dove, per pianificare il governo del territorio, la L.R. N. 61/1985 prevedeva l'obbligo per ogni Comune, di dotarsi del Piano Regolatore Generale (P.R.G.), la L.R. N. 11/2004 ha stabilito un modello di pianificazione urbanistica comunale articolato in:

- disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.);
- disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (P.I.).

Il P.A.T. è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni, le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica e gli ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché le aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale.

Il P.A.T. fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili sul territorio ed in particolare:

- a) verifica ed acquisisce i dati e le informazioni necessarie alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale comunale;
- b) disciplina, con una specifica normativa di tutela, le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore;
- c) individua gli ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché le aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale;
- d) recepisce i siti interessati da habitat naturali di interesse comunitario e definisce le misure idonee ad evitare o ridurre gli effetti negativi sugli habitat e sulle specie floristiche e faunistiche;
- e) individua gli ambiti per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comunale;
- f) determina il limite quantitativo massimo della zona agricola trasformabile in zone con destinazione diversa da quella agricola, avendo riguardo al rapporto tra la superficie agricola utilizzata (S.A.U) e la superficie territoriale comunale (S.T.C.);

- g) detta una specifica disciplina di regolamentazione, tutela e salvaguardia con riferimento ai contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- h) detta una specifica disciplina con riferimento ai centri storici, alle zone di tutela e alle fasce di rispetto e alle zone agricole in conformità a quanto previsto dagli articoli 40, 41 e 43 della L.R. n. 11/2004 e s.m.i.;
- i) assicura il rispetto delle dotazioni minime complessive dei servizi di cui all'articolo 31 della L.R. n. 11/2004 e s.m.i.;
- j) individua le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza e detta i criteri per l'individuazione di ambiti preferenziali di localizzazione delle grandi strutture di vendita e di altre strutture alle stesse assimilate;
- k) determina, per ambiti territoriali omogenei (A.T.O.), i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti residenziali, industriali, commerciali, direzionali, turistico-ricettivi e i parametri per i cambi di destinazione d'uso, perseguendo l'integrazione delle funzioni compatibili;
- l) definisce le linee preferenziali di sviluppo insediativo e le aree di riqualificazione e riconversione;
- m) precisa le modalità di applicazione della perequazione e della compensazione di cui agli articoli 35 e 37 della L.R. n. 11/2004 e s.m.i.;
- n) detta i criteri per gli interventi di miglioramento, di ampliamento o per la dismissione delle attività produttive in zona impropria, nonché i criteri per l'applicazione della procedura dello sportello unico per le attività produttive, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 20 ottobre 1998, n. 447 "Regolamento recante norme di semplificazione dei procedimenti di autorizzazione per la realizzazione, l'ampliamento, la ristrutturazione e la riconversione di impianti produttivi, per l'esecuzione di opere interne ai fabbricati, nonché per la determinazione delle aree destinate agli insediamenti produttivi, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59" e successive modificazioni, in relazione alle specificità territoriali del Comune;
- o) individua le aree di urbanizzazione consolidata in cui sono sempre possibili interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti attuabili nel rispetto delle Norme Tecniche di carattere strutturale elaborate in applicazione di leggi regionali anche di altri settori;
- p) individua i contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi;
- q) stabilisce i criteri per l'individuazione dei siti per la localizzazione di reti e servizi di comunicazione elettronica ad uso pubblico di cui al Decreto Legislativo 1 agosto 2003, n. 259 "Codice delle comunicazioni elettroniche" e successive modificazioni.

Per perseguire le suddette finalità, il P.A.T., sulla base del quadro conoscitivo ed in relazione alla ricognizione delle prescrizioni dei Piani in essere sul territorio, attraverso gli elaborati e le norme tecniche, definisce:

- a) VINCOLI - derivanti da specifiche normative di legge.
- b) DIRETTIVE - consistenti in disposizioni di indirizzo, indicazioni di obiettivi e definizioni di strategie da rispettare nella predisposizione della parte gestionale/operativa.
- c) PRESCRIZIONI di carattere direttamente precettivo ed operativo da rispettare nella predisposizione della parte gestionale/operativa.

Il Piano degli Interventi (P.I.) è invece lo strumento urbanistico che, in coerenza ed in attuazione del P.A.T., individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando contestualmente la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità. Di rilevante importanza sono i principi della partecipazione e della concertazione introdotti nell'art. 5 della L.R. N. 11/2004 dove si dispone che: *“I Comuni, le Province e la Regione nella formazione degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, conformano la propria attività al metodo del confronto e della concertazione con gli altri enti pubblici territoriali e con le altre amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti. L'amministrazione procedente assicura, altresì, il confronto con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, nonché con i gestori di servizi pubblici e di uso pubblico invitandoli a concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche individuate dagli strumenti di pianificazione”*.

Ai sensi dell'art. 12 della L.R. n. 11/2004, il Piano degli Interventi è quello *“strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità”*.

Il P.I. in coerenza e in attuazione del P.A.T., sulla base del quadro conoscitivo aggiornato, provvede a:

- a) suddividere il territorio comunale in zone territoriali omogenee secondo le modalità stabilite con provvedimento della Giunta regionale ai sensi dell'art. 50, comma 1, lettera b);
- b) individuare le aree in cui gli interventi sono subordinati alla predisposizione di P.U.A. (piani attuativi urbanistici) o di comparti urbanistici e dettare criteri e limiti per la modifica dei perimetri da parte del P.U.A.;
- c) definire i parametri per la individuazione delle varianti ai P.U.A. di cui all'art. 20, comma 14;

- d) individuare le unità minime di intervento, le destinazioni d'uso e gli indici edilizi;
- e) definire le modalità di intervento sul patrimonio edilizio esistente da salvaguardare;
- f) definire le modalità per l'attuazione degli interventi di trasformazione e di conservazione;
- g) individuare le eventuali trasformazioni da assoggettare ad interventi di valorizzazione e sostenibilità ambientale;
- h) definire e localizzare le opere e i servizi pubblici e di interesse pubblico nonché quelle relative a reti e servizi di comunicazione, di cui al Decreto Legislativo n. 259 del 2003 e successive modificazioni, da realizzare o riqualificare;
- i) individuare e disciplinare le attività produttive da confermare in zona impropria e gli eventuali ampliamenti, nonché quelle da trasferire a seguito di apposito convenzionamento anche mediante l'eventuale riconoscimento di crediti edilizi di cui all'art. 36 e l'utilizzo di eventuali compensazioni di cui all'art. 37;
- j) dettare la specifica disciplina con riferimento ai centri storici, alle fasce di rispetto e alle zone agricole ai sensi degli articoli 40, 41 e 43;
- k) dettare la normativa di carattere operativo derivante da legge regionali di altri settori con particolare riferimento alle attività commerciali, al piano urbano del traffico, al piano urbano dei parcheggi, al piano per l'inquinamento luminoso, al piano per la classificazione acustica e ai piani pluriennali per la mobilità ciclistica.

Il P.A.T. del Comune di Bassano del Grappa è stato approvato con D.G.R.V. N. 4141 del 18/12/2007. Successivamente si è iniziato un percorso finalizzato alla revisione dello strumento urbanistico comunale, conclusosi nel 2019 con l'approvazione della Prima Variante al P.A.T. con D.C.C. N. 83 del 28/11/2019.

Il primo Piano degli Interventi del Comune di Bassano del Grappa è stato approvato con D.C.C. N. 9 del 01/03/2012; successivamente sono state approvate diverse varianti al Piano degli Interventi, l'ultima delle quali è stata approvata con D.C.C. N. 38 del 25/06/2020[RR4].

Per quanto concerne l'inquadramento del progetto rispetto al P.A.T. del Comune di Bassano del Grappa (elaborati cartografici riportati in stralcio nell'***Elaborato grafico B3.4***), si evidenzia quanto segue:

1. Estratto Tav. 5.1 del P.A.T. - *Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*: il sito rientra, come tutto il territorio comunale, nella "fascia di ricarica degli acquiferi", per il quale il P.A.T. rimanda a quanto prescritto dal P.T.R.C.. L'area confina a sud e ad est con aree sottoposte a vincolo idrografico (fascia di rispetto della Roggia Bernarda). La

cartografia del P.A.T. evidenzia, sul lato ovest, un tratto sottoposto a vincolo idrografico: trattasi di una fascia di rispetto prevista in corrispondenza del tracciato della ex Roggia Remondina, peraltro spostato ad ovest di un'ottantina di metri rispetto a quello che aveva il corso d'acqua, comunque da tempo dismesso e sdemanializzato dal Genio Civile di Vicenza avendo perso ogni valenza idraulica; il suo sedime è quindi un relitto demaniale privatizzato di un corso d'acqua inesistente. L'area confina a sud con infrastrutture viabilistiche appartenenti alla "viabilità principale" (strada Cartigliana), mentre 400 metri a nord trovasi il tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta. L'intero territorio comunale è classificato "zona sismica 3" ai sensi dell'O.P.C.M. 3274/2003; tale classificazione è stata considerata nella progettazione edilizia nel nuovo fabbricato.

2. Estratto Tav. 5.2 del P.A.T. - *Carta delle invarianti*: l'area rientra fra gli "spazi aperti integrati con l'ambito del Brenta" ed in particolare all'interno del "perimetro degli ambiti indicati dal P.A.T. da precisare con il Piano degli Interventi". L'area confina sui lati sud ed est con "Corsi d'acqua minori" (la Roggia Bernarda), mentre ad ovest viene individuato il tracciato dell'ex Roggia Remondina, oggi inesistente. L'area si colloca a circa 170 m in direzione sud-est e a circa 200 m in direzione sud-ovest da alcuni "Edifici di valore storico monumentale e/o di interesse tipologico" (trattasi di caseggiati rurali).
3. Estratto Tav. 5.3 del P.A.T. - *Carta delle fragilità*: l'area rientra fra i "terreni idonei ai fini edificatori sotto condizione" in quanto considerata "zona mediamente esposta a rischio geologico idraulico". In merito a questo vincolo, le N.T.A. del P.A.T. prescrivono che i nuovi interventi edificatori vengano valutati sulla base di elaborazioni geologiche/geotecniche.
4. Estratto Tav. 5.4a del P.A.T. - *Sistemi territoriali, sottosistemi, ambiti territoriali ottimali (A.T.O.)*: l'area rientra fra le zone incluse nel sottosistema "R3 - Aree miste a dominante produttiva" incluse nell'ATO R3.2 "Ambito ad est del Fiume Brenta". L'area confina sul lato sud con infrastrutture stradali classificate come "strade di collegamento fra centri abitati" (trattasi della Strada Cartigliana).
5. Estratto Tav. 5.4b del P.A.T. - *Carta delle trasformabilità*: l'area ricade sul perimetro dei "limiti specifici allo sviluppo insediativo"; l'area confina a sud con aree ad "urbanizzazione consolidata" (la zona produttiva di Via Quartiere Pré).
6. Estratto Tav. 5.5 del P.A.T. - *Scelte Strutturali e Scelte strategiche*: il sito di progetto ricade in una zona classificata fra le "aree in cui salvaguardare e recuperare gli spazi aperti agricoli e naturali". Trattasi tuttavia di un'area agricola periurbana interclusa tra attività produttive ed elementi agroindustriali, che non presenta elementi naturalistici di pregio.

Per quanto riguarda l'inquadramento del progetto rispetto al P.I. del Comune di Bassano del Grappa (stralcio cartografico riportato nell'**Elaborato grafico B3.4**), l'impianto di Autodemolizione Bresolin ricade in "zona agricola" – sottozona E3.2, ma tuttavia l'area è stata specificatamente destinata a impianto di autodemolizione (autorizzato dalla Provincia di Vicenza ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.), come risulta anche dalla "Variante revisione parziale al Piano degli Interventi" n. 03/2018 approvata dal Consiglio Comunale di Bassano del Grappa con Deliberazione N. 13 del 21/03/2019. Ne consegue che, per la realizzazione del nuovo involucro edilizio (ampliamento del capannone esistente), l'idoneità dell'area, sotto il profilo urbanistico, è già stata riconosciuta in occasione del rilascio dei precedenti titoli abilitativi.

In definitiva, per l'area in esame, i vincoli individuati dallo strumento urbanistico di Bassano del Grappa interessano l'aspetto prettamente edilizio e paesaggistico, che per il progetto di che trattasi concernono la realizzazione del nuovo fabbricato in ampliamento e della nuova area pavimentata sul lato ovest. In particolare, in sede progettuale, sono stati effettuati i necessari approfondimenti di natura geologica/geotecnica (vedasi relazione geologica/geotecnica argomento dell'**allegato A1.5** alla Relazione tecnica del *Progetto Definitivo*), prescritti per le zone idonee a condizione ai fini edificatori, nonché le opportune valutazioni per l'inserimento paesaggistico del nuovo capannone (argomento della specifica trattazione riportata nel ***paragrafo 6.1.8*** e negli elaborati ivi richiamati).

La progettazione del nuovo fabbricato ha inoltre tenuto conto del vincolo sismico 3 ai sensi dell'OPCM 3273/2003 (successivamente aggiornata con OPCM 3519/06); a tal proposito preme evidenziare come l'evoluzione delle Norme Tecniche per le Costruzioni abbia sostanzialmente superato questo sistema di classificazione del territorio, disponendo un'analisi più specifica sulle caratteristiche sismiche dell'area interessata nonché della vita nominale dell'opera, per cui ad oggi la classificazione sismica ai sensi dell'OPCM 3519/06 rimane utile al solo fine della gestione della pianificazione e per il controllo del territorio da parte degli Enti preposti (Regione, Genio civile, ecc.).

In merito alla compatibilità urbanistica dell'ampliamento, si richiede che il Permesso di Costruire per gli interventi edilizi previsti venga ricompreso all'interno del provvedimento di approvazione del Progetto Definitivo (ex art. 208 D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.) in variante allo strumento urbanistico comunale.

5. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Rimandando, per la descrizione del progetto, ai contenuti dell'*Elaborato A1*, di seguito si espongono le dovute considerazioni in ordine “all'*inquadramento nel territorio* (inteso come sito e come area vasta interessati)” in relazione alle “*caratteristiche dell’opera progettata*”.

1) *Inquadramento nel territorio dell’opera in progetto*

Nell’inserimento di un’opera in un territorio, è necessario perseguire, oltre agli obiettivi economici, anche quelli ambientali e sociali, secondo il criterio dello “sviluppo sostenibile”. Nello studio di impatto ambientale deve pertanto essere compresa una valutazione di idoneità del sito di insediamento sia da un punto di vista normativo (legislazione vigente, pianificazione del territorio), che da un punto di vista ambientale e sociale privilegiando quei siti che forniscono il massimo beneficio al minimo costo, tenendo conto di tutti gli aspetti citati. In altre parole, trattasi di effettuare un’analisi costi-benefici allargata agli aspetti ambientali e sociali, con particolare riferimento alle modifiche significative che la realizzazione del progetto comporta.

Questa valutazione è ovviamente “fuori tempo” per il progetto in questione, dato che l’impianto di autodemolizione di Via Quartiere Pré esiste da diversi anni ed il suo progetto è stato pure sottoposto ad una procedura di *screening* conclusasi con provvedimento di esclusione dalla V.I.A.. Oltre a quello di Via Quartiere Pré, la ditta è peraltro titolare di altri due impianti limitrofi in Via Luigi di Gallo e quindi l’intervento di modifica e ampliamento in progetto trova la sua principale motivazione nel consolidamento dell’attività del complesso impiantistico di Autodemolizione Bresolin, che non può che realizzarsi nel sito in cui trovasi il complesso stesso.

Appare pertanto del tutto fuori luogo la valutazione di alternative quali l’ipotesi “zero” (di non realizzazione del progetto) e l’ipotesi di realizzare il progetto in altro sito (alternativa di localizzazione); ragionevolmente entrambe queste alternative non sono praticabili, né proponibili, né vantaggiose per la collettività; la prima contrasta con la legittima scelta di crescita aziendale (trattandosi del rafforzamento di un’attività consolidata e strategica anche per il contesto produttivo al contorno), la seconda con l’opportunità di sfruttare, per la modifica in progetto, un sito di proprietà su cui già insiste l’impianto di autodemolizione; risulta peraltro evidente che anche la seconda alternativa (di localizzazione) stride con il senso stesso del progetto che, essendo finalizzato all’ampliamento di un impianto esistente (e autorizzato), non può che essere realizzato nell’area di pertinenza e/o nelle adiacenze dell’impianto stesso; d’altra parte la scelta di un sito diverso potrebbe invece avere effetti di maggiore entità.

Da un punto di vista più strettamente ambientale la “localizzazione del sito” appare comunque ottimale, perché nell’ambito di un complesso impiantistico esistente che ha già dimostrato una buona compatibilità col contesto al contorno, peraltro già valutata anche nel corso di una precedente procedura di *screening* a V.I.A..

2) *Caratteristiche dell’opera progettata con particolare riferimento ai seguenti aspetti:*

- a) *natura dei beni e/o dei servizi offerti;*
- b) *grado di copertura della domanda;*
- c) *prevedibile evoluzione qualitativa e quantitativa del rapporto domanda - offerta;*
- d) *articolazione delle attività necessarie alla realizzazione e di quelle che caratterizzano l’esercizio dell’impianto;*
- e) *criteri che hanno guidato le scelte del progettista in relazione alle previsioni delle trasformazioni territoriali di breve e lungo periodo conseguenti alla localizzazione dell’impianto, delle infrastrutture di servizio e dell’eventuale indotto;*
- f) *caratteristiche tecniche e fisiche del progetto ed aree occupate durante la fase di costruzione e di esercizio;*
- g) *insieme dei condizionamenti e vincoli di cui si è dovuto tener conto nella redazione del progetto;*
- h) *motivazioni delle scelte progettuali tra le possibili alternative prese in esame;*
- i) *eventuali misure anche di carattere gestionale che si ritiene opportuno adottare per contenere gli impatti sia nella fase di costruzione che in quella di esercizio;*
- j) *interventi di ottimizzazione dell’inserimento nel territorio e nell’ambiente e a quelli tesi a riequilibrare eventuali scompensi.*

Il progetto di ampliamento dell’impianto prevede la realizzazione di un nuovo involucro edilizio in prolungamento dell’esistente e l’impermeabilizzazione di una porzione di terreno (attualmente) agricolo per garantire il mantenimento della necessaria superficie scoperta di stoccaggio degli autoveicoli. La maggior disponibilità di superfici coperte si rende opportuna, se non necessaria, in vista dell’imminente richiesta di trattare i veicoli ibridi/elettrici da parte del mercato di riferimento. Infatti è opportuno siano dislocate in area coperta, al riparo dall’effetto degli agenti atmosferici, sia le apposite aree operative per la messa in sicurezza / smontaggio di questa tipologia di veicoli sia le aree di stoccaggio dei veicoli, delle componenti elettriche/elettroniche e dei pacchi batterie.

a) Natura dei beni e dei servizi offerti

Il progetto in discussione riguarda la riorganizzazione e l'ampliamento dell'impianto di autodemolizione di Via Quartiere Prè in Comune di Bassano del Grappa gestito da Autodemolizione Bresolin, che esercita la sua attività anche negli altri due impianti limitrofi in Via Luigi di Gallo n. 17 (sede della ditta) e nn. 8/10.

Attualmente Autodemolizione Bresolin tratta quasi esclusivamente veicoli a motore endotermico, anche in ragione della esigua diffusione al presente di veicoli ibridi ed elettrici, per cui finora la richiesta di rottamazione di quest'ultima tipologia di veicoli è risultata molto limitata anche a livello nazionale. Tuttavia, negli ultimi tempi, la vendita di veicoli ibridi/elettrici è cresciuta esponenzialmente, grazie anche ai molti ecoincentivi erogati dallo Stato, ragion per cui si prevede che nel giro di qualche anno la richiesta di rottamazione di questi veicoli aumenterà significativamente; questa circostanza richiederà a breve una necessaria riorganizzazione delle attività di autodemolizione esistenti, in termini di dislocazione sia delle aree operative che dei depositi degli autoveicoli e dei rifiuti prodotti.

Anticipando opportunamente i tempi, Autodemolizione Bresolin ha previsto di ampliare la superficie coperta del proprio impianto in Via Quartiere Prè, in modo da poter ricavare, oltre ad un'area dedicata di trattamento dei veicoli elettrici, soprattutto un'area di deposito di questi autoveicoli, che devono essere stoccati al riparo dagli agenti atmosferici, essendo altresì evidente che nell'immediato si dovrà far fronte ad una maggiore richiesta di rottamazione anche degli autoveicoli più tradizionali (a motore endotermico) che vengono progressivamente sostituiti da vetture più "ecologiche".

b) Grado di copertura della domanda e suoi livelli di soddisfacimento

L'analisi dello specifico "grado di copertura" della domanda consente di stabilire il fabbisogno da soddisfare; le caratteristiche ed i quantitativi di autoveicoli fuori uso da demolire, le loro destinazioni e l'analisi del rapporto costi/ricavi consentono di definire il bacino di utenza (in termini di potenzialità) dell'impianto.

Il progetto in discussione riguarda un sito esistente, facente parte di un complesso impiantistico di cui è titolare Autodemolizione Bresolin, una delle più note realtà nel settore dell'autodemolizione del nord-est, nonché la principale nell'area veneta.

Da questo punto di vista, Autodemolizione Bresolin di fatto mantiene e consolida il medesimo bacino di utenza, riorganizzandosi in vista dell'evoluzione del mercato determinata dalla progressiva diffusione dei veicoli ibridi/elettrici.

c) Evoluzione del rapporto domanda/offerta

Allo stato attuale risulta difficile prevedere l'evoluzione quali-quantitativa della domanda, stante la particolare congiuntura economica, aggravata drammaticamente dal diffondersi dell'epidemia globale di Covid-19, che sta mettendo in ginocchio tutti i settori produttivi, compreso in particolare quello automobilistico.

Si riscontra tuttavia come l'importante incentivazione a livello europeo (ma anche mondiale) degli autoveicoli ibridi ed elettrici degli ultimi anni, nell'ambito di diversi progetti di promozione della mobilità "green", abbia dato una spinta diversa ai produttori, che in breve tempo hanno introdotto le proprie proposte ibride e "full-electric" in un mercato "di nicchia" che precedentemente era dominato da pochi marchi. È peraltro il caso di evidenziare come alla diffusione dei veicoli elettrici abbia anche contribuito il progressivo consolidamento della tecnologia adottata e una conseguente generale riduzione dei prezzi di acquisto.

In Italia le politiche di incentivazione della mobilità elettrica hanno contribuito anche a svecchiare significativamente il parco veicolare nazionale, tristemente noto per essere uno dei più anziani in Europa. Il "boom" del mercato dei veicoli elettrici o ibridi in Italia è grossomodo iniziato nel 2018, con un tasso di crescita medio annuo superiore a circa il 118% (secondo i dati del rapporto Motus-E sulla mobilità elettrica), grazie soprattutto agli incentivi regionali e nazionali. Questo trend di progressiva diffusione si è confermato anche nel 2020 (nonostante la pandemia da Covid-19), e il rinnovamento veicolare ha comportato necessariamente anche un incremento, per quanto comunque molto stagionale e discontinuo, dell'attività degli autodemolitori. Attualmente le auto elettriche ed ibride avviate alla rottamazione rappresentano una percentuale davvero residuale dell'attività delle autodemolizioni italiane; il carattere "occasionale" della demolizione di questi veicoli, sia pure molto particolare a causa dell'elevato contenuto di elettronica e dei particolari pacchi batteria, rende lo smontaggio comunque praticabile nell'ambito degli impianti di recupero esistenti. Risulta tuttavia evidente che, a fronte di un prevedibile rapido aumento del carico di veicoli ibridi/elettrici da demolire, le attività esistenti dovranno necessariamente riorganizzarsi, ricavando spazi dedicati coperti per il deposito preliminare di questi autoveicoli fuori uso, per lo smontaggio e per il deposito di componenti elettronici e di rifiuti, che per loro stessa natura è opportuno vengano stoccati al riparo dagli agenti atmosferici, in modo da prevenire danneggiamenti irreversibili.

La garanzia del costruttore per le batterie agli ioni di litio utilizzate nelle auto elettriche ha mediamente una durata di circa 8 anni; considerando potenziali scenari incidentali o di cambio vettura anticipato per "calo della performance" si può prudenzialmente stimare una lifespan indicativa di non più di 5 anni. Possiamo quindi presumere che la domanda di demolizione di veicoli ibridi/elettrici diventerà significativa a partire dal

2023 e per questo scenario Autodemolizione Bresolin deve trovarsi preparata e “predisposta”, così come si prevede col progetto in discussione.

Infatti, l’obiettivo del progetto di che trattasi è quello di aumentare la superficie coperta dell’impianto di Autodemolizione Bresolin di Via Quartier Pré per riorganizzare al meglio la propria attività, nell’immediata prospettiva di dover far fronte ad una significativa richiesta di demolizione di veicoli ibridi/elettrici oltre che, nell’immediato, dei veicoli “tradizionali” che vengono via via sostituiti dalle autovetture più “ecologiche”. Questo ampliamento comporterà una pari sottrazione di superficie impermeabilizzata scoperta adibita allo stoccaggio di carcasse/autoveicoli messi in sicurezza che deve essere necessariamente recuperata per garantire la dovuta autonomia dell’impianto. Per compensare la “perdita” di superficie scoperta determinata dalla costruzione del nuovo capannone, si prevede la pavimentazione esterna in una porzione di area agricola, sul lato ovest dell’impianto esistente, già acquisita in disponibilità da parte di Autodemolizione Bresolin.

d) Articolazione delle attività di realizzazione e di esercizio

Le attività di “costruzione” riguarderanno la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica, in adiacenza, sul lato sud del capannone esistente, l’ampliamento dell’area pavimentata scoperta sul lato ovest, la realizzazione dei sistemi di captazione-collettamento e di laminazione delle acque meteoriche scolanti dalla nuova area impermeabilizzata, l’adeguamento dell’impianto antincendio[RR5], nonché alcuni interventi di adeguamento del lay-out interno (aree di stoccaggio rifiuti, sistemi di raccolta dei colaticci[RR6], ...). Il progetto non prevede l’installazione di nuovi macchinari-apparecchiature di trattamento; tutte le operazioni di recupero verranno quindi effettuate con le dotazioni tecnologiche attualmente in essere presso l’impianto (che non verranno minimamente modificate), fatto salvo il potenziamento del settore di bonifica e smontaggio proporzionato all’aumento di potenzialità previsto e in parte specificatamente destinato alla messa in sicurezza di veicoli ibridi/elettrici.

Per quanto concerne la “fase di esercizio” si evidenzia come tutte le operazioni previste nella situazione definitiva di progetto rimangano le medesime già effettuate nell’impianto esistente (e quindi già autorizzate e collaudate); trattandosi di un impianto di autodemolizione le operazioni di recupero sono le seguenti:

- presa in carico e messa in riserva dei veicoli fuori uso,
- messa in sicurezza / bonifica dei veicoli fuori uso, mediante la rimozione di fluidi e componenti pericolosi in apposite “isole” appositamente attrezzate;
- inertizzazione airbag;
- eventuale esaurimento gas bombole con apposite attrezzature

omologate;

- smontaggio manuale degli autoveicoli messi in sicurezza, per il recupero di pezzi di ricambio commercializzabili e per la rimozione di componenti da alienare come rifiuti;
- deposito differenziato dei rifiuti prodotti;
- pressatura delle carcasse bonificate mediante pressa oleodinamica.

Le operazioni di messa in sicurezza, smontaggio-demolizione e pressatura degli autoveicoli non producono alcun impatto significativo in quanto:

- vengono effettuate all'interno degli involucri edilizi e quindi al riparo degli agenti atmosferici in aree dotate di pavimentazione impermeabile e resistente;
- non danno luogo a rilasci incontrollati di liquidi dato che l'area interna dei capannoni è presidiata da sistemi di captazione e raccolta di eventuali spanti e colaticci;
- non danno luogo ad alcuno scarico diretto o indiretto di "acque industriali" quali reflui di processo, lavaggio, raffreddamento e nemmeno di acque di dilavamento meteorico in quanto non vengono effettuate in area scoperta; i piazzali esterni, interessati da depositi, sono pavimentati e presidiati da una rete di captazione delle acque meteoriche, collegata ad impianti di raccolta, laminazione e trattamento, con recapito nella Roggia Bernarda;
- fatta salva l'emissione residuale delle operazioni (saltuarie e/o occasionali) di esaurimento delle bombole gas, l'attività di autodemolizione non dà luogo ad emissioni in atmosfera di tipo convogliato; eventuali emissioni diffuse derivanti dalle attività di messa in sicurezza e di demolizione/smontaggio degli autoveicoli sono da considerarsi poco significative, se non del tutto irrilevanti;
- non danno luogo ad emissioni acustiche oltre i limiti consentiti; in particolare il progetto proposto non prevede l'introduzione di alcuna nuova sorgente acustica e le emissioni delle sorgenti acustiche alla potenzialità di progetto risultano ampiamente compatibili con i limiti consentiti dalla specifica normativa di settore applicabile.

Considerato infine il modesto incremento del traffico indotto dalla prevista maggior potenzialità dell'impianto nella sua configurazione definitiva e dato che il progetto prevede una consistente barriera arborea sul lato ovest dell'area d'impianto, prospiciente l'aperta campagna, è possibile sostenere che l'attività comporterà effetti nel complesso ampiamente sostenibili (senza particolari problemi) e che l'ambiente circostante non può risentire in concreto dell'attività svolta; in estrema sintesi, non sono ipotizzabili significativi fattori di impatto aggiuntivo conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti dal progetto in discussione

e) Criteria che hanno guidato le scelte del progettista in relazione alle previsioni delle trasformazioni territoriali

I criteri guida del processo decisionale sono quelli della conformità a quanto prescritto dal D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. e dal D.Lgs. N. 209/03 e ss.mm.ii. col massimo allineamento possibile con quanto disposto dai vari strumenti di pianificazione territoriale vigenti.

Per quanto concerne le possibili trasformazioni territoriali conseguenti alla localizzazione dell'impianto non si ritiene che il progetto possa avere significativi effetti, salvo considerare il consolidamento dell'attività già svolta in sito da Autodemolizione Bresolin.

f) Caratteristiche tecniche e fisiche del progetto e aree occupate durante la fase di costruzione e di esercizio

Per le caratteristiche tecniche e fisiche del progetto si rimanda alla relazione tecnica, argomento dell'Elaborato A1 e alle tavole grafiche di progetto. Si richiama qui unicamente il fatto che le aree occupate durante le fasi di realizzazione dell'intervento di ampliamento e di esercizio dell'impianto coincidono esclusivamente con l'area in disponibilità a Autodemolizione Bresolin.

g) Condizionamento e vincoli di cui si è dovuto tener conto

I vincoli territoriali sono stati considerati nel *Quadro di Riferimento Programmatico* argomento del precedente capitolo, al quale pertanto si rimanda per ogni opportuno approfondimento.

h) Motivazione delle scelte progettuali tra le possibili alternative

In ordine alle “possibili alternative”, si ribadisce che il progetto in discussione scaturisce dalla necessità, per Autodemolizione Bresolin, di ampliare l’“infrastruttura” (edilizia e logistica) dell'impianto di Via Quartiere Prè, al fine di riorganizzare al meglio e quindi consolidare la propria attività, segnatamente in previsione della prossima, quasi imminente, esigenza di dover trattare veicoli ibridi/elettrici con continuità e in quantità significativa. Qualsiasi “alternativa” possibile non può prescindere da questa realistica prospettiva, stante il legittimo diritto di migliorare e dare continuità all'attività esistente sfruttando peraltro, a tal fine, delle aree già in disponibilità. In quest'ottica è evidente che, potendo sfruttare per l'ampliamento del capannone un'area già urbanisticamente conforme e potendo contare anche per l'ampliamento del piazzale sulla disponibilità di terreno contiguo al sito esistente, perfettamente posizionato, questa prospettiva è già stata valutata come ottimale e lo è sicuramente se si considera che l'intervento riguarda aree prossime o facenti parte del contesto di una zona produttiva consolidata e ben raccordata alla viabilità ed ai servizi a rete.

In ogni caso, la maggior parte degli interventi in progetto si concentra nell'area, già destinata all'impianto di autodemolizione, cui viene previsto l'ampliamento del capannone esistente mediante la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica in aderenza al lato sud. Per quanto riguarda questi interventi, quindi, non si rende necessaria alcuna valutazione in merito alle possibili alternative localizzative, essendo quanto argomentato più che sufficiente ad escludere qualsiasi altra opzione di progetto.

Per altro verso, il progetto non potrebbe soddisfare l'obiettivo richiesto senza prevedere l'ampliamento del piazzale sul lato ovest, necessario in primo luogo per compensare la "perdita" di superficie scoperta (attualmente utilizzata per il deposito degli autoveicoli messi in sicurezza) che sarà occupata dal nuovo involucro edilizio, e secondariamente per migliorare la logistica interna anche a fronte di un potenziamento dell'attività; questa infrastruttura "di servizio" non può essere scorporata dalle altre opere in progetto, rendendo quindi superflua qualsiasi analisi in merito ad una sua alternativa. Va inoltre osservato che questo intervento (di ampliamento del piazzale – lato ovest) insiste su un'area in disponibilità allo stato inutilizzata ai fini agricoli; valutate le sue dimensioni, la sua posizione e quindi le attuali condizioni al contorno, si reputa in ogni caso che quest'area sia difficilmente sfruttabile come area agricola; sotto il profilo tecnico, quindi, l'intervento si configura come ottimale dato che consente di sfruttare un'area interclusa, allo stato inutilizzata, per destinarla al miglioramento della logistica e dell'organizzazione di un impianto esistente. Per quest'area, gli apprestamenti previsti dal progetto (la semplice pavimentazione con massetto cementizio), che tra l'altro ne garantiscono la protezione, non precludono una eventuale riconversione per futuri diversi utilizzi, compreso quello agricolo. Anche per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico, l'intervento previsto non comporta alcuna significativa modifica della visualità, dato che sull'area in questione non è prevista la realizzazione di strutture in elevazione e che viene rafforzata la barriera arborea di mitigazione visiva nei confronti della campagna contermina, con particolare riguardo alla fascia occidentale che si estende fino all'argine sinistro del Fiume Brenta.

i) Misure che si intendono adottare per mitigare gli impatti

Gli impatti in *fase di costruzione* sono principalmente quelli derivanti dalla realizzazione delle strutture edilizie (ampliamento del capannone) e delle opere di sistemazione (pavimentazione) esterna; questi impatti, del tutto confrontabili con quelli determinati da una qualsiasi altra costruzione industriale simile per dimensioni e dotazioni infrastrutturali (necessarie per l'esercizio dell'attività), sono senz'altro irrilevanti sia per durata che per entità, dato che, nello specifico, le attività di costruzione non prevedono scavi e/o rilevati significativi; in particolare, queste attività non sono certamente tali da alterare la struttura litologica del sottosuolo né tantomeno da compromettere la circolazione delle acque sotterranee; gli

scavi più profondi, infatti, saranno quelli necessari alla realizzazione della necessaria nuova vasca di laminazione delle acque meteoriche. Considerando che il sito di progetto si trova in zona pedemontana, dove l'acquifero sotterraneo è molto profondo rispetto al piano campagna, la profondità dello scavo (fino ad un massimo di 5 metri) non potrà interferire in alcun modo con la falda sotterranea. Una valutazione più approfondita dei possibili effetti in *fase di costruzione*, per quanto prevedibilmente trascurabili, è argomento del successivo *capitolo 6*.

Nel *capitolo 6* vengono soprattutto valutati gli impatti della *fase di esercizio* e le misure di mitigazione previste. In questo contesto (del quadro di riferimento progettuale) ci si riferisce a quanto argomentato al punto d), ritenendo che le “misure tecniche di mitigazione” coincidano, in primo luogo, con gli apprestamenti finalizzati a prevenire interferenze negative sulle diverse componenti ambientali: atmosfera, suolo, sottosuolo-acque sotterranee, e clima acustico; sotto questo profilo è quindi sufficiente richiamarsi ai contenuti del progetto e, in particolare, alle caratteristiche intrinseche delle operazioni effettuate nelle nuove aree dell'impianto, a seguito degli interventi di ampliamento in progetto (assenza di emissioni aeriformi, di acque reflue industriali, assenza di operazioni di trattamento all'esterno delle strutture edilizie) e alle misure di prevenzione previste (impermeabilizzazione di tutte le aree, laminazione e trattamento delle acque meteoriche,...), per escludere la necessità di (ulteriori) misure di mitigazione.

j) *interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente e quelli tesi a riequilibrare eventuali scompensi*

Per quanto concerne “le scelte progettuali dirette ad ottimizzare l'inserimento dell'impianto nel territorio e nell'ambiente circostante, anche riequilibrando eventuali scompensi” e quindi, in ultima analisi, sotto il profilo dell'“impatto visivo”, deve considerarsi che il progetto prevede l'ampliamento di un impianto esistente, facente parte del complesso di Autodemolizione Bresolin, nell'ambito di una zona produttiva consolidata; l'ampliamento dell'involucro edilizio (esistente) è previsto in area già specificatamente destinata ad impianto di autodemolizione ed avrà ingombri conformi a quanto previsto dal regolamento edilizio vigente mentre per l'ampliamento del piazzale pavimentato verrà utilizzata l'area agricola contermina a ovest per una profondità pari a quella dell'adiacente lotto produttivo della ditta *Fiorese*. In ogni caso, per mitigare l'interferenza visiva di questo intervento, si prevede la prosecuzione della barriera arborea lato nord sulla porzione in ampliamento, mentre sul lato ovest è prevista una piantumazione arborea più fitta, in quanto prospiciente un contesto paesaggistico più delicato qual è quello a lato dell'argine sinistro del Fiume Brenta. Per ogni opportuno approfondimento sulla “visualità” si rimanda alla specifica trattazione argomento del *paragrafo 6.1.8* e agli elaborati ivi richiamati.

6. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Il quadro di riferimento ambientale è cruciale nella redazione dello S.I.A. e consta dell'analisi dei comparti ambientali soggetti ad impatto importante e delle relative modificazioni indotte. Si tratta infatti in generale di individuare, classificare e valutare gli impatti ambientali attribuibili all'intervento in progetto, confrontando la situazione prima dell'intervento con quella prevedibile dopo la realizzazione e durante l'esercizio del medesimo.

E' al proposito il caso di precisare che qualora (come nel caso in esame) l'intervento riguardi un impianto il cui stato in essere sia già stato legittimato a seguito dell'espletamento di una procedura di V.I.A., il "confronto" non dovrebbe riguardare l'opera nel suo complesso (rispetto alla sua assenza), quanto invece il "differenziale" dell'opera (introdotto dal progetto) rispetto a quella esistente, salvo che per quest'ultima non venga previsto un utilizzo anche soltanto parzialmente diverso da quello previsto dal progetto già sottoposto alla (originaria) procedura di V.I.A..

I principali risultati delle analisi raccolte nel quadro di riferimento ambientale consistono nella valutazione previsionale degli impatti prodotti dall'intervento in progetto sulle componenti ambientali più significative (preliminarmente selezionate) che fungono da "indicatori ambientali" ai fini dello S.I.A..

L'obiettivo finale è quello di verificare che gli indicatori di qualità di tali componenti non superino, nelle condizioni ambientali del sito dopo l'intervento progettato, le rispettive soglie di accettabilità. Per le componenti ambientali di cui risulti difficile stabilire una soglia di accettabilità si farà riferimento a considerazioni dettate dal buon senso e da ragionevole ponderazione.

Il metodo di valutazione, successivamente descritto e applicato, si basa sull'attribuzione di valori numerici adimensionali ad ogni impatto considerato, ricorrendo a "scale di valori" all'uopo costruite. Questo metodo permette di esprimere in maniera sintetica ed omogenea, attraverso un valore numerico ponderato, gli impatti stimati tenendo conto di tutti i parametri considerati.

Va ribadito che lo S.I.A. costituisce un processo interattivo con il progetto e, in particolare, grazie al quadro di riferimento ambientale, è possibile intervenire direttamente sulle cause di interferenza per introdurre eventuali misure di mitigazione atte a ridurre gli impatti ambientali a livelli compatibili con gli standard di accettabilità relativi alle diverse componenti ambientali.

6.1 Descrizione dell'Ambiente

La prima parte del “quadro” si occupa della descrizione dei comparti ambientali potenzialmente interessati dal progetto in discussione. Si tratta di individuare, analizzare e valutare i dati scientifici e tecnici di importanza strategica atti a definire il quadro ambientale, cioè lo stato delle componenti e dei fattori della struttura dello specifico sistema ambientale naturale e antropico, nonché dei processi che ne caratterizzano il funzionamento.

Gli obiettivi principali di questa fase di studio sono l'inquadramento generale dell'intervento nel territorio e la caratterizzazione dell'ambiente interessato per l'attribuzione dei livelli di qualità.

Ogni sistema ambientale complesso è formato da diverse componenti ambientali che interagiscono tra loro stabilendo un equilibrio che garantisce la sopravvivenza del sistema stesso. Queste componenti fungono da indicatori che consentono di monitorare la qualità presente in relazione alle modificazioni apportate al territorio. Per ciascuna delle componenti ambientali occorre stabilire dei parametri entro i quali sia sostenibile la realizzazione dell'intervento, riguardante nel caso specifico l'ampliamento dell'impianto di autodemolizione in essere.

Successivamente, mediante appropriate analisi o valutazioni, vengono stimati gli impatti previsti i cui valori vengono confrontati con i parametri assunti per verificare il superamento o meno degli standard stabiliti. All'occorrenza si può intervenire con misure compensative (di mitigazione) per limitare gli impatti e rientrare nei limiti previsti.

Per la valutazione degli impatti si deve porre attenzione sui possibili “bersagli” ovvero componenti ambientali “sensibili” (ad esempio sistema viario, clima acustico, ecc..) che fungono da indicatori di qualità. Ovviamente, tra tutte le componenti ambientali, devono essere selezionate (“screening”) quelle “significative” ossia suscettibili di potenziali modificazioni a seguito della realizzazione del progetto.

Alla luce di quanto sopraesposto, appare opportuno considerare le componenti ambientali ovvero i sistemi ambientali complessi di seguito analizzati come i più rappresentativi della situazione di fatto in cui si inserisce l'intervento in progetto.

6.1.1 Il Sistema Insediativo

L'impianto di autodemolizione di Via Quartiere Prè insiste sull'area catastalmente censita in Comune di Bassano del Grappa al Fg. 17, mappali nn. 304, 306, 308, 310, 314, 316, 394 e 182, con destinazione urbanistica originaria agricola (sottozona E/3.2), la cui fruibilità è stata legittimata da successivi provvedimenti di approvazione progetto previo riconoscimento dell'idoneità dell'area in variante alle previsioni dello strumento urbanistico comunale. L'ampliamento della superficie pavimentata scoperta dell'impianto è previsto su una porzione di area agricola catastalmente censita al Fg. 17, mappali nn. 447 e 448 (porzioni).

L'area è recintata su tutti i lati con rete metallica plastificata (di colore verde).

L'area confina a nord e a ovest con aree agricole e a sud-est con la Roggia Bernarda e quindi con Strada Cartigliana / Via Q.re Prè oltre la quale si estende la zona artigianale industriale. In direzione sud trovasi l'area produttiva (P.I.P.) di Via L. Di Gallo, in cui vi sono gli altri due impianti (di Autodemolizione Bresolin s.r.l.) di Via L. Di Gallo nn. 8/10 e n. 17

L'accesso principale dell'impianto è situato a nord-est su Strada Cartigliana / Via Quartiere Prè, attraverso un ponte sulla Roggia Bernarda e tramite un ampio passaggio carraio con cancello metallico scorrevole motorizzato. Un secondo accesso (più recente) trovasi a sud-ovest, dal terminale di Via L. Di Gallo, per consentire il collegamento diretto fra i tre impianti di Autodemolizione Bresolin e migliorare quindi la circolazione dei mezzi afferenti.

A circa 400 m a nord del complesso di impianti di Autodemolizione Bresolin si trovano il tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta e della S.P. 111 "Nuova Gasparona", quest'ultima raccordata con una rotonda alla Strada Cartigliana / Via Quartiere Prè.

6.1.2 Il Sistema Viario – Traffico e Trasporti

Un sistema ambientale complesso è un ambiente reale risultante dall'insieme di relazioni reciproche tra diversi fattori ambientali, sia naturali che antropici; pertanto può essere considerato un sistema ambientale anche la viabilità della zona in quanto tra la strada e l'ambiente circostante vi è una interazione che permette la coesistenza di entrambi.

L'analisi della rete stradale esistente consente di valutare l'equilibrio che si stabilisce tra l'ambiente e la quantità di mezzi circolanti, individuando i percorsi e valutando eventuali alternative per mitigare gli impatti.

Le principali arterie stradali che interessano il sito di Autodemolizione Bresolin sono la Superstrada Pedemontana Veneta e la S.P. 111 “Nuova Gasparona”, che veicolano il traffico a lunga percorrenza di collegamento tra il Bassanese e l’Alto Vicentino. Un’altra via di comunicazione molto importante è la “Strada Cartigliana” (che in prossimità del sito di progetto prende il nome di “Via Quartiere Pré”) che collega Bassano del Grappa a Cartigliano. A Cartigliano si snoda un’altra importante strada di comunicazione del Bassanese, la S.P. 58 “Ca’ Dolfin”. Questa strada è molto importante perché a est si prolunga fino a Rosà, innestandosi sulla S.S. 47 della Valsugana, fondamentale per il collegamento con l’area del Cittadellese, ed in particolare con la Strada Statale della Postumia, che rappresenta peraltro (al momento) l’unica strada di collegamento del Vicentino con l’Alta Padovana e il Trevigiano. La S.P. 58 viabilisticamente risulta pure interessante per il collegamento a ovest con il Comune di Nove, dove, grazie al raccordo con la S.P. 52, permette un’agevole connessione con le aree dell’Hinterland Vicentino.

