

COMUNE DI CARRE'
PROVINCIA DI VICENZA
REGIONE VENETO

DITTA S.N.V.I. SRL

**PROGETTO DI AMPLIAMENTO
DEPOSITO DI PARTI DI RICAMBIO**

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Ottobre 2016

<p>Il richiedente: S.N.V.I. SRL</p> <p>SEDE LEGALE E OPERATIVA:</p> <p>Via Colombara, 2 Carrè (VI)</p>	<p>Elaborato n.</p> <p>2 Rev. 1</p>	
<p>IL PROGETTISTA</p> <p>Ing. Massimiliano Soprana</p>	<p>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</p> <p>Dott. For. Pietro Strobbe Dott. For. Michele De Marchi</p> <p> </p> <p> </p>	

SOMMARIO

1	PREMESSA.....	3
2	INQUADRAMENTO AMBIENTALE E BREVE DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO	4
3	METODOLOGIA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	8
4	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	9
4.1	DATI DELL'AZIENDA.....	9
4.2	ATTIVITÀ ATTUALE DI RECUPERO VEICOLI FUORI USO	10
4.2.1	<i>Macchinari ed apparecchiature utilizzati</i>	<i>12</i>
4.2.2	<i>Gestione delle acque.....</i>	<i>12</i>
4.2.3	<i>Emissioni in atmosfera</i>	<i>13</i>
4.2.4	<i>Materie prime utilizzate</i>	<i>14</i>
4.2.5	<i>Rifiuti prodotti</i>	<i>14</i>
4.2.6	<i>Orari di funzionamento dell'impianto</i>	<i>14</i>
4.2.7	<i>Traffico veicolare indotto</i>	<i>14</i>
4.2.8	<i>Emissioni di rumore</i>	<i>15</i>
4.3	ATTIVITÀ DI PROGETTO DI RECUPERO VEICOLI FUORI USO	18
4.3.1	<i>Dati tecnici dimensionali dell'impianto di progetto.....</i>	<i>18</i>
4.3.2	<i>Ampliamento delle superfici per gli stoccaggi.....</i>	<i>19</i>
4.3.3	<i>Nuova attività di recupero autovetture.....</i>	<i>21</i>
4.3.4	<i>Aumento dei quantitativi relativi allo stoccaggio dei rifiuti in ingresso</i>	<i>21</i>
4.3.5	<i>Gestione delle acque.....</i>	<i>21</i>
4.3.6	<i>Emissioni in atmosfera</i>	<i>22</i>
4.3.7	<i>Sicurezza e salute dei lavoratori</i>	<i>22</i>
4.3.8	<i>Rifiuti prodotti</i>	<i>23</i>
4.3.9	<i>Traffico veicolare indotto</i>	<i>24</i>
4.3.10	<i>Macchine ed attrezzature utilizzate</i>	<i>25</i>
4.3.11	<i>Emissioni di rumore</i>	<i>25</i>
4.4	PROSPETTO COMPARATIVO DI SINTESI.....	31
5	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	33
5.1	NORMATIVA REGIONALE	33
5.1.1	<i>Legge Regionale 21 gennaio 2000, n. 3.....</i>	<i>34</i>
5.1.2	<i>Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti urbani e Speciali.....</i>	<i>34</i>
5.2	GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE	46
5.2.1	<i>Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto vigente</i>	<i>46</i>
5.2.2	<i>Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto ADOTTATO</i>	<i>49</i>
5.2.3	<i>Variante parziale al PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica.....</i>	<i>58</i>
5.2.4	<i>Il Piano Regionale di Tutela delle Acque.....</i>	<i>66</i>

5.2.5	<i>Il Piano di Stralcio per l'Assetto Idrogeologico</i>	68
5.2.6	<i>Il Piano di Gestione dei Rischi Alluvionali</i>	69
5.2.7	<i>Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera</i>	71
5.2.8	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza</i>	73
5.2.9	<i>Il Rapporto Ambientale del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza</i>	82
5.2.10	<i>Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Carrè</i>	87
5.2.11	<i>La Valutazione Ambientale Strategica del P.A.T. del Comune di Carrè</i>	92
5.2.12	<i>Piano degli Interventi del Comune di Carrè</i>	94
6	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	97
6.1	ASPETTI CLIMATICI	97
6.2	QUALITÀ DELL'ARIA	100
6.3	LA QUALITÀ DELLE ACQUE SUPERFICIALI	106
6.4	LA QUALITÀ DELLE ACQUE SOTTERRANEE	108
6.5	POZZI E SORGENTI	109
6.6	SUOLO E SOTTOSUOLO	109
6.6.1	<i>Caratteri geomorfologici del territorio</i>	109
6.7	USO DEL SUOLO	112
6.8	RETE ECOLOGICA	113
6.9	VIABILITÀ E TRAFFICO	115
7	VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI	117
7.1	METODOLOGIA	117
7.2	STIMA DEGLI IMPATTI POTENZIALI	118
7.2.1	<i>Dimensioni del progetto</i>	118
7.2.2	<i>Cumulo con altri progetti</i>	130
7.2.3	<i>Utilizzo delle risorse naturali</i>	131
7.2.4	<i>Produzione di rifiuti</i>	132
7.2.5	<i>Inquinamento e disturbi ambientali</i>	134
7.2.6	<i>Rischio incidenti</i>	138
7.2.7	<i>Localizzazione del progetto</i>	139
7.2.8	<i>Agenti fisici</i>	143
8	CONCLUSIONI	146

1 PREMESSA

La ditta S.N.V.I. srl (nel seguito SNVI), con sede in Comune di Carrè (VI), in via Colombara 2, opera nel settore della commercializzazione e noleggio di veicoli industriali svolgendo nel contempo anche l'attività di autodemolizione di mezzi pesanti, sulla base dell'autorizzazione all'esercizio n. 53 del 25 marzo 2014 emessa dall'Amministrazione Provinciale di Vicenza.

La ditta, a seguito dell'esperienza acquisita, intende ampliare gli spazi dedicati al deposito di alcuni prodotti ottenuti (cabine riutilizzabili) e di alcune tipologie di rifiuti prodotti dal ciclo di recupero (ferro e alluminio). Inoltre, la ditta intende differenziare la tipologia di veicoli fuori uso in trattamento, introducendo anche un quantitativo di autoveicoli da affiancare ai mezzi pesanti autorizzati.

A tal fine la ditta ha presentato domanda di verifica di assoggettabilità (ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/06) relativa alla realizzazione di un nuovo deposito in data 07/04/2016 prot. n. 23805. La Commissione Provinciale VIA, esaminata la documentazione di progetto e le integrazioni pervenute, con nota del 28/07/2016 n. 51248 ha chiesto di ripresentare la documentazione riorganizzandola in relazione alle considerazioni emerse in fase istruttoria.

La ditta, vista anche la richiesta della Commissione VIA, ha pertanto deciso di rinunciare all'acquisizione del piazzale e del fabbricato posti a nord (rispetto al sito aziendale) e di riposizionare il solo nuovo deposito di cabine riutilizzabili, sfruttando una parte di piazzale aziendale in disponibilità, posto sul lato sud dello stesso fabbricato aziendale. La nuova proposta progettuale, integra e sostituisce la precedente documentazione.

Trattandosi di un'iniziativa finalizzata all'ampliamento superficiale e all'allargamento delle tipologie di rifiuto da sottoporre a trattamento, il progetto in parola è sottoposto alla procedura di Verifica di Assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.lgs 152/2006 ss.mm.ii., in quanto ricadenti nel punto t) dell'Allegato IV alla Parte II del d.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.:

t) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato III o all'allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato III).

La Ditta ha pertanto incaricato lo scrivente Studio Dott. Pietro Strobbe di Schio (VI) per la redazione dello "Studio Preliminare Ambientale", prodotto sulla base dell'Allegato V del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., relativo all'ampliamento degli stoccaggi in un impianto di autodemolizione, per la realizzazione nuovo deposito di parti di ricambio in edificio separato, senza modifica della potenzialità, presso il sito aziendale di Carrè.

Il presente Studio è finalizzato a fornire agli enti autorizzativi un quadro descrittivo sufficientemente dettagliato del progetto, in modo da poter valutare obiettivamente la necessità o meno di assoggettare alla procedura di V.I.A. l'opera proposta.

2 INQUADRAMENTO AMBIENTALE E BREVE DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Il sito aziendale della SNVI è ubicato nella zona produttiva (Z.T.O. D1/4) del Comune di Carrè, all'interno di un lotto composto da un capannone e dalle pertinenze esterne, il tutto così catastalmente identificato: Comune di Carrè, Foglio 8 Particella n. 111.

Il sito rientra interamente nella sezione "Carrè" N. 103061 della Carta Tecnica Regionale – Scala 1:5.000.

Il comune di Carrè (VI), si trova a Nord Est di Vicenza, al termine della vallata del torrente Astico. Confina, in senso orario partendo da Ovest, con i comuni di Lugo di Vicenza, Zugliano, Zanè, Piovene Rocchette e Chiuppano. Il territorio comunale, di forma allargata in senso Est-Ovest, ha una superficie pari a 8,71 Km² e risulta, per buona parte, collinare (colline delle Beregonze). La zona industriale, all'interno della quale sorge il capannone aziendale, si trova nella porzione pianeggiante del territorio comunale del settore meridionale del territorio amministrativo, in prossimità della Strada Provinciale n. 116 (via San Lorenzo) che collega Carrè con il Comune di Thiene; la quota media della porzione pianeggiante risulta variabile tra i 190 e i 210 m s.l.m.

Il sistema idrografico ha come collettore principale il torrente dal Torrente Rozzola, che rappresenta la continuazione in pianura della Valle del Castello per poi proseguire lungo il confine tra Zanè e Zugliano, attraversare Thiene dove si unisce alla Roggia di Thiene. Il t. Rozzola percorre il territorio comunale in tutta la sua lunghezza per poi confluire all'estremo Sud nei territori amministrativi di Zanè e di Thiene.

La ditta SNVI svolge l'attività di autodemolizione e di rivendita dei prodotti ottenuti (parti di ricambio) all'interno di un settore di capannone industriale, occupando una porzione di circa 3.800 mq. Il piazzale esterno è destinato ad esclusivo transito e parcheggio.

Il lotto aziendale è recintato e separata da muro perimetrale dalla SP 116 (via San Lorenzo) posta ad Est, a Nord e Sud confina con aree utilizzate per l'attività di vendita e noleggio della ditta SNVI, mentre ad Ovest confina con la zona agricola.

Le attività produttive contigue e limitrofe al sito aziendale sono nell'ordine:

- attività di autofficina ed elettrauto, collocata a circa 70 m in direzione Nord-Est.
- attività di distribuzione bevande, collocata a circa 80 m in direzione Nord.

Il contesto territoriale circostante il sito aziendale, presenta lineamenti urbanistici complessi, in linea con i connotati del territorio dell'Alto vicentino: le zone edificate consolidate dei centri municipali si alternano alle zone industriali più o meno estese, relegando a lembi ormai frammentati di territorio le zone agricole. A questi elementi areali si associano le importanti reti infrastrutturali di comunicazione (Strada Provinciale n. 116 e n. 349), e gli agglomerati abitativi di campagna (edificazione diffusa).

Figura 1: Inquadramento geografico del Comune di Carrè.



Figura 2: Localizzazione del sito aziendale con riferimento ai limiti amministrativi comunali.

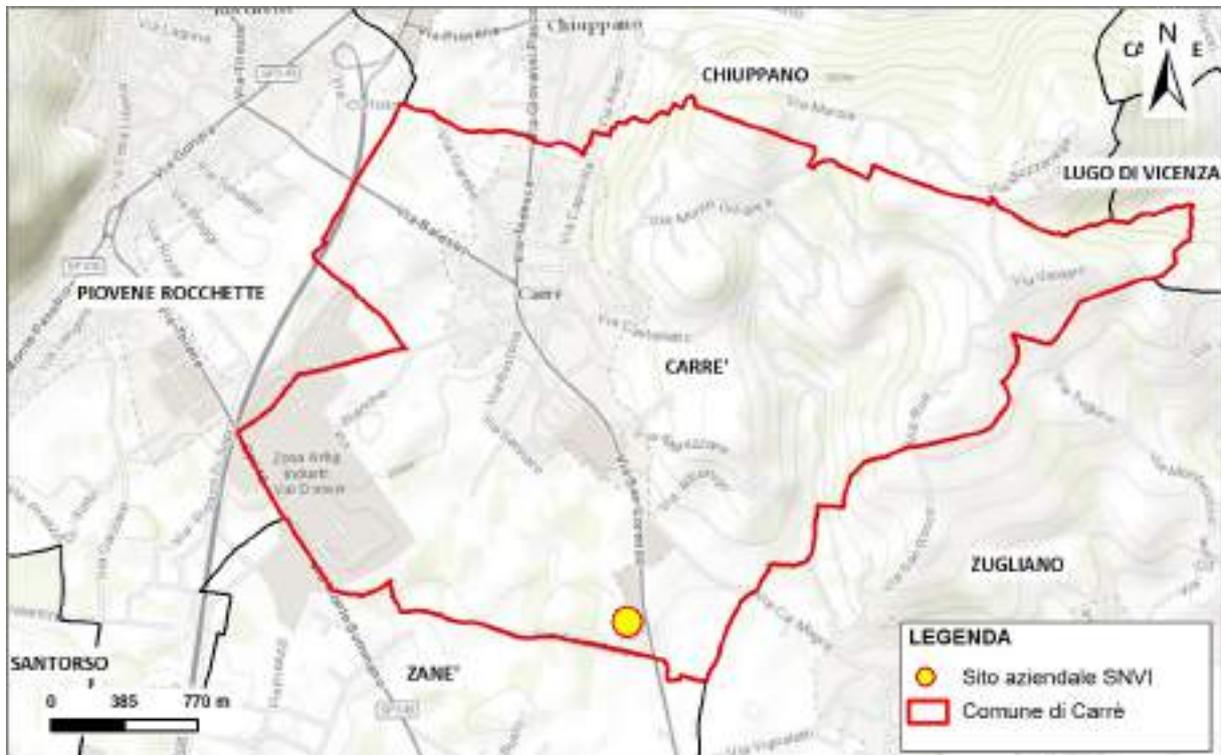


Figura 3: Estratto IGM. Scala 1:25.000.



Figura 4: estratto Carta Tecnica Regionale, scala 1:5.000.

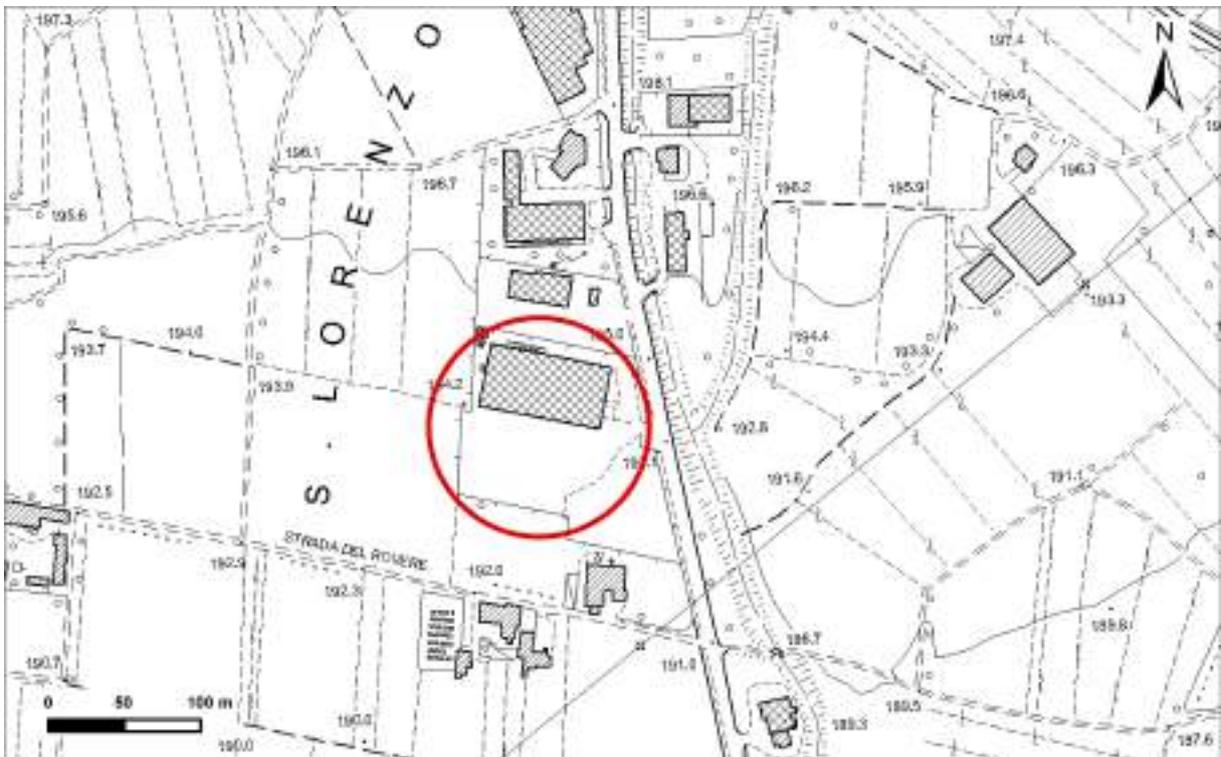


Figura 5: Inquadramento territoriale su base ortofoto, scala 1:5.000.



