

RAFFAELE TODESCO
ARCHITETTO

Via G. Marconi, 18
36031 Dueville (VI)
Tel. e Fax 0444 590563
P.IVA 03081890240
C.F. TDSRFL73L23H829W

PROVINCIA DI VICENZA

COMUNE DI DUEVILLE

VARIANTE ATTO UNICO n° 2004/E7/1961 del 28.07.2006 e PROROGA

**COMPLETAMENTO DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA CONVENZIONATE e
REALIZZAZIONE DI PARCO DA UTILIZZARE PER LA RICERCA, LO SVILUPPO ED IL
COLLAUDO DEI PRODOTTI DELLA DITTA ASKOLL HOLDING srl**

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Valutazione di Impatto Ambientale di cui all'art. 20 del D. Lgs 152/06 e s.m.i.

Ditta Proprietaria ASKOLL HOLDING srl	
Il Progettista Arch. TODESCO Raffaele	

1. INTRODUZIONE
 - 1.1 - Sulla variante urbanistica
 - 1.2 - Concessioni, Autorizzazioni, Nulla Osta e simili, rilasciate
2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
 - 2.1 - Strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale
 - 2.2 - Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento – PTRC 2009 (adottato)
 - 2.3 - Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP.
 - 2.3.1 - Galleria degli estratti cartografici del PTCP.
 - 2.4 - Il Piano di Assetto del Territorio
 - 2.5 - Il Piano degli Interventi
3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
 - 3.1 - Assetto del paesaggio naturale e dell'area di progetto
 - 3.2 - Tipologia e caratteristiche dei mezzi elettrici prodotti
 - 3.2.1 - Bicicletta a pedalata assistita
 - 3.2.2 - Scooter
 - 3.2.3 - Microcar
 - 3.3 - Elaborati progettuali: la sezione stradale e le opere di mitigazione idraulica
4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
 - 4.1 - Atmosfera e qualità dell'aria
 - 4.1.1 - Qualità dell'aria ed emissioni
 - 4.1.2 - Fattori climatici
 - 4.2 - Ambiente idrico
 - 4.2.1 - Circolazione idrica superficiale
 - 4.2.2 - Circolazione idrica sotterranea
 - 4.2.3 - Stato di qualità delle acque superficiali e sotterranee
 - 4.2.4 - Fattori di rischio idrogeologico - idraulico
 - 4.3 - Suolo e Sottosuolo
 - 4.3.1 - Note geologiche e geomorfologiche
 - 4.3.2 - Note pedologiche
 - 4.3.3 - Fattori di rischio geologico
 - 4.4 - Flora, Fauna, Biodiversità
 - 4.4.1 - Flora
 - 4.4.2 - Fauna
 - 4.4.3 - Biodiversità
 - 4.5 - Paesaggio
 - 4.6 - Ambiente fisico
 - 4.6.1 - Rumore
 - 4.6.1.1 - Principali contenuti della Relazione di valutazione di impatto acustico
 - 4.6.2 - Radiazioni ionizzanti
 - 4.6.3 - Radiazioni non ionizzanti
 - 4.6.4 - Inquinamento luminoso
5. VALUTAZIONE DEGLI IMPATI POTENZIALI
 - 5.1 - Dimensioni del progetto
 - 5.2 - Cumulo con altri progetti ed utilizzo di risorse naturali
 - 5.3 - Inquinamento e disturbi ambientali
6. ANALISI DELLE ALTERNATIVE
7. CONCLUSIONI
8. FONTI BIBLIOGRAFICHE
- 1.0 - INTRODUZIONE

La ditta ASKOLL Holding SpA è attiva nel settore degli impianti di sollevamento idraulico per elettrodomestici ed acquari sin dagli anni '70.

Nel suo percorso di attività si è differenziata in alcune linee di prodotti e brevetti, operando con successo anche nel settore dei motori elettrici.

Nel 2008 la ditta acquisisce Emerson Appliance Motors Europe (E.A.M.E) da Emerson. Il Gruppo consolida un'importante presenza nei mercati delle pompe di scarico per lavabiancheria e lavastoviglie, dei motori elettrici per applicazioni domestiche, quali lavatrici, asciugatrici e sistemi di aspirazione, ventilazione e refrigerazione attraverso i marchi Askoll, Plaset e Ceset.

Grazie alle sinergie generabili dalla nuova struttura, Askoll si pone l'obiettivo di soddisfare, nell'ambito di un rapporto di partnership, le richieste dei propri partner attraverso: un'accresciuta capacità tecnologica nello sviluppo di soluzioni ad alto tasso di innovazione su di un'ampia gamma di applicazioni, una maggiore efficienza logistica ed una partnership strategica nel processo di global procurement volta a fornire la soluzione giusta, nel posto giusto e nel momento giusto. [fonte: sito web aziendale http://www.askoll.com/index_en.html modificato].

In linea con l'obiettivo strategico di ridurre la dipendenza del Gruppo Askoll dal Business Appliance ed entrare in mercati in crescita e maggiormente remunerativi, a partire dalla seconda metà dell'anno 2012, è stato avviato un nuovo importante progetto sul campo della mobilità elettrica denominato "EVA – Electric Vehicle Askoll". Il progetto ha – tra gli altri - lo scopo di rivolgersi direttamente con il proprio marchio al consumatore finale in modo tale da permettere all'azienda di sfruttare maggiormente il brand, elemento particolarmente importante proprio nei momenti di crisi dei mercati.

Anche nel caso della mobilità elettrica, così come già storicamente avvenuto per Appliance e Heating l'idea trainante è stata quella di applicare ad un nuovo business le forti competenze del proprio personale, la capacità innovativa data da una continua ricerca e la tecnologia d'avanguardia "Askoll" nell'ambito dello sviluppo di motori elettrici ad alta efficienza.

Il nuovo progetto prevede lo sviluppo di tre famiglie di prodotti:

1. Biciclette a pedalata assistita
2. Scooter elettrici
3. Quadricicli leggeri elettrici

[fonte: "relazione tecnica descrittiva – arch. R. Todesco, Variante 2013].

Tutti i mezzi sono equipaggiati con motori elettrici prodotti dalla stessa Askoll ad altissima efficienza, alimentati da batterie a ioni di Litio con tensioni elettriche variabili tra 36 a 54 volt.

Questi motori sono caratterizzati dal fatto che, a differenza dei motori endotermici, sono a "zero emissioni" in atmosfera e producono bassi livelli sonori (rumore).

La ditta Askoll Holding SrL necessita di un circuito dove poter testare e collaudare i propri prototipi ed i prodotti finiti, pertanto ha iniziato un percorso progettuale/autorizzativo per poter ottenere i provvedimenti necessarie alla sua realizzazione.

Allo stato attuale la parte del circuito Nord è già stata costruita, mentre è in corso la progettazione del tratto Sud che si sviluppa prevalentemente parallelo alla linea ferroviaria Schio – Vicenza.

Tale tipologia di progetti, con riferimento alla normativa inerente la Valutazione di Impatto Ambientale, è trattata nel D. Lgs. 152/06 e s.m.i., **Allegato IV alla Parte IIa, punto 8**, nella categoria: "Altri progetti" meglio specificato alla successiva **lettera b**: "piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore".

Il progetto prevede anche la costruzione di un edificio autorizzato con ATTO UNICO n° 2004/E7/1961 del 28.07.2006 e Permesso di Costruire n° 59 del 04.07.2006. Esattamente si tratta della "Costruzione di un edificio industriale e direzionale da destinare alla ricerca per lo sviluppo e le prove tecniche sui componenti dei brevetti e realizzazione opere di urbanizzazione primaria convenzionate in variante al PRG ai sensi dell'art. 5 del DPR 447/1998", il quale, tuttavia, non è oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

1.1 - Sulla variante urbanistica

In epoca ante 2004 il Piano regolatore generale classificava l'area attualmente occupata dal "circuito Nord" come Zona Territoriale Omogenea F4 "Aree attrezzate per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport".

Il 23/09/2004 viene depositato allo Sportello Associato per le Imprese di Dueville la domanda per la costruzione di un edificio direzionale con relativo RIGETTO DELL'ISTANZA ai sensi dell'art. 5, comma 1° del DPR 20 ottobre 1998, n. 447[come modificato dal DPR 7 dicembre 2000, n. 440], in quanto l'insediamento del nuovo fabbricato produttivo in zona F4 non risulta compatibile con le destinazioni d'uso e le previsioni dell'allora vigente strumento urbanistico.

Il 10/01/2005 viene depositato e presentato un nuovo progetto, successivamente approvato in conferenza dei servizi così composta:

- REGIONE VENETO Direzione Regionale Urbanistica e Beni Ambientali;
- MINISTERO PERI BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI;
- ULSS n° 6 Dipartimento di Prevenzione;
- COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO;
- AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI VICENZA;
- REGIONE DEL GENIO CIVILE
- MINISTERO DELLE FINANZE Dipartimento per il territorio per il tramite GENIO CIVILE
- REGIONE VENETO;
- CONSORZIO DI BONIFICA MEDIO ASTICO BACCHIGLIONE;
- COMUNE DI DUEVILLE

Viene quindi istruita la pratica che riceve PARERE FAVOREVOLE contestualmente al rilascio dell'ATTO UNICO n° 2004/E7/1961 del 28.07.2006 e del Permesso di Costruire n° 59 del 04.07.2006, dove si autorizza la ditta ASKOLL HOLDING S.r.l. alla "Costruzione di un edificio industriale e direzionale da destinare alla ricerca per lo sviluppo e le prove tecniche sui componenti dei brevetti e realizzazione di opere di urbanizzazione primaria convenzionate in variante al PRG ai sensi dell'art. 5 del DPR 447/1998". Nelle condizioni particolari dell'Atto Unico al punto 3, si riporta:

"La variante consiste nella trasformazione dell'area da ZTO F a ZTO "D speciale" con obbligo del Comune di individuare nel PRG la relativa scheda progettuale che negli elementi quali sagoma, altezza e destinazione d'uso (laboratorio di studio e ricerca) richiede per la loro modifica specifica variante al PRG".

1.2 - Concessioni, Autorizzazioni, Nulla Osta e simili, rilasciate

In questo breve capitolo si va ad elencare, tutte le autorizzazioni (*lato sensu*) ottenute per la realizzazione del Circuito Nord e per realizzare, nel prossimo futuro, anche il "Circuito Sud", in maniera da riassumere e rendere meglio fruibili le informazioni già indicate all'interno del testo del presente Studio Preliminare Ambientale.

Circuito Nord:

1) RECINZIONE

07.08.2013 → Invio Relazione Paesaggistica Semplificata

18.10.2013 → Parere Paesaggistico FAVOREVOLE da parte della Commissione Interna ai BBAA

18.12.2013 → Parere Paesaggistico FAVOREVOLE da parte della Soprintendenza ai BBAA

25.11.2013 → Rilascio Autorizzazione Paesaggistica (**valido fino al 25/11/2018**)

14.01.2014 → Recapito Autorizzazione Paesaggistica

15.01.2014 → Invio SCIA allo Sportello Associato

2) VARIANTE ATTO UNICO N. 2004/E7/1961

15.07.2013 → Invio domanda allo Sportello Associato

29.07.2013 → Comunicazione di avvio del procedimento e nomina del responsabile (Nuovo numero di pratica 2013/E7/0902)

07.08.2013 → Invio integrazioni (Relazione Paesaggistica Semplificata)

09.09.2013 → Commissione Interna BB.AA. - Parere Paesaggistico FAVOREVOLE

11.11.2013 → Sportello Associato trasmette integrazioni a Soprintendenza BBAA (Verona)

11.01.2014 → termine 60 gg Soprintendenza BBAA - esito positivo

15.01.2014 → Conferenza dei Servizi Preliminare

3) RINNOVO P.d.C. CENTRO RICERCHE

26.04.2013 → Presentazione domanda

25.07.2013 → Rilascio Proroga del P.d.C. n.38/2010 (**valido fino al 25/07/2016**)

Circuito Sud:

1) VARIANTE AL PIANO DEGLI INTERVENTI

27.06.2013 → Presentazione domanda al Comune di Dueville

2) NULLA OSTA FF.SS.

11.07.2013 → Invio domanda per autorizzazione a costruire in zona con vincolo ferroviario

12.09.2013 → Richiesta integrazioni

26.09.2013 → Invio integrazioni a RFI-Verona

20.01.2014 → invio integrazioni fotografiche a sig.ra Sasso

29.01.2014 → AUTORIZZAZIONE a realizzare le opere in deroga al DPR 753/1980

3) BB.AA.

21.10.2013 → Invio domanda per Autorizzazione Paesaggistica Semplificata

21.12.2013 → termine 60 gg Soprintendenza BBAA - esito positivo

2.0 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.1 - Strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale

2.2 - Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento – PTRC 2009 (adottato)

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) costituisce il quadro di riferimento per la pianificazione locale, in conformità con le indicazioni della programmazione socio-economica definite nel Piano Regionale di Sviluppo (PRS). Il PTRC ha il fine di delineare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione del territorio e di stabilire le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione. In particolare questo strumento “disciplina” le forme del territorio da tutelare, valorizzare e riqualificare.

Il PTRC della Regione Veneto vigente è stato approvato nel 1992 per rispondere all'obbligo, dettato con la Legge n. 143 dell'8 agosto 1985, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

La Regione del Veneto con propria deliberazione n. 815 del 30 marzo 2001 ha avviato il processo di aggiornamento del vigente PTRC, adottando un nuovo piano nel 2009. Con deliberazione n. 2587 del 7 agosto 2007 la Giunta Regionale del Veneto ha adottato il Documento Preliminare del PTRC come previsto dall'art. 25, comma 1, della L.R. 11/2004.

Il Documento Preliminare contiene gli obiettivi generali che s'intendono perseguire con il piano e le scelte strategiche di assetto del territorio, nonché le indicazioni per lo sviluppo sostenibile e durevole del territorio (art.3 c.5 della L.R. 11/04).

Considerate la difficoltà di lettura della cartografia del Piano (a monitor) si tralascia l'inserimento di immagini “catturate” dalle relative tavole cartografiche e si rimanda direttamente alla sua consultazione al sito della regione veneto: <http://www.ptrc.it/ita/pianificazione-territoriale-veneto-ptrc.php?pag=ptrc>

Commento:

Dall'analisi del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, sia vigente che adottato, si rileva che l'area interessata dal circuito non ricade in zone affette da criticità o in cui si attuano forme di tutela ambientale /s.. In particolare non ricade in:

- a) Zone sottoposte a vincolo idrogeologico
- b) Zone soggette a rischio idraulico
- c) Zone a rischio sismico
- d) Ambiti naturalistici di livello regionale, zone umide e zone selvagge, zone di ripopolamento
- e) Zone archeologiche, centri storici di particolare rilievo, ambiti per l'istituzione di riserve archeologiche
- f) e di parchi naturali-archeologici
- g) Area di tutela paesaggistica

L'area ricade parzialmente in fascia di rispetto ferroviario e parzialmente in area di rispetto dei corsi d'acqua/risorgive.

Il circuito ed il suo uso legato alle prove e collaudi dei veicoli per la mobilità sostenibile non interferisce né può inficiare la qualità delle acque sotterranee né delle acque di risorgiva che alimentano le rogge che ne interessano l'area occupata. Per quanto riguarda il circuito Sud, che ricade in fascia di rispetto ferroviario, la stessa RFI ha rilasciato il “Nulla osta” alla realizzazione dei lavori con rispetto dei progetti e con alcune prescrizioni.

Pertanto dall'analisi sopra effettuata emerge che non vi sono motivazioni contrarie alla realizzazione ed all'uso del circuito per il collaudo dei veicoli a mobilità sostenibile né tale progetto si oppone alle linee di sviluppo, di tutela e delle politiche ambientali indicate dal Piano Regionale.

2.3 - Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP (Approvato).

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

Veneto ha quindi avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del 1991. Il PTRC è stato oggetto di confronto disciplinare con l'Ufficio per il coordinamento delle Province (istituito con deliberazione di Giunta Regionale n. 2562 del 13 settembre 2005, secondo quanto previsto dall'art. 50 della legge regionale 11/04) ai cui lavori hanno partecipato fattivamente rappresentanti della Regione e delle Province.

Tale tavolo permanente di confronto disciplinare, finalizzato a coordinare la redazione dei Piani, ha costituito uno spazio di cooperazione e di confronto in un processo di co-pianificazione finalizzato a coordinare la redazione dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) con il PTRC.

Il ruolo di coordinamento della pianificazione provinciale assume in questa situazione sempre maggiore rilievo, diventando presupposto indispensabile per il governo del territorio stesso. I principi di sussidiarietà, il decentramento e l'autonomia che ne conseguono, comportano che i quadri di coerenza debbano essere raggiunti soprattutto attraverso accordi negoziali, unica modalità di interazione che permetta allo stesso tempo di esercitare un'attività di coordinamento e di rispettare le autonomie locali.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è il principale strumento di governance attraverso cui esplicitare i compiti di programmazione affidati alla Provincia di Vicenza e l'effettivo impatto che tale strumento di pianificazione può spiegare sul territorio va considerato sia in relazione ai contenuti propri del PTCP che all'insieme delle molteplici funzioni che sono demandate all'Amministrazione Provinciale.

La relazione (che espone gli esiti delle analisi e delle verifiche territoriali necessarie per la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale) stabilisce gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico nelle materie di competenza provinciale. A tale proposito le norme tecniche del PTCP evidenziano che "La Relazione ed gli indirizzi in essa contenuti orientano le scelte pianificatorie dei Comuni e le azioni degli altri Enti pubblici nel conseguimento degli obiettivi del Piano Territoriale Provinciale e nell'interpretazione delle sue norme".

Il quadro conoscitivo del PTCP è riferito ai dati disponibili di livello provinciale. I Comuni in fase di redazione dei PAT/PATI devono provvedere ad elaborare il quadro conoscitivo di livello comunale, aggiornando ed integrando i dati in modo che essi siano congruenti con quelli del quadro conoscitivo del PTCP.

Per quanto riguarda le interazioni del progetto rispetto al PTCP vigente, vengono di seguito esaminati i seguenti elaborati grafici del PTCP, con l'intento di descrivere il territorio interessato dalla realizzazione dell'opera:

- a) Tavola 2. 1. B – Carta delle Fragilità (scala 1:50.000)
- b) Tavola 3.1.B – Sistema Ambientale (scala 1:50.000)
- c) Tavola 1. 1. B Zona Sud - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (scala 1:50.000)
- d) Tavola 4.1.B – Sistema Insediamenti e Infrastrutture (scala 1:50.000)
- e) Tavola 5. 1. B Sistema Paesaggio (scala 1:50.000)

Tavola 2. 1. B – Carta delle Fragilità (scala 1:50.000)

La Carta delle Fragilità individua gli ambiti del territorio relativi alla pericolosità geologica, idraulica ed ambientale, sulla base delle perimetrazioni del PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), degli studi condotti per la redazione del Piano Provinciale di Emergenza e della banca dati Ufficio provinciale Difesa del Suolo.