Attualmente la Superstrada Pedemontana Veneta risulta aperta nel tratto che va da Malo a Bassano del Grappa, e può essere utilizzata in alternativa alla S.P. 111 “Nuova Gasparona” per sgravare il traffico a più lunga percorrenza. Purtroppo il fatto che il tratto “più interessante” della S.P.V. (ossia quello che collega il Bassanese al Trevigiano) risulti ancora in fase di realizzazione, unito al costo molto elevato del pedaggio attualmente richiesto, ha comportato al momento una sottoutilizzazione generale della S.P.V. stessa in favore della parallela S.P. 111, gratuita, che, nell’essere stata in parte ridimensionata per “accogliere” in adiacenza il tracciato della S.P.V., si trova ora nelle condizioni di non poter sgravare in maniera ottimale il traffico, soprattutto negli orari di punta, che patisce pertanto frequenti rallentamenti. Si vuole credere, tuttavia, che queste problematiche rivestano carattere temporaneo e che possano essere superate a fronte di un’eventuale ricalibrazione dell’offerta e soprattutto della progressiva apertura dei restanti tratti della S.P.V. in fase di realizzazione.

Ciò premesso, la principale strada di avvicinamento all’impianto di Autodemolizione Bresolin è la S.P. 111 “Nuova Gasparona” e il relativo raccordo viabilistico con la Strada Cartigliana / Via Quartiere Pré. Secondariamente può essere utilizzato anche il tratto meridionale di quest’ultima strada, ma sussistendo alcune limitazioni al traffico pesante circolante sulle strade afferenti al Centro di Cartigliano, quest’opzione risulta meno preferibile, soprattutto per i conferimenti di autoveicoli mediante bisarche.

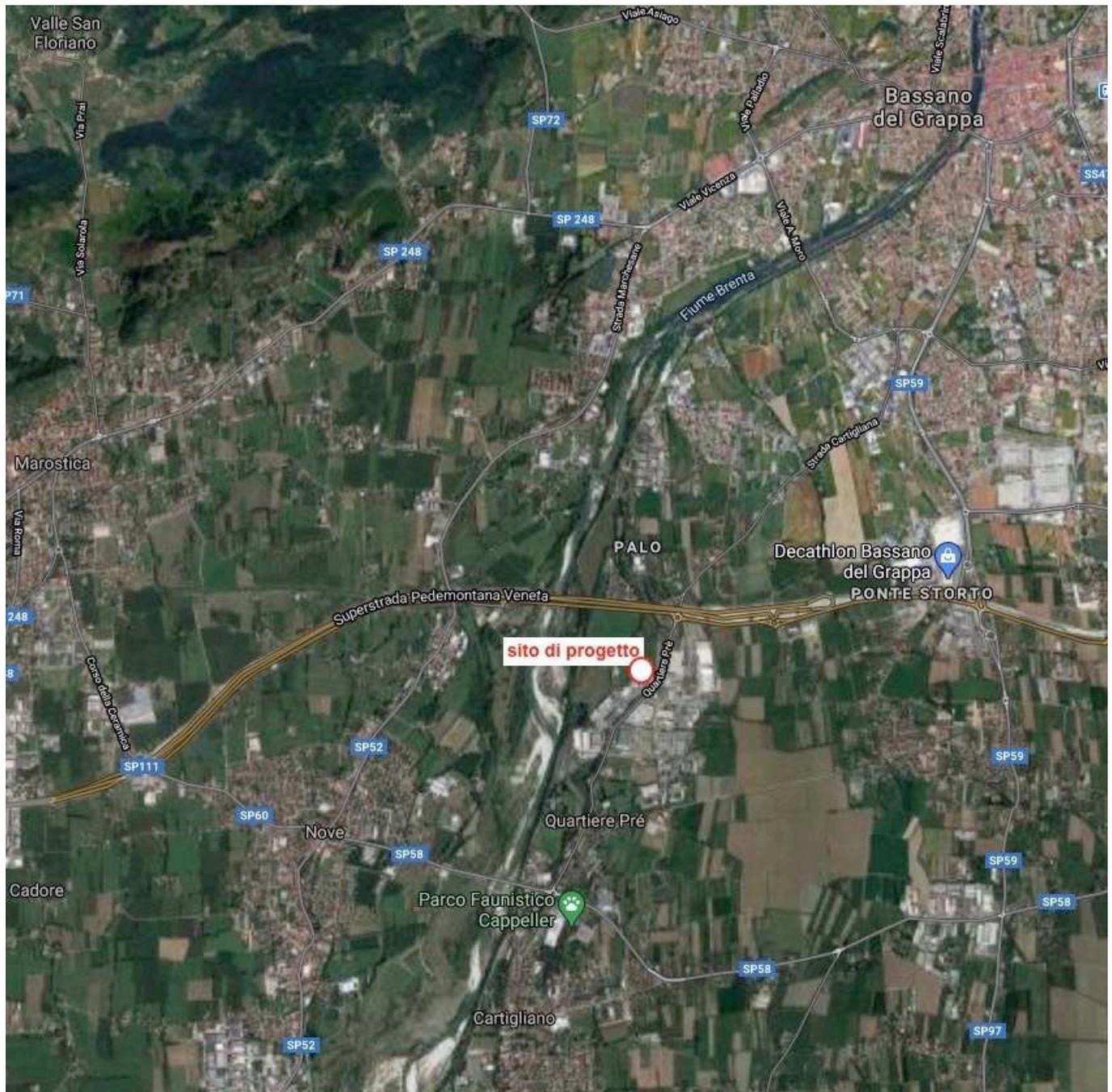


Figura 6.1: Ubicazione del sito di progetto

La Provincia di Vicenza, in collaborazione con Vi.Abilità S.p.A. (Ente gestore delle strade provinciali), ha provveduto ad effettuare un monitoraggio del traffico lungo le principali arterie stradali (progetto SIRSE) nel periodo 2000 - 2008. La sezione di monitoraggio più prossima all'impianto di Autodemolizione Bresolin è quella relativa alla S.P. 58 "Ca' Dolfin" a Cartigliano (km 2÷018). Altre sezioni di misura utili a descrivere il traffico afferente l'area del Bassanese sono quelle relative alla S.P. 111 "Nuova

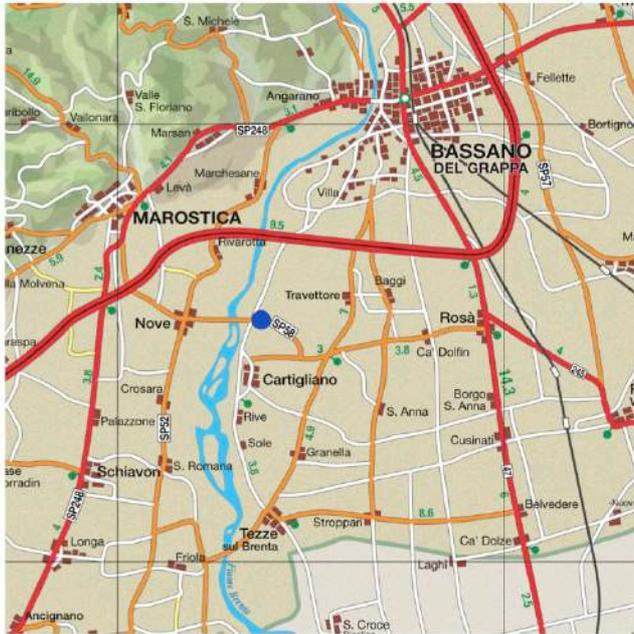
Gasparona” a Sarcedo (km 3÷200) e alla S.S. 47 “*della Valsugana*” a Cusinati (km 36÷850).

Ancorché non siano disponibili dati più recenti, i flussi veicolari rilevati in occasione dei monitoraggi del 2007 e del 2008 risultano sicuramente conservativi rispetto alla situazione attuale, in quanto attinenti ad un contesto antecedente la crisi economica che ha investito tutti i settori produttivi del Paese a partire dalla seconda metà del 2008, oggi non ancora del tutto superata e recentemente ulteriormente aggravata in relazione alla nota emergenza Covid-19. La recente apertura del tratto *Malo - Bassano del Grappa* della S.P.V. non influenza in modo significativo i flussi di traffico complessivi afferenti il Bassanese, in quanto la S.P.V. si pone al momento come “alternativa” alla parallela S.P. 111, quantunque possa contribuire a sgravare parte del traffico più a lunga percorrenza dalla viabilità provinciale, pur con le già menzionate problematiche legate all’elevato costo del pedaggio.

Di seguito si riportano le schede relative alle sezioni di monitoraggio considerate, con l’ubicazione cartografica ed i risultati delle rilevazioni del traffico. In particolare, i parametri analizzati nell’ambito del progetto SIRSE sono i seguenti:

- Traffico Diurno Medio: somma dei veicoli transitati in entrambe le direzioni in periodo diurno (ore 7.00÷19.00) - valore medio relativo all’anno di riferimento.
- Traffico Giornaliero Medio: somma dei veicoli transitati in entrambe le direzioni durante il giorno (ore 0.00÷24.00) - valore medio relativo all’anno di riferimento.
- Flusso 30esima Ora: Stima del flusso orario di veicoli transitati che è stato superato o raggiunto durante tutto l’anno per 30 ore.
- Punte biorarie: Media dei valori di flusso registrati nelle giornate feriali rispettivamente tra le 7.00 e le 9.00 (punta bioraria del mattino) e tra le 17.00 e le 19.00 (punta bioraria della sera) - valori riferiti ai transiti in 120 minuti. Sono escluse dal calcolo le giornate dei mesi di luglio e agosto e del periodo natalizio.
- Classi di Velocità V10 e V50: rappresentano la velocità (espressa in km/h) superata rispettivamente dal 10% e dal 50% dei veicoli transitati.

SP 58 "Ca' Dolfin" a Cartigliano (km 2+018)

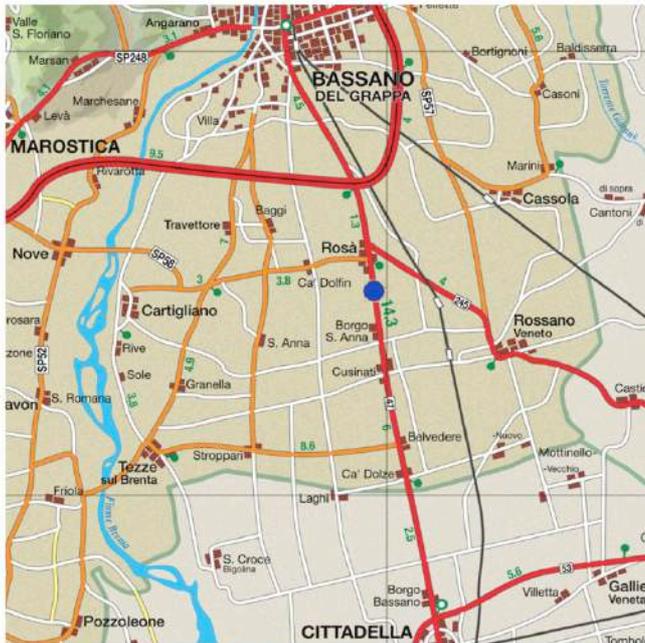


Strada	SP 58 Cà Dolfin
Codice sezione	xVISP058h0019
Progressiva chilometrica	2+018
Località	Cartigliano
Comune	Cartigliano
Direzione A	verso Cartigliano
Direzione B	verso Nove
Limite di velocità	90 km/h
Larghezza carreggiata	6,55 m

Parametri	Anno									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Giornate di rilievo	-	-	4	12	24	16	25	20	22	
Traffico Diurno Medio										
<i>TDM_{feriale}</i>	-	-	5.361	6.171	5.670	6.819	6.083	6.519	6.461	
<i>TDM_{sabato}</i>	-	-	4.049	4.661	4.282	5.150	4.595	4.924	4.880	
<i>TDM_{festivo}</i>	-	-	2.985	3.437	3.158	3.798	3.388	3.630	3.598	
<i>TDM</i>	-	-	4.834	5.565	5.113	6.149	5.486	5.878	5.826	
Traffico Giornaliero Medio										
<i>TGM_{feriale}</i>	-	-	6.709	7.776	7.214	8.455	7.516	8.068	7.947	
<i>TGM_{sabato}</i>	-	-	5.790	6.711	6.226	7.297	6.486	6.963	6.859	
<i>TGM_{festivo}</i>	-	-	4.625	5.360	4.973	5.828	5.181	5.561	5.478	
<i>TGM</i>	-	-	6.280	7.278	6.753	7.914	7.035	7.552	7.439	
Flusso 30° Ora										
<i>Direzione A</i>	-	-	339	367	363	387	380	387	402	
<i>Direzione B</i>	-	-	296	404	344	353	327	344	321	
<i>Direzione A+B</i>	-	-	635	723	688	706	713	726	699	
Punta Bioraria 7.00 – 9.00										
<i>Direzione A</i>	-	-	466	480	495	520	528	529	524	
<i>Direzione B</i>	-	-	453	479	518	515	539	568	565	
<i>Direzione A+B</i>	-	-	919	959	1.013	1.035	1.067	1.097	1.089	
Punta Bioraria 17.00 – 19.00										
<i>Direzione A</i>	-	-	631	620	651	698	698	709	697	
<i>Direzione B</i>	-	-	548	562	599	600	590	595	575	
<i>Direzione A+B</i>	-	-	1.179	1.182	1.250	1.298	1.288	1.304	1.272	
Velocità										
<i>V10 (km/h)</i>	-	-	89	88	88	87	88	88	87	
<i>V50 (km/h)</i>	-	-	73	71	70	68	71	69	68	
Composizione veicolare										
<i>Autovetture</i>	-	-	77,01%	82,75%	80,82%	79,49%	78,91%	78,54%	80,17%	
<i>Comm. leggeri</i>	-	-	14,28%	10,89%	11,24%	12,27%	12,52%	12,82%	12,53%	
<i>Comm. pesanti</i>	-	-	8,71%	6,36%	7,94%	8,24%	8,57%	8,64%	7,30%	

N.B.: i dati in corsivo sono stimati su un numero ridotto di giornate di rilievo

SS 47 "Valsugana" a Cusinati (km 36+850)



Strada	SS 47 Valsugana
Codice sezione	ANASS047h0368
Progressiva chilometrica	36+850
Località	Cusinati
Comune	Rosà
Direzione A	verso Bassano del Grappa – Trento
Direzione B	verso Cittadella
Limite di velocità	70 km/h
Larghezza carreggiata	9,90 m

Parametri	Anno									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Giornate di rilievo	-	-	-	-	-	-	13	36	22	
Traffico Diurno Medio	<i>TDM_{feriale}</i>	-	-	-	-	-	13.758	16.154	15.633	
	<i>TDM_{sabato}</i>	-	-	-	-	-	13.281	15.594	15.091	
	<i>TDM_{festivo}</i>	-	-	-	-	-	8.981	10.545	10.205	
	<i>TDM</i>	-	-	-	-	-	13.007	15.272	14.780	
Traffico Giornaliero Medio	<i>TGM_{feriale}</i>	-	-	-	-	-	18.268	20.956	20.016	
	<i>TGM_{sabato}</i>	-	-	-	-	-	20.209	23.182	22.142	
	<i>TGM_{festivo}</i>	-	-	-	-	-	15.559	17.849	17.048	
	<i>TGM</i>	-	-	-	-	-	18.159	20.830	19.896	
Flusso 30° Ora	<i>Direzione A</i>	-	-	-	-	-	841	876	861	
	<i>Direzione B</i>	-	-	-	-	-	857	920	916	
	<i>Direzione A+B</i>	-	-	-	-	-	1.528	1.574	1.565	
Punta Bioraria 7.00 – 9.00	<i>Direzione A</i>	-	-	-	-	-	1.145	1.104	1.063	
	<i>Direzione B</i>	-	-	-	-	-	1.149	1.117	1.077	
	<i>Direzione A+B</i>	-	-	-	-	-	2.294	2.221	2.140	
Punta Bioraria 17.00 – 19.00	<i>Direzione A</i>	-	-	-	-	-	1.348	1.300	1.281	
	<i>Direzione B</i>	-	-	-	-	-	1.356	1.333	1.308	
	<i>Direzione A+B</i>	-	-	-	-	-	2.704	2.633	2.589	
Velocità	<i>V10 (km/h)</i>	-	-	-	-	-	73	75	70	
	<i>V50 (km/h)</i>	-	-	-	-	-	59	60	58	
Composizione veicolare	<i>Autovetture</i>	-	-	-	-	-	73,91%	74,87%	74,71%	
	<i>Comm. leggeri</i>	-	-	-	-	-	9,41%	8,95%	9,07%	
	<i>Comm. pesanti</i>	-	-	-	-	-	16,68%	16,18%	16,22%	

N.B.: i dati in corsivo sono stimati su un numero ridotto di giornate di rilievo

SP 111 "Nuova Gasparona" a Sarcedo (km 3+200)



Strada SP 111
Nuova Gasparona

Codice sezione xVISP111h0035
Progressiva chilometrica 3+200

Località Sarcedo
Comune Sarcedo

Direzione A verso Breganze - Marostica
Direzione B verso Thiene

Limite di velocità 90 km/h
Larghezza carreggiata 7,70 m

Parametri	Anno									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Giornate di rilievo	9	6	2	20	24	15	24	20	20	
Traffico Diurno Medio	<i>TDM_{feriale}</i>	12.769	14.101	13.824	14.147	15.059	16.381	15.544	14.802	15.711
	<i>TDM_{sabato}</i>	9.644	10.650	10.441	10.685	11.374	12.372	11.741	11.180	11.867
	<i>TDM_{festivo}</i>	7.111	7.853	7.698	7.879	8.386	9.122	8.657	8.243	8.750
	<i>TDM</i>	11.514	12.715	12.465	12.757	13.579	14.771	14.017	13.348	14.167
Traffico Giornaliero Medio	<i>TGM_{feriale}</i>	16.319	17.869	17.485	18.103	18.979	20.181	19.102	18.272	19.274
	<i>TGM_{sabato}</i>	14.084	15.421	15.090	15.624	16.379	17.417	16.486	15.769	16.634
	<i>TGM_{festivo}</i>	11.249	12.317	12.053	12.479	13.093	13.911	13.168	12.595	13.286
	<i>TGM</i>	15.276	16.726	16.367	16.946	17.765	18.890	17.881	17.103	18.042
Flusso 30° Ora	<i>Direzione A</i>	789	764	789	865	900	855	894	889	956
	<i>Direzione B</i>	781	906	834	858	873	874	882	919	900
	<i>Direzione A+B</i>	1.520	1.511	1.597	1.698	1.744	1.718	1.762	1.777	1.841
Punta Bioraria 7.00 – 9.00	<i>Direzione A</i>	1.229	1.307	1.398	1.310	1.499	1.511	1.599	1.607	1.634
	<i>Direzione B</i>	1.271	1.370	1.350	1.263	1.484	1.537	1.581	1.618	1.586
	<i>Direzione A+B</i>	2.500	2.677	2.748	2.573	2.983	3.048	3.180	3.225	3.220
Punta Bioraria 17.00 – 19.00	<i>Direzione A</i>	1.425	1.451	1.503	1.481	1.631	1.658	1.715	1.661	1.718
	<i>Direzione B</i>	1.385	1.450	1.523	1.457	1.616	1.596	1.666	1.651	1.647
	<i>Direzione A+B</i>	2.810	2.901	3.026	2.937	3.247	3.254	3.381	3.312	3.365
Velocità	<i>V10 (km/h)</i>	106	107	107	105	98	96	99	97	94
	<i>V50 (km/h)</i>	82	83	83	82	78	78	79	78	78
Composizione veicolare	Autovetture	76,30%	76,15%	75,28%	76,81%	76,04%	74,68%	74,34%	76,02%	76,68%
	<i>Comm. leggeri</i>	12,58%	12,78%	13,16%	12,26%	12,62%	12,74%	12,37%	11,76%	12,17%
	<i>Comm. pesanti</i>	11,12%	11,07%	11,56%	10,93%	11,34%	12,58%	13,29%	12,22%	11,15%

N.B.: i dati in corsivo sono stimati su un numero ridotto di giornate di rilievo

Dalla scheda SIRSE relativa alla S.P. 58 si rileva come, tra il 2001 e il 2008, il traffico medio diurno sia aumentato progressivamente di circa il 20%, fino a raggiungere un valore di quasi 6'000 passaggi/giorno, con un'incidenza media del traffico commerciale pesante pari al 7% circa. Per quanto riguarda le altre sezioni di misura considerate significative, ossia quelle relative a S.S. 47 e S.P. 111, si riscontrano valori di traffico medio diurno più elevati, attorno ai 14'000 passaggi/giorno, con un'incidenza media del traffico commerciale pesante compresa tra il 12 e il 16%.

L'Allegato F - "Mobilità" del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza riporta i risultati di una modellazione del flusso veicolare equivalente e dei livelli di saturazione della rete viaria vicentina al 2006, eseguita mediante specifico software a partire dai dati sulla domanda di mobilità nella Provincia di Vicenza, dai dati di monitoraggio del traffico e dall'analisi della rete viaria esistente (**figura 6.2**). L'output della modellizzazione evidenzia come i volumi di traffico nel Bassanese risultino critici sui tratti stradali della S.S. 47 tra Bassano e Cittadella e della S.P. 111 tra Bassano e Nove, con un livello di saturazione superiore al 70%; per questo motivo il P.T.C.P. della Provincia di Vicenza individua l'area del Bassanese come "*area critica per la viabilità*". Risulta invece migliore la situazione riguardante la S.P. 58, principale strada di collegamento del Comune di Cartigliano, con un livello di saturazione compreso tra il 40 e il 55%.

Nell'Allegato F al P.T.C.P. è stata pure eseguita un'analisi delle variazioni dei flussi veicolari futuri, per un possibile scenario al 2020, applicando dei coefficienti di incremento alle matrici di traffico calibrate al 2006. L'incremento della domanda di spostamento è stato desunto dai tassi di crescita stimati nel piano generale dei trasporti del 2000, facendo riferimento, a scopo cautelativo, allo scenario "tendenziale" stimando incrementi annui del 2% per i mezzi leggeri e del 3,1% per i mezzi pesanti. Inoltre, secondo le previsioni della modellizzazione, il completamento della Superstrada Pedemontana Veneta comporterebbe un alleggerimento del traffico a lunga percorrenza insistente sulla S.P. 111 "*Nuova Gasparona*", con una diminuzione del carico veicolare pari a circa il 20%.

Pur non disponendo di dati di monitoraggio più recenti in corrispondenza delle sezioni di misura considerate, assumendo le suddette percentuali di crescita, è possibile aggiornare (al 2020) il volume di traffico feriale diurno insistente sulle strade indagate. I flussi di traffico aggiornati, calcolati a partire dai dati SIRSE "estrapolati" al 2008 e riportati in **tabella 6.1**, sono rappresentativi di uno scenario conservativo rispetto alle reali condizioni della viabilità analizzata, in quanto basati su stime di crescita del traffico ante-crisi economica, tendenti quindi a sopravvalutare il contributo del traffico veicolare pesante, maggiormente condizionato dall'andamento del mercato rispetto al traffico veicolare leggero.

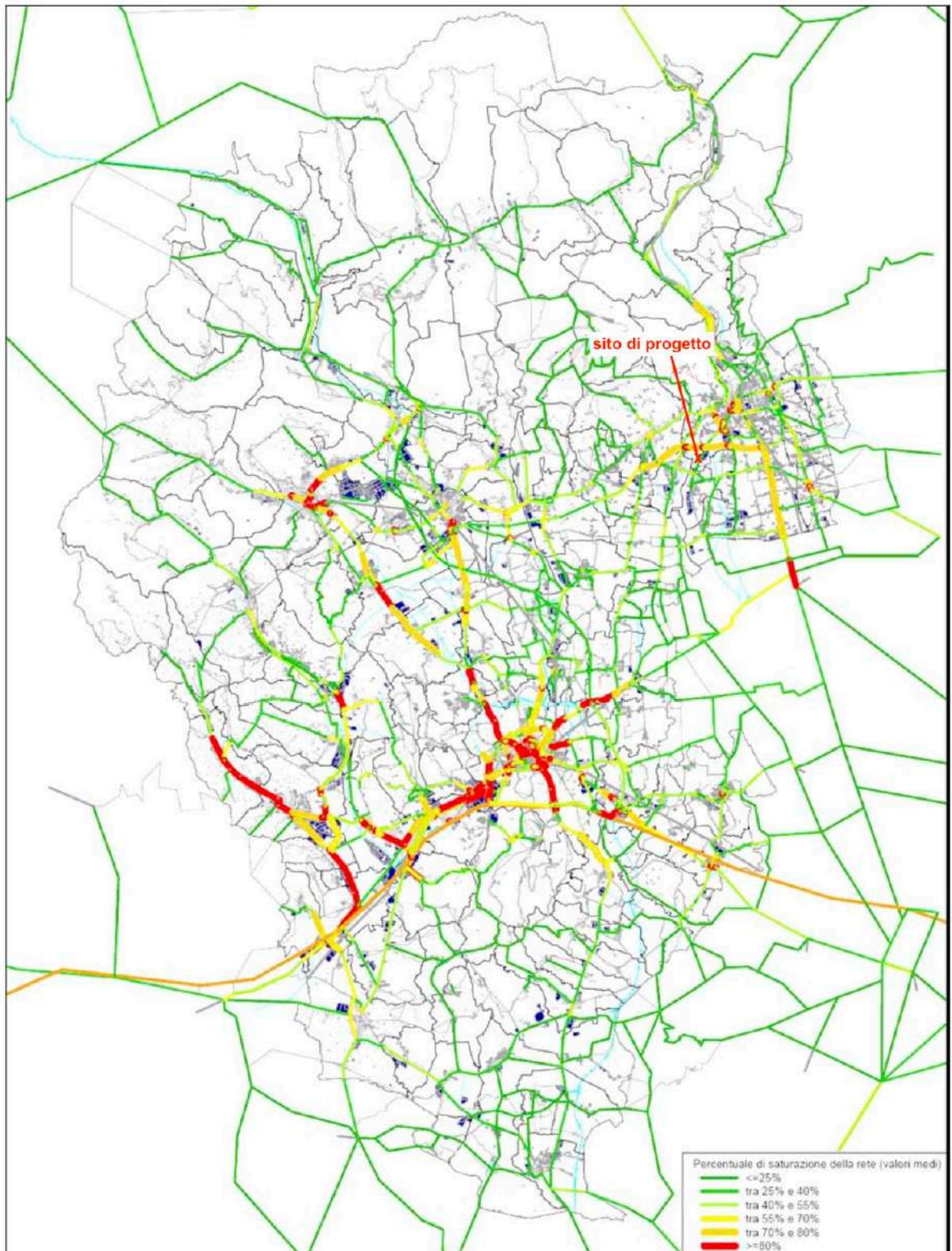


Figura 6.2: Allegato F al P.T.C.P. – Livello di saturazione della rete viaria – Matrici di traffico stimate al 2006.

Tabella 6.1: Flussi di traffico feriale diurno insistenti sulla S.P. n. 93, sulla S.P. n. 31 e sulla S.P. n. 246, attualizzati al 2020 considerando i coefficienti di incremento alle matrici di traffico desunti dall'Allegato F – "Mobilità" del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza (incrementi annui del 2% per i mezzi leggeri e del 3,1% per i mezzi pesanti).

S.P. 58 "Ca' Dolfin"	Dati misurati 2008	Dati attualizzati 2020
Traffico veicolare totale (feriale diurno)	6'461	8'276
Frazione veicolare pesante	7,30%	8,22%
Traffico veicolare pesante (feriale diurno)	472	680
Traffico veicolare leggero (feriale diurno)	5'989	7'596

S.P. 111 "N. Gasparona"	Dati misurati 2008	Dati attualizzati 2020
Traffico veicolare totale (feriale diurno)	15'711	20'231
Frazione veicolare pesante	11,15%	12,49%
Traffico veicolare pesante (feriale diurno)	1'752	2'527
Traffico veicolare leggero (feriale diurno)	13'959	17'704

S.S. 47 "Valsugana"	Dati misurati 2008	Dati attualizzati 2020
Traffico veicolare totale (feriale diurno)	15'633	20'268
Frazione veicolare pesante	16,22%	18,05%
Traffico veicolare pesante (feriale diurno)	2'536	3'658
Traffico veicolare leggero (feriale diurno)	13'097	16'611

Poiché i dati attualizzati di cui alla tabella precedente risultano ovviamente molto approssimativi, poiché basati su previsioni di crescita stimate ben 14 anni fa, anche in conformità alle linee guida settoriali del Comitato V.I.A. della Provincia di Vicenza, si è ritenuto di incaricare lo Studio associato *Logit engineering* di Castelfranco Veneto per l'esecuzione dei rilevamenti del traffico locale. Si è scelto di valutare i volumi di traffico insistenti su Via Quartiere Pré, in quanto sezione di misura sicuramente rappresentativa del contesto locale, nonché principale strada di accesso all'omonima zona produttiva, che viene percorsa dalla quasi totalità dei mezzi afferenti gli impianti di Autodemolizione Bresolin. La rilevazione è stata condotta nel corso

di tre giorni feriali a metà del mese di dicembre scorso (15-16-17 dicembre 2020); in contemporanea sono state condotte anche misurazioni fonometriche in continuo, tramite centraline fisse per la verifica dell'impatto acustico dell'attività. Quantunque effettuate nel mese di dicembre, si ritiene che le misurazioni condotte risultino debitamente rappresentative della situazione, poiché svolte nell'ambito di giornate distanti da festività/ponti e in un contesto prettamente produttivo, nonché prudenziali (con specifico riferimento all'attività di Autodemolizione Bresolin) perché contestuali alla principale scadenza del bollo auto.

La relazione tecnica conclusiva dell'indagine, riportata in allegato B1.1, evidenzia un flusso di traffico medio pari a 10'460 passaggi totali / giorno, un valore intermedio tra i volumi di traffico stimati dal P.T.C.P. per la S.P. 58 "Ca' Dolfin" e per la S.P. 111 "Nuova Gasparona". A questo valore corrisponde un flusso di traffico medio pari a 12'817 passaggi di veicoli equivalenti / giorno (secondo opportuni coefficienti di omogeneizzazione applicati alle diverse tipologie veicolari rilevate dai radar installati dallo Studio Logit).

Analizzando i dati effettivi delle misurazioni giornaliere si denotano valori abbastanza stazionari dei volumi traffico, a riprova del fatto che trattasi di traffico veicolare prevalentemente riconducibile all'attività lavorativa. Si ritiene che la circostanza della situazione pandemica da COVID-19 non abbia determinato significative alterazioni dei normali flussi di traffico, considerando che a metà dicembre il Veneto non era soggetto a particolari restrizioni, soprattutto per quanto riguarda la circolazione di mezzi nell'ambito di attività lavorative/industriali, che risultano pure permesse nel momento in cui si scrive.

Nella relazione redatta dallo Studio Logit è stato pure valutato il L.O.S. (*Level of Service*) della strada indagata che risulta pari a D, condizioni di flusso stabile sebbene non ottimale a causa dei picchi di traffico intenso in corrispondenza delle punte biorarie (soprattutto al mattino).

L'azienda lavora da lunedì al venerdì, dalle ore 8.00 alle ore 18,30, e il sabato mattina, pertanto il traffico veicolare indotto dall'impianto interessa principalmente la fascia feriale diurna. L'impianto è attualmente autorizzato per il conferimento annuo massimo di 24'000 veicoli, che ripartiti su 240 giorni/anno di attività, determina un flusso di conferimento medio giornaliero di 100 veicoli/giorno che giungono all'impianto mediante carroattrezzi e bisarche (i veicoli conferiti direttamente dai proprietari vengono invece accettati negli altri due impianti di Autodemolizione Bresolin in Via L. di Gallo). Il traffico indotto determinato dal conferimento degli autoveicoli all'impianto è pertanto riconducibile in misura principale alla componente di traffico pesante, stimabile in una decina di conferimenti al giorno che, considerando entrata ed uscita dei mezzi, corrisponde a circa venti passaggi di veicoli pesanti al giorno. Per le operazioni di allontanamento dei rifiuti prodotti, che sono costituiti principalmente da carcasse di veicoli pressate, vengono impiegati mezzi pesanti con una frequenza corrispondente a circa un trasporto giornaliero (quando effettuato).

Il traffico indotto dall'attività di Autodemolizione Bresolin nella configurazione esistente risulta già ricompreso nei volumi di traffico misurati. Inoltre si evidenzia come, in linea generale, per le attività di autodemolizione si riscontrano un incremento stagionale dei conferimenti in corrispondenza delle scadenze del bollo auto. Dicembre è un mese che rientra in questa circostanza, pertanto le rilevazioni effettuate da *Studio Logit* sono rappresentative di una condizione di elevata operatività dell'impianto, il cui contributo al traffico indotto risulta certamente maggiore rispetto alla media annuale.

Per quanto riguarda la circolazione "interna" tra i tre impianti di Autodemolizione Bresolin, i reciproci conferimenti avvengono attraverso Via L. Di Gallo, senza impegnare la rete stradale esterna afferente Via Quartiere Pré.

Il progetto in discussione prevede un incremento della potenzialità di trattamento fino a 30'000 autoveicoli/anno, che ripartiti su 240 giorni/anno di attività, corrispondono ad un conferimento medio giornaliero di 125 veicoli/giorno. L'aumento del traffico indotto ascende pertanto a 25 veicoli/giorno che, trasportati con bisarca, comportano ulteriori 3 conferimenti al giorno. Questo incremento del traffico indotto risulta oggettivamente trascurabile in relazione ai volumi del traffico locale in essere.

6.1.3 *Atmosfera - Clima*

La qualità dell'aria interagisce con altre componenti ambientali, come la salute pubblica, le attività socio-economiche e la vegetazione in quanto l'atmosfera è sede e veicolo di fenomeni di trasporto di sostanze inquinanti.

Il Comune di Bassano del Grappa rientra nella regione dell'Alta Pianura Vicentina, caratterizzata da un clima a carattere tipicamente continentale, con inverni rigidi e relativamente poco piovosi, estati calde ma non torride e piovosità abbondante distribuita soprattutto nel periodo estivo e autunnale.

A.R.P.A.V. elabora rapporti annuali sull'andamento delle precipitazioni e della temperatura nella Regione Veneto, che vengono regolarmente pubblicati sul suo sito web, nella sezione "*Indicatori ambientali*". Sulla base di questi rapporti si evidenzia come, negli ultimi dieci anni, le precipitazioni più intense si siano concentrate negli anni 2008, 2010, 2014 e 2019, risultando superiori alla media ventennale di oltre il 25% (**figura 6.3**). In particolare, l'anno 2014 è risultato il più piovoso, con un apporto meteorico sul territorio regionale superiore alla media di oltre il 50%. Considerando le rilevazioni pluviometriche effettuate dall'ex Ufficio Idrografico, relative all'arco temporale che parte dal 1950, si osserva che le precipitazioni del 2014 sul Veneto sono risultate mediamente le più elevate in assoluto. Diversa è stata la situazione del 2015, che si è contraddistinto come l'anno meno piovoso in Veneto dal 1993 ad oggi, con un apporto meteorico annuale regionale inferiore

alla media del 27%. Per quanto riguarda il 2019 si è stimata una precipitazione cumulata regionale pari a 1'397 mm, superiore alla media ventennale del 27%.

Si è riscontrata una distribuzione mensile e spaziale abbastanza irregolare, con picchi di piovosità nei mesi primaverili e autunnali, soprattutto nel mese di novembre (*figura 6.4*). Con riferimento al Comune di Bassano del Grappa si rileva una precipitazione annua totale compresa tra 1'600 e 1'800 mm, un valore relativamente stabile rispetto alla media locale (*figura 6.5*).



Figura 6.3: Stima precipitazioni annuali sulla Regione Veneto (Rapporto ARPAV - 2020).



Figura 6.4: Precipitazioni stagionali nel 2019 sulla Regione Veneto (Rapporto ARPAV - 2020).

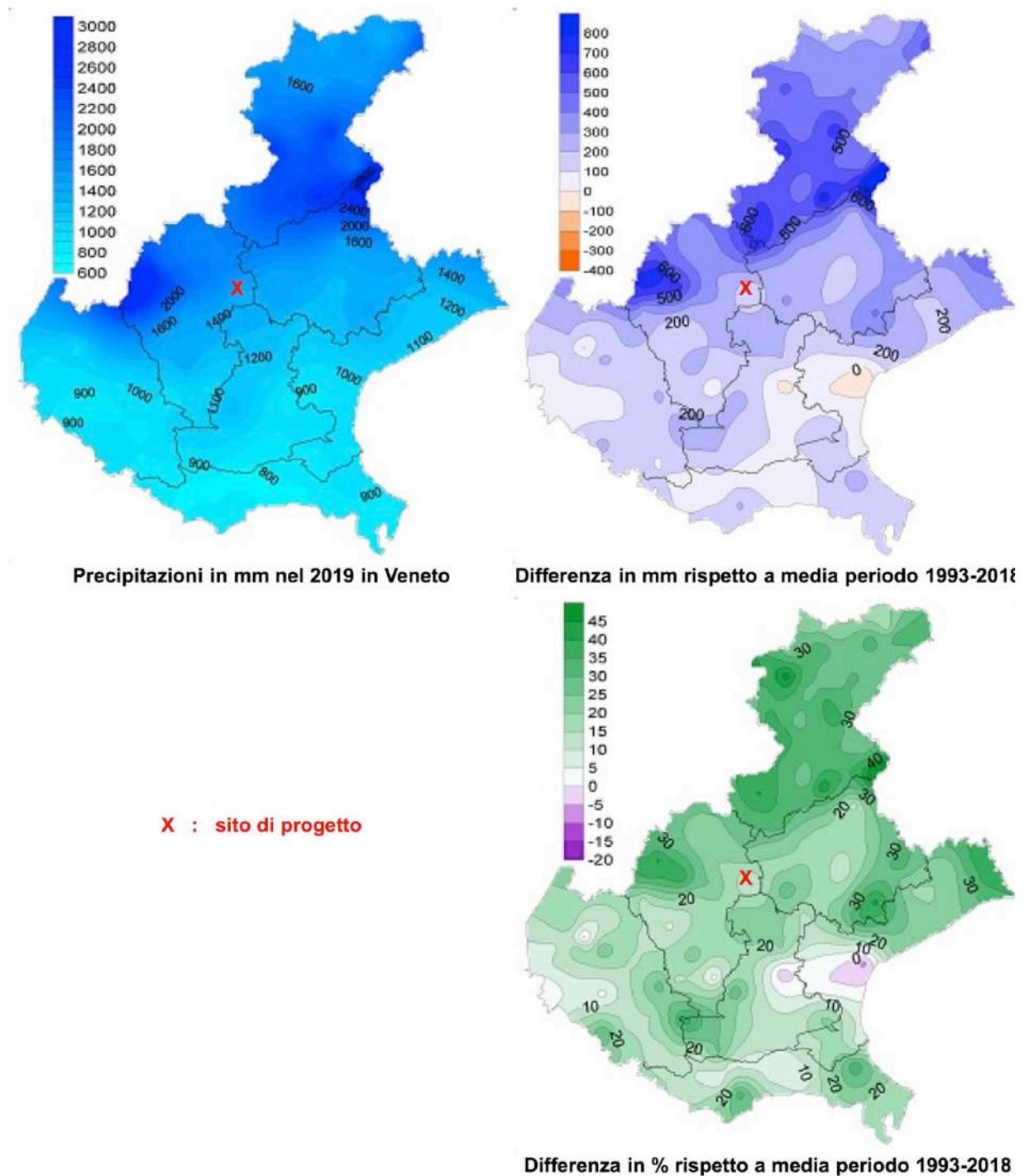


Figura 6.5: Precipitazioni cadute sulla Regione Veneto nel 2019 (Rapporto ARPAV 2020).

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, ci si riferisce alle campagne di monitoraggio effettuate da A.R.P.A.V. nel 2018 nei Comuni di Rosà e Nove, che sono le zone più prossime al territorio comunale di Bassano del Grappa, dove si trovano gli impianti di *Autodemolizione Bresolin*.

Le campagne di monitoraggio del 2018 sono state condotte in due sessioni (per la caratterizzazione del semestre invernale e del semestre estivo) mediante stazioni mobili dotate di analizzatori in continuo per il campionamento e la misura degli inquinanti chimici individuati dalla normativa vigente sull'inquinamento atmosferico (D.Lgs. N. 155/2010) e segnatamente: monossido di carbonio (CO), ossidi di azoto (NO_x), biossido di zolfo (SO₂), ozono (O₃), polveri sottili (PM₁₀), benzene (C₆H₆) e IPA.

I risultati del monitoraggio hanno riscontrato il rispetto dei limiti previsti per i parametri CO, NO_x, SO₂ e benzene.

Per quanto riguarda la concentrazione di ozono (O₃), pur non raggiungendo la “soglia di allarme”, nel periodo estivo si sono riscontrati diversi superamenti del valore obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana e, nel caso di Nove, anche della soglia in informazione (quantunque quest'ultimo superamento si sia registrato per sole 6 ore sull'intero periodo di misura). Questi superamenti risultano comunque in linea con quelli registrati presso la stazione fissa di Schio, in coerenza con la diffusione di questo inquinante largamente riscontrata nel territorio vicentino.

L'inquinante che presenta più criticità è quello legato alla presenza di polveri sottili (PM₁₀), per le quali nel periodo invernale sono stati riscontrati diversi superamenti del limite di 50 µg/m³ come massima media giornaliera, che non deve essere superata più di 35 giorni all'anno (i giorni di superamento sul periodo di misura sono stati 9 a Rosà e 15 a Nove). Estrapolando i dati di monitoraggio, A.R.P.A.V. rileva come la stima del numero di superamenti della media giornaliera è risultata superiore al limite massimo di 35 giorni per l'anno 2018 in entrambi i Comuni (*figura 6.7*).

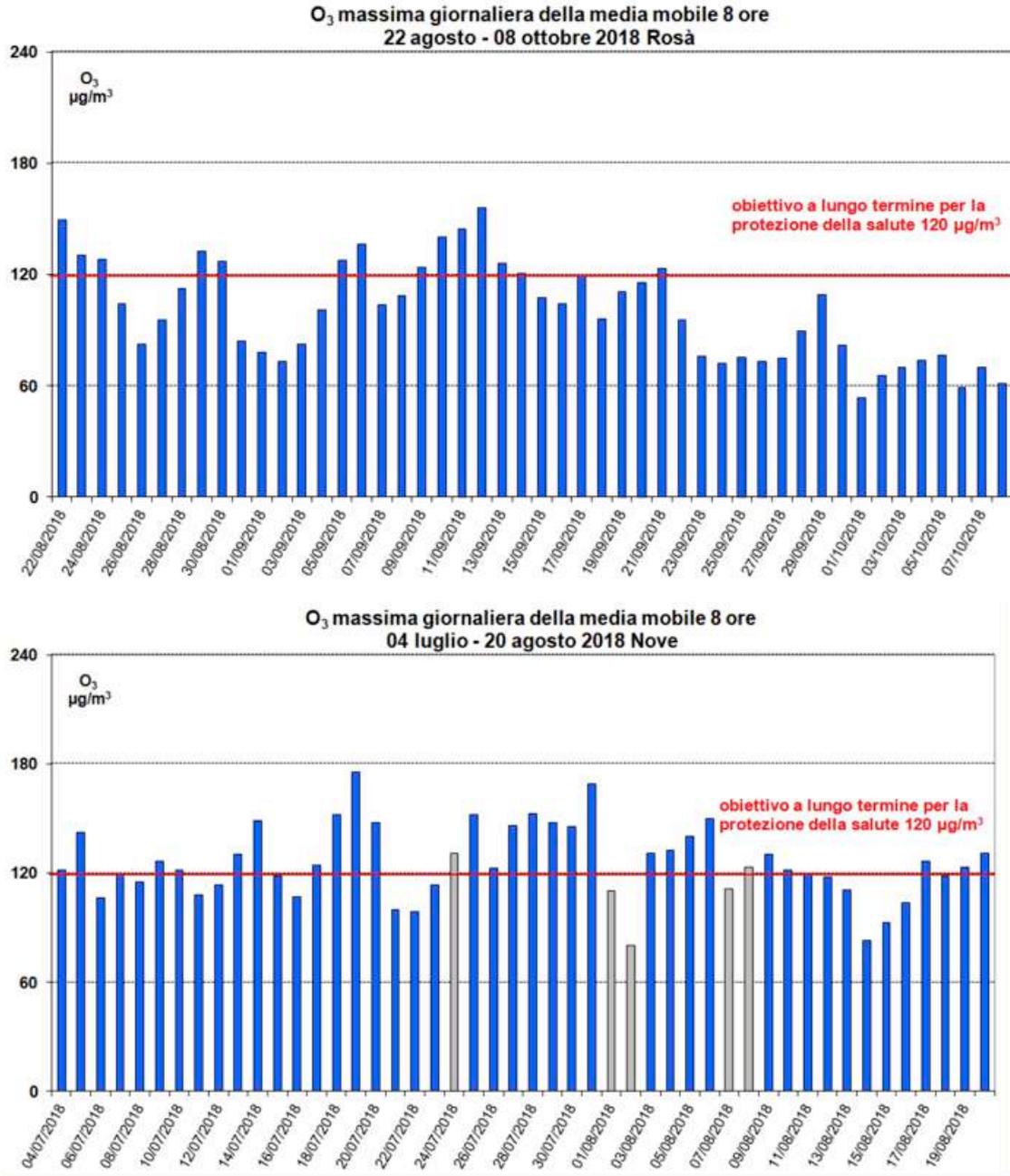


Figura 6.6: Concentrazione massima giornaliera di ozono nei Comuni di Rosà e Nove nel periodo estivo 2018 (Rapporti ARPAV - 2018).

