

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

Riassunto non tecnico

B6

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 del Riassunto non tecnico dello Studio di Impatto Ambientale

0. PRESENTAZIONE.....	2
1. INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	5
2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	6
2.1 IL SITO DI PROGETTO	6
2.2 L'IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE.....	7
3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	11
4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.....	14
5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	20
5.1 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE.....	21
5.2 METODO DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	30

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

RIASSUNTO NON TECNICO

0. PRESENTAZIONE

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 autorizzato con un provvedimento omnicomprensivo di cui alla più recente Determinazione del Dirigente della Provincia di Vicenza N. 158 del 11/02/2021.

Negli ultimi tempi si è riscontrato un progressivo e rapido incremento nella diffusione di veicoli ibridi/elettrici, anche grazie a mirate politiche di incentivazione a livello nazionale, e si prevede che in pochi anni la domanda di rottamazione di questa tipologia di veicoli diventerà significativa. Attualmente, la rottamazione di auto ibride ed elettriche rappresenta un'attività davvero residuale per le 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 anche nell'ambito degli impianti di autodemolizione più "tradizionali". Risulta tuttavia evidente che, a fronte di una prevedibile aumentata richiesta di rottamazione di veicoli ibridi/elettrici, le attività esistenti dovranno necessariamente riorganizzarsi, ricavando spazi dedicati 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 e quindi al coperto, in modo da prevenire danneggiamenti irreversibili.

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

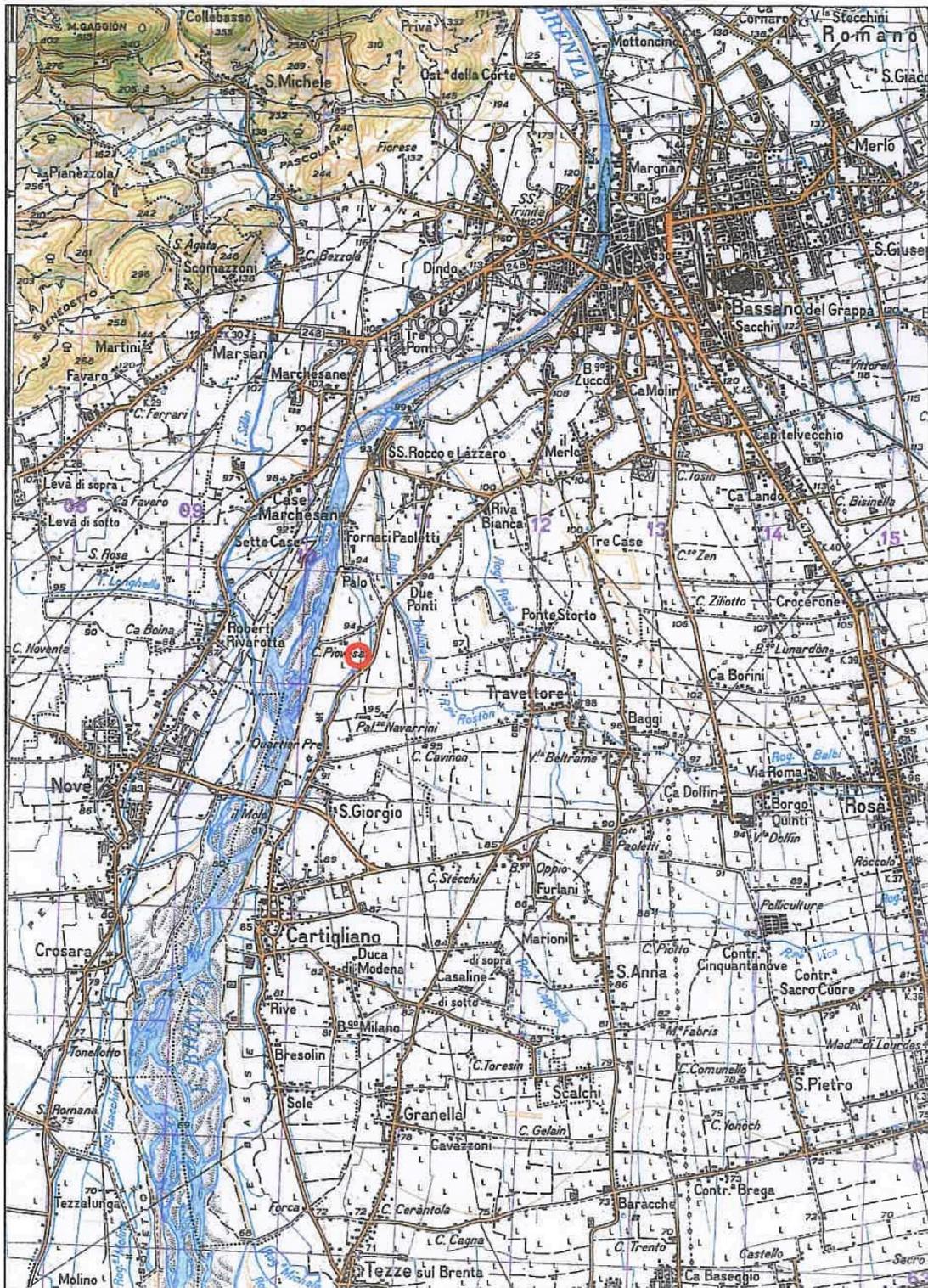
Ciò considerato e in estrema sintesi, Autodemolizione Bresolin ha previsto un ampliamento del proprio impianto di autodemolizione di Via Q.re Pré che si concretizzerà con:

- 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 all'impianto la dovuta autonomia di stoccaggio. A seguito della realizzazione dei suddetti interventi, Autodemolizione Bresolin s.r.l. prevede un incremento 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..



 **sito di progetto**

Corografia con inquadramento del sito di progetto

1. 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 confermata 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, l’approvazione di progetti quali quello cui si riferisce il presente documento 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.

La Valutazione dell’Impatto Ambientale (V.I.A) è un procedimento amministrativo finalizzato ad individuare, descrivere e valutare gli impatti ambientali di un’opera, il cui progetto è sottoposto ad approvazione o autorizzazione.

Lo Studio d’Impatto Ambientale (S.I.A.) è il documento tecnico in cui si provvede alla descrizione approfondita e completa delle caratteristiche del progetto e delle principali interazioni dell’opera con l’ambiente circostante ed è articolato secondo tre quadri di riferimento:

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

Prima di affrontare la trattazione secondo i suddetti tre quadri di riferimento, si ritiene opportuno, nonché di utilità, anteporre una sommaria descrizione del progetto con l’indicazione dei principali parametri ubicativi, dimensionali e impiantistici e le finalità dello stesso.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Il sito di progetto

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, interamente recintata, 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 originario 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), che trovasi a sud-ovest dal terminale di Via L. Di Gallo, consente il collegamento diretto fra i tre impianti di Autodemolizione Bresolin ed è stato realizzato per migliorare la circolazione dei mezzi afferenti.

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

Il sito si colloca oltre 250 m ad est dell'area golenale del Fiume Brenta, mentre in prossimità del perimetro meridionale dell'impianto scorre la Roggia Bernarda, un canale irriguo dove vengono recapitate le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali della ditta (previo opportuno trattamento).

Lungo i lati "esposti" dell'impianto di autodemolizione e, in particolare in una fascia perimetrale sui fianchi nord ed ovest dell'attuale sito è stata realizzata un'arginatura in terreno naturale inerbito (cunetta verde) alberata, finalizzata al mascheramento visivo e alla protezione ambientale e quindi con funzioni di filtro e barriera nei confronti della contermina zona agricola.

2.2 L'impianto di autodemolizione

L'impianto di Via Q.re Prè attualmente comprende:

1. un'area scoperta (porzione sud-ovest) adibita a deposito di autoveicoli messi in sicurezza (C.E.R. 16 01 06);
2. un capannone ("settore operativo" dell'impianto di autodemolizione) e l'area scoperta pavimentata a nord adibita a "settore conferimento" degli autoveicoli da trattare (C.E.R. 16 01 04);
3. un'area scoperta pavimentata (porzione est) inizialmente "area logistica", successivamente convertita in area di deposito autoveicoli messi in sicurezza/trattati (C.E.R. 16 01 06).