I limiti contrassegnano gli ambiti maggiormente interessati dai più rilevanti fenomeni di fragilità. Questi saranno successivamente integrati ed approfonditi negli aspetti che vengono influenzati dalle opere in progetto, in modo tale da definirne la compatibilità ai fini della trasformazione urbanistica dei suoli, seguendo le direttive fissate dal PTCP all'art. 10.

Dalla consultazione della Carta delle Fragilità si evince che l'area di studio non è perimetrata come area di pericolosità idraulica R1, trovandosi a monte della linea ferroviaria Schio-Vicenza, e ricade in ambito di risorgive [art. 36, 29 e 10 delle Norme Approvate] ed in vicinanza, ma a monte, di un pozzo di attingimento idropotabile [art. 29].

Tavola 3.1.B – Sistema Ambientale (scala 1:50.000)

A livello provinciale, la struttura della rete ecologica è rappresentata nella Tavola 3 "Sistema Ambientale", nella quale vengono anche indicati gli elementi della Rete Ecologica Regionale. La rete ecologica provinciale è il riferimento per la definizione, e per lo sviluppo di reti ecologiche di livello locale, ed è costituita principalmente dai siti della Rete Natura 2000 (area nucleo), stepping stone, corridoi ecologici, buffer zone (area cuscinetto), restoration area (ambito dotato di elementi con naturalità diffusa, anche con presenza di nuclei naturali relitti).

Fanno parte della rete ecologica anche gli elementi puntiformi o a prevalente sviluppo lineare (siepi, filari, zone boscate, vegetazione arboreo-arbustiva e perifluviale) che, nel loro insieme, determinano "sistemi a naturalità diffusa" di notevole rilevanza ecologica. Come tali, ed in quanto elementi di notevole significato storico e paesaggistico, essi vanno tutelati e, ove necessario, riqualificati.

L'area di localizzazione del circuito ricade in un'ampia porzione di territorio classificata come "Restoration area – Aree di rinaturalizzazione" (art. 38 N.A.) Tale ambito è dotato di elementi naturalità diffusa, anche con presenza di nuclei naturali relitti. Fanno parte di tale tipologia gli ambiti di risorgiva, fortemente caratterizzanti il territorio provinciale [...].

Tale area, infatti, pur all'interno di una Zona industriale e delimitata dal rilevato della strada provinciale "Marosticana" verso Ovest e dal rilevato ferroviario verso Sud, è interessata da tre rogge in parte originate da risorgive e, a monte dell'area in altra proprietà vi è una risorgiva che alimenta la Roggia Matteazzi.

Tavola 1. 1. B Zona Sud - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (scala 1:50.000)

La tavola evidenzia i vincoli e gli ambiti dei piani di livello superiore, a cui si attengono i Comuni in sede di pianificazione territoriale. Le indicazioni cartografiche del PTCP permettono di individuare l'ubicazione dell'area di studio in relazione ai limiti delle aree di ciascun vincolo.

In particolare l'area oggetto di studio non è classificata come area di pericolosità geologica né idraulica, non ricade all'interno di aree istituite come parchi e riserve naturali o archeologiche, né in aree sottoposte a tutela paesaggistica.

L'area ricade nelle immediate vicinanze di rogge/corsi d'acqua.

Tavola 4.1.B – Sistema Insediamenti e Infrastrutture (scala 1:50.000)

La Tavola "Sistema Insediamenti e Infrastrutture" ha l'obiettivo di definire i criteri per una pianificazione che prediliga la tutela del suolo e delle risorse naturali non rinnovabili e la limitazione dell'uso del territorio. In particolare l'intento del PTCP è di definire i criteri che comportino l'utilizzo delle nuove risorse territoriali solo quando non esistano alternative.

La zona oggetto di indagine ricade all'interno di un'area produttiva consolidata, al limitare della fascia di rispetto della viabilità esistente di secondo livello e della linea ferroviaria esistente.

Tavola 5. 1. B Sistema Paesaggio (scala 1:50.000)

Nella tavola "Sistema paesaggio" vengono riportati tutti gli elementi che lo compongono, naturali o di carattere antropico.

Il "sistema paesaggio" viene frammentato in elementi effettivamente percepibili quali: elementi naturali, elementi antropici, sistemi paesaggistici ed unità paesaggistiche. In tal modo è possibile identificare le componenti naturalistiche (suolo e sottosuolo, ambiente idrico, vegetazione, flora e fauna) potendo così attuare una pianificazione più adeguata e rispettosa degli equilibri, con il fine di eliminare possibili fattori di degrado ed eventuali interferenze antropiche non compatibili.

Come si nota, nella carta del Sistema Paesaggio vengono inoltre rappresentati i dati inerenti all'uso del suolo e delle valenze storiche ed artistiche, riportando le forme di aggregazioni del paesaggio agrario (tipologie di colture, aree rurali, ecc.), dell'ambiente costruito (infrastrutture, edificato industriale e urbano, ecc.) e degli elementi storico-artistico-archeologici (centri storici, chiese, ville, aree archeologiche, ecc.).

Il circuito che si intende realizzare ricade al di fuori di area di contesto figurativi delle Ville Venete (art. 46 N.A.), lontano da Ville di interesse provinciale (art. 45 N.A.) in area agropolitana (art. 24).

2.3.1 - Galleria degli estratti cartografici del PTCP.

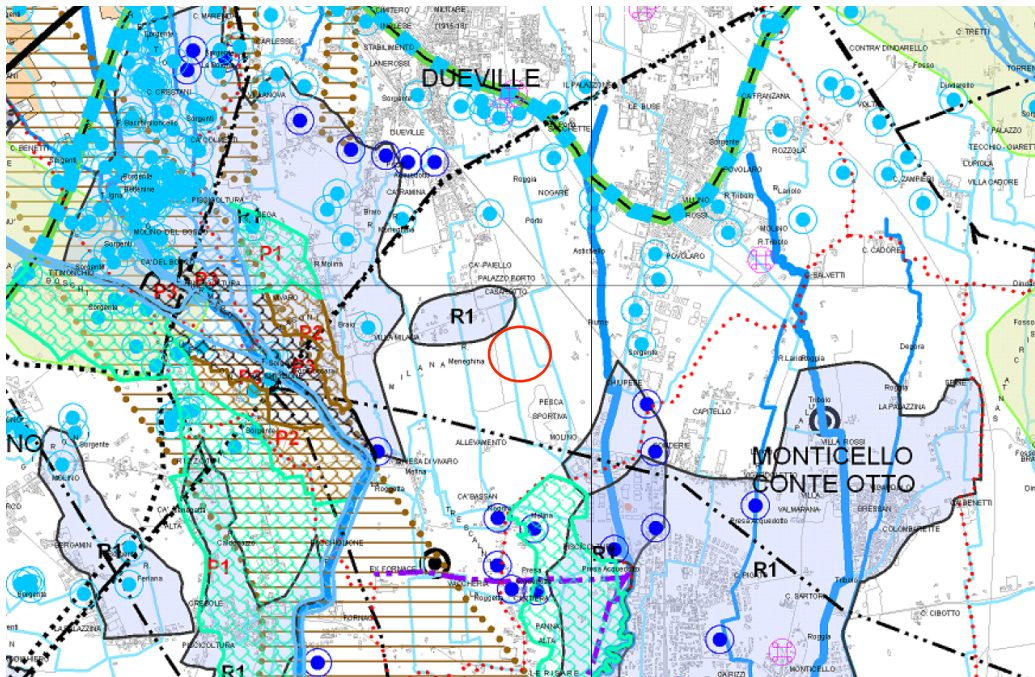


fig. 1 – Estratto della Carta delle Fragilità del PTCP. Circoletto rosso.

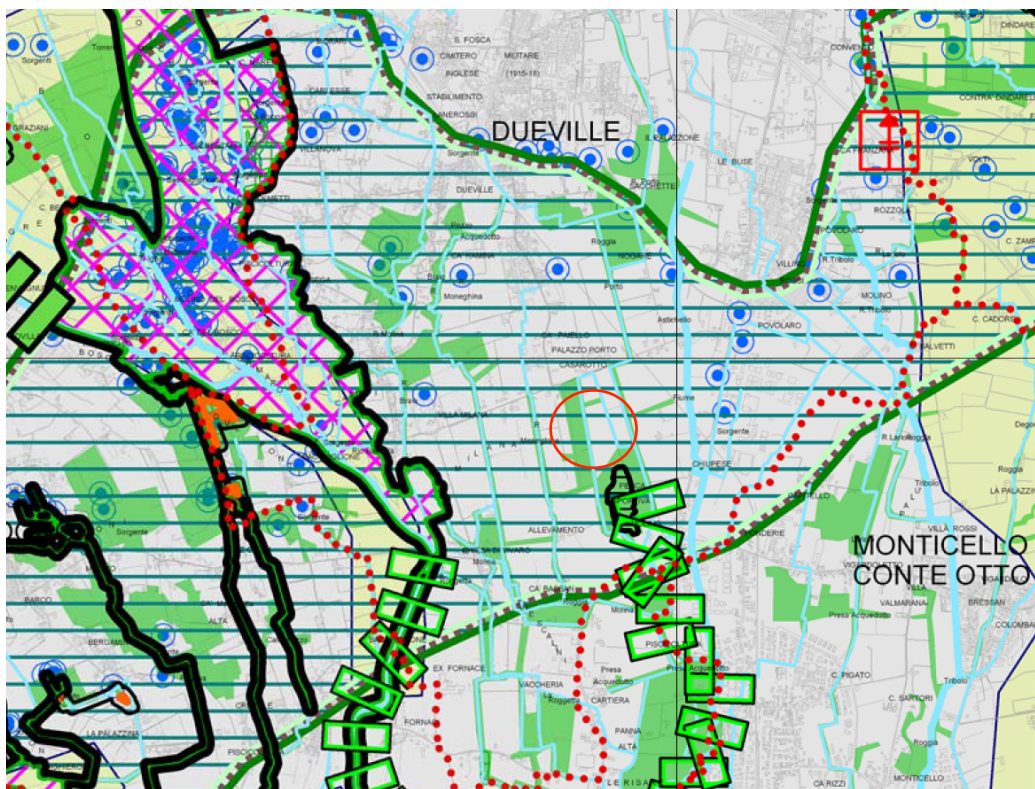


fig. 2 – Estratto della Tavola "Sistema ambientale". Circoletto rosso.

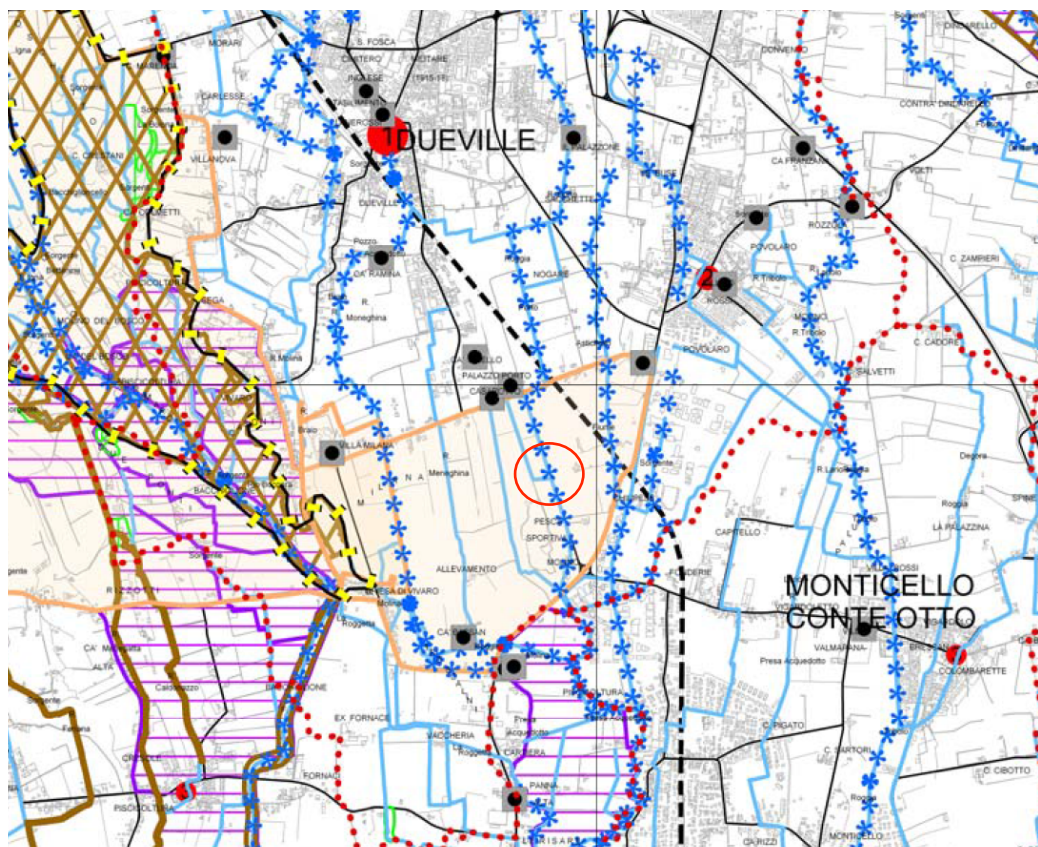


fig. 3 – Estratto della Tavola 1.1 B “Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale”. Circoletto rosso.

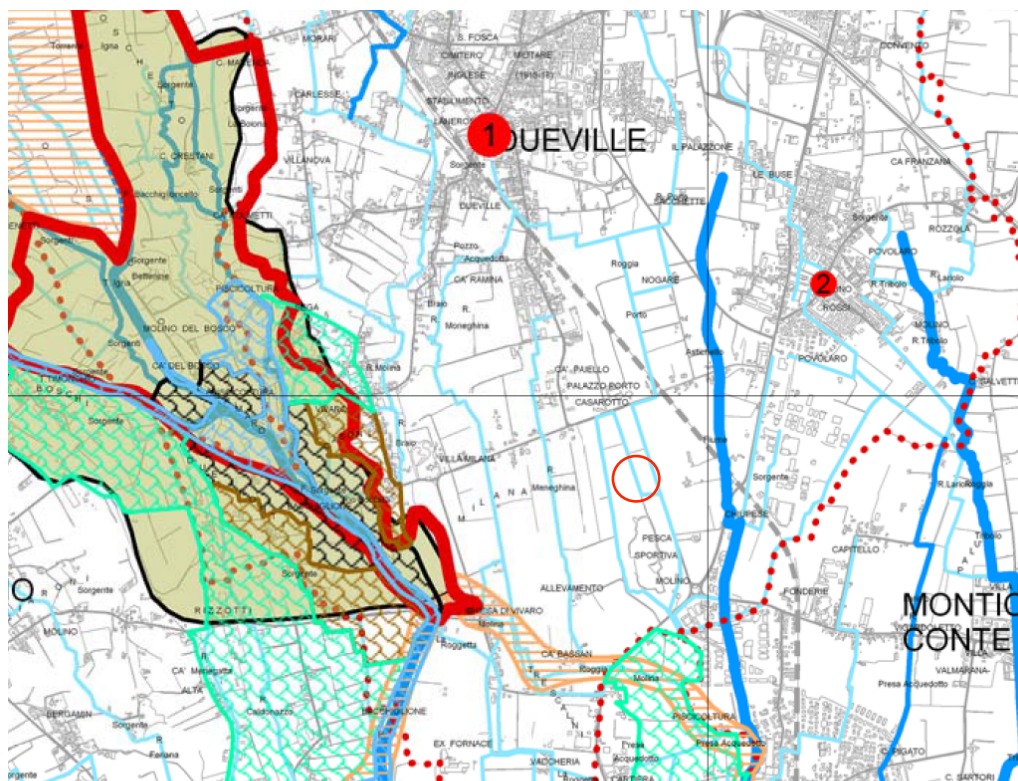


fig. 4 – Estratto della Tavola 1.2 B “Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale”. Circoletto rosso.

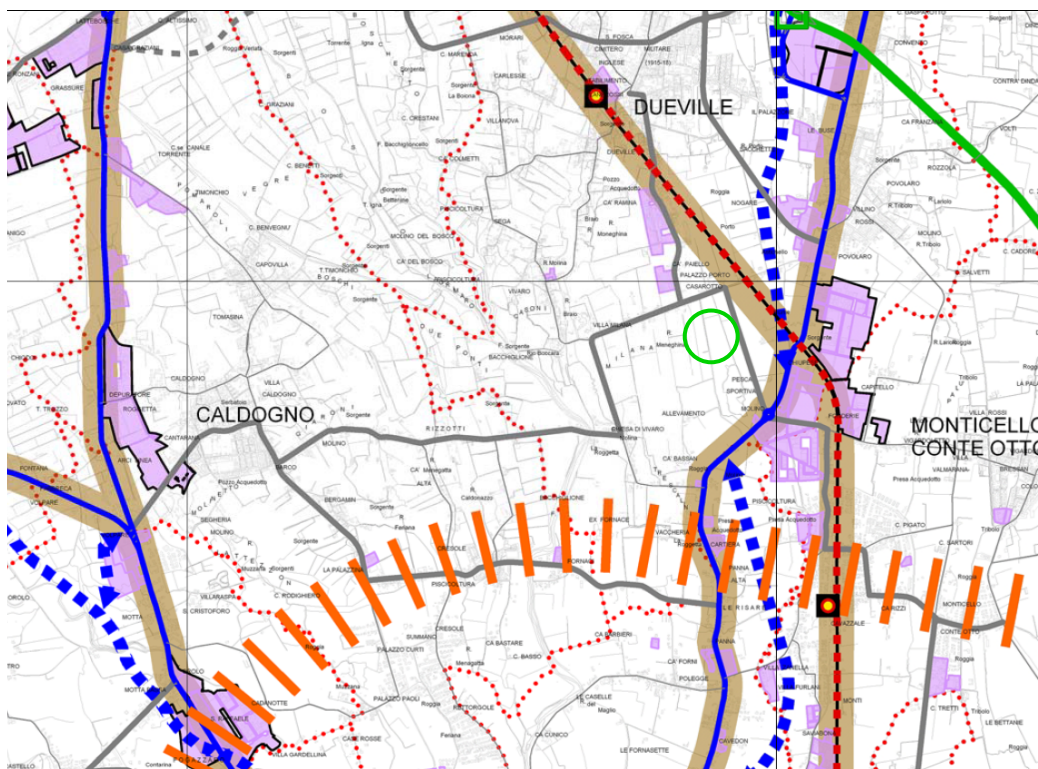


fig. 5 – Estratto della Tavola Sistema insediamenti ed Infrastrutture. Circoletto verde.