3 METODOLOGIA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

La metodologia utilizzata per la redazione del presente studio fa riferimento alle indicazioni contenute nella normativa vigente in materia di valutazione di impatto ambientale, e degli elementi indicati nell'Allegato V alla parte seconda del D.lgs n. 152/06 e s.m.i e nella D.G.R.V. n. 1624/1999, punto 2.

Lo Studio si articola nei tre quadri di riferimento previsti:

- Quadro di Riferimento Progettuale
- Quadro di Riferimento Territoriale e Programmatico
- Quadro di Riferimento Ambientale

Il **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE** descrive i principali elementi costitutivi dell'intervento. Lo spirito che guida la descrizione è quello di individuare le caratteristiche fondamentali del progetto in esame.

Il **QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE E PROGRAMMATICO** riporta l'inquadramento territoriale dell'area di progetto, le caratteristiche fisiche, naturali e antropizzate di contesto, l'analisi delle relazioni esistenti tra il Progetto e i diversi strumenti pianificatori.

Il Quadro di Riferimento Programmatico non tratta l'aderenza "*formale*" dell'opera agli strumenti di piano, ma è finalizzato a verificare la compatibilità delle opere in progetto con le linee strategiche generali di pianificazione del territorio, espresse dai disposti amministrativi diversamente competenti e ordinati; inoltre richiama il quadro normativo di riferimento, in relazione agli ambiti legislativi coinvolti dal Progetto.

Il **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE** descrive le componenti ambientali con cui l'attività di progetto può interferire e valuta le potenziali forme di impatto anche al fine di definire le eventuali misure di compensazione o di mitigazione; illustra altresì la metodologia adottata per la stima degli impatti ed il sistema di monitoraggio da prevedersi per verificare i livelli di impatto dell'opera sull'ambiente nonché l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.

4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

La ditta SNVI opera nel settore della commercializzazione, noleggio e autodemolizione di veicoli industriali, presso la sede di via Colombara 2 in Comune di Carrè (VI). L'attività di autodemolizione è stata autorizzata all'esercizio con provvedimento n. 53/2014 della Provincia di Vicenza.

In sintesi, la proposta progettuale in esame prevede:

- l'ampliamento delle superfici per gli stoccaggi delle cabine riutilizzabili, derivanti dalle operazioni di autodemolizione, e per lo stoccaggio di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio);
- la possibilità di recuperare anche autovetture fuori uso, in quanto l'autorizzazione vigente consente il recupero dei soli mezzi pesanti fuori uso;
- un aumento dei quantitativi relativi allo stoccaggio dei rifiuti in ingresso (veicoli fuori uso), dalle attuali 45 ton alle 50 ton;
- un aumento dei rifiuti prodotti pari a circa +25% rispetto all'attuale.

4.1 DATI DELL'AZIENDA

Ragione sociale	S.N.V.I Srl
Sede Legale ed Operativa:	Via Colombara,2 – 36010 CARRE' (VI) Accesso sede operativa: Via San Lorenzo 32-36010 CARRE' (VI)
Tel: 0445/363934-361904	Fax: 0445/362980
E-mail:	info@snvi.it
P.iva e N° iscrizione registro imprese:	03354630240
Numero REA:	VI-318678
Titolare/legale rappresentante:	Pozza Gianpaolo
C.F.:	PZZGPL59T06L840B
Nato a: Vicenza	il: 06/12/1959
residente in: Arcugnano	Via: Pilla, 83

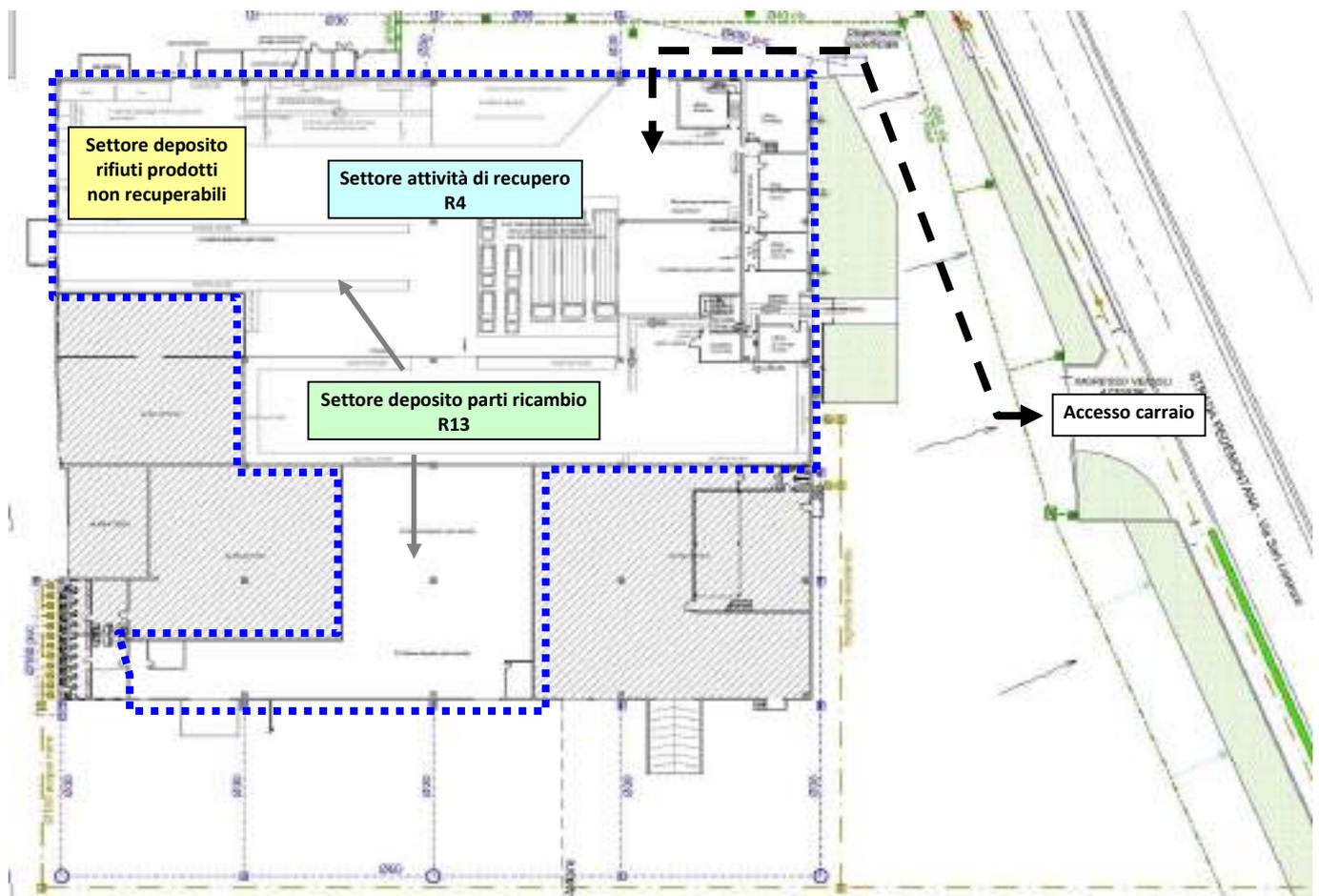
4.2 ATTIVITÀ ATTUALE DI RECUPERO VEICOLI FUORI USO

Presso la sede operativa di Carrè, la ditta svolge l'attività di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso (autodemolizione), sulla base dell'autorizzazione provinciale all'esercizio n. 53/2014.

L'attività della ditta consiste nella raccolta di veicoli fuori uso (principalmente autocarri, trattori stradali, autotreni ed autoarticolati) non bonificati e bonificati, il trattamento di bonifica dei mezzi ed eventuale successiva separazione delle parti recuperabili per la rivendita di pezzi di ricambio e il recupero dei materiali.

L'impianto di autodemolizione è collocato all'interno di un capannone produttivo esistente, senza interessare pertinenze esterne ad esso. Tutte le attività, comprese le operazioni di stoccaggio dei rifiuti ottenuti, si svolgono all'interno dello stabile aziendale; la pavimentazione è in cemento impermeabile.

Figura 6: layout dell'impianto di autodemolizione autorizzato.



Legenda:

-  Impianto autodemolizione autorizzato
-  Ditta SNVI

Nell'impianto in oggetto, l'autorizzazione vigente, consente il conferimento dei seguenti rifiuti (veicoli fuori uso):

1 - Attività di autodemolizione: Rifiuti accettabili dall'impianto

CER	Descrizione CER	Q.tà max conferibili (t/anno, t/sett, t/g)		Q.tà max stoccabili (t)	Q.tà max (nr mezzi) conferibile		Sigla R	Descrizione trattamento	Caratteristiche delle materie prime ottenute
16 01 04*	Veicoli fuori uso	30	t/giorno	45	2	giorno	R13-R4	Messa in sicurezza e smontaggio	Parti di ricambio di veicoli
		75	t/settimana		5	settimana			
16 01 06	Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose (già bonificati prima dell'ingresso nell'impianto)	3.000	t/anno	(15 x 3 mezzi)	250	anno	R13-R4	Veicoli già bonificati prima dell'ingresso all'impianto per cui viene effettuato solo lo smontaggio	

La quantità massima giornaliera di rifiuti conferibili è pari a: 30 tonnellate/giorno
 La quantità massima annua di rifiuti conferibili è pari a: 3.000 tonnellate/anno

2 - Attività di autodemolizione - Veicoli esitanti dalla messa in sicurezza e destinati alla fase di smontaggio presso l'impianto

CER	Descrizione CER	Q.tà max (t)	Quantità massima	Descrizione trattamento
16 01 06	Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose (già bonificati prima dell'ingresso nell'impianto)	45	3	Veicoli esitanti dalla messa in sicurezza e destinati alla fase di smontaggio presso l'impianto

Nello specifico i quantitativi massimi di rifiuti accettabili e trattabili presso l'impianto sono:

- il limite massimo di rifiuti conferibili all'impianto è pari a 30 ton/giorno pari a 3.000 ton/anno;
- il quantitativo massimo di rifiuti in stoccaggio (R13) è pari a 45 ton.

L'accesso all'impianto di autodemolizione avviene tramite un piazzale comune all'attività di commercializzazione svolta dalla medesima ditta presso il locale adiacente. L'accesso dei veicoli fuori uso avviene tramite un portone laterale antistante il piazzale esterno.

4.2.1 MACCHINARI ED APPARECCHIATURE UTILIZZATI

Per le operazioni di movimentazione dei veicoli fuori uso, dei componenti e dei rifiuti ottenuti l'azienda fa uso dei seguenti macchinari:

- N. 2 carrelli elevatori per la movimentazione interna dei carichi.

Per le operazioni di trattamento di bonifica e recupero si utilizzano:

- utensili manuali, ad aria compressa o a batteria in genere;
- N. 1 carrello porta bombole a miscela ossi-acetilenica per modesti interventi di taglio lamiere e cesoiatura-recupero rifiuti metallici recuperabili;
- N. 1 pompa per estrazione fluidi condizionamento;
- N. 1 macchina di lavaggio a ciclo chiuso con riciclo del solvente per sgrassaggio pezzi;
- N. 1 attrezzatura rimozione air-bag.

4.2.2 GESTIONE DELLE ACQUE

Nessuna delle attuali fasi di produzione fa utilizzo o consumo di acqua; inoltre, da nessuna delle fasi operative si originano acque reflue.

L'attuale attività di recupero (R4) e di stoccaggio (R13) si svolge all'interno del capannone produttivo aziendale, non interessando piazzali esterni.

Gli attuali scarichi dell'impianto sono rispettivamente:

- scarico nella rete delle acque nere delle acque provenienti dai servizi igienici;
- scarico delle acque meteoriche delle coperture del capannone in dispersione nello strato superficiale del terreno; lo scarico non necessita di autorizzazione, in quanto le acque dei tetti non risultano contaminate da emissioni in atmosfera originate dall'attività;
- scarico delle acque piovane di dilavamento dei piazzali destinati al passaggio dei mezzi conferenti, convogliate nell'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia; le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali sono trattate in una vasca di disoleazione e successivamente inviate presso il torrente Rozzola; le acque di seconda pioggia sono raccolte e inviate presso il torrente Rozzola dopo la raccolta nel bacino di laminazione.

4.2.3 EMISSIONI IN ATMOSFERA

Nel seguito si riportano le attività attualmente autorizzate, presso l'impianto di recupero veicoli fuori uso, in grado di determinare emissione in atmosfera:

- **Prova motori:** la prova viene effettuata accendendo il motore del veicolo ed aspirando i fumi dello scarico tramite un tubo che collega la marmitta all'aspiratore. I fumi sono emessi all'esterno in atmosfera tramite Camino N. 2. Si prevede un massimo di due prove al giorno. La prova motori rientra nell'elenco di attività esenti ai sensi del comma k parte I allegato IV (impianti ed attività in deroga, "ex Inquinamento Poco Significativo ex DPR del 25 luglio 1991") del D.Lgs. 152/06 ss.mm.ii.
- **Taglio lamiere:** l'attività di taglio si svolge all'interno del capannone, con frequenza occasionale e durata massima di circa 5 minuti ad intervento, per un totale cumulato di 1 ora/settimana. Le emissioni non sono convogliate, ma diffuse, in quanto il taglio viene svolto all'interno del capannone in luoghi diversi, a seconda delle reali necessità operative. Vista la quantità esigua e la bassa frequenza dell'emissione, il volume del capannone e il ricambio d'aria naturale, non sono presenti sistemi di aspirazione localizzati.
- **Pulizia dei pezzi:** l'operazione di sgrassaggio pezzi con solvente si svolge con l'ausilio di una macchina di lavaggio a ciclo chiuso con riciclo del solvente, dotato di un sistema di convogliamento all'esterno: Camino N. 1. Questa rientra nell'elenco di attività in deroga (All. IV parte II del D.Lgs. 152/06: sgrassaggio superficiale dei metalli con consumo complessivo dei solventi non superiore ai 3 kg/gg.) visto il quantitativo utilizzato previsto di 20 litri all'anno.

Non è previsto un riscaldamento dei locali pertanto non è presente una caldaia a combustibile.

Tabella 1: prospetto riepilogativo delle attuali emissioni in atmosfera.

Fonte dell'Emissione	Tipo di Emissione	Localizzazione dell'Emissione	Frequenza dell'Emissione	Livelli di emissione stimati	Note
Pulizia dei pezzi	Solvente	Convogliata Camino 1	Occasionale. 0,5 ore al giorno	< 3 Kg/giorno di solvente	Attività autorizzata ma non ancora attivata.
Prova motori	Gas combustibili	Convogliata Camino 2	Occasionale (circa 2 volte al giorno)	Non quantificabile Poco significativo	Attività autorizzata ma non ancora attivata.
Ossitaglio	Acetilene, propano, metano, CO2	Diffusa all'interno del capannone	Occasionale (circa 1 volta alla settimana)	Non quantificabile Poco significativo	Attività in esercizio.

L'unica fonte significativa di emissione in atmosfera è rappresentata dal Camino N. 1, collegato al macchinario di sgrassaggio pezzi con solvente. Di seguito si riportano i dati tecnici relativi al camino in oggetto.

Dati tecnici del camino n. 1

Tipo di impianto e caratteristiche:	lavaggio pezzi
Composto da:	aspirazione su macchinario a ciclo chiuso
Altezza dal suolo:	6,6 m
Diametro:	200 mm
Portata:	1.000 Nmc/h
Direzione uscita:	orizzontale
Utilizzo impianto:	200 gg/anno 0,5 ore/giorno
Sistema di abbattimento:	nessuno

Per quanto riguarda il controllo delle emissioni, la ditta compila un apposito registro nel quale viene indicata la quantità utilizzata durante l'anno solare di ogni tipo di prodotto pronto all'uso, indicando la percentuale di solvente organico in esso contenuto.

4.2.4 MATERIE PRIME UTILIZZATE

L'attività di autodemolizione non prevede l'utilizzo di specifiche materie prime. Per la pulizia dei pezzi, effettuata con apposita macchina, si fa utilizzo di uno specifico diluente a riciclo, con un consumo di circa 20 litri/anno di solvente.