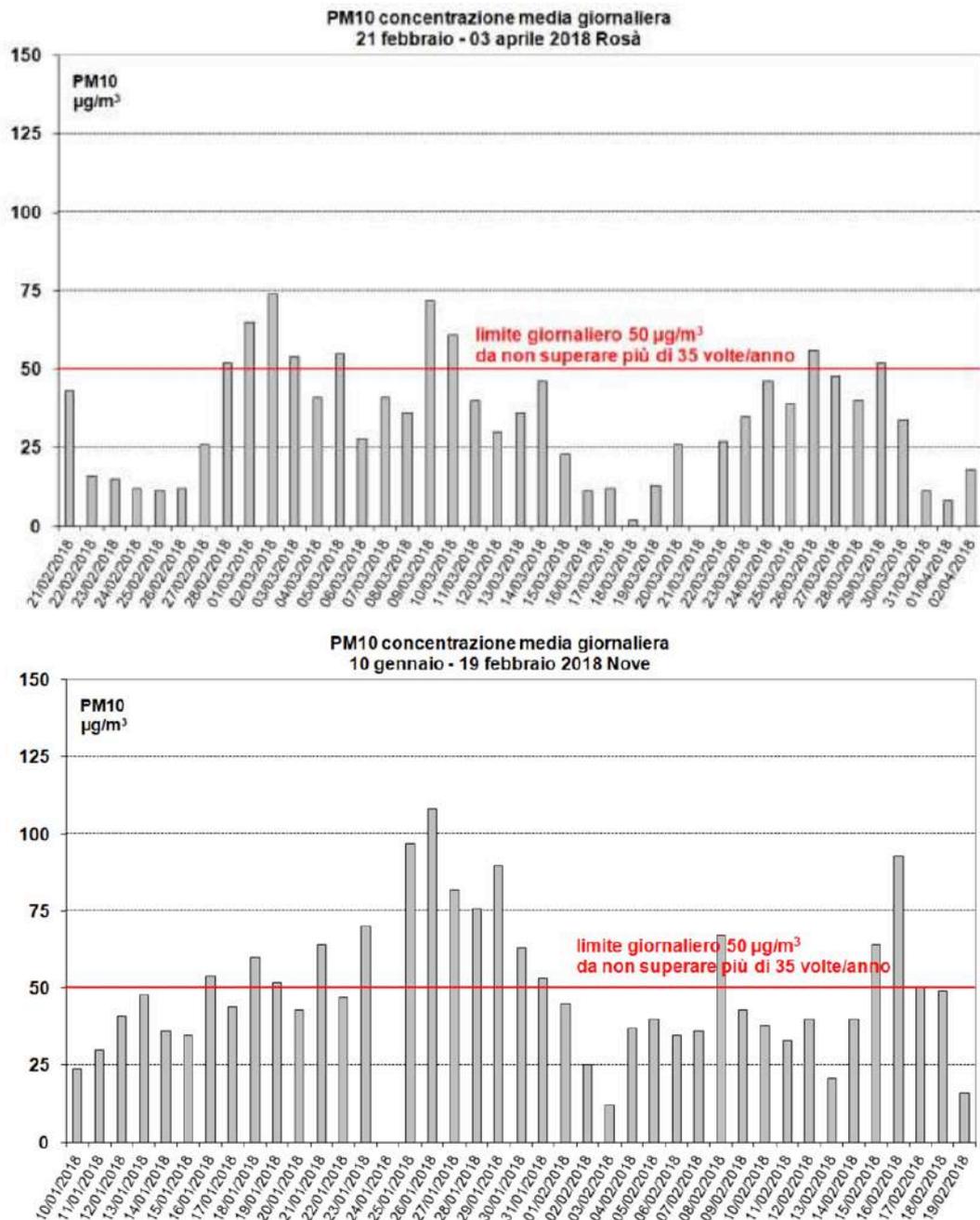


Figura 6.7: Concentrazione media giornaliera di polveri sottili (PM10) nei Comuni di Rosà e Nove nei mesi invernali del 2018 (Rapporti ARPAV - 2018).

Le maggiori cause della diffusione atmosferica di polveri sottili sono il traffico veicolare e il riscaldamento domestico, che raggiunge il suo picco proprio nei mesi invernali. Peraltro i Comuni della zona risultano classificati ai sensi del D.P.R. n. 412/93 e ss.mm.ii. come “zone climatiche E”, per le quali si ha un elevato fabbisogno energetico per il mantenimento di un clima domestico confortevole.

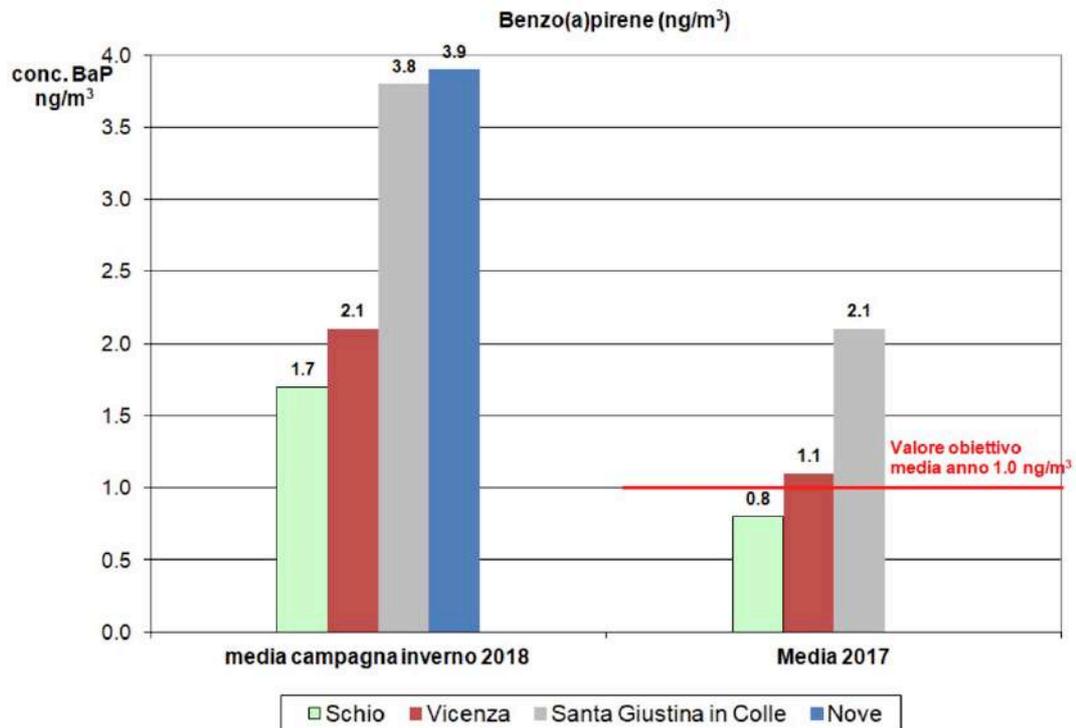


Figura 6.8: Concentrazione benzo(a)pirene confrontata tra stazioni: misure nelle stesse date, periodo “invernale” e media 2017 presso le stazioni fisse (Rapporto ARPAV - 2018).

Per la stima e per la quantificazione degli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) dispersi in atmosfera, viene di norma considerato il parametro *benzo(a)pirene* nella frazione PM_{10} , in quanto è verificato che il rapporto tra questo inquinante e gli altri IPA è generalmente costante nell'aria. La formazione di *benzo(a)pirene* avviene nelle combustioni incomplete di combustibili fossili, legname, rifiuti e prodotti organici in genere. Il *benzo(a)pirene* è presente anche nel fumo di sigaretta e nei gas di scarico dei motori diesel. Le concentrazioni più elevate di *benzo(a)pirene* si registrano durante il periodo invernale, a causa delle condizioni meteorologiche più sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti e al maggiore utilizzo degli impianti di riscaldamento domestico a legna. Per il *benzo(a)pirene* la normativa prevede di non superare il valore obiettivo di $1,0 \text{ ng/m}^3$ come media annua. Non disponendo della serie annuale di dati, A.R.P.A.V. di norma confronta i risultati del monitoraggio con i dati delle stazioni fisse di Vicenza e Schio. Nel caso specifico si rileva una sostanziale conformità dei valori rilevati a Rosà con i dati delle stazioni fisse, mentre a Nove si sono riscontrate concentrazioni più elevate (**figura 6.8**). In particolare si rileva come la media del periodo invernale misurata a Nove ($3,9 \text{ ng/m}^3$) risulti prossima a quella misurata a Santa Giustina in Colle ($3,8 \text{ ng/m}^3$), dove storicamente viene superato il valore obiettivo come media annuale (nel 2017 la media annuale era ivi risultata pari a $2,1 \text{ ng/m}^3$). Si evidenzia in ogni caso come i mesi in cui si manifestano le concentrazioni più elevate siano quelli invernali, in correlazione all'incremento stagionale nella combustione della legna per il riscaldamento

domestico e all'instaurarsi di condizioni di inversione termica che favoriscono il ristagno degli inquinanti in genere.

Nel loro complesso, i risultati delle campagne di monitoraggio A.R.P.A.V., condotte nel 2018 nei Comuni di Rosà e Nove, descrivono una situazione generalmente positiva della qualità dell'aria locale, con le uniche criticità riscontrate in merito a PM₁₀ e *benzo(a)pirene* che riguardano prevalentemente il periodo invernale e sono causate soprattutto dal riscaldamento domestico e dal traffico veicolare.

Con riferimento al progetto in esame si evidenzia come l'attività di autodemolizione consti di operazioni manuali che non producono emissioni in atmosfera, quantomeno di tipo convogliato, e comunque anche eventuali emissioni diffuse derivanti dalle attività di messa in sicurezza e di demolizione/smontaggio degli autoveicoli, effettuate a portoni aperti all'interno del capannone, sono da considerarsi poco significative, se non del tutto irrilevanti.

L'operazione di esaurimento/bonifica delle bombole di gas combustibile (metano, GPL) viene eseguita all'aperto con l'ausilio di apposite apparecchiature "vacuum gas", mediante le quali il gas combustibile eventualmente ancora presente viene estratto e combusto e la bombola viene inertizzata con azoto. Quest'operazione determina un'emissione di un'esigua portata di gas combustibili che non può comportare alcun effetto significativo nei confronti dell'atmosfera.

In conclusione, considerate la tipologia di rifiuti trattati (metallici, pesanti e complessivamente compatti / non polverulenti) e le operazioni di recupero effettuate, che non prevedono l'utilizzo di apparecchiature come trituratori/macinatori, la formazione di emissioni (pure diffuse) rappresenta, anche nell'area interna all'impianto, una circostanza eccezionale con una incidenza comunque sicuramente trascurabile rispetto a quella dovuta all'intenso traffico veicolare locale, in particolare quello insistente sulla S.P. 111 e sulla Superstrada Pedemontana Veneta.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, si ritiene di poter considerare come *trascurabile* l'impatto sulla componente ambientale "atmosfera" determinato dall'esercizio dell'impianto nella configurazione di progetto.

6.1.4 Suolo – Sottosuolo – Acque sotterranee

L'area in esame, che si colloca nell'unità geografica dell'Alta Pianura Veneta immediatamente a sud dei rilievi prealpini, è caratterizzata dalla presenza di numerosi corsi d'acqua ad andamento subparallelo che la attraversano in direzione approssimativamente N-S. A questi corsi d'acqua, fra i quali il fiume Brenta e il fiume Astico, si deve l'erosione e anche la messa in posto di ragguardevoli quantità di materiali sciolti di provenienza fluvio-glaciale, che

hanno dato origine, a partire dal Quaternario, secondo la sequenza riportata in **figura 6.9**, ad un materasso alluvionale costituente il sottosuolo dell'alta pianura vicentina.

L'evoluzione paleografica del bacino dell'Alta Pianura Veneta prende origine dalla fine del Cretaceo quando l'area, occupata da un mare poco profondo, veniva interessata dagli sforzi orogenetici che hanno portato alla formazione dei rilievi montuosi a settentrione (sollevando e piegando il substrato roccioso) e di un'ampia depressione a meridione; questo sollevamento orogenetico è avvenuto seguendo alcune importanti direttrici tettoniche, che hanno caratterizzato un po' tutta l'area del Vicentino e che sono rappresentate da estese faglie, lungo le quali si sono verificate dislocazioni di notevole entità sia in direzione verticale che orizzontale; fra queste si deve ricordare la grande "flessura pedemontana" (riflesso plastico superficiale di un sovrascorrimento Bassano-Valdobbiadene, riconoscibile per oltre 100 km tra l'alta Valle del Chiampo e Vittorio Veneto), che raccorda morfologicamente l'area degli altipiani con quella collinare, e quella Schio-Vicenza, che attraversa l'intero territorio con direzione NO-SE prevalente.

All'inizio del quaternario, periodo in cui le terre risultavano emerse, tutta la pianura veniva interessata da intensi fenomeni di deposito e di erosione ad opera dei ghiacciai e dei fiumi (periodi glaciali) che hanno modellato il territorio fino alle condizioni attuali. Durante i periodi glaciali (Mindel, Riss, Wurm) potenti depositi morenici venivano costruiti e successivamente demoliti nelle fasi interglaciali distribuendo il materiale in pianura, sopraelevandone il livello.

L'impianto di Via Quartiere Pré si localizza a oltre 250 m dall'argine sinistro del Fiume Brenta e caratterizzata da una leggera pendenza verso sud. L'assetto litostratigrafico dell'area appare costituito da un materasso alluvionale composto da materiale sciolto comprendente prevalentemente ghiaie e ghiaie sabbiose di natura calcarea o calcareo-dolomitica. La matrice di fondo è invece prevalentemente sabbiosa e proviene dalla disgregazione meccanica delle rocce sopra citate. A maggiori profondità si evidenzia la presenza di lenti o sottili intercalazioni di materiale limoso ed argilloso e di qualche livello conglomeratico, derivante dalla cementazione carbonatica degli elementi in origine sciolti.

Come evidenziato nell'estratto della *Carta Geologica del Veneto* riportato in **figura 6.10**, il sottosuolo del sito è interessato dalla presenza di un banco di depositi alluvionali di natura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa, derivanti dalla deposizione di materiali di disfacimento delle Prealpi e Alpi Venete ad opera del reticolo idrografico locale

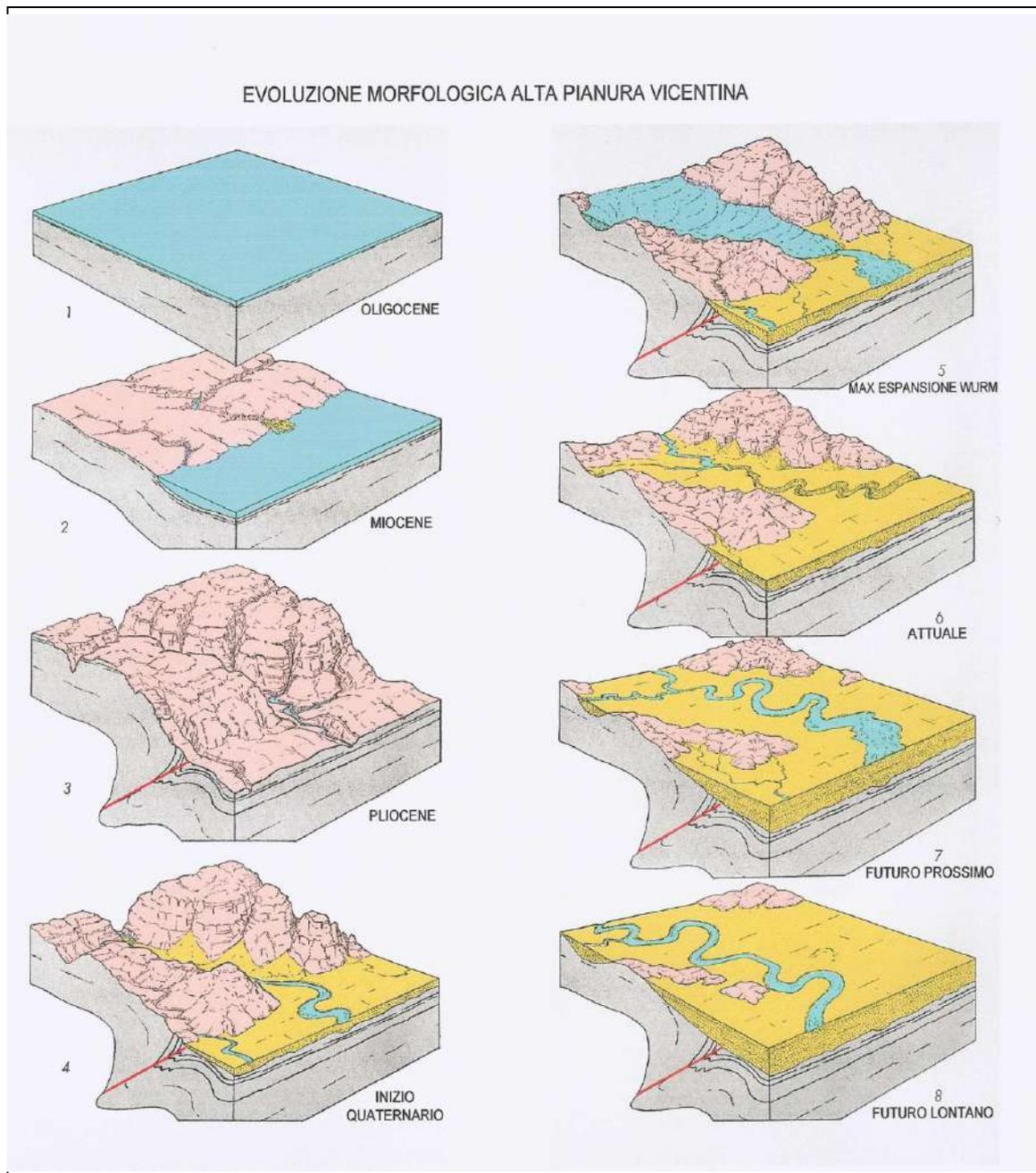


Figura 6.9: Evoluzione morfologica Alta Pianura Vicentina.

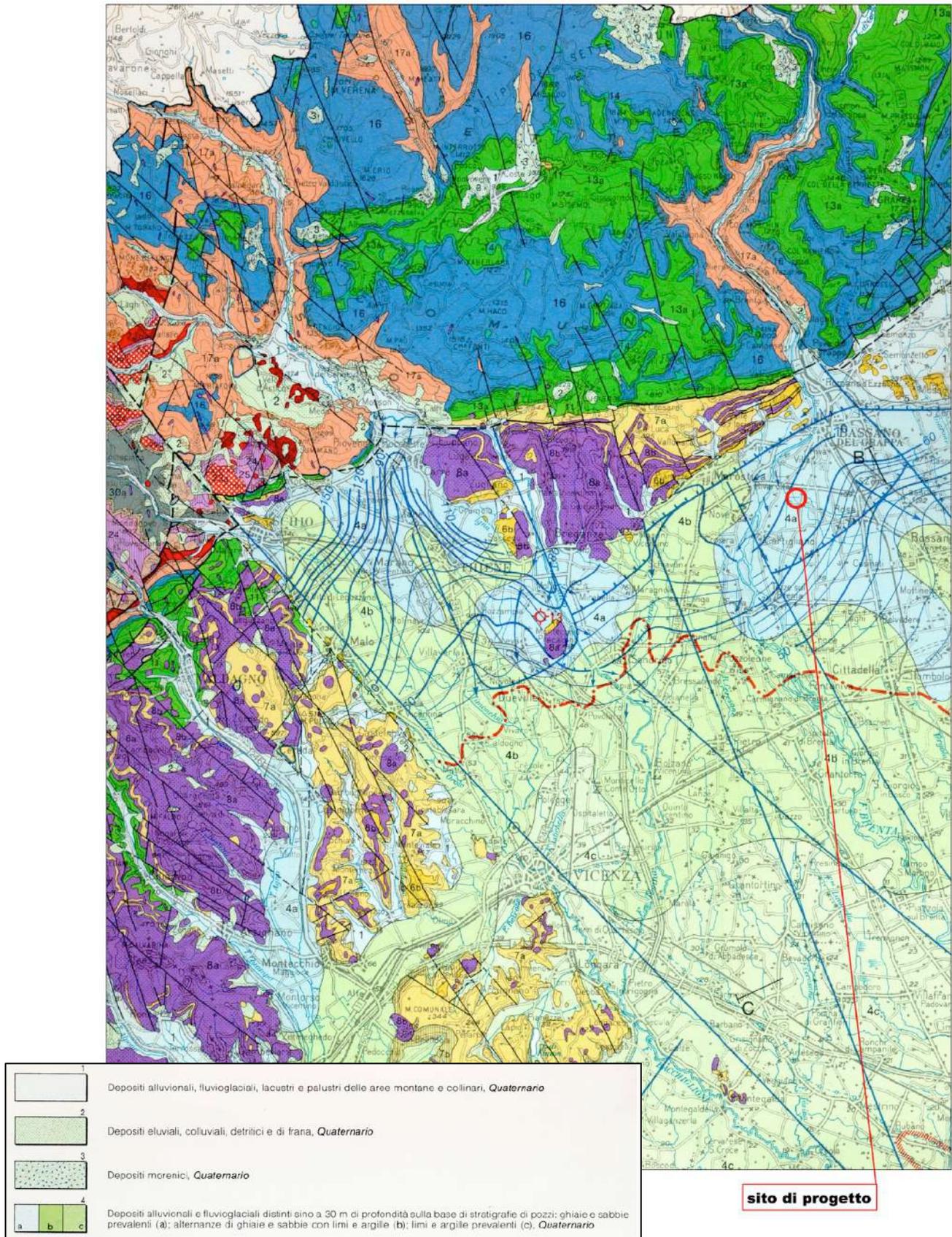


Figura 6.10: Estratto della Carta Geologica del Veneto – Foglio 49

La regione alpina e prealpina a sud della Linea della Valsugana è sempre stata caratterizzata da un'intensa attività tettonica. Nel settore pedemontano, in particolare, la maggior parte delle strutture oggi rilevabili si è formata in un intervallo di tempo relativamente breve, compreso tra la fine del Pliocene inferiore e l'Olocene, e tuttora presenta un'attività tettonica rilevante.

Il territorio comunale di Bassano del Grappa rientra in zona sismica di «classe 3» ai sensi della OPCM 3274/2003 (accelerazione massima al suolo pari a 0,15 g), riconducibile all'attività tettonica dei territori dislocati lungo la fessura pedemontana del Bassanese.

Come già detto, il sottosuolo dell'alta pianura vicentina, è costituito da depositi ghiaiosi di origine alluvionale e fluvioglaciale, sino al substrato roccioso, che costituiscono un materasso ghiaioso indifferenziato, a monte della fascia delle risorgive, sede di un unico acquifero a superficie libera, con continuità laterale determinata dal contatto diretto tra i materiali grossolani permeabili dei diversi conoidi fluvioglaciali.

Nel settore più meridionale dell'alta pianura si manifestano le prime differenziazioni dell'acquifero per la comparsa, a circa 30÷35 m di profondità dal piano di campagna, di un livello argilloso-sabbioso a bassa permeabilità che separa la falda freatica superficiale da una falda più profonda in pressione, creando una “zona di transizione” tra l'acquifero indifferenziato e il sistema a falde multiple tipico della media e della bassa pianura.

L'alimentazione del sistema idrogeologico dell'alta pianura del bacino del Brenta avviene in massima parte per apporti sotterranei derivanti dalle dispersioni idriche di subalveo dei corsi d'acqua naturali (segnatamente il fiume Brenta) e artificiali (canali di irrigazione), e solo secondariamente determinate dall'infiltrazione degli afflussi meteorici.

Le isofreatiche rappresentate nella Carta Geologica del Veneto (in **figura 6.10**) evidenziano come la direzione prevalente dei deflussi sotterranei in sinistra idrografica del Fiume Brenta manifestino un'orientazione di tipo NNO-SSE, mentre in destra idrografica la direttrice di scorrimento è all'incirca meridiana. Il gradiente idraulico medio locale risulta pari a 1 ÷ 3 ‰, con i valori massimi nei pressi delle aree in fregio all'asta fluviale.

Sulla base dei dati bibliografici si stima che localmente la superficie libera della falda oscilli mediamente attorno a 10 ÷ 20 m di profondità dal p.c., con un regime freatico contraddistinto in genere da una piena autunnale e da una magra tardo-invernale, con escursioni massime di circa 8 ÷ 9 m.

Per quanto attiene la qualità delle acque sotterranee si fa riferimento al rapporto tecnico di A.R.P.A.V. sullo stato delle acque sotterranee del Veneto del 2019.

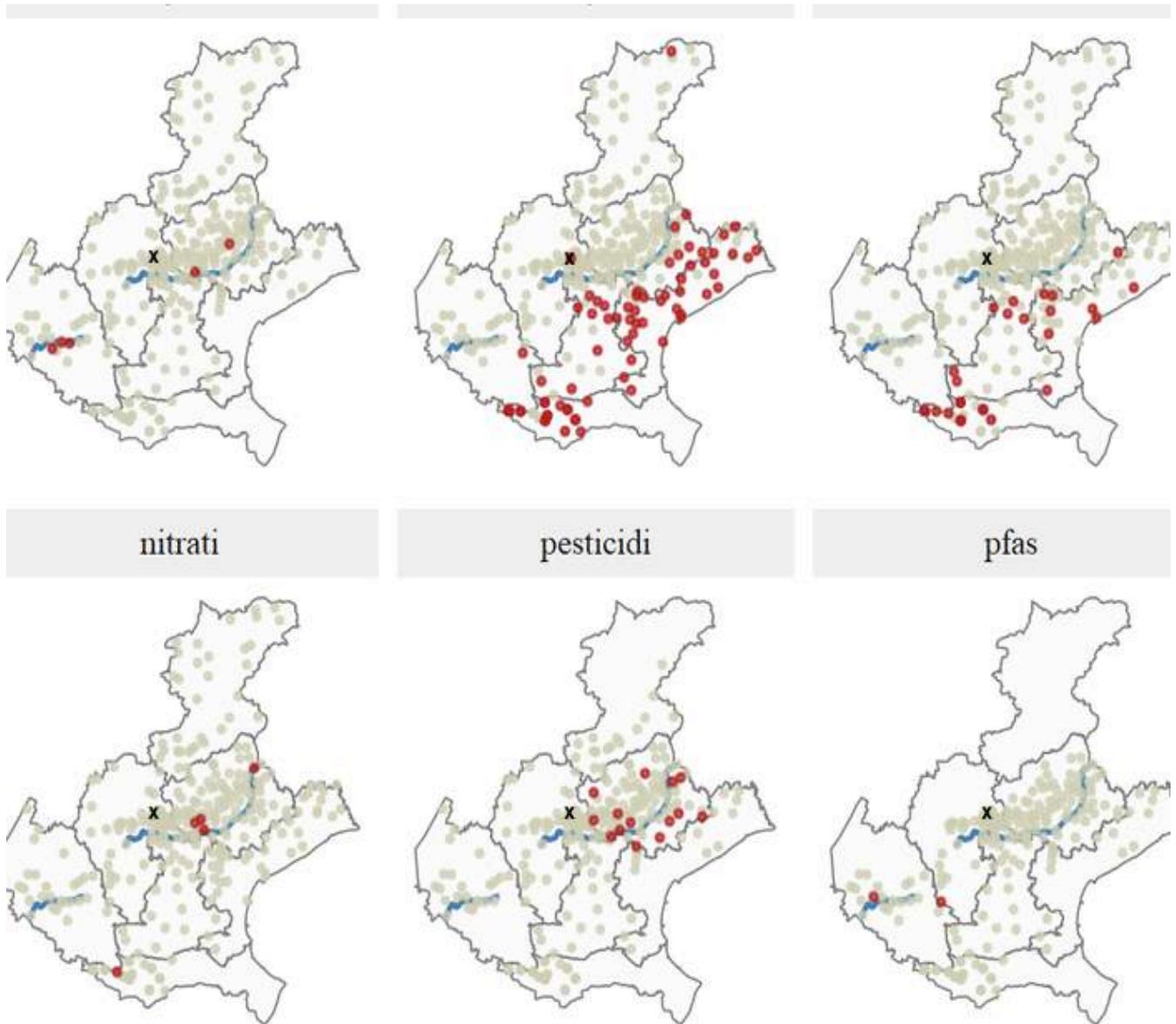


Figura 6.11: Superamenti degli standard numerici previsti per le acque sotterranee dal D.Lgs. N. 152/2006 per gruppo di inquinanti (Fonte ARPAV 2019). L'impianto di Autodemolizione Bresolin è indicato con una croce.

Nel territorio comunale di Bassano del Grappa insistono quattro stazioni A.R.P.A.V. di monitoraggio delle acque sotterranee (n. 95, 244, 519, 521); per l'area in esame risulta di interesse anche la singola stazione (n. 501) situata in Comune di Cartigliano, in ragione della relativa prossimità (un paio di km) al sito di progetto.

Dai risultati del monitoraggio di A.R.P.A.V. si evince come tutti i parametri indagati risultino compatibili con gli standard di concentrazione previsti, concorrendo a definire come "buona" la qualità dell'acquifero sotterraneo locale. Si riscontra un'unica criticità in merito ai composti inorganici per quanto riguarda la concentrazione di ioni ammonio, il cui superamento dei

limiti legge è stato accertato in corrispondenza del punto di monitoraggio più vallivo della falda freatica a Bassano del Grappa (codice n. 244). La presenza di questo inquinante è riconducibile alle attività agricole della zona, in quanto derivante sostanzialmente dai fertilizzanti impiegati nel settore primario.

L'impianto di Autodemolizione Bresolin non produce alcun refluo industriale e gli unici scarichi idrici derivanti dall'attività sono i reflui domestici dei servizi igienici e le acque meteoriche.

L'area impermeabilizzata scoperta dell'impianto, nell'attuale configurazione autorizzata, può ritenersi suddivisa in due bacini scolanti, occidentale ed orientale. Le acque meteoriche di dilavamento scolanti dal bacino occidentale vengono integralmente trattate con un impianto dedicato costituito da due manufatti in c.a.v. di decantazione e disoleazione con recapito finale, di tutte le acque trattate, nella Roggia Bernarda. Anche le acque meteoriche di dilavamento del bacino scolante orientale vengono convogliate ad un impianto di trattamento che pure recapita le acque trattate nella Roggia Bernarda. Tuttavia, a differenza di quello asservito al bacino occidentale, l'impianto di trattamento delle acque meteoriche scolanti dal bacino orientale è dotato di sfioro di troppo-pieno in un sistema disperdente (con recapito nell'immediato sottosuolo) del volume eccedente la capacità dell'impianto stesso in occasioni di precipitazioni di eccezionale intensità. Il sistema disperdente è in definitiva necessario per far fronte ad eventi meteorici emergenziali; si evidenzia al proposito come il volume di precipitazione eccedente la capacità dell'impianto di trattamento sia sicuramente incontaminato (oltreché per l'esaurimento del fenomeno di dilavamento anche per effetto della elevata diluizione) e possa quindi essere smaltito nell'immediato sottosuolo senza problemi di sorta ("terza" pioggia incontaminata). In altre parole, l'intervento del sistema disperdente (della "terza" pioggia) rappresenta una circostanza alquanto remota che si potrebbe verificare per eventi meteorici con Tempo di Ritorno (TR) compreso fra 25 e 30 anni. Nell'immediato sottosuolo vengono pure esaurite, mediante pozzo disperdente, le acque meteoriche dei pluviometri delle coperture del fabbricato esistente, incontaminate stante l'assenza di camini sulla copertina e di fenomeni di ricaduta di sorta. Tutte le aree impermeabilizzate scoperte sono idraulicamente compartimentate e presidiate da canalette di raccolta delle acque meteoriche. Lo stato di fatto sopra rappresentato è quello autorizzato, legittimato a seguito della precedente procedura di screening a V.I.A..

Il progetto in discussione prevede l'ampliamento della superficie scoperta su un lotto di terreno agricolo adiacente al lato nord-ovest dell'impianto e la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica, in aderenza all'esistente sul lato sud. Entrambi gli interventi pertengono esclusivamente al bacino scolante occidentale. Per quanto riguarda l'ampliamento del piazzale, si evidenzia come la superficie sarà pavimentata con massetto in c.a. di opportuno spessore e idraulicamente compartimentata al perimetro con una cordonata in c.a.p. resa solidale alla pavimentazione, in modo da prevenire trafile di acque meteoriche sulle aree verdi contermini. La realizzazione del capannone prevede scavi di fondazione in una porzione dell'area scoperta attualmente pavimentata

con betonelle cementizie autobloccanti, in parte drenanti, soprastanti un materasso ghiaioso (utile pure ai fini della laminazione idraulica) poggiante su una doppia barriera di impermeabilizzazione (geocomposito bentonico e geomembrana in polietilene) collegato con una tubazione macrofessurata in HDPE al collettore afferente l'impianto di depurazione asservito al bacino scolante occidentale. Questo sistema di drenaggio, laminazione e convogliamento delle acque meteoriche non potrà essere preservato nella configurazione di progetto a causa principalmente delle opere di fondazione del nuovo fabbricato. La pavimentazione in betonelle dovrà essere necessariamente rimossa, così come gli esistenti collettori e canalette lato ovest. In luogo della pavimentazione con betonelle si ricorrerà ad un massetto in c.a. opportunamente raccordato ai restanti piazzali pavimentati esistenti. Il sistema di raccolta e collettamento delle acque meteoriche di dilavamento scolanti dal versante occidentale scoperto sarà modificato (come rappresentato dalle tavole grafiche di progetto), prevedendo la posa in opera di nuove canale di captazione e la realizzazione di una vasca interrata in c.a. per l'accumulo-laminazione dei volumi meteorici (vedasi *Studio di compatibilità idraulica* argomento dell'**allegato A1.6** alla Relazione tecnica del *Progetto Definitivo*). Le acque meteoriche dei pluviali delle coperture del nuovo fabbricato, incontaminate stante l'assenza di camini, verranno esaurite nell'immediato sottosuolo mediante un sistema di pozzi assorbenti, così come già avviene per la copertura del fabbricato esistente.

Il progetto non può determinare alcun impatto significativo nei confronti delle matrici ambientali *suolo – sottosuolo – acque sotterranee* poiché sono adottate / previste tutte le misure necessarie ad evitare scarichi incontrollati nel suolo. L'unico nuovo scarico sul suolo è costituito dalle acque meteoriche dei pluviali del nuovo capannone in progetto, che non possono veicolare alcun inquinante significativo stante l'assenza di camini sulle coperture. Non sono del pari prevedibili nemmeno fenomeni di ricaduta dovuti alle emissioni degli impianti produttivi contermini, considerato che sopravento rispetto all'impianto sono presenti solamente attività e casolari agricoli, nonché l'area golenale del Fiume Brenta.

In ogni caso si ritiene che la sostituzione della pavimentazione in betonelle e del sottostante strato drenante con una pavimentazione in c.a. e una vasca interrata di accumulo offra maggiori garanzie di protezione nei confronti del sottosuolo, perché queste ultime strutture risultano agevolmente verificabili e prontamente ripristinabili in caso di eventuali ammaloramenti.

Per ulteriori approfondimenti sugli aspetti geologici e idrogeologici si rimanda alla *Relazione geologica* argomento dell'**allegato A1.5** alla Relazione tecnica del *Progetto Definitivo*

6.1.5 *Idrografia - Acque Superficiali*

Dal punto di vista idrografico, il territorio comunale di Bassano del Grappa ricade all'interno del bacino nazionale del Brenta-Bacchiglione. Il Fiume Brenta si origina dal lago di Caldonazzo, a quota 450 metri s.l.m. e sfocia nel Mar Adriatico a Brondolo. La lunghezza dell'asta dalle sue origini fino a Bassano del Grappa è di circa 70 km mentre lo sviluppo totale fino alla foce è di quasi 174 km.

Tra gli affluenti del fiume Brenta, il più importante è il torrente Cison, sia in ragione di un bacino imbrifero di estensione simile a quello del Fiume Brenta sia per la notevole piovosità che lo caratterizza. A Vigodarzere il Brenta riceve il torrente Muson dei Sassi, altro corso d'acqua di significative dimensioni. Presso il nodo di Padova esiste un complesso rapporto tra i fiumi Brenta e Bacchiglione, con possibilità di interscambio delle loro acque (canali Brentella, San Gregorio e Piovego). Agli effetti idrografici, il bacino imbrifero del Brenta può considerarsi chiuso a Bassano del Grappa, dove il fiume inizia a scorrere nell'alveo alluvionale di pianura.



Figura 6.12: Reticolo idrografico dell'area circostante il sito di progetto [fonte: Geoportale Nazionale, 2019].

Il sito di progetto si colloca oltre 250 m a est dell'argine che delimita l'area golenale del Fiume Brenta; in prossimità del confine sud-orientale dell'impianto trovasi la Roggia Bernarda, che scorre con direzione nord-sud costeggiando Via Quartiere Pré fino a Cartigliano.

Per quanto riguarda lo stato qualitativo delle acque superficiali, ci si riferisce ai contenuti del Rapporto Ambientale di A.R.P.A.V. sullo “*Stato delle acque superficiali del Veneto - Anno 2019*”, con particolare riferimento al bacino idrografico del Fiume Brenta.

Per la valutazione della qualità ecologica dei corsi d'acqua, A.R.P.A.V. fa uso del descrittore “LIMEco” (*Livello di Inquinamento dai Macrodescrittori per lo stato ecologico*), un indice triennale introdotto dal D.M. N. 260 del 08/11/2010 nel quale vengono integrati i parametri di ossigeno disciolto, azoto ammoniacale, azoto nitrico e fosforo totale. Onde mantenere la continuità con le informazioni diversamente elaborate in passato, anche dopo il 2010, A.R.P.A.V. ha deciso di mantenere pure la classificazione delle acque secondo l'indicatore previgente (D.Lgs. N. 152/1999, ora abrogato), ossia il “LIM” (*Livello di Inquinamento da Macrodescrittori*), che comprendeva anche i parametri BOD₅, COD ed *Escherichia coli*. Entrambi gli indicatori verificano la concentrazione di ciascun parametro sulla base di 5 intervalli di concentrazione, a cui vengono attribuiti dei punteggi che concorrono a determinare il livello di inquinamento secondo una scala crescente da 1 a 5; il livello 1 indica un basso livello di inquinamento mentre il livello 5 indica un alto livello di inquinamento.

Con riferimento al più recente rapporto A.R.P.A.V. sullo stato delle acque superficiali del Veneto, relativo al monitoraggio 2019, si ritengono rappresentative (del reticolo idrografico del territorio in esame) le stazioni n. 49 e 52, entrambe relative al Fiume Brenta, rispettivamente a monte (Bassano del Grappa) e a valle (Tezze sul Brenta) del sito di progetto.

Gli esiti del monitoraggio evidenziano uno standard “elevato” (livello 1) della qualità delle acque superficiali in corrispondenza dell'area in esame (**tabella 6.2**). Si evidenzia in particolare il rispetto degli standard della qualità dell'acqua per tutti i parametri indagati.

La situazione appare buona pure analizzata con riferimento all'indice LIM (**tabella 6.3**), che evidenzia uno stato qualitativo dei corsi d'acqua superficiali dell'area in esame pari a “buono” (livello 2). Lo stato qualitativo del corso d'acqua appare buono anche in corrispondenza della stazione ancora più a valle sita a Fontaniva (n. 54).

Nel corso degli ultimi vent'anni lo stato qualitativo del bacino del Fiume Brenta si è attestato complessivamente su valori dell'indice LIM sempre pari a “buono”, come rappresentato dalla **figura 6.14**.

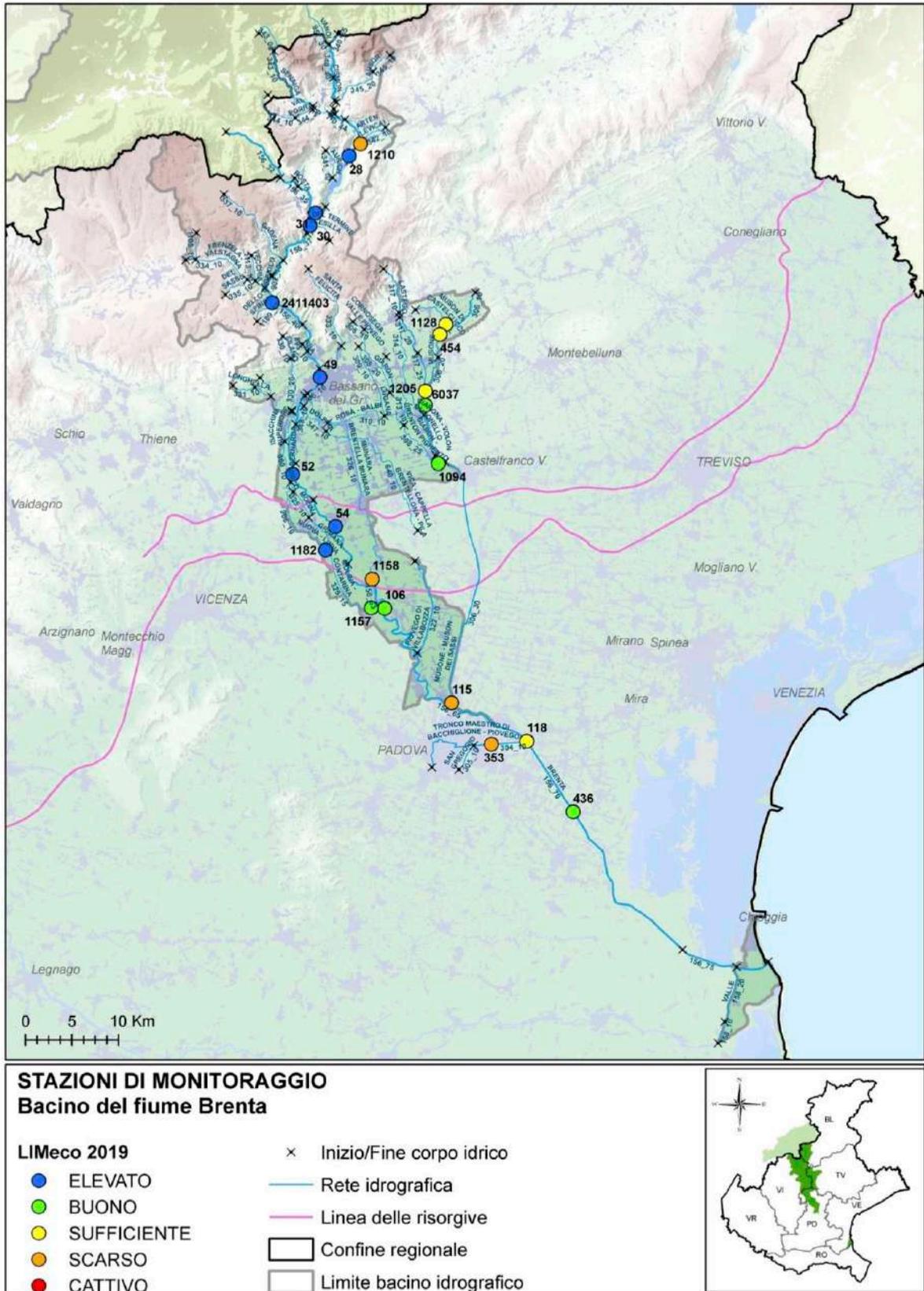


Figura 6.13: Mappa dei punti di monitoraggio sui corsi d'acqua nel bacino del fiume Brenta con rappresentazione dello stato qualitativo del 2019 secondo l'indice LIMeco [fonte: Rapporto tecnico sullo stato delle acque superficiali del Veneto, ARPAV 2019].

Tabella 6.2: Classificazione LIMeco 2019 del bacino Fiume Brenta [fonte: ARPAV, 2019].

Prov	Staz	Cod. C.I.	Corpo idrico	Numero campioni	N_NH4 (conc media mg/L)	N_NH4 (punteggio medio)	N_NO3 (conc media mg/L)	N_NO3 (punteggio medio)	P (conc media ug/L)	P (punteggio medio)	100-O_perc_SAT (media)	100-O_perc_sat (punteggio medio)	Punteggio Sito	LIMeco
BL	28	340_46	TORRENTE CISON	4	0,03	0,88	0,9	0,40	13	1,00	4	1,00	0,83	Elevato
VI	31	340_49	TORRENTE CISON	4	0,04	0,50	0,7	0,50	21	1,00	1	1,00	0,75	Elevato
VI	49	156_45	FIUME BRENTA	4	0,04	0,50	1,1	0,50	15	1,00	6	0,88	0,72	Elevato
VI	52	156_50	FIUME BRENTA	4	0,04	0,50	1,1	0,50	15	1,00	9	0,88	0,72	Elevato
PD	54	156_60	FIUME BRENTA	4	0,01	1,00	1,6	0,30	23	1,00	16	0,69	0,75	Elevato
PD	1158	326_10	ROGGIA BRENTILLA COGNAROLA	4	0,09	0,28	2,5	0,20	122	0,38	25	0,44	0,32	Scarso
PD	1157	325_15	ROGGIA CONTARINA	4	0,05	0,56	1	0,50	47	0,88	28	0,31	0,56	Buono
PD	106	156_63	FIUME BRENTA	4	0,03	0,50	1,6	0,30	28	1,00	28	0,25	0,50	Buono
TV	1128	320_10	TORRENTE MUSON DI CASTELCUCCO	4	0,26	0,09	4,5	0,10	103	0,31	5	1,00	0,38	Sufficiente
TV	454	306_10	TORRENTE MUSONE	4	0,07	0,47	3,6	0,10	58	0,75	18	0,44	0,45	Sufficiente
TV	1205	317_25	TORRENTE LASTEGO	4	0,1	0,34	4,6	0,10	150	0,31	12	0,81	0,39	Sufficiente
TV	6037	306_20	TORRENTE MUSONE	4	0,05	0,56	4	0,10	45	0,88	5	0,88	0,60	Buono
PD	115	306_30	TORRENTE MUSON DEI SASSI	4	0,1	0,25	1,9	0,30	102	0,50	42	0,19	0,30	Scarso
PD	118	156_65	FIUME BRENTA	4	0,09	0,34	1,7	0,30	90	0,56	24	0,34	0,39	Sufficiente
PD	353	304_10	CANALE PIOVEGO	4	0,12	0,22	2,4	0,20	86	0,50	32	0,34	0,31	Scarso
VE	436	156_70	FIUME BRENTA	12	0,09	0,43	1,8	0,20	65	0,54	12	0,78	0,50	Buono
TV	1094	308_25	TORRENTE BRENTON PIGHENZO	4	0,06	0,78	1,6	0,30	73	0,63	6	0,88	0,63	Buono
PD	1182	906_10	ROGGIA LUPIA	4	0,02	0,88	1,4	0,40	32	1,00	4	1,00	0,82	Elevato
BL	1210	342_10	RIO ARTEN (LEVICA)	3	0,59	0,00	1,9	0,20	367	0,17	14	0,75	0,28	Scarso
VI	30	156_35	FIUME BRENTA	4	0,04	0,50	1	0,50	15	1,00	3	1,00	0,75	Elevato

Tabella 6.3: Classificazione LIM 2019 del bacino Fiume Brenta [fonte: ARPAV, 2019].