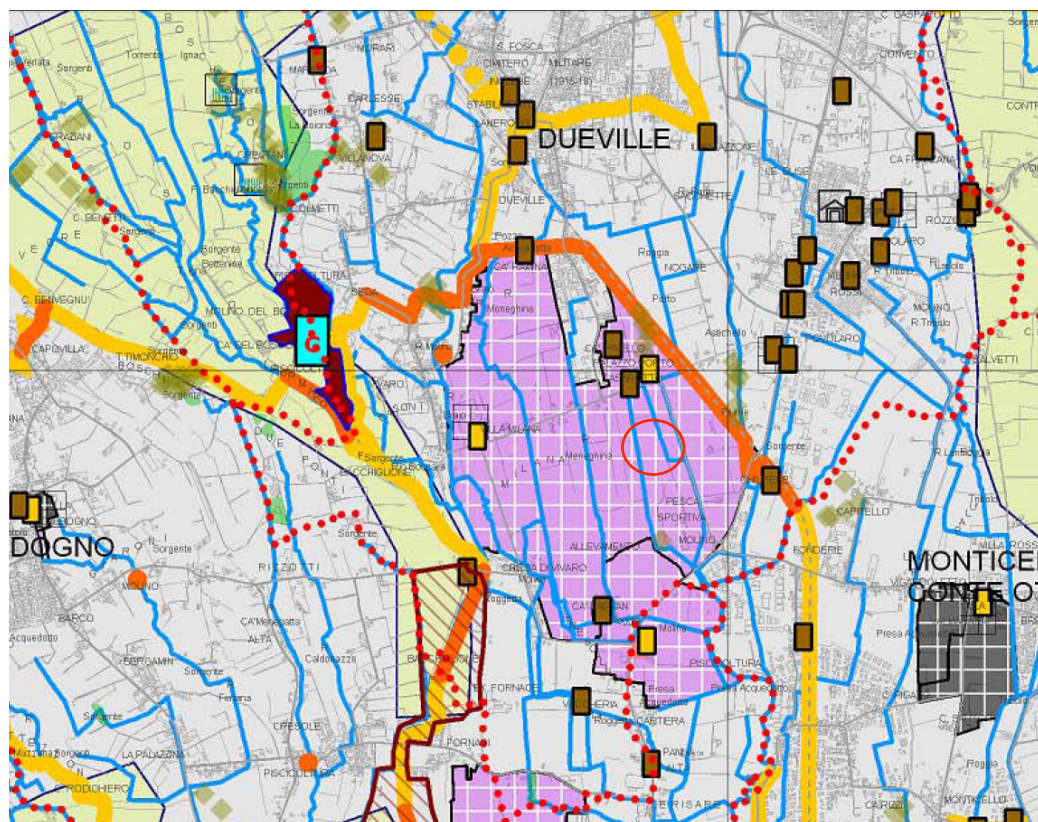


fig. 6 – Estratto della Tavola "Sistema del Paesaggio". Circoletto rosso.

Le immagini qui riportate sono un estratto delle tavole di riferimento del PTCP.

Naturalmente per una visione dei singoli elaborati cartografici e dei relativi tematismi rappresentati, con adeguata scala di dettaglio, si rimanda al Piano territoriale di Coordinamento provinciale, all'indirizzo web: http://www.provincia.vicenza.it/docurbanistica/b_Progetto/

CONCLUSIONI

Dall'analisi della cartografia del Piano, si evince che il sito oggetto di analisi ricade in un'area produttiva consolidata (Zona Industriale "Povolaro Sud"), mentre non sono segnalati altri vincoli di tipo paesaggistico, storico-archeologico, ambientale, naturale, né da elementi di fragilità, né da previsioni di infrastrutture e reti che possano rappresentare condizioni di vincolo o di criticità nei confronti della permanenza del circuito che verrà realizzato.

Il progetto appare compatibile con le direttive di Piano.

2.4 – Il Piano di Assetto del Territorio

Nella **Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale** l'area in esame ricade all'interno di area ricompresa da vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua (ex – R.D. 1775/1933), di cui all'**art. 15** delle NTA e, per quanto riguarda il tracciato del "Circuito Sud", in fascia di rispetto ferroviario (**art. 30 NTA**).

Nella **Carta delle Invarianti** non vi sono indicazioni particolari salvo l'indicazione di una risorgiva a monte dell'area e fuori dal contesto, che alimenta la roggia "Rio Matteazzi". Il sito ricade all'esterno dell'area soggetta ai "Contesti figurativi" ed in lontananza dal contesto di una Villa Veneta in località Chiupese.

Nella **Carta delle Fragilità** l'area in esame ricade in "area idonea a condizione", di cui all'art. 39 delle NTA. Più dettagliatamente la parte più ad Est appare come caratterizzata da "difficoltà di deflusso o di ristagno idrico", ma non ricade all'interno dell'area più occidentale (delimitata per quanto riguarda il progetto in esame dal rilevato stradale della "Strada Marosticana") "caratterizzata da alta vulnerabilità idrogeologica".

Nella **Carta della Trasformabilità** l'area relativa al "Circuito Nord" ricade in "area di urbanizzazione consolidata", mentre l'area del "Circuito Sud" è in parte interessata da "Pista ciclabile di progetto da PAT" e "Restoration area - Area di rinaturalizzazione".

Per tutto quanto sopra indicato si rimanda allo strumento urbanistico vigente ed alle Norme Tecniche Attuative.

Commento:

Il progetto non appare in contrasto con la situazione evidenziata dai vari "tematismi" tracciati dal PAT. Come già indicato si tratta della costruzione di un circuito ad uso esclusivo di prove e collaudi per i prodotti della ditta proprietaria, non adibito ad attività ludico-sportive-ricreative. I veicoli prodotti dalla ditta Askoll sono esclusivamente elettrici quindi non hanno motori a scoppio che presuppongono l'uso di carburanti e di olii. Il circuito verrà realizzato con nastro d'asfalto colorato e dotato di cordoli in corrispondenza delle curve, su idoneo sottofondo stradale sviluppato esclusivamente in superficie, seguendo il naturale andamento del piano campagna.

2.5 – Il Piano degli Interventi

Con delibera N°2014/000003 di Reg. il 23/01/2014 viene adottata la Variante n° 1 al Piano degli Interventi. Il Piano degli Interventi e la sua Prima variante, mantengono il carattere di coerenza con quanto indicato nel PAT.

In particolare nel precedente PRG (variante del 1994) era stata proposta una strada che avrebbe dovuto costruire la ditta Askoll Holding SpA per allacciarsi direttamente alla strada provinciale "Marosticana", la quale avrebbe subito uno spostamento verso Ovest e modifiche sulla piastra con allargamento a due corsie per senso di marcia.

Nell'attuale Piano degli Interventi tali previsioni non esistono più, né la ditta vanta velleità per tale intervento.

Per tutto quanto sopra indicato si rimanda allo strumento urbanistico vigente.

Commento:

Si rimanda al commento relativo al PAT di cui al paragrafo precedente.

3.0 – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Scopo del progetto è la costruzione di un parco da utilizzare per la ricerca, lo sviluppo ed il collaudo dei prodotti della ditta Askoll Holdings Srl, da realizzarsi in Comune di Dueville – località Povolaro - in via Industria, per conto della ditta ASKOLL HOLDING srl. Il tratto di circuito “Nord” è già stato realizzato, come indicato in premessa ed è individuato catastalmente al foglio 13 mappali n. 105, 320, 494, 725, 726, 728, 729, 730, 731, 732 ed è classificata nel PRG, come Z.T.O. D Speciale (al tempo della sua realizzazione il P.R.G. del Comune di Dueville, allora vigente, la classificava come ZTO F4). Il tratto del circuito “Sud”, ancora da realizzare, (come si evince dalla documentazione fotografica allegata – a cui si rimanda), occupa i terreni di cui al Foglio 13 ed ai mappali 474, 480, 478 e 487 e si sviluppa parallelamente alla ferrovia in zona F6 “Fascia di rispetto ferroviario” (classificazione del PRG vigente).

A tal proposito la ditta ha fatto richiesta (domanda del 11/07/2013) di rilascio del “Nulla osta” ed ottenuto la relativa Autorizzazione (6 febbraio 2014 – ricevuta della raccomandata) da parte di RFI per la realizzazione delle opere come da progetto con relative prescrizioni.

Per un’immediata individuazione dell’area e dei rapporti contermini si rimanda alle tavole grafiche di progetto.

3.1 – Assetto del paesaggio naturale e dell’area di progetto

L’area oggetto d’intervento si trova lungo via Industria, strada interna ad una zona industriale sviluppatasi a partire dagli anni ’90, denominata “Povolaro Sud”, ben servita sia da una rete viaria interna che da una rete stradale esterna data dalla S.S. Marosticana e dallo svincolo autostradale “Valdastico” che si trova circa 3 Km più a nord. Detta Zona Industriale si sviluppa in area pianeggiante e periferica del Comune di Dueville, che trova come limite di espansione la linea ferroviaria Vicenza - Schio. Il lotto interessato dal Circuito Nord ha una forma trapezoidale e pianeggiante e confina: a est e sud con via Industria e con un’area adibita a parcheggio pubblico; a nord è delimitata da una viabilità di standard definita dal progetto stesso di Variante al PRG; a ovest con un terreno in “Fascia di Rispetto Stradale” della S.S. Marosticana. Inoltre il terreno edificabile confina su tre lati con delle rogge, la più importante delle quali è il Rio Matteazzi che scorre lungo il lato est, sottoponendo il lotto a vincolo Paesaggistico - ambientale.

Detta area era individuata nel PRG come Z.T.O. F4 “Aree attrezzate per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport” ed è stata trasformata in Z.T.O. D Speciale a seguito di una Variante al PRG ai sensi art. 5 del DPR 447/1998.

Il lotto interessato dal Circuito Sud si sviluppa parallelamente ed all’interno della fascia di rispetto ferroviario. Parte del tracciato Sud ricade in area classificata come ZTO F4 “aree attrezzate a parco, gioco e sport” e parte (la prevalente) in area classificata ZTO F6 “Ferrovia” su un terreno attualmente improduttivo adibito a sfalcio (saltuario).

Nella tavola progettuale del circuito Nord è stata inserita (e realizzata) la predisposizione per la costruzione di una torre faro per illuminare il circuito, nel caso si volesse utilizzarlo in condizioni di scarsa illuminazione (come accade, ad esempio, in Inverno dopo le quattro del pomeriggio). La torre faro avrebbe le caratteristiche di quelle in uso sulle rotonde stradali. Attualmente, tuttavia, non è stata realizzata l’illuminazione (salvo quella per le aree a standard come richiesto dall’amministrazione) e non vi sono piloni o altri sostegni per le luci elettriche.

Inoltre nel nuovo progetto relativo al Circuito Nord, lo spazio centrale (ove ricade la torre faro citata) è occupato dal sedime dell’edificio direzionale previsto.

3.2 – Tipologia e caratteristiche dei mezzi elettrici prodotti

Come più sopra indicato, la ditta Askoll intende sviluppare massicciamente il settore della mobilità sostenibile. Attualmente sta producendo biciclette, scooter e autovetture. Qui di seguito le caratteristiche.

3.2.1 - Bicicletta a pedalata assistita

La bicicletta è equipaggiata con un motore elettrico che può contribuire all’azione di pedalata (la potenza del motore è di 250 watt). Il motore è attivo solo mentre si pedala. Il motore viene attivato tramite un sensore che rileva la pedalata. Alla velocità massima di 25 km/h, il motore si disattiva automaticamente. Dal punto di vista normativo, non vi è alcun limite di età per la guida, non è obbligatorio l’uso del casco né viene richiesta l’assicurazione (come avviene attualmente per le biciclette).

3.2.2 - Scooter

Appartengono alla categoria dei ciclomotori L1 equipaggiati con motore elettrico. Il motore generalmente installato su tali “motorini” di altre ditte concorrenti ha una potenza massima di 4 kW. Il motore elettrico progettato e realizzato dalla ditta Askoll ha una potenza di 1.5kW e sviluppa una velocità massima di 45 km/h. Per la conduzione in strada è necessario la patente AM, l'uso del casco e dell'assicurazione.

3.2.3 - Microcar

Si tratta di veicoli appartenenti alla categoria L6 [quadricicli leggeri] o della categoria L7 [quadricicli pesanti].

Categoria L6: il motore ha una potenza massima di 4 kW per la categoria L6, la massa dei veicoli è limitata a 350 kg e sviluppano la velocità massima di 45 km/h.

Categoria L7: sono caratterizzati da un motore di potenza pari a 15 kW, una massa pari a 400 kg e una velocità massima pari a 80 km/h. Si rende necessaria la patente AM per la guida dei veicoli L6 e la patente B1 per la guida dei veicoli L7.

3.3 – Elaborati progettuali: la sezione stradale e le opere di mitigazione idraulica.

Il progetto prevede un circuito con curve, doppie curve e rettilinei per la prova – anche lanciata – di scooter ed autoveicoli elettrici, con pavimentazione in conglomerato bituminoso. Alla fine del rettilineo la velocità massima raggiungibile è di 120 fino a 135 km/h.

La larghezza della carreggiata è di 5 m, che verrà realizzata con pendenze del 2% verso l'esterno, in maniera da allontanare l'acqua dovuta alle piogge, con raccolta ed effetto di “laminazione” da parte delle aree verdi lasciate a prato.

In particolare il tracciato del Circuito Nord si sviluppa in un'area di forma pressoché quadrata, mentre il tracciato del Circuito Sud si sviluppa prevalentemente come rettilinei in andata e ritorno, in quanto verrà costruito lungo un terreno in fascia di rispetto ferroviario, sviluppandosi maggiormente nel senso della lunghezza.

La lunghezza del tratto “Nord” è di 566 m, mentre la lunghezza del Circuito Sud è pari a 811, per un totale di 1377 km. La superficie totale occupata dal nastro d'asfalto è pari a di poco inferiore a 7000 mq su una superficie territoriale che rimane libera, pari a 18758 mq.

Tutte le curve sono equipaggiate da adeguati cordoli anti fuoriuscita.

Il sottofondo stradale è stato realizzato da un “pacchetto” di strati successivi di materiali idonei all'uso. Dal basso verso l'alto abbiamo un telo in geotessuto di separazione tra il terreno limo-argilloso in situ e lo strato “portante” superiore. Poi il corpo stradale costituito da uno spessore variabile tra 50 e 70 cm di materiale riciclato costituito da cemento/CLS macinato di taglia 80/100. Segue uno strato di materiale in ghiaia stabilizzata dello spessore di 10 cm circa. Sigilla il tutto lo strato “rotabile” costituito da una miscela di conglomerati bituminosi con granulometria 0/12, dello spessore di 6 cm. Si rimanda alla **fig. 7** ed alle tavole di progetto.

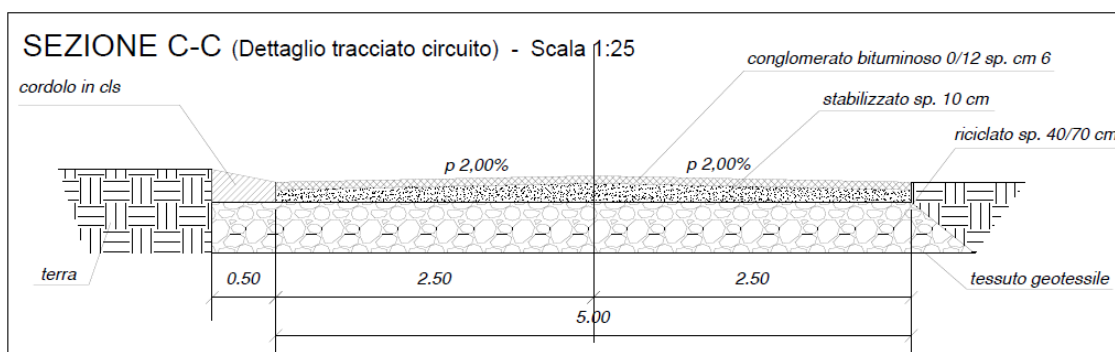


fig. 7 – Estratto della tavola progettuale – **Tav. 4 Sezione C-C**. In essa si vede uno “spaccato” del sottofondo stradale e della pavimentazione. Circuito Nord [realizzato]. Il circuito Sud verrà realizzato con le medesime specifiche tecniche e stessi materiali.

Le aree verdi del circuito sono profilate con pendenze tali da far sì che l'acqua in uscita dalla pista, venga condotta in aree topograficamente depresse con funzione di raccolta ed accumulo (funzione idraulica di laminazione) con recapito nelle rogge esistenti. In particolare il dimensionamento delle opere idrauliche e la successiva realizzazione ha seguito le modalità di calcolo di cui alla legge L. 267/98 e DGRV 2948/09 (si veda a tal proposito la relazione di Compatibilità Idraulica, *op. cit.*) e le indicazioni del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta.

Nel circuito sono stati realizzati cinque bacini di accumulo idraulico ove attuare la laminazione e il ritardo temporale dello scarico in roggia demaniale (Rio Matteazzi) per un totale di 430 mc, superiore a quanto richiesto dal Consorzio.

Per la realizzazione del tratto di circuito Sud si osserverà il medesimo *modus operandi* tanto per il calcolo e dimensionamento che per la realizzazione delle opere di mitigazione idraulica. A tal proposito si fa notare che la stessa RFI (rete Ferroviaria Italiana S.p.A.), nell'esprimere parere favorevole alla realizzazione del tratto in fascia di rispetto ferroviario, ha richiesto, in merito alla gestione delle acque, che "è vietato alterare l'attuale assetto di smaltimento delle acque meteoriche provenienti dalla sede ferroviaria, e parimenti tutte le acque meteoriche dell'intervento dovranno essere opportunamente raccolte, convogliate ed allontanate dalla proprietà ferroviaria in modo da non intaccare il corpo del rilevato ferroviario".

Si rimanda ai pareri espressi.

Infine si ricorda che il circuito non è dotato di illuminazione. Nel circuito Nord si è realizzata la predisposizione per una torre faro, per una eventuale futura realizzazione. Tuttavia, il progetto prevede anche la realizzazione di un edificio esclusivamente fuori terra a due piani, di pianta circolare, con altezza del primo "impalcato" a 4.5 m sopra l'attuale piano di campagna, nella posizione centrale del circuito Nord, in contrasto con la torre faro (vedi fig. 18). Nell'eventualità che tale edificio venga realizzato, si dovrà valutare una diversa disposizione dell'illuminazione (ammesso che vi sia l'effettiva esigenza).

La torre faro avrà le medesime caratteristiche di quelle installate nelle rotatorie stradali.

Per immediatezza di comprensione si rimanda alle **fig. 16, 17 e 18** del presente elaborato e, naturalmente, alle tavole progettuali di cui queste ne sono un estratto.

4.0 - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Per lo sviluppo del seguente capitolo si è fatto riferimento al Rapporto ambientale della VAS del PTCP, e dalla relazione ambientale preliminare per la VAS del PAT di Dueville, del 2008 ed agli elaborati tecnici, cartografici del PAT e del Piano degli Interventi. Oltre a queste, si sono consultati i dati provenienti da relazioni di ARPAV, reperite liberamente nella rete web.

4.1 – Atmosfera e qualità dell'aria

4.1.1 - Qualità dell'aria ed emissioni

Le modificazioni indotte dalle emissioni inquinanti sono spesso tali da costituire un reale pericolo per la salute dell'uomo e possono compromettere le attività ricreative e gli altri usi legittimi dell'ambiente. Le emissioni inquinanti in atmosfera sono riconducibili alle attività produttive, ai trasporti, alla produzione di energia termica ed elettrica, al trattamento e smaltimento dei rifiuti e ad altre attività di servizio.