Il consumo di energia elettrica riguarda l'alimentazione degli utensili e l'illuminazione dei locali.

Per quanto riguarda il gasolio utilizzato per l'alimentazione dei muletti, i consumi risultano contenuti, in quanto il carburante è, per buona parte, recuperato dalla stessa attività di messa in sicurezza dei mezzi da bonificare.

4.2.5 RIFIUTI PRODOTTI

Il quantitativo massimo di rifiuti in stoccaggio prodotti dall'attività di autodemolizione (con esclusione degli eventuali veicoli bonificati e messi in sicurezza) è pari a 49,34 ton di cui 2,32 ton di rifiuti pericolosi.

4.2.6 ORARI DI FUNZIONAMENTO DELL'IMPIANTO

La ditta svolge l'attività esclusivamente durante il periodo diurno, con orario di lavoro variabile a seconda delle necessità e comunque compreso nel periodo dalle ore 07:00 alle ore 19:00 circa.

4.2.7 TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO

L'azienda e l'ambito produttivo di appartenenza risultano direttamente serviti dalla via San Lorenzo (SP 116 "Caltrano"), adeguatamente dimensionata e idonea a sostenere i volumi di traffico veicolare commerciale (leggero e pesante).

Per quanto riguarda l'accesso carraio aziendale su Via San Lorenzo, a seguito dell'autorizzazione n. 53/2014, sono stati installati appositi dissuasori lungo la pista ciclabile, in corrispondenza dell'accesso, al fine di garantire la sicurezza dei ciclisti in transito lungo il percorso dedicato.

Relativamente al traffico veicolare, attualmente indotto per il conferimento di rifiuti da trattare, risulta quanto segue:

- un flusso medio di circa 4 passaggi al giorno di automezzi pesanti in entrata ed uscita dal sito aziendale;
- occasionalmente, con frequenza di circa 2 volte al mese, un flusso di circa 10 passaggi giorno di mezzi pesanti in entrata ed uscita dal sito aziendale;
- il traffico veicolare interessa esclusivamente le pertinenze aziendali, immettendosi direttamente su Via San Lorenzo (SP 116);
- il traffico veicolare indotto non interessa zone residenziali o abitazioni residenziali isolate.

Rifiuti prodotti

Attualmente il numero di mezzi in entrata ed uscita dall'impianto utilizzati per il conferimento presso siti preposti per lo smaltimento o recupero dei rifiuti prodotti si attesta su 1.311 automezzi pesanti/anno, nella situazione di massima produttività aziendale, pari a 5 automezzi pesanti/giorno, vale a dire 10 transiti/giorno.

Vendita pezzi di ricambio

L'attività di vendita di pezzi di ricambio non comporta la generazione di traffico veicolare pesante; i clienti utilizzano singole autovetture o veicoli commerciali leggeri.

4.2.8 EMISSIONI DI RUMORE

Le attività aziendali (stoccaggio, trattamento e rivendita) si svolgono all'interno del capannone aziendale, con finestrate, porte e portoni normalmente chiusi.

Le operazioni che determinano livelli di rumorosità significativi sono relative all'attività di bonifica dei mezzi (smontaggio, modesti interventi di carpenteria, utilizzo della fiamma ossiacetilenica). Relativamente a queste ultime si stima un livello massimo di pressione acustica a posto operatore pari a circa 80 dB(A).

Nel prospetto che segue sono riportati i macchinari e le attrezzature attualmente utilizzate presso l'impianto aziendale, individuando il luogo ove operano (luogo di esercizio) e la frequenza di utilizzo.

Tabella 2: Macchine ed attrezzature attualmente impiegate presso l'impianto aziendale.

Macchinari e attrezzature	Pressione acustica (a posto operatore)	Luogo di esercizio	Frequenza di utilizzo giornaliero
Carrello elevatore	80 dB(A)	All'interno del capannone	Occasionale 2 ore/giorno
Utensili manuali vari (avvitatore elettrico, ecc.)	85 dB(A)	All'interno del capannone	Continuo 8 ore/giorno
Attrezzatura per taglio ossi-acetilenica	80 dB(A)	All'interno del capannone	Occasionale 0,5 ore/giorno
Pompa per estrazione fluidi condizionamento	70 dB(A)	All'interno del capannone	Occasionale 1 ore/giorno
Macchina di lavaggio a ciclo chiuso con riciclo del solvente per sgrassaggio pezzi	75 dB(A)	All'interno del capannone	Occasionale 1 ore/giorno
Attrezzatura rimozione air-bag	< 75 dB(A)	All'interno del capannone	Occasionale 1 ore/giorno

Per quanto riguarda le indagini acustiche, il giudizio di compatibilità ambientale e contestuale autorizzazione n. 349 del 18.12.2012 della Provincia di Vicenza ha prescritto di eseguire la verifica del rispetto dei limiti (di emissione ed immissione), mediante rilievi strumentali, secondo le prescrizioni tecniche del DM 16.03.1998.

A tale scopo, in data 15.10.2013, sono state eseguite specifiche misure in corrispondenza della sede operativa aziendale e dei ricettori sensibili maggiormente esposti, al fine di misurare e valutare rumore residuo e ambientale ad impianto attivo (esercizio provvisorio).

I limiti previsti dalla zonizzazione acustica locale sono i seguenti:

- Comune di Carrè:
 - 70 dB(A) valore di immissione assoluto;
 - 65 dB(A) valore di emissione);
- Comune di Zanè:
 - 60 dB(A) valore di immissione assoluto;
 - 55 dB(A) valore di emissione;
 - 5 dB(A) limite differenziale.

Nel seguente prospetto sono riportate i valori di rumorosità misurati durante la campagna di indagine 15.10.2013 presso le relative posizioni di rilievo.

Tabella 3: Valori di rumorosità misurati in fase di esercizio provvisorio dell'attività di recupero veicoli fuori uso (15.10.2013).

Posizione di misura	Sorgenti di rumorosità	Leq [dB(A)]	Lmax [dB(A)]
1 confine aziendale	- Ditta SNVI S.R.L. in attività (bonifica mezzo e movimentazione tramite carrello elevatore su piazzale esterno); - attività ditte limitrofe; - traffico veicolare su SP 116.	56,2	76,8
2 accesso carraio aziendale	- Ditta SNVI S.R.L. in attività (Bonifica mezzo e movimentazione tramite carrello elevatore su piazzale esterno); - attività ditte limitrofe; - traffico veicolare su SP 116.	58,1	75,8
3 confine aziendale	- Ditta SNVI S.R.L. in attività (bonifica mezzo e movimentazione tramite carrello elevatore su piazzale esterno); - attività ditte limitrofe; - traffico veicolare su strade limitrofe.	45,1	64,1
4 abitazione	- Ditta SNVI S.R.L. in attività (bonifica mezzo e movimentazione tramite carrello elevatore su piazzale esterno); - attività ditte limitrofe; - traffico veicolare su strade limitrofe.	48,0	61,1
5 abitazione	- Attività ditte limitrofe; - traffico veicolare su strade limitrofe.	47,4	47,4

La indagini condotte hanno permesso di accertare il rispettati dei limiti di immissione, emissione e differenziale previsti nel periodo diurno secondo quanto previsto dalla zonizzazione acustica locale (Comune di Carrè e Comune di Zanè).

Figura 7: localizzazione delle posizioni di misura utilizzate per l'indagine acustica del 15.10.2013.



4.3 ATTIVITÀ DI PROGETTO DI RECUPERO VEICOLI FUORI USO

In sintesi, la proposta progettuale in esame prevede:

- l'ampliamento delle superfici per gli stoccaggi delle cabine riutilizzabili, derivanti dalle operazioni di autodemolizione, e per lo stoccaggio di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio);
- la possibilità di recuperare anche autovetture fuori uso, in quanto l'autorizzazione vigente consente il recupero dei soli mezzi pesanti fuori uso;
- un aumento dei quantitativi relativi allo stoccaggio dei rifiuti in ingresso, dalle attuali 45 ton alle 50 ton;
- un aumento dei rifiuti prodotti pari a circa +25% rispetto all'attuale.

4.3.1 DATI TECNICI DIMENSIONALI DELL'IMPIANTO DI PROGETTO

La configurazione di progetto prevede:

- l'occupazione di un nuovo piazzale esterno di 2.200 mq (lato sud del capannone aziendale) per lo stoccaggio delle cabine riutilizzabili degli automezzi pesanti (classificate come parti di ricambio);
- l'utilizzo di una porzione (145 ma) di piazzale adiacente all'ingresso del capannone (lato nord) per lo stoccaggio su cassoni coperti di rifiuti prodotti, riferibili alle sole tipologie di ferro ed alluminio.

L'attività di stoccaggio dei rifiuti in ingresso, recupero automezzi e stoccaggio dei rifiuti prodotti (ad esclusione di ferro ed alluminio) continuerà ad essere svolta all'interno del capannone aziendale sulle superfici e utilizzando i locali autorizzati.

Le tipologie di rifiuti ammesse e destinate al recupero sono le seguenti.

Tabella 4: impianto di progetto, tipologie di rifiuto destinate al recupero.

Operazione	CER	CLASSIFICAZIONE	DESCRIZIONE
R4 trattamento	16 01 04*	Pericoloso	Veicoli fuori uso
	16 01 06	Non pericoloso	Veicoli fuori uso, non contenenti né liquidi né altri componenti pericolose
R13 stoccaggio	16 01 04*	Pericoloso	Veicoli fuori uso, stoccaggio preliminare al trattamento
	16 01 06	Non pericoloso	Veicoli fuori uso, non contenenti né liquidi né altri componenti pericolose

Le tipologie di operazioni ammesse sono le seguenti:

Tabella 5: impianto di progetto, operazioni di recupero previste.

OPERAZIONE DI RECUPERO	DESCRIZIONE
R4	Recupero di componenti principalmente metallici (parti di ricambio e emotori).
R13	Messa in riserva di rifiuti per sottoporli ad una delle operazioni indicate nei punti da R1 a R12 (escluso il deposito temporaneo prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti);

I quantitativi di rifiuti previsti sono i seguenti:

Tabella 6: impianto di progetto, quantitativi di rifiuti in trattamento.

Descrizione	Quantità massime previste nel nuovo progetto	
Rifiuti in ingresso all'impianto	30 t/giorno	3.000 t/anno
Rifiuti in stoccaggio (CER 160104*-160106)	50 t	
Rifiuti in stoccaggio prodotti dall'attività (operazione R13)	69,12 t	
Rifiuti in stoccaggio totali	119,12 t	
Rifiuti sottoposti a recupero (operazione R4)	30 t/giorno	3.000 t/anno

4.3.2 AMPLIAMENTO DELLE SUPERFICI PER GLI STOCCAGGI

La ditta intende ampliare le aree da dedicare allo stoccaggio delle cabine riutilizzabili degli automezzi pesanti (classificate come parti di ricambio) utilizzando una porzione di piazzale posto a sud rispetto al fabbricato aziendale e direttamente comunicante con i locali interni tramite un accesso dedicato.

Le nuove aree, così individuate, ricadono all'interno della Z.T.O. di tipo D1.4. "Zona per attività industriale-artigianale di completamento", per le quali sono ammesse attività industriali ed artigianali e che pertanto comprendono attività di deposito (stoccaggi).

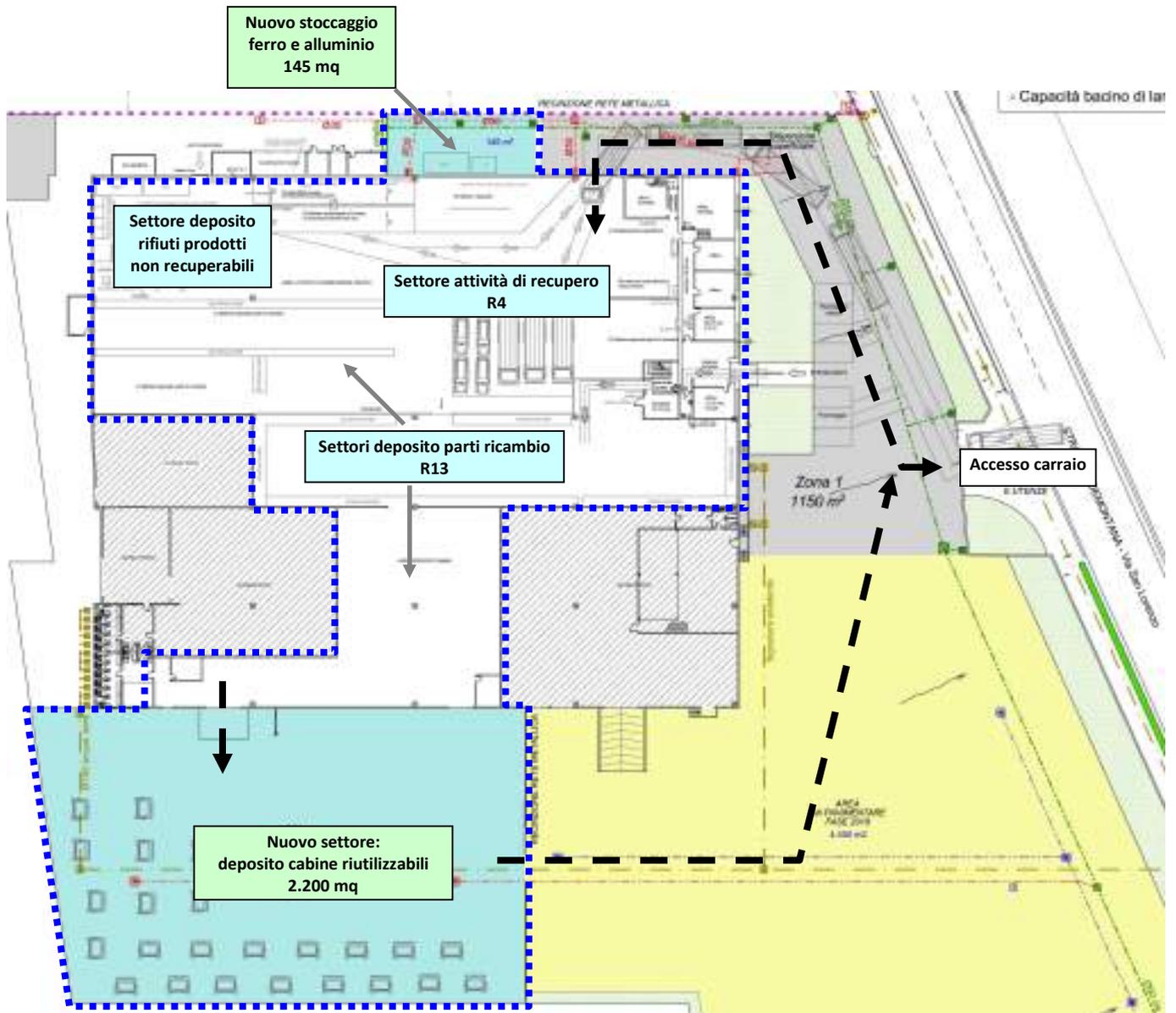
Come già premesso, il nuovo settore di deposito delle cabine sarà in comunicazione con l'impianto approvato, mediante un accesso esistente, giudicato idoneo per il vettoriamento dei prodotti. In particolare, l'attività di deposito delle cabine si svolgerà su un piazzale esterno reso impermeabile da idonea pavimentazione in cls e dotato di un sistema di raccolta e invio delle acque all'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia aziendale. L'area sarà inoltre delimitata da recinzione metallica, in modo da separare fisicamente l'attività di stoccaggio dal resto del piazzale esterno. Parte della recinzione sarà interrotta per consentire il vettoriamento delle cabine riutilizzabili.

All'esterno, in prossimità del lato nord dell'attuale fabbricato in cui si svolge l'attività di stoccaggio e recupero veicoli fuori uso (R13 e R4), su area da pavimentare di 145 mq, si prevede il posizionamento di cassoni chiusi a tenuta stagna, dotati di copertura, per la raccolta di alcune tipologie di rifiuti solidi prodotti (ferro ed alluminio). Quest'ultima area sarà dotata di tettoia.

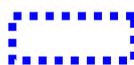
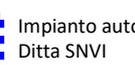
Figura 8: Ripresa fotografica del nuovo piazzale per lo stoccaggio delle cabine riutilizzabili.



Figura 9: layout dell'impianto di autodemolizione di progetto.



Legenda:

-  Impianto autodemolizione di progetto
-  Ditta SNVI

4.3.3 NUOVA ATTIVITÀ DI RECUPERO AUTOVETTURE

Il progetto in parola prevede, in affiancamento allo stoccaggio e al recupero di automezzi pesanti fuori uso, l'inserimento delle autovetture, classificate con lo stesso CER (CER 16 01 04* e 16 01 06) da sottoporre, quindi, alle medesime attività autorizzate di recupero (R13 e R4) e con le stesse modalità.