Provincia	Cod. sito	Corso d'acqua	75° Azoto Ammoniacale mg/l	punti N-NH4	75° percentile Azoto Nitrico (N) mg/l	punti N-NO3	75° percentile Fosforo totale (P) mg/l	punti P	75° percentile BOD5 a 20 °C mg/l	punti BOD5	75° percentile COD mg/l	punti COD	75° percentile Ossigeno disc % sat O2 (100-OD%)	punti % sat O2	75° percentile Escherichia coli UFC/100 ml	punti E coli	SOMME (LIM)	CLASSE LIM
BL	28	T. CISON	0,02	80	1,0	40	0,01	80	2,4	80	3	80	4	80	874	40	480	1
VI	30	F. BRENTA	0,04	40	1,0	40	0,02	80	1,6	80	3	80	3	80	1116	20	420	2
VI	49	F. BRENTA	0,04	40	1,1	40	0,02	80	1,3	80	3	80	7	80	547	40	440	2
VI	52	F. BRENTA	0,04	40	1,1	40	0,02	80	1,0	80	3	80	11	40	88	80	440	2
PD	54	F. BRENTA	0,01	80	1,8	20	0,02	80	1,9	80	3	80	18	40	239	40	420	2
PD	106	F. BRENTA	0,03	40	1,7	20	0,03	80	1,5	80	3	80	32	10	672	40	350	2
TV	454	T. MUSONE	0,09	40	3,6	20	0,08	40	3,0	40	7	40	23	20	760	40	240	2
PD	115	T. MUSON DEI SASSI	0,13	20	2,2	20	0,13	40	1,6	80	9	40	49	10	2646	20	230	3
PD	118	F. BRENTA	0,11	20	2,0	20	0,11	40	2,2	80	8	40	27	20	219	40	260	2
PD	353	C. PIOVEGO	0,14	20	2,6	20	0,10	40	3,0	40	5	40	43	10	2062	20	190	3
VE	436	F. BRENTA	0,13	20	1,9	20	0,07	40	2,1	80	3	80	13	40	423	40	320	2

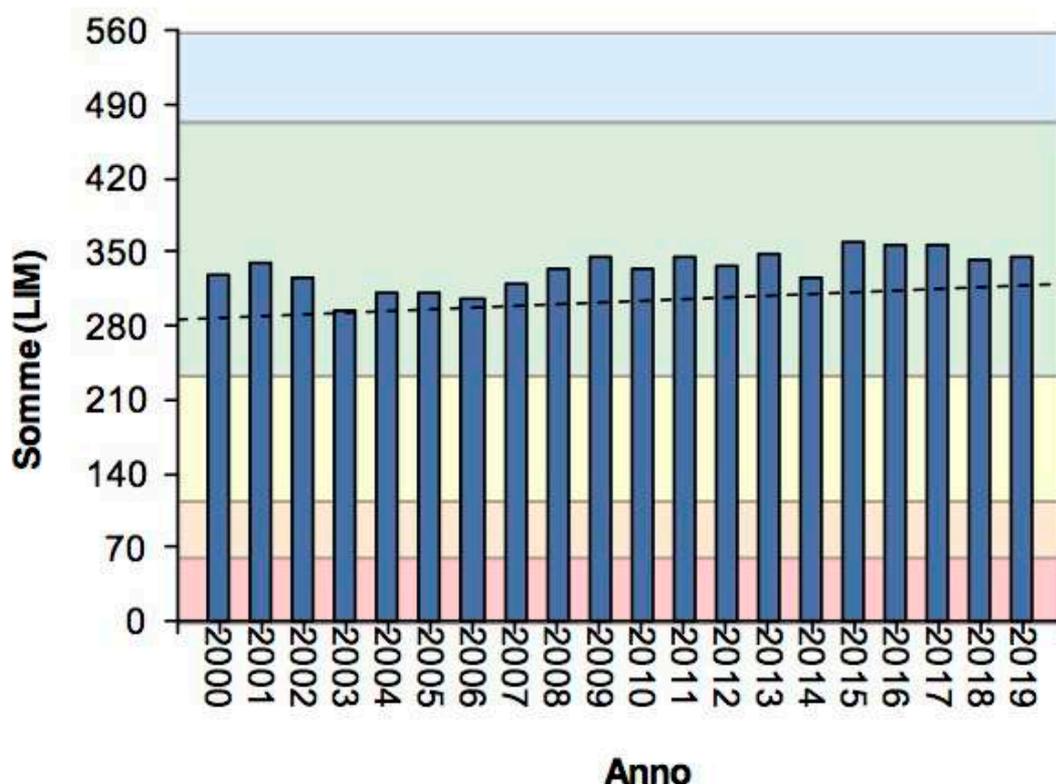


Figura 6.14: Andamento storico indice LIM bacino Fiume Brenta nel periodo 2000-2019
[fonte: Rapporto tecnico sullo stato delle acque superficiali del Veneto, ARPAV 2019].

Il D.M. N. 260/2010, in recepimento della Direttiva Europea 2008/105/CE, stabilisce gli standard di qualità ambientale (SQA) per le sostanze prioritarie e pericolose prioritarie ai fini della valutazione dello Stato Chimico delle acque superficiali. Al fine di valutare il raggiungimento o il mantenimento del buono stato ecologico delle acque superficiali nell'ambito delle attività di monitoraggio svolte dalle A.R.P.A. viene anche valutata la conformità agli standard di qualità ambientale di particolari inquinanti specifici (principali inquinanti non appartenenti all'elenco di priorità a sostegno dello stato ecologico). Gli inquinanti specifici vengono monitorati se scaricati e/o rilasciati e/o immessi e/o già rilevati in quantità significativa nel bacino idrografico o nel corpo idrico, intesa come la quantità che potrebbe compromettere il raggiungimento o il mantenimento di uno degli obiettivi di qualità ambientale di cui all'art. 77 e seguenti del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.. Con D.Lgs. N. 172 del 12/10/2015 sono stati pure introdotti gli standard di qualità per cinque sostanze perfluoroalchiliche (PFBA, PFBS, PFHxA, PFOA, PFPeA).

Per quanto riguarda l'area in esame, presso le stazioni di monitoraggio n. 49 e 52 del Fiume Brenta vengono monitorati quali inquinanti specifici e sostanze prioritarie: Arsenico, Cromo totale, IPA, Cadmio, Mercurio, Nichel, Piombo, Pesticidi. I risultati del rapporto A.R.P.A.V. 2019 non hanno evidenziato alcun superamento dello standard di qualità dell'acqua per i parametri indagati.

L'impianto di autodemolizione di Via Quartier Pré non produce alcun refluo industriale. Gli eventuali spanti e colaticci delle aree operative nel capannone vengono corrivati da apposite canalette all'interno di vasche a tenuta, per essere definitivamente alienati a rifiuti presso impianti Terzi autorizzati.

Gli unici scarichi idrici dell'installazione sono le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali e delle coperture dei fabbricati, queste ultime esaurite nell'immediato sottosuolo mediante pozzi assorbenti.

Attualmente le aree impermeabilizzate esterne dell'impianto di autodemolizione possono ritenersi suddivise in due bacini scolanti (est ed ovest) afferenti ad impianti di trattamento in continuo dedicati (decantazione – disoleazione) con recapito finale in corso d'acqua superficiale (la Roggia Bernarda che scorre a ridosso del perimetro sud-est dell'azienda).

Si evidenzia come per l'impianto in discussione negli anni non si siano mai riscontrate criticità idrauliche, nemmeno negli anni più piovosi, e che le analisi storiche effettuate sulle acque scaricate hanno sempre attestato il rispetto dei limiti tabellari prescritti (vedasi rapporti analitici degli ultimi tre anni riportati in **allegato B1.2**).

Il progetto in discussione prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato in ampliamento all'esistente e l'ulteriore impermeabilizzazione di un'area agricola adiacente da asservire all'impianto di autodemolizione. Gli interventi in progetto riguardano esclusivamente il bacino scolante occidentale, la cui rete di raccolta delle acque meteoriche deve necessariamente essere modificata/adeguata. Come già anticipato nel precedente paragrafo, con la realizzazione delle opere di fondazione del nuovo capannone, verrà meno il "catino" riempito con materiale ghiaioso drenante della porzione di area esterna a sud dell'impianto e quindi anche il corrispondente volume di accumulo disponibile per la laminazione delle acque meteoriche. Ne consegue che per garantire l'invarianza idraulica rispetto alla situazione esistente, risulta necessario realizzare una nuova vasca di laminazione interrata opportunamente dimensionata, oltre che per compensare la perdita di volume di accumulo, anche tenendo conto del (seppure modesto) incremento di superficie impermeabilizzata del bacino scolante occidentale.

Come evidenziato nella *Valutazione di compatibilità idraulica* (argomento dell'**allegato A1.6** alla Relazione tecnica del *Progetto Definitivo*), le modifiche di progetto non possono determinare alcuna modifica del regime idraulico del corso d'acqua superficiale, essendo garantito il rispetto del limite di portata prescritto dal Consorzio di Bonifica Pedemontano Brenta per lo scarico nella Roggia Bernarda. In particolare, non si avrà alcun aumento della portata già autorizzata e quindi gli impianti di trattamento delle acque meteoriche in essere saranno ovviamente ancora in grado di garantire il rispetto dei limiti tabellari allo scarico anche nella configurazione di progetto.

Per quanto sopra rappresentato, il progetto in discussione non può ragionevolmente determinare alcun impatto additivo nei confronti della matrice

ambientale *acque superficiali*, dato che non si prevedono modifiche delle caratteristiche quali-quantitative delle acque scaricate e quindi alcun effetto dell'installazione nei confronti del recettore idrico superficiale.

6.1.6 *Clima Acustico*

Il suono è dato da una vibrazione, cioè l'alternanza di compressioni e decompressioni, che si propaga sotto forma di un'onda sinusoidale carica di energia (onda sonora) in un mezzo elastico (come l'aria).

Il suono può essere fonte di piacere ma può anche recare disturbo e in questo caso si parla di rumore, che è la causa dell'inquinamento acustico.

Rispetto agli altri tipi di inquinamento, l'inquinamento acustico presenta caratteri particolari dei quali è necessario tenere conto. Innanzitutto, tale forma di inquinamento è temporalmente labile: in termini fisici esso non ha possibilità di accumulo e scompare non appena cessa di agire la causa che l'ha determinato (anche se, da un punto di vista psicofisico, le sue conseguenze possono cumularsi). Esso è inoltre spazialmente indeterminato in quanto si distribuisce nello spazio in funzione dei movimenti delle sorgenti che lo generano e delle caratteristiche del mezzo di propagazione (l'atmosfera). Mentre altre forme di inquinamento non sono direttamente percepite a livello soggettivo, e devono pertanto essere sottoposte ad un controllo specifico, l'inquinamento acustico appartiene alla classe dei fenomeni immediatamente percepiti da chi vi è sottoposto. Per questo motivo, il problema spesso acquista rilevanti implicazioni sociologiche in quanto la reattività collettiva al fenomeno non è mai completamente determinata a priori, perchè connessa ai più diversi stati di tensione e di conflitto in atto.

In relazione alla variabilità dei livelli acustici nel tempo, come parametro di riferimento per la valutazione del rumore, viene utilizzato il *Livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata «A»*, definito come il valore del livello di pressione sonora ponderata «A» di un suono costante che (in un determinato intervallo temporale) ha la medesima pressione quadratica media di un suono il cui livello varia in funzione del tempo, dato dalla seguente relazione:

dove:

$$L_{Aeq,T} = 10 \log \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} \frac{p_A^2(t)}{p_0^2} dt \right] dB(A)$$

- L_{Aeq} è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata «A» considerato in un intervallo di tempo che inizia all'istante t_1 e termina all'istante t_2 ;
- $p_A(t)$ è il valore istantaneo della pressione sonora ponderata «A» del segnale acustico in Pascal (Pa);

- $p_0 = 20 \mu\text{Pa}$ è la pressione sonora di riferimento.

Le relazioni quantitative fra livelli sonori e disturbo vengono determinate sulla base di indagini acustiche sul campo e indagini statistiche sulle reazioni della popolazione esposta che hanno consentito di definire:

- limiti di accettabilità assoluti, diversificati in ragione della destinazione d'uso delle zone urbane;
- limiti relativi (differenziali), intesi come incrementi massimi sul rumore di fondo (residuo) determinati dalle specifiche sorgenti.

La normativa nazionale in materia di *inquinamento acustico ambientale* è successiva al 1990 (si ricorda al proposito che il primo dispositivo di legge è stato il D.P.C.M. 01/03/91) e si è particolarmente arricchita a partire dal 1995 con la Legge N°447 del 26/10/95 “Legge quadro sull'inquinamento acustico” e con i successivi suoi decreti applicativi:

- a) D.P.C.M. 14/11/1997: “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”;
- b) D.P.C.M. 05/12/1997: “Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici”;
- c) Decreto 16 marzo 1998: “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico”.

A livello regionale i criteri di attuazione delle disposizioni statali sono stati fissati dalla Legge Regionale 10/05/99, n. 21 recante: “Norme in materia di inquinamento acustico”.

La Legge quadro N°447/95 stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 117 della Costituzione e definisce:

- i *limiti di immissione*, come valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente esterno (valori limite assoluti) e nell'ambiente abitativo (valori limite differenziali);
- i *limiti di emissione*, come valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora.

Con i D.Lgs. NN. 41 e 42 del 17/02/2017, la normativa nazionale in materia di inquinamento acustico è stata armonizzata al quadro europeo, con una revisione generalizzata del corpo normativo previgente nonché la ridefinizione della figura del tecnico competente in acustica.

In particolare, il D.Lgs. N.42/2017 ha introdotto e definito la “sorgente sonora specifica” (caratterizzata dall'essere selettivamente identificata) e il relativo “valore di immissione specifico” (da misurare in facciata al recettore), risolvendo alcune difficoltà interpretative in ordine al “valore di emissione” (da

misurare in prossimità della sorgente), di fatto ora in qualche modo surrogato dal “valore di immissione specifico”.

I limiti acustici da rispettare sono determinati in funzione della tipologia della sorgente, del periodo della giornata e della destinazione d'uso della zona da proteggere. I valori limite assoluti di immissione, fissati dal D.P.C.M. 14/11/97 (in applicazione della Legge N. 447/95), sono quelli riportati nella tabella a seguire.

Tabella 6.4: Valori limite di immissione assoluti – tabella C – DPCM 14/11/97

Classi di destinazione d'uso del territorio	Diurno db(A)	Notturmo db(A)
I – Aree particolarmente protette	50	40
II – Aree prevalentemente residenziali	55	45
III – Aree di tipo misto	60	50
IV – Aree di intensa attività umana	65	55
V – Aree prevalentemente industriali	70	60
VI – Aree esclusivamente industriali	70	70

La misura dei livelli L_{Aeq} , T_R (dei valori di immissione assoluti) può essere eseguita:

- a) per integrazione continua.
- b) con tecnica di campionamento.

Il *livello differenziale di rumore* (L_D), da confrontare con i limiti di cui si dirà in seguito, rappresenta la differenza tra il livello di rumore ambientale (L_A) e quello di rumore residuo (L_R).

Il *livello di rumore ambientale* (L_A) rappresenta l'insieme del rumore residuo e di quello prodotto dalle specifiche sorgenti disturbanti, con l'esclusione degli eventi sonori singolarmente identificabili di natura eccezionale rispetto al valore ambientale della zona; questo livello deve essere confrontato con i limiti massimi di esposizione.

Il livello di rumore ambientale per la verifica del rispetto dei limiti assoluti è riferibile all'intero tempo di riferimento (T_R) mentre per la verifica dei limiti differenziali è riferibile al tempo di misura (T_M).

Il *livello di rumore residuo* (L_R), che si rileva quando non è attiva la specifica sorgente disturbante, viene misurato con le stesse modalità impiegate per la misura del rumore ambientale escludendo eventi sonori atipici.

Ai fini della valutazione del disturbo, ai livelli di rumore ambientale, vengono apportate delle correzioni in relazione alle caratteristiche del rumore, essendo eventuali componenti tonali (frequenze dominanti) e componenti impulsive (colpi, eventi sonori istantanei) meno tollerabili dalle persone. I fattori correttivi da applicare sono i seguenti:

- per la presenza di componenti impulsive: $K_I = 3$ dB;
- per la presenza di componenti tonali: $K_T = 3$ dB
- per la presenza di componenti in bassa frequenza: $K_{TB} = 3$ dB;
- per la presenza del rumore a tempo parziale: $K_{TP} = - 3$ dB fino ad 1 ora e $K_{TP} = - 5$ dB fino a 15 minuti.

I **valori limite differenziali** sono pari a 5 dB per il periodo diurno (6.00 ÷ 22.00) e a 3 dB per il periodo notturno (22.00 ÷ 6.00) e rappresentano le differenze da non superare tra il livello equivalente del rumore ambientale (in presenza della specifica sorgente disturbante) e quello del rumore residuo (in assenza della sorgente disturbante) all'interno degli ambienti abitativi.

I valori *limite differenziali* non si applicano nei seguenti casi, in quanto ogni effetto del rumore è da ritenersi trascurabile:

- a) se il rumore misurato a finestre aperte risulta inferiore a 50 dB(A) durante il periodo diurno e a 40 dB(A) durante il periodo notturno;
- b) se il livello del rumore ambientale misurato a finestre chiuse risulta inferiore a 35 dB(A) durante il periodo diurno e a 25 dB(A) durante il periodo notturno.

L'involucro edilizio esistente dell'impianto di Autodemolizione Bresolin è stato inserito, dal Piano di Classificazione Acustica Comunale di Bassano del Grappa, in area di classe V[^] (aree prevalentemente industriali), mentre le aree pertinenziali esterne dell'impianto (piazzali di deposito) ricadono parte in classe IV[^] (aree di intensa attività umana) e parte restante in classe III[^] (aree di tipo misto). Le aree contermini a nord dell'impianto ricadono in classe III[^] (aree di tipo misto) e le aree contermini a sud rientrano in classe V[^].

Nei pressi dell'angolo sud dell'area di impianto si riscontra la presenza dell'abitazione del custode/proprietario di una attività produttiva a confine con facciate a distanza di 120 m dall'attuale involucro edilizio dell'impianto di autodemolizione. A nord e a nord ovest del sito dell'impianto si estendono zone agricole e ad una distanza di circa 100 m dal capannone trovasi un'abitazione rurale.

L'attività dell'impianto viene condotta esclusivamente in periodo diurno, dalle ore 7,30 alle 12,00 e dalle ore 13,30 alle 18,00.



Figura 6.15: Estratto Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Bassano del Grappa con individuato l'impianto di autodemolizione di Via Quartiere Pré.

Per la verifica dell'impatto acustico dell'impianto di Via Quartiere Pré è stata condotta un'apposita campagna di monitoraggio fonometrico in continuo nelle giornate del 15, 16 e 17 dicembre scorsi, in parallelo alla campagna di monitoraggio del traffico veicolare locale.

Sulla base dei valori acustici misurati è stata effettuata un'apposita *Valutazione previsionale dell'impatto acustico* dell'attività nella configurazione di progetto, considerando che il progetto in discussione prevede un aumento di potenzialità di trattamento da 24'000 veicoli/anno a 30'000 veicoli/anno, corrispondente ad un incremento della capacità autorizzata del 25%.

Le conclusioni della citata *Valutazione previsionale dell'impatto acustico*, la cui relazione è argomento dell'***Elaborato B2*** (al quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti), evidenziano come i livelli acustici determinati dall'esercizio dell'impianto di autodemolizione di Via Quartiere Pré, nelle previsioni progettuali, rispettino sia i limiti assoluti di immissione acustica stabiliti dal Piano di Zonizzazione Acustica Comunale che quelli differenziali in corrispondenza del recettore abitativo più prossimo. Si evidenzia peraltro come il clima acustico prevedibile (atteso) a seguito della realizzazione del progetto in discussione non risulti significativamente diverso da quello in essere nell'ambito del complesso di Autodemolizione Bresolin.

6.1.7 Vegetazione, flora e fauna

Il territorio comunale di Bassano del Grappa si trova in una posizione di raccordo tra le Prealpi Venete e l'Alta Pianura Vicentina, caratterizzata dalla presenza dominante del Fiume Brenta, che scorre nella parte occidentale del Comune e che rappresenta il principale corridoio ecologico locale. Nel territorio comunale, oltre al centro del capoluogo, si ritrovano anche alcuni nuclei abitativi diversificati per consistenza e variamente inseriti in un contesto fondamentalmente agricolo.

Il P.T.R.C. individua l'asta del fiume Brenta come un ambito per l'istituzione di un parco, la cui delimitazione definitiva dovrà essere individuata al momento dell'istituzione dello stesso e con la stesura del Piano Ambientale. L'ambiente è ricco di vegetazione e rappresenta un habitat favorevole alla sosta e alla nidificazione di diverse specie di uccelli.

L'urbanizzazione del territorio comunale è prevalentemente concentrata nelle porzioni centrale e orientale, pur riscontrandosi anche nuclei abitativi diversificati per consistenza e variamente inseriti in un contesto fondamentalmente agricolo. Gli ambiti comunali di maggior interesse naturalistico riguardano la zona collinare-montuosa a nord e l'ambiente golenale del Fiume Brenta.

La fascia collinare di Bassano del Grappa prende origine dalla frazione Campese a nord e si congiunge con i rilievi del territorio marosticense con andamento est-ovest. Le colline fungono da cerniera tra la pianura e la montagna prealpina e rappresentano un ambiente particolarmente interessante sia dal punto di vista floristico che faunistico. Dal punto di vista floristico si evidenzia una grande varietà di specie che passano dagli elementi mediterranei (*Lauretum*) dei versanti sud ad elementi più spiccatamente montani (*Fagetum*), mentre la maggior parte del territorio collinare appartiene alla zona tipica del castagno (*Castanetum*); in definitiva la fascia collinare si configura come una zona fitoclimatica molto variegata. Particolare importanza riveste la presenza dell'olivo, coltura specializzata locale per la produzione di olio di elevata qualità. Altre essenze mediterranee che crescono spontanee sono il leccio e la

roverella, anche se le formazioni più diffuse dell'area collinare sono sicuramente i castagneti. Oltre alle formazioni arboree, si riconoscono anche molte specie erbacee tra le quali spiccano molti tipi di orchidee, muscari e giacinti selvatici. Un particolare biotopo nelle colline bassanesi è quello della ex cava basaltica del Monte Gemma, dove si è ricreata un'interessante zona umida con la presenza di una macchia di ontano nero e di una ricca flora di plaude.

La fauna delle colline bassanesi risulta molto ricca, soprattutto per quanto riguarda l'avifauna, essendo una zona di riferimento tra le specie stanziali e quelle di migrazione. Nei boschi a foglia caduca si trovano anche molti mammiferi, principalmente il capriolo, il tasso e la volpe, ma anche specie come la faina, la donnola, la martora, lo scoiattolo, il riccio e il ghio. Importante risulta anche la presenza di rettili e anfibi; tra i primi riveste un ruolo importante la vipera, localizzata nei versanti meridionali, mentre tra i secondi particolarmente abbondante risulta la rana, soprattutto negli stagni della ex cava del Monte Gemma.

L'ambiente montano prealpino del territorio bassanese corrisponde al settore sud-occidentale dell'Altopiano dei Sette Comuni. L'ambiente è caratterizzato da boschi misti di latifolia (carpino nero e roverella) nella parte bassa e da boschi di faggio nella parte alta, alternati ad ampie aree pascolive. I migliori pascoli sono quelli di Vallerana, dove è predominante l'allevamento bovino. La perenne carenza di acqua della zona ha costretto i malgari a costruire diverse pozze di raccolta delle acque piovane per abbeverare il bestiame; questi piccoli specchi d'acqua costituiscono un ambiente umido che fornisce un habitat unico per gli anfibi, dove vivono tutte e quattro le specie di rane alpine esistenti. Gran parte dei mammiferi presenti sono gli stessi che si ritrovano nella zona collinare.

Per quanto riguarda l'ambiente fluviale, fino a San Giorgio in Bosco il Fiume Brenta scorre su un ampio letto ghiaioso con presenza di rami secondari che ospitano habitat peculiari quali la *“vegetazione sommersa di ranuncoli dei fiumi submontani e delle pianure”* e interessanti prati xerotermofili, oltre ad ampie aree boscate che si sviluppano in fregio all'area golenale ma la cui struttura risulta generalmente poco evoluta. Queste zone sono caratterizzate da una vegetazione ripariale prevalentemente arborea-arbustiva. Nella parte settentrionale del territorio comunale sono frequenti i bacini di cava, alcuni dei quali, ormai abbandonati, stanno subendo un lento processo di rinaturalizzazione.

Dal punto di vista faunistico, si rileva la presenza di una forte comunità ornitica nidificante, concentrata in particolare nelle aree boschive a lato dei corsi d'acqua. L'espansione delle comunità di mammiferi invece è fortemente limitata, in numero e qualità, dalla forte antropizzazione e frammentazione del territorio, oltre che dalla lontananza dai biotopi naturali. In corrispondenza dei corsi d'acqua si riscontra pure la presenza di alcune specie di anfibi e rettili.

Come già evidenziato, l'ambito naturalistico locale di maggior pregio è rappresentato dall'area golendale del Fiume Brenta che risulta iscritto nella rete Natura 2000 come S.I.C./Z.P.S. IT 3260018 “*Grave e Zone umide della Brenta*”.

Le porzioni meridionali e occidentali del territorio comunale sono invece caratterizzate dalla predominanza di terreni coltivati, spesso a monoculture estensive. In questi ambiti la principale valenza ecologica-ambientale è data dalle siepi interpoderali che ospitano una ricca fauna selvatica, oltre che rappresentare un importante elemento di dinamismo verticale all'interno del paesaggio agricolo.

Il sito di Autodemolizione Bresolin si colloca ai margini meridionali del Comune di Bassano del Grappa, in prossimità del confine col Comune di Cartigliano, a ridosso di una zona produttiva consolidata prossima alle principali strade di collegamento del Bassanese e quindi in un ambiente particolarmente urbanizzato, quantunque contornato dalle aree agricole più prossime al Brenta. In sito non si riscontrano biotipi pregiati o di particolare interesse naturalistico e non sono nemmeno presenti specie protette da leggi nazionali, regionali e/o da convenzioni internazionali, com'è del tutto logico attendersi in ragione delle caratteristiche dell'area stessa, connotata da una vocazione prettamente produttiva. L'impianto di Via Quartiere Pré si colloca oltre 250 m a est dell'argine sinistro del Fiume Brenta e in ragione di questa vicinanza, in occasione dello screening a V.I.A. espletato nel 2010, era stata redatta un'approfondita *Valutazione di Incidenza Ambientale*, le cui conclusioni hanno escluso che l'attività della ditta potesse comportare effetti significativi sul sito della rete Natura 2000 considerato, come peraltro risulta prevedibile considerando che:

- l'impianto non produce alcuno scarico produttivo in grado di interessare il reticolo idrografico superficiale;
- le acque meteoriche dell'impianto, integralmente trattate, vengono recapitate in un canale irriguo (la Roggia Bernarda) che entra all'interno del sito della rete Natura 2000 oltre 4 km a valle rispetto all'impianto;
- l'attività non produce alcuna emissione aeriforme significativa e quindi non può comportare qualsivoglia alterazione della qualità dell'aria dell'ambiente circostante, men che meno arrecare disturbo per la vegetazione e la flora locali, soprattutto in ragione della localizzazione dell'impianto in un'area urbanizzata consolidata a vocazione prevalentemente produttiva;
- le emissioni acustiche determinate dall'esercizio dell'attività non comportano alcun disturbo antropico significativo nei confronti dell'ambiente circostante.

Queste considerazioni risultano vevoli anche per l'impianto nella configurazione di progetto, come specificato nella "Attestazione della non necessità di effettuare la V.Inc.A.", argomento dell'**Elaborato B5**.

Per quanto sopra rappresentato, si ritiene che l'impatto determinato dal progetto sulle componenti ambientali *vegetazione, flora e fauna* sia da considerarsi del tutto **irrilevante**, se non nullo.

6.1.8 Paesaggio

Il paesaggio è il territorio colto nella sua accezione più vasta e dinamica di ecosistema globale che comprende l'uomo, le sue azioni modificatrici e le origini culturali di tali modificazioni; in altre parole rappresenta tutto ciò che è percepibile visivamente del mondo fisico, arricchito dai valori che su di esso proiettano i vari soggetti percipienti. Ma così come l'intervento dell'uomo plasma e trasforma il paesaggio, è altrettanto evidente che il paesaggio naturale ha condizionato e condiziona lo sviluppo della civiltà. L'alta pianura vicentina ha conosciuto dal dopoguerra un rapido ed imperioso sviluppo, basato sul modello della piccola-media industria, grazie proprio alla sua localizzazione e alla disponibilità territoriale e di corsi d'acqua.

Il territorio comunale di Bassano del Grappa risulta molto variegato dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, trovandosi in una posizione di congiunzione tra l'Alta Pianura Vicentina e le Prealpi Venete. Come più dettagliatamente descritto nel paragrafo precedente, la porzione settentrionale del Comune risulta dominata da rilievi collinari e montani, con la presenza di vaste aree boscate, mentre la restante parte del territorio risulta ripartita tra le aree urbanizzate più prossime al centro storico, l'ambiente fluviale dell'area golendale del Fiume Brenta e i vasti appezzamenti agricoli che interessano le porzioni meridionali e occidentali, spesso suddivisi in un reticolo di vie e sentieri campestri, nella forma caratteristica della cosiddetta "centuriazione romana".

Gli ambiti locali più importanti dal punto di vista paesaggistico sono le formazioni boschive a lato dei corsi d'acqua ancora presenti nel territorio comunale, ed in particolare nell'area golendale del Fiume Brenta, che il P.R.T.C. individua come area per l'istituzione di un parco di importanza regionale. In relazione alla presenza di patrimoni culturali di importanza architettonica e archeologica, l'ambito di maggior interesse nel territorio comunale di Bassano del Grappa risulta ovviamente quello del centro storico, sia per la ricchezza di edifici storici che di patrimonio archeologico. Il Rapporto Ambientale della VAS del Comune di Bassano del Grappa individua anche la Valrovina come ambito di interesse culturale architettonico, per la presenza di edifici storici come il Parrocchiale di Sant'Ambrogio. Nell'area di Campese e nella porzione meridionale del territorio comunale, caratterizzate da

paesaggi agricoli, si rileva la presenza di contrade campestri ed edifici rurali storici.

L'impianto di autodemolizione di Via Quartiere Pré rientra nell'Ambito di Paesaggio denominato "*Alta Pianura tra Brenta e Piave*". Come riportato nel "Documento per la pianificazione paesaggistica" di cui alla variante 2013 del P.T.R.C. adottato, il valore naturalistico ed ecosistemico dell'area è ridotto a causa della massiccia antropizzazione ed è espresso essenzialmente dalla presenza di alcune aree tutelate inserite nella Rete Natura 2000, che per il Comune di Bassano del Grappa, sono rappresentate da una porzione delle "*grave e zone umide del Brenta*", un ambiente fluviale comprendente greti, aree golenali, meandri morti, steppe fluviali, saliceti riparali ed estesi boschi idrofili, che costituisce un complesso di habitat importante per l'avifauna locale e un'area di importante connessione tra gli ecosistemi.

Abitato fin da tempi remoti, il territorio assume la sua configurazione attuale in epoca romana, quando viene attraversato dall'asse portante costituito dalla consolare Via Postumia e interessato da estese sistemazioni agrarie. Nel Medioevo, questa fascia di alta pianura diventa terreno di affermazione del potere dei diversi comuni cittadini che estendono fino a qui il loro dominio (Padova, Vicenza, Treviso), fino alla loro conquista da parte della Serenissima. In epoca moderna, in questo territorio si sono concentrati molti degli investimenti fondiari dei patrizi veneziani, che hanno saputo sfruttarlo dal punto di vista agricolo, anche grazie alle opere di irrigazione.

Grazie al fitto reticolo idrografico naturale e artificiale disponibile, il territorio in esame è sempre stato caratterizzato dalla presenza di un esteso e articolato sistema di attività proto-industriali (magli, fucine, mulini, folli, ecc.). Questa presenza diffusa è stata propizia per il successivo sviluppo industriale, che ha toccato i suoi vertici in quest'area nell'ultimo ventennio del Novecento, con lo sviluppo e l'affermazione di alcuni distretti produttivi di grande importanza economica.

Nonostante lo sviluppo tumultuoso, il territorio conserva molti segni del suo passato. In gran parte dell'ambito territoriale si riscontra infatti la presenza della centuriazione romana, che definisce uno schema di aggregazione degli abitati costituito dal nucleo urbano organizzato sull'incrocio di assi ortogonali. La centuriazione è ben riconoscibile nella fascia di pianura compresa tra Bassano, Cittadella e Camposampiero, mentre è quasi completamente scomparsa nella zona nord di Treviso, a causa delle grandi inondazioni che nel IV secolo dispersero ogni tracciato superficiale di organizzazione podereale. L'asse viario consolare dalla Via Postumia è a tutt'oggi una strada provinciale fondamentale dal punto di vista viabilistico.

Analogamente a quanto riscontrabile un po' in tutta l'Alta Pianura Veneta, anche il Bassanese presenta i tipici caratteri della "città diffusa", dove gli insediamenti residenziali risultano frammisti a quelli produttivi-artigianali, in contesti "misti" per lo più connotati da una scarsa valenza edilizia-architettonica. In particolare l'area compresa tra Cittadella, Castelfranco e

Bassano è stata oggetto negli ultimi decenni di un'intensa urbanizzazione, che ha portato alla crescita di una città continua, dove sovente si riconoscono i caratteri insediativi della casualità, cui si associano identità poco caratterizzate e tra loro omologhe. Anche il sistema paesaggistico afferente le ville venete è stato per lo più compromesso dallo sviluppo insediativo e infrastrutturale, decontestualizzando il manufatto dall'originario sistema di relazioni.

Il sito di progetto ricade nell'ambito della zona produttiva di Via Quartiere Pré nei pressi del confine meridionale del Comune di Bassano del Grappa con quello di Cartigliano. L'origine del toponimo del quartiere (*Pré*) è riconducibile ai "*Prati*" che hanno caratterizzato per secoli quest'area di aperta campagna in parte coltivata a filari e in parte a prato da sfalcio. La zona era famosa nell'antichità anche per la presenza di un famoso guado (noto come guado dei "*Teutonici*" o degli "*Ungari*") che veniva utilizzato per attraversare il Fiume Brenta.

A nord della zona produttiva di Via Quartiere Pré si riscontra la presenza di Via Poan, un percorso campestre di antica origine che veniva percorso per raggiungere il guado e sul quale si affacciano le contrade rurali storiche "*Piovesan*" e "*Ca' Albertoni*", che rappresentano elementi di valorizzazione del paesaggio, sviliti negli anni dalla costruzione pertinenziale di manufatti agroindustriali che ne occultano parzialmente la visuale.

Gli elementi superstiti di maggior pregio per il contesto paesaggistico agricolo locale sono i corsi d'acqua, in primo luogo il Fiume Brenta, ambito ad elevata valenza ambientale e naturalistica tutelato come sito appartenente alla rete Natura 2000, e secondariamente le rogge Bernanda e Dolfina, per la presenza sulle sponde di filari alberati e della tipica vegetazione ripariale.

I principali elementi detrattori del paesaggio sono evidentemente gli insediamenti produttivi, gli elementi agroindustriali locali ed il tracciato della Superstrada Pedemontana a nord.

Se la zona produttiva presenta, tutto sommato, barriere di mitigazione ambientale importanti sul versante ovest, con particolare riferimento alla presenza di alcune macchie boscate comprese tra l'argine del fiume Brenta e l'edificato produttivo, che ne compensano parzialmente l'impatto visivo, non si può dire lo stesso degli elementi agroindustriali più prossimi alle contrade rurali, costituiti da allevamenti e fabbricati per la conduzione del fondo che, seppur datati, relazionano in negativo con la campagna circostante ed in particolare con gli edifici rurali storici cui si accostano, anche per la presenza di pannelli fotovoltaici sulle coperture.

Il tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta, realizzato in rilevato, rappresenta invece una barriera che chiude la visuale a settentrione.

A margine del quartiere sono presenti anche un impianto di depurazione, un impianto di trattamento dei rifiuti urbani e un impianto di digestione

anaerobica gestiti da ETRA S.p.A.. In prossimità del complesso di ETRA trovasi anche una discarica esaurita in gestione post mortem.

Sin dalla sua origine, per l'impianto di autodemolizione di Quartiere Pré, Autodemolizione Bresolin ha implementato efficaci misure di mitigazione ambientale/paesaggistica, realizzando in particolare opportune cinte arboree oggi ben sviluppate in altezza lungo tutto il perimetro aziendale. Particolare attenzione è stata riservata anche all'aspetto estetico dell'involucro edilizio, curandone i particolari architettonici e la colorazione (verde).

Intendendo ampliare l'area pavimentata scoperta di deposito a cielo libero di autoveicoli, lungo il margine ovest dell'area stessa, si prevede la realizzazione di una adeguata barriera arborea di mitigazione dell'interferenza visiva dalla restante area agricola prospiciente il Fiume Brenta, potenziata ulteriormente con una macchia boscata al di fuori del perimetro aziendale, a completamento della piantumazione alberata intensiva esistente; un'uscita carrabile consentirà l'accesso diretto all'area verde per gli interventi di manutenzione. Il nuovo capannone verrà realizzato in continuità all'esistente, con i medesimi canoni estetici, mantenendo la tamponatura continua sul lato ovest (al netto di un passaggio aperto in corrispondenza dell'attuale area tettoata) in modo che risulti a tutti gli effetti visivamente percepito come un unico corpo di fabbrica (ampliato).

Le misure di mitigazione ambientale in progetto sono dettagliatamente descritte nella *Relazione paesaggistica* in **allegato B1.3**. Negli **Elaborati grafici B4.1** e **B4.2** sono riportate, rispettivamente, la ricognizione fotografica dei luoghi e lo studio della visualità delle opere in progetto, comprendenti anche inquadrature in *fotorendering* mediante le quali è possibile apprezzare la “mascheratura” dell'impianto nella sua configurazione di progetto.

Si ritiene che le misure di mitigazione previste siano sufficienti a ridurre al minimo l'impatto sulla componente ambientale “*paesaggio*” determinato dalla realizzazione del progetto. Come rappresentato nelle inquadrature dell'**Elaborato B4.2** sullo studio della visualità, non appaiono significative modificazioni del paesaggio locale, con particolare riferimento alla vista dall'argine del Fiume Brenta, nemmeno per quanto riguarda l'ampliamento dell'involucro edilizio, anche per l'interposta presenza del fabbricato della ditta *Fiorese* che ne occulta parzialmente la visuale. La modifica più evidente ed apprezzabile risulta essere invece il potenziamento della fascia alberata sul lato ovest della ditta, che migliorerà sensibilmente l'inserimento di tutta l'area “produttiva” nel contermino contesto agricolo.

6.1.9 Salute pubblica – agenti fisici

Lo studio degli impatti su questa componente ambientale prende in considerazione il rischio a cui sono esposti gli individui che potenzialmente possono venire a contatto, direttamente o indirettamente, con l'impianto in discussione.

È quindi importante identificare le cause di rischio per la salute umana connesse all'esercizio dell'impianto con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- presenza di sostanze tossiche e radioattive;
- presenza di agenti patogeni biologici;
- emissioni aeriformi;
- emissioni di rumori e vibrazioni.

L'analisi di questi parametri consente di valutare da un punto di vista concettuale il coefficiente di rischio per la salute pubblica, utilizzando le valutazioni fatte per le altre componenti ambientali, in particolare per l'atmosfera e per il clima acustico.

L'impianto in discussione è un impianto di autodemolizione. Date le caratteristiche dei rifiuti gestiti, le modalità di trattamento ed i presidi ambientali in essere si può ragionevolmente escludere qualsivoglia effetto negativo sulla salute pubblica legato alla presenza di sostanze tossiche; per quanto concerne le radiazioni (ionizzanti e non), è esclusa la presenza di materiali radioattivi ai sensi del D. Lgs. 17/03/95, N. 230 e la natura dei rifiuti gestiti è tale da escludere la presenza di agenti patogeni.

Per quanto già argomentato, l'impianto non può dar luogo ad emissioni aeriformi significative tali da comportare impatti di sorta nei confronti dell'ambiente circostante.

In merito al rumore, si ribadisce come i livelli acustici misurati risultino compatibili con i limiti acustici previsti. Inoltre i livelli differenziali di rumore presso i recettori più vicini risultano ampiamente inferiori al limite diurno di 5 dB.

L'impianto è stato al tempo valutato anche sotto il profilo della sicurezza, con particolare riferimento al rischio incendio. La prevenzione degli incendi viene attuata con interventi di carattere generale ed interventi specifici sotto il controllo del competente Comando VV.F. di Vicenza. Le ridondanti misure di protezione adottate sono tali da prevenire, in caso di incendio, un interessamento delle aree limitrofe. Parallelamente all'istruttoria di V.I.A., viene anche attivato il procedimento di "esame progetto" (di modifica) antincendio presso il competente Comando Provinciale dei VV.F. di Vicenza.

6.1.10 Attività socio-produttive

La realizzazione del progetto non deve interferire con le attività correntemente svolte dalla popolazione locale e non deve creare i presupposti o le condizioni per le quali la popolazione venga indotta a cambiare le proprie abitudini/attività.

Per numero di abitanti, Bassano del Grappa è il secondo Comune della Provincia di Vicenza (secondo solo al capoluogo provinciale) e costituisce uno dei principali poli del sistema metropolitano regionale. Il territorio comunale di Bassano del Grappa risulta costituito da molteplici ambiti caratterizzati da attività economiche molto diverse.

Il centro storico di Bassano del Grappa è molto importante dal punto di vista turistico per la presenza di edifici storici di rilievo e soprattutto dell'iconico Ponte Vecchio sul Fiume Brenta. Le aree limitrofe al centro storico sono dominate da attività commerciali, evidenziandosi in particolare la presenza di svariate concessionarie automobilistiche, pure ragguardvolmente presenti nel limitrofo Comune di Cassola.

Le attività economiche più diffuse sul territorio comunale sono certamente quelle afferenti al settore terziario, ai servizi e al commercio, com'è logico attendersi considerando che trattasi della seconda città più popolosa della Provincia e che rappresenta il "centro metropolitano" di tutto il nord-est vicentino. L'ultima decade in particolare ha visto il fiorire e il consolidarsi di vasti aggregati commerciali nella porzione meridionale del territorio comunale, come quello in quartiere Ponte Storto, a lato della Superstrada Pedemontana, o come quello sulla Strada Valsugana in prossimità del confine col Comune di Cassola, dove è stato pure realizzato il "nuovo" polo fieristico di Bassano. Bassano del Grappa è comunque noto anche per diverse eccellenze locali come l'artigianato delle ceramiche tradizionali e la produzione di grappe e distillati.

Nelle zone collinari a nord dell'abitato predominano le attività agricole e quelle afferenti il settore primario, tra le quali emergono la produzione vitivinicola e dell'olio. Le aree agricole risultano pure rilevanti nelle zone di pianura a ovest e a sud del centro, dove predominano le colture intensive, in larga parte orticole. La coltura più redditizia ed importante è quella dell'asparago, che grazie al marchio DOP e al Consorzio di Tutela della Qualità, ha raggiunto una notorietà nazionale. Le colture estensive si concentrano su seminativi di mais e talvolta di soia o altre colture assoggettate a PAC.

Come rappresentato nel P.A.T. di Bassano del Grappa, nonostante l'estensione del territorio, le aree a destinazione produttiva sul territorio comunale sono essenzialmente due, la Z.A.I. lungo Via De Gasperi e la Z.A.I. di Via Quartiere Pré, entrambe collocate a sud del centro storico.

Il progetto in discussione riguarda la riorganizzazione e l'ampliamento dell'impianto di autodemolizione di Via Quartiere Pré in Comune di Bassano

del Grappa gestito da Autodemolizione Bresolin, una delle più note realtà nel settore dell'autodemolizione del nord-est, nonché la principale nell'area veneta. L'impianto di autodemolizione in discussione fa parte di un complesso che comprende altri due impianti limitrofi facenti capo alla medesima proprietà e individuati ai civici n. 17 (sede dell'azienda) e nn. 8/10 in Via Luigi di Gallo.

Attualmente Autodemolizione Bresolin tratta quasi esclusivamente veicoli a motore endotermico, anche in ragione della attuale limitata diffusione di veicoli ibridi ed elettrici, la cui richiesta di rottamazione è finora risultata molto limitata anche a livello nazionale. Tuttavia, negli ultimi tempi, la vendita di veicoli ibridi/elettrici è cresciuta esponenzialmente, grazie anche ai molti ecoincentivi erogati dallo Stato, ragion per cui si prevede che nel giro di qualche anno la richiesta di rottamazione di questi veicoli aumenterà significativamente; questa circostanza richiederà a breve una necessaria riorganizzazione delle attività di autodemolizione esistenti, in termini di dislocazione sia delle aree operative che dei depositi degli autoveicoli e dei rifiuti prodotti.

Per quanto sopra e anticipando i tempi, Autodemolizione Bresolin intende modificare il proprio impianto in modo da poter allestire un'area dedicata al trattamento degli autoveicoli elettrici, oltre che un'area di deposito di questi autoveicoli e delle loro componenti, che devono essere stoccati al riparo dagli agenti atmosferici.

Per non interferire con le attività socio-produttive, l'attività dell'impianto, nella sua configurazione di progetto, NON deve:

- essere fonte di rischio per la salute pubblica e quindi per la popolazione occupata;
- essere di intralcio con il normale esercizio delle attività (trasporti);
- dar luogo ad oneri per la popolazione.