In termini generali le principali fonti di emissione si possono considerare:

- gli impianti di combustione per il riscaldamento degli ambienti, responsabili delle emissioni di NO_x , idrocarburi, polveri, SO_2 ;
- il traffico veicolare, direttamente responsabile delle emissioni di CO , NO_x , polveri, idrocarburi incombusti, SO_2 (come emissioni allo scarico) e di idrocarburi non metanici (come emissioni evaporative), oltre che del ri-sollevamento del particolato fine dovuto al passaggio dei veicoli;
- i processi produttivi industriali, in particolare nei settori della chimica, della lavorazione dei metalli e meccanico, responsabili delle emissioni di NO_x , polveri, idrocarburi, SO_2 e composti organici volatili, le centrali termoelettriche per la produzione di energia, l'agricoltura, responsabile delle emissioni di NH_3 .

Il risanamento e la tutela della qualità dell'aria sono obiettivi irrinunciabili in tutte le politiche di ogni amministrazione, considerate le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente.

La Regione Veneto, con D.G.R. n. 57 dell'11 novembre 2004, "Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera" ha adottato una suddivisione del territorio regionale sulla base di una serie di criteri di valutazione della qualità dell'aria:

- superamento delle soglie effettivamente rilevate in una campagna di rilevamento dati;
- i capoluoghi di Provincia;
- la popolazione (più di 20.000 abitanti);
- densità abitativa superiore a 1.000 ab/kmq, contermini ai comuni individuati ai punti precedenti.

Il piano considera la zonizzazione proposta come provvisoria e prevede la possibilità di modifiche. Considerato che l'analisi puntuale delle concentrazioni degli inquinanti in ciascun Comune della Regione Veneto, utilizzando solo metodi strumentali, comporterebbe dei tempi di monitoraggio notevolmente lunghi, da parte di ARPAV è stata messa a punto, a seguito dell'acquisizione dei dati dell'inventario delle densità emissive a livello comunale (t/a km^2), una metodica per giungere alla formulazione di una zonizzazione dell'intero territorio veneto.

La metodologia approvata dal Comitato di Indirizzo e Sorveglianza (C.I.S.), organismo istituito dal PRTRA in data 30 maggio 2006, è impostata sui seguenti principi:

- classificazione dei comuni sulla base della densità emissiva (tonnellate per Kmq): APAT, secondo un approccio top-down, ha ricavato delle stime delle emissioni su base nazionale e provinciale;
- classificazione dei comuni sulla base della densità emissiva complessiva di: PM_{10} (polveri sottili), protossido di azoto (N_2O), ossidi di azoto (NO_x), ammoniaca (NH_3), ossidi di zolfo (SO_x), composti organici volatili (COV);

- a partire dalle emissioni originarie è stata considerata la soglia emissiva (q) del 100% per il PM₁₀, del 20% per COV e il secondo percentile della soglia emissiva al 50% per NO_x, NH₃ e SO_x.

Nella zonizzazione tecnica si è tenuto conto altresì delle campagne di monitoraggio. I Comuni di fascia A sono stati ulteriormente suddivisi in tre sottosistemi per distinguere i Comuni che:

- sono causa di deterioramento della qualità dell'aria per se stessi e per i Comuni limitrofi (A1);
- non sono direttamente causa (responsabili) della propria qualità dell'aria.

Sulla base di tali considerazioni i Comuni sono stati classificati in:

- Comuni A2 a bassa densità emissiva ($q < 7 \text{ t/a Km}^2$);
- Comuni A1 provincia - ad alta densità emissiva ($7 \text{ t/a Km}^2 < q < 20 \text{ t/a Km}^2$);
- Comuni A1 agglomerato - ad alta densità emissiva ($q > 20 \text{ t/a Km}^2$);

Il 17 ottobre 2006, con Delibera della Giunta Regionale n. 3195, è stato approvato l'aggiornamento della zonizzazione del territorio regionale.

*

*

*

Il Comune di Dueville risulta compreso in zona C secondo la zonizzazione del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera. All'interno della zona C devono essere applicati piani di mantenimento per il contenimento dell'inquinamento atmosferico. Secondo l'aggiornamento della zonizzazione del territorio regionale il comune di Dueville è stato classificato in zona "A1 agglomerato", ove sono compresi i Comuni aventi densità emissiva maggiore di 20 t/a km².

La rete provinciale di monitoraggio comprende, secondo i dati ARPAV, 13 stazioni che costituiscono la rete di rilevamento fissa dislocata nel territorio provinciale e 2 laboratori mobili.

Sia gran parte delle stazioni fisse che i laboratori mobili sono dotati di apparecchiature per il rilevamento in continuo degli inquinanti "tradizionali" (es. monossido di carbonio, ossidi di azoto, ozono, PM10,...), e di alcuni parametri meteorologici quali: temperatura, umidità relativa, pressione atmosferica, radiazione solare totale, pioggia, direzione e velocità del vento.

Per completare il quadro delle conoscenze sugli inquinanti "non tradizionali", vengono anche svolte, sempre dall'ARPAV, delle specifiche campagne di analisi con l'utilizzo di campionatori passivi (c.d. "Radiello") che consentono una copertura areale particolarmente estesa.

A seguito di alcune campagne di misura condotte da ARPAV con la stazione mobile di campionamento ubicata nel capoluogo, in Via S. Fosca, nell'arco temporale dal 01/06/2004 al 10/01/2005, è emerso che le criticità maggiori, come nel resto del Nord Italia e del Veneto in particolare, sono date soprattutto, nel periodo invernale, dalle polveri sottili (PM10) e nel periodo estivo dall'Ozono (O3), i cui valori di concentrazione superano per diversi giorni i limiti previsti dalla normativa vigente in materia.

Gli altri parametri campionati - monossido di carbonio (CO), biossido di azoto (NO2), biossido di zolfo (SO2), benzene, mantengono invece concentrazioni inferiori sia ai livelli di protezione della salute sia ai livelli di attenzione.

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera fa inoltre riferimento alle stime prodotte dall'APAT che riportano i valori di emissione degli inquinanti in t/anno: attraverso la metodologia di disaggregazione comunale è stata ottenuta, a partire dai dati provinciali APAT, una matrice di valori di emissione che rappresentano la stima della massa emessa nell'anno 2000 per ciascun macrosettore e per ognuno dei 21 inquinanti indicati nello studio. Essa classifica le sorgenti di emissione secondo tre livelli gerarchici: la classe più generale prevede **11 macrosettori**, a loro volta suddivisi in **76 settori** e **375 attività**. A ciascuna di queste classi e ripartizioni è assegnata una codifica di riferimento comune a livello europeo, denominata SNAP97 *(a cui si rimanda)*.

Da tali indagini emerge che il Comune considerato presenta emissioni piuttosto basse per tutti gli inquinanti considerati. Si può osservare che i settori che maggiormente contribuiscono alle emissioni

sono dovuti agli impianti di combustione non industriale, alla combustione nell'industria manifatturiera, ai processi produttivi (combustione senza contatto) ed al trasporto su strada. In particolare relativamente a quest'ultimo settore si osserva che un elemento di forte pressione sulla qualità dell'aria rilevata nel territorio comunale è il traffico di attraversamento determinato dalla presenza dell'Autostrada A31 della Valdadastico e della SP 248 Marosticana. Il maggior transito veicolare viene registrato in prossimità dei centri abitati di Dueville sulla SP 50, di Povolara e Passo di Riva, e sulla SP 248 Marosticana che sono i due assi stradali più trafficati per l'interconnessione a scala territoriale con l'Autostrada Valdadastico (A31), avente un casello proprio in posizione baricentrica rispetto ai centri abitati suddetti.

Inquinante - Unità di misura	Macrosettori											TOTALE
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Arsenico - kg/a	0,00	0,23	23,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23,36
Benzene - t/a	0,00	0,00	0,00	0,03	0,01	0,20	2,32	0,15	0,00	0,00	0,00	2,70
Cadmio - kg/a	0,00	0,52	0,81	1,08	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	2,43
CH4 - t/a	0,00	6,42	0,60	0,73	80,22	0,00	7,04	0,16	0,55	136,47	0,08	232,27
CO - t/a	0,00	114,41	18,72	27,13	0,00	0,00	644,47	28,07	11,17	0,48	0,00	844,46
CO2 - t/a	0,00	23195	16882	1799	0	391	23509	2138	0	0	0	67914,33
COV - t/a	0,00	10,15	0,88	8,65	12,04	125,57	121,04	8,93	0,54	0,09	0,01	287,88
Cromo - kg/a	0,00	0,72	5,48	9,19	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	15,41
Diossine e furani - g(TEQ)/a	0,00	0,01	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11
IPA - kg/a	0,00	10,50	0,01	2,59	0,00	0,01	0,45	0,05	1,64	0,00	0,00	15,25
Mercurio - kg/a	0,00	0,37	0,31	3,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,93
N2O - t/a	0,00	2,35	0,49	0,00	0,00	0,00	2,13	0,72	0,01	17,36	0,03	23,09
NH3 - t/a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,72	0,00	0,00	101,97	0,00	105,69
Nichel - kg/a	0,00	18,81	3,24	4,23	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	26,33
NOx - t/a	0,00	24,81	13,97	2,71	0,00	0,00	154,35	27,90	0,50	0,02	0,00	224,26
Piombo - kg/a	0,00	1,78	109,26	80,43	0,00	0,00	137,67	0,48	0,00	0,00	0,00	329,62
PM10 - t/a	0,00	4,95	14,00	5,02	0,01	0,00	12,44	3,99	0,63	0,09	0,00	41,13
Rame - kg/a	0,00	1,21	2,19	6,50	0,00	0,00	0,56	0,08	0,00	0,00	0,00	10,54
Selenio - kg/a	0,00	0,02	33,55	1,08	0,00	0,00	0,13	0,01	0,00	0,00	0,00	34,79
SOx - t/a	0,00	7,30	17,83	0,00	0,00	0,00	2,57	0,35	0,00	0,00	0,00	28,04
Zinco - kg/a	0,00	2,67	30,24	693,67	0,00	0,00	0,22	0,02	0,00	0,00	0,00	726,82

tab. 1 - Massa totale emessa per i 21 inquinanti considerati, nell'anno 2000.

4.1.2 - Fattori climatici

Il clima della provincia di Vicenza e quindi di Dueville rientra, come per tutto il Veneto, nella tipologia mediterranea pur presentando caratteristiche tipicamente continentali per la posizione climatologica di transizione: inverni rigidi e secchi ed estati calde e umide.

Il regime pluviometrico è di tipo equinoziale, con un massimo in primavera, un secondo massimo più accentuato in autunno e un minimo assoluto in inverno.

Le precipitazioni medie annue sono attorno ai 1200 mm/anno (media degli ultimi 10 anni: dati stazione meteo di Montecchio Precalcino) e la temperatura media annua non è mai elevata (13,2 C°), così come quella del mese più caldo (23,4 C°) (medie degli ultimi 10 anni: dati stazione meteo di Montecchio Precalcino).

4.2 – Ambiente idrico

4.2.1 - Circolazione idrica superficiale

Il territorio comunale di Dueville, interamente compreso all'interno del bacino del Bacchiglione, ricade nella fascia delle cosiddette "risorgive" da cui prendono origine alcuni importanti corsi d'acqua: il Bacchiglione, l'Astichello, oltre a numerose rogge tra le quali R. Molina, R. Menegatta, R. Caldonazzo, R. Verlata, R. Rozzola e R. Tribolo. E' presente anche il torrente Astico, che lambisce per un piccolo tratto il Comune nella porzione nord (in zona Passo Riva).

Esiste inoltre una rete idrica minore rappresentata dai fossati di vario ordine che, solcando la porzione coltivata del territorio comunale, costituisce una rete capillare di raccolta delle acque di deflusso verso le rogge sopraccitate.

Nel complesso, tali corsi d'acqua, gestiti dal Consorzio Alta Pianura Veneta, rappresentano un'efficiente rete di raccolta e smaltimento delle acque di tutto l'ambito agricolo del territorio comunale.

Il tracciato del circuito si sviluppa in un'area delimitata da due rogge ed attraversata da una terza, la Roggia Matteazzi (demaniale). Immediatamente a monte, ma in altra proprietà e a circa 30 m di distanza dal circuito, è presente una risorgiva che alimenta la roggia più ad Est.

4.2.2 - Circolazione idrica sotterranea

Dal punto di vista geologico-stratigrafico l'area in esame appare come un settore di transizione tra l'alta pianura caratterizzata da un acquifero indifferenziato all'interno di un sottosuolo ad alluvioni ghiaiose e la bassa pianura caratterizzata da depositi fini e finissimi con falde in pressione. Caratteristica principale di questo territorio è la presenza della fascia delle risorgive, un continuum originato dal cambio di permeabilità tra i materiali più permeabili e grossolani ed i depositi fini della pianura, dove la superficie topografica è più depressa.

Si ha quindi un passaggio dall'acquifero indifferenziato dell'Alta Pianura ad un sistema multifalde, a Sud delle risorgive, con i livelli acquiferi che si estendono verso valle come digitazioni della falda libera. Nel settore intermedio si è in presenza di una situazione di transizione, con alcuni acquiferi sovrapposti di cui quello superficiale di tipo freatico.

La falda idrica è profonda mediamente 8 m nei settori settentrionali del territorio comunale e progressivamente si avvicina alla superficie, andando verso Sud, con quote di soggiacenza media di 1-2 m dalla superficie, appena a valle della linea delle risorgive.

Il livello statico della polla di risorgiva immediatamente a monte dell'area (e delle rogge che attraversano l'area) è variabile tra i 60 cm ad 1 m di soggiacenza.

Qui di seguito si riporta un estratto della Relazione geologica del PAT (pag. 7 e 8) in quanto ritenuti utili per una migliore descrizione delle condizioni idrogeologiche del territorio comunale di Dueville:

"(...) In generale è stato riportato da alcuni studi idrogeologici, che la falda ha un andamento pressoché direzionato da NW verso SE nel settore orientale mentre si direziona da NE a SW nel settore occidentale. Essa risente con ogni probabilità della presenza dei Fiumi Bacchiglione e Astico e si sviluppa ad una quota variabile dai 52 m s.l.m a N fino ai 40 m s.l.m a S. La superficie della falda freatica di pianura giace tra 1,0 , 2,5 metri di profondità.

La situazione idrogeologica del sottosuolo a valle della linea delle risorgive è caratterizzata dalla presenza di una falda superficiale a carattere freatico. Il regime della falda è caratterizzato da una fase di piena tardo estiva ed una di magra con minimi nel mese di aprile.

Il deflusso naturale dell'acquifero freatico avviene, in superficie, con una gradiente di circa 0.08%, intercettato da numerosi scoli e fossi di drenaggio. In profondità avviene attraverso l'alimentazione del sistema acquifero a falde confinate da livelli limoso-argillosi permeabili.

La falda affiora in presenza dell'affioramento di litologie fini con numerose risorgive (individuate e posizionate nella tavola idrogeologica).

Il sottosuolo della pianura è costituito a nord della linea delle risorgive da abbondante materiale ghiaioso (alta pianura), mentre a sud di tale linea si alternano livelli sabbiosi a livelli argilloso-limosi (media pianura).

Acquifero Superiore Freatico..... pochi metri dal p.c

· 1° Acquifero artesiano.....20÷30 m dal p.c

· 2° Acquifero artesiano.....60÷80 m dal p.c

- 3° Acquifero artesiano 90÷120 m dal p.c
- 4° Acquifero artesiano130÷170 m dal p.c

Si tratta di acquiferi costituiti da sabbie medie o fini, sabbie argillose, con la presenza di limitati strati di ghiaia piccola, delimitati al letto e al tetto da argille, argille limose a volte torbose. Il regime della falda è caratterizzato da una fase di piena tardo estiva con massimi a settembre ed una di magra che si estende da febbraio a maggio con minimi collocati normalmente nel mese di aprile. Durante l'anno la superficie della falda oscilla mediamente di circa 3 metri”.

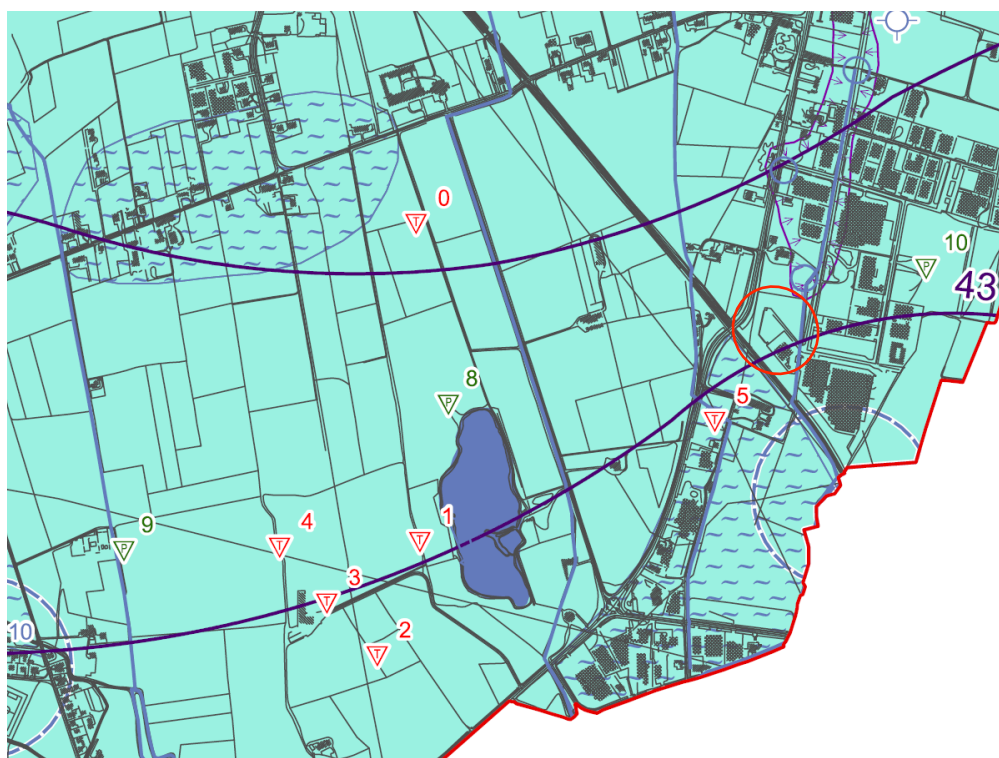


fig. 8 – Estratto della tavola B3 – 2 del PAT “Carta Idrogeologica”. Circoletto rosso.

4.2.3 - Stato di qualità delle acque superficiali e sotterranee

Tra i fiumi che presentano maggiori criticità, in termini di qualità delle acque, vi è il Fiume Bacchiglione che attraversa il territorio comunale di Dueville nella porzione sud-ovest (Loc. Vivaro).

L'Osservatorio Regionale Acque (O.R.A.C.) dell'ARPAV, tra il 2002 e il 2003, ha condotto un progetto per l'applicazione dell'indice di funzionalità fluviale (I.F.F.) del Fiume Bacchiglione, dal quale è emerso che il tratto di fiume che attraversa Dueville ha un I.F.F. di livello medio pari a III/IV, ovvero mediocre-scadente.