Le autovetture saranno conferite all'interno del capannone attualmente autorizzato per l'attività di recupero di automezzi pesanti fuori uso (R4), più precisamente nel settore di conferimento e stoccaggio dei veicoli fuori uso.

La stessa area verrà utilizzata per lo stoccaggio dei veicoli bonificati con la condizione che le due tipologie di veicoli (mezzi pesanti ad autovetture) siano stoccate in zone separate, identificate con cartelli con indicata la provenienza (rifiuti in ingresso o prodotti) ed il relativo codice CER.

Le cabine non recuperabili o le carcasse trattate saranno successivamente inviate presso impianti di terzi per la pressatura.

Le cabine recuperabili (non a contatto con parti meccaniche contenenti olio) saranno stoccate sul nuovo piazzale esterno pavimentato in attesa di essere vendute.

Le parti di ricambio, destinate alla commercializzazione, saranno stoccate utilizzando un settore dedicato all'interno del capannone autorizzato.

4.3.4 AUMENTO DEI QUANTITATIVI RELATIVI ALLO STOCCAGGIO DEI RIFIUTI IN INGRESSO

L'inserimento delle autovetture comporta un aumento degli stoccaggi relativo ai rifiuti in ingresso (CER 16 01 04* e 16 01 06) dalle attuali 45 ton alle 50 ton di progetto.

I rifiuti in ingresso (veicoli fuori uso) saranno stoccati all'interno nel settore attualmente autorizzato per l'attività di messa in riserva di veicoli fuori uso (R13), all'interno del capannone, su area coperta ed impermeabilizzata, dotata di idonei presidi atti a scongiurare possibili interferenze ambientali, dovute a sversamenti accidentali di liquidi o dalle acque di spegnimento incendi.

4.3.5 GESTIONE DELLE ACQUE

L'attività di recupero dei veicoli fuori uso (R4), di stoccaggio dei rifiuti (R13) e di carico/scarico si svolgono all'interno del fabbricato aziendale, su superfici coperte senza la produzione di reflui di processo.

L'attività di stoccaggio delle parti di ricambio, ottenute dal processo di trattamento dei veicoli fuori uso, sarà condotta all'interno del medesimo fabbricato aziendale, su superfici coperte, senza la produzione di reflui di processo o di acque di dilavamento meteorico.

Le uniche attività svolte all'esterno del fabbricato, su piazzali impermeabilizzati, riguardano:

- lo stoccaggio delle cabine riutilizzabili;
- lo stoccaggio, all'interno di cassoni coperti, di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio).

Le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali esterni verranno raccolte, trattate ed inviate alla fognatura delle acque nere (AVS); le acque di seconda pioggia, dei medesimi piazzali, saranno raccolte e inviate in acque superficiali (torrente Rozzola) come da disciplinare di Concessione – M128/2012 emesso dal Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta.

Le acque pluviali derivanti dalla copertura dei fabbricati saranno disperse direttamente nel suolo.

4.3.6 EMISSIONI IN ATMOSFERA

L'ampliamento del deposito parti di ricambio non prevede la realizzazione di nuovi punti di emissione in atmosfera oltre a quelli già autorizzati. Non è previsto il riscaldamento dei nuovi locali, pertanto non sono presenti caldaie a combustibile. Si precisa che nei settori in ampliamento si svolgerà la sola attività di deposito, mentre le operazioni di pulizia pezzi, prova motori e l'ossitaglio saranno condotte all'interno del fabbricato autorizzato.

Si confermano, pertanto, le sorgenti, le tipologie e i quantitativi di emissioni attuali riportati nel § 4.2.3.

Tabella 7: prospetto delle emissioni in atmosfera di progetto.

Fonte dell'Emissione	Tipo di Emissione	Localizzazione dell'Emissione	Frequenza dell'Emissione	Livelli di emissione stimati	Note
Pulizia dei pezzi	Solvente	Convogliata Camino 1	Occasionale. 0,5 ore al giorno	< 3 Kg/giorno di solvente	Attività autorizzata ma non ancora attivata.
Prova motori	Gas combust	Convogliata Camino 2	Occasionale (circa 2 volte al giorno)	Non quantificabile Poco significativo	Attività autorizzata ma non ancora attivata.
Ossitaglio	Acetilene, propano, metano, CO2	Diffusa all'interno del capannone	Occasionale (circa 1 volta alla settimana)	Non quantificabile Poco significativo	Attività in esercizio.

4.3.7 SICUREZZA E SALUTE DEI LAVORATORI

L'estensione del deposito di parti di ricambio non comporterà per i lavoratori addetti rischi infortunistici aggiuntivi, oltre a quelli già valutati per l'attività di recupero veicoli fuori uso autorizzata.

In data 1/03/2014, è stato redatto il documento di valutazione dei rischi ai sensi dell'art. 29 comma 5 del D.Lgs.81/08 e successivamente all'approvazione del nuovo progetto, con insediamento del nuovo deposito verrà redatto l'aggiornamento del DVR.

4.3.8 RIFIUTI PRODOTTI

Il progetto, rispetto a quanto autorizzato, prevede un aumento dello stoccaggio dei rifiuti prodotti di circa il 25% per ottimizzare i successivi conferimenti.

Il prospetto che segue evidenzia gli aumenti degli stoccaggi relativi alle singole tipologie CER di rifiuti prodotti.

Tabella 8: tipologie e quantità di rifiuti in stoccaggio nella configurazione attuale e di progetto.

C.E.R.	DESCRIZIONE	Produzione stimata	Stoccaggi	
			Attuali	Progetto
13 02 05*	scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	59.654	200	1.200
15 02 02*	assorbenti, mat. Filtranti, stracci e ind. prot. contaminati da sost. peric.	12.715	100	500
16 01 03	pneumatici fuori uso	127.737	3.500	3.500
16 01 07*	filtri dell'olio	873	100	150
16 01 13*	liquidi per freni	254	20	50
16 01 14*	liquido antigelo contenenti sostanze pericolose	254	20	40
16 01 17	metalli ferrosi	1.430.376	10.000	20.000
16 01 18	metalli non ferrosi/alluminio	76.777	1.000	3.000
16 01 18	metalli non ferrosi/rame	4.364	300	300
16 01 19	plastica	55.788	900	4.000
16 01 20	vetro	7.567	500	1.000
16 06 01*	batterie al piombo	49.137	1.000	3.500
16 01 06	carcasse bonificate	506.398	45.000	50.000

4.3.9 TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO

Rifiuti (veicoli fuori uso) in trattamento

Attualmente l'impianto di demolizione di veicoli fuori uso è autorizzato per il conferimento di 250 mezzi/anno, 5 mezzi/settimana, 2 mezzi/giorno. Il numero massimo di vettori (automezzi commerciali pesanti) per il conferimento di mezzi da demolire è quindi di 2 automezzi pesanti al giorno, vale a dire 4 passaggi in entrata ed uscita dall'impianto.

Il progetto prevede la diversificazione dei mezzi da destinare a demolizione, inserendo a fianco degli automezzi pesanti anche le autovetture. Pur mantenendo invariato l'attuale valore di ton/anno di rifiuti conferibili (3.000 ton/anno), il progetto prevede un aumento di mezzi da destinare a demolizione (300 mezzi/anno) così ripartiti:

- 240 automezzi pesanti all'anno (peso medio 12 ton);
- 60 autovetture all'anno (peso medio 1,2 ton).

Il vettoriamento massimo previsto per il conferimento dei mezzi da destinare a demolizione rimarrà invariato (2 mezzi/giorno), ipotizzando che un vettore è in grado di conferire un solo mezzo pesante, mentre lo stesso vettore può conferire nell'impianto fino a quattro autovetture.

Rifiuti prodotti

Attualmente l'impianto risulta autorizzato per lo stoccaggio di 49,34 ton di rifiuti prodotti; il progetto in esame prevede un aumento degli stoccaggi dei rifiuti prodotti a 69,12 ton.

Attualmente il numero di mezzi in entrata ed uscita dall'impianto utilizzati per il conferimento presso siti preposti per lo smaltimento o recupero dei rifiuti prodotti si attesta su 1.311 automezzi pesanti/anno, nella situazione di massima produttività aziendale.

L'incremento degli stoccaggi del 40%, previsto dal progetto, comporta la possibilità di effettuare smaltimenti con maggior quantità per unità di trasporto (relativa al maggior quantitativo conferibile) e quindi si prevede un decremento del traffico da smaltimento rifiuti valutabile, dai dati di stoccaggio (69,12 ton proposti contro i 49,34 attuali), sui **420 automezzi pesanti/anno**, pari a 2 automezzi pesanti/giorno, vale a dire 4 transiti/giorno.

Vendita pezzi di ricambio

L'attività di vendita di pezzi di ricambio non comporta la generazione di traffico veicolare pesante; i clienti utilizzeranno singole autovetture o veicoli commerciali leggeri.

Trattasi di una componente difficilmente quantificabile e di incerta caratterizzazione; si stima tuttavia una sostanziale invarianza rispetto a quanto indotto dalla configurazione attuale dell'impianto.

4.3.10 MACCHINE ED ATTREZZATURE UTILIZZATE

Nel prospetto che segue sono riportati i macchinari e le attrezzature utilizzate nella configurazione di progetto presso l'impianto aziendale, individuando il luogo ove operano (luogo di esercizio) e la frequenza di utilizzo.

L'unica variazione rispetto allo stato attuale riguarda l'utilizzo del carrello elevatore che verrà impiegato nel nuovo fabbricato e nei settori esterni, dedicati al deposito dei pezzi di ricambio e delle cabine riutilizzabili.

Tabella 9: Macchine ed attrezzature impiegate nella configurazione di progetto.

Macchinari e attrezzature	Pressione acustica (a posto operatore)	Luogo di esercizio	Frequenza di utilizzo giornaliero
Carrello elevatore	80 dB(A)	All'interno dei capannoni Piazzale esterno	Discontinuo 4 ore/giorno
Utensili manuali vari (avvitatore elettrico, ecc.)	85 dB(A)	All'interno del capannone	Discontinuo 8 ore/giorno
Attrezzatura per taglio ossi-acetilenica	80 dB(A)	All'interno del capannone	Occasionale 0,5 ore/giorno
Pompa per estrazione fluidi condizionamento	70 dB(A)	All'interno del capannone	Occasionale 1 ore/giorno
Macchina di lavaggio a ciclo chiuso con riciclo del solvente per sgrassaggio pezzi	75 dB(A)	All'interno del capannone	Occasionale 1 ore/giorno
Attrezzatura rimozione air-bag	< 75 dB(A)	All'interno del capannone	Occasionale 1 ore/giorno

4.3.11 EMISSIONI DI RUMORE

Al fine di caratterizzare il clima acustico nella configurazione aziendale di progetto, è stata predisposta una specifica previsione di impatto acustico, allegata alla presente istanza. Per caratterizzare la zona da un punto di vista acustico sono state effettuate, a partire dal 8 giugno 2015 al 12 giugno 2015 in prossimità dei ricettori sensibili maggiormente esposti, delle misurazioni fonometriche al fine di valutare il rumore residuo della zona.

Secondo la zonizzazione acustica comunale, l'area aziendale rientra nella "Classe V – Aree prevalentemente industriali" che prevede un Valore limite assoluto di immissione di $Leq(A)$ pari a 70 dB(A) per il periodo diurno, un Valore limite assoluto di emissione di $Leq(A)$ pari a 65 dB(A) per il periodo diurno ed un limite differenziale di immissione pari a 5 dB(A) per il periodo diurno.

Si deve inoltre considerare che l'impianto di recupero è ubicato a circa 120 m dal Comune di Zanè; la classe di zonizzazione acustica del Comune di Zanè più prossima rispetto al sito aziendale è definita come "Classe III – Aree di tipo misto" che prevede un Valore limite assoluto di immissione di $Leq(A)$ pari a 60 dB(A) per il periodo diurno, un Valore limite assoluto di emissione di $Leq(A)$ pari a 55 dB(A) per il periodo diurno, ed un limite differenziale di immissione pari a 5 dB(A) per il periodo diurno.

I ricettori sensibili, identificati nella previsione di impatto acustico, sono rappresentati dalle abitazioni civili (Figura 10) più prossime all'area aziendale; le abitazioni così individuate si collocano:

- a 100 metri in direzione sud-est (R2), abitazione interna alla zona industriale;
- a 150 metri in direzione sud (R1);
- a 60 metri in direzione nord dello stabile (R3), abitazione interna alla zona industriale;

- a 70 metri in direzione nord-est dello stabile (R4), abitazione interna alla zona industriale.

Figura 10: Previsione di Impatto Acustico, individuazione di ricettori sensibili considerati per l'indagine acustica.



Nel seguito si riportano i macchinari e le attrezzature considerate per l'indagine acustica:

- carrelli elevatori;
- fiamma ossiacetilenica;
- avvitatore elettrico;
- automezzi pesanti per il conferimento dei veicoli fuori uso e per il trasporto in uscita dei rifiuti prodotti.

I valori di potenza acustica, utilizzati per la stima dei livelli di pressione indotti dall'attività, sono stati i seguenti:

Operazione/attività/macchina	Potenza Sonora (PWL) in dB
Smontaggio veicoli	97,0
Attività di stoccaggio	97,0
Autocarro	103,5

Si riporta di seguito la tabella di indicazione delle rilevazioni fonometriche, riportate nella Previsione di Impatto Acustico, eseguite al fine di caratterizzare la zona da un punto di vista acustico e di valutarne il rumore residuo.

Tabella 10: Valori di rumorosità misurati in fase di esercizio dell'attuale attività di recupero veicoli fuori uso.

Posizione di misura	Sorgenti di rumorosità	Leq [dB(A)]	Lmax [dB(A)]
1 presso l'attuale area di smontaggio veicoli interna al fabbricato aziendale	- Smontaggio veicoli tramite avvitatore elettrico, fiamma ossiacetilenica e utilizzo di attrezzature portatili manuali; - Spostamento pezzi tramite carrello elevatore ;	79,1	107,9
2 presso i ricettori R1 e R2	- Traffico veicolare -Attività Ditte limitrofe	48,5	78,1
3 presso i ricettori R3 e R4	- Traffico veicolare -Attività Ditte limitrofe	62,0	91,0

Figura 11: localizzazione dei punti di rilevazione fonometrica.



I livelli di pressione acustica stimati sono stati rappresentati su un piano di altezza pari 1,5 metri rispetto al piano di calpestio attraverso una mappa delle isolivello, caratterizzate da scale cromatiche di individuazione dei diversi livelli sonori ed hanno fornito presso i ricettori sensibili (R1 , R2, R3 ed R4).

Figura 12. Previsione di Impatto Acustico: mappa di isolivello delle emissioni sonore previste nella configurazione di progetto.



Per la verifica del rispetto dei limiti, nel documento di previsione di impatto acustico, si è fatto riferimento, cautelativamente, ad un tempo di funzionamento simultaneo degli impianti (smontaggio, stoccaggio, movimentazione materiale tramite carrello elevatore e transito di autocarri nell' area aziendale) pari a 10 ore nel periodo di riferimento diurno.

Il valore limite differenziale è stato calcolato a partire dalla stima dei massimi futuri livelli di pressione acustica presso i ricettori e dal livello di rumore residuo misurato.

Le tabelle che segue riporta i valori risultanti dall'indagine di previsione di impatto acustico, per altezze pari a 1,5 m.

Tabella 11: Verifica del rispetto dei limiti di pressione acustica con riferimento al valore differenziale d'immissione. Valori espressi in dB.

Ricettore	Rumore residuo misurato (A)	Rumore prodotto dall'attività aziendale (B)	Rumore ambientale (C) = (A) +(B)	Valore differenziale di immissione (D) = (C) – (A)	Limite differenziale di immissione	Verifica
R1	48,5	49,8	52,2	3,7	5	Limiti rispettati
R2	48,5	51,2	53,1	4,6	5	Limiti rispettati
R3	62,0	26,9	62,0	0,0	5	Limiti rispettati
R4	62,0	40,8	62,0	0,0	5	Limiti rispettati

Tabella 12: Verifica del rispetto dei limiti di pressione acustica con riferimento ai limiti della zonizzazione acustica. Valori espressi in dB.