Il progetto di ampliamento dell'attività di Autodemolizione Bresolin è principalmente finalizzato a far fronte ad una imminente richiesta di demolizione di autoveicoli ibridi ed elettrici da parte del mercato di riferimento, con benefici evidenti per la collettività. Inoltre il posizionamento dell'impianto nell'area del Bassanese risulta pure strategico in virtù della diffusa presenza di concessionarie automobilistiche dislocate sul territorio.

Il limite di criticità di questa componente coincide con i limiti fissati per le componenti ambientali interagenti quali: la salute pubblica e i trasporti. Il mantenimento delle attuali condizioni di attività e sviluppo è lo standard di qualità da perseguire per questa componente ambientale.

In tal senso, sulla scorta di quanto già rappresentato, si evidenzia come la viabilità locale non presenti particolari criticità per quanto riguarda la circolazione afferente la zona produttiva di Via Quartiere Pré, per cui non risultano prevedibili apprezzabili variazioni dei flussi di traffico in essere, pure in relazione al modesto incremento di potenzialità dell'impianto previsto dal progetto.

Si evidenzia da ultimo come l'impianto di Autodemolizione Bresolin si qualifichi a tutti gli effetti come un impianto di trattamento di rifiuti pericolosi e rappresenti pertanto un'attività strategica per il territorio, in quanto permette la valorizzazione economica e commerciale dei ricambi e dei rifiuti prodotti dalla demolizione degli autoveicoli, oltre che rappresentare una realtà di supporto fondamentale per il settore dell'autoriparazione.

In definitiva il consolidamento di quest'attività non potrà che risultare **positivo** per la componente ambientale “*attività socio-produttive*”, al netto di eventuali considerazioni riguardo la salute pubblica, che vengono valutate in maniera disgiunta nel paragrafo dedicato.

6.2 Metodo di valutazione degli impatti

Alla descrizione dell'ambiente potenzialmente coinvolto segue, con i metodi di seguito descritti, la stima delle variazioni dello stato dei sistemi ambientali potenzialmente indotte dalla realizzazione del progetto proposto.

In questa fase, facendo riferimento alla normativa (in particolare al comma 3 dell'art. 5 del D.P.C.M. 27/12/88), in relazione alle peculiarità dell'ambiente interessato nonché ai livelli di approfondimento consoni per la tipologia di intervento in esame, nell'ambito del quadro di riferimento ambientale si provvede a stimare qualitativamente e quantitativamente gli impatti determinati dall'intervento sul sistema ambientale, nonché le interazioni degli impatti con le diverse componenti ed i fattori ambientali, anche in relazione ai rapporti esistenti tra essi.

In via previsionale vengono quindi confrontati, utilizzando adeguate scale di giudizio, il livello qualitativo in assenza (“ante intervento”) e il livello qualitativo in presenza (“post intervento”) della realizzazione del progetto. A tal fine le modificazioni ambientali sono confrontate con “scale di importanza” che permettono una valutazione oggettiva ed omogenea degli impatti prodotti.

Per la valutazione degli impatti, si devono considerare tutte le “fasi di vita” dell'intervento che sono (nel caso più generale):

1. FASE DI COSTRUZIONE (Azioni di progetto)
2. FASE DI GESTIONE (Azioni di esercizio)
3. FASE DI DECOMMISSIONING (Azioni di post-esercizio)

Nel caso specifico, trattandosi di un intervento che prevede l'ampliamento di quello che può essere considerato, almeno per quanto concerne la struttura edilizia, un capannone industriale dotato delle relative infrastrutture di servizio (mobilità interna), le “fasi di vita” da considerare (e in effetti considerate) sono la prima e la seconda in quanto l'ultima (che di fatto coinciderebbe sostanzialmente con lo smantellamento dell'infrastruttura) può essere ragionevolmente trascurata per le seguenti evidenti ragioni:

- l'ampliamento del capannone esistente porterà alla formazione di un unico blocco edilizio, avente caratteristiche tecnico-dimensionali tali da poter sopravvivere all'attività di recupero rifiuti in discussione essendo facilmente riconvertibile ad altri usi legittimi;
- anche l'area esterna pavimentata ha caratteristiche tecnico-dimensionali per “sopravvivere” all'attività in discussione, in quanto asservita alla struttura edilizia riconvertibile ad altri usi legittimi,

con ciò venendo meno la necessità (e la convenienza) di uno smantellamento delle strutture. Non sono nemmeno da prevedere, in un'eventuale fase di

post-esercizio, degli interventi di bonifica del sito essendo stato lo stesso, fin dall'inizio, adeguatamente protetto con idonea pavimentazione impermeabile e resistente presidiata, ove necessario, da sistemi di captazione interni (di eventuali colaticci) ed esterni (delle acque meteoriche).

Come argomentato nel *Piano di Ripristino Ambientale (Elaborato A5 del Progetto Definitivo)*, a cui si rinvia per gli eventuali approfondimenti, in caso di dismissione dell'impianto, gli interventi necessari per l'eventuale ripristino dell'originaria destinazione agricola comprendono:

- la rimozione/smontaggio delle strutture prefabbricate e impiantistiche;
- la demolizione delle fondazioni in c.a. e del muro di tamponamento;
- la demolizione e l'asportazione del massetto in c.a. e del sottofondo delle pavimentazioni coperte e scoperte;
- la pulizia, lo svuotamento e la rimozione delle canalette, delle tubazioni, delle cordone di contenimento e delle vasche interrate;
- il rinterro degli scavi con terreno naturale e la regolarizzazione della superficie.

Considerati l'utilizzo ed i presidi ambientali previsti per l'area (presidiata da impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche), la tipologia degli interventi richiesti (smontaggio strutture, demolizione ed alienazione della pavimentazione e dei sottoservizi) e, soprattutto, l'entità degli stessi, si ritiene di poter ragionevolmente trascurare la fase di decommissioning (post-esercizio) dato che gli interventi di ripristino in parola non possono produrre alcun significativo impatto ambientale. In ogni caso, data la vocazione produttiva dell'area (rientrante di fatto nell'ambito industriale di Via Quartiere Pré), si vuole credere che la pianificazione urbanistica del Comune di Bassano sul lungo periodo vorrà confermare la destinazione produttiva del lotto in questione al di là del riconoscimento puntuale in variante urbanistica per la specifica attività di autodemolizione della ditta, così che, in un ipotetico scenario di decommissioning dell'impianto, l'area possa essere legittimamente riconvertita ad altri usi produttivi e venga pertanto meno la necessità di un suo eventuale ripristino a destinazione agricola.

In definitiva, l'impatto viene valutato considerando le **azioni di progetto** e quelle **di esercizio**, sia per ogni singola componente ambientale sia complessivamente per ciascuna fase considerata.

La valutazione si effettua assegnando un valore numerico adimensionale ad ogni impatto considerato, valore che viene determinato in base ad apposita "scala di riferimento".

Per ottenere infine un'indicazione dell'impatto complessivo che il progetto determina sull'ambiente interessato si devono sommare gli impatti "singoli"

per ottenere un impatto “globale” da confrontare con un’ulteriore apposita “scala di riferimento”. Questo metodo permette di esprimere in maniera sintetica ed omogenea, attraverso un valore numerico, gli impatti stimati tenendo conto di tutti i parametri considerati.

Naturalmente, in tutte le fasi della valutazione, vengono adeguatamente considerati gli interventi di prevenzione e di mitigazione degli impatti previsti in progetto, in modo da fornire un quadro quanto più possibile rappresentativo della situazione reale.

Nel caso in cui, per determinate componenti ambientali, l’impatto dovesse risultare maggiore dell’accettabile o tale da provocare il superamento degli standard di qualità prestabiliti, nel progetto verranno implementati ulteriori interventi, tali da ridurre l’impatto stesso.

6.3 Valutazione dell’Impatto Ambientale – Fase di costruzione

Sotto il profilo costruttivo, il progetto prevede l’ampliamento della struttura edilizia e delle annesse infrastrutture logistiche/di servizio dell’impianto di autodemolizione di Via Quartiere Pré.

L’ampliamento del capannone riguarda la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica e dell’annesso blocco uffici-servizi occupanti una superficie di 2.500 m² (al netto della tettoia esistente di 710 m²) ed un’altezza utile di 10 m (come il capannone esistente), completamente sviluppato fuori terra.

Le strutture portanti verticali e orizzontali saranno realizzate in elementi prefabbricati in calcestruzzo armato. Il nuovo involucro edilizio sarà tamponato solo sul lato ovest con un muro in c.a. fino a 6 m e, per l’altezza restante, con una pannellatura metallica preverniciata come il capannone esistente, mentre risulterà completamente aperto sul lato est e sul lato sud per la parte non occupata dal blocco uffici-servizi.

Gli interventi di ampliamento delle infrastrutture logistiche/di servizio prevedono la pavimentazione, con massetto di calcestruzzo armato, di una porzione di 3.700 m² dell’area agricola a nord-ovest dell’impianto, da utilizzare per il deposito degli autoveicoli messi in sicurezza. È previsto il rifacimento delle canalizzazioni di raccolta e regimentazione delle acque meteoriche di dilavamento del versante occidentale scoperto dell’impianto nonché la realizzazione di una vasca interrata in c.a. di laminazione per poter garantire l’invarianza idraulica per lo scarico nella Roggia Bernarda.

Le “azioni di progetto” suscettibili di produrre impatti sulle diverse componenti ambientali sono quelle proprie di un qualsiasi altro intervento di ampliamento di un fabbricato industriale e, nel dettaglio, le seguenti:

- gli scavi di sbancamento, per i sottoservizi e per le fondazioni;
- la scarifica a raso e il tombamento della canale di raccolta e laminazione delle acque meteoriche che delimita il confine ovest dell’area pavimentata esistente;
- la rimozione delle esistenti arginatura e barriera arborea-arbustiva di mitigazione ambientale lato ovest;
- la realizzazione ex novo della rete di captazione e collettamento acque meteoriche di dilavamento del versante occidentale impermeabilizzato scoperto e della vasca (in opera) per l’accumulo/laminazione delle acque meteoriche in parola;
- la realizzazione di un sistema di pozzi disperdenti per l’esaurimento nel sottosuolo delle acque meteoriche dei pluviali delle nuove coperture;
- la realizzazione delle fondazioni;
- la realizzazione del muro di tamponamento lato ovest;
- i rinterri;

- la stabilizzazione con materiale arido idoneo e la pavimentazione della porzione di area agricola da destinare a deposito a cielo libero;
- il montaggio delle strutture prefabbricate;
- la realizzazione del blocco uffici- servizi;
- la pavimentazione interna, comprese le opere di captazione e raccolta dei colaticci;
- la realizzazione delle opere interne (compartimentazioni del blocco uffici-servizi) e di finitura dell'involucro edilizio.

I più significativi fattori di impatto (sulle relative componenti ambientali) determinati da queste "azioni" sono i seguenti:

- produzione e diffusione di polveri (atmosfera, salute pubblica);
- emissione di rumori e vibrazioni (clima acustico, salute pubblica).

Ovviamente, poiché i fattori di impatto non interesseranno tutte le componenti ambientali ma solo alcune, la valutazione previsionale viene effettuata soltanto per le componenti interessate da possibili impatti che sono:

- atmosfera,
- clima acustico,
- salute pubblica,

potendosi trascurare le altre componenti ambientali quali:

- paesaggio,
- suolo, sottosuolo, acque sotterranee,
- acque superficiali,
- vegetazione, flora e fauna,
- viabilità,
- attività socio-produttive,

perché obiettivamente non interessate dalle azioni di progetto.

La scala di riferimento scelta per valutare l'impatto va da 1 a 4.

IMPATTO	Valore
trascurabile	1
lieve	2
significativo	3
elevato	4

L'impatto **trascurabile**, relativo alla componente ambientale considerata (es. livello di rumore per il clima acustico), si riferisce ad un valore particolarmente contenuto, se non nullo comunque di entità tale da non produrre modificazioni della componente ambientale considerata.

L'impatto **lieve** si riferisce ad un valore, al di sotto del limite di accettabilità, che produce un impatto percettibile ma non significativo.

L'impatto **significativo** corrisponde un valore prossimo o pari al limite di criticità stabilito; il raggiungimento di tale soglia potrebbe comportare effetti negativi per la componente ambientale interessata.

Infine, l'impatto **elevato** corrisponde ad un valore superiore al limite di criticità ed è quindi suscettibile di produrre rilevanti alterazioni della componente ambientale interessata.

Il verificarsi di impatti con valori compresi nelle ultime due fasce (impatti significativo e elevato) comporterebbe la necessità di revisione del progetto ovvero la necessità di introdurre appropriate misure di mitigazione.

Diversamente, nel caso (auspicato) in cui gli impatti risultino trascurabili o lievi, si ha conferma dell'idoneità delle misure previste al fine del mantenimento dei valori al di sotto della soglia di accettabilità.

6.3.1 Scale di riferimento delle componenti ambientali considerate – Fase di costruzione

Per le componenti ambientali interessate dalla “fase di costruzione” vengono considerate scale di riferimento con i valori indicati al paragrafo precedente.

Per l'**atmosfera** la scala di riferimento nella fase di costruzione sarà basata sul numero di mezzi presenti contemporaneamente in cantiere, utilizzati prevalentemente per la movimentazione e il trasporto di materiali (escavatori, pale, camion, ecc..) in quanto tali mezzi sono responsabili della produzione di gas di scarico e, per la movimentazione di materiali litoidi, di polveri aerodisperse.

A tale riguardo, è opportuno precisare che, per mantenere idonei standards di qualità dell'aria all'interno del cantiere, durante i “movimenti di terra” (in conformità ai piani operativi di sicurezza) devono essere adottate adeguate misure preventive (come la bagnatura delle superfici) atte a minimizzare la produzione di polveri aerodisperse e quindi anche a mitigare l'impatto ambientale all'esterno del cantiere.

La scala di riferimento viene in definitiva riferita al numero di mezzi presenti in cantiere come segue:

Numero di mezzi	Condizione	Valore
0 - 5	A	1
6 - 10	B	2
11 - 15	C	3
> 15	D	4

Nella fase di costruzione, gli impatti sulla componente ambientale **flora** e **fauna** sono in buona sostanza dovuti alla sottrazione (occupazione) di porzioni di suolo agricolo e alla possibile interferenza dell'esecuzione delle opere con specie animali e vegetali presenti in sito. Dato che, la realizzazione del nuovo corpo di fabbrica avverrà all'interno dell'area dell'impianto e l'ampliamento della pavimentazione esterna riguarderà un lotto agricolo adiacente, intercluso tra attività agroindustriali (a nord-ovest) e produttive (a sud) delle opere in progetto, e che sullo stesso non sono presenti specie animali e/o vegetali di particolare interesse e/o pregio naturalistico (trattasi infatti di un'area ai margini di un impianto di autodemolizione in esercizio), si ritiene di poter escludere qualsiasi interferenza delle azioni di progetto sulla componente ambientale in questione e quindi la necessità di effettuare la valutazione dell'impatto specifico.

Particolare attenzione viene riservata al **clima acustico** in quanto ogni sua alterazione, determinata da rumori e vibrazioni, come già spiegato in precedenza, si ripercuote su diversi sistemi ambientali complessi e, conseguentemente, anche sulla salute pubblica.

La scala di riferimento dell'impatto acustico nella fase di realizzazione può essere stabilita sulla base della pressione acustica (o della potenza sonora) delle macchine di cantiere. Fermo restando che il livello di rumorosità del cantiere deve essere compreso entro determinati limiti di sicurezza, appare opportuno stabilire una scala di riferimento basata sul livello equivalente di rumore ambientale al perimetro del cantiere, come segue:

Livello equivalente (dBA)	Condizione	Valore
< 70	A	1
70 ÷ 75	B	2
75 ÷ 80	C	3
> 80	D	4

Nel caso in cui, per necessità inderogabili di cantiere, si dovesse ricorrere all'impiego di macchine e/o apparecchiature particolarmente rumorose, l'Appaltatore dei lavori ha facoltà di richiedere la deroga dai limiti con istanza al Comune competente. Nella valutazione dell'impatto sul clima acustico non sarà considerata questa eventualità, in quanto ragionevolmente riferibile a trascurabili intervalli temporali.

Date la tipologia del cantiere, che non richiede particolari lavorazioni e/o uso di sostanze che possano produrre emissioni diverse da quelle che si hanno in qualsiasi altro cantiere, durante la fase di costruzione, la qualità della componente **salute pubblica** è correlabile a fattori di impatto già considerati per le componenti atmosfera (emissioni di gas di scarico e polveri) e clima acustico (rumore e vibrazioni).

La scala proposta fa quindi riferimento alla somma dei valori già considerati distintamente per le componenti ambientali che comunque si riflettono sulla salute pubblica:

Salute Pubblica Somma Atmosfera + Clima Acustico	Valore
2 - 3	1
4 - 5	2
6 - 7	3
8	4

Per la componente **viabilità**, come evidenziato nel pertinente paragrafo e con riferimento alla campagna di misurazione del traffico effettuata nel mese di dicembre, la circolazione locale non presenta particolari criticità viarie, se non occasionali rallentamenti circoscritti alle sole punte biorarie. Il traffico veicolare (pesante) determinato dai conferimenti di materiali o dall'allontanamento di terre da scavo dall'area di progetto, varia in generale in funzione della disponibilità di superfici sgombre da adibire a deposito del materiale ovvero della tempistica richiesta per la regolare esecuzione delle opere. Nel caso specifico, non disponendo di un'ampia area da destinare a deposito, la tempistica necessaria all'esecuzione delle opere (realizzazione delle fondazioni e posa in opera delle strutture nonché realizzazione delle strutture in elevazione e delle pavimentazioni) richiede che il conferimento e l'allontanamento dei materiali dall'area sia il più possibile costante e regolarmente distribuito nell'arco della giornata lavorativa, cosicché sono previsti flussi orari pressoché uniformi, corrispondenti al più ad un passaggio/ora per l'intera durata del cantiere ovvero a una decina di passaggi/giorno.

A fronte di questo incremento del traffico veicolare pesante (una decina di passaggi/giorno), comunque limitato al perdurare del cantiere, si reputa che la viabilità interessata non possa risentire in alcun modo di effetti negativi dovuti alla realizzazione delle opere in progetto; il modesto incremento del flusso veicolare pesante rimarrà infatti ben al di sotto dei valori di soglia di criticità stabiliti, ritenendo in definitiva di poter escludere qualsiasi interferenza delle azioni di progetto sulla componente ambientale in questione e quindi la necessità di effettuare la valutazione del relativo specifico impatto.

L'impatto sul **paesaggio** è sostanzialmente correlabile alla presenza di ostacoli/strutture in elevazione in grado di modificare la visualità. Durante la fase di costruzione, eventuali strutture interferenti col "paesaggio" sono utilizzate per brevi intervalli temporali, limitati alla fase di realizzazione di opere specifiche (ad esempio la gru per il montaggio delle strutture prefabbricate). Questa particolarità rende superflua una valutazione specifica, opportuna invece per la successiva fase di esercizio in cui le strutture in elevazione sono definitive/permanenti.

Non essendo prevista l'esecuzione di scavi, per la realizzazione di strutture e/o per la posa in opera di manufatti, a profondità superiori ai 5 m dal piano campagna (sicuramente non in grado di interferire significativamente con la circolazione delle acque sotterranee, molto più profonde in ragione della localizzazione pedemontana del sito) e nemmeno il riporto o il rimaneggiamento di materiali in grado di provocare un peggioramento qualitativo delle caratteristiche del **suolo**, del **sottosuolo** o delle **acque sotterranee**, per queste componenti, si ritiene esclusa qualsiasi interferenza, risultando pertanto non necessaria la valutazione dei relativi impatti.

Ogni azione di progetto in fase di costruzione inciderà sulle diverse componenti ambientali e gli effetti (ancorchè temporanei) di ogni azione andranno a sommarsi producendo un impatto complessivo relativo a tutta la fase (di costruzione) considerata.

In altre parole, oltre a valutare singolarmente le modificazioni determinate su ciascuna componente ambientale, si andrà a considerare anche complessivamente, per tutta la fase di costruzione, l'impatto (potenziale) prodotto. Ciò consente di effettuare dapprima un'analisi specifica in cui si correlano azioni di progetto (cause) e impatti (effetti) e successivamente una stima globale dell'impatto prodotto.

6.3.2 Stima degli impatti – Fase di costruzione

Per quantificare l'impatto globale prodotto è necessario innanzitutto identificare le azioni "di progetto" che hanno impatti significativi sulle componenti ambientali considerate stabilendo l'entità dei fattori di impatto, cui segue la stima degli impatti sulle relative componenti ambientali utilizzando le

scale di riferimento adottate, per sommare infine i contributi di ciascun fattore di impatto.

L'impatto globale viene quindi valutato mediante un'ulteriore scala di riferimento (o meglio di comparazione), opportunamente costruita, che permette di formulare un giudizio sulla sua entità (impatto trascurabile, lieve, significativo, elevato), assegnando i soliti valori numerici.

Atmosfera

Coerentemente con i criteri di valutazione degli impatti di cui al paragrafo precedente per la componente atmosfera, le azioni di progetto che possono comportare un significativo numero di mezzi pesanti presenti contemporaneamente in cantiere e quindi in grado di produrre impatto sulla componente in questione (in quanto responsabili della produzione di gas di scarico e, per la movimentazione di materiali litoidi, di polveri aerodisperse) sono:

- gli scavi di sbancamento e per la realizzazione dei sottoservizi e delle fondazioni;
- i rinterri e la stabilizzazione del fondo con materiale litoide arido;
- la pavimentazione dell'area esterna;
- la realizzazione delle opere in c.a.;
- il montaggio delle strutture prefabbricate.

Viene stimato mediamente l'impiego contemporaneo di un paio di mezzi pesanti (1 camion e 1 macchina operatrice) presenti simultaneamente in cantiere che può arrivare ad un massimo di 5 (3 camion e 2 escavatori) in occasione delle operazioni di scavo, che comunque avranno una persistenza molto limitata nel tempo.

Il valore di impatto sulla componente atmosfera risulta quindi pari al valore 1, essendo soddisfatta la condizione A di cui al paragrafo precedente per la specifica componente ambientale in esame, per tutta la durata della realizzazione delle opere previste in progetto.

Clima acustico

Premesso che ogni attività di costruzione è caratterizzata dalla presenza di sorgenti di rumore prevalentemente identificate nei macchinari, nelle attrezzature e nei mezzi di cantiere oltrechè nel passaggio di automezzi pesanti per il trasporto di materiali occorrenti alla realizzazione delle opere, si prevede che la maggior parte del rumore prodotto nell'area sia dissipato nell'ambito della stessa e in definitiva che il livello di pressione acustica al perimetro del cantiere risulti mediamente inferiore ai 70 dB(A) pur potendo raggiungere, temporaneamente, livelli di rumorosità superiori in occasione del passaggio di automezzi e durante le fasi di carico/scarico dei materiali.

Considerato che soltanto alcune delle “azioni di progetto” comportano un flusso veicolare intenso ma comunque limitato a brevi intervalli temporali (determinato in buona sostanza dal conferimento in cantiere dei materiali e dei manufatti), viene assegnato un valore di impatto sulla componente ambientale clima acustico pari ad 1, essendo mediamente soddisfatta la condizione A di cui al paragrafo precedente.

Salute pubblica

Come già detto al paragrafo precedente, il valore di impatto sulla “salute pubblica” viene determinato rispetto ai valori riferiti al clima acustico (valore pari a 1) ed alla componente “atmosfera” (valore pari a 1). Nella scala di riferimento costruita per la “salute pubblica” si ricava pertanto un valore di impatto pari a 1.

Valutazione complessiva – Fase di Costruzione

Gli impatti sulle componenti ambientali interessate possono essere sommati per ottenere un valore che, rapportato nella solita scala di riferimento (da 1 a 4) utilizzando la tabella di comparazione sotto riportata, ci permette di esprimere un giudizio sull’entità dell’impatto complessivo.

Impatto	Somma impatti singoli	Valore
Trascurabile	3 – 4	1
Lieve	5 – 7	2
Significativo	8 -10	3
Elevato	11 -12	4

I valori di impatto (singolo) già identificati sono riassunti nella tabella che segue.

Componenti Ambientali	Impatto Singolo
Atmosfera	1
Clima acustico	1
Salute pubblica	1

La somma dei contributi su ciascuna componente ambientale risulta pertanto pari a 3, valore in base al quale si può concludere che **l’impatto ambientale**

determinato dalla fase di costruzione e quindi dalle relative azioni di progetto risulta trascurabile.

6.4 Valutazione dell’Impatto Ambientale – Fase di esercizio

In generale, per la valutazione degli impatti nella “fase di esercizio” di un nuovo impianto, devono essere considerati, per ogni singola componente ambientale, gli effetti determinati dalla presenza e dall’esercizio dell’impianto (stato post operam) rispetto alle originarie condizioni ambientali (stato ante operam) che non risentono della presenza di alcun impianto nel sito; la valutazione viene usualmente effettuata per l’impianto in esercizio alla massima potenzialità prevista a regime (essendo questa la più gravosa condizione di esercizio) e per le operazioni previste (azioni di esercizio).

Per quanto riguarda lo specifico progetto proposto, invece, trattandosi dell’ampliamento di un impianto di autodemolizione esistente, la valutazione degli impatti nella “fase di esercizio” dovrà considerare, per le singole componenti ambientali, gli effetti prodotti dall’esercizio dell’impianto nella sua configurazione finale di progetto (stato post operam), rispetto alla condizione iniziale (stato ante operam) dell’impianto (in esercizio) nel suo attuale asset impiantistico autorizzato, peraltro, previo espletamento di una procedura di screening a V.I.A.. In altre parole si tratta di valutare, per ogni singola componente ambientale, l’effetto prodotto dalle opere in progetto ovvero l’impatto determinato dalla presenza di nuove strutture e/o infrastrutture, dall’esecuzione di nuove attività ovvero dal potenziamento di quelle in essere.

Nella configurazione di progetto non sono previste nuove attività/operazioni; l’ampliamento è finalizzato a ristrutturare al meglio l’impianto esistente a fronte di un prevedibile quanto imminente aumento della richiesta di trattamento di autoveicoli ibridi/elettrici e anche di autoveicoli a motore endotermico che vengono via via sostituiti da autovetture più “ecologiche”. Il progetto non ha praticamente nessun effetto significativo sull’organizzazione dell’impianto essendo confermate le stesse operazioni già autorizzate ed effettuate, ossia nello specifico:

- a) procedure di accettazione dei conferimenti di autoveicoli fuori uso in ingresso;
- b) messa in riserva degli autoveicoli fuori uso;
- c) messa in sicurezza degli autoveicoli fuori uso, mediante la rimozione delle componenti pericolosi ed in particolare:
 - neutralizzazione degli airbag con apposito dispositivo omologato,
 - estrazione liquidi pericolosi e carburante con apposite attrezzature di spillaggio,
 - rimozione accumulatori e filtri dell’olio,

- smontaggio serbatoi ed esaurimento di eventuali gas combustibili;
- d) smontaggio / demolizione degli autoveicoli messi in sicurezza mediante cernita e rimozione manuale di:
- catalizzatori non pericolosi,
 - ricambi per il reimpiego diretto (commercializzabili),
 - vetri,
 - pneumatici,
 - componenti in plastica monomateriale,
 - componenti metallici ferrosi e non ferrosi,
 - parti meccaniche ad alto contenuto di metallo;
- e) deposito differenziato dei rifiuti prodotti e dei ricambi esitati dalle attività di messa in sicurezza e demolizione;
- f) pressatura delle carcasse bonificate;
- g) rivendita al pubblico dei ricambi usati;
- h) caricamento, sui vettori, dei rifiuti in uscita, destinati ad altri impianti di recupero autorizzati.

In definitiva, trattandosi di operazioni già effettuate, peraltro con le stesse apparecchiature e gli stessi macchinari presenti in impianto, non vi possono essere impatti aggiuntivi determinati da ulteriori nuove attività che non sono previste in progetto. Il trattamento degli autoveicoli ibridi/elettrici si effettua infatti essenzialmente con le medesime operazioni di smontaggio manuale già effettuate in impianto; l'ampliamento si rivela necessario principalmente per disporre di maggiori spazi coperti per il deposito di autoveicoli ibridi/elettrici, dei rifiuti prodotti e dei ricambi esitati dall'attività con particolare riferimento a quest'ultima tipologia di autoveicoli.

Rispetto alle attuali condizioni ambientali, i principali fattori di impatto riconducibili alla realizzazione del progetto in discussione sono, in definitiva, correlabili alle seguenti azioni:

- pavimentazione di un'area permeabile (suolo - sottosuolo - acque sotterranee),
- emissioni di rumore (clima acustico, salute pubblica),
- interferenza visiva (paesaggio),

ragion per cui le componenti ambientali concretamente interessate da possibili impatti additivi sono le seguenti:

- suolo - sottosuolo - acque sotterranee,
- clima acustico,

- salute pubblica,
- paesaggio,

mentre per le altre componenti ambientali che sono:

- atmosfera,
- acque superficiali,
- viabilità,
- vegetazione, flora e fauna,
- attività socio-produttive,

ci si può esimere da una specifica quantificazione per le ragioni già esposte, in quanto la modifica in progetto non può produrre, su queste ultime (componenti ambientali), alcun impatto additivo o comunque peggiorativo del loro attuale stato di qualità.

La scala di riferimento scelta per valutare l'impatto, anche per le azioni di esercizio, va da 1 a 4:

IMPATTO	Valore
trascurabile	1
lieve	2
significativo	3
elevato	4

ricordando che:

- l'impatto **trascurabile**, relativo alla componente ambientale considerata (es. livello di rumore per il clima acustico), si riferisce ad un valore particolarmente contenuto, se non nullo comunque di entità tale da non produrre modificazioni della componente ambientale considerata;
- l'impatto **lieve** si riferisce ad un valore, al di sotto del limite di accettabilità, che produce un impatto percettibile ma non significativo;
- l'impatto **significativo** corrisponde un valore prossimo o pari al limite di criticità stabilito; il raggiungimento di tale soglia potrebbe comportare effetti negativi per la componente ambientale interessata;
- l'impatto **elevato** corrisponde ad un valore superiore al limite di criticità ed è quindi suscettibile di produrre rilevanti alterazioni della componente ambientale interessata.

Anche in questo caso, il verificarsi di impatti con valori compresi nelle ultime due fasce (impatti significativo e elevato) comporterebbe la necessità di revisione del progetto ovvero la necessità di introdurre appropriate misure di mitigazione.

Diversamente, nel caso (auspicato) in cui gli impatti risultino trascurabili o lievi, si ha conferma dell'ideoneità delle misure previste al fine del mantenimento dei valori al di sotto della soglia di accettabilità.

6.4.1 *Scale di riferimento delle componenti ambientali considerate - Fase di esercizio*

Per le componenti ambientali interessate dalle “azioni di esercizio” vengono considerate scale di riferimento con i valori già indicati al paragrafo precedente.

Per la valutazione dell'impatto sulla componente **suolo - sottosuolo - acque sotterranee** devono essere considerati gli effetti diretti ed indiretti prodotti dalle impermeabilizzazioni in progetto; per quanto riguarda gli effetti diretti, il “valore di impatto” potrebbe essere correlato alla riduzione della capacità di infiltrazione delle acque meteoriche che ricaricano la falda, mentre, per quanto riguarda gli effetti indiretti, il “valore di impatto” non può che essere riferito alle misure di tutela (della falda) previste in progetto e quindi alla impermeabilizzazione dell'area (per impedire percolamenti), in particolare quella che è previsto di ampliare, nonché alla tipologia e consistenza degli eventuali scarichi idrici.

I due aspetti sono, per un certo verso contrastanti, nel senso che impermeabilizzando si rinuncia inevitabilmente alla funzione di ricarica della falda determinata dall'infiltrazione (delle acque meteoriche) ma al tempo stesso si scongiura la possibilità di compromissione della falda stessa; in altre parole se l'intervento viene considerato compatibile nel contesto territoriale, si deve scontare la rinuncia alla capacità di ricarica a favore della massima protezione del corpo idrico sotterraneo. Nel caso in esame, la porzione di area agricola interessata dall'intervento di impermeabilizzazione risulta molto modesta (circa 3.700 m²) e adiacente alla campagna, condizioni che consentono di escludere ogni concreta possibilità di inficiare la locale capacità di ricarica della falda.

In questa ottica è inevitabile che, nella valutazione di possibili impatti, possano e debbano essere presi in considerazione unicamente gli effetti indiretti correlati alle misure di tutela della falda, in primo luogo l'impermeabilizzazione finalizzata ad impedire ogni percolamento (di sostanze inquinanti) attraverso il suolo, impermeabilizzazione che è stata prevista per ogni area operativa e di movimentazione dell'impianto di autodemolizione, proprio in ragione del tipo di attività svolta e degli inevitabili depositi di autoveicoli in area scoperta.

Particolare attenzione è stata riservata ai sistemi di captazione, raccolta e trattamento delle acque meteoriche scolanti da tutte le aree pavimentate scoperte ed in particolare da quelle della nuova pavimentazione in ampliamento. Il rifacimento di tutta la rete di captazione delle acque meteoriche di dilavamento del bacino scolante occidentale dell'impianto si rende necessario per il venire meno di alcuni importanti volumi di invaso/laminazione esistenti, quali l'ampia canale al confine nord-ovest e il materasso ghiaioso (impermeabilizzato sul fondo) attualmente presente nell'area che sarà in buona parte occupata dal nuovo corpo di fabbrica.

Per quanto riguarda l'impianto nel suo complesso si evidenzia come gli unici scarichi idrici dell'attività siano quelli delle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali e delle coperture. Nella configurazione di progetto, le acque meteoriche dei pluviali delle coperture del nuovo corpo di fabbrica, incontaminate stante l'assenza di camini, verranno esaurite nel sottosuolo con un sistema di pozzi disperdenti, in modo analogo a quanto avviene per il fabbricato esistente. Tutte le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali sono opportunamente trattate e recapitate nella Roggia Bernarda che scorre a sud della ditta; è prevista la realizzazione di una vasca interrata di laminazione onde garantire l'invarianza idraulica al recettore, ovvero di mantenere inalterata la portata di scarico già autorizzata dalla competente Autorità idraulica. Tutte le aree impermeabilizzate scoperte dell'impianto, compresa quella in progetto, sono idraulicamente compartimentate al perimetro in modo da evitare trafile delle acque meteoriche verso le aree verdi.

Per la definizione della scala di riferimento, si tiene conto del livello di "protezione" del sottosuolo (naturale o artificiale) nei confronti di possibili infiltrazioni, dell'assenza o della presenza (e in questo caso anche della qualità) di scarichi idrici e considerando la presenza o meno di *sistemi di trattamento*. La scala di riferimento per la valutazione dell'impatto sulle componenti sottosuolo-acque sotterranee si basa in definitiva sul verificarsi delle seguenti condizioni:

- A-1: con adeguato livello di protezione naturale delle acque sotterranee: assenza di scarichi diretti nel suolo e nel sottosuolo di acque reflue "industriali"; eventuale presenza di scarichi nel suolo o nell'immediato sottosuolo di acque meteoriche di seconda pioggia incontaminate;
- A-2: in presenza di falde sotterranee vulnerabili (non naturalmente protette): protezione/impermeabilizzazione di tutte le aree; assenza di scarichi idrici di acque reflue "industriali" nel suolo-sottosuolo; captazione di tutte le acque meteoriche insistenti sulle aree scoperte (necessariamente impermeabilizzate) e loro convogliamento in recettori diversi dal suolo eventualmente a meno delle acque meteoriche di seconda pioggia incontaminate;
- B-1: con adeguato livello di protezione naturale delle acque sotterranee: presenza di scarichi nel suolo o nell'immediato sottosuolo di acque reflue "industriali", comprese le acque meteoriche di dilavamento, trattate /

controllate con sistemi atti a garantire il rispetto dei limiti di accettabilità di cui alla tabella 4 dell’Allegato 5 alla parte III del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.;

- B-2: in presenza di falde sotterranee vulnerabili (non naturalmente protette): protezione/impermeabilizzazione di tutte le aree; presenza di scarichi nel suolo o nell’immediato sottosuolo di acque reflue “industriali”, comprese le acque meteoriche di dilavamento, trattate/controllate con sistemi atti a garantire concentrazioni residue di inquinanti di un ordine di grandezza inferiori ai limiti di accettabilità di cui alla tabella 4 dell’Allegato 5 alla parte III del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.;
- C: in presenza di falde sotterranee vulnerabili (non naturalmente protette): presenza di scarichi nel suolo o nell’immediato sottosuolo di acque reflue “industriali” (anche meteoriche di dilavamento) trattate/controllate in modo da garantire (soltanto) il conseguimento dei limiti di accettabilità di cui alla tabella 4 dell’Allegato 5 alla parte III del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii.;
- D: in presenza di falde sotterranee vulnerabili (non naturalmente protette): presenza di scarichi nel suolo o nell’immediato sottosuolo di acque reflue “industriali” (anche meteoriche di dilavamento) NON trattate/controllate, contenenti anche sostanze pericolose.

I “valori di impatto”, nella solita scala da 1 a 4, possono essere attribuiti in base al verificarsi delle diverse condizioni, come indicato nella seguente tabella.

Condizioni	Valore
A-1 / A-2	1
B-1 / B-2	2
C	3
D	4

Per quanto concerne il **Clima acustico**, ci si riferisce alla specifica “*valutazione previsionale dell’impatto acustico*” riportata in **Elaborato B2**.

Con gli studi previsionali suddetti, previa verifica (mediante apposite indagini fonometriche) del “clima acustico” esistente nell’ambito del sito di progetto, è stata effettuata una valutazione, nelle aree di pertinenza e circostanti l’impianto, dei livelli di rumore “attesi” a seguito delle modifiche in progetto mediante modellizzazione con apposito programma di calcolo accreditato.

Il confronto fra i livelli di rumore “attuali” e “attesi” e i limiti acustici prescritti dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico in relazione a quanto previsto dal Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Bassano del Grappa è stato rappresentato sia per punti di indagine specifici che tramite mappature acustiche.

Rimandando per ogni eventuale approfondimento alle valutazioni previsionali in parola, dovendo ricavare un giudizio sintetico, è apparso in questa sede opportuno correlare il “valore di impatto” oltre che all’esito del suddetto confronto, anche all’entità del contributo acustico determinato dalla realizzazione della modifica in progetto.

Per la valutazione dell’impatto, si può in definitiva ricorrere ad una scala di riferimento basata sul verificarsi delle seguenti condizioni:

- A: assenza di significative modificazioni del clima acustico con riferimento ai livelli di rumore ambientale “preesistenti” compatibili con i limiti acustici applicabili;
- B: rispetto tanto dei “limiti assoluti “ quanto dei “limiti differenziali” (in corrispondenza dei recettori abitativi più prossimi);
- C: superamento dei “limiti assoluti “e rispetto dei “limiti differenziali”;
- D: superamento tanto dei “limiti assoluti” quanto dei “limiti differenziali” (in corrispondenza dei recettori abitativi).

I “valori di impatto”, nella solita scala da 1 a 4, possono essere attribuiti in base al verificarsi delle diverse condizioni, come indicato nella tabella che segue.

Condizioni	Valore
A	1
B	2
C	3
D	4

Per quanto riguarda la “**Salute pubblica**”, date le caratteristiche dei rifiuti accettabili, si esclude la presenza di agenti patogeni e di radiazioni (ionizzanti e non) e, in particolare, di materiali radioattivi ai sensi del D. Lgs. 17/03/90, N. 230. La prevenzione degli incendi viene attuata con interventi di carattere generale ed interventi specifici sotto il controllo del competente Comando VV.F. di Vicenza. Le misure di protezione previste sono tali da scongiurare, in

caso di incendio, un interessamento dell'area vasta. Relativamente a questo specifico aspetto ovvero, più in generale, in merito ad incidenti i cui effetti potrebbero estendersi al perimetro esterno dell'impianto, si rimanda allo specifico “Piano di Emergenza Interno” (**Elaborato A3** del *Progetto Definitivo*).

Dato che tutti gli stoccaggi e tutte le operazioni effettuate sui rifiuti sono previsti all'interno dell'involucro edilizio, valutata la natura dei rifiuti trattati, la tipologia di operazioni previste ed i presidi ambientali in essere e previsti e considerato che il progetto non ha alcuna incidenza sulle emissioni aeriformi, si può ragionevolmente escludere la dispersione nell'ambiente esterno di sostanze potenzialmente nocive. In definitiva, il potenziale impatto sulla salute pubblica rimarrebbe quindi sostanzialmente correlabile alle sole *emissioni acustiche*, che vengono valutate secondo una propria scala di riferimento.

Per quanto riguarda la componente **Paesaggio**, sulla scorta di quanto già argomentato, la valutazione dell'impatto non può che riferirsi alla modificazione della “visualità” determinata dall'ampliamento in progetto, in particolare dalla presenza dell'ulteriore nuovo fabbricato. Con questa impostazione, la scala di riferimento per l'impatto sul paesaggio sarà correlata all'entità dell'interferenza visuale determinata dall'introduzione della nuova struttura in elevazione; la scala dovrà inoltre considerare gli effetti positivi dati dalla presenza, dal potenziamento o dalla previsione di eventuali interventi di inserimento paesaggistico e/o mitigazione dell'interferenza (come ad esempio barriere arboree perimetrali).

In ogni caso, in base a quanto rilevato in sito, è possibile affermare con ragionevole certezza che la visuale non risente in modo apprezzabile della presenza di un ostacolo alto una quindicina di metri a partire da una distanza di un centinaio di metri. Naturalmente tale considerazione serve unicamente come riferimento per costruire una scala di valutazione dell'impatto visivo, fermo restando che la valutazione deve anche necessariamente tener conto del contesto territoriale, delle disposizioni e dei vincoli previsti dagli strumenti di pianificazione urbanistica nonché degli eventuali interventi di inserimento paesaggistico e/o mitigazione dell'interferenza visiva. La scala di riferimento per la valutazione dell'impatto sulla componente “paesaggio” può in definitiva essere basata sul verificarsi delle condizioni di seguito rappresentate.

A: le opere previste dal progetto hanno un'altezza massima esterna non superiore a 15 metri, rispettano le prescrizioni e i vincoli dello strumento urbanistico e del regolamento edilizio e di ogni altro strumento di pianificazione territoriale applicabile e risultano in continuità spaziale (presenza di strutture/ostacoli morfologicamente analoghi e comunque di dimensioni confrontabili) con l'esistente contesto infrastrutturale limitrofo; viene previsto il mantenimento ovvero l'implementazione di elementi mitigazione dell'interferenza visiva, in conformità a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale, per l'inserimento delle opere nel contesto paesaggistico locale.

- B: le opere previste dal progetto sono conformi ai vincoli ed alle prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale ma configurano discontinuità spaziali rispetto al paesaggio di contorno; gli elementi di mitigazione dell'interferenza visiva, pure (ove previsto) conformi alle disposizioni dettate dagli strumenti di pianificazione territoriale, riescono ad attenuare solo in parte l'impatto visivo determinato dall'opera compiuta nel contesto paesaggistico "a corto raggio".
- C: le opere previste dal progetto NON rispettano i vincoli e le prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale, pur rispettando la destinazione urbanistica, e prefigurano significative discontinuità spaziali rispetto al paesaggio di contorno; gli interventi di mitigazione non riescono ad attenuare l'impatto visivo determinato dall'opera compiuta nel contesto paesaggistico "a corto raggio".
- D: le opere previste dal progetto prefigurano marcate discontinuità spaziali nel contesto territoriale e paesaggistico e determinano interferenze visive a lungo raggio (oltre i 500 metri).

I "valori di impatto", nella solita scala da 1 a 4, possono essere attribuiti in base al verificarsi delle diverse condizioni, come indicato nella tabella sottoriportata.

Condizioni	Valore
A	1
B	2
C	3
D	4

Si ritiene di poter trascurare una specifica valutazione dell'impatto per la componente **atmosfera** dato che l'attività di autodemolizione consta di operazioni manuali che non producono emissioni in atmosfera, quantomeno di tipo convogliato, e comunque anche eventuali emissioni diffuse derivanti dalle attività di messa in sicurezza e di demolizione/smontaggio degli autoveicoli, effettuate a portoni aperti all'interno del capannone, sono da considerarsi poco significative se non del tutto irrilevanti. L'unica emissione in atmosfera riconducibile all'attività di autodemolizione è quella derivante dall'operazione (discontinua) di esaurimento/bonifica delle bombole di gas combustibile (metano, GPL) che viene eseguita all'aperto con l'ausilio di apposite apparecchiature "vacuum gas" e che determina un'emissione di un'esigua portata di gas combusti che non può comportare alcun effetto significativo nei confronti dell'atmosfera.

In conclusione, considerate la tipologia di rifiuti trattati (metallici, pesanti e complessivamente compatti / non polverulenti) e le operazioni di recupero effettuate, che non prevedono l'utilizzo di apparecchiature come trituratori/macinatori, la formazione di emissioni (pure diffuse) rappresenta, anche nell'area interna all'impianto, una circostanza eccezionale con una incidenza comunque sicuramente trascurabile rispetto a quella dovuta all'intenso traffico veicolare locale, in particolare quello insistente sulla S.P. 111 e sulla Superstrada Pedemontana Veneta.

In generale, l'impatto sulla componente **acque superficiali** è correlabile alla presenza ed alla consistenza di eventuali derivazioni di acqua nonché alla presenza, alla quantità ed alla qualità di eventuali immissioni liquide nei corpi d'acqua superficiali. Nel caso in esame non sono previste derivazioni d'acqua e gli unici scarichi idrici nel reticolo idrografico superficiale sono quelli delle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali a valle dell'apposito trattamento in impianti di depurazione continui (esistenti). Come documentato nell'apposita valutazione di compatibilità idraulica argomento dell'**allegato A1.6** del *Progetto Definitivo*, viene garantita l'invarianza idraulica al recettore, ossia il rispetto del limite di portata di scarico prescritto dall'Autorità idraulica competente per l'impianto in essere. Parimenti non è prevista alcuna variazione qualitativa di questi scarichi, considerato che i depositi in area scoperta sono sostanzialmente i medesimi (anzi, nella configurazione di progetto, il numero massimo di autoveicoli presenti in area scoperta risulta leggermente inferiore a quello massimo attualmente autorizzato). Per questi motivi la realizzazione del progetto non avrà alcun effetto (impatto additivo) sulla componente "acque superficiali" e può pertanto essere trascurata ogni ulteriore valutazione al riguardo.