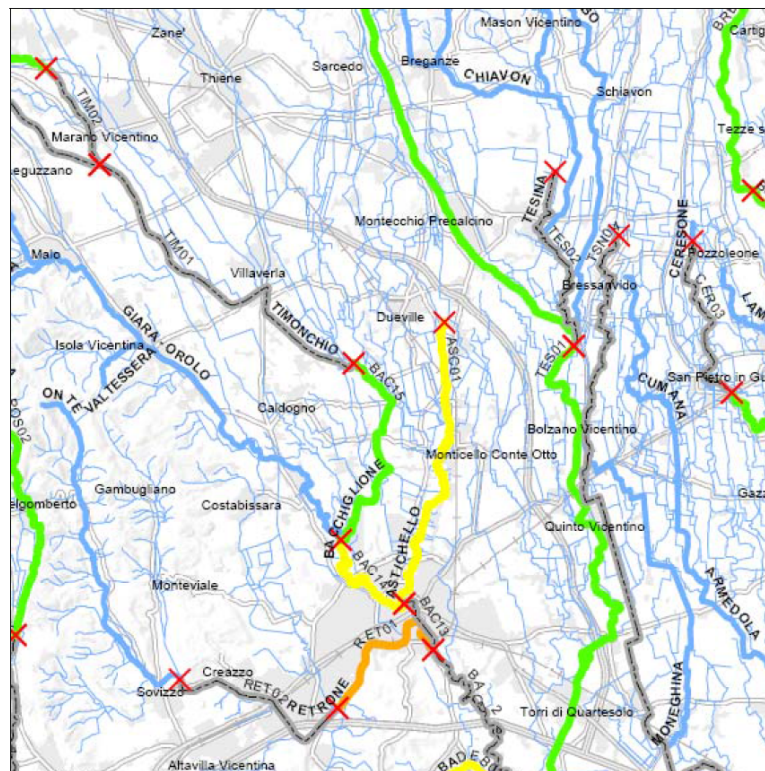
Questo tratto è caratterizzato dal fatto di avere una funzionalità piuttosto scarsa, dovuta alla quasi totale assenza di vegetazione perifluviale e ad un percorso pressoché rettilineo; tuttavia presenta una qualità biologica da medio-buona a buona (indice IBE rilevato pari a 7/8 – Classe di qualità: III-II).

Lo Stato Ambientale dei Corsi d'Acqua (SACA) è determinato rapportando i dati riguardanti lo Stato Ecologico (SECA) con i dati relativi alla presenza di sostanze pericolose. Lo Stato Ecologico viene a sua volta definito valutando il livello d'inquinamento dato dai Macrodescrittori (LIM) (azoto ammoniacale, azoto nitrico, percentuale di saturazione dell'ossigeno, fosforo totale, BOD5, COD, Escherichia coli) e l'Indice Biotico Esteso (IBE). Le classi di stato ecologico sono cinque, dalla 1 (la migliore) alla 5 (la peggiore). Gli stati di qualità ambientale previsti per i corsi d'acqua sono: Elevato, Buono, Sufficiente, Scadente e Pessimo. Il Decreto Legislativo n. 152/99 stabiliva che, entro il 30 aprile 2003, le regioni dovevano attribuire a ciascun corpo idrico significativo o a parte di esso una classe di qualità (Stato Ambientale). Tale classificazione costituisce la base per la programmazione degli interventi di tutela dei corpi idrici dall'inquinamento.

Con Deliberazione della Giunta Regionale del 6 giugno 2003, n. 1731, il Veneto ha adempiuto a tale obbligo, individuando la classe di qualità ambientale dei corpi idrici regionali significativi.

Si riportano di seguito degli stralci estratti dalla Tav. 38 allegata al Piano di Tutela delle Acque nella quale è possibile individuare i tratti omogenei individuati per ciascun corso d'acqua di interesse.

Dai dati forniti dall'ARPAV si rileva che lo stato ambientale del torrente Astico e del Bacchiglione per il 2005 è risultato buono (colore verde), mentre per il fiume Astichello lo stato ambientale è stato individuato come sufficiente (colorazione in giallo), sempre relativamente al 2005.



Dal punto di vista dello stato quantitativo della risorsa idrica superficiale da uno studio condotto dalla Provincia di Vicenza, Università degli Studi di Padova e A.A.T.O. BACCHIGLIONE, con lo scopo di mettere a punto modelli matematici per la tutela e la gestione delle risorse idriche sotterranee, emerge, nell'ambito del bacino del Bacchiglione, un calo negli afflussi (determinato dalla diminuzione dei volumi di precipitazione e dell'intensità media delle stesse) e un aumento dei deflussi o prelievi (aumento delle superfici impermeabili) con un saldo negativo stimato in 2,2 mc/s.

Per quanto riguarda lo stato qualitativo delle acque sotterranee, dall'analisi dei risultati del monitoraggio effettuato da ARPAV presso le stazioni fisse n. 140 e 164, indicate nella figura seguente estratta dalla Tav. n. 10 del Piano di Tutela delle Acque, si rileva per la stazione 164, la più prossima all'area di interesse, un valore dell'indice SCAS pari a 2 per il 2001, mentre per la stazione 140 l'indice SCAS risulta pari a 3 per il 2005. *[elaborato dal Rapporto ambientale per la VAS del PAT di Dueville. Op. cit].*

4.2.4 - Fattori di rischio idrogeologico - idraulico

L'area in esame ricade al di fuori da aree a pericolosità idraulica (Fonte dati del P.A.I.), da aree esondabili di cui alle indicazioni del Consorzio Alta Pianura Veneta e non è catalogata tra le aree soggette a Rischio idraulico R1 (di cui al Piano di Protezione Civile provinciale).

Per la parte del Circuito Nord la ditta ha richiesto ed ottenuto dall'allora Consorzio di Bonifica Medio Astico Bacchiglione le **Concessioni Idrauliche n° 732** [Costruzione di un edificio in fregio il corso d'acqua demaniale Rio Matteazzi] e n° 749 del 04.07.2005 [Costruzione di un ponticello sulla Roggia Rio Matteazzi] dove si autorizza la ditta Askoll Holding srl a costruire in fregio a un corso d'acqua pubblico e al recapito delle acque meteoriche nello stesso (Rio Matteazzi).

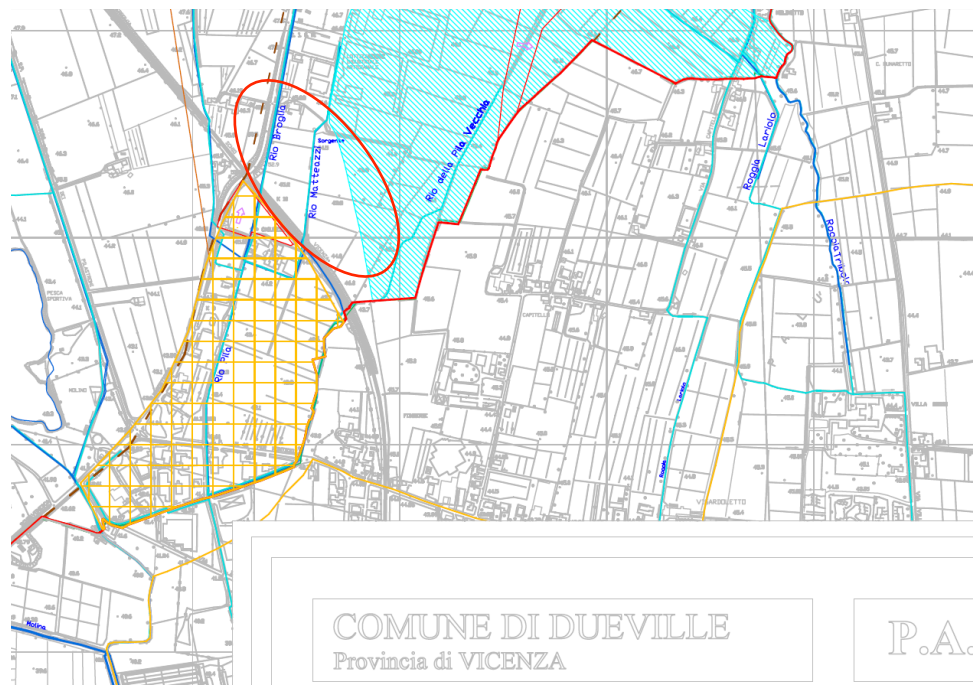


fig. 9 – Estratto della tavola 10 b del PAT “Carta idraulica”. Con l’ovale rosso è indicata l’area di sviluppo del circuito.

4.3 – Suolo e Sottosuolo

4.3.1 - Note geologiche e geomorfologiche

Dal punto di vista morfologico il territorio di Dueville è totalmente pianeggiante, con pendenza media del 4 per mille. La Carta delle Unità Geomorfologiche della Regione Veneto classifica il territorio d'interesse come “depositi fluvio-glaciali e alluvionali antichi e recenti delle vallate alpine e della fascia di conoidi pedemontane”.

La Carta delle Unità Geologiche della Regione Veneto classifica i terreni d'indagine come depositi alluvionali e fluvio-glaciali distinti sino a 30 metri sulla base di stratigrafie di pozzi e descrivibili come alternanze di ghiaie e sabbie con limi e argille (Quaternario). La litologia rilevabile nei materiali del sottosuolo può essere di varia natura. Predominanti sono i materiali ghiaiosi carbonatici derivanti dalle formazioni calcareo-dolomitiche triassiche e giurassiche alpine.

Il territorio di Dueville, nella sua parte più superficiale e per uno spessore di circa dieci metri appare costituito da orizzonti di ghiaie dell'Astico provenienti da ovest, da depositi sabbiosi del F. Brenta provenienti da Nord-Est ed infine da ghiaie recenti dell'Astico provenienti da Nord, cioè dalla direzione del Centro di Montebelluna Precalcino.

Il sottosuolo risulta, pertanto, caratterizzato da una notevole varietà litologica e granulometrica. Nella parte settentrionale del comune si ha la prevalenza di sottosuoli ghiaiosi, mentre nella parte meridionale, di sottosuoli sabbiosi.

Dal punto di vista litologico si può distinguere una parte settentrionale del territorio a suoli con scheletro ghiaioso, difficilmente scavabili, ed una parte meridionale con suoli teneri, molto adatti all'agricoltura.

“[...] Dal punto di vista geologico-stratigrafico, la relativa vicinanza dell'Astico, soggetto a suo tempo ad ampie divagazioni ed esondazioni e a carattere prevalentemente torrentizio, ha condizionato fortemente la natura litologica dei terreni: in funzione della estrema variabilità dell' energia di trasporto del fiume, i

materiali sedimentati variano dalle argille variamente limose alle ghiaie sabbiose, talora anche grossolane [...].

In particolare l'area di interesse appare caratterizzata da una situazione stratigrafica fortemente eterogenea, soprattutto per il differente grado di addensamento dei livelli sabbiosi-ghiaiosi, che può essere in generale definita, almeno per i primi 13,50-15,00 metri, come una copertura di circa 3 m di limi argilloso-sabbioso molli, sopra una alternanza di sabbie debolmente ghiaiose e limi sabbiosi.

“Dal punto di vista stratigrafico e facendo riferimento alla PROVA N° 4, presa come significativa, nell'area di edificazione il terreno indagato può essere suddiviso come sintetizzato nella tabella seguente:

Profondità (m)	Litologia correlata	Orizzonte	N _{SPT}
0.00-3.30	Terreno vegetale e limi sabbiosi, talora argillosi, sciolti	A	5
3.30 – 8.10	Sabbie variamente limose	B	9
8.10 – 13,50	Sabbia debolmente ghiaiosa, variamente addensata	C	16

Dal punto idrogeologico, l'area è caratterizzata da falda molto superficiale: in periodo di "magra" a – 0,70 m dal p.c. [rif. *Relaz. geologica Pivetta*].”.

4.3.2 – Note pedologiche

Si tratta di suoli impostati e sviluppatisi in aree depresse della pianura alluvionale, con falda subaffiorante formatasi da depositi torbosi su limi ed argille. Sono suoli moderatamente profondi, a differenziazione del profilo da bassa a moderata, ad accumulo di sostanza organica in superficie, a idromorfia poco profonda, localmente salini e spesso con orizzonti organici sepolti (Molli-Gleyic Cambisols).

Sono suoli in area di risorgiva, ad accumulo di sostanza organica, sviluppatisi in superfici pianeggianti. Il materiale parentale, come evidenziato anche dalla relazione del geologo “Pivetta” più sopra riportata, prevede la presenza di limi e sabbie da molto ad estremamente calcarei.

Nella Carta dei Suoli della Regione del Veneto tale tipologia ricade nella categoria **BR6** – (Sistemi di Suoli). Più precisamente viene classificata come **BR 6.8**.

L'uso del suolo prevede, tradizionalmente i seminativi come il mais e la soia.

4.3.3 - Fattori di rischio geologico

Dal punto di vista della compatibilità geologica ai fini edificatori, l'area dell'intero tracciato (Circuito Nord e Sud) ricade in **area idonea a condizione** come meglio descritto nel capitolo 2.4 - Piano di Assetto del Territorio, a cui si rimanda.

Commento:

L'intera area **non ricade** in zone classificate a pericolosità geologica.

In relazione alla costruzione ed all'uso del circuito ed alle caratteristiche geologico-stratigrafiche ed idrogeologiche/idrauliche, esiste la ragionevole certezza scientifica che non si possano manifestare problematiche rilevanti.

4.4 - Flora, Fauna, Biodiversità

Rimandando alla lettura e consultazione dei documenti specialistici per la descrizione dello “stato di salute e di varietà” e delle specie presenti nel SIC “Bosco di Dueville e risorgive limitrofe” in questa sede, stante la lontananza dall'area naturale protetta e la frammentarietà del territorio comunale, si affronteranno le condizioni di naturalità presente nell'immediato intorno dell'area in esame, seguendo la “classica” suddivisione in flora, fauna, biodiversità .

4.4.1 - Flora

La distribuzione della vegetazione naturale e seminaturale si riduce alla porzione occupata dal sito SIC e ZPS "Bosco di Dueville", in quanto la restante parte del territorio comunale è adibita a coltivazioni agricole. Tale superficie boschiva, che si estende anche nei Comuni di Villaverla e Caldogno per un totale di circa 540 ettari, riveste una certa importanza in ambito naturalistico, vista l'esistenza al suo interno di un SIC (IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe") e di una ZPS (IT3220013 Bosco di Dueville) nell'ambito della rete Natura 2000. L'importanza e la qualità di tale area naturale protetta è data anche dalla presenza relittuale di rare specie floristiche igrofile e microterme e dall'esistenza di un'associazione endemica molto rara (*Plantagine altissimeae* - *Molinietum caeruleae*).

Per il resto il territorio è ampiamente antropizzato, con prevalenza di colture di mais e formazioni seminaturali rappresentate da prati stabili: si tratta in prevalenza di prati polifiti asciutti permanenti (habitat 6510 - Praterie magre da fieno di bassa altitudine), con composizione floristica che annovera anche specie spontanee di Graminacee (generi *Alopecurus*, *Anthoxanthum*, *Arrhenatherum*, *Bromus*, *Poa* ecc.). Tali formazioni costituiscono comunità secondarie nelle quali il periodico raccolto del foraggio, attraverso lo sfalcio, diventa una condizione indispensabile per la conservazione dell'agroecosistema, per prevenire cioè la ricolonizzazione da parte degli arbusti e degli alberi.

Di interessante valore naturalistico sono infine le numerose alberate e siepi lungo i canali che garantiscono diversità floristica e faunistica e che sono ciò che resta di un sistema agricolo caratterizzato da necessità di legna da ardere e da lavoro con produzione di "frasca" e sostegno delle rive dei fossi. Si sono così mantenute le tipiche specie della Pianura Padana (*Acero campestre*, *Orniello*, *Olmo campestre* e *Farnia*) e quelle esotiche (*Gelso* e *Robinia*), oltre ad un insieme di arbusti (*Sambuco nero*, *Fusaggine*, *Ligustro*, *Corniolo* e *Pallon di maggio*) in cui trovano rifugio diverse presenze animali. *[pag. 78 Rapp Amb VAS del PAT]*

4.4.2 - Fauna

"[...] Si può affermare che, salvo casi particolari, la fauna del Veneto ha conosciuto negli ultimi decenni un miglioramento sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo. Il numero di animali selvatici è aumentato grazie anche ad un crescente rispetto per l'ambiente, supportato da opportune norme legislative volte a considerare ogni elemento naturale, pianta o animale che sia, come una ricchezza da tutelare o da gestire. Un'evoluzione faunistica generalmente negativa riguarda ancora varie specie di pesci ed anfibi, animali legati all'acqua che risentono dell'inquinamento dei corpi idrici.

Naturalmente si deve distinguere tra le condizioni "particolari" esistenti all'interno dell'area naturale protetta e la situazione nel resto del territorio comunale.

Relativamente all'area del Bosco di Dueville si rileva la presenza di specie faunistiche rare o in forte diminuzione (cfr. scheda del Formulario Standard Natura 2000). *[Rapp Amb VAS del PAT, pag 79].*

4.4.3 - Biodiversità

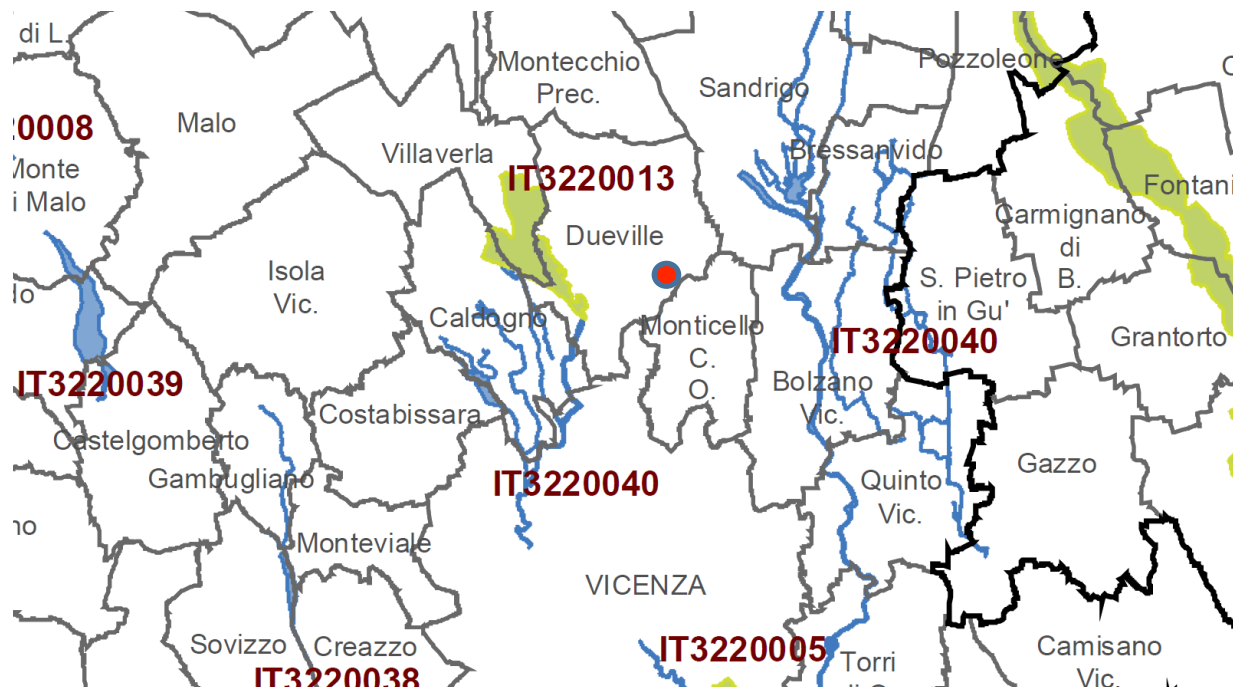
La Biodiversità, o diversità biotica, indica il livello di diversificazione delle specie presenti in un determinato ambiente e risulta strettamente connessa alla dimensione dell'area in esame e al tempo di colonizzazione, intesi in termini evolutivisti. Si esprime attraverso due componenti, la ricchezza (densità di specie) e l'omogeneità, legata alla dominanza e alla rarità delle specie stesse. La diversità biotica è quindi tendenzialmente ridotta negli ambienti sottoposti a stress ambientali, mentre aumenta negli ambienti stabili e nelle comunità assestate.