Nell'attuale configurazione, la superficie impermeabilizzata del complesso di Via Quartier Pré ascende a 17'100 m², ripartiti sostanzialmente in due bacini scolanti:

- il settore occidentale che comprende l'area di messa in riserva degli autoveicoli fuori uso, il settore deposito autoveicoli messi in sicurezza e l'involucro edilizio dell'impianto di autodemolizione vero e proprio, per una superficie complessiva di 9'710 m², di cui circa 1'900 m² di superficie coperta (dell'involucro edilizio);
- il settore orientale che comprende l'area di deposito degli autoveicoli messi in sicurezza e trattati, per una superficie complessiva di 7'390 m².

L'involucro edilizio dell'impianto di autodemolizione è un capannone avente una superficie coperta di 1'914 mq (netta: 1'873 mq) ed un'altezza utile (sottotrave) di 10,00 m. Recentemente la superficie coperta è stata ampliata mediante la realizzazione di una tettoia di dimensioni 13,50 m x 52,90 m ed altezza utile di 10,00 m in continuità con la copertura del capannone per gran parte del lato sud di quest'ultimo.

La struttura portante del capannone è costituita da elementi prefabbricati in c.a.p. mentre la tettoia recentemente realizzata ha una struttura metallica. La copertura del capannone è realizzata con lastre curve in c.a.v. e lucernari a shed. L'involucro edilizio, inizialmente tamponato a tutta altezza soltanto sui lati nord e ovest e su due campate del lato sud, è stato recentemente tamponato anche sul lato est.

L'impianto è attualmente autorizzato per una capacità di 24'000 autoveicoli/anno.

Come già anticipato, il progetto prevede l'ampliamento dell'involucro edilizio verso sud, in aderenza alla tettoia recentemente realizzata, con un nuovo corpo di fabbrica avente la medesima struttura e la stessa architettura dell'esistente, tamponato a tutta altezza sul lato ovest e completamente sui fianchi est e sud; nell'angolo di sud-ovest sarà anche costruito un nuovo blocco uffici-servizi la cui copertura si prolungherà con una pensilina verso est fino all'asse di

mezzeria del nuovo capannone. La nuova superficie coperta avrà un'estensione complessiva di 2.500 mq.

Le operazioni sugli autoveicoli (conferiti all'impianto) nella configurazione di progetto sono le medesime già autorizzate per l'impianto esistente e segnatamente:

- messa in sicurezza / bonifica del veicolo mediante rimozione dei liquidi (carburanti, liquidi freni, liquidi antigelo, ...) e delle batterie;
- inertizzazione degli airbag ed eventuale esaurimento delle bombole di gas combustibili;
- smontaggio e demolizione dei veicoli messi in sicurezza.

Le operazioni di messa in sicurezza e trattamento non producono emissioni aeriformi significative; le uniche, peraltro esigue, emissioni che possono derivare dall'attività sono riconducibili all'impiego di apparecchiature di bonifica delle bombole di metano e GPL e sono quindi costituite unicamente dai gas di combustione dei combustibili residui ancora presenti nelle bombole degli autoveicoli da demolire.

Salvo che per l'inertizzazione degli airbag e per la bonifica delle bombole (effettuate in area esterna in apposite postazioni), le operazioni di messa in sicurezza, smontaggio e demolizione degli autoveicoli avvengono all'interno del capannone in aree dedicate. I rifiuti liquidi prodotti dall'attività vengono raccolti in appositi serbatoi con bacino di contenimento mentre i rifiuti solidi sono stoccati prevalentemente all'interno del capannone, entro box e container. Entrambi i capannoni (esistente e in progetto) sono presidiati da canalette di captazione di eventuali colaticci, che vengono corrivati e raccolti in vasche a tenuta. All'interno del nuovo capannone sarà ri-dislocata la pressa oleodinamica per la riduzione volumetrica in "pacchi" delle carcasse bonificate degli autoveicoli (che viene utilizzata anche per la pressatura di grandi componenti in plastica).

I piazzali esterni sui quali insistono i depositi degli autoveicoli, sono pavimentati con massetto di calcestruzzo armato, sagomato con pendenze idonee a garantire lo sgrondo delle acque meteoriche (insistenti sulle aree impermeabilizzate) verso un sistema di canalette grigliate che convogliano tutte le acque meteoriche (scolanti dalle aree pavimentate) a n. 2 impianti di trattamento (accumulo-decantazione-disoleazione) con recapito nella Roggia Bernarda che scorre a sud-est dell'impianto.