Per la componente **traffico e viabilità**, come evidenziato nel pertinente paragrafo e con riferimento alla campagna di misurazione del traffico effettuata nel mese di dicembre, la circolazione locale non presenta particolari criticità viarie, se non occasionali rallentamenti circoscritti alle sole punte biorarie. L'incremento di potenzialità richiesto per l'impianto nella configurazione di progetto comporta un aumento del traffico indotto di circa 3 bisarche (di conferimento) al giorno (6 passaggi/giorno di mezzi pesanti, considerando ingresso e uscita). Questo incremento del traffico indotto risulta oggettivamente trascurabile in relazione ai volumi del traffico locale in essere, dell'ordine della decina di migliaia di passaggi al giorno.

Non si possono nemmeno ipotizzare impatti di sorta su **ecosistemi, vegetazione, flora e fauna** per i seguenti motivi:

- 1) la modifica in progetto non introduce fattori additivi di interferenza su queste componenti ambientali rispetto alla situazione esistente (già connotata dalla presenza del complesso impiantistico in essere);
- 2) il progetto prevede un modesto ampliamento di superficie pavimentata scoperta su un lotto agricolo a margine dell'impianto esistente, inutilizzato

e nel quale non si rinviene la presenza di specie vegetali e/o animali di interesse naturalistico;

- 3) per le considerazioni già svolte al paragrafo 6.1.7, è da escludere qualsivoglia azione negativa del progetto sulle componenti ambientali in questione;
- 4) per quanto concerne la possibile interazione con S.I.C. e Z.P.S., si rimanda alla Attestazione della non necessità di effettuare la V.Inc.A. (argomento dell'**Elaborato B5**).

Infine, l'esercizio dell'impianto, nella sua configurazione di progetto, non può in alcun modo interferire con il normale svolgimento delle attività della popolazione locale e/o delle imprese presenti e future nell'ambito della zona produttiva di Quartiere Pré e non è sicuramente in grado di creare presupposti oppure condizioni tali da indurre modifiche di abitudini/ attività; il progetto prevede l'ampliamento di un impianto di autodemolizione in esercizio al fine di ricavare maggiori spazi coperti per strutturarsi al meglio in previsione di un futuro quanto imminente incremento nella richiesta di trattamento di autoveicoli ibridi/elettrici; di conseguenza, la realizzazione del progetto non può avere alcun effetto (se non positivo) può essere trascurata la valutazione dell'impatto sulla componente **attività socio – produttive** e può pertanto essere trascurata ogni ulteriore valutazione al riguardo.

6.4.2 Stima degli impatti – Fase di esercizio

Per quantificare l'impatto globale prodotto bisogna prima stimare gli impatti sulle componenti ambientali interessate utilizzando le scale di riferimento di cui al paragrafo precedente e infine sommare i contributi dovuti a ciascun fattore di impatto.

L'impatto globale viene quindi valutato mediante un'ulteriore scala di riferimento (o meglio di comparazione), opportunamente costruita, che permette di formulare un giudizio sulla sua entità (impatto trascurabile, lieve, significativo, elevato), assegnando i soliti valori numerici.

Suolo – sottosuolo – acque sotterranee

L'impianto, anche nella sua configurazione di progetto, si conferma essere un *sistema chiuso*, idraulicamente compartimentato rispetto all'ambiente esterno; la messa in sicurezza degli autoveicoli e lo smontaggio/demolizione degli autoveicoli, nonché la pressatura delle carcasse bonificate, vengono effettuate all'interno dell'involucro edilizio, presidiato da un sistema di canalette per la raccolta di eventuali spanti/colaticci all'interno di una vasca a tenuta interrata

da cui questi rifiuti (liquidi) dove possono essere facilmente aspirati e conferiti a specifici impianti di trattamento/smaltimento autorizzati.

L'area impermeabilizzata scoperta dell'impianto si compone di due bacini scolanti: occidentale ed orientale. Le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali vengono trattate con impianti di trattamento (decantazione e disoleazione) in continuo per trovare definitivo recapito nella Roggia Bernarda, mentre le acque meteoriche dei pluviali delle coperture vengono esaurite nell'immediato sottosuolo mediante pozzi assorbenti.

Le modifiche in progetto interessano esclusivamente il bacino scolante occidentale e prevedono in particolare il rifacimento della rete di collettamento delle acque meteoriche di dilavamento con anche l'implementazione di una vasca interrata di laminazione idraulica, che consente di mantenere inalterato lo scarico nella roggia Bernarda, mentre soltanto le acque meteoriche dei pluviali delle coperture del nuovo fabbricato, incontaminate stante l'assenza di camini e di fenomeni di ricaduta di sorta, al pari di quelle del capannone esistente, saranno esaurite nell'immediato sottosuolo mediante un sistema di pozzi assorbenti.

Conformemente al criterio di valutazione di cui al paragrafo precedente, essendo soddisfatta la condizione "A2", **il valore di impatto sulla componente ambientale "sottosuolo-acque sotterranee" risulta pari a 1 (impatto trascurabile).**

Clima Acustico

Per la stima dell'impatto sul clima acustico ci si riferisce alla *Valutazione previsionale dell'impatto acustico* argomento dell'**Elaborato B2**.

Le conclusioni della valutazione previsionale, alla quale si rimanda per ogni opportuno approfondimento, evidenziano che i livelli di rumore (nella configurazione di progetto) risultano compatibili con i limiti assoluti di emissione e di immissione (previsti dal D.P.C.M. 14/11/97 in relazione a quanto stabilito dal Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Bassano del Grappa) e con il limite differenziale in corrispondenza dei recettori più prossimi al sito.

Ancorchè non si prospetti un significativo peggioramento del clima acustico in essere, prudenzialmente, in relazione ai criteri di valutazione assunti nel paragrafo precedente, risulta soddisfatta la condizione B e quindi **il valore di impatto sulla componente ambientale "clima acustico" risulta pari a 2.**

Salute Pubblica

Come già detto al paragrafo precedente, il valore di impatto sulla “salute pubblica” viene determinato rispetto al valore riferito al solo clima acustico (valore pari a 2). Nella scala di riferimento costruita **per la “salute pubblica” si ricava pertanto un valore di impatto pari a 2.**

Paesaggio

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica in adiacenza al capannone esistente lato sud; il nuovo capannone avrà una altezza massima di 10 m, pari cioè a quella dell’involucro edilizio esistente. Come rappresentato nella relazione paesaggistica in **allegato B1.3** si prevede l’implementazione di opportune misure di mitigazione ambientale/paesaggistica che si concretizzano sostanzialmente nel potenziamento delle barriere arboree perimetrali e nella realizzazione di una macchia boscata all’esterno della recinzione in prossimità del margine sud-occidentale della nuova area pavimentata al fine di “irrobustire” il consistente schermo già aperto dell’impianto arboreo esistente nella restante area agricola pure di proprietà del Proponente. Nel concreto, l’insieme degli interventi in essere e previsti consentirà di occultare praticamente l’impianto di autodemolizione per la visuale dal Fiume Brenta (da ovest) mentre da nord, la presenza e il prolungamento della fascia alberata perimetrale continuerà a garantire (come al presente) la mitigazione di ogni residuo impatto visivo.

Infine, con la realizzazione della nuova struttura (in progetto), in prolungamento del fabbricato esistente, come effetto finale, si percepirà la presenza di un unico involucro edilizio omogeneo del tutto analogo a quelli delle altre attività insediate nella zona produttiva; la presenza di strutture in elevazione, nel contesto di una zona produttiva, non può prefigurare significativi elementi di discontinuità spaziale/morfologica, dato che la zona al contorno è e sarà interessata dalla presenza di edifici di dimensioni confrontabili.

Come evince dalle tavole comparative ricomprese nello *Studio della visualità* argomento dell’**Elaborato B4.2**, non risultano percepibili modificazioni della visuale dello stato dei luoghi, considerato anche che la visuale da ovest del nuovo corpo di fabbrica appare parzialmente occultata dalla presenza di un capannone industriale di altra ditta (*Fiorese*).

Conformemente al criterio di valutazione assunto, di cui al paragrafo precedente, risulta soddisfatta la condizione “A” e quindi il valore di impatto sulla componente ambientale “paesaggio” risulta pari a 1 (impatto trascurabile).

Valutazione complessiva – Fase di Esercizio

Gli impatti sulle componenti ambientali interessate possono essere sommati per ottenere un valore che, utilizzando la tabella di comparazione sotto riportata, ci permette di esprimere un giudizio sull'entità dell'impatto complessivo.

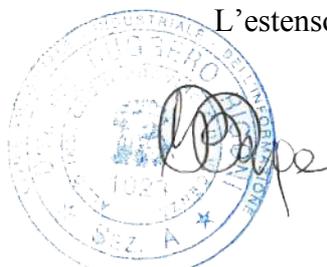
Impatto	Somma impatti singoli
Trascurabile	4
da Trascurabile a Lieve	5 – 7
Lieve	8
da Lieve a Significativo	9 – 11
Significativo	12
da Significativo ed Elevato	13 – 15
Elevato	16

I valori dei singoli impatti già ricavati sono riassunti nella tabella che segue.

Componenti Ambientali	Impatto Singolo
Suolo – sottosuolo – acque sotterranee	1
Clima acustico	2
Salute pubblica	2
Paesaggio	1
TOTALE	6

La somma dei contributi su ciascuna componente ambientale risulta pari a 6, valore in base al quale si può concludere che **l'impatto ambientale complessivo previsto a seguito della realizzazione delle modifiche in progetto risulta “da Trascurabile a Lieve”** e che pertanto le misure di mitigazione degli impatti previste in sede progettuale sono sufficienti a garantire la tutela dell'ambiente e della popolazione.

L'estensore



PROVINCIA DI
VICENZA

REGIONE
VENETO

COMUNE DI
BASSANO DEL GRAPPA

RILIEVI AUTOMATICI DI TRAFFICO

Via Quartiere Prè
in Comune di Bassano del Grappa (VI)



RELAZIONE TECNICA **Report dati di traffico**

Committente:

Consulente:

**Ing. Rigoni
Ruggero**


Logit
engineering

Piazza della Serenissima, 20
31033 Castelfranco Veneto (TV)
tel 0423 720203 - fax 0423 720203



Dicembre 2020

Revisione 0

INDICE

0 SINTESI DEI DATI.....	2
1 GENERALITÀ DELLO STUDIO	3
2 RILIEVI AUTOMATICI DI TRAFFICO.....	4
2.1 DATI STRUMENTAZIONE RADAR	4
3 VALUTAZIONE LOS ASSI STRADALI.....	7
3.1 LIVELLI DI SERVIZIO.....	7
3.1.1 <i>Definizioni</i>	7
3.1.2 <i>Livelli di servizio degli assi stradali</i>	9
3.2 VERIFICA ANALITICA LOS ASSE STRADALE	10

0 SINTESI DEI DATI

SINTESI DEI DATI

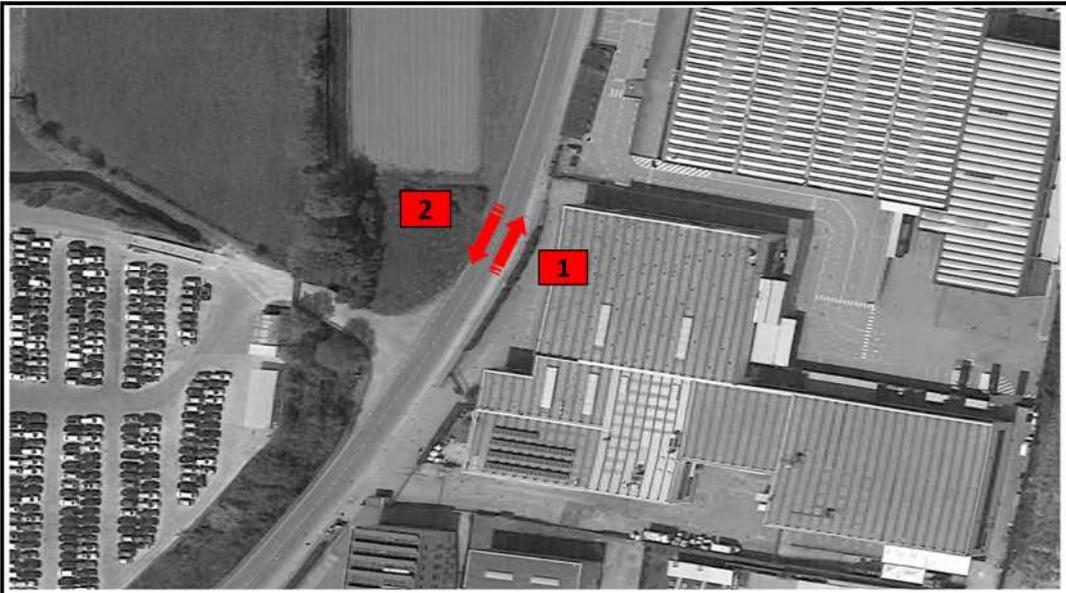
COMUNE: Bassano del Grappa (VI)

Quartiere Prè

Giorni di rilevazione:

Martedì 15/12/2020
 Mercoledì 16/12/2020
 Giovedì 17/12/2020

Carta Web Gis:



Passaggi medi giornalieri: (espressi in veic. eq./giorno)	1	6.589	12.817
Intervallo di rilevazione - 00.00 - 24.00 -	2	6.228	

TOTALE MEDIO GIORNALIERO

12.817

1 GENERALITÀ DELLO STUDIO

La presente relazione ha per oggetto un'indagine di traffico, effettuata mediante strumentazione automatica - tecnologia radar ad effetto Doppler -, lungo Via Quartiere Prè in Comune di Bassano del Grappa (VI).

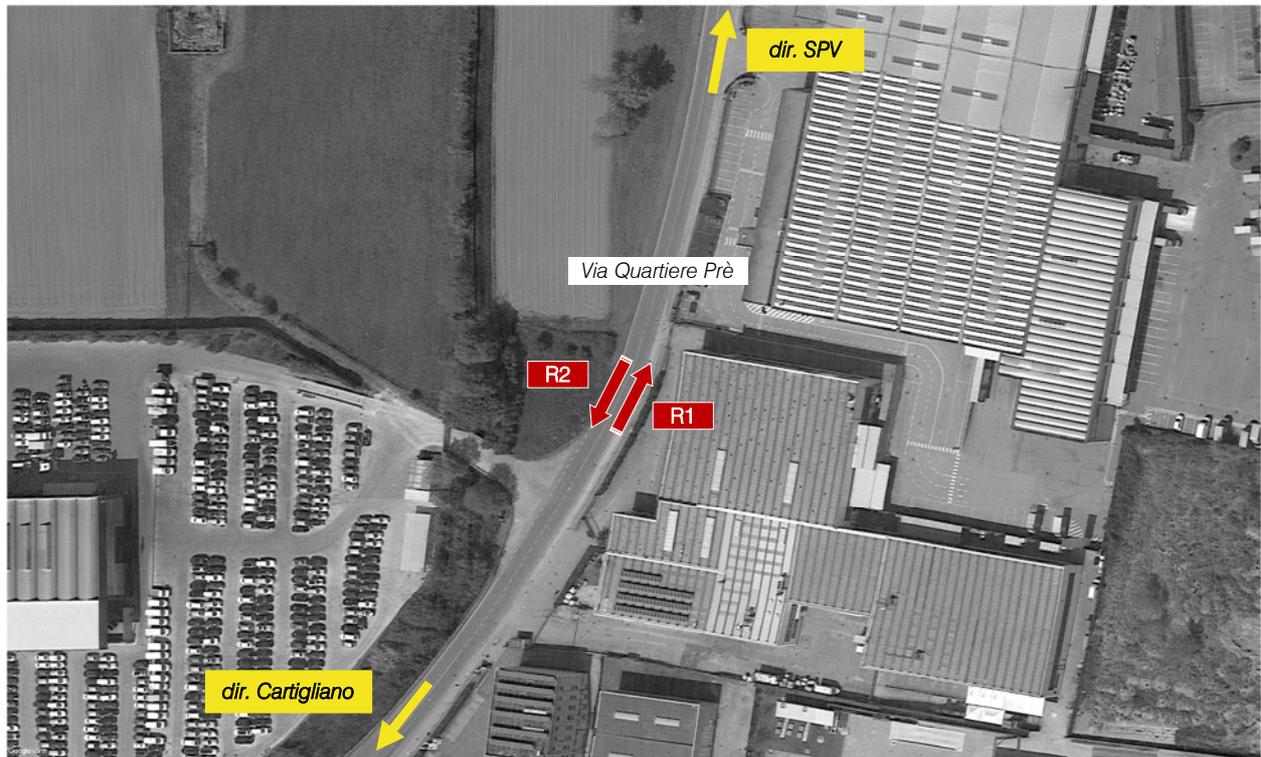


Figura 1.1 – Area oggetto di analisi a Bassano del Grappa

Di seguito verranno presentati i dati di traffico elaborati rilevati nelle giornate di martedì 15, mercoledì 16 e giovedì 17 dicembre 2020.

Dopo una breve descrizione della strumentazione utilizzata e delle operazioni svolte, verranno pertanto riportati i dati relativi ai flussi veicolari, opportunamente rielaborati attraverso l'utilizzo di uno specifico database.

A seguito dell'esplicazione della metodologia utilizzata, verrà inoltre effettuata la valutazione del Livello di Servizio degli assi stradali di interesse attraverso il metodo più autorevole presente in letteratura (Highway Capacity Manual).

2 RILIEVI AUTOMATICI DI TRAFFICO

Ai fini di precise ed attendibili valutazioni di natura trasportistica, per descrivere in modo completo ed accurato i flussi veicolari che caratterizzano la viabilità oggetto di analisi, si è ricorsi a dei rilievi automatici di traffico lungo le vie sopraccitate.

2.1 DATI STRUMENTAZIONE RADAR

Tra le tipologie di rilievo automatico del traffico, la strumentazione radar è in grado di coniugare un'elevata precisione ad un'adeguata versatilità delle operazioni.

I rilievi, eseguiti mediante strumentazione radar, hanno permesso un monitoraggio continuativo dalle 00.00 alle 24.00 durante tre giorni infrasettimanali del mese di dicembre 2020:

- martedì 15 dicembre 2020;
- mercoledì 16 dicembre 2020;
- giovedì 17 dicembre 2020.

L'indagine è stata condotta mediante apparecchiatura contatraffico; tale strumentazione viene usualmente impostata, a seconda dell'entità del traffico da monitorare, sulla funzione "incoming", "outgoing" o "bidirectional".



Figura 2.1 – Strumentazione radar Wavetech



Figura 2.2 – Strumentazione radar ViaTraffic

Il radar, dotato di propria alimentazione a batteria, è stato ubicato esternamente alla carreggiata, senza arrecare alcun disturbo al normale deflusso veicolare, con angolazione rispetto all'asse stradale tale da permettere il corretto conteggio dei flussi veicolari. Durante le operazioni di installazione si è provveduto infatti a calibrare la strumentazione variando l'angolo di inclinazione del radar parallelamente al piano viabile; grazie all'ausilio di un palmare si è potuto inoltre verificare, in tempo reale, l'effettivo conteggio dei veicoli e la loro lunghezza.

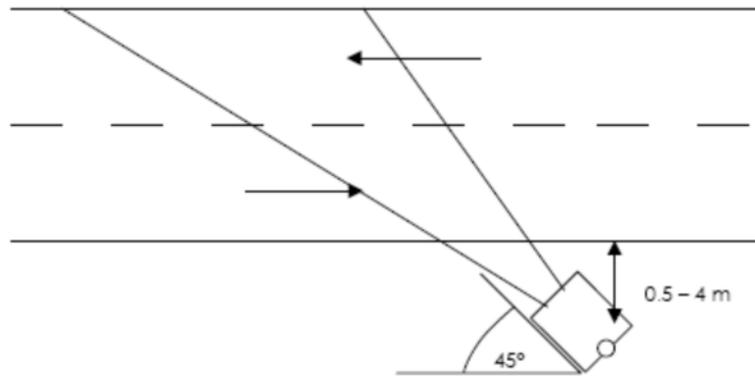


Figura 2.3 – Angolo di installazione dei radar rispetto alla direzione di marcia

Di seguito si propone una sintetica tabella riportante la numerazione, la denominazione e la localizzazione delle sezioni rilevate.

Denominazione direzioni rilevate	Posizione
R1	Via Quartiere Prè dir. nord
R2	Via Quartiere Prè dir. sud

Tabella 2.1 – Numerazione, denominazione e localizzazione sezioni rilevate

Al fine di monitorare le principali caratteristiche del traffico, l'indagine è stata condotta relativamente ai flussi di traffico giornalieri suddivisi per fasce orarie.

I dati di traffico immagazzinati sono stati rielaborati mediante un apposito database distinguendoli per numero di postazione, giorno, classe veicolare e fascia oraria. Per quanto concerne le tipologie veicolari utilizzate per le rielaborazioni i veicoli rilevati sono stati suddivisi in 3 classi sulla base della loro lunghezza (L):

Classe	Tipologia veicolare	Lunghezza
Auto	Auto + Motocicli	$0.0 \text{ m} < L < 6.5 \text{ m}$
Commerciali leggeri	Commerciali leggeri	$6.5 \text{ m} \leq L < 8.5 \text{ m}$
Pesanti	Mezzi pesanti	$8.5 \text{ m} \leq L < 21.0 \text{ m}$

Tabella 2.2 – Classificazione veicoli

I dati sono stati aggregati ed omogeneizzati in termini di veicoli equivalenti utilizzando il coefficiente 0.5 per i motocicli, 1.0 per i veicoli leggeri e 2.0 per i mezzi pesanti.

A seguito della valutazione del livello di servizio degli assi stradali analizzati, si riportano i dati di traffico ed in particolare:

- ✓ i dati generali accompagnati da documentazione fotografica relativi a ciascuna postazione;
- ✓ i volumi di traffico orari relativi a ciascuna postazione;
- ✓ i grafici relativi ai flussi veicolari di ciascuna postazione;
- ✓ i grafici riepilogativi relativi ai flussi veicolari giornalieri.

3 VALUTAZIONE LOS ASSI STRADALI

Nel presente capitolo si analizza il funzionamento dei due assi stradali monitorati dalla strumentazione radar. Dopo aver considerato i parametri necessari alla descrizione funzionale e geometrica degli assi, verrà assegnato il livello di servizio a ciascuno di essi. Di seguito, dopo la definizione dei criteri utilizzati, verrà esposta la procedura di determinazione dei LOS (Level of Service) con metodo analitico.

3.1 LIVELLI DI SERVIZIO

3.1.1 Definizioni

La classificazione qualitativa della congestione è eseguita in genere secondo una scala di sei lettere (da A ad F) che rappresentano i diversi livelli di servizio (LOS), come definiti nel manuale statunitense – l'Highway Capacity Manual (HCM). Nell'ambito dell'ingegneria dei trasporti tali livelli sono utilizzati per descrivere l'entità di traffico su tronchi stradali o intersezioni. Le verifiche analitiche della rete viaria non possono perciò prescindere dall'esposizione di alcuni riferimenti teorici che vengono di seguito chiariti. I principali indici ai quali si farà riferimento sono:

- *Volume di traffico orario o flusso orario f (veic/h)*: numero di veicoli che transita - o che si prevede transiterà - in un'ora, attraverso una data sezione di una corsia o di una strada.
- *Traffico medio giornaliero annuo T_{mga}* : è il rapporto fra il numero di veicoli che attraversano una data sezione (in genere, riferito ai due sensi di marcia) e 365 giorni. Tale dato si riporta ad un intervallo di tempo molto ampio e non tiene conto delle oscillazioni del traffico, nei vari periodi dell'anno, per cui è più significativo il valore del traffico giornaliero medio T_{gm} definito come rapporto tra il numero di veicoli che, in dato numero di giorni opportunamente scelti nell'arco dell'anno, transitano attraverso la data sezione ed il numero di giorni in cui si è eseguito il rilevamento.
- *Portata veicolare Q* : numero di veicoli transitanti - o che si prevede transiterà - in una sezione della strada durante un intervallo di tempo inferiore all'ora; equivale al prodotto della densità per la velocità media di deflusso. Tra le portate assume fondamentale importanza, in ingegneria stradale, la capacità.
- *Portata di servizio*: flusso massimo gestibile con un determinato livello di servizio.
- *Capacità C* : è la portata massima relativa ad un dato periodo di tempo che, in una sezione di una corsia o di una strada, per determinate condizioni della strada stessa, dell'ambiente e del traffico, ha "sufficiente probabilità di non essere superata". La capacità rappresenta la risposta dell'infrastruttura alla domanda prevalente di movimento. Dal punto di vista tecnico assumerà un valore soddisfacente quando si mantiene superiore alla portata.

- *Intensità di traffico*: portata di punta che deriva dai quindici minuti più carichi all'interno dell'ora.
- *Densità di traffico D*: è il numero dei veicoli presenti in un dato istante in un tratto stradale di determinata lunghezza (in genere 1 km); il volume del traffico sarà pertanto uguale al prodotto della densità per la velocità.
- *Velocità del deflusso V*: velocità media nello spazio.
- Relazione fondamentale del deflusso:

$$Portata (Q) = Densità (D) \cdot Velocità di deflusso (V)$$

Dopo aver chiarito il significato di alcuni tra i parametri fondamentali della teoria della circolazione si può comprendere più facilmente il concetto di Livello di servizio (LOS). Il LOS può essere visto, in generale, come funzione lineare della densità (veicoli/km): è ottimo quando la densità è bassa e viceversa. In pratica si può definire come la misura della prestazione della strada nello smaltire il traffico, ovvero il grado con il quale il traffico presente vincola il conducente durante la marcia. Si tratta, quindi, di un indice maggiormente significativo rispetto alla semplice conoscenza del flusso massimo o della capacità. L'HCM riconosce generalmente 5 livelli di servizio connotati con le prime cinque lettere dell'alfabeto (da A ad E). Ad essi si aggiunge un sesto livello F, nel quale la congestione azzerà il passaggio dei veicoli. In particolare i LOS definiscono i seguenti stadi di circolazione:

- *LOS A*: rappresenta le condizioni di flusso libero, cioè ogni veicolo si muove senza alcun vincolo ed in libertà assoluta di manovra entro la corrente;
- *LOS B*: rappresenta le condizioni di deflusso con modesta riduzione della velocità ma ancora con elevate condizioni di comfort fisico e psicologico;
- *LOS C*: rappresenta una condizione di deflusso intermedia; la presenza degli altri veicoli determina vincoli sempre maggiori causando una riduzione di comfort ma un flusso ancora stabile;
- *LOS D*: in queste condizioni il flusso è ancora stabile sebbene la libertà di manovra sia ampiamente ridotta ed il livello di comfort fisico e psicologico comincia ad essere basso;
- *LOS E*: in queste condizioni il flusso si avvicina al limite della capacità e i condizionamenti tra i veicoli sono pressoché totali; le condizioni di deflusso sono al limite della stabilità;
- *LOS F*: questo livello rappresenta le condizioni di flusso forzato; si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino all'insorgere di forti fenomeni di accodamento.

Il livello di servizio si configura quindi, in generale, come una misura qualitativa dell'effetto di certi fattori che comprendono la velocità ed il tempo di percorrenza, le interruzioni del traffico, la libertà di manovra, la sicurezza, la comodità della guida ed i costi di esercizio. La scelta dei singoli livelli è stata definita in base a particolari valori di alcuni di questi fattori.

3.1.2 Livelli di servizio degli assi stradali

La stima del livello di servizio di un asse stradale è effettuata facendo riferimento a specifici modelli analitici, tra i quali, quelli maggiormente attendibili in campo trasportistico sono contenuti nell'Highway Capacity Manual (HCM) nelle versioni 1985 e 2000. L'HCS, utilizzato per le verifiche dei LOS, non è altro che la versione software del manuale e pertanto ne utilizza le metodologie di calcolo per la definizione del funzionamento degli elementi compongono la rete stradale. La versione utilizzata (HCS 7) implementa la sesta edizione del manuale.

La tipologia di strade analizzata ricade nelle "Two-Lane Highways", ovvero strade ad unica carreggiata con una corsia per direzione di marcia. Ciò che caratterizza tale categoria è la modalità di sorpasso; nell'effettuare tale manovra, infatti, l'auto deve invadere la corsia con direzione di marcia opposta. Il livello di servizio è definito dal parametro "Follower Density" ovvero il numero di veicoli follower nell'unità di lunghezza. Si definiscono due tabelle per distinguere il diverso comportamento che l'utente adotta con basse o alte velocità di percorrenza; il limite è definito da 50 mi/h ovvero 80 km/h.

LOS	Follower Density (follower/mi)		Follower Density (follower/km)	
	Velocità ≥ 50 mi/h	Velocità < 50 mi/h	Velocità ≥ 80 km/h	Velocità < 80 km/h
A	≤ 2.0	≤ 2.5	≤ 1.2	≤ 1.6
B	2.0 – 4.0	2.5 – 5.0	1.2 – 2.5	1.6 – 3.1
C	4.0 – 8.0	5.0 – 10.0	2.5 – 5.0	3.1 – 6.2
D	8.0 – 12.0	10.0 – 15.0	5.0 – 7.5	6.2 – 9.3
E	> 12.0	> 15.0	> 7.5	> 9.3

Tabella 3.1 – LOS tronchi stradali per le Two-Lane Highways

3.2 VERIFICA ANALITICA LOS ASSE STRADALE

Di seguito si riporta la verifica del LOS di Via Quartiere Prè in termini di veicoli equivalenti con metodo analitico.

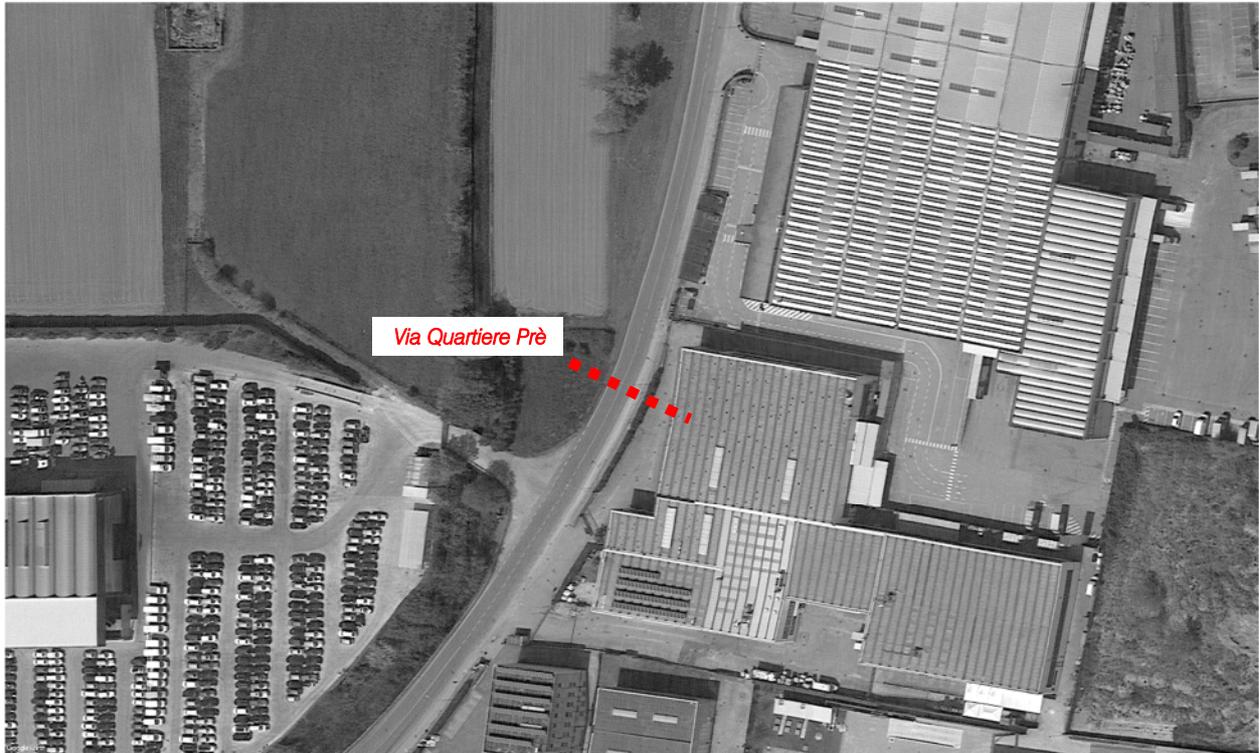


Figura 3.1 – Assi stradali analizzati

Si riportano nella seguente tabella i valori di flusso utilizzati per il calcolo del LOS dell'asse stradale di Via Quartiere Prè. Si è fatto riferimento all'ora di punta della mattina, compresa tra le 07:30 e le 08:30, risultata come la più gravosa per la rete stradale analizzata. Si precisa che i volumi riportati sono espressi in veicoli equivalenti; nel calcolo del LOS si è tenuto conto della percentuale di veicoli pesanti gravante su ogni direzione.

Direzione del flusso	Volumi di traffico 07:30-08:30
Via Quartiere Prè dir. nord	612
Via Quartiere Prè dir. sud	643
TOT	1.255

Tabella 3.2 – Veicoli equivalenti 07.30 – 08.30

Per ciascuna direzione di Via Quartiere Prè sono stati specificati i parametri geometrici e i parametri relativi al flusso, in particolare:

- numero e larghezza delle corsie;
- larghezza delle banchine;
- separazione o meno di carreggiata;
- inclinazione del terreno e stato della pavimentazione;
- densità dei punti di accesso;
- velocità di deflusso libero o limite di velocità;
- veicoli in transito e percentuale di mezzi pesanti.

Si ricorda che Via Quartiere Prè è stata analizzata come "Two-lane Highway".

I Livelli di Servizio calcolati risultano pari a D. Di seguito si riportano i risultati ottenuti.

VERIFICA ASSE STRADALE – VIA QUARTIERE PRÈ DIREZIONE NORD

HCS7 Two-Lane Highway Report					
Project Information					
Analyst	Logit Engineering		Date	12/17/2020	
Agency	Logit Engineering		Analysis Year	2020	
Jurisdiction	Arzignano (VI)		Time Period Analyzed	7:30-8:30	
Project Description	RT Via Q.re Prè Bassano del Grappa		Unit	Metric System	
Segment 1					
Vehicle Inputs					
Segment Type	Passing Zone		Length, m	250.0	
Lane Width, m	3.5		Shoulder Width, m	0.5	
Speed Limit, km/h	50		Access Point Density, pts/km	7.0	
Demand and Capacity					
Directional Demand Flow Rate, veh/h	580		Opposing Demand Flow Rate, veh/h	588	
Peak Hour Factor	0.89		Total Trucks, %	0.10	
Segment Capacity, veh/h	1700		Demand/Capacity (D/C)	0.34	
Intermediate Results					
Segment Vertical Class	1		Free-Flow Speed, km/h	47.1	
Speed Slope Coefficient	1.94319		Speed Power Coefficient	0.47128	
PF Slope Coefficient	-1.35255		PF Power Coefficient	0.64810	
In Passing Lane Effective Length?	No		Total Segment Density, veh/km/ln	7.9	
%Improved % Followers	0.0		% Improved Avg Speed	0.0	
Subsegment Data					
#	Segment Type	Length, m	Radius, m	Superelevation, %	Average Speed, km/h
1	Horizontal Curve	250.0	320.0	0	44.8
Vehicle Results					
Average Speed, km/h	44.8		Percent Followers, %	61.3	
Segment Travel Time, minutes	0.33		Followers Density, followers/km/ln	7.9	
Vehicle LOS	D				

LOS VIA QUARTIERE PRÈ DIREZIONE NORD

METODO ANALITICO HCM → LOS D

VERIFICA ASSE STRADALE – VIA QUARTIERE PRÈ DIREZIONE SUD

HCS7 Two-Lane Highway Report					
Project Information					
Analyst	Logit Engineering		Date	12/17/2020	
Agency	Logit Engineering		Analysis Year	2020	
Jurisdiction	Arzignano (VI)		Time Period Analyzed	7:30-8:30	
Project Description	RT Via Q.re Prè Bassano del Grappa		Unit	Metric System	
Segment 1					
Vehicle Inputs					
Segment Type	Passing Zone		Length, m	250.0	
Lane Width, m	3.5		Shoulder Width, m	0.5	
Speed Limit, km/h	50		Access Point Density, pts/km	7.0	
Demand and Capacity					
Directional Demand Flow Rate, veh/h	588		Opposing Demand Flow Rate, veh/h	580	
Peak Hour Factor	0.89		Total Trucks, %	0.10	
Segment Capacity, veh/h	1700		Demand/Capacity (D/C)	0.35	
Intermediate Results					
Segment Vertical Class	1		Free-Flow Speed, km/h	47.1	
Speed Slope Coefficient	1.94150		Speed Power Coefficient	0.47218	
PF Slope Coefficient	-1.35119		PF Power Coefficient	0.64840	
In Passing Lane Effective Length?	No		Total Segment Density, veh/km/ln	8.1	
%Improved % Followers	0.0		% Improved Avg Speed	0.0	
Subsegment Data					
#	Segment Type	Length, m	Radius, m	Superelevation, %	Average Speed, km/h
1	Horizontal Curve	250.0	320.0	0	44.8
Vehicle Results					
Average Speed, km/h	44.8		Percent Followers, %	61.6	
Segment Travel Time, minutes	0.33		Followers Density, followers/km/ln	8.1	
Vehicle LOS	D				

LOS VIA QUARTIERE PRÈ DIREZIONE SUD

METODO ANALITICO HCM → LOS D

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1.1 – Area oggetto di analisi a Bassano del Grappa.....</i>	<i>3</i>
<i>Figura 2.1 – Strumentazione radar Wavetech.....</i>	<i>4</i>
<i>Figura 2.2 – Strumentazione radar ViaTraffic.....</i>	<i>4</i>
<i>Figura 2.3 – Angolo di installazione dei radar rispetto alla direzione di marcia.....</i>	<i>5</i>
<i>Figura 3.1 – Assi stradali analizzati.....</i>	<i>10</i>

INDICE DELLE TABELLE

<i>Tabella 2.1 – Numerazione, denominazione e localizzazione sezioni rilevate.....</i>	<i>5</i>
<i>Tabella 2.2 – Classificazione veicoli.....</i>	<i>5</i>
<i>Tabella 3.1 – LOS tronchi stradali per le Two-Lane Highways.....</i>	<i>9</i>
<i>Tabella 3.2 – Veicoli equivalenti 07.30 – 08.30.....</i>	<i>10</i>

RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 1

DATI GENERALI

Quartiere Prè, dir. nord

Giorni di rilievo

Martedì	15.12.2020	Situazione meteo: sereno
Mercoledì	16.12.2020	Situazione meteo: sereno
Giovedì	17.12.2020	Situazione meteo: sereno



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

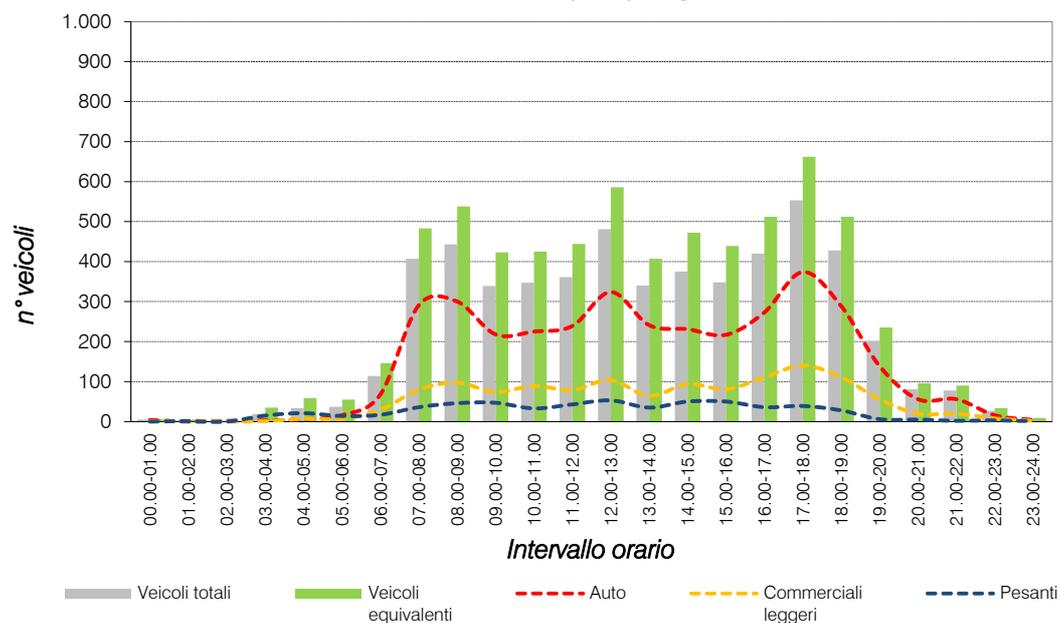
Martedì 15.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	2	1	0	3	4
0:15	0	0	0	0	0
0:30	1	0	0	1	1
0:45	1	0	0	1	1
1:00	0	1	0	1	2
1:15	0	1	0	1	2
1:30	0	0	1	1	2
1:45	0	0	0	0	0
2:00	1	0	0	1	1
2:15	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0
2:45	1	0	0	1	1
3:00	0	1	0	1	2
3:15	2	0	0	2	2
3:30	0	0	0	0	0
3:45	1	0	15	16	31
4:00	1	0	10	11	21
4:15	3	1	7	11	19
4:30	2	5	1	8	12
4:45	0	1	3	4	8
5:00	3	2	3	8	12
5:15	3	1	3	7	11
5:30	6	3	4	13	19
5:45	4	1	4	9	14
6:00	16	7	4	27	35
6:15	15	4	5	24	31
6:30	22	8	3	33	40
6:45	15	10	5	30	40
7:00	30	12	4	46	56
7:15	70	18	8	96	113
7:30	84	23	10	117	139
7:45	107	27	14	148	176
8:00	98	22	5	125	141
8:15	86	24	11	121	144
8:30	68	25	12	105	130
8:45	48	26	18	92	123
9:00	47	13	11	71	89
9:15	58	26	15	99	127
9:30	60	15	10	85	103
9:45	53	20	11	84	105
10:00	67	30	8	105	128
10:15	56	15	9	80	97
10:30	49	18	7	74	90
10:45	53	26	9	88	110
11:00	60	20	11	91	112
11:15	54	13	10	77	94
11:30	55	22	8	85	104
11:45	70	24	14	108	134
12:00	129	44	34	207	263
12:15	62	18	9	89	107
12:30	87	28	8	123	145
12:45	47	14	2	63	72
13:00	52	9	8	69	82
13:15	58	17	6	81	96
13:30	65	18	12	95	116
13:45	66	20	9	95	114
14:00	55	20	6	81	97
14:15	61	24	11	96	119
14:30	67	33	21	121	150
14:45	48	17	12	77	98
15:00	48	17	19	84	112
15:15	52	20	11	83	104
15:30	66	23	9	98	119
15:45	52	21	11	84	106
16:00	78	36	9	123	150
16:15	63	21	10	94	115
16:30	75	25	10	110	133
16:45	57	29	7	93	115
17:00	75	22	8	105	124
17:15	71	32	9	112	137
17:30	133	46	9	188	220
17:45	95	40	13	148	181
18:00	114	38	13	165	197
18:15	67	32	4	103	123
18:30	52	17	5	74	88
18:45	57	24	6	87	105
19:00	39	13	4	56	67
19:15	42	20	1	63	74
19:30	32	15	0	47	55
19:45	26	8	1	35	40
20:00	18	6	0	24	27
20:15	17	7	0	24	28
20:30	11	3	4	18	24
20:45	10	4	1	15	18
21:00	16	6	2	24	29
21:15	11	5	0	16	19
21:30	20	6	0	26	29
21:45	9	3	0	12	14
22:00	6	3	2	11	15
22:15	7	2	0	9	10
22:30	1	1	1	3	5
22:45	2	2	0	4	5
23:00	1	0	1	2	3
23:15	1	1	0	2	3
23:30	1	0	0	1	1
23:45	1	1	0	2	3

Martedì 15.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veicoli equivalenti
00.00-01.00	4	1	0	5	6
01.00-02.00	0	2	1	3	5
02.00-03.00	2	0	0	2	2
03.00-04.00	3	1	15	19	35
04.00-05.00	6	7	21	34	59
05.00-06.00	16	7	14	37	55
06.00-07.00	68	29	17	114	146
07.00-08.00	291	80	36	407	483
08.00-09.00	300	97	46	443	538
09.00-10.00	218	74	47	339	423
10.00-11.00	225	89	33	347	425
11.00-12.00	239	79	43	361	444
12.00-13.00	324	104	53	481	586
13.00-14.00	241	64	35	340	407
14.00-15.00	231	94	50	375	472
15.00-16.00	217	81	50	348	439
16.00-17.00	273	111	36	420	512
17.00-18.00	374	140	39	553	662
18.00-19.00	289	111	28	428	512
19.00-20.00	139	56	6	201	235
20.00-21.00	56	20	5	81	96
21.00-22.00	56	20	2	78	90
22.00-23.00	16	8	3	27	34
23.00-24.00	4	2	1	7	9
00.00-24.00	3.592	1.277	581	5.450	6.675