Commento:

L'ambito in cui ricade il progetto è area piuttosto frammentata, costituita da area a sfalcio in contesto precedentemente agricolo, ma da una trentina d'anni circa come area relittuale in contesto di zona industriale consolidata. La stessa è confinata da barriere fisiche difficilmente valicabili quali il rilevato della strada provinciale "Marosticana" ad Ovest, i binari della linea ferroviaria a Sud e la zona industriale ad Est.

La distanza minima tra i punti più vicini del circuito e del Bosco di Dueville, misurato in linea d'aria è dell'ordine di 1.8 km. Tra i due punti si inserisce, come più volte indicato, il rilevato stradale della strada provinciale "Marosticana", la linea ferroviaria Schio-Vicenza. Infine, dato che sia l'intervento di cantiere per la sua realizzazione che l'uso sono puntuali e circoscritti, si ritiene che lo stesso sia perfettamente

A tal proposito, nel 2004 è stata effettuata una Valutazione di Incidenza ambientale – **V.Inc.A.** redatta dal dott. For. Belussi in merito all'allora progetto inerente ad un edificio per la ricerca e lo sviluppo per conto della ditta Askoll Holding SpA.



Essa si articola analizzando la situazione ambientale, territoriale esistente, le dimensioni dell'edificio, l'effettuazione di scavi, il consumo di suolo e di acqua, l'approvvigionamento di acqua potabile, la produzione di rifiuti, lo scarico di acque che devono rispettare i limiti di tutti gli inquinanti ammessi, la durata dell'intervento/vita utile e la distanza dal sito SIC.

Si citano qui di seguito le conclusioni a cui l'autore giunge:

“Sulla base delle indicazioni di legge relativamente agli interventi che possono influire con aree di protezione speciale, valutato il progetto in relazione alla sua incidenza con la gestione del sito denominato Bosco di Dueville, considerato che il progetto non ricade all'interno dell'area SIC, valutato che il progetto non risulta suscettibile di avere effetti significativi sul sito, si ritiene che possa essere concessa l'autorizzazione richiesta”,

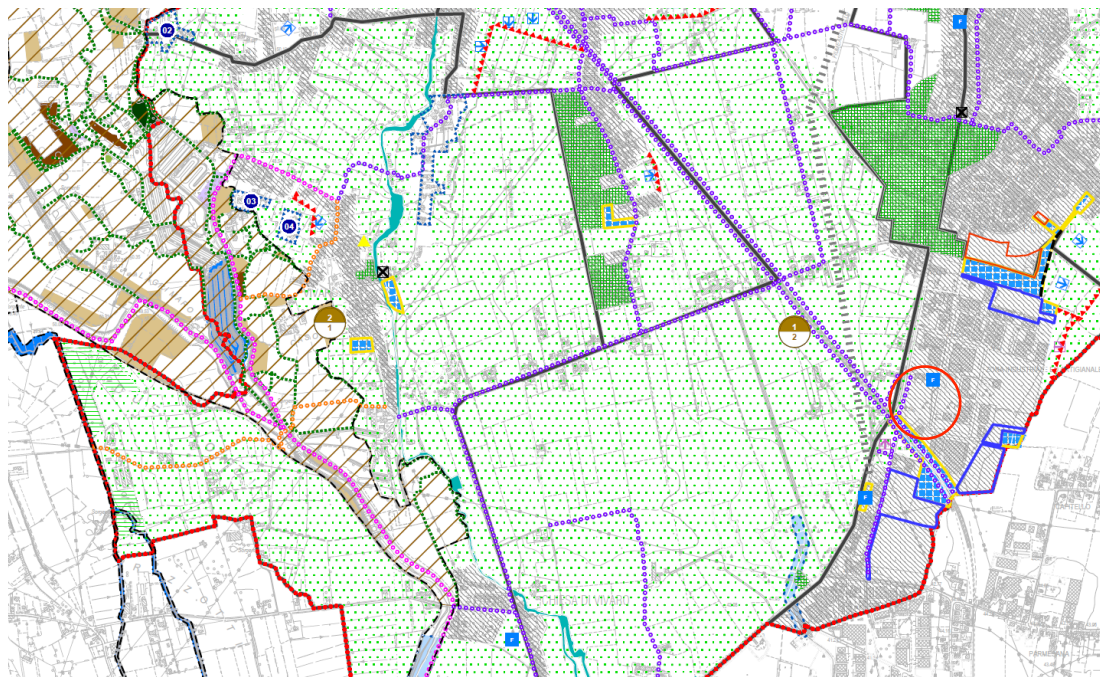


fig. 11 – Estratto della tavola A9a del PAT “Valutazione delle interferenze del progetto con i siti Natura 2000”. Con il circoletto rosso è indicata l’area di sviluppo del circuito.

4.5 – Paesaggio

“[...] Nell’area pianeggiante centrale la suddivisione territoriale dei centri storici è completamente diversa da quella delle zone settentrionali: gli abitati, posti all’incrocio delle più importanti direttrici stradali, formano infatti un reticolo a maglie molto larghe e regolari. La struttura urbanistica è qui legata alla presenza di attività produttive che servono l’agricoltura estensiva, con abitazioni rurali che nascondono ampie corti interne: è il caso ad esempio di Caldogno, Dueville e Sandrigo. Ma è solo più a nord, nell’aperta campagna intorno a Thiene, che risultano ancora ben evidenti le tracce dell’antica centuriazione che interessava l’area. Tuttavia all’originaria struttura insediativa, di matrice agricola, è andata affiancandosi e integrandosi una struttura di matrice industriale/artigianale che ha contribuito alla notevole crescita dei centri. I centri maggiori - posti a destra e sinistra dell’autostrada A31 (Schio, Thiene, Marano Vicentino e Dueville) - hanno generato un tessuto urbano articolato e complesso integrato funzionalmente al sistema insediativo pedemontano.

La vegetazione di pregio presente nell’ambito è scarsa e costituita da formazioni di osterio-querceto tipico, presenti nel Bosco di Dueville, di saliceti ed altre formazioni riparie, lungo i fiumi o le aree di risorgiva e da castagneti dei suoli mesici e dei substrati magmatici. L’ambito è caratterizzato da uno sviluppo massiccio di seminativi alternati, nella parte est dell’ambito, da sistemi agricoli maggiormente complessi con presenza di siepi campestri e prati.

Il valore naturalistico-ambientale dell’ambito non è molto rilevante, anche se si evidenzia una buona presenza di saliceti, formazioni riparie e prati. Le aree che mostrano una certa valenza ambientale sono isolate e in molti casi di piccole dimensioni: il paesaggio si presenta frammentato da opere di edilizia, infrastrutture ed ampi campi coltivati a seminativo. Le aree di maggior interesse sono le ex-cave di Casale, le grave e le zone umide del Brenta, il Bosco di Dueville e le risorgive limitrofe, anche se pesantemente minacciate dalla diffusione di pratiche agricole non rispettose dell’ambiente e da uno sviluppo edilizio e industriale incontrollato. L’area delle risorgive infatti si trova nella zona in cui l’impatto edilizio, infrastrutturale ed agricolo si fa sentire maggiormente.

Le principali vulnerabilità del territorio sono legate ad alcune pratiche agro-forestali (quali cambi di assetto colturale ed abbandono delle tradizionali pratiche agricole e di gestione forestale, uso di pesticidi, di fertilizzazione, rimozione di siepi e boschetti), alla modifica delle condizioni idrauliche (drenaggi, interramenti), alla continua espansione degli insediamenti produttivi, in particolare lungo le principali direttrici stradali e le linee ferroviarie Vicenza – Thiene - Schio e Vicenza - Cittadella.

Il Comune di Dueville presenta un paesaggio a frammentazione alta con dominante insediativa. Il paesaggio presenta condizioni di crisi della continuità ambientale, con spazi naturali o seminaturali relitti e fortemente frammentati dall'insediamento, per lo più quasi sempre linearmente conformato lungo gli assi di viabilità, e dalle monoculture agricole. Il paesaggio registra complessivamente stati di diffusa criticità della sua articolazione spaziale, con mosaici semplificati dal punto di vista ecologico e semiologico e al tempo stesso caratterizzati da fenomeni di congestione, riferibili alla consistente frequenza di interazioni spaziali conflittuali fra diverse configurazioni o singole componenti, in assenza di sistemi paesaggistici con funzioni di mediazione e inserimento. Tali situazioni sono dovute anche alla natura incrementale degli sviluppi insediativi, che esprimono in queste aree una elevata potenza di frammentazione.

A livello di Unità di Paesaggio il territorio comunale può essere suddiviso in 4 grandi ambiti caratterizzati da connotazioni naturalistico-agronomico ed ambientali prevalenti. Rimandando allo studio da cui tale capitolo è tratto, e saltando la descrizione dei quattro ambiti test citati, dalla consultazione della Carta delle Unità del Paesaggio – si evince che l'area di interesse ricade in "Zona del paesaggio a dominante prevalente costruita". (pag. 85 e seg. *ti Rapp Amb VAS del PAT*)

Commento:

L'area in esame, inserita in contesto di Zona Industriale consolidata, non interferisce con edifici appartenenti al patrimonio architettonico – culturale né con testimonianze archeologiche data la loro assenza nell'immediato intorno.

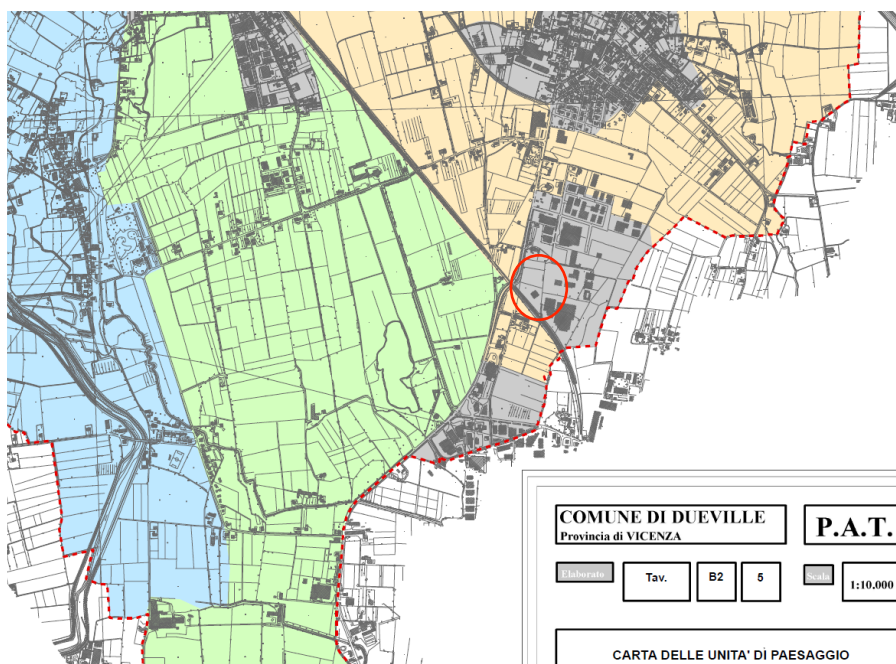


fig. 12 – Estratto della tavola B2-5 “Carta delle Unità di Paesaggio” del PAT. Il circoletto rosso indica l’area in analisi.

4.6 – Ambiente fisico

4.6.1 - Rumore

L'inquinamento acustico rappresenta una problematica ambientale generalmente di rilievo in particolare nelle aree urbane dove i livelli di rumore sono spesso elevati a causa di sorgenti quali le infrastrutture di trasporto, ma anche le attività produttive, commerciali e temporanee.

Il Comune di Dueville ha approvato nel febbraio del 2001, il Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale, con l'obiettivo di prevenire il deterioramento di zone non inquinate e di procedere gradualmente al risanamento di aree critiche. Il piano comunque deve essere aggiornato sulla base della normativa in materia emessa successivamente all'approvazione del documento.

La principale arteria stradale è costituita dalla SP 248 Marosticana, che presenta un numero di transiti superiore ai 1100 veicoli/ora nelle ore di punta (dati anno 2000), mantenendo valori consistenti anche in orario notturno.

Per la direttrice Vicenza-Marostica (S.P.248) e l'itinerario Montecchio Precalcino-Povolaro (S.P. 63, v.le della Repubblica) sono a disposizione dati più recenti, relativi ai rilievi sui flussi di traffico in ingresso e uscita, presentati a supporto del progetto della rotatoria a nord/est del Comune sulla Marosticana al confine con Sandrigo e sull'argine dell'Astico. Sono stati effettuati, in data 14/10/2005, dei rilievi in diversi intervalli temporali: dalle 8:20 alle 8:35, dalle 9:20 alle 9:35 e dalle 17:45 alle 18. Dall'analisi delle misurazioni effettuate emerge che il flusso di traffico principale di autovetture ha origine/destinazione lungo la direttrice Bassano-Vicenza. Anche per quanto riguarda il flusso di traffico determinato dagli autocarri, i dati evidenziano un traffico notevole sempre lungo la direttrice Bassano-Vicenza, particolarmente intenso nel rilievo eseguito dalle 9:20 alle 9:35. Lungo le altre direttrici si rilevano flussi di traffico decisamente inferiori, soprattutto relativamente ai mezzi pesanti.

Il traffico sulla SP 248 Marosticana presenta variazioni con massimi negli intervalli 6.30 - 9.00 e 12.00 - 15.00, con una leggera anche se continua diminuzione del livello sonoro fino alle ore 24.00, dove si nota una più rapida discesa.

Per quanto riguarda i transiti su rotaia, la Rete Ferroviaria Italiana ha indicato un numero di transiti (nel 2000) pari a 39, per cui tale sorgente non risulta molto importante dal punto di vista acustico. *(Relazione ambientale per la VAS del PAT).*

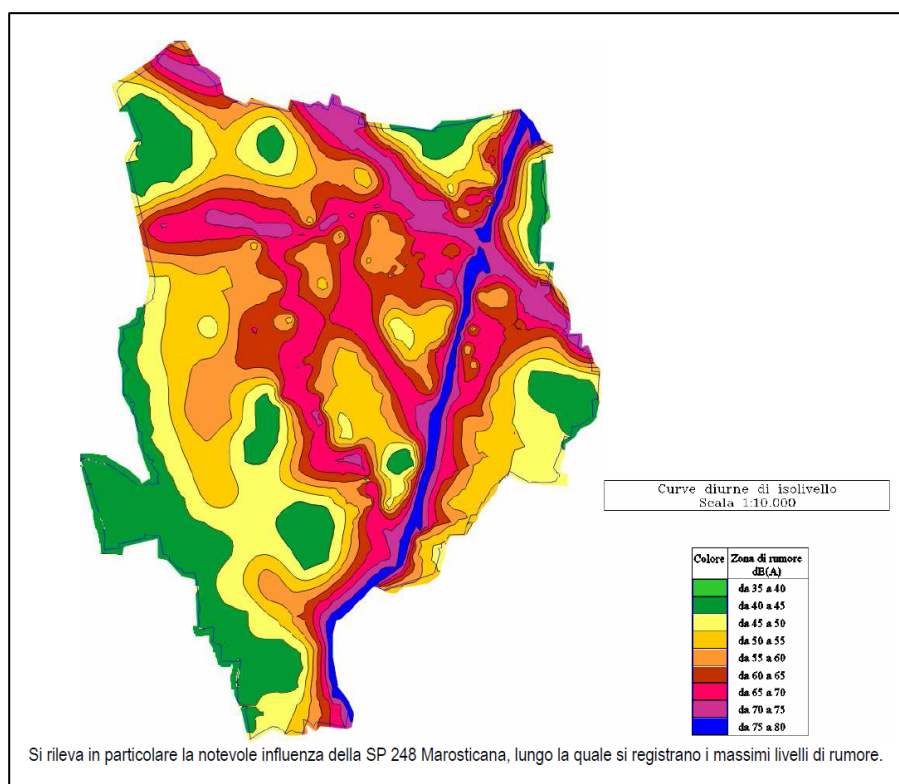


fig. 13 – Mappa dei rilievi fonometrici – Intero territorio comunale. *[Fonte Rapp. Amb. Della VAS – pag. 109].*

Localmente il sito oggetto di valutazione ambientale ricade in area industriale suddivisa da due “zone” acustiche contigue: si tratta di area “prevalentemente” (viola) ed “esclusivamente (azzurro) industriale.

I limiti acustici di zona sono i seguenti:

Classe	Descrizione	Colore	Limiti notturni (dBA)	Limiti diurni (dBA)
...	...	...	...	...
V	Area prevalentemente industriale	Viola	60	70
VI	Area esclusivamente industriale	Azzurro	70	70

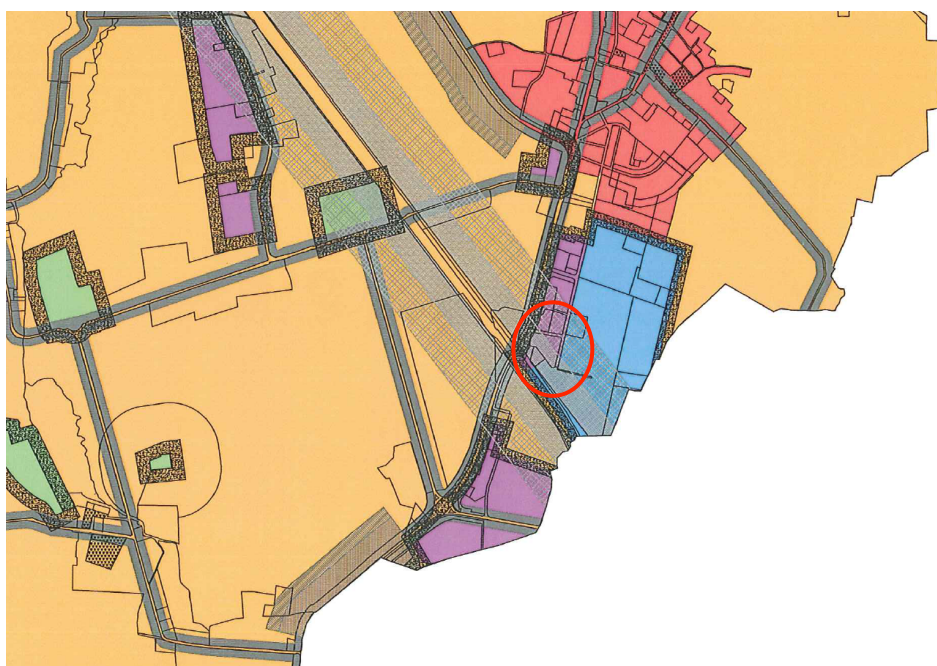


fig. 14 – Estratto della tavola “Classificazione acustica del territorio” del Comune di Dueville. Area indicata dal circoletto rosso.