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).

Oltre alla costruzione dell'ulteriore corpo di fabbrica, il progetto in discussione prevede anche la pavimentazione con massetto di calcestruzzo armato di un'area, attualmente agricola e in disponibilità al Proponente, da destinare a settore di deposito a cielo libero di autoveicoli messi in sicurezza, per "recuperare" quello attualmente insistente sull'area che si prevede sia occupata dal sedime del nuovo involucro edilizio e dalle sue pertinenze esterne lato sud.

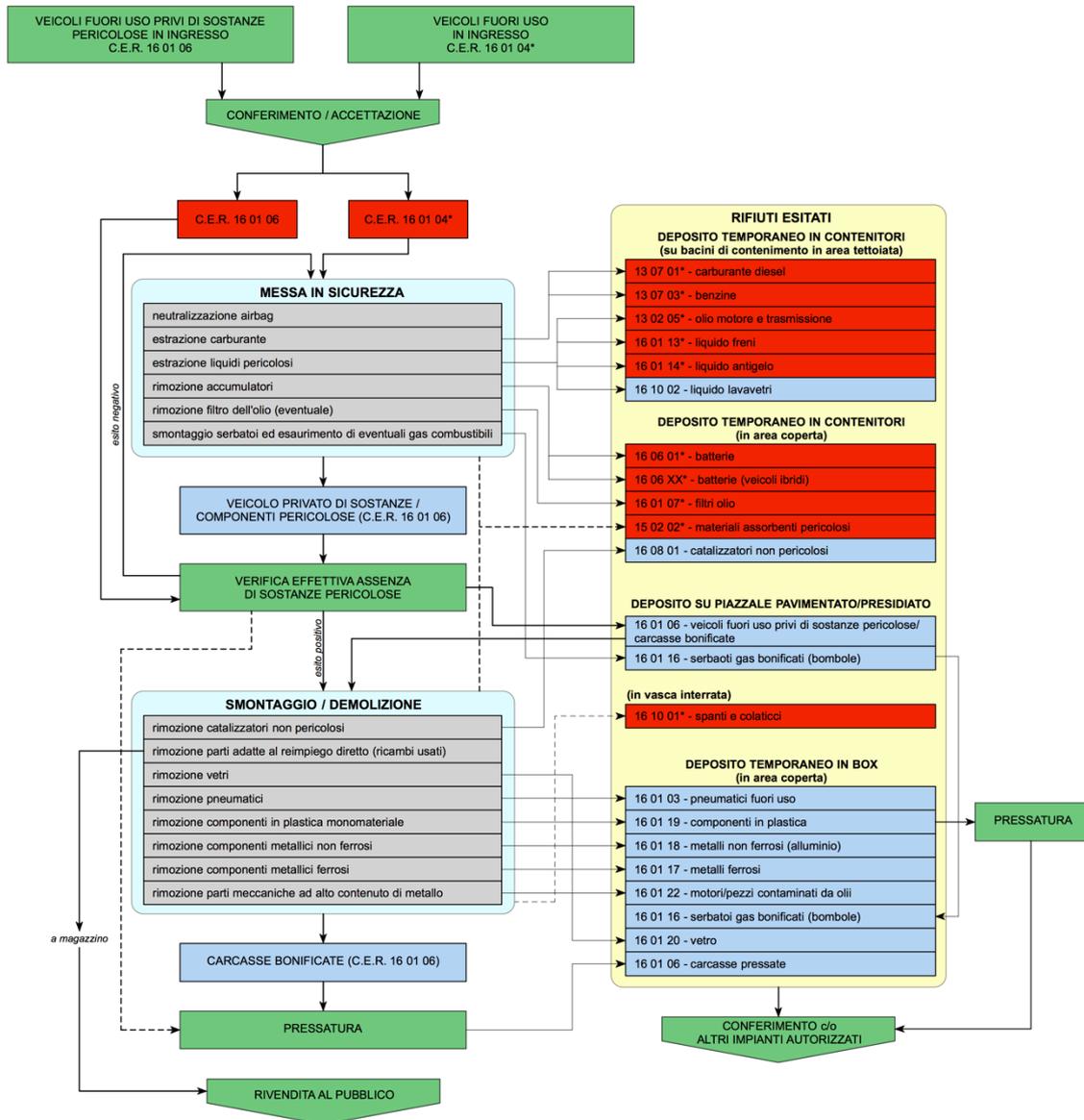
È pertanto evidente che l'intervento in progetto rende necessario anche l'adeguamento del sistema di regimentazione e laminazione delle acque meteoriche di dilavamento scolanti dalle aree impermeabilizzate del versante occidentale dell'impianto di autodemolizione (interessato dall'intervento in progetto), afferenti all'originario sistema di trattamento, al fine di garantirne la funzionalità e l'efficienza pure a seguito della realizzazione del progetto, oltretutto assicurare l'invarianza idraulica rispetto al corpo recettore.