Ricettore	Rumore residuo misurato (A)	Rumore prodotto dall'attività aziendale (B)	Rumore ambientale (C) = (A) +(B)	Valore di immissione	Limite assoluto di immissione diurno	Limite assoluto di emissione diurno	Verifica
R1	48,5	47,7	51,1	50,3	65,0	60,0	Limiti rispettati
R2	48,5	50,9	52,9	51,7	65,0	60,0	Limiti rispettati
R3	62,0	48,8	62,2	62,1	70,0	60,5	Limiti rispettati
R4	62,0	50,3	62,3	62,2	70,0	60,5	Limiti rispettati

In conclusione, si prevede che, a seguito dell'attivazione delle iniziative di progetto, saranno rispettati, presso i ricettori sensibili individuati, i limiti di immissione (differenziale ed assoluto) ed emissione previsti nel periodo diurno per tali aree dalle zonizzazioni acustiche dei comuni di Carrè e Zanè.

4.4 PROSPETTO COMPARATIVO DI SINTESI

Nel seguito si riporta il prospetto comparativo tra l'impianto di recupero veicoli fuori uso autorizzato all'esercizio e la configurazione di progetto (ampliamento dei settori dedicati allo stoccaggio dei beni prodotti e introduzione del recupero delle autovetture fuori uso).

	IMPIANTO AUTORIZZATO	IMPIANTO DI PROGETTO	RAFFRONTO
SUPERFICIE IMPIANTO AZIENDALE	Fabbricato (superficie coperta): 3.800 mq	Fabbricato (superficie coperta): 3.800 mq Piazze (superficie scoperta): 2.345 mq	Il progetto prevede l'ampliamento, su piazzali esterni, degli spazi per lo stoccaggio delle cabine riutilizzabili e per lo stoccaggio su cassoni coperti di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio). Si precisa che le operazioni di raccolta preliminare (R13) e recupero (R4) dei veicoli fuori uso saranno condotte all'interno dell'attuale stabile aziendale secondo le modalità già autorizzate.
TIPOLOGIA DI RIFIUTI TRATTATI	CER 16 01 04* : veicoli fuori uso non bonificati CER 16 01 06 : veicoli fuori uso bonificati Tipo veicoli: automezzi pesanti	CER 16 01 04* : veicoli fuori uso non bonificati CER 16 01 06 : veicoli fuori uso bonificati Tipo veicoli: automezzi pesanti e autovetture	L'iniziativa in esame non prevede la modifica della tipologia di rifiuti trattati rispetto a quanto autorizzato (veicoli fuori uso). Si prevede, tuttavia, la diversificazione della tipologia di veicoli da recuperare inserendo, oltre agli automezzi pesanti già autorizzati, anche una quota parte di autovetture.
OPERAZIONI DI RECUPERO	R4 : recupero di componenti principalmente metallici (parti di ricambio-motori). R13 : Messa in riserva di rifiuti per sottoporli ad una delle operazioni indicate nei punti da R1 a R12 (escluso il deposito temporaneo prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti).	R4 : recupero di componenti principalmente metallici (parti di ricambio-motori). R13 : Messa in riserva di rifiuti per sottoporli ad una delle operazioni indicate nei punti da R1 a R12 (escluso il deposito temporaneo prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti).	L'iniziativa in esame non prevede la modifica della tipologia delle operazioni per il recupero dei veicoli fuori uso rispetto a quanto autorizzato.
MAX. RIFIUTI IN TRATTAMENTO (R4)	3.000 ton/anno (30 ton/giorno) 250 automezzi pesanti/anno	3.000 ton/anno (30 ton/giorno) 300 mezzi (240 automezzi pesanti/anno e 60 autovetture/anno)	Il progetto di ampliamento in esame non prevede l'aumento in termine di peso (ton) dei rifiuti in trattamento; prevede, invece, un aumento del numero di mezzi da conferire: da 250 automezzi pesanti a 300 mezzi, suddivisi in 240 automezzi pesanti e 60 autovetture.
MAX. RIFIUTI STOCCABILI IN INGRESSO (R13)	45 ton (pari a 3 automezzi pesanti)	50 ton (pari a 3 automezzi pesanti e 5 autovetture)	A seguito dell'introduzione delle autovetture fuori uso, il progetto in esame prevede un aumento (+5 ton) degli stoccaggi dei rifiuti in ingresso (R13).
MAX. RIFIUTI STOCCABILI PRODOTTI	49,34 ton (di cui 2,32 ton di rifiuti pericolosi)	69,12 ton	L'iniziativa progettuale prevede un aumento dei quantitativi di rifiuti prodotti dall'attività di recupero veicoli fuori uso.

	IMPIANTO AUTORIZZATO	IMPIANTO DI PROGETTO	RAFFRONTO
TRAFFICO INDOTTO	- 4 passaggi/giorno di automezzi pesanti per il conferimento dei rifiuti da trattare; - 10 passaggi/giorno di automezzi per il trasporto dei rifiuti prodotti dall'attività di autodemolizione.	- 4 passaggi/giorno di automezzi pesanti per il conferimento dei rifiuti da trattare; - 4 passaggi/giorno di automezzi per il trasporto dei rifiuti prodotti dall'attività di autodemolizione.	La configurazione di progetto manterrà invariati i flussi veicolari per il conferimento dei rifiuti da trattare. L'aumento degli stoccaggi comporterà la diminuzione dei mezzi necessari per il trasporto dei rifiuti prodotti.
MACCHINARI IMPIEGATI	All'interno del capannone: carrello elevatore, utensili manuali, ad aria compressa, a batteria in genere; apparecchiatura per saldatura a miscela ossi-acetilenica per interventi di taglio lamiere e cesoia tura e recupero rifiuti metallici. Piazzali esterni: automezzi conferenti.	All'interno del capannone: carrello elevatore, utensili manuali, ad aria compressa, a batteria in genere; apparecchiatura per saldatura a miscela ossi-acetilenica per interventi di taglio lamiere e cesoia tura e recupero rifiuti metallici. Piazzali esterni: carrello elevatore e automezzi conferenti.	L'aumento degli spazi dedicati agli stoccaggi e l'inserimento di autovetture fuori uso nel ciclo di recupero non comporteranno variazioni nell'impiego di macchinari rispetto allo stato attuale. Si prevede l'utilizzo del carrello elevatore anche nei piazzali esterni adibiti allo stoccaggio delle cabine riutilizzabili.
EMISSIONI IN ATMOSFERA	Camino 1: pulizia dei pezzi, emissione < 3kg/giorno di solvente, non attivato. Camino 2: prova motori, emissione non significativa, non attivato. Emissioni diffuse: attività di ossitaglio, emissione occasionale non significativa di acetilene, propano, metano e CO2.	Camino 1: pulizia dei pezzi, emissione < 3kg/giorno di solvente, non attivato. Camino 2: prova motori, emissione non significativa, non attivato. Emissioni diffuse: attività di ossitaglio, emissione occasionale non significativa di acetilene, propano, metano e CO2.	L'aumento degli spazi dedicati agli stoccaggi delle cabine riutilizzabili e l'inserimento di autovetture fuori uso nel ciclo di recupero non comporteranno variazioni rispetto alle fonti, alle tipologie e ai quantitativi di emissioni in atmosfera già autorizzate.
SCARICHI IDRICI	L'attività di recupero dei veicoli fuori uso (R4), di stoccaggio dei rifiuti (R13) e di carico/scarico si svolgono all'interno del fabbricato aziendale, su superfici coperte senza la produzione di reflui di processo. Le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali esterni adibiti al transito dei vettori conferenti i rifiuti , sono raccolte, trattate e inviate in acque superficiali (torrente Rozzola). Le acque di seconda pioggia, dei medesimi piazzali, sono raccolte e inviate in acque superficiali (torrente Rozzola). Le acque pluviali derivanti dalla copertura del fabbricato sono disperse direttamente nel suolo.	L'attività di recupero dei veicoli fuori uso (R4), di stoccaggio dei rifiuti (R13) e di carico/scarico si svolgono all'interno del fabbricato aziendale, su superfici coperte senza la produzione di reflui di processo. Le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali esterni adibiti al transito dei vettori conferenti i rifiuti, dei piazzali esterni adibiti allo stoccaggio delle cabine riutilizzabili e allo stoccaggio di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio) saranno raccolte, trattate e inviate alla fognatura delle acque nere (AVS). Le acque di seconda pioggia, dei medesimi piazzali, saranno raccolte e inviate in acque superficiali (torrente Rozzola). Le acque pluviali derivanti dalla copertura dei fabbricati sono disperse direttamente nel suolo.	Il progetto prevede una soluzione migliorativa, rispetto allo stato attuale, per quanto riguarda la gestione delle acque di dilavamento dei piazzali. In particolare le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali saranno raccolte, trattate e inviate alla fognatura delle acque nere (AVS).

5 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il quadro di riferimento programmatico fornisce gli elementi conoscitivi dell'opera progettata in relazione agli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale che hanno attinenza con il Progetto, al fine della verifica della compatibilità dell'intervento con la pianificazione stessa.

5.1 NORMATIVA REGIONALE

La gestione dei rifiuti è uno degli aspetti più importanti di tutela dell'ambiente, per una società industriale avanzata, ma al contempo consapevole dei giusti limiti dello sviluppo sostenibile.

Legge Regionale 21 gennaio 2000, n. 3, "Nuove norme in materia di gestione dei rifiuti" e l'adozione di numerosi provvedimenti regolamentari si è protratta nel disciplinare i vari aspetti della gestione dei rifiuti sia urbani che speciali, termine per indicare i rifiuti prodotti da attività svolte professionalmente; si è cercato, in sostanza, di venire incontro alle esigenze di chiarezza e organicità più volte rappresentate da tutti gli operatori, sia pubblici che privati, ma anche dal semplice cittadino, realizzando di fatto un "Testo Unico" della disciplina regionale, che ha abrogato, nel contempo, le diverse disposizioni normative previgenti.

I soggetti che intendono realizzare e gestire nuovi impianti di recupero di rifiuti devono richiedere ed ottenere un'autorizzazione unificata. Debutta l'autorizzazione ordinaria unificata per la realizzazione e la gestione degli impianti di recupero, in luogo delle due previste dagli articoli 27 e 28 del d.lgs. n. 22/1997, mentre le comunicazioni d'inizio attività necessarie per intraprendere operazioni di recupero avvalendosi delle "procedure semplificate" devono essere indirizzate alle Sezioni regionali dell'Albo gestori ambientali e non più alle Province.

Le autorizzazioni ottenute con procedura ordinaria o semplificata, così come le iscrizioni all'Albo gestori ambientali, le revoche e le sospensioni vengono inserite in una banca dati nazionale.

In prima approssimazione sono operazioni di recupero tutte le "lavorazioni", ad eccezione di quelle rientranti nell'attività di smaltimento dei rifiuti, finalizzate al reinserimento nei cicli produttivi dei materiali di cui si è deciso di disfarsi.

Ai sensi dell'art. 208, comma 11, del d.lgs. n. 152/2006, i contenuti dell'autorizzazione, ovviamente da determinarsi in concreto in relazione allo specifico impianto ed operazione da autorizzarsi, consistono, in particolare, nell'individuazione:

- dei tipi e dei quantitativi di rifiuti da recuperare o da smaltire;
- dei requisiti tecnici, con particolare riferimento alla compatibilità del sito, alle attrezzature utilizzate, ai tipi ed ai quantitativi massimi di rifiuti ed alla conformità dell'impianto al progetto approvato;
- delle precauzioni da prendere in materia di sicurezza e igiene ambientale;
- della localizzazione dell'impianto da autorizzare;
- del metodo di trattamento e di recupero;
- delle prescrizioni per la messa in sicurezza, chiusura dell'impianto e ripristino del sito;
- delle garanzie finanziarie richieste;
- della data di scadenza dell'autorizzazione;
- dei limiti di emissione in atmosfera per i processi di trattamento termico dei rifiuti.

5.1.1 LEGGE REGIONALE 21 GENNAIO 2000, N. 3

La LR 3/2000 detta norme in materia di gestione dei rifiuti. In particolare al Capo V “Impianti di recupero e di smaltimento dei rifiuti”, Art. 21 “Requisiti tecnici ed ubicazione degli impianti”, al punto 2. si indica che i nuovi impianti di recupero di rifiuti sono ubicati di norma, nell’ambito delle singole zone territoriali omogenee produttive o per servizi tecnologici.

L’impianto attuale e l’ampliamento di progetto, finalizzati all’attività di messa in riserva preliminare (R13) e recupero (R4) di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi (veicoli fuori uso) in procedura ordinaria, sono ubicati all’interno della zona territoriale omogenea produttiva “D1”, così come indicato dal Piano degli Interventi approvato del Comune di Carrè (VI).

5.1.2 PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI

Con D.G.R. n. 30 del 29/04/2015 (Bur. n. 55 del 01/06/2015) la Giunta Regionale del Veneto ha approvato il nuovo Piano di gestione dei rifiuti urbani e speciali, anche pericolosi, in attuazione dell’articolo 199 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, e degli articoli 10 e 11 della legge regionale 25 gennaio 2000, n. 3, in quanto compatibili.

Conformemente alle disposizioni di cui all’articolo 199 del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni, gli obiettivi del Piano sono i seguenti:

- a. limitare la produzione di rifiuti nonché la loro pericolosità;
- b. promuovere la sensibilizzazione, la formazione, la conoscenza e la ricerca nel campo dei rifiuti;
- c. garantire il rispetto della gerarchia dei rifiuti **favorendo innanzitutto la preparazione per il riutilizzo**, il riciclaggio e subordinatamente altre forme di recupero, quali ad esempio il recupero di energia;
- d. minimizzare il ricorso alla discarica. L’opzione dello smaltimento deve costituire la fase finale del sistema di gestione dei rifiuti, da collocare a valle dei processi di trattamento, ove necessari, finalizzati a ridurre la pericolosità o la quantità dei rifiuti;
- e. definire i criteri di individuazione, da parte delle province, delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti che tengano conto delle pianificazioni e limitazioni esistenti che interessano il territorio, garantendo la realizzazione degli impianti nelle aree che comportino il minor impatto socio-ambientale; tali criteri sono individuati sulla base delle linee guida indicate nella Legge Regionale 3/2000 s.m.i.;
- f. definire il fabbisogno gestionale di recupero e smaltimento dei rifiuti, anche al fine di rispettare il principio di prossimità, valorizzando al massimo gli impianti già esistenti.

Conformemente alle disposizioni di cui all’articolo 11 della legge regionale n. 3/2000, gli obiettivi del Piano per quanto riguarda i rifiuti speciali sono:

- a. promuovere le iniziative dirette a limitare la produzione della quantità, dei volumi e della pericolosità dei rifiuti speciali;
- b. stimare la quantità e la qualità dei rifiuti prodotti in relazione ai settori produttivi e ai principali poli di produzione;
- c. dettare criteri per l’individuazione, da parte delle province, delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti speciali;
- d. stabilire le condizioni ed i criteri tecnici, ai sensi dell’art. 21 della L.R. 3/2000, in base ai quali gli impianti per la gestione dei rifiuti speciali, ad eccezione delle discariche, sono localizzati nelle aree destinate ad insediamenti produttivi;
- e. definire, ai sensi dell’articolo 182-bis del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni, le misure necessarie ad assicurare lo smaltimento dei rifiuti speciali in luoghi prossimi a quelli di produzione al fine di favorire la riduzione della movimentazione dei rifiuti speciali, tenuto conto degli impianti di recupero e di smaltimento esistenti.

Articolo 16 – Disposizioni generali in materia di impianti di recupero e smaltimento di rifiuti

Secondo quanto indicato dal punto 2. dell'art. 16 di Piano, in sede di rinnovo dell'autorizzazione gli impianti esistenti devono adeguarsi agli standard ambientali previsti per i nuovi impianti nel frattempo autorizzati e devono tenere conto delle misure di mitigazione e compensazione previste nel rapporto ambientale di Piano per le diverse tipologie impiantistiche.

Al punto 6.3 del Rapporto Ambientale sono indicate le misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente, dovuti all'attuazione del Piano, ivi inclusi gli impianti non previsti dalle azioni di Piano individuate dallo scenario evolutivo ma presenti nello scenario inerziale in quanto definito dallo stato di fatto.

In particolare il Rapporto Ambientale individua le seguenti "misure generali" valide per tutte le tipologie degli impianti considerati:

Le seguenti misure operative, tecniche e gestionali sono correntemente contemplate nelle misure regolamentari relative alle tipologie impiantistiche di riferimento; il piano ne ribadisce, tuttavia, la rilevanza e la coerenza.

- Utilizzo delle migliori tecniche e tecnologie disponibili.
- Presenza di un sistema di gestione dell'impianto.
- Presenza di sistemi di monitoraggio e controllo dei parametri operativi dell'impianto e delle emissioni.
- Presenza di personale competente e adeguatamente addestrato.
- Impiego, già nella fase di progettazione dell'impianto e nella sua conduzione, di sostanze e materiali selezionati secondo i criteri della minore pericolosità e del minor consumo.
- Presenza di sistemi che consentano, in caso di incidenti o mancanza di alimentazione, alle apparecchiature di portarsi autonomamente in condizioni di massima sicurezza.