Classe	Descrizione	Colore	Limiti di zona (dBA)	
			notturno (22.00-06.00)	diurno (06.00-22.00)
I	area particolarmente protetta	verde	40	50
II	area destinata ad uso prevalentemente residenziale	giallo	45	55
III	area di tipo misto	arancione	50	60
IV	area di intensa attività umana	rosso	55	65
V	area prevalentemente industriale	viola	60	70
VI	area esclusivamente industriale	blu	70	70

Altre aree	Grafia
fascia di transizione tra zone	[Pattern: small squares]
Fascia "A" di pertinenza ferroviaria	[Pattern: horizontal lines]
Fascia "B" di pertinenza ferroviaria	[Pattern: diagonal lines]

fig.14 bis – Legenda della tavola sopra riportata.

4.6.1.1 - Principali contenuti della Relazione di valutazione di impatto acustico

La relazione di valutazione e le misure del livello acustico riguardano l'area nel suo complesso: sono state effettuate misura, infatti, per gli impianti di produzione, per le lavorazioni interne, per il traffico indotto e per il collaudo nella pista dei veicoli elettrici, che è quella di interesse per il presente studio.

Il metodo utilizzato per la valutazione del rumore emesso dal circuito di prova è il SEL (Singol Event Level) In particolare emerge che: “il rumore del motore elettrico misurato ad 1 m, per un singolo passaggio del veicolo è pari a 47,70 dB (A), misurato a circa 2 m di distanza, con una durata di circa 9 s, come emerge estraendo dalla misura effettuata il rumore di una singola macchina elettrica, nel caso in cui non venga coperto da traffico veicolare”.

“Il valore equivalente diurno misurato a 2 m del circuito è pari a 39.47 dB (A).

Il valore nei pressi del ricettore 1 è pari a LAeq = 27,2 dB.

Il valore nei pressi del ricettore 2 è pari a $LA_{eq} = 21$ dB.

I due ricettori sopra indicati sono due abitazioni aventi le seguenti caratteristiche rispetto al sito:

Ricettore n°	Classe Area	Distanza Askoll due (m)	Distanza a pista (m)	Distanza a strada (m)	Tipologia
1	V	160	30	10	Abitazione
2	III	80	135	80	Abitazione

In particolare il ricettore 1 è ubicato a monte del circuito "Nord", mentre il ricettore 2, più vicino alla ditta, è ubicato a valle del binario ferroviario.

Il circuito di prova produce un rumore decisamente inferiore a quanto prodotto dalla strada (SP "Marosticana"): infatti le misurazioni effettuate in presenza o assenza di auto elettriche sono sostanzialmente identiche".

Il rumore ambientale misurato è pari a 56,2 dB e 56,9 dB dovuto a traffico stradale.

Commento e conclusioni:

"Le emissioni complessive sonore della ditta ASKOLL EVA S.P.A. – dovute alla sovrapposizione delle fonti dovute agli impianti, alle lavorazioni, al traffico indotto ed al circuito prova, sono inferiori ai limiti previsti dal DPCM 14 novembre 1997, sia in termini assoluti che differenziali, pertanto le emissioni sonore sono accettabili."

Si ricorda che le sole emissioni dovute all'uso del circuito di collaudo sono pari a 27,2 dB presso il ricettore 1 e 21 dB presso il ricettore 2.

Classi di destinazione d'uso del territorio	Limite superiore periodo diurno (06.00-22.00)	Limite superiore criterio differenziale periodo diurno (06.00-22.00)	Rumore emesso
Ricettore n°1	65.0	61.0	48.6
Ricettore n°2	55.0	61.0	47.7

Naturalmente si rimanda alla relazione *originale* "Valutazione di Impatto Acustico" dell'ing. R. Thiella, allegata interamente al presente studio preliminare ambientale.

4.6.2 - Radiazioni ionizzanti

Il gas radon è un gas nobile, inodore, incolore e radioattivo, presente in natura con i seguenti isotopi: Rn-219, Rn-220 e Rn-222.

Il Rn-222 è un gas prodotto dal decadimento dell'uranio U-238 presente naturalmente nel terreno ed è alquanto singolare che sia l'unico prodotto gassoso del decadimento radioattivo: proprio questa sua caratteristica lo rende potenzialmente pericoloso. Ha un tempo di dimezzamento di 3,8 giorni e decade emettendo particelle alfa. Si tenga presente che il radon è presente secondo i tre isotopi Rn-220 che decade dalla catena del Torio Th-232 e il Rn-222 (il radon comunemente detto) che appartiene alla catena dell' U-238. L'abbondanza dell'isotopo Rn-219 è molto limitata. Infine è il gas più pesante che si conosca: la sua densità è pari a 9,72 g/l a 0°C, più di otto volte la densità dell'aria. Questo è uno dei motivi per cui il radon si deposita facilmente e rimane negli ambienti.

La principale fonte di immissione di radon nell'ambiente è il suolo, insieme ad alcuni materiali da costruzione ed, in qualche caso, all'acqua. Il gas radon, in virtù della sua densità, si accumula negli ambienti chiusi. Gli ambienti a piano terra sono particolarmente esposti perché a contatto con il terreno, fonte principale da cui proviene il gas radioattivo nel Veneto.

Il radon è pericoloso per inalazione ed è considerato la seconda causa di tumore polmonare dopo il fumo di sigaretta (più propriamente sono i prodotti di decadimento del radon che determinano il rischio sanitario).

Il D. Lgs.n.241/2000 fissa in 500 Bq/m³ il livello di riferimento di radon per gli ambienti di lavoro e gli edifici scolastici al di sopra del quale devono essere intraprese azioni di rimedio.

Commento:

Il progetto prevede la realizzazione di un circuito di prova per prototipi realizzati dalla Ditta proponente. Tutto il circuito si sviluppa all'aperto a piano campagna per cui non sussistono condizioni di accumulo di gas radon indoor.

L'edificio di cui al progetto preliminare (non oggetto di procedura di Valutazione di Impatto ambientale) verrà costruito totalmente in sopraelevazione con un'altezza del primo impalcato di circa 4.50 m da p.c. e pertanto anche in questo caso si può escludere con ragionevole certezza scientifica che non vi sarà possibilità di accumulo di gas radon indoor.

4.6.3 - Radiazioni non ionizzanti

Le radiazioni non ionizzanti sono **forme di radiazioni elettromagnetiche** - comunemente chiamate campi elettromagnetici - che, al contrario delle radiazioni ionizzanti, **non possiedono l'energia sufficiente** per modificare le componenti della materia e degli esseri viventi (atomi, molecole). [Fonte sito web ARPAV].

Commento:

Nelle immediate vicinanze non sono presenti fonti di emissione elettromagnetica tali da creare problematiche all'uso del circuito di prova, il quale, si ricorda, ricade all'interno di una zona industriale già sviluppata ed esistente al limitare con abitazioni rurali preesistenti, presso la quale si recano i lavoratori.

Né l'uso del circuito (o della sua costruzione) potrà creare influenze o perturbazioni allo stato di fatto dell'inquinamento da fonti elettromagnetiche.

4.6.4 - Inquinamento luminoso

L'inquinamento luminoso è l'irradiazione di luce artificiale -lampioni stradali, insegne, ecc.- rivolta direttamente o indirettamente verso la volta celeste. Gli effetti più eclatanti prodotti da tale fenomeno sono un aumento della brillantezza del cielo notturno e una perdita di percezione dell'Universo attorno a noi, perché la luce artificiale più intensa di quella naturale "cancella" le stelle del cielo.

La Regione Veneto è stata la prima in Italia ad emanare una legge specifica: la Legge Regionale 27 giugno 1997, n. 22 "Norme per la prevenzione dell'inquinamento luminoso" prescrive misure per la prevenzione dell'inquinamento luminoso sul territorio regionale, al fine di tutelare e migliorare l'ambiente in cui viviamo. Nella legge sopracitata vengono esplicitate le misure minime di protezione dall'inquinamento luminoso per gli osservatori astronomici. In particolare all'art. 9 viene istituita una zona di particolare protezione avente un raggio di 25 chilometri per gli osservatori professionali, di 10 chilometri per gli osservatori non professionali. In dette zone di protezione è vietato ai soggetti privati l'impiego di fasci di luce di qualsiasi tipo e modalità, fissi e rotanti, diretti verso il cielo o verso superfici che possano rifletterli verso il cielo. Il Comune di Dueville ricade nella fascia di 25 chilometri relativa agli osservatori professionali presenti in Comune di Asiago.

Dalla cartografia prodotta dall'ARPAV, l'aumento della luminanza totale rispetto al livello naturale nel Comune di Dueville va dal 300 al 900%.

Il Piano Regolatore Comunale di Illuminazione Pubblica

Secondo il disposto normativo, allo scopo di garantire la sicurezza del traffico veicolare e delle persone, la riduzione dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico, il miglioramento della qualità della vita e delle condizioni di fruizione dei centri urbani e dei beni ambientali, monumentali e architettonici ed infine per l'ottimizzazione dei costi di esercizio e manutenzione, il Comune di Dueville si è dotato nel 2001 del Piano Regolatore Comunale dell'Illuminazione Pubblica (PRIC).

La rete viaria illuminata è pari a circa 50 Km per un numero di punti luce pari a circa 1.850, con una emissione globale di 22.000 lumen.

Alla luce delle disposizioni di Piano, sono in corso fin dall'anno di sua adozione interventi per l'adeguamento a quanto da esso indicato (sostituzione lampade e vecchi sostegni, estensione e ammodernamento vecchie linee, installazione regolatori di flusso). Si ritiene che almeno l'80% degli interventi sia ad oggi stato eseguito.

Commento:

Le prove ed i collaudi verranno fatte durante le ore diurne. Il circuito non è dotato di illuminazione. Tutti i mezzi sono dotati di fanali e proiettori.

Il circuito non va a modificare l'attuale stato di inquinamento luminoso esistente.

5 - VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI POTENZIALI

Gli impatti che il progetto può generare nei confronti delle componenti ambientali e socio-economiche sono espressi in termini di:

- **impatto positivo:** gli effetti diretti e indiretti che possono verificarsi a seguito della realizzazione del progetto sono positivi nei confronti della componente considerata;
- **impatto nullo:** gli effetti diretti ed indiretti che possono verificarsi a seguito dell'implementazione di un'azione dell'intervento sono nulli nei confronti della componente considerata;
- **impatto negativo non significativo:** gli effetti diretti e indiretti che possono verificarsi a seguito di un'azione dell'intervento pur negativi non determinano un effetto significativo nei confronti della componente ambientale considerata;
- **impatto negativo:** gli effetti diretti e indiretti che possono verificarsi a seguito di un'azione dell'intervento danno origine ad un effetto negativo significativo nei confronti della componente considerata.

In considerazione alla tipologia dell'intervento ed alle caratteristiche ambientali in cui esso si inserisce, non è stata effettuata la caratterizzazione della qualità ambientale in relazione alle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti. Inoltre non vi è produzione di rifiuti né rischio di incidenti anche rilevanti

5.1 - Dimensioni del progetto

Come già indicato nel **Quadro di riferimento progettuale** il circuito, nella sua totalità, si sviluppa per una lunghezza pari a 1377 m, con una larghezza della carreggiata pari a 5 m, per una superficie coperta dal "nastro di asfalto" pari a 6885 m², su un terreno della superficie totale di 18758 mq al netto degli standard richiesti dal Comune di Dueville, individuato dal Foglio 13, mappali n. 105, 320, 494, 725, 726, 728, 729, 730, 731, 732 [Circuito Nord] e dal Foglio 13, mappali 474, 480, 478 e 487 [Circuito Sud]. La differenza tra la superficie totale del terreno così individuato e la superficie del nastro di asfalto è lasciata a prato con funzione di laminazione delle acque meteoriche ed infiltrazione delle acque meteoriche.

5.2 - Cumulo con altri progetti ed utilizzo di risorse naturali

La realizzazione di un circuito per testing e collaudo di veicoli della ditta proponente, con uso esclusivo e "privato", non prevede la generazione di flussi di traffico da e per il circuito, aumento della rumorosità, né il suo uso può influire sul consumo di materie prime quali acqua, gas naturale, energia elettrica (con esclusione dell'energia per il funzionamento dei veicoli elettrici). Il suolo ed i terreni escavati per la realizzazione del circuito verranno riutilizzati totalmente in situ.

5.3 - Inquinamento e disturbi ambientali

L'unica emissione in ambiente esterno che può essere prodotta dall'uso dei veicoli elettrici durante le fasi di test e di collaudo sono legate ad emissioni sonore, peraltro in linea con i limiti previsti dalla "Zonizzazione acustica", per la zona industriale.

La realizzazione e l'uso del circuito non potranno dare origine, in alcun modo a immissione di odori, emissioni in atmosfera (gas) di alcun tipo, scarichi idrici, produzione di rifiuti, modifiche paesaggistiche ed in generale a perturbazioni di carattere ambientale tali da generare ricadute né impatti negativi e significativi all'ambiente.

6 - ANALISI DELLE ALTERNATIVE

Come più volte indicato, il progetto riguarda la realizzazione di un circuito per veicoli a mobilità sostenibile atto a svolgere ESCLUSIVAMENTE le seguenti attività:

- esecuzione di test e misure – in fase progettuale o di prototipi,
- esecuzione di collaudo relativamente ai veicoli prodotti prima della loro commercializzazione .

Si tratta di veicoli già descritti e prodotti dalla medesima ditta. Il circuito non verrà noleggiato/affittato a terzi, né vi sarà la possibilità per terzi di accedervi e farne un uso proprio o privato.

L'attività di testing e collaudo sarà svolta esclusivamente da personale della ditta e seguirà il protocollo d'uso in termini di salute e sicurezza dei lavoratori atti alla descritta mansione.

Nonostante quanto sopra riportato, si è effettuata l'analisi delle Alternative.

Opzioni zero: Non si costruisce il circuito.

Questa strada non è percorribile in quanto il circuito serve esclusivamente per poter testare e collaudare i veicoli in fase di progettazione e di prodotto finito. Le prove "dal vivo" sono fondamentali in quanto i test di laboratorio non hanno il valore di scala tipico di un test su strada eseguito con veicoli "completi" e non restituiscono tutte le informazioni necessarie per la produzione di veicoli affidabili e sicuri da mettere successivamente in commercio.

Opzione uno: Usare un altro circuito esistente

Tale idea era stata presa in considerazione, ma i circuiti visionati sono piuttosto lontani da raggiungere nella normale fase produttiva, rispetto al "laboratorio". Inoltre ve ne sono pochi e si deve programmare le prove con la disponibilità di apertura del circuito. Inoltre quando vengono condotti i test di durata, i mezzi (auto elettriche e scooter) vengono guidati per circa 4/6 ore al giorno, 5 giorni alla settimana, per un periodo variabile tra tre e sei mesi, alternando i turni dei collaudatori.

Va a se che per poter produrre veicoli affidabili e sicuri, è fondamentale poter disporre di un circuito che sia nelle immediate vicinanze dell'area produttiva per evitare difficoltà di trasporto con aggravio di costi e tempi, libero, e progettato appositamente per l'uso e per i veicoli da testare.

Commento:

il progetto sviluppato (ed in parte realizzato) permette di soddisfare tutte le esigenze dell'azienda in termini di test e collaudo dei propri veicoli, con la rapidità e l'elasticità di organigramma delle attività da svolgersi.

7 - CONCLUSIONI

La presente disamina ha valutato i possibili impatti prodotti dalla realizzazione del circuito di prova e dal suo uso di testing e collaudo, per la stesura della quale si è fatto riferimento a quanto previsto ed indicato nel D. Lgs. 152/06 "Criteri per la verifica dell'assoggettabilità" di cui all'art. 20.

In particolare si sono tenute in considerazione le seguenti:

- caratteristiche del progetto (ubicazione, estensione, problematiche idrauliche, coerenza con la Pianificazione urbanistica, possibili ricadute negative, cumulo con altri progetti,...),
- localizzazione rispetto all'area naturale protetta - SIC "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe" e ZPS,
- caratteristiche dell'impatto potenziale, ovvero tipologia ed intensità degli impatti prodotti, durata e reversibilità dell'impatto, ricadute areali dell'impatto, ecc...

Alla luce di tale procedimento di analisi si evince che:

- a) il circuito che si intende realizzare (ed in parte già realizzato) ha funzione di testare e collaudare **ESCLUSIVAMENTE** i veicoli prodotti (ed i prototipi) della ditta Askoll Holding SpA, proprietaria dell'area;
- b) la ditta NON intende effettuare gare/competizioni con i veicoli più volte descritti, né con altri veicoli;
- c) la ditta avrà l'uso esclusivo del proprio circuito e non intende concedere in affitto/noleggio la struttura a terzi;
- d) le prove ed i collaudi verranno effettuati di giorno e negli orari lavorativi da personale tecnico dipendente della ditta;
- e) il circuito si sviluppa all'interno della Zona Industriale consolidata denominata "Povolaro Sud" in un contesto di edificazione diffusa e frammentazione del paesaggio agrario preesistente;
- f) l'area in cui si sviluppa il circuito nella sua totalità è limitato verso Est dal rilevato stradale della strada provinciale "Marosticana" e verso Sud dal rilevato ferroviario della linea "Schio-Vicenza": sia a livello visivo che a livello acustico l'uso del circuito non provoca interferenze significative.
- g) i mezzi, come più volte ripetuto sono mezzi innovativi, elettrici, a zero emissioni, studiati appositamente per la mobilità sostenibile;
- h) in caso di rottura o caduta o incidente dei mezzi durante le prove e collaudi non vi saranno sversamenti di idrocarburi in quanto non presenti nei veicoli.

Tenuto conto del tipo di opera da realizzare e dell'uso che ne deriva, tenuto conto dell'ambito urbanistico-territoriale in cui tale opera verrà realizzata, considerato che i veicoli sono elettrici a mobilità sostenibile e a zero emissioni, si conclude che:

esiste la ragionevole certezza scientifica che gli impatti potenziali dovuti al progetto in esame, sulle componenti ambientali e sulle persone ivi residenti possano essere definiti **NON SIGNIFICATIVI**.
Le opere di mitigazioni proposte a livello progettuale sono sufficienti a limitare al minimo tutte le possibili ed eventuali criticità.

Infine, nonostante l'area sia vicina al confine con il territorio comunale di Monticello Conte Otto, sulla base di tutte le precedenti analisi e considerazioni, si può concludere affermando che si escludono possibili impatti negativi e significativi con ricadute nel territorio comunale di Monticello Conte Otto.