In particolare, dovendosi garantire l'invarianza idraulica (ossia la medesima portata delle acque meteoriche di dilavamento recapitate nel corpo idrico superficiale), si prevede la realizzazione di una nuova vasca di laminazione interrata.

Nella nuova configurazione di progetto, l'impianto di Via Q.re Pré avrà una potenzialità massima di trattamento di 30'000 autoveicoli/anno (125 autoveicoli/giorno, considerando l'attività ragionevolmente spalmata su 240 giorni/anno).

A pagina seguente è riportato lo schema a blocchi dell'attività dell'impianto di autodemolizione.

SCHEMA A BLOCCHI DELL'ATTIVITA' DELL'IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE



3. 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. Gli altri “atti di pianificazione e programmazione” da prendere in considerazione nel quadro di riferimento programmatico dello S.I.A. sono sostanzialmente gli strumenti di governo del territorio sviluppati a livello regionale, provinciale e comunale.

Ai fini dello S.I.A. sono stati presi in considerazione i seguenti strumenti di pianificazione e governo del territorio:

- 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;
- 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.

Il confronto con gli strumenti di pianificazione consente di trarre le seguenti conclusioni.

1. Il progetto in discussione prevede l’ampliamento e la riorganizzazione di un impianto di autodemolizione esistente, con un aumento anche della potenzialità di trattamento pari al 25%. Questo ampliamento si rende necessario per far fronte al prevedibile quanto imminente incremento nella richiesta di rottamazione di autoveicoli ibridi/elettrici e anche della conseguente maggior richiesta di rottamazione di autoveicoli con motore endotermico che vengono progressivamente sostituiti da vetture più “ecologiche”.

2. Il progetto in discussione risulta coerente con le disposizioni del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali.
3. Il P.T.R.C. vigente e quello adottato non contengono alcuna preclusione al progetto in discussione.
4. L'impianto di autodemolizione di Via Quartiere Prè è conforme al P.T.A. della Regione Veneto. Le acque meteoriche di dilavamento del nuovo piazzale, idraulicamente compartimentato con cordone perimetrali di contenimento, verranno raccolte mediante un sistema di canalette e convogliate all'impianto di trattamento delle acque meteoriche asservito al bacino scolante "occidentale" dell'impianto di autodemolizione; il progetto prevede per questo il parziale rifacimento della rete delle acque meteoriche (in ragione della realizzazione del nuovo fabbricato) e soprattutto l'implementazione di una vasca interrata di laminazione onde garantire l'invarianza idraulica al recettore (Roggia Bernarda).
5. L'impianto di autodemolizione non produce emissioni aeriformi significative; le uniche, peraltro esigue, emissioni che possono derivare dall'attività sono riconducibili all'impiego di apparecchiature di bonifica delle bombole di metano e GPL; eventuali altre emissioni, di tipo diffuso, sono occasionali, di entità irrilevante e comunque tali da non poter avere alcuna incidenza significativa sulla qualità dell'aria dell'ambiente circostante; non si ravvisano pertanto elementi di contrasto con il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.
6. Il P.T.C.P. non contiene alcuna preclusione al progetto in discussione.
7. Il sito ricade nella fascia pedemontana di ricarica delle falde sotterranee, in un'area di "primaria tutela quantitativa degli acquiferi"; tale vincolo non risulta inerente al progetto in discussione in quanto le aree di pertinenza sono impermeabilizzate e gli unici scarichi sul suolo sono le acque meteoriche dei pluviali delle coperture (incontaminate stante l'assenza di camini); l'attività di autodemolizione non è idroesigente.
8. Il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Brenta-Bacchiglione non prevede alcun vincolo o zona di tutela per il sito di progetto.
9. Per quanto riguarda l'inquadramento del progetto rispetto ai piani urbanistici comunali, l'impianto di autodemolizione 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 con D.C.C. 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.