Il punto 3. dell'Art. 16 impone il divieto di modifiche sostanziali che comportino un aumento della potenzialità complessiva di trattamento annua e l'aumento dei quantitativi di rifiuti pericolosi trattati per gli impianti che ricadono in aree di esclusione assoluta. A tal proposito, l'impianto della ditta SNVI, come evidenziato successivamente, non ricade in aree di esclusione assoluta, di cui all'art. 13 di Piano.

Come evidenziato nel seguito del presente studio e anche con riferimento agli elaborati prodotti per la presente istanza, è possibile rilevare come l'impianto attuale e di progetto rispettino le disposizioni generali in materia di impianti di recupero di rifiuti indicate nell'art. 16 di Piano.

Criteria per la definizione delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti

Il D.Lgs 152/06 ss.mm.ii, riprendendo la Direttiva 2008/98/CE, stabilisce tra le competenze delle Regioni la definizione dei criteri per l'individuazione delle aree non idonee per la realizzazione degli impianti di smaltimento e di recupero (art. 196, c. 1, lett. n), nel rispetto dei criteri generali stabiliti a livello nazionali ai sensi dell'art. 195, comma 1, lett. p), ad oggi non ancora emanati.

La normativa regionale L.R. 3/2000 prescrive (art. 21) che i nuovi impianti di smaltimento e recupero devono essere ubicati di norma nell'ambito delle singole zone territoriali omogenee produttive o per servizi tecnologici (art 21, c. 2 della L.R. 3/2000). E' inoltre indicato che i nuovi impianti di rifiuti debbano rispondere alle migliori tecniche disponibili al fine di conseguire la massima tutela della salute degli abitanti e consentire una progressiva riduzione dell'impatto ambientale.

L'individuazione di aree e siti non idonei rappresenta uno strumento finalizzato a chiarire e semplificare l'iter per l'approvazione e l'autorizzazione dell'impianto e deve valorizzare le opportunità offerte dalle specifiche caratteristiche del territorio. La definizione di criteri per l'individuazione delle aree non idonee all'ubicazione degli impianti è dipendente quindi non solo da vincoli urbanistici e territoriali ma anche dalle scelte strategiche di indirizzo in materia di rifiuti.

L'attuale impianto di trattamento di veicoli fuori uso e l'area di ampliamento, dedicata agli stoccaggi dei beni prodotti, risultano correttamente inseriti rispetto a quanto indicato dalla LR 3/2000, essendo ubicati in zona territoriale omogenea produttiva ZTO "D" così come indicato dal Piano degli Interventi approvato del Comune di Carrè.

Aree sottoposte a vincolo assoluto

In prima analisi il Piano distingue aree del territorio nelle quali è assolutamente vietata l'installazione di impianti di trattamento rifiuti ed aree nelle quali può essere consentito a seconda della tipologia di impianto con specifiche "raccomandazioni":

- **le aree sottoposte a vincolo assoluto e, pertanto, non idonee a priori;** in tali aree è esclusa l'installazione di nuovi impianti o discariche; i criteri di esclusione assoluta riguardano, per alcune aree, ogni tipologia di impianto mentre per altre aree, specifiche tipologie impiantistiche. Per queste seconde aree viene lasciato il compito alle Province di valutare, per le altre tipologie impiantistiche, l'idoneità o meno.
- **le aree con raccomandazioni:** tali aree, pur sottoposte ad altri tipi di vincolo, possono comunque essere ritenute idonee in determinati casi; l'eventuale idoneità è subordinata a valutazioni da parte delle provincie tese a verificare la compatibilità delle tipologie impiantistiche con l'apposizione di specifiche ulteriori prescrizioni rispetto a quelle già previste dai rispettivi strumenti normativi.

Nel seguente prospetto si evidenzia come l'ambito di progetto non ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo assoluto.

Tabella 13: aree sottoposte a vincolo assoluto e non idonee a priori per la localizzazione di impianti di recupero e smaltimento.

Tipo di vincolo	Aree non idonee	Relazione con l'impianto di progetto
PAESAGGISTICO	i ghiacciai e circhi glaciali	L'impianto ricade all'esterno di ghiacciai e circhi glaciali
	i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi; (le aree naturali protette nazionali, istituite ai sensi della Legge 6 dicembre 1991, n. 394, i parchi, le riserve naturali regionali e le altre aree protette regionali normativamente istituite ai sensi della Legge n. 394/1991 ovvero dalla Legge Regionale 16 agosto 1984, n.40)	L'impianto ricade all'esterno degli ambiti individuati
IDROGEOLOGICO	le aree classificate "molto instabili", PTRC oggi vigente all'art. 7.	L'impianto ricade all'esterno degli ambiti individuati
	i territori coperti da boschi tutelati all'articolo 16 della Legge regionale 13 settembre 1978, n. 52.	
	D.lgs 152/2006 art 94 aree di salvaguardia distinte in zone di tutela assoluta, zone di rispetto e zone di protezione	
STORICO E ARCHEOLOGICO	Siti ed immobili sottoposti a vincoli previsti dal Ministero per i beni e le attività culturali.	L'impianto ricade all'esterno degli ambiti individuati
	Centri storici (art. 24 delle Nta e Tavola 10 del PTRC)	
VINCOLI AMBIENTALI	Ambiti naturalistici (cfr. PTRC Tavole 2 e 10, art. 19 NtA)	L'impianto ricade all'esterno degli ambiti soggetti a vincoli ambientali
	le zone umide incluse nell'elenco di cui al DPR 13 marzo 1976 n.448	
	rete ecologica regionale comprendente i siti della rete "Natura 2000" (Direttiva 79/409/CEE e 92/43/CEE)	
	aree litoranee con tendenza all'arretramento o soggette a subsidenza (cfr. PTRC Tavole 1 e 10, art. 11 NtA),	
ALTRI VINCOLI	le grotte ed aree carsiche censite ai sensi dell'art. 4 della LR 54/1980, tali zone risultano particolarmente delicate per la possibile rapida contaminazione delle falde acquifere sottostanti	L'impianto ricade all'esterno degli ambiti individuati

Con riferimento al prospetto sotto riportato (aree per le quali le provincie possono stabilire specifiche prescrizioni per la localizzazione di impianti di recupero e smaltimento), l'impianto aziendale ricade all'interno della fascia di ricarica degli acquiferi. Le caratteristiche edilizie del fabbricato (coperto, dotato di pavimentazione impermeabile e sistema di raccolta delle acque di spegnimento), dove si svolgono le attività di stoccaggio dei rifiuti in ingresso e di recupero dei veicoli fuori uso, consentono di escludere possibili interferenze nei confronti del sistema idrico superficiale e sottosuperficiale, con particolare riferimento agli acquiferi.

Tabella 14. Aree per le quali le provincie possono stabilire specifiche prescrizioni per la localizzazione di impianti di recupero e smaltimento.

Tipo di vincolo	Aree specifiche prescrizioni	Relazione con l'impianto di progetto
IDROGEOLOGICO	art. 7 del PTRC Vigente vengono inoltre definite "aree instabili"	L'impianto ricade all'esterno dei "aree instabili"
	il PTRC vigente art 12, detta norme tecniche di tutela della fascia di ricarica degli acquiferi	L'impianto ricade all'interno della fascia di ricarica degli acquiferi. Le caratteristiche edilizie del fabbricato (coperto, dotato di pavimentazione impermeabile e sistema di raccolta delle acque di spegnimento), dove si svolgono le attività di stoccaggio dei rifiuti in ingresso e di recupero dei veicoli fuori uso, consentono di escludere possibili interferenze nei confronti del sistema idrico superficiale e sottosuperficiale, con particolare riferimento agli acquiferi. L'impianto di recupero non dà origine a scarichi idrici di processo.
	l'art. 10 del PTRC vigente stabilisce che la classificazione di un'area a probabilità di esondazione costituisce criterio di valutazione puntuale	L'impianto di progetto ricade all'esterno di ambiti a probabilità di esondazione così come stabiliti dall'art. 10 del PTRC
STORICO E ARCHEOLOGICO	Le zone archeologiche del Veneto (Art. 27 del PTRC)	L'impianto ricade all'esterno di ambiti a valenza storica ed archeologica.
	Agro-centuriato (cfr. PTRC Tavola 10, art. 28 NtA),	
	Principali itinerari di valore storico e storico ambientale (cfr. PTRC Tavola 4, art. 30 NtA)	
	Altre categorie di beni storico-culturali (art. 26 Nta del PTRC).	
ALTRI VINCOLI	la sismicità dell'area individuate ai sensi dell'OPCM 3274 del 20 marzo 2003	L'impianto di progetto ricade all'interno della zona di rischio sismico di classe 3

Individuazione da parte delle provincie delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento

Il Piano si prefigge, inoltre, di definire i criteri base per l'individuazione, da parte delle provincie, delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti, adottando una serie di elementi che dovranno essere considerati per la localizzazione degli impianti di gestione dei rifiuti ripartiti secondo le seguenti casistiche:

- vincolo paesaggistico;
- pericolosità idrogeologica;
- vincolo storico ed archeologico;
- vincolo ambientale;
- protezione delle risorse idriche;
- tutela del territorio rurale e delle produzioni agroalimentari di qualità;
- altri vincoli ed elementi da considerare.

Gli impianti di trattamento rifiuti a seconda dell'attività che svolgono possono presentare gradi diversi di impatto sul territorio, per questo motivo i vincoli e le misure di tutela che devono rispettare possono essere differenti.

Nei prospetti che seguono si riporta il rapporto di coerenza tra i criteri di esclusione, individuati dal piano, e l'impianto di recupero veicoli fuori uso in parola.

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
PAESAGGISTICO	siti inseriti nella lista del Patrimonio mondiale dell'UNESCO	L'impianto ricade all'esterno degli ambiti individuati.
	le aree naturali protette nazionali, normativamente istituite ai sensi della Legge 6 dicembre 1991, n. 394	
	i parchi, le riserve naturali regionali e le altre aree protette regionali normativamente istituite ai sensi della Legge n. 394/1991, ovvero della Legge Regionale 16 agosto 1984, n.40	
	ghiacciai ed i circhi glaciali	
	zone all'interno di coni visuali la cui immagine è storicizzata e identifica i luoghi in termini di notorietà internazionale di attrattività turistica	

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
PERICOLOSITA' IDROGEOLOGICA	Aree individuate dai Piani stralcio di Assetto Idrogeologico approvati o adottati ai sensi dell'art. 67 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.	L'impianto di progetto ricade all'esterno degli ambiti classificati a pericolosità idrogeologica dal Piano di stralcio di Assetto Idrogeologico approvato del fiume Brenta-Bacchiglione.
	Aree definite molto instabili e/o con boschi di protezione	

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
VINCOLO STORICO ED ARCHEOLOGICO	siti ed immobili sottoposti a vincoli previsti dal Ministero per i beni e le attività culturali, (D.Lgs. 42/2004);	L'impianto ricade all'esterno di ambiti gravati da vincoli di natura storica ed archeologica.
	centri storici (art. 24 delle Nta e Tavola 10 del PTRC vigente)	
	ville venete di cui al catalogo dell'Istituto Regionale Ville Venete	

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
VINCOLO AMBIENTALE	zone umide di importanza internazionale designate ai sensi della Convenzione di Ramsar	L'impianto ricade all'esterno di ambiti sottoposti a vincoli di natura ambientale.
	rete ecologica regionale comprendente i siti della rete "Natura 2000" (Dir 79/409/CEE e 92/43/CEE)	
	aree naturali protette istituite ai sensi della L. n. 394/91	
	corridoi ecologici e cavità naturali a particolare valenza ecologica	
	geositi (L 394/1991 e D.Lgs 42/2004)	

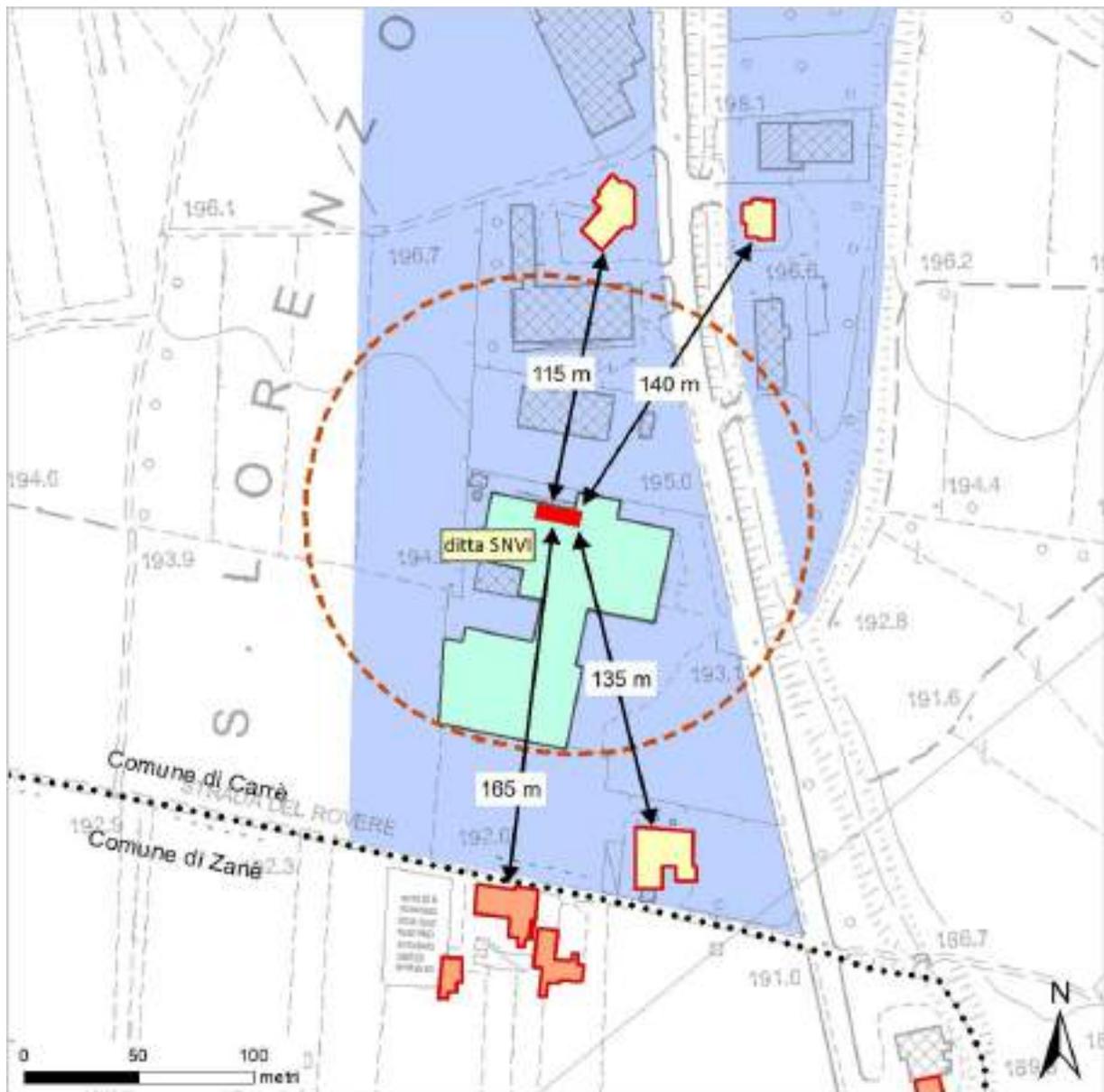
Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
PROTEZIONE DELLE RISORSE IDRICHE	Aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano	L'impianto ricade all'esterno delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
TUTELA DEL TERRITORIO RURALE E DELLE PRODUZIONI AGROALIMENTARI DI QUALITA'	Non è consentita la realizzazione di impianti per la gestione dei rifiuti in aree agricole ricadenti negli ambiti geografici di produzione agricolo-alimentari di qualità (produzioni DOP, IGP, IGT, DOC, DOCG), limitatamente alle superfici agricole affettivamente destinate alla coltura che la denominazione e l'indicazione intendono salvaguardare, nonché i terreni interessati da coltivazioni biologiche.	L'impianto di progetto ricade all'interno di un ambito produttivo consolidato (zona industriale ZTO "D"), non interessando, quindi, gli ambiti di produzione agricolo-alimentari di qualità.

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
LEGGE REGIONALE 61/1985 LEGGE REGIONALE 11/2004	Le aree omogenee di tipo A, B e C sono da ritenersi orientativamente non idonee, e in tali aree è escluso l'insediamento di impianti di recupero e smaltimento rifiuti.	L'impianto di progetto si colloca all'interno di un'area omogenea di tipo "D - produttiva", coerentemente con quanto indicato dall'art. 196 comma 3 del D.lgs 152/2006.