8 - FONTI BIBLIOGRAFICHE

AA.VV. (1990) - "Carta Geologica del Veneto 1:250.000 - Una storia di cinquecento milioni di anni". Univ. Degli studi di Padova, Dip. di Geologia, Paleontologia e Geofisica.

AA.VV. (2005) - "Carta dei suoli del Veneto". Regione del Veneto. ARPAV. Carta allegata alla scala 1:250.000.

E. Schiavon, V. Spagna (1987) - "Carta delle Unità Geomorfologiche 1:250.000. Le forme del territorio" - Regione del Veneto, Segreteria regionale per il territorio.

P. Colombo - F. Coleselli (1996_2Ed.) - Elementi di Geotecnica - Ed. Zanichelli.

V. Villi - B. Bacchi (2000) - Valutazione delle piene nel Triveneto. CNR - G.N.D.I. - I.R.P.I. Pubbl. n. 2511

Piano di Tutela delle Acque di cui al D. Lgs. 152/06.

D. Lgs. 152/06 e s.m.i. - Parte IIa (Interamente riscritta dal D. Lgs. 04/08).

Strumenti urbanistici del Comune di Dueville: il P.A.T. ed il P.I.

Strumenti urbanistici sovraordinati: il PTRC ed il PTCP.

Rapporto Ambientale della Vas del PAT. Elaborato A8a.

Relazioni a corredo del progetto

D. Bellussi (2004) - Relazione tecnica per la valutazione di incidenza di interventi che, pur esterni all'area vincolata, possono influire con aree di protezione speciale. Dir 92/43CEE "habitat"

U. Pivetta (2004) - Relazione geologica e geotecnica: "Costruzione di un edificio destinato alla ricerca in v. dell'Industria - loc. Povolara".

U. Pivetta (2014) - Studio di compatibilità idraulica: "Realizzazione di un parco per il collaudo di veicoli elettrici sui terreni siti in via dell'Industria". (medesimo sito). Scheda di sintesi per interventi puntuali allegata.

R. Thiella (2015) Valutazione di impatto acustico (relativa alla pista per veicoli elettrici della ditta ASkoll Eva Srl).

R. Todesco: progetti, tavole grafiche e relazioni tecnico/descrittive del progettista.

Da siti web:

http://www.askoll.com/index_en.html

<http://www.arpa.veneto.it/>

Pianificazione urbanistica esistente:

<http://www.ptrc.it/> (PTCP approvato)

<http://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/ptrc-variante-adozione>

<http://www.provincia.vicenza.it/docurbanistica/>

<http://www.comune.dueville.vi.it> (PAT e PI)

http://pai.adbve.it/index_PA14B.html

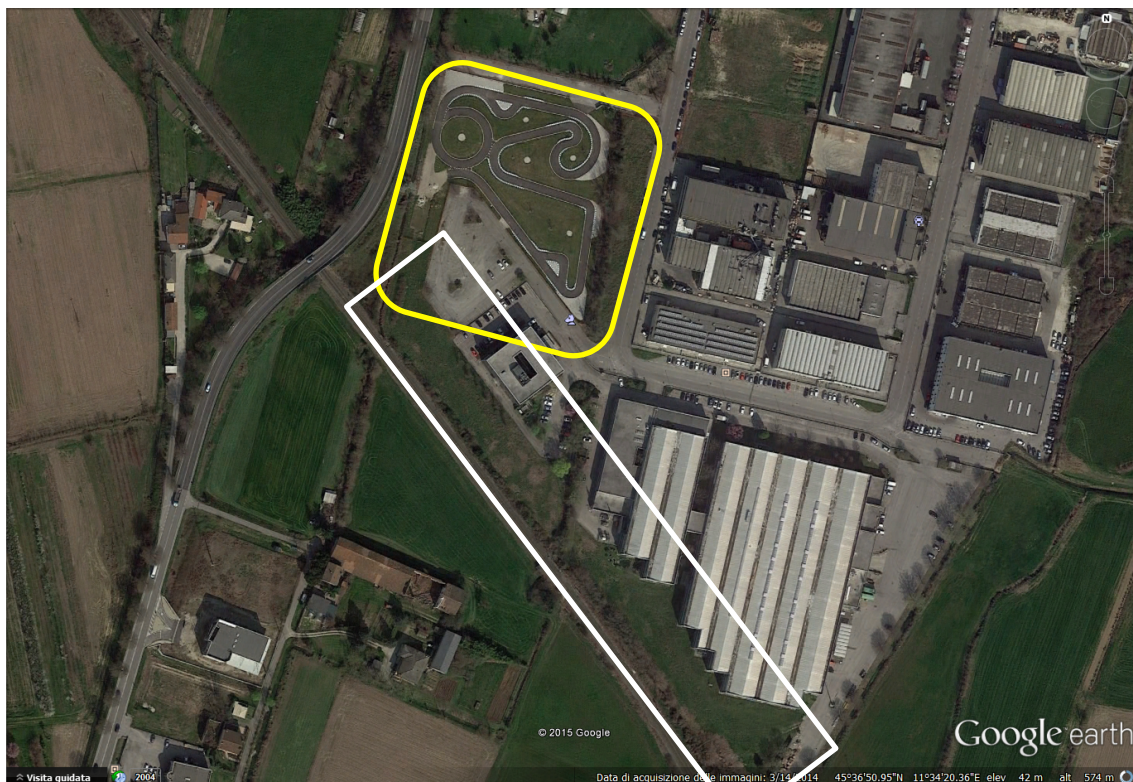


fig. 15 – Estratto della ripresa da aereo/satellite dell'intera area, nel suo complesso. Si nota il caratteristico contesto edificato della zona industriale ("Povolaro Sud"), la strada provinciale "Marosticana" – a sinistra – e i binari della linea ferroviaria "Schio-Vicenza" che taglia l'immagine con direzione circa NW-SE. In alto il circuito realizzato denominato "Circuito Nord". Vedi riquadro giallo. Il rettangolo bianco mostra lo sviluppo del "Circuito Sud".

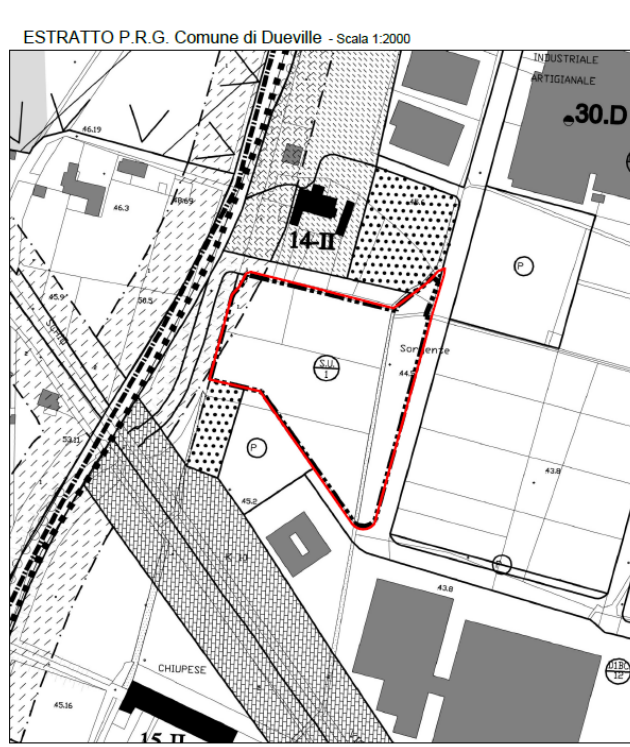
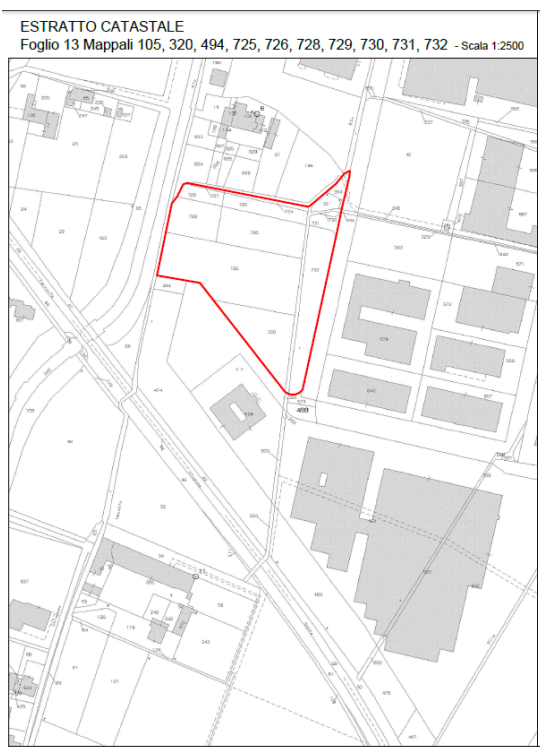


fig. 16– Estratto catastale (a sx) e del PRG (a dx) dell'area del "Circuito Nord". Fonte relazioni e progetti depositati.

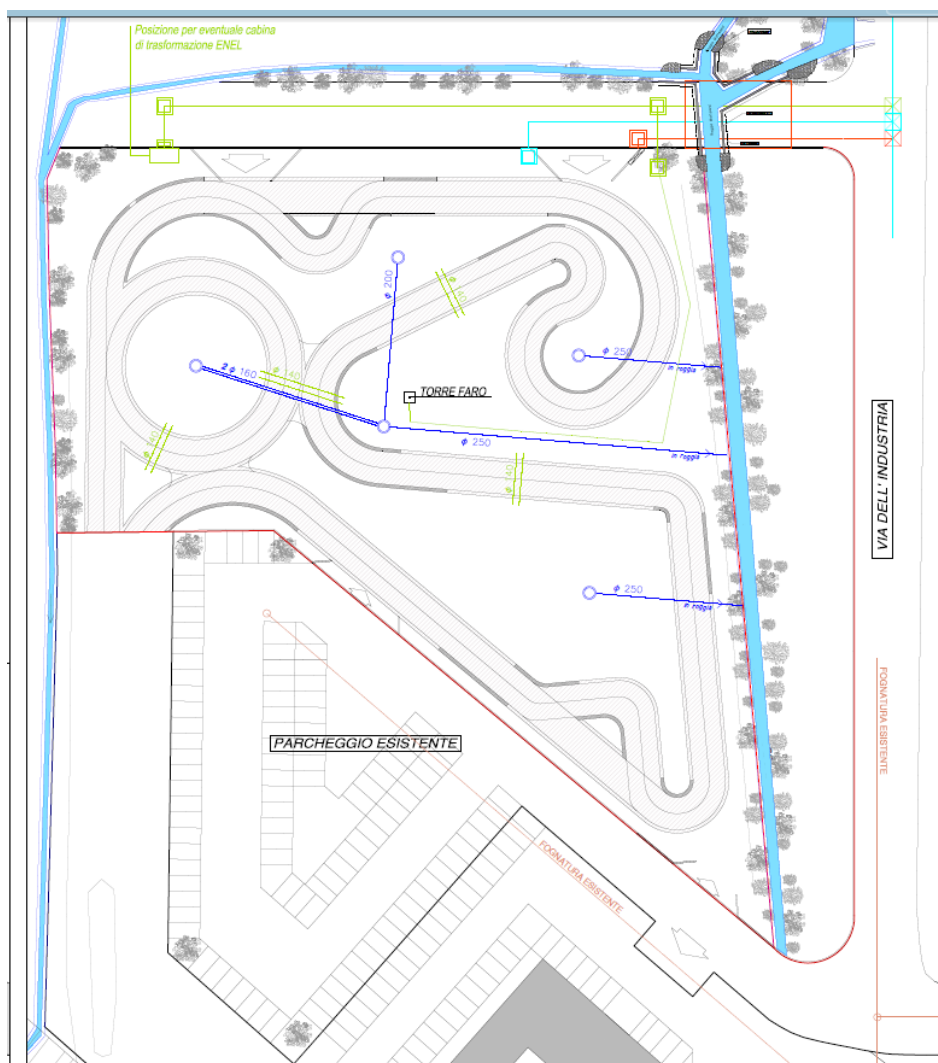


fig. 17 - Estratto della tavola progettuale Tav. 4 inerente il "Circuito Nord" (realizzato come da progetto approvato) illustrante i rapporti con le rogge e con il parcheggio e le altre aree a standard. Sono inoltre rappresentati i punti di captazione delle acque meteoriche con recapito in roggia. (Autorizzato dal Consorzio competente).

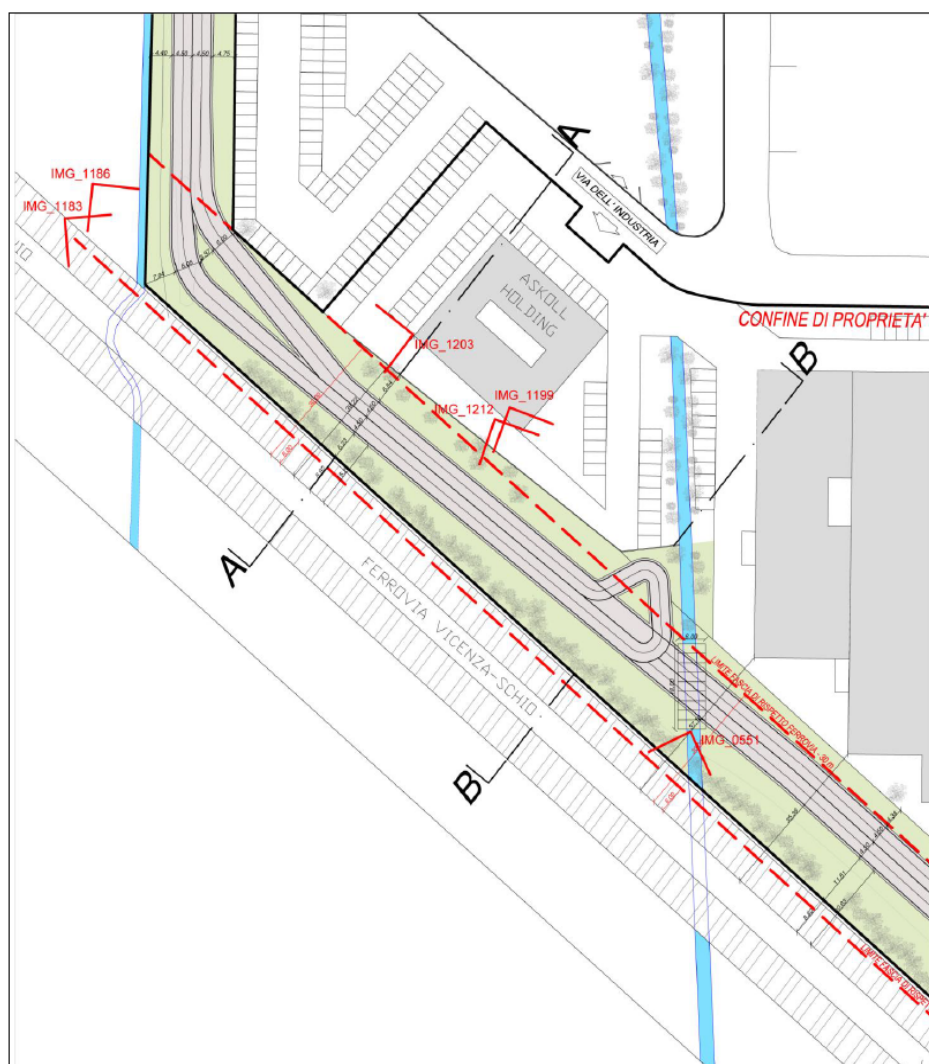


fig. 18 – Estratto del progetto del “Circuito Sud” illustrante i rapporti con la linea ferroviaria “Schio-Vicenza”. Tavola progettuale allegata alla relazione paesaggistica depositata.

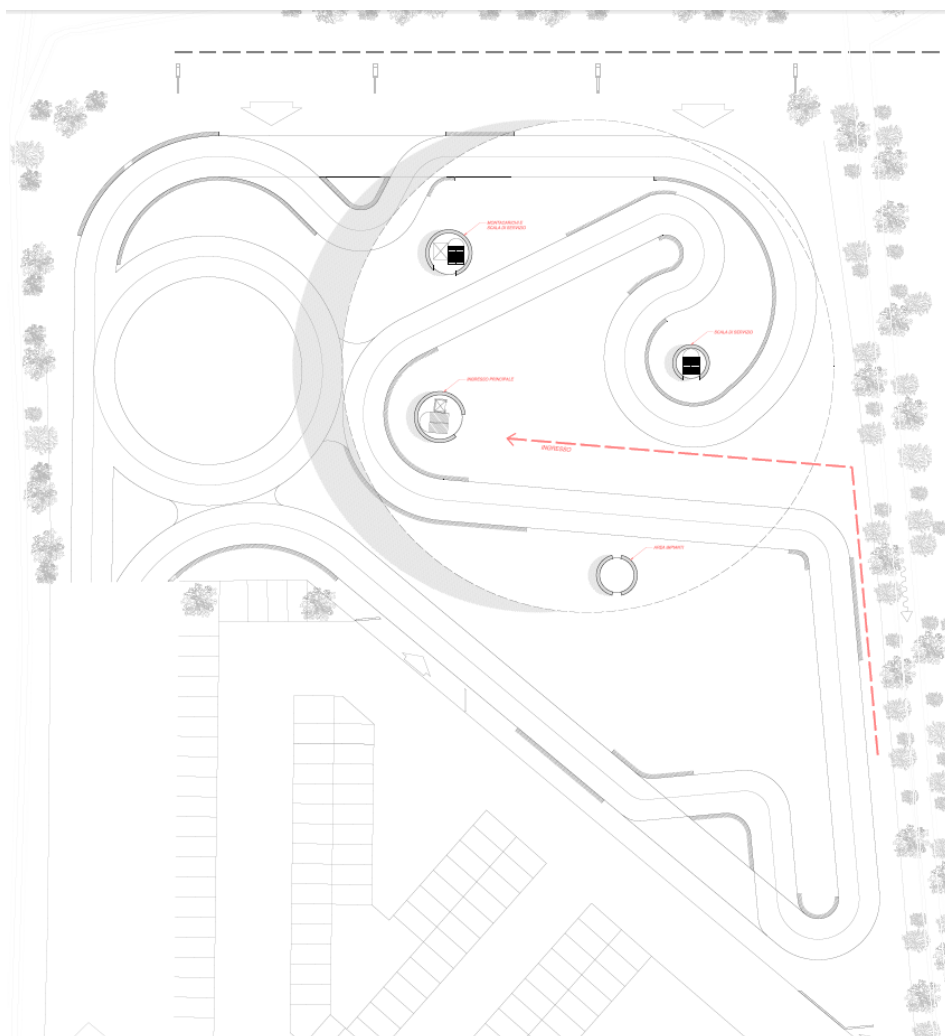


fig. 19 - Estratto della tavola progettuale illustrante i rapporti tra l'ingombro in pianta del futuro edificio con il tracciato del circuito Nord. La linea tratteggiata indica la sagoma esterna dell'avveniristico edificio.