10. 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; per questi aspetti, in sede progettuale, sono stati effettuati i necessari approfondimenti di natura geologica/geotecnica prescritti per le zone idonee a condizione ai fini edificatori, nonché le opportune valutazioni per l'inserimento paesaggistico del nuovo capannone.
11. In relazione 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.

4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

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), sia 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 e non può quindi 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 dell'opera) 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 nel tempo dimostrato una buona compatibilità col contesto al contorno, peraltro già valutata anche nel corso di una precedente procedura di *screening* a V.I.A..

Il progetto di ampliamento dell'impianto prevede la realizzazione di un nuovo capannone edilizio in prolungamento dell'esistente e l'impermeabilizzazione di una porzione di terreno (attualmente) agricolo per

garantire il mantenimento della necessaria autonomia di stoccaggio a cielo libero 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.

Ciò premesso e considerato, il progetto è stato definito tenendo conto dei seguenti elementi che compongono il "quadro di riferimento progettuale" dell'iniziativa:

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 limitata 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

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 ibride ed elettriche 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[RR1], nonché alcuni interventi di adeguamento del lay-out interno (aree di stoccaggio rifiuti, sistemi di raccolta dei colaticci[RR2], ...). 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).

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

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.

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 resa 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.

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 nè tantomeno da compromettere la circolazione delle acque sotterranee (la profondità massima di scavo è circa 5 m mentre la soggiacenza della falda freatica si attesta su una profondità di circa 20 m dal piano campagna).

Con riferimento alla *fase di esercizio*, si evidenzia come 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, 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 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.

5. 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.

I principali risultati delle analisi raccolte nel quadro di riferimento ambientale consistono nella valutazione previsionale degli impatti prodotti dall'intervento (di ampliamento) 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 risulta difficile stabilire una soglia di accettabilità si fa 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.

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.

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.

5.1 Valutazione dell’Impatto Ambientale

Traffico e trasporti

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.

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.

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.

Atmosfera e 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.

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.

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, ad un materasso alluvionale costituente il sottosuolo dell'alta pianura vicentina.

L'impianto di Via Quartiere Pré si trova in un'area localizzata a oltre 250 m dall'argine sinistro del Fiume Brenta e caratterizzata da una leggera inclinazione 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.

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.

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.

Sulla base dei dati bibliografici si stima che localmente la superficie libera della falda oscilla mediamente attorno a 10 ÷ 20 m di profondità dal piano campagna.

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

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. 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. Il sistema di raccolta e collettamento delle acque meteoriche di dilavamento scolanti dal versante occidentale (zona interessata dagli interventi in progetto) sarà modificato 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. Le acque meteoriche dei pluviali delle coperture del nuovo fabbricato, incontaminate stante l'assenza di camini, verranno recapitate nell'immediato sottosuolo mediante un sistema di pozzi disperdenti, 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.

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.

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.

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.

Gli interventi in progetto riguardano esclusivamente il bacino scolante occidentale, la cui rete di raccolta delle acque meteoriche deve necessariamente essere modificata/adequata. Con la realizzazione delle opere di fondazione del nuovo capannone, verrà meno un importante volume di invaso che attualmente è costituito da un "catino" riempito con materiale ghiaioso nella porzione di area esterna a sud dell'impianto. 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. In queste condizioni, 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 già prescritto dal Consorzio di Bonifica Pedemontano Brenta per lo scarico nella Roggia Bernarda. In particolare, non si avrà alcun aumento della portata 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.

Clima 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.

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[^]. 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.

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.