Valori flussi veicolari orari per tipologia di veicolo



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

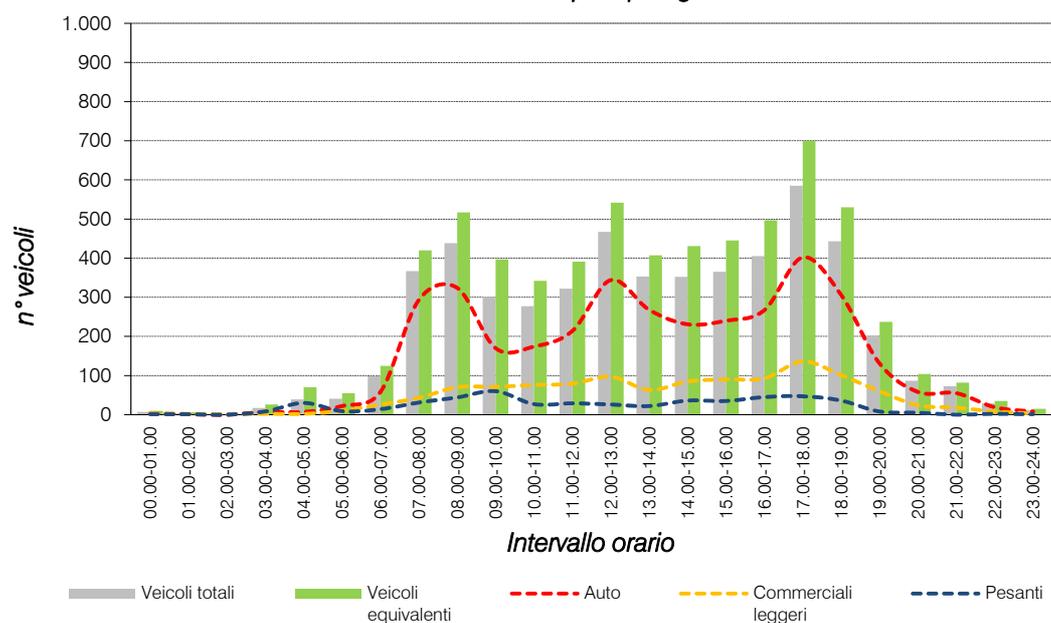
Mercoledì 16.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	1	1	0	2	3
0:15	1	1	0	2	3
0:30	0	0	1	1	2
0:45	1	1	0	2	3
1:00	0	1	0	1	2
1:15	0	0	0	0	0
1:30	1	1	1	3	5
1:45	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0
2:15	0	1	0	1	2
2:30	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0
3:00	1	1	0	2	3
3:15	1	0	0	1	1
3:30	2	0	0	2	2
3:45	3	1	8	12	21
4:00	3	1	5	9	15
4:15	0	0	6	6	12
4:30	3	1	9	13	23
4:45	1	0	10	11	21
5:00	7	1	2	10	13
5:15	1	1	3	5	9
5:30	8	2	4	14	19
5:45	6	6	0	12	15
6:00	11	5	5	21	29
6:15	12	7	4	23	31
6:30	18	9	3	30	38
6:45	17	5	2	24	29
7:00	44	6	2	52	57
7:15	52	12	9	73	88
7:30	98	11	9	118	133
7:45	99	14	11	124	142
8:00	108	26	9	143	165
8:15	97	17	10	124	143
8:30	70	11	12	93	111
8:45	49	16	13	78	99
9:00	44	21	21	86	118
9:15	43	15	13	71	92
9:30	38	18	10	66	85
9:45	45	17	16	78	103
10:00	35	20	6	61	77
10:15	38	15	5	58	71
10:30	50	18	9	77	95
10:45	51	23	7	81	100
11:00	48	14	8	70	85
11:15	51	18	6	75	90
11:30	59	26	9	94	116
11:45	56	21	6	83	100
12:00	145	44	10	199	231
12:15	71	17	3	91	103
12:30	83	22	11	116	138
12:45	45	14	2	61	70
13:00	61	20	7	88	105
13:15	54	9	4	67	76
13:30	77	17	6	100	115
13:45	76	17	5	98	112
14:00	57	22	7	86	104
14:15	76	24	7	107	126
14:30	49	21	12	82	105
14:45	49	18	10	77	96
15:00	66	21	9	96	116
15:15	51	19	10	80	100
15:30	65	24	7	96	115
15:45	58	26	9	93	115
16:00	62	22	15	99	125
16:15	64	24	5	93	110
16:30	66	24	16	106	134
16:45	76	23	9	108	129
17:00	89	22	11	122	144
17:15	69	30	13	112	140
17:30	139	42	15	196	232
17:45	105	42	8	155	184
18:00	100	31	11	142	169
18:15	83	25	9	117	139
18:30	74	25	9	108	130
18:45	49	20	7	76	93
19:00	35	22	3	60	74
19:15	41	13	0	54	61
19:30	34	11	3	48	57
19:45	22	14	2	38	47
20:00	16	5	2	23	28
20:15	16	9	1	26	32
20:30	13	6	2	21	26
20:45	13	4	0	17	19
21:00	16	6	0	22	25
21:15	14	5	0	19	22
21:30	17	5	0	22	25
21:45	8	2	0	10	11
22:00	7	3	1	11	14
22:15	7	1	1	9	11
22:30	4	3	0	7	9
22:45	1	1	0	2	3
23:00	1	0	1	2	3
23:15	2	1	0	3	4
23:30	5	2	0	7	8
23:45	0	0	0	0	0

Mercoledì 16.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veicoli equivalenti
00.00-01.00	3	3	1	7	10
01.00-02.00	1	2	1	4	6
02.00-03.00	0	1	0	1	2
03.00-04.00	7	2	8	17	26
04.00-05.00	7	2	30	39	70
05.00-06.00	22	10	9	41	55
06.00-07.00	58	26	14	98	125
07.00-08.00	293	43	31	367	420
08.00-09.00	324	70	44	438	517
09.00-10.00	170	71	60	301	397
10.00-11.00	174	76	27	277	342
11.00-12.00	214	79	29	322	391
12.00-13.00	344	97	26	467	542
13.00-14.00	268	63	22	353	407
14.00-15.00	231	85	36	352	431
15.00-16.00	240	90	35	365	445
16.00-17.00	267	93	45	405	497
17.00-18.00	402	136	47	585	700
18.00-19.00	306	101	36	443	530
19.00-20.00	131	60	8	199	237
20.00-21.00	58	24	5	87	104
21.00-22.00	55	18	0	73	82
22.00-23.00	19	8	2	29	35
23.00-24.00	8	3	1	12	15
00.00-24.00	3.602	1.163	517	5.282	6.386

Valori flussi veicolari orari per tipologia di veicolo



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

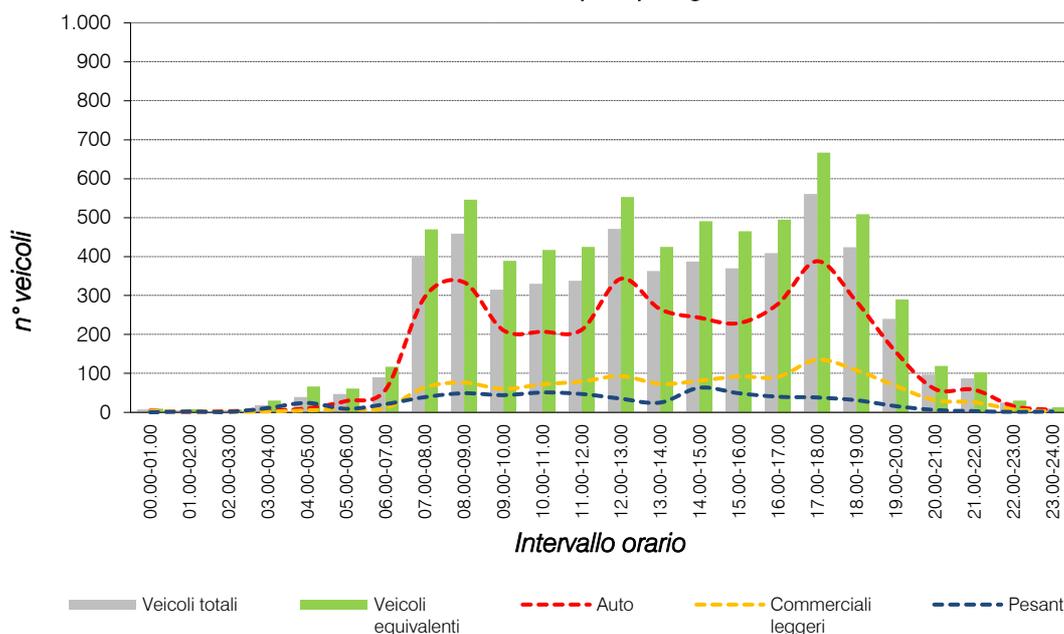
Giovedì 17.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	1	1	0	2	3
0:15	1	1	0	2	3
0:30	0	0	0	0	0
0:45	2	1	0	3	4
1:00	0	1	0	1	2
1:15	0	0	0	0	0
1:30	1	0	1	2	3
1:45	0	1	1	2	4
2:00	1	0	0	1	1
2:15	1	1	0	2	3
2:30	1	0	0	1	1
2:45	0	0	1	1	2
3:00	2	0	0	2	2
3:15	1	0	0	1	1
3:30	1	1	2	4	7
3:45	1	1	9	11	21
4:00	3	1	12	16	29
4:15	1	1	5	7	13
4:30	6	2	2	10	13
4:45	0	1	5	6	12
5:00	2	1	2	5	8
5:15	10	3	1	14	17
5:30	9	3	3	15	20
5:45	8	2	3	13	17
6:00	9	1	5	15	21
6:15	11	1	3	15	19
6:30	24	4	8	36	46
6:45	14	5	5	24	32
7:00	35	9	5	49	59
7:15	63	12	8	83	97
7:30	106	15	14	135	157
7:45	93	28	12	133	159
8:00	95	15	12	122	142
8:15	99	24	10	133	155
8:30	76	16	12	104	124
8:45	64	21	15	100	126
9:00	49	16	10	75	93
9:15	53	13	10	76	93
9:30	53	20	8	81	99
9:45	56	11	16	83	105
10:00	54	14	13	81	101
10:15	58	17	13	88	110
10:30	47	19	13	79	102
10:45	48	22	12	82	105
11:00	45	15	8	68	84
11:15	54	21	12	87	110
11:30	56	20	20	96	126
11:45	58	23	7	88	107
12:00	146	40	20	206	246
12:15	61	23	4	88	104
12:30	88	17	7	112	128
12:45	48	13	4	65	76
13:00	64	20	3	87	100
13:15	55	15	6	76	90
13:30	66	15	10	91	109
13:45	80	23	6	109	127
14:00	62	17	22	101	132
14:15	63	26	15	104	132
14:30	61	19	12	92	114
14:45	57	19	14	90	114
15:00	39	18	18	75	102
15:15	68	21	10	99	120
15:30	60	23	9	92	113
15:45	62	30	12	104	131
16:00	72	28	10	110	134
16:15	75	19	9	103	122
16:30	66	19	15	100	125
16:45	65	25	6	96	115
17:00	82	23	8	113	133
17:15	68	26	5	99	117
17:30	137	50	15	202	242
17:45	101	36	10	147	175
18:00	102	39	12	153	185
18:15	74	28	9	111	134
18:30	63	23	7	93	112
18:45	47	18	3	68	80
19:00	46	17	5	68	82
19:15	47	22	8	77	96
19:30	36	17	0	53	62
19:45	27	12	3	42	51
20:00	19	12	1	32	39
20:15	16	10	2	28	35
20:30	15	6	2	23	28
20:45	10	3	1	14	17
21:00	14	5	2	21	26
21:15	15	12	1	28	35
21:30	19	5	0	24	27
21:45	10	4	0	14	16
22:00	4	1	0	5	6
22:15	5	3	0	8	10
22:30	3	1	1	5	7
22:45	4	3	0	7	9
23:00	2	1	1	4	6
23:15	2	0	0	2	2
23:30	2	1	1	4	6
23:45	0	0	0	0	0

Giovedì 17.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veicoli equivalenti
00.00-01.00	4	3	0	7	9
01.00-02.00	1	2	2	5	8
02.00-03.00	3	1	1	5	7
03.00-04.00	5	2	11	18	30
04.00-05.00	10	5	24	39	66
05.00-06.00	29	9	9	47	61
06.00-07.00	58	11	21	90	117
07.00-08.00	296	64	39	399	470
08.00-09.00	334	76	49	459	546
09.00-10.00	211	60	44	315	389
10.00-11.00	207	72	51	330	417
11.00-12.00	212	79	47	338	425
12.00-13.00	343	93	35	471	553
13.00-14.00	265	73	25	363	425
14.00-15.00	243	81	63	387	491
15.00-16.00	229	92	49	370	465
16.00-17.00	278	91	40	409	495
17.00-18.00	388	135	38	561	667
18.00-19.00	285	108	31	424	509
19.00-20.00	156	68	16	240	290
20.00-21.00	60	31	6	97	119
21.00-22.00	58	26	3	87	103
22.00-23.00	16	8	1	25	30
23.00-24.00	6	2	2	10	13
00.00-24.00	3.697	1.192	607	5.496	6.705

Valori flussi veicolari orari per tipologia di veicolo



RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 2

DATI GENERALI

Quartiere Prè, dir. sud

Giorni di rilievo

Martedì	15.12.2020	Situazione meteo: sereno
Mercoledì	16.12.2020	Situazione meteo: sereno
Giovedì	17.12.2020	Situazione meteo: sereno



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

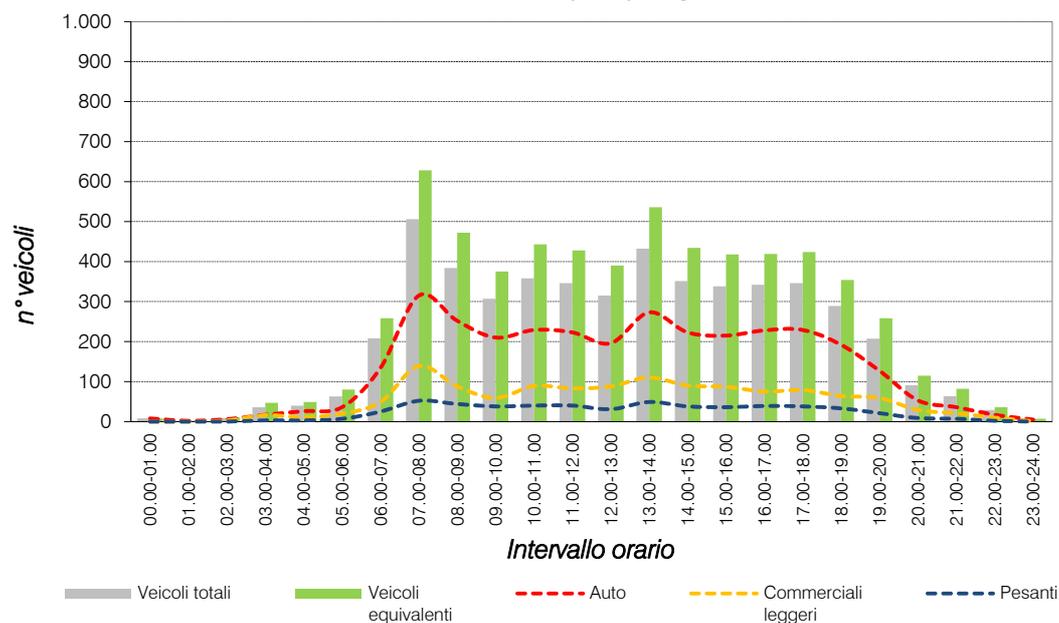
Martedì 15.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	3	0	0	3	3
0:15	0	0	0	0	0
0:30	3	0	0	3	3
0:45	2	0	0	2	2
1:00	0	0	0	0	0
1:15	2	0	0	2	2
1:30	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0
2:00	2	0	0	2	2
2:15	0	0	0	0	0
2:30	2	2	0	4	5
2:45	2	1	0	3	4
3:00	4	0	1	5	6
3:15	2	5	0	7	10
3:30	6	7	1	14	19
3:45	5	4	1	10	13
4:00	6	4	0	10	12
4:15	6	2	1	9	11
4:30	9	2	2	13	16
4:45	5	3	0	8	10
5:00	3	2	1	6	8
5:15	9	3	2	14	18
5:30	17	12	3	32	41
5:45	7	3	1	11	14
6:00	15	2	3	20	24
6:15	25	9	5	39	49
6:30	48	17	9	74	92
6:45	46	21	8	75	94
7:00	38	26	7	71	91
7:15	84	37	14	135	168
7:30	99	35	16	150	184
7:45	95	41	15	151	187
8:00	70	26	12	108	133
8:15	70	23	12	105	129
8:30	50	25	8	83	104
8:45	62	14	12	88	107
9:00	56	16	10	82	100
9:15	48	16	9	73	90
9:30	48	16	8	72	88
9:45	58	11	11	80	97
10:00	67	21	12	100	123
10:15	51	25	9	85	107
10:30	59	16	11	86	105
10:45	52	27	8	87	109
11:00	58	15	10	83	101
11:15	55	24	10	89	111
11:30	59	14	11	84	102
11:45	52	30	9	91	115
12:00	46	8	6	60	70
12:15	44	20	8	72	90
12:30	49	29	7	85	107
12:45	58	31	10	99	125
13:00	60	26	11	97	121
13:15	86	31	16	133	165
13:30	67	22	12	101	124
13:45	60	31	10	101	127
14:00	65	25	10	100	123
14:15	60	21	11	92	114
14:30	43	14	7	64	78
14:45	56	30	10	96	121
15:00	56	21	8	85	104
15:15	55	27	9	91	114
15:30	57	18	10	85	104
15:45	48	21	9	78	98
16:00	53	19	9	81	100
16:15	51	16	9	76	93
16:30	61	22	11	94	116
16:45	64	18	10	92	111
17:00	57	21	10	88	109
17:15	55	19	9	83	102
17:30	63	17	10	90	109
17:45	54	22	9	85	105
18:00	53	11	9	73	88
18:15	46	13	8	67	82
18:30	57	18	10	85	104
18:45	36	22	6	64	81
19:00	41	15	7	63	78
19:15	32	15	5	52	65
19:30	30	15	5	50	63
19:45	24	14	4	42	53
20:00	16	11	3	30	39
20:15	15	10	3	28	36
20:30	13	6	2	21	26
20:45	9	2	1	12	14
21:00	9	4	2	15	19
21:15	7	5	1	13	17
21:30	11	5	2	18	23
21:45	9	7	2	18	24
22:00	8	4	1	13	16
22:15	6	6	1	13	17
22:30	1	0	0	1	1
22:45	2	0	0	2	2
23:00	0	1	0	1	2
23:15	1	0	0	1	1
23:30	2	0	0	2	2
23:45	2	0	0	2	2

Martedì 15.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veicoli equivalenti
00.00-01.00	8	0	0	8	8
01.00-02.00	2	0	0	2	2
02.00-03.00	6	3	0	9	11
03.00-04.00	17	16	3	36	47
04.00-05.00	26	11	3	40	49
05.00-06.00	36	20	7	63	80
06.00-07.00	134	49	25	208	258
07.00-08.00	315	139	52	506	628
08.00-09.00	252	88	44	384	472
09.00-10.00	210	59	38	307	375
10.00-11.00	229	89	40	358	443
11.00-12.00	223	83	40	346	428
12.00-13.00	196	88	31	315	390
13.00-14.00	273	110	49	432	536
14.00-15.00	223	90	38	351	434
15.00-16.00	215	87	36	338	418
16.00-17.00	228	75	39	342	419
17.00-18.00	229	79	38	346	424
18.00-19.00	192	64	33	289	354
19.00-20.00	127	59	21	207	258
20.00-21.00	53	29	9	91	115
21.00-22.00	36	21	7	64	82
22.00-23.00	17	10	2	29	36
23.00-24.00	5	1	0	6	7
00.00-24.00	3.252	1.270	555	5.077	6.274

Valori flussi veicolari orari per tipologia di veicolo



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

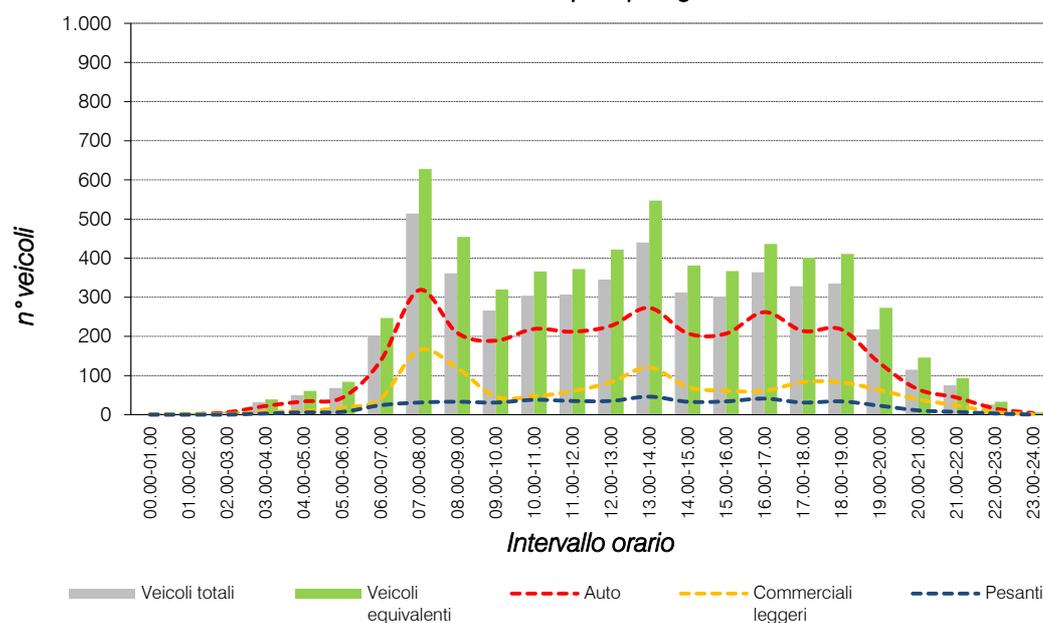
Mercoledì 16.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	0	1	0	1	2
0:15	0	0	0	0	0
0:30	0	0	0	0	0
0:45	1	0	0	1	1
1:00	0	1	0	1	2
1:15	1	1	0	2	3
1:30	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0
2:00	3	0	0	3	3
2:15	1	0	0	1	1
2:30	0	2	0	2	3
2:45	2	0	0	2	2
3:00	1	1	0	2	3
3:15	3	1	0	4	5
3:30	10	3	2	15	19
3:45	8	2	1	11	13
4:00	10	5	2	17	22
4:15	5	1	1	7	9
4:30	11	2	2	15	18
4:45	8	2	1	11	13
5:00	2	3	0	5	7
5:15	8	5	1	14	18
5:30	18	8	3	29	36
5:45	15	2	3	20	24
6:00	15	6	2	23	28
6:15	28	9	5	42	52
6:30	49	9	9	67	81
6:45	45	17	8	70	87
7:00	41	25	6	72	91
7:15	57	51	8	116	150
7:30	74	71	9	154	199
7:45	71	68	8	147	189
8:00	56	37	8	101	128
8:15	60	37	8	105	132
8:30	45	24	8	77	97
8:45	48	21	9	78	98
9:00	42	12	7	61	74
9:15	43	10	7	60	72
9:30	43	14	7	64	78
9:45	61	10	10	81	96
10:00	54	5	10	69	82
10:15	48	14	8	70	85
10:30	62	12	11	85	102
10:45	55	16	9	80	97
11:00	49	19	8	76	94
11:15	52	15	9	76	93
11:30	61	10	10	81	96
11:45	50	16	8	74	90
12:00	54	20	7	81	98
12:15	48	22	8	78	97
12:30	80	24	12	116	140
12:45	46	17	8	71	88
13:00	58	20	10	88	108
13:15	85	38	14	137	170
13:30	55	24	10	89	111
13:45	75	39	12	126	158
14:00	46	20	8	74	92
14:15	58	25	8	91	112
14:30	50	15	8	73	89
14:45	54	11	9	74	89
15:00	49	21	8	78	97
15:15	62	12	10	84	100
15:30	50	14	8	72	87
15:45	46	14	8	68	83
16:00	60	12	10	82	98
16:15	67	16	10	93	111
16:30	67	17	11	95	115
16:45	69	16	10	95	113
17:00	53	22	8	83	102
17:15	49	21	8	78	97
17:30	63	19	8	90	108
17:45	49	21	7	77	95
18:00	56	28	8	92	114
18:15	65	18	10	93	112
18:30	47	19	8	74	92
18:45	50	18	8	76	93
19:00	39	16	7	62	77
19:15	31	20	5	56	71
19:30	39	16	7	62	77
19:45	23	11	4	38	48
20:00	28	8	5	41	50
20:15	14	9	2	25	32
20:30	12	12	2	26	34
20:45	11	10	2	23	30
21:00	14	5	2	21	26
21:15	11	6	2	19	24
21:30	12	8	2	22	28
21:45	7	5	1	13	17
22:00	11	4	2	17	21
22:15	4	2	1	7	9
22:30	1	0	0	1	1
22:45	0	1	0	1	2
23:00	0	0	0	0	0
23:15	2	1	0	3	4
23:30	2	0	0	2	2
23:45	0	0	0	0	0

Mercoledì 16.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veicoli equivalenti
00.00-01.00	1	1	0	2	3
01.00-02.00	1	2	0	3	4
02.00-03.00	6	2	0	8	9
03.00-04.00	22	7	3	32	39
04.00-05.00	34	10	6	50	61
05.00-06.00	43	18	7	68	84
06.00-07.00	137	41	24	202	247
07.00-08.00	318	165	31	514	628
08.00-09.00	209	119	33	361	454
09.00-10.00	189	46	31	266	320
10.00-11.00	219	47	38	304	366
11.00-12.00	212	60	35	307	372
12.00-13.00	227	83	35	345	422
13.00-14.00	273	121	46	440	547
14.00-15.00	208	71	33	312	381
15.00-16.00	207	61	34	302	367
16.00-17.00	262	61	41	364	436
17.00-18.00	214	83	31	328	401
18.00-19.00	218	83	34	335	411
19.00-20.00	132	63	23	218	273
20.00-21.00	65	39	11	115	146
21.00-22.00	44	24	7	75	94
22.00-23.00	16	7	3	26	33
23.00-24.00	4	1	0	5	6
00.00-24.00	3.261	1.215	506	4.982	6.104

Valori flussi veicolari orari per tipologia di veicolo



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

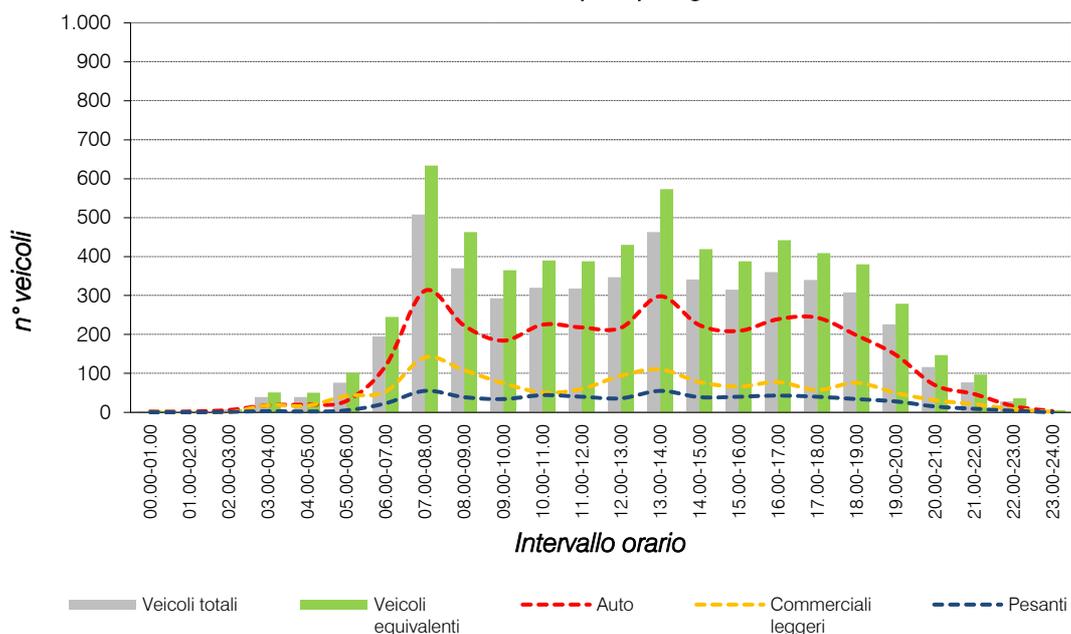
Giovedì 17.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	0	1	0	1	2
0:15	1	0	0	1	1
0:30	1	0	0	1	1
0:45	0	0	0	0	0
1:00	1	0	0	1	1
1:15	0	0	0	0	0
1:30	1	0	0	1	1
1:45	0	0	0	0	0
2:00	1	0	0	1	1
2:15	1	0	0	1	1
2:30	2	0	1	3	4
2:45	2	0	0	2	2
3:00	3	4	0	7	9
3:15	3	4	1	8	11
3:30	7	6	1	14	18
3:45	5	4	1	10	13
4:00	9	5	1	15	19
4:15	2	4	0	6	8
4:30	3	5	1	9	13
4:45	6	3	0	9	11
5:00	3	5	1	9	13
5:15	6	10	1	17	23
5:30	13	18	2	33	44
5:45	7	9	1	17	23
6:00	14	8	3	25	32
6:15	17	9	3	29	37
6:30	38	14	8	60	75
6:45	50	22	9	81	101
7:00	38	27	7	72	93
7:15	83	31	15	129	160
7:30	99	40	18	157	195
7:45	93	43	15	151	188
8:00	67	29	12	108	135
8:15	58	32	10	100	126
8:30	47	24	8	79	99
8:45	52	23	9	84	105
9:00	35	22	7	64	82
9:15	49	21	9	79	99
9:30	45	18	8	71	88
9:45	56	14	10	80	97
10:00	63	12	12	87	105
10:15	60	15	12	87	107
10:30	48	13	9	70	86
10:45	55	11	11	77	94
11:00	64	17	12	93	114
11:15	51	13	9	73	89
11:30	49	16	9	74	91
11:45	55	14	10	79	96
12:00	56	21	7	84	102
12:15	44	23	8	75	95
12:30	56	27	10	93	117
12:45	61	23	11	95	118
13:00	68	32	13	113	142
13:15	81	28	15	124	153
13:30	68	23	13	104	129
13:45	81	27	14	122	150
14:00	62	15	11	88	107
14:15	58	17	10	85	104
14:30	49	23	8	80	100
14:45	55	23	10	88	110
15:00	44	23	8	75	95
15:15	63	16	12	91	111
15:30	42	7	8	57	69
15:45	60	20	12	92	114
16:00	51	27	9	87	110
16:15	66	14	12	92	111
16:30	63	14	11	88	106
16:45	60	23	11	94	117
17:00	64	11	10	85	101
17:15	69	18	12	99	120
17:30	66	17	10	93	112
17:45	44	11	8	63	77
18:00	60	19	10	89	109
18:15	48	19	8	75	93
18:30	50	15	9	74	91
18:45	40	23	7	70	89
19:00	47	16	8	71	87
19:15	39	17	8	64	81
19:30	35	8	7	50	61
19:45	27	9	5	41	51
20:00	20	12	4	36	46
20:15	19	7	4	30	38
20:30	18	8	4	30	38
20:45	13	4	3	20	25
21:00	11	5	2	18	23
21:15	9	4	2	15	19
21:30	13	5	2	20	25
21:45	14	7	3	24	31
22:00	5	2	1	8	10
22:15	4	4	1	9	12
22:30	3	1	1	5	7
22:45	4	1	1	6	8
23:00	1	1	0	2	3
23:15	0	0	0	0	0
23:30	0	0	0	0	0
23:45	2	0	0	2	2

Giovedì 17.12.2020

	Auto	Commerciali leggeri	Pesanti	Veicoli totali	Veicoli equivalenti
00.00-01.00	2	1	0	3	4
01.00-02.00	2	0	0	2	2
02.00-03.00	6	0	1	7	8
03.00-04.00	18	18	3	39	51
04.00-05.00	20	17	2	39	50
05.00-06.00	29	42	5	76	102
06.00-07.00	119	53	23	195	245
07.00-08.00	312	141	55	508	634
08.00-09.00	223	108	39	370	463
09.00-10.00	184	75	34	293	365
10.00-11.00	225	51	44	320	390
11.00-12.00	218	60	40	318	388
12.00-13.00	217	94	36	347	430
13.00-14.00	298	110	55	463	573
14.00-15.00	224	78	39	341	419
15.00-16.00	209	66	40	315	388
16.00-17.00	239	78	43	360	442
17.00-18.00	243	57	40	340	409
18.00-19.00	198	76	34	308	380
19.00-20.00	148	50	28	226	279
20.00-21.00	70	31	15	116	147
21.00-22.00	47	21	9	77	97
22.00-23.00	16	8	4	28	36
23.00-24.00	3	1	0	4	5
00.00-24.00	3.270	1.236	589	5.095	6.307

Valori flussi veicolari orari per tipologia di veicolo



Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
 Via Luigi di Gallo, 17
 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 25/06/2018

RAPPORTO DI PROVA N° 126709

pagina n. 1 di 2
 N. Commessa 140618

CAMPIONE

Descrizione Acque di scarico P4
Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Identificazione Campione n. 126709
Data di accettazione 14/06/2018
Data esecuzione prove dal 14/06/2018 al 25/06/2018

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Dusi Francesco il 13/06/2018 alle ore 15:20
Punto Prelievo P4
Procedura di campionamento POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accreditamento Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
			Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 AII.B (scarico in acque superficiali)	
pH	-	9,2	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}^*\text{cm}^{-1}$	194	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	11,4	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Alluminio	mg/L	0,24	1	EPA 6010D 2014
Ferro	mg/L	0,083	2	EPA 6010D 2014
Rame	mg/L	0,010	0,1	EPA 6010D 2014
Zinco	mg/L	0,036	0,5	EPA 6010D 2014
Idrocarburi totali	mg/L	0,14	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 Prova non accreditata ACCREDIA

*Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
 Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
 Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017*

ecoricerche s.r.l.

noi ci siamo



Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.l. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 126709

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
Fosforo totale	mg/L	0,10	Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali) 10	Ecori-102 2014 (rev.2)

Direttore del laboratorio e
Responsabile Tecnico prove chimiche
 Dott. Rosalia Dermeneghi



Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
 Via Luigi di Gallo, 17
 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 25/06/2018

RAPPORTO DI PROVA N° 126712

pagina n. 1 di 2
 N. Commessa 140618

CAMPIONE

Descrizione Acque di scarico P5
Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Identificazione campione n. 126712
Data di accettazione 14/06/2018
Data esecuzione prove dal 14/06/2018 al 25/06/2018

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Dusi Francesco il 13/06/2018 alle ore 15:30
Punto Prelievo P5
Procedura di campionamento POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accreditamento Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
pH	-	8,0	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	222	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Alluminio	mg/L	0,028	1	EPA 6010D 2014
Ferro	mg/L	< 0,01	2	EPA 6010D 2014
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2014
Zinco	mg/L	< 0,01	0,5	EPA 6010D 2014
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <small>Prova non accreditata ACCREDIA</small>

*Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
 Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
 Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017*

ecoricerche s.r.l.

noi ci siamo


Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 126712

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Fosforo totale	mg/L	0,093	10	Ecori-102 2014 (rev.2)

Direttore del Laboratorio e
Responsabile Tecnico prove chimiche
Dott. Rosario Damenechi



Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 07/12/2018

RAPPORTO DI PROVA N° 129951

pagina n. 1 di 2
 N. Commessa 261118

CAMPIONE

Descrizione **Acqua di scarico**
 Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
 Identificazione **Campione n. 129951**
 Data di accettazione **26/11/2018**
 Data esecuzione prove **dal 27/11/2018 al 07/12/2018**

CAMPIONAMENTO

Eseguito da **Ecoricerche srl - Dott. Zannoni Agostino** il 26/11/2018 alle ore 14:15
 Punto Prelievo **Pozzetto P4**
 Procedura di campionamento **POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accreditamento Accredia)**

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
			Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	
pH	-	9,4	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	134	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,06	2	EPA 6010D 2014
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2014
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2014
Zinco	mg/L	0,031	0,5	EPA 6010D 2014
Piombo	mg/L	< 0,001	0,2	EPA 6010D 2014

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
 Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
 Mod. RSWI-03 rev. 1 del 12/4/2017

ecoricerche s.r.l.

noi ci siamo



Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.l. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 129951

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
			Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	
Alluminio	mg/L	0,31	1	EPA 6010D 2014
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	1,9	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Direttore del laboratorio e
 Responsabile Tecnico prove chimiche**
 Dott. Rosario Demeneghi



Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 07/12/2018

RAPPORTO DI PROVA N° 129952

pagina n. 1 di 2
 N. Commessa 261118

CAMPIONE

Descrizione Acqua di scarico
 Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
 Identificazione campione n. 129952
 Data di accettazione 26/11/2018
 Data esecuzione prove dal 27/11/2018 al 07/12/2018

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Zannoni Agostino il 26/11/2018 alle ore 14:30
 Punto Prelievo Pozzetto P5
 Procedura di campionamento POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accreditamento Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
			Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	
pH	-	8,4	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	220	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,045	2	EPA 6010D 2014
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2014
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2014
Zinco	mg/L	0,042	0,5	EPA 6010D 2014
Piombo	mg/L	< 0,001	0,2	EPA 6010D 2014

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
 Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
 Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

ecoricerche s.r.l.

noi ci siamo



Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 129952

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Alluminio	mg/L	0,14	1	EPA 6010D 2014
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	0,62	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Direttore del laboratorio e
 Responsabile Tecnico prove chimiche**
 Dott. Rosario Demeneghi



Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

 Bassano del Grappa, **24/04/2019**

RAPPORTO DI PROVA N° 133533

pagina n. 1 di 2
 N. Commessa 080419

CAMPIONE

Descrizione Acqua di scarico
 Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
 Identificazione campione n. 133533
 Data di accettazione 08/04/2019
 Data esecuzione prove dal 08/04/2019 al 19/04/2019

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Zannoni Agostino il 05/04/2019 alle ore 14:40
 Punto Prelievo Pozzetto P4
 Procedura di campionamento POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accreditamento Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
			Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	
pH	-	7,3	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	119	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,047	2	EPA 6010D 2014
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2014
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2014
Zinco	mg/L	0,016	0,5	EPA 6010D 2014
Piombo	mg/L	< 0,001	0,2	EPA 6010D 2014

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
 Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
 Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

ecoricerche s.r.l.


Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 133533

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Alluminio	mg/L	0,17	1	EPA 6010D 2014
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	< 0,5	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Potenziale redox	mV	280	-	Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Il sostituto del Direttore del laboratorio e
Responsabile Tecnico prove chimiche**

Dott. Annalisa Demeneghi

Iscritta alla Federazione dei Chimici e dei Fisici
settore Chimico n° 335 sez. B Provincia di TV*Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005*

Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 24/04/2019

RAPPORTO DI PROVA N° 133534

pagina n. 1 di 2
 N. Commessa 080419

CAMPIONE

Descrizione Acqua di scarico
 Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
 Identificazione campione n. 133534
 Data di accettazione 08/04/2019
 Data esecuzione prove dal 08/04/2019 al 19/04/2019

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Zannoni Agostino il 05/04/2019 alle ore 15:00
 Punto Prelievo Pozzetto P5
 Procedura di campionamento POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accreditamento Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
pH	-	7,5	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	300	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	17,5	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,01	2	EPA 6010D 2014
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2014
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2014
Zinco	mg/L	< 0,01	0,5	EPA 6010D 2014
Piombo	mg/L	< 0,001	0,2	EPA 6010D 2014

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
 Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
 Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

ecoricerche s.r.l.


Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 133534

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Alluminio	mg/L	0,03	1	EPA 6010D 2014
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	< 0,5	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Potenziale redox	mV	278	-	Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Il sostituto del Direttore del laboratorio e
Responsabile Tecnico prove chimiche**

Dott. Annalisa Demeneghi

Iscritta alla Federazione dei Chimici e dei Fisici
settore Chimico n° 335 sez. B Provincia di TV*Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005*

Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 17/09/2019

RAPPORTO DI PROVA N° 136532

pagina n. 1 di 2
 N. Commessa 100919

CAMPIONE

Descrizione Acqua di scarico P4
 Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
 Identificazione Campione n. 136532
 Data ricevimento campione 10/09/2019
 Data di accettazione 10/09/2019
 Data esecuzione prove dal 11/09/2019 al 17/09/2019

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Francesco Libardoni il 10/09/2019 alle ore 10:05
 Punto Prelievo Pozzetto P4
 Procedura di campionamento POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accREDITAMENTO Accredia)

OGGETTO DELLA RICHIESTA: Controlli analitici

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
Potenziale redox	mV	66	Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
pH	-	7,6	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	117	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,19	2	EPA 6010D 2018

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
 Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
 Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005

ecoricerche s.r.l.



Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 136532

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2018
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2018
Zinco	mg/L	0,055	0,5	EPA 6010D 2018
Piombo	mg/L	< 0,001	0,2	EPA 6010D 2018
Alluminio	mg/L	0,15	1	EPA 6010D 2018
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	0,63	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Direttore del laboratorio e
Responsabile Tecnico prove chimiche**

Dott. Rosario Demeneghi
Iscritto alla Federazione dei Chimici e dei Fisici
settore Chimico n° 192 sez. A Provincia di TV

Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 17/09/2019

RAPPORTO DI PROVA N° 136533

pagina n. 1 di 2
 N. Commessa 100919

CAMPIONE

Descrizione Acqua di scarico P5
 Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
 Identificazione Campione n. 136533
 Data ricevimento campione 10/09/2019
 Data di accettazione 10/09/2019
 Data esecuzione prove dal 11/09/2019 al 17/09/2019

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Francesco Libardoni il 10/09/2019 alle ore 10:10
 Punto Prelievo Pozzetto P5
 Procedura di campionamento POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accreditamento Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	
			Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Potenziale redox	mV	68		Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
pH	-	7,9	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	84	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,045	2	EPA 6010D 2018
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2018

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
 Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
 Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005

ecoricerche s.r.l.


Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 136533

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2018
Zinco	mg/L	< 0,01	0,5	EPA 6010D 2018
Piombo	mg/L	< 0,001	0,2	EPA 6010D 2018
Alluminio	mg/L	0,12	1	EPA 6010D 2018
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	< 0,5	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003
Idrocarburi totali	mg/L	0,12	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Direttore del laboratorio e
Responsabile Tecnico prove chimiche**

Dott. Rosario Demeneghi

Iscritto alla Federazione dei Chimici e dei Fisici
settore Chimico n° 192 sez. A Provincia di TV

Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 14/04/2020

RAPPORTO DI PROVA N° 141411

pagina n. 1 di 2
N. Commessa 090320

CAMPIONE

Descrizione Acqua di scarico P4
Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Identificazione campione n. 141411
Data ricevimento campione 09/03/2020
Data di accettazione 09/03/2020
Data esecuzione prove dal 10/03/2020 al 14/04/2020

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Massimo Manera il 09/03/2020 alle ore 14:35
Punto Prelievo Pozzetto P4
Procedura di campionamento POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accREDITAMENTO Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
			Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	
pH	-	7,4	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	91	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	<15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,029	2	EPA 6010D 2018
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2018
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2018
Zinco	mg/L	0,025	0,5	EPA 6010D 2018

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005

ecoricerche s.r.l.

noi ci siamo


Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com
Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 141411

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Piombo	mg/L	< 0,001	0,2	EPA 6010D 2018
Alluminio	mg/L	0,11	1	EPA 6010D 2018
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	< 0,5	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Potenziale redox	mV	258	-	Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Direttore del laboratorio e
Responsabile Tecnico prove chimiche**
 Dott. Rosario Demeneghi
 Iscritto alla Federazione dei Chimici e dei Fisici
 settore Chimico n° 192 sez. A Provincia di TV

Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 14/04/2020

RAPPORTO DI PROVA N° 141412

pagina n. 1 di 2
N. Commessa 090320

CAMPIONE

Descrizione Acqua di scarico P5
Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Identificazione campione n. 141412
Data ricevimento campione 09/03/2020
Data di accettazione 09/03/2020
Data esecuzione prove dal 10/03/2020 al 14/04/2020

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Massimo Manera il 09/03/2020 alle ore 14:45
Punto Prelievo Pozzetto P5
Procedura di campionamento POV-010 rev. 7 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accREDITAMENTO Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
pH	-	7,3	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	128	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	<15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,049	2	EPA 6010D 2018
Nichel	mg/L	0,0030	2	EPA 6010D 2018
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2018
Zinco	mg/L	0,016	0,5	EPA 6010D 2018

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005

ecoricerche s.r.l.



Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 141412

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Piombo	mg/L	< 0,001	0,2	EPA 6010D 2018
Alluminio	mg/L	0,10	1	EPA 6010D 2018
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	< 0,5	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Potenziale redox	mV	260	-	Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Direttore del laboratorio e
Responsabile Tecnico prove chimiche**
 Dott. Rosario Demeneghi
 Iscritto alla Federazione dei Chimici e dei Fisici
 settore Chimico n° 192 sez. A Provincia di TV

Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 21/09/2020

RAPPORTO DI PROVA N° 143913

pagina n. 1 di 2
N. Commessa 270720

CAMPIONE

Descrizione Acqua di scarico
Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Identificazione Campione n. 143913
Data ricevimento campione 27/07/2020
Data di accettazione 27/07/2020
Data esecuzione prove dal 28/07/2020 al 21/09/2020

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Bergamo Paolo il 27/07/2020 alle ore 14:30
Punto Prelievo Pozzetto P4
Procedura di campionamento POV-010 rev. 8 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accREDITAMENTO Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
pH	-	7,5	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$	131	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,19	2	EPA 6010D 2018
Nichel	mg/L	0,0010	2	EPA 6010D 2018
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2018
Zinco	mg/L	0,023	0,5	EPA 6010D 2018

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005

ecoricerche s.r.l.



Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com
Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 143913

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Piombo	mg/L	0,0070	0,2	EPA 6010D 2018
Alluminio	mg/L	0,031	1	EPA 6010D 2018
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	< 0,5	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Potenziale redox	mV	265		Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Il sostituto del Direttore del laboratorio e del
Responsabile Tecnico prove chimiche**

Dott.ssa Chiara Marchi

 Ordine Interprovinciale dei Chimici e dei Fisici
del Veneto - settore Chimica n° 1217 - sez. A

Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 21/09/2020

RAPPORTO DI PROVA N° 143914

pagina n. 1 di 2
 N. Commessa 270720

CAMPIONE

Descrizione Acqua di scarico
 Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
 Identificazione Campione n. 143914
 Data ricevimento campione 27/07/2020
 Data di accettazione 27/07/2020
 Data esecuzione prove dal 28/07/2020 al 21/09/2020

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Bergamo Paolo il 27/07/2020 alle ore 14:40
 Punto Prelievo Pozzetto P5
 Procedura di campionamento POV-010 rev. 8 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accreditamento Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	Metodo
			Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	
pH	-	7,6	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	$\mu\text{S} \cdot \text{cm}^{-1}$	214	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	< 0,01	2	EPA 6010D 2018
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2018
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2018
Zinco	mg/L	< 0,01	0,5	EPA 6010D 2018

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
 Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
 Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005

ecoricerche s.r.l.


Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 143914

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Piombo	mg/L	< 0,001	0,2	EPA 6010D 2018
Alluminio	mg/L	0,045	1	EPA 6010D 2018
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	< 0,5	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Potenziale redox	mV	270		Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Il sostituto del Direttore del laboratorio e del
Responsabile Tecnico prove chimiche**

Dott.ssa Chiara Marchi

 Ordine Interprovinciale dei Chimici e dei Fisici
del Veneto - settore Chimica n° 1217 - sez. A

Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 31/12/2020

RAPPORTO DI PROVA N° 147050

pagina n. 1 di 2
N. Commessa 041220

CAMPIONE

Descrizione Acque meteoriche prima pioggia
Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Identificazione campione n. 147050
Data ricevimento campione 04/12/2020
Data di accettazione 04/12/2020
Data esecuzione prove dal 04/12/2020 al 31/12/2020

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Massimo Manera
Data campionamento 04/12/2020 alle ore 09:30
Punto Prelievo Pozzetto P4
Procedura di campionamento POV-010 rev. 8 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accREDITAMENTO Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
pH	-	7,3	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	µS*cm-1	108	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	0,055	2	EPA 6010D 2018
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2018
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2018

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005

ecoricerche s.r.l.



Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 147050

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Zinco	mg/L	0,034	0,5	EPA 6010D 2018
Piombo	mg/L	< 0,005	0,2	EPA 6010D 2018
Alluminio	mg/L	0,054	1	EPA 6010D 2018
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	< 0,5	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Potenziale redox	mV	135	-	Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Il sostituto del Direttore del laboratorio e del
Responsabile Tecnico prove chimiche**

Dott.ssa Chiara Marchi

 Ordine Interprovinciale dei Chimici e dei Fisici
del Veneto - settore Chimica n° 1217 - sez. A

Committente
AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN SRL
Via Luigi di Gallo, 17
36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Bassano del Grappa, 31/12/2020

RAPPORTO DI PROVA N° 147051

pagina n. 1 di 2
N. Commessa 041220

CAMPIONE

Descrizione Acque meteoriche prima pioggia
Produttore **AUTODEMOLIZIONI BRESOLIN SRL**
Q.re Prè, 50 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
Identificazione campione n. 147051
Data ricevimento campione 04/12/2020
Data di accettazione 04/12/2020
Data esecuzione prove dal 04/12/2020 al 31/12/2020

CAMPIONAMENTO

Eseguito da Ecoricerche srl - Dott. Massimo Manera
Data campionamento 04/12/2020 alle ore 09:45
Punto Prelievo Pozzetto P5
Procedura di campionamento POV-010 rev. 8 (prelievo effettuato in modo istantaneo, campionamento non incluso nell'accREDITAMENTO Accredia)

PROVE EFFETTUATE E RELATIVI RISULTATI

Prova	U.M.	Misura	Limiti	
			Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
pH	-	7,8	5,5-9,5	APAT CNR IRSA 2060 Man 29 2003
Conducibilità	µS*cm-1	235	-	APAT CNR IRSA 2030 Man 29 2003
Richiesta chimica di ossigeno (COD)	mg/L	< 15	160	ISO 15705:2002
Solidi sospesi totali	mg/L	< 5	80	APAT CNR IRSA 2090 B Man 29 2003
Ferro	mg/L	< 0,01	2	EPA 6010D 2018
Nichel	mg/L	< 0,001	2	EPA 6010D 2018
Rame	mg/L	< 0,01	0,1	EPA 6010D 2018
Zinco	mg/L	< 0,01	0,5	EPA 6010D 2018

Il presente rapporto di prova non può essere riprodotto parzialmente salvo approvazione scritta del laboratorio e i risultati si riferiscono esclusivamente al campione sottoposto a prova.
Conservazione del campione al termine delle prove: al termine delle prove il campione è stato eliminato.
Mod. RSW-03 rev. 1 del 12/4/2017

Documento firmato digitalmente ex. D.Lgs. 82/2005

ecoricerche s.r.l.



Laboratorio Accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018

Indagini ambientali: acqua, aria, rumore, rifiuti, amianto, igiene industriale, analisi chimiche industriali

Via Col di Grado, 15/a - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424.500722 - Fax 0424.500708 - e-mail: ecoric@ecoricerche.com - www.ecoricerche.com

Cap. Soc. € 103.200,00 i.v. - R.I. di VI 4974 - R.E.A di VI 188.596 - C.F. e P.I. 00881270243

RAPPORTO DI PROVA N° 147051

pagina n. 2 di 2

Prova	U.M.	Misura	Limiti Piano di Tutela delle Acque Regione Veneto Tab. 1 All.B (scarico in acque superficiali)	Metodo
Piombo	mg/L	< 0,005	0,2	EPA 6010D 2018
Alluminio	mg/L	0,022	1	EPA 6010D 2018
Grassi e oli animali e vegetali	mg/L	< 0,5	20	APAT CNR IRSA 5160 B1 + APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Idrocarburi totali	mg/L	< 0,1	5	APAT CNR IRSA 5160 B2 Man 29 2003 <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>
Potenziale redox	mV	157	-	Metodo potenziometrico <i>Prova non accreditata ACCREDIA</i>

**Il sostituto del Direttore del laboratorio e del
Responsabile Tecnico prove chimiche**

Dott.ssa Chiara Marchi

Ordine Interprovinciale dei Chimici e dei Fisici
del Veneto - settore Chimica n° 1217 - sez. A

RELAZIONE PAESAGGISTICA E MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

1. ANALISI DEL PAESAGGIO

1.1. Livelli di tutela

Il PAT del Comune di Bassano del Grappa ricomprende l'area di intervento in una zona invariante di interesse ambientale, normata all'art. 7 '*spazi aperti integrati con l'ambito del Brenta*'; ad essa attribuisce valenza strategica in quanto concorre a contenere il limite dell'estensione urbana verso il fiume Brenta; l'area ricade inoltre nella fascia di ricarica degli acquiferi. La roggia Bernarda che lambisce il perimetro orientale dell'impianto di autodemolizione (esistente) è soggetta a servitù idraulica consortile, mentre la roggia Remondina, riportata erroneamente nelle tavole urbanistiche con andamento parallelo alla Bernarda e intersecante a settentrione il sito di progetto, è inesistente in quanto da molto tempo dismessa e sdemanializzata dal Genio Civile (nota prot. 46.12/23.26 del 17.02.2003).

1.2. Stato del luogo

Il più recente progetto di ampliamento dell'impianto di Autodemolizione Bresolin di Via Quartiere Pré è stato autorizzato con Determinazione del Presidente della Provincia di Vicenza N. 98 del 02/09/2016, in variante allo strumento urbanistico ai sensi e per gli effetti dell'art. 208 del D.Lgs. N. 152/06. La legittimazione della variante urbanistica per la specifica attività è stata da ultimo ricompresa nella Variante n. 3 del P.I. del Comune di Bassano del Grappa, approvata con D.C.C. N. 13 del 21/03/2019. Recentemente, con Determinazione N. 447 del 14/04/2020, la Provincia di Vicenza ha approvato ulteriori marginali modifiche dell'impianto di autodemolizione, con particolare riferimento al tamponamento della parete est dell'involucro edilizio esistente e alla realizzazione di una tettoia sul lato sud del capannone medesimo.

Con il progetto in esame si intende ora ampliare l'impianto autorizzato prevedendo:

- la realizzazione di un ulteriore corpo di fabbrica, che estenderà il sedime coperto per circa 3'210 mq (inclusa anche la recente tettoia), in aderenza e continuità col capannone esistente, sul lato sud di quest'ultimo, in area già destinata a deposito a cielo libero di pertinenza dell'impianto di autodemolizione;
- l'ampliamento (di circa 3'700 mq) della superficie impermeabilizzata scoperta da destinare a deposito a cielo libero di autoveicoli messi in sicurezza/trattati, ad ovest ed in continuità col sito già autorizzato in area, attualmente agricola, all'uopo acquisita nella disponibilità del Proponente.

Il terreno su cui si intende ampliare il piazzale pavimentato è pianeggiante, libero da manufatti edilizi e trovasi delimitato a sud da altra attività produttiva (*Fiorese*), mentre sui lati nord ed ovest confina con campi coltivati a seminativo. A nord-ovest del lotto in questione si evidenzia la presenza di una stalla appartenente ad un compendio agricolo la cui attività (di allevamento bovino) è attualmente in dismissione.

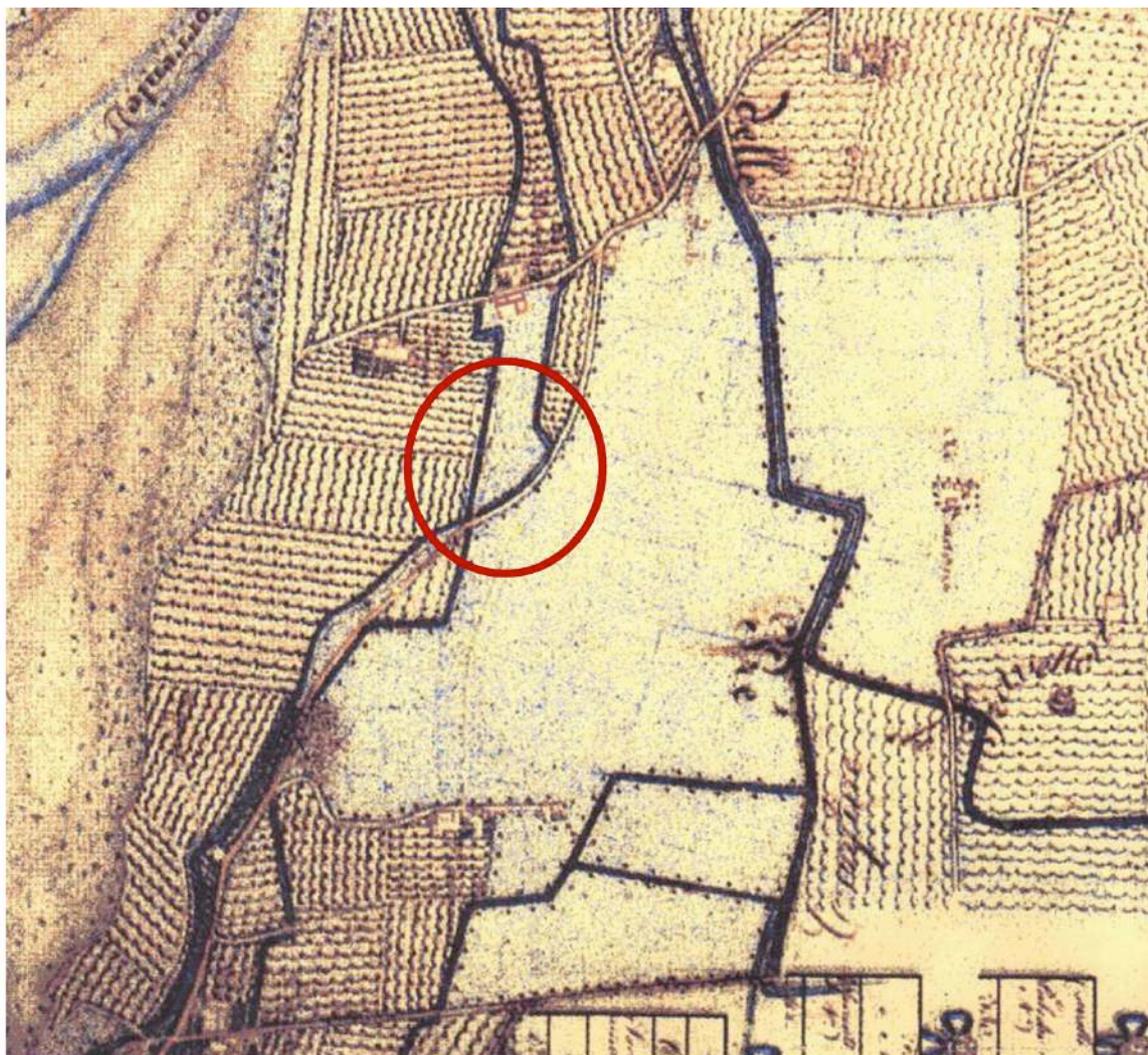
1.3. Cenni storici

Il toponimo Prè deriva da 'Prati' che in corrispondenza dell'argine del Brenta segnavano il confine con Cartigliano fin dal 1200. Nei pressi dei *prati* veniva inoltre a trovarsi il famoso guado del Brenta detto dei 'Teutonici' e più tardi degli 'Ungari'. Trattavasi di una campagna aperta in parte coltivata a filari e in parte a prato da sfalcio così come restituita dal **Marini** nel 1833. Il **catasto austriaco** del 1805-35 ci descrive un territorio agricolo integro da cui emerge il sistema delle rogge e la contrada Piovesan e Cà Albertoni.

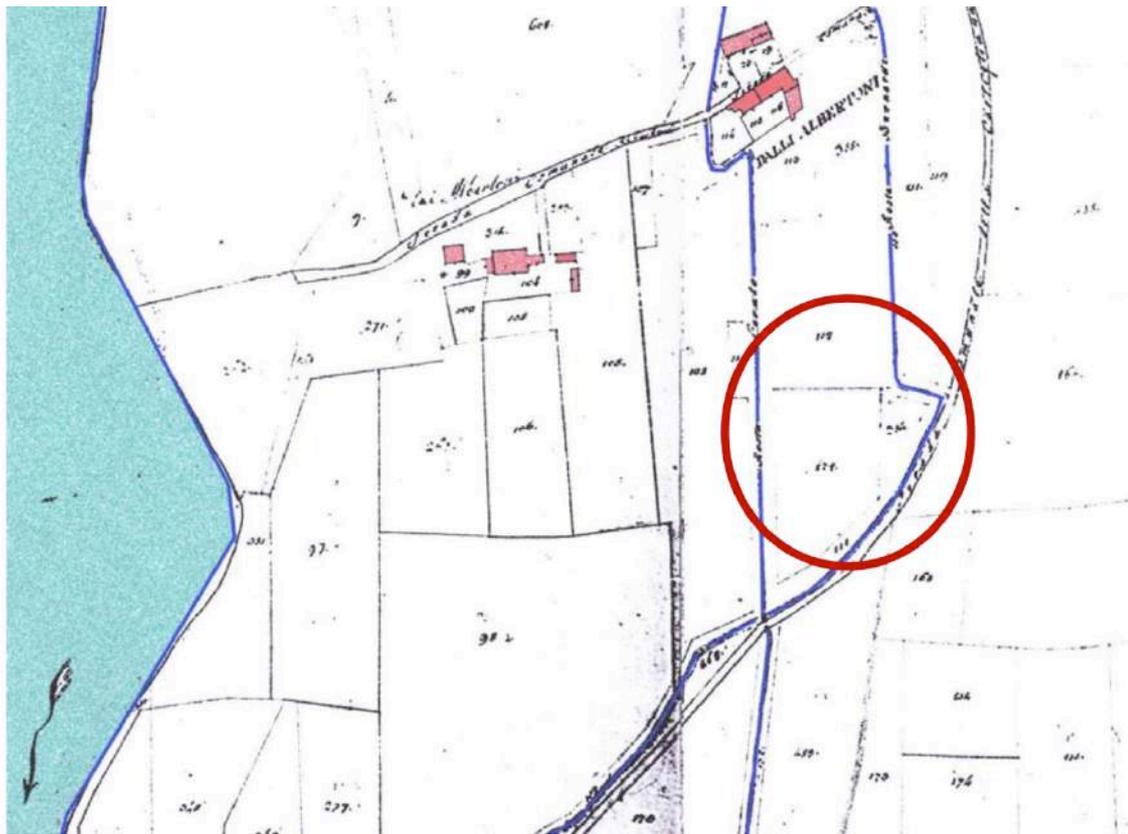
Ancora l'**IGM** del 1918 riporta un'area rurale divisa esclusivamente dalla viabilità storica di via Quartiere Prè e via Poan.

E' infatti solo nella seconda metà del '900 che ha inizio l'urbanizzazione del territorio rurale da parte degli insediamenti produttivi.

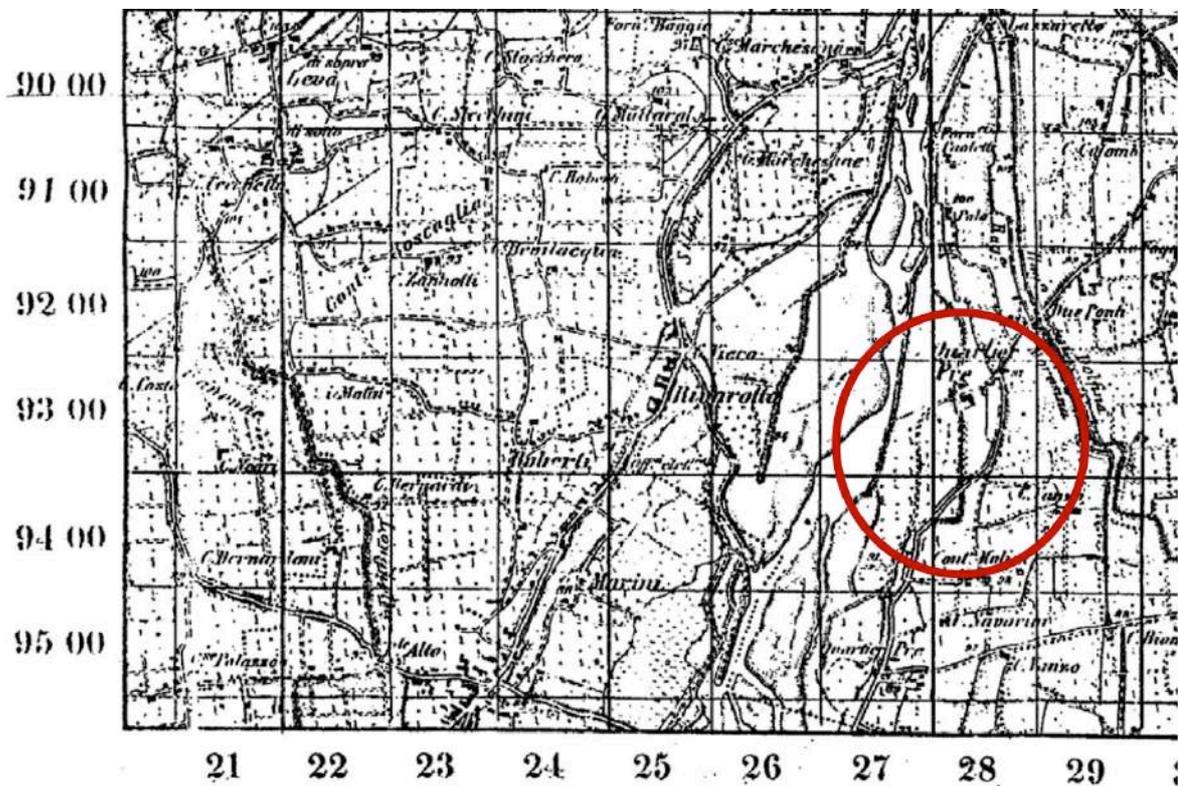
Di seguito si riportano alcuni stralci planimetrici "storici".



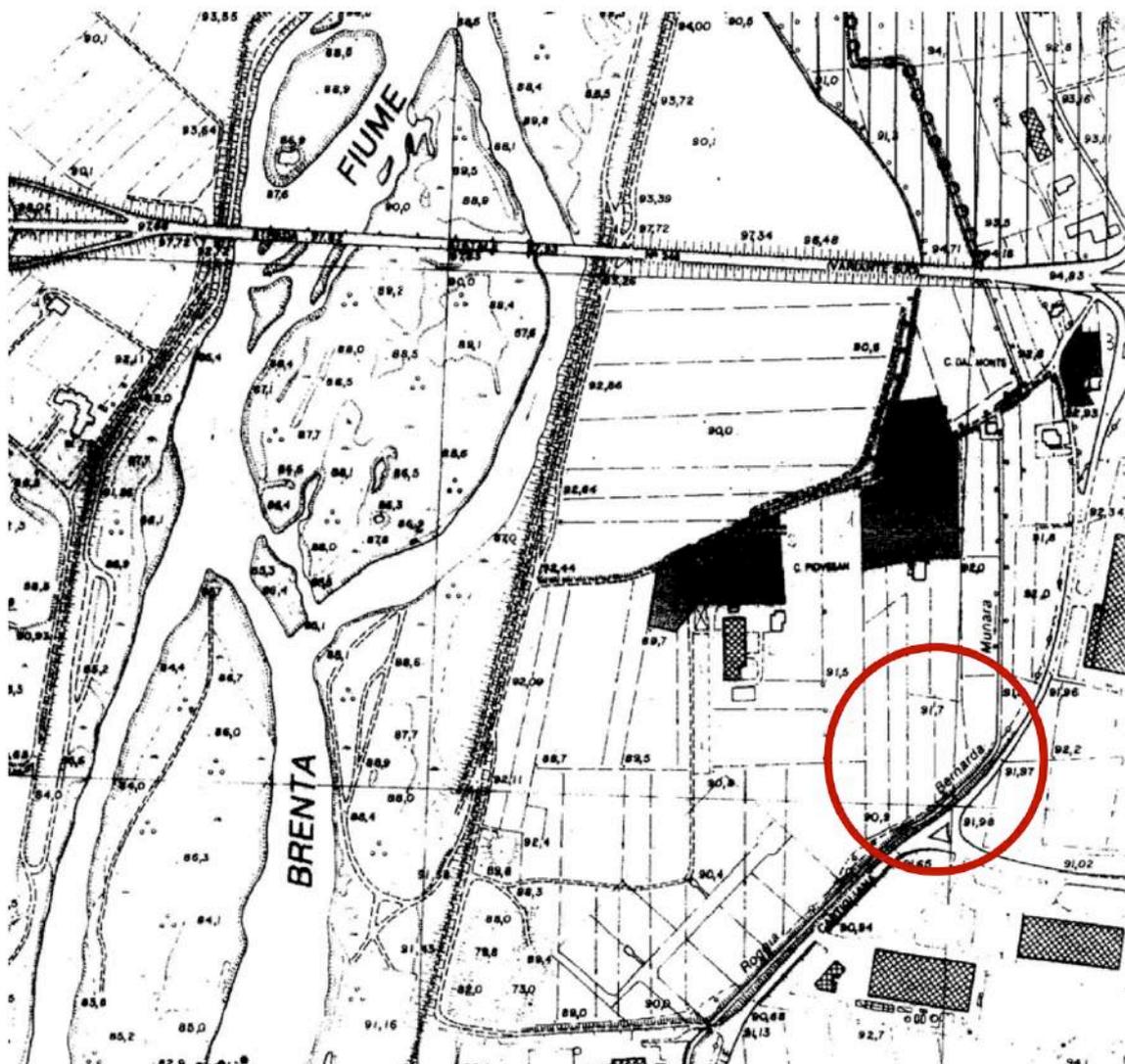
Mappa del Marini 1833 (stralcio)



Catasto austriaco 1805-1835 – rielaborazione



Istituto Geografico Militare 1918



Piano Regolatore Generale 1989

1.4. Evoluzione del paesaggio

Il confronto tra aerofotogrammetrie dell'ultimo trentennio fa luce sulla rapida evoluzione subita dal territorio aperto determinata dalla progressiva urbanizzazione.

L'**aerofoto** datata **1981** mette in evidenza un territorio agricolo già manomesso dalla costruzione di isolati edifici industriali ma che ancora mantiene le relazioni percettive e di vedute tra i capisaldi rurali definiti dalle contrade storiche e dai corsi d'acqua.

Il **volo** del **1990** mette in risalto la densificazione dell'area produttiva, tra cui la costruzione della ditta Bresolin, che porta all'ulteriore frammentazione del territorio.

Ma è una **foto aerea** del **1997** che ritrae la saturazione dell'insediamento industriale attestato sulla strada comunale, evidenziando, però, un varco, rappresentato da un lotto ineditato, tra la campagna a cavallo della viabilità principale, proprio in corrispondenza dell'affiancamento della *Roggia Bernarda* alla *Cartigliana*.

Attualmente l'edificazione è stata completata e nessuna relazione visiva è più possibile tra i brani di territorio agricolo ad est e ad ovest della viabilità principale (**foto del 2019**).



Fig. 1 – aerofoto 1981



Fig. 2 – aerofoto 1990



Fig. 3 – aerofoto 1997



Fig. 4 – ortofoto satellitare 2019

1.5. Il contesto paesaggistico

La descrizione puntuale degli elementi che caratterizzano il paesaggio consente di definirne la qualità.

Elementi di valore del paesaggio

Le contrade rurali **Piovesan** risalente al 1000 e **casa Albertoni** del '400 (foto 1 e 2), rappresentano elementi certi di valorizzazione del paesaggio, seppur sviliti dalla costruzione pertinenziale di manufatti agroindustriali, che ne occultano parzialmente la visuale.



Foto 1: Contrà Piovesan



Foto 2: Cà Albertoni

Via Poan (foto 3 e 4), su cui si attestano le contrade storiche, rappresenta un percorso di antica origine per raggiungere lo storico guado sul Brenta (foto 5); del tratto finale della via rimane traccia di un doppio filare alberato, essendo il guado non più in uso.



Foto 3: Via Poan



Foto 4: Cà Albertoni



Foto 5: traccia di Via Poan

Ma sono i corsi d'acqua gli elementi superstiti di valore a cui è affidato il compito di connotare il contesto paesaggistico agricolo: il **fiume Brenta** ambito ad elevata valenza ambientale e naturalistica tutelato come area di rete Natura 2000, e identificato dall'alto argine di contenimento (*foto 8*); le rogge, **Bernarda** e Dolfina, seppur la prima parzialmente canalizzata e rettificata entro sponde cementizie, disegnano il paesaggio con filari alberati e la tipica vegetazione ripariale (*foto 6 e 7*); mentre le scoline superficiali della campagna coltivata ne determinano l'assetto fondiario.



Foto 6: Roggia Bernarda



Foto 7: vegetazione ripariale

Un **percorso naturalistico/ambientale** (*foto 9 e 10*) localizzato sulla sponda destra del Brenta sulla sommità dell'argine ne garantisce la fruizione permettendo, al contempo, la visione dei brani di campagna superstiti.

Non sono tuttavia stati riscontrati elementi puntuali di elevato valore ambientale e naturalistico.



Foto 9-10: percorso naturalistico e ambientale lungo il fiume Brenta

Elementi detrattori del paesaggio

I principali elementi detrattori del paesaggio sono evidentemente gli insediamenti produttivi, i manufatti agroindustriali locali ed il tracciato della Superstrada Pedemontana a nord. L'insediamento produttivo nel suo complesso risulta elemento detrattore del paesaggio a causa del suo inserimento in un ambito fondamentalmente agricolo e, almeno inizialmente, quando i manufatti industriali sono stati realizzati tenendo meramente conto dell'aspetto funzionale, senza prevedere alcun dialogo con il contesto. Va comunque precisato che questa tendenza si è molto ridimensionata nel corso degli anni, grazie anche a una maggior sensibilità diffusa nei confronti dell'ambiente circostante con l'apprestamento di opere di mitigazione paesaggistica costituite essenzialmente da barriere arboree perimetrali.

Se la zona produttiva presenta, tutto sommato, barriere di mitigazione ambientale importanti sul versante ovest, con particolare riferimento alla presenza di alcune macchie boscate comprese tra l'argine del fiume Brenta e l'edificato produttivo, che ne attenuano l'impatto visivo, non si può dire lo stesso degli elementi agroindustriali più prossimi alle contrade rurali, costituiti da allevamenti e fabbricati per la conduzione del fondo che, seppur datati, si relazionano in negativo con la campagna circostante ed in particolare con gli edifici rurali storici cui si accostano, anche per la presenza di pannelli fotovoltaici sulle coperture.

Sin dalla sua origine, per l'impianto di autodemolizione di Quartiere Pré, Autodemolizione Bresolin ha implementato efficaci misure di mitigazione ambientale/paesaggistica, realizzando in particolare opportune cinte arboree oggi ben sviluppate in altezza lungo tutto il perimetro aziendale (*foto 11 e 12*). Particolare attenzione è stata riservata anche all'aspetto estetico dell'involucro edilizio, curato nei particolari architettonici e nella colorazione.



Foto 11: Vista dell'impianto da ovest



Foto 12: Vista dell'impianto da nord

Come già detto, gli elementi agroindustriali, quali allevamenti e annessi edilizi per la conduzione del fondo, seppur datati, si relazionano in negativo con la campagna circostante (*foto 13 e 14*).

Così come l'attuale Pedemontana (*foto 15*) realizzata in rilevato rappresenta una barriera che chiude la visuale a settentrione.

A margine del territorio indagato sono presenti anche un impianto di depurazione municipale, una discarica e un impianto di trattamento rifiuti urbani.



Foto 13: fabbricati agroindustriali



Foto 14: annesso rustico



Foto 15: Superstrada Pedemontana (vista da Via Poan)

1.6. Qualità e valore del paesaggio

Dalla lettura degli elementi connotanti il territorio emergono paesaggi diversificati tra loro: brani di **campagna aperta** verso settentrione e a ridosso dell'argine del Brenta, ben distinti dalla restante porzione di territorio più o meno **densamente urbanizzato** (foto 16, 17, 18).

Il contesto paesaggistico entro cui si inserisce l'intervento in progetto risulta pertanto frammentato e povero di elementi qualitativamente importanti; il territorio agricolo residuo, ancorché di scarsa qualità paesaggistica, rappresenta tuttavia un bene prezioso se raffrontato con la progressiva diminuzione di aree rurali circostanti, in quanto rappresenta un brandello di territorio aperto tra l'edificazione sparsa e gli insediamenti produttivi.



Foto 16: brano di campagna aperta verso nord (Superstrada Pedemontana Veneta)



Foto 17: *veduta da Via Poan del territorio urbanizzato (nord-ovest)*



Foto 18: *veduta dall'argine del Fiume Brenta (ovest)*

2. IL PROGETTO

2.1. Descrizione del progetto

Sotto il profilo costruttivo, il progetto prevede l'ampliamento della struttura edilizia e dell'area pavimentata scoperta (di deposito a cielo libero) dell'impianto di autodemolizione di Via Quartiere Pré.

L'ampliamento del capannone riguarda la realizzazione di un nuovo capannone e dell'annesso blocco uffici-servizi occupanti complessivamente una superficie di 2'500 m² (al netto della tettoia esistente di 710 m²) ed un'altezza utile di 10 m (come il capannone esistente), completamente sviluppato fuori terra.

Le strutture portanti verticali e orizzontali saranno realizzate in elementi prefabbricati in calcestruzzo armato. Il nuovo involucro edilizio sarà tamponato solo sul lato ovest con un muro in c.a. fino a 6 m e, per l'altezza restante, con una pannellatura metallica preverniciata come il capannone esistente, mentre risulterà completamente aperto sul lato est e sul lato sud per il prospetto non interessato dal blocco uffici-servizi.

L'ampliamento dell'area scoperta (destinata a deposito a cielo libero di autoveicoli) pavimentata (con massetto di calcestruzzo armato) interessa una porzione di 3'700 m² dell'area agricola a nord-ovest dell'impianto. È previsto il rifacimento delle canalizzazioni di raccolta e regimentazione delle acque meteoriche di dilavamento del versante occidentale scoperto dell'impianto nonché la realizzazione di una vasca interrata in c.a. di laminazione delle acque meteoriche stesse per poter garantire l'invarianza della portata di scarico nella Roggia Bernarda.

2.2. Impatti sul paesaggio

L'intervento interessa il sistema del paesaggio in quanto comporta:

- modificazioni dell'assetto percettivo dall'argine del Fiume Brenta e da via Poan;
- sottrazione di suolo agricolo;
- riduzione della permeabilità del terreno, in conseguenza dell'impermeabilizzazione prevista.

2.3. Mitigazioni paesaggistiche

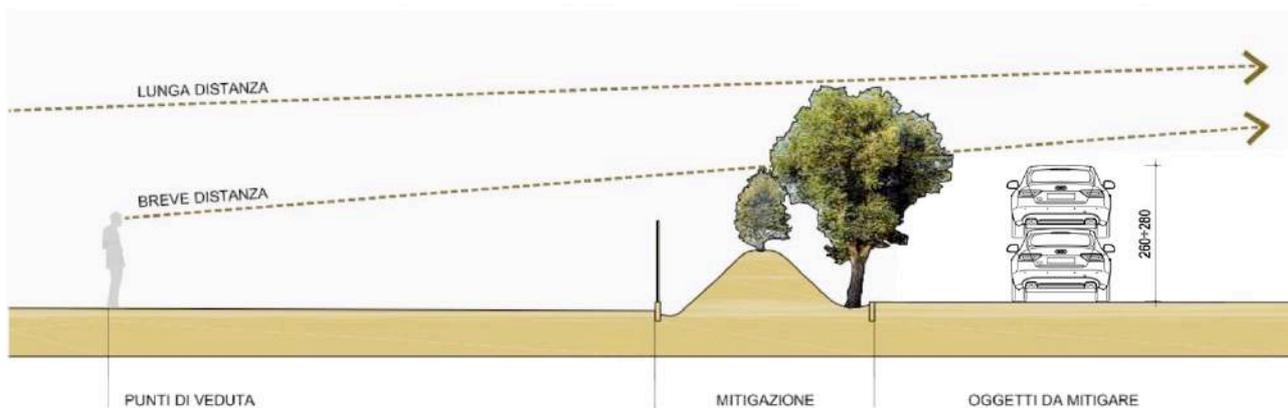
ESISTENTI

Nello stato attuale, l'impianto di autodemolizione di Via Quartiere Pré risulta perimetrato da una barriera arbustiva-arborea di mitigazione ambientale sui lati prospicienti l'aperta campagna (nord e ovest) e in fregio alla Roggia Bernarda (est e sud-est).

La barriera verde sui lati nord ed ovest è costituita da due filari alberati, piantumati rispettivamente sulla sommità e sull'unghia interna (verso l'area impermeabilizzata) di una cunetta in terra avente una larghezza di 4 m ed una altezza di circa 1 m dal piano campagna. La cunetta in terra è inerbita e sagomata in maniera da consentire il drenaggio alla sua base delle acque meteoriche insistenti sulla cunetta stessa. Il filare piantumato alla sommità dell'arginatura, costituito da una siepe arbustiva, ha attualmente un'altezza pari a circa 3 m dalla sommità della cunetta stessa (e quindi raggiunge un'altezza di circa 4 m dal piano campagna); sul margine interno dell'arginatura è stato messo a dimora un filare di alberi a medio fusto che attualmente raggiunge un'altezza di oltre 5 m dal piano campagna (vedasi *sezione 1*). La cunetta inerbita ed il doppio filare arboreo in essere garantiscono un buon livello di mascheramento dell'impianto, consentendo in particolare di mitigare l'impatto visivo percepibile a corto e a lungo raggio dai lati nord ed ovest (che danno sull'aperta campagna agricola).

Quantunque all'esterno dell'impianto, sui lati sud ed est, fosse già presente la vegetazione ripariale della Roggia Bernarda, sono stati realizzati ulteriori interventi migliorativi con i quali è stata completata l'arginatura a lato della Roggia Bernarda, mediante la realizzazione di una semicunetta in terra (al perimetro esterno dell'area) alla cui sommità è stata piantumata una siepe arbustiva di altezza attualmente pari a circa 3 m dalla sommità stessa (vedasi *sezione 2*).

Sez. 1 *Barriera arborea lati nord ed ovest*



Sez. 2 *Barriera arborea lati est e sud-est*

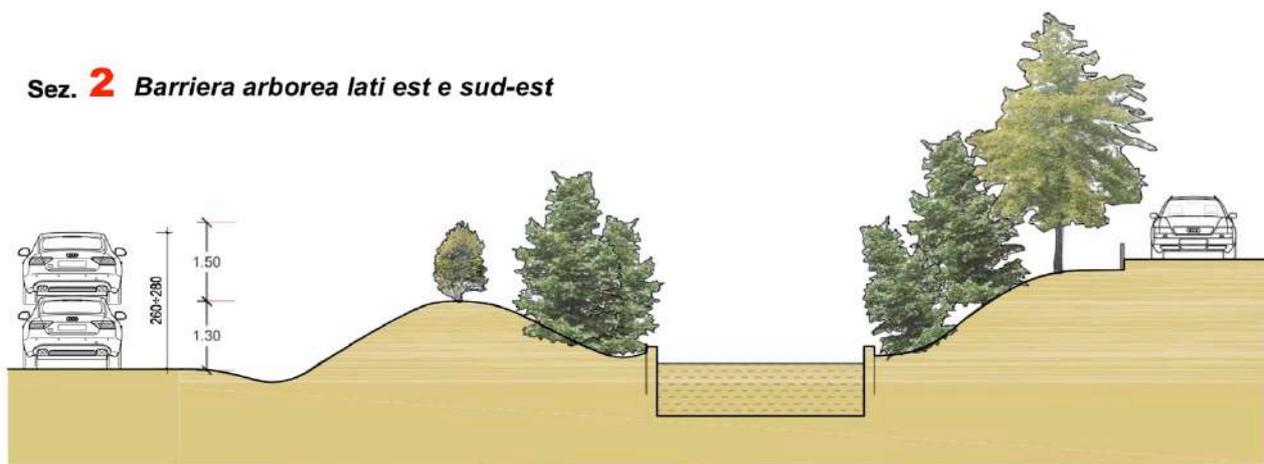


Foto 19: *dettaglio della barriera arborea lato ovest (esistente)*



Foto 20: dettaglio della barriera arborea lato nord (esistente)



Foto 21: dettaglio della siepe arbustiva lati est e sud-est (esistente)

Oltre alla mitigazione dell'impatto visivo, gli interventi realizzati esercitano anche funzioni di filtro e barriera di protezione ambientale; in particolare la fascia alberata garantisce la protezione delle aree circostanti contro l'eventuale dispersione eolica di polveri dall'interno del sito, mentre le cunette favoriscono l'ulteriore compartimentazione dell'impianto rispetto all'ambiente esterno anche nei confronti delle emissioni acustiche. I filari alberati costituiscono infine un ambiente favorevole per l'insediamento di talune specie animali (almeno quelle non particolarmente sensibili al disturbo antropico).

Oltre alle arginature alberate perimetrali, sono stati realizzati ulteriori interventi coadiuvanti di inserimento ambientale di tutto il complesso impiantistico, quali in particolare:

- la piantumazione di una macchia boscata di alberi ad alto e medio fusto (specie autoctone igrofile: ontani, pioppi, farnie, ...) sul lato nord della strada di accesso;
- la piantumazione sul lato ovest, a ridosso della recinzione, di una siepe arbustiva (di altezza pari a circa 1,5 m dal piano campagna) di mascheramento del complesso impiantistico esistente;
- il mascheramento dello "chalet" uffici-servizi, su tutti i lati del prefabbricato, con edera rampicante.

IN PROGETTO

Confermandosi l'efficacia delle barriere di protezione e mitigazione ambientale in essere, non si prevedono ulteriori interventi compensativi sui lati est, sud e nord dell'impianto esistente, salvo considerare su quest'ultimo lato il prolungamento (in continuità) dell'arginatura in terra inerbata (cunetta verde) e dei due filari alberati, piantumati uno alla sommità e l'altro alla base, lungo l'unghia interna (verso la nuova area pavimentata) della cunetta, che nel loro insieme andranno a completare lo schermo naturale dell'area di deposito per la veduta da nord.

Anche nella configurazione di progetto, il deposito degli autoveicoli messi in sicurezza sarà limitato in altezza su soli due livelli (anziché tre livelli usualmente previsti negli impianti di autodemolizione) così da eliminare qualsivoglia possibile interferenza visiva dall'esterno del sito.

Il nuovo capannone verrà realizzato in continuità all'esistente, con i medesimi canoni estetici, mantenendo la tamponatura continua sul lato ovest (al netto di un passaggio aperto in corrispondenza dell'attuale area tettoiata) in modo che risulti a tutti gli effetti visivamente percepito come un unico corpo di fabbrica (ampliato).

Per quanto riguarda il confine ovest si prevede il potenziamento dell'impianto arboreo esistente rispetto mediante l'implementazione di una profonda fascia verde, larga 8 m (il doppio di quella prima esistente e di quella prevista in continuità lungo il lato nord), all'interno della quale sarà piantumato un doppio filare di alberi autoctoni ad alto fusto.

Infine si prevede di intensificare ulteriormente la "mascheratura" del fabbricato già offerta dalla piantumazione intensiva esistente (per la visuale dal fondo agricolo) con la realizzazione, nella propaggine sud-occidentale (all'esterno della recinzione ma pure in area in disponibilità), di una macchia boscata di alberi ad alto fusto di specie autoctone igrofile (ontano, pioppo, farnia, ecc.).

2.4. Stato del luogo dopo l'intervento

I rendering dell'area di progetto inseriti nel contesto esistente dimostrano l'effettiva validità delle mitigazioni proposte, a garanzia della compatibilità rispetto al valore paesaggistico riconosciuto (fig. 5 e 6).



Fig. 5 – Rendering dell'ampliamento in progetto (vista da nord-ovest)

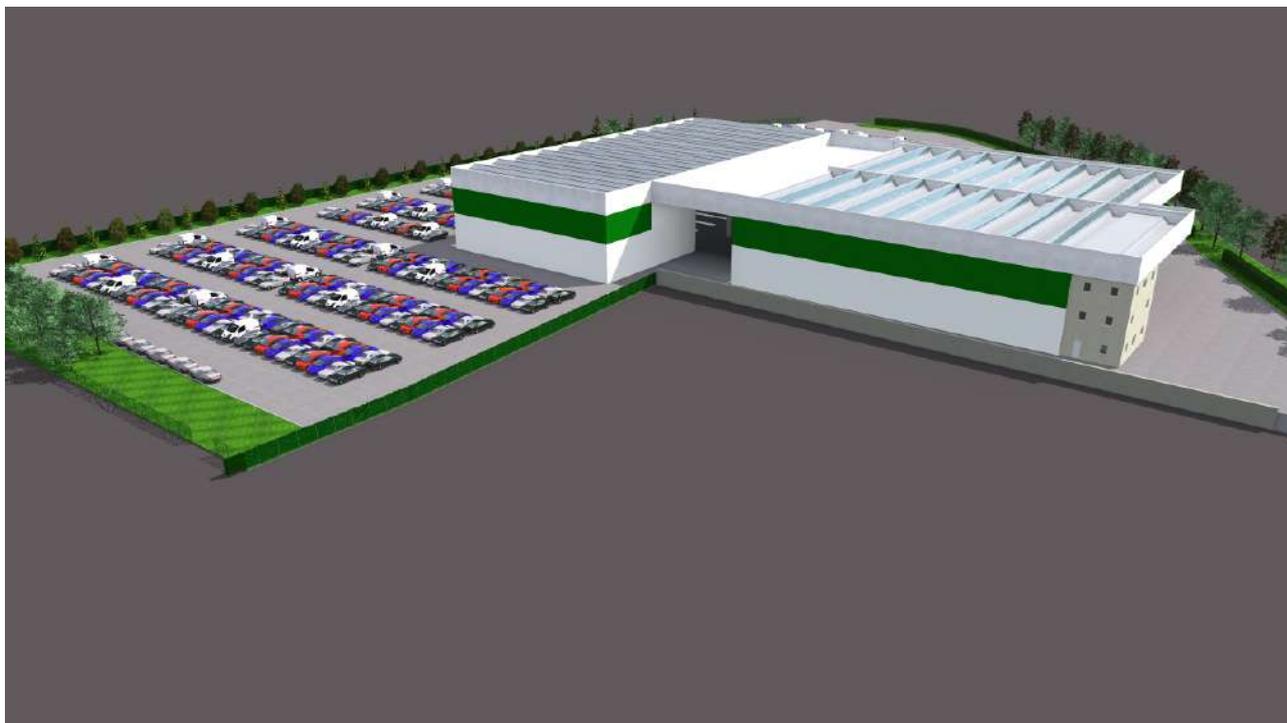


Fig. 6 – Rendering dell'ampliamento in progetto (vista da sud-ovest)



Foto 22: Fotoinserimento dell'impianto nella configurazione di progetto (e del prolungamento della barriera arborea lato nord) rispetto alla veduta da Via Poan



Foto 23: Fotoinserimento dell'ampliamento dell'impianto con le nuove misure di mitigazione ambientale previste (macchia boscata realizzata fuori dal perimetro della ditta su area agricola di proprietà) rispetto alla veduta dall'argine del Fiume Brenta

2.5. Compensazioni

Le compensazioni per la perdita del territorio agricolo possono essere valutate in termini di opere di riqualificazione dell'insediamento produttivo esistente, o in termini economici.

L'ipotesi di cessione o fruizione di aree a destinazione pubblica, quali parcheggi o parchi attrezzati, non può essere soddisfatta per le condizioni legate alla localizzazione stessa dell'area in proprietà: eventuali aree a standard risulterebbero slegate dal contesto produttivo, essendo difficilmente accessibili dalla strada comunale per la presenza della roggia Bernarda, e pertanto non funzionali alla zona industriale esistente.

L'ipotesi di compensazione maggiormente fattibile risulta essere quella di un risarcimento economico, che potrebbe essere accantonato per la riqualificazione dell'area industriale.

L'Estensore dello S.I.A.

ing. Rigoni Ruggero



Nota:

In allegato si riporta un'ortofoto con indicati i punti di ripresa delle fotografie riportate nella presente relazione.

ORTOFOTO CON PUNTI DI RIPRESA FOTOGRAFICA



 : FOTO

 : FOTOINSERIMENTI

 : PUNTI DI SEZIONE