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
DISTANZA MINIMA DALLE ABITAZIONI ED EDIFICI PUBBLICI	Distanza di sicurezza minima tra l'impianto di recupero e gli edifici pubblici e le abitazioni, anche singole, purché stabilmente occupate: - impianti di selezione e recupero : 100 m.	L'impianto di progetto si colloca ad una distanza superiore ai 100 m dagli edifici pubblici. <u>L'area aziendale, ove vengono effettivamente svolte le operazioni di recupero (R4), si colloca ad una distanza di 115 m dalle abitazioni interne alla zona produttiva e 165 m dalle abitazioni esterne alla zona produttiva.</u>

Figura 13: Rappresentazione del vincolo relativo alla distanza di sicurezza minima tra l'impianto di recupero e le abitazioni.



- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Impianto ditta SNVI
(configurazione di progetto) |  | Zona produttiva (Z.T.O. D) |
|  | Settore dedicato alle
operazioni di recupero (R4) |  | Abitazioni esterne
alla zona produttiva |
|  | Limite di 100 m dal settore
dedicato alle operazioni
di recupero (R4) |  | Abitazioni interne
alla zona produttiva |

Individuazione delle aree con raccomandazioni

Rientrano in tale categoria le aree che, pur sottoposte ad altri tipi di vincolo, possono comunque essere ritenute idonee in determinati casi; l'eventuale idoneità è subordinata a valutazioni da parte delle provincie tese a verificare la compatibilità delle tipologie impiantistiche con l'apposizione di specifiche ulteriori prescrizioni rispetto a quelle già previste dai rispettivi strumenti normativi.

Nel seguito si riporta la verifica della coerenza tra le aree con raccomandazioni, individuate dal Piano, e l'ubicazione dell'impianto di recupero veicoli fuori uso.

Tipo di vincolo	Raccomandazioni	Relazione con l'impianto di progetto
ACCESSIBILITA' ALL'AREA	È necessario sia garantita adeguata accessibilità agli impianti per conferire i rifiuti e per consentire l'accesso al personale ed a tutti i mezzi necessari nelle diverse fasi della vita dell'impianto (anche in fase di emergenza).	L'impianto risulta ubicato all'interno di un'area industriale dotata delle infrastrutture necessarie per garantire un'adeguata accessibilità all'impianto. In particolare l'impianto è dotato di un accesso diretto nella SP 116 (via San Lorenzo) autorizzato con provvedimento n. 7578 del 13/06/2016 di Vi.Abilità.

Tipo di vincolo	Raccomandazioni	Relazione con l'impianto di progetto
AMBIENTI DI PREGIO NATURALISTICO O PAESAGGISTICO O COMUNQUE DA TUTELARE	generazione di vincoli sulle attività che si svolgono nelle aree limitrofe	L'impianto non comporta generazione di vincolo nei confronti delle limitrofe attività produttive
	aumento del traffico sulla rete stradale interessata	La zona industriale di appartenenza e lo stesso impianto in esame risultano direttamente serviti dalla SP 116; il nuovo impianto in analisi non determinerà modifiche strutturali o aggravati nei confronti della viabilità della zona industriale e provinciale, in quanto non si prevede un aumento dei regimi veicolari indotti dall'attività di recupero di veicoli fuori uso.
	contaminazione di risorse idriche sotterranee	I rifiuti in ingresso sono stoccati esclusivamente all'interno del fabbricato aziendale, su superfici impermeabili e separati per tipologia, al fine di evitare possibili interferenze con le componenti ambientali aria, acqua, suolo e sottosuolo. La stessa attività di recupero si svolge all'interno del fabbricato. Sulla base di tali soluzioni, si esclude la possibilità di generazione di scarichi idrici in grado di modificare i livelli qualitativi della rete idrica superficiale e sottosuperficiale.
	contaminazione di risorse idriche superficiali	L'attività aziendale non dà luogo a scarichi idrici di processo. Le acque di dilavamento dei piazzali esterni sono raccolte e inviate alla rete consortile di smaltimento delle acque nere, previo trattamento. Non si preventivano possibili interferenze con il sistema della rete idrica superficiale.
	aumento del grado di disturbo arrecato dall'inquinamento acustico	Come indicato nell'elaborato "Previsione di impatto acustico" l'ampliamento dell'attività di stoccaggio nella nuova area non comporterà un aumento significativo dei livelli di rumorosità indotti dall'impianto aziendale.
	danni a strutture o disagi alla popolazione o all'ambiente determinati da vibrazioni	L'impianto di trattamento in parola non comporta la produzione di livelli significativi di vibrazione in grado di determinare possibili danni a strutture, disagi alla popolazione o all'ambiente.
	Disturbo dovuto alla diffusione di odori	La tipologia di attività non comporta la produzione di sostanze odorigene.
	Incremento dell'inquinamento atmosferico	L'ampliamento dell'attività di stoccaggio non comporta un aumento dell'inquinamento atmosferico, in quanto non si prevede un aumento delle fonti di emissioni in atmosfera

		rispetto allo stato autorizzato.
	Accumulo di sostanze tossiche nella catena alimentare	Il ciclo e le procedure di gestione dei rifiuti in ingresso ed in uscita dall'impianto consente di escludere possibili interferenze nei confronti della catena alimentare.
	Dispersione di materiali leggeri intorno al sito	L'attività di recupero di veicoli fuori uso non comporta la generazione di materiali leggeri in grado di disperdersi nell'ambiente circostante.
	Danni a persone o strutture derivanti da eventi incidentali	Le operazioni previste dall'impianto di messa in riserva, selezione preliminare e trattamento di rifiuti speciali non comportano il rischio di incidenti rilevanti nei confronti dell'ambiente. Il progetto prevede adeguati sistemi di controllo e di gestione nel caso di incidenti. La ditta ha predisposto uno specifico Piano di Sicurezza (Procedure da adottarsi in caso di incidente grave che si estenda oltre il perimetro esterno dello stabilimento- Ex art. 22 comma 2, lettera d - L.R. n.3/2000).
	Concentrazione di animali molesti nell'area dell'impianto	Non è prevista la concentrazione di animali nell'area dell'impianto.
	Alterazione del paesaggio (visibilità)	Il progetto in esame non prevede la modifica sostanziale dello stato esterno dei luoghi, ma la riorganizzazione dei locali interni del fabbricato esistente di nuova acquisizione, la sistemazione dei piazzali esterni e l'attività di stoccaggio esterno. Non si prevedono pertanto possibili alterazioni del paesaggio percepito, in quanto le marginali alterazioni saranno circoscritte all'interno dell'ambito produttivo di appartenenza (zona produttiva "D").
	Eliminazione o alterazione di ecosistemi	L'impianto aziendale è ubicato in parte all'interno dei fabbricati aziendali e in parte interessa i piazzali esterni, entrambi compresi all'interno della zona produttiva (ZTO D). Trattasi di ambienti fortemente antropizzati, privi di elementi vegetazionali ed ecorelazionali degni di nota. Non sussiste pertanto la possibilità di interferenza con ecosistemi, naturali posti all'esterno dell'ambito industriale.

Tipo di vincolo	Raccomandazioni	Relazione con l'impianto di progetto
SITI SOGGETTI AD EROSIONE	Per tutte le tipologie impiantistiche, le Province possono individuare aree soggette a fenomeni di erosione costiera, fluviale o a fenomeni di dilavamento superficiali per le quali effettuare valutazioni specifiche del rischio e stabilire fasce di protezione.	L'impianto attuale e l'area di ampliamento utilizzeranno strutture e manufatti esistenti, ubicati all'interno in ambito produttivo (ZTO D) ove non insistono criticità in ordine all'erosione dei terreni.

Tipo di vincolo	Raccomandazioni	Relazione con l'impianto di progetto
SITI SOGGETTI A RISCHIO DI INCENDI BOSCHIVI	Possono essere identificate e delimitate le zone particolarmente esposte al rischio di incendi boschivi. Le Province possono altresì definire misure per la minimizzazione dei rischi come la individuazione di distanze minime.	L'impianto attuale e l'area di ampliamento utilizzeranno strutture e manufatti esistenti, ubicati all'interno in ambito produttivo (ZTO D) ove non insistono criticità in ordine agli incendi boschivi.

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
GROTTE ED AREE CARSICHE – art. 4 LR 54/1980	All'interno delle zone previste dall'art. 4 della L.R. 54/1980 vanno individuate e delimitate le zone che possono presentare un elevato grado di rischio per la rapida contaminazione delle falde acquifere. All'interno di tali zone le Province, sulla base del censimento del catasto regionale delle grotte e aree carsiche del Veneto, individuano e delimitano le zone che possono presentare un elevato grado di rischio per la rapida contaminazione delle falde acquifere. Tali zone sono dichiarate inidonee per qualunque tipologia di impianto.	L'impianto di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati sulla base dell'art. 4 della LR 54/1980.

Al punto 1.4.3, il Piano individua, inoltre, specifici criteri di esclusione relativamente agli impianti per la gestione dei veicoli fuori uso.

Nel prospetto che segue si riporta il rapporto di coerenza tra i criteri di esclusione, specifici per l'attività di autodemolizione, e l'impianto di recupero veicoli fuori uso in esame.

Criteri di esclusione Impianti per la gestione dei veicoli fuori uso	Relazione con l'impianto di progetto
Aree individuate nei piani di bacino, ai sensi dell'art. 17, comma 3, lettera m), della legge 18/05/1989, n. 183, e successive modifiche;	L'impianto ricade all'esterno degli ambiti individuati dal Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione (agg. Decreto del Dirigente Incaricato n. 46 del 11/12/2015)
Aree individuate ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 08/09/1997, n. 357, e successive modificazioni, fatto salvo il caso in cui la localizzazione è consentita a seguito della valutazione di impatto ambientale o della valutazione di incidenza, quest'ultima effettuata ai sensi dell'art. 5 del medesimo decreto;	L'impianto ricade all'esterno dei siti della rete Natura 2000 (art. 3 del D.P.R. 08/09/1997, n. 357).
Aree naturali protette sottoposte a misure di salvaguardia ai sensi dell'art. 6, comma 3, della legge 06/12/1991, n. 394, e successive modifiche.	L'impianto ricade all'esterno aree naturali protette sottoposte a misure di salvaguardia ai sensi dell'art. 6, comma 3, della legge 06/12/1991, n. 394, e successive modifiche.
Aree site nelle zone di rispetto di cui all'art. 21, comma 1, del D. Lgs. 11/05/1999, n. 152, e successive modifiche.	L'impianto ricade all'esterno di aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano (art. 21 D.lgs. 152/1999).
Territori sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. n. 42 del 22/01/2004, salvo specifica autorizzazione dell'ente competente, ai sensi dell'art. 146 del citato decreto.	L'impianto ricade all'esterno territorio gravati dal vincolo paesaggistico ai sensi del D.lgs. 42/2004.
Aree esondabili, instabili e alluvionali comprese nelle fasce A e B individuate nei piani di assetto idrogeologico di cui alla legge n. 183/89.	L'impianto ricade all'esterno degli ambiti individuati dal Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione (agg. Decreto del Dirigente Incaricato n. 46 del 11/12/2015)

Al medesimo punto 1.4.3, il Piano indica alcune raccomandazioni relativamente agli impianti per la gestione dei veicoli fuori uso.

Nel prospetto che segue si riporta il rapporto di coerenza tra le raccomandazioni, individuate dal piano, e l'impianto di recupero veicoli fuori uso in parola.

Raccomandazioni per la gestione dei veicoli fuori uso	Relazione con l'impianto di progetto
Per ciascun sito dovranno essere valutate le condizioni locali di accettabilità dell'impianto in relazione alla distanza dai centri abitati ed alla presenza di beni culturali.	L'impianto in esame si colloca all'interno di una zona produttiva (ZTO "D"), ad una certa distanza dai centri abitati; in particolare il centro abitato di Carrè si colloca a circa 1 km di distanza in direzione nord. Si precisa inoltre che all'interno o in prossimità del sito aziendale non sono presenti beni culturali.
Nell'individuazione dei siti si dovranno privilegiare le aree industriali dismesse, le aree per servizi e impianti tecnologici, le aree per insediamenti industriali ed artigianali.	L'impianto in esame ricade all'interno di un ambito produttivo (ZTO D1), classificato come industriale – artigianale di completamento. In particolare la nuova area di ampliamento insisterà su un lotto industriale attualmente in disuso.

Rapporto di coerenza con il Piano di gestione dei rifiuti

In sintesi si ritiene che l'impianto di progetto risulti coerente con quanto indicato nel Piano di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali approvato. In particolare:

- si tratta di un'attività esistente per la quale si prevede una modifica sostanziale (aumento dei quantitativi di rifiuti in trattamento relativamente al numero di automezzi in trattamento) nel rispetto di quanto stabilito al punto 2 dell'art. 16 di Piano, in quanto l'impianto non ricade in aree di esclusione assoluta, di cui all'art. 13 di Piano;
- il trattamento dei rifiuti speciali (veicoli fuori uso) consentirà la produzione di beni riutilizzabili (pezzi di ricambio e cabine);
- l'impianto è ubicato all'interno di un'area produttiva (Z.T.O. D);
- l'impianto ricade all'esterno di aree sottoposte a vincolo assoluto o non idonee a priori per la localizzazione;
- l'impianto ricade all'interno della fascia di ricarica degli acquiferi (aree per le quali le provincie possono stabilire specifiche prescrizioni). In tal senso, le caratteristiche edilizie del fabbricato, le soluzioni tecniche e le procedure operative adottate consentono di escludere possibili interferenze nei confronti del sistema idrico superficiale e sottosuperficiale, con particolare riferimento agli acquiferi.

5.2 GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Il sistema di pianificazione esistente nell'area di interesse è organizzato secondo i seguenti piani territoriali e urbanistici:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto approvato;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto adottato;
- Piano Regionale di Tutela delle Acque (P.T.A.);
- Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza;
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T) del Comune di Carrè;
- Piano degli interventi (P.I.) del Comune di Carrè;

5.2.1 IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.) DELLA REGIONE VENETO VIGENTE

Il "Piano Territoriale Regionale di Coordinamento" (PTRC), adottato dalla Giunta Regionale il 23 dicembre 1986 e approvato con provvedimento del Consiglio Regionale n. 250 del 13 dicembre 1991, provvede, con riferimento esclusivo alle competenze regionali e nel rispetto di quelle nazionali, a:

- indicare le zone e i beni da destinare a particolare disciplina, ai fini della difesa del suolo e della sistemazione idrogeologica, della tutela delle risorse naturali, della salvaguardia e dell'eventuale ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali, della prevenzione e difesa dall'inquinamento, prescrivendo gli usi espressamente vietati e quelli compatibili con le esigenze di tutela nonché le eventuali modalità di attuazione dei rispettivi interventi;
- individuare le aree del territorio provinciale nelle quali può essere articolato il Piano Territoriale Provinciale;
- determinare il complesso di prescrizioni e vincoli automaticamente prevalenti nei confronti piani di settore di livello regionale e degli strumenti urbanistici di livello inferiore.

Secondo il Piano "... uno dei campi nei quali deve esercitarsi in modo più articolato e penetrante l'analisi dei problemi ambientali e dell'assetto del sistema insediativo è appunto la distribuzione delle attività artigianali ed industriali che si presentano con alto grado di diffusione territoriale, tanto più che gran parte della fascia è coincidente con la "zona di ricarica degli acquiferi", condizione che rende talvolta critica la situazione in relazione alla presenza di impianti produttivi in zone non attrezzate per un corretto smaltimento degli effluenti."

Il Piano contiene 10 elaborati cartografici che riportano le politiche da adottare nel territorio regionale.

Nel seguito è esposta l'analisi degli elaborati grafici del P.T.R.C. in relazione all'ubicazione dell'impianto di progetto.

- TAV. 1 Difesa del suolo e degli insediamenti - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'interno della "Fascia di ricarica degli acquiferi" (art. 12 N. di A.);

Il Piano classifica la fascia di ricarica degli acquiferi come un ambito ad elevata vulnerabilità ambientale. All'interno di quest'ambito il progetto di nuove attività industriali deve prevedere "...la possibilità di idoneo trattamento e comunque uno smaltimento compatibili con le caratteristiche ambientali dell'area."

L'impianto aziendale è stato progettato in modo da scongiurare possibili fenomeni di contaminazione del sottosuolo e della falda in area vulnerabile; in particolare le operazioni di carico, scarico e trattamento dei rifiuti saranno condotte esclusivamente all'interno del fabbricato, su superfici impermeabilizzate e coperte, in modo da non determinare possibili dilavamenti. I piazzali esterni, ove saranno condotte le operazioni di vettoriamento e stoccaggio delle cabine riutilizzabili, saranno pavimentati e dotati di sistema di raccolta delle acque di dilavamento di prima pioggia; queste, previo trattamento, saranno inviate alla fognatura consortile. Le eventuali successive acque di dilavamento di seconda pioggia saranno accumulate e recapitate presso il torrente Rozzola.