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. Sulla base dei valori acustici misurati è stata effettuata un'apposita *Valutazione previsionale dell'impatto acustico* dell'attività nella configurazione di progetto, le cui conclusioni hanno evidenziato 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 e nell'intorno del complesso di Autodemolizione Bresolin.

Vegetazione, flora e fauna

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;

circostanze vevoli anche per l'impianto nella configurazione di progetto.

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.

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.

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.

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.

Fin dal suo nucleo originario, 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.

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 tettociata) in modo che risulti a tutti gli effetti visivamente percepito come un unico corpo di fabbrica.

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.

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.

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.

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, 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.

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 ragione della diffusa presenza di concessionarie automobilistiche dislocate sul territorio.

Il consolidamento di quest'attività non potrà che risultare *positivo* per la componente ambientale “attività socio-produttive”.

5.2 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.

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 autodemolizione in discussione essendo facilmente riconvertibile ad altri usi artigianali-industriali;
- anche l'area esterna pavimentata ha caratteristiche tecnico-dimensionali per “sopravvivere” all'attività in discussione, in quanto asservita alla struttura edilizia riconvertibile agli usi di cui sopra,

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).

A seguito di un'eventuale 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 cordonate di contenimento e delle vasche interrato;
- 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 dell'area 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 della 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.

5.2.1 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.

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.

Le interazioni tra le “azioni di progetto”, i fattori di impatto e le componenti ambientali possono essere riassunte in una “matrice di interazione”, in cui si correlano le cause (azioni) e gli effetti (fattori di impatto) sui possibili bersagli ambientali (componenti ambientali).

Matrice di interazione (Fase di costruzione)

Azioni di progetto	Presenza di impatto			
	Produzione e diffusione di polveri	X		
Emissione di rumori e vibrazioni		X		
	Fattori di impatto	Emissioni aeriformi	Componenti ambientali	
		Emissione di rumori		
		X		Atmosfera
		X		Clima acustico
	X	X	Salute pubblica	

Atmosfera

Per l'atmosfera la scala di riferimento nella fase di costruzione è 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.

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 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.

Conformemente al criterio di valutazione assunto, il valore di impatto sulla componente ambientale “atmosfera” risulta pari a 1 (*impatto trascurabile*).

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), il valore di impatto sulla componente ambientale “clima acustico” risulta pari ad 1 (*impatto trascurabile*).

Salute pubblica

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). Nella scala di riferimento costruita per la “salute pubblica” si ricava pertanto un valore di impatto pari a 1 (*impatto trascurabile*).

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**.

5.2.2 Valutazione dell'Impatto Ambientale – Fase di esercizio

Per quanto riguarda lo specifico progetto proposto, 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. 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' idoneità delle misure previste al fine del mantenimento dei valori al di sotto della soglia di accettabilità.

Le interazioni tra le "azioni di esercizio", i fattori di impatto e le componenti ambientali possono essere riassunte in una "matrice di interazione", in cui si correlano le cause (azioni) e gli effetti (fattori di impatto) sui possibili bersagli ambientali (componenti ambientali).

Matrice di interazione (Fase di esercizio)

Azioni di esercizio	Presenza di impatto			Componenti ambientali
	Pavimentazione area permeabile	Emissione di rumori	Interferenza visiva	
Ampliamento edilizio	X			Suolo-sottosuolo acque sotterranee
Emissione di rumori		X		Clima acustico
		X		Salute pubblica
			X	Paesaggio

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, in quanto incontaminate, 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 inalterata la portata di 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 assunto, il valore di impatto sulla componente ambientale “*suolo - sottosuolo - acque sotterranee*” risulta pari a 1 (*impatto trascurabile*).

Clima acustico

Per quanto concerne il Clima acustico, ci si riferisce alla specifica “*valutazione previsionale dell'impatto acustico*”. 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.

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 anche con il limite differenziale in corrispondenza dei recettori più prossimi al sito.

Conformemente ai criteri di valutazione assunti, il valore di impatto sulla componente ambientale “clima acustico” risulta pari a 2 (*impatto lieve*).

Salute pubblica

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.

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 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 (*impatto lieve*).

Paesaggio

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, da realizzare 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.

È prevista 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 contermina; 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 nell'elaborato denominato, 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 ai criteri di valutazione assunti, 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 del 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