Le soluzioni progettuali sopra individuate accertano la compatibilità dell'impianto con le indicazioni di piano relativamente alla idoneità del trattamento le acque; in particolare si evidenzia come le acque di prima pioggia (che potenzialmente possono presentare tracce di inquinanti) vengono trattate e recapitate in fognatura, mentre le acque di seconda pioggia (non contenenti inquinanti) vengono convogliate nel torrente Rozzola, garantendo il corretto smaltimento degli effluenti.

Sulla base di quanto sopra esposto, si è del parere che l'impianto in parola, non comporti possibili effetti negativi nei confronti del suolo, sottosuolo e ambiente idrico sia superficiale che ipogeo, dal momento che i soli possibili residui di inquinanti in grado di interferire con l'ambiente esterno saranno dilavati con le acque di prima pioggia e successivamente trattati e inviate in fognatura consortile..

Le considerazioni sopra esposte permettono di escludere possibili interferenze nei confronti dell'ambiente idrico superficiale e sottosuperficiale (acquiferi) e di accertare la compatibilità del progetto con quanto indicato dall'art. 12 del P.T.R.C.

- TAV. 2 Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 3 Integrità del territorio agricolo - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno dei "Ambiti di alta collina e montagna" (art. 23 N. di A.).

Il progetto prevede interventi di adeguamento dei piazzali esterni e della rete di smaltimento delle acque di dilavamento degli stessi. Non si preventiva l'occupazione di nuovi ambiti agricoli esterni al tessuto urbano consolidato, ma l'utilizzo dell'edificato esistente (fabbricati e piazzali esterni). Gli interventi di progetto non comportano pertanto alcuna possibile alterazione dei suoli agricoli.

Tali considerazioni permettono di accertare la compatibilità del progetto con quanto indicato dall'art. 23 del P.T.R.C.

- TAV. 4 Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico.
- TAV. 5 Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 6 Schema della viabilità primaria – Itinerari regionali ed interregionali - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 7 Sistema insediativo - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno dell' "Area pedemontana: sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura diffusa", per la quale il Piano non detta norme specifiche di intervento o direttive, ma rimanda agli strumenti di pianificazione subordinati il recepimento della ricognizione e della caratterizzazione degli stessi;
- TAV. 8 Articolazione del Piano - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 9 Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 10 Valenze storico-culturali e paesaggistico-ambientali: l'area di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico.

In definitiva il P.T.R.C. vigente non contiene alcuna preclusione di sorta al progetto in esame. In termini generali, il progetto risulta in accordo con le disposizioni del Piano in merito alla gestione delle acque reflue di processo all'interno degli ambiti di ricarica degli acquiferi.

Figura 14. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento – Piano Vigente – Estratto Tavola 10.24 – Valenze storico-culturali e paesaggistico-ambientali – fuori scala.



-  AMBITI NATURALISTICI DI LIVELLO REGIONALE (art. 19 N. di A.)
-  ZONE SOTTOPOSTE A VINCOLO IDROGEOLOGICO, R.D.L. 3278/1923 (art. 7 N. di A.)
-  AREE VINCOLATE AI SENSI DELLA L. 1497/39
-  ZONE BOSCADE (L. 431/85)
-  CENTRI STORICI (art. 24 N. di A.)

5.2.2 IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.) DELLA REGIONE VENETO ADOTTATO

La Giunta Regionale del Veneto con deliberazione n. 372 del 17 febbraio 2009 ha adottato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).

Il Piano indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio veneto nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, nella salvaguardia dei valori fondamentali del territorio regionale.

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013 è stata adottata la variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) per l'attribuzione della valenza paesaggistica (pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013).

Di seguito si riporta l'analisi relativamente alla zonizzazione e agli ambiti/elementi riportati nelle tavole del P.T.R.C. con riferimento all'area interessata dal progetto:

- TAV. 01a Uso del Suolo Terra - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Elementi territoriali di riferimento: tessuto urbanizzato" e "Ambiti strutturali del paesaggio n. 23 – Alta pianura vicentina".

Relativamente al tessuto urbanizzato, trattandosi di ambiti riferibili al quadro conoscitivo il Piano non detta norme o misure di salvaguardia per tali ambiti.

Per quanto riguarda gli ambiti strutturali del paesaggio si rimanda a quanto più precisamente trattato nel capitolo relativo all'inquadramento paesaggistico.

- TAV. 01b Uso del Suolo Acqua - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Area di primaria tutela quantitativa acquiferi" (art. 16 N.T.A.);

L'art. 16 fornisce direttive da osservare in di predisposizione e adeguamento degli strumenti di pianificazione urbanistica. In particolare "L'individuazione delle misure per la tutela qualitativa e quantitativa del patrimonio idrico regionale viene effettuata dal Piano di Tutela delle Acque (PTA), congiuntamente agli altri strumenti di pianificazione di settore a scala di bacino o distretto idrografico."

Come nel seguito esposto, il progetto ha recepito ed ha sviluppato idonee soluzioni al fine di rispettare le misure di tutela qualitativa e quantitativa del patrimonio idrico regionale del Piano di Tutela delle Acque (PTA).

Si precisa che l'impianto aziendale autorizzato e l'ampliamento in esame (relativo al piazzale per lo stoccaggio delle cabine riutilizzabili) sono stati sviluppati con particolare attenzione nei confronti della tutela delle acque di falda sotterranee; in particolare si esclude la possibilità di attivare pressioni sugli acquiferi sotterranei in quanto l'attività non comporta la produzione di acque reflue di processo; inoltre le acque di dilavamento di prima pioggia dei piazzali esterni, ove si svolgerà l'attività di stoccaggio MPS e rifiuti non pericolosi, saranno raccolte, trattate e inviate presso la rete delle acque nere consortile.

Inoltre le operazioni di trattamento (autodemolizione) saranno eseguite all'interno del fabbricato aziendale, su superfici impermeabilizzate, dotate di sistema di raccolta delle acque di spegnimento. Nell'eventualità si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali, gli operatori sono istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza. Tali procedure di intervento comportano l'utilizzo di materiale assorbente ed eventualmente rimozione di substrato contaminato da smaltire come rifiuto pericoloso in accordo alla normativa vigente.

Le considerazioni sopra esposte permettono di escludere possibili interferenze nei confronti dell'ambiente idrico superficiale e sottosuperficiale (acquiferi) e di accertare la compatibilità del progetto con quanto indicato dall'art. 16 del P.T.R.C. adottato.

- TAV. 01c Uso del Suolo idrogeologia e rischio sismico - scala 1:250.000: L'area di progetto non ricade all'interno o in prossimità degli ambiti individuati dalla cartografia di Piano.
- TAV. 02 Biodiversità - scala 1:250.000: l'area di progetto non ricade all'interno o in prossimità degli ambiti individuati dalla cartografia di Piano afferenti il sistema della rete ecologica. L'area di progetto ricade all'interno di "Elementi territoriali di riferimento: tessuto urbanizzato".

Relativamente al tessuto urbanizzato, trattandosi di ambiti riferibili al quadro conoscitivo, il Piano non detta norme o misure di salvaguardia per tali ambiti.

- TAV. 03 Energia ed ambiente - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno di del tessuto urbanizzato, di aree con possibili livelli eccedenti di radon (art. 31). Il sito risulta caratterizzato da inquinamento di NOx (media luglio 2004 – giugno 2005) compreso tra 20 e 30 ug/m3.

Il PTRC adottato della Regione del Veneto non riporta specifiche indicazioni relative alla gestione delle emissioni di Azoto in atmosfera; tuttavia il rispetto dei valori soglia di emissione in atmosfera fissati dalla normativa vigente in materia e garantiti dal progetto, risulta condizione sufficiente per escludere possibili effetti negativi significativi nei confronti dell'ambiente e più in generale della salute.

Per quanto riguarda il radon, l'ARPAV classifica il territorio comunale di Carrè all'interno degli ambiti a rischio radon. Il radon è un gas radioattivo naturale, incolore e inodore, prodotto dal decadimento radioattivo del radio, generato a sua volta dal decadimento dell'uranio, elementi che sono presenti, in quantità variabile, ovunque nella crosta terrestre. La principale fonte di immissione di radon nell'ambiente è il suolo, insieme ad alcuni materiali di costruzione –p.es. il tufo vulcanico- e, in qualche caso, all'acqua. Il radon fuoriesce dal terreno, dai materiali da costruzione e dall'acqua: se all'aperto si disperde in atmosfera, negli ambienti chiusi si può accumulare, raggiungendo concentrazioni elevate. In queste situazioni, quando inalato per lungo tempo, il radon è pericoloso 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 progetto in esame non prevede la realizzazione di locali chiusi ritenuti a rischio radon (interrati, seminterrati), ma l'utilizzo di capannoni industriali le cui caratteristiche costruttive e gestionali garantiranno un continuo ed efficace arieggiamento e ricircolo dell'aria.

- TAV. 04 Mobilità - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno di un ambito territoriale caratterizzato da "Densità territoriale: da 0,10 a 0,30 abitanti/ettaro".

Le azioni di progetto insisteranno su fabbricati e piazzali esistenti, senza modifica delle strutture e infrastrutture esistenti. Non si prevede inoltre la modifica, rispetto a quanto già autorizzato, degli attuali accessi al compendio produttivo o variazioni in relazione ai flussi veicolari commerciali pesanti in entrata ed uscita dall'impianto. Sulla base della verifica eseguita con riferimento alla Tavola n. 04 Mobilità non si ravvisa, inoltre, la possibilità di interferire con elementi strategici di nuova connessione territoriale o della mobilità aria-acqua individuati dal PTRC.

- TAV. 05a Sviluppo Economico Produttivo - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno di un ambito territoriale caratterizzato da "Incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale: incidenza \geq 0,05" e all'interno di un "territorio geograficamente strutturato: Alta pianura di Vicenza".

Il progetto non prevede nessuna modifica delle strutture e infrastrutture esistenti. In particolare non si preventiva alcun aumento della superficie urbanizzata o l'occupazione di nuovi ambiti agricoli. Gli interventi di progetto non comportano pertanto il possibile aumento dell'indicatore relativo all'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale.

Sulla base della verifica eseguita con riferimento alla Tavola n. 05a non si ravvisa, inoltre, la possibilità di interferire con ambiti strategici di Piano (territori, piattaforme e aree produttive, territori strutturalmente conformati, eccellenze produttive con ricadute territoriali locali).

- TAV. 05b Sviluppo Economico Turistico - scala 1:250.000: Il sito di progetto ricade in un Comune con numero di produzioni DOC, DOP, IGP comprese fra 4,1 e 6.

Il progetto prevede l'impermeabilizzazione di un piazzale esistente a destinazione produttiva; non si preventiva, pertanto, alcun aumento della superficie urbanizzata o l'occupazione di nuovi ambiti agricoli potenzialmente idonei per la coltivazione di produzione DOC, DOP o IGP. Gli interventi di progetto non comportano pertanto il possibile scadimento dell'indicatore relativo al numero di produzioni DOC, DOP, IGP sul territorio comunale.

TAV. 06 Crescita Sociale e Culturale - scala 1:250.000: L'area di progetto non ricade all'interno di ambiti individuati dalla cartografia di Piano di valore sociale o culturale. A nord della zona industriale, è indicato un itinerario principale di valore storico-ambientale.

- TAV. 07 Montagna del Veneto - scala 1:250.000: il sito di progetto ricade in un'area di pianura su cui non insistono particolari vincoli e/o prescrizioni.

- TAV. 08 Città Motore del Futuro - scala 1:250.000: il sito di progetto ricade all'interno Sistema metropolitano regionale rete di città: Ambito pedemontano e Ambito di riequilibrio territoriale.

Il progetto non preventiva l'occupazione di nuovi spazi rispetto alla zona produttiva urbanisticamente consolidata.

In merito all' "Ambito metropolitano e Ambito di riequilibrio territoriale" il Piano fornisce direttive da osservare in sede di redazione degli strumenti di pianificazione comunale. Non ne derivano pertanto vincoli o prescrizioni per la realizzazione di un impianto di trattamento rifiuti, ancorché ricompreso, quest'ultimo, all'interno di un ambito produttivo consolidato.

Trattandosi di interventi di adeguamento di strutture esistenti, non si ravvisa la possibilità di introdurre elementi in grado di interferire con azioni di riequilibrio territoriale eventualmente promosse da strumenti sovraordinati.

- TAV. 09 Sistema del Territorio Rurale e della Rete Ecologica - scala 1:250.000: L'area di progetto non interessa ambiti individuati dalla cartografia di Piano, ricadendo all'interno di un tessuto urbanizzato consolidato (zona industriale).

In sintesi sia il P.T.R.C. vigente che adottato non contengono alcuna preclusione di sorte nei confronti della proposta progettuale in esame. In particolare l'ampliamento di progetto sfrutterà una porzione dell'attuale piazzale ad uso produttivo, ubicato all'interno di una zona produttiva consolidata. Le strutture così individuate daranno dotate di specifici presidi ambientali e di sicurezza atti a scongiurare potenziali pericoli per l'ambiente con particolare riferimento alle acque superficiali, di falda, alle emissioni in atmosfera e rumorose.

Figura 15: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 01a – Uso del suolo – Terra. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.

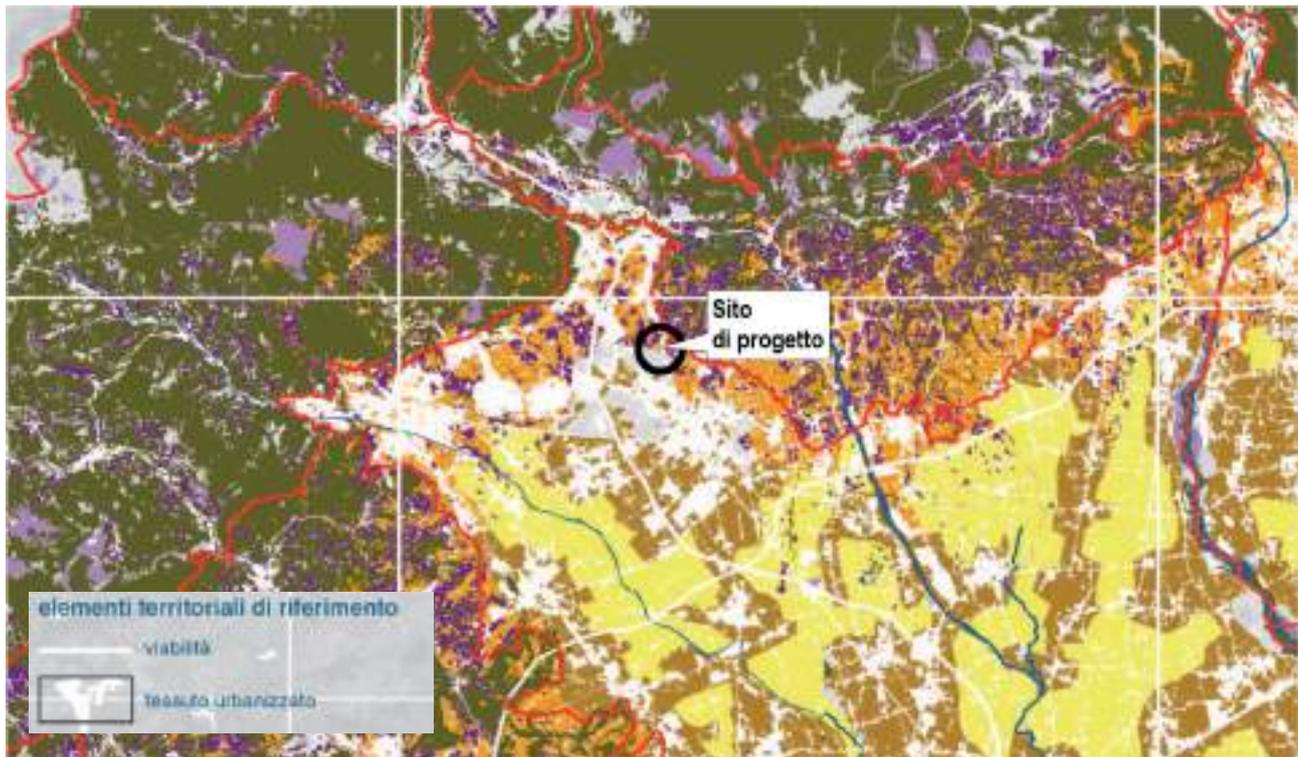


Figura 16: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 01b – Uso del suolo – Acqua. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.



Figura 17: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 01b – Uso del suolo – Acqua. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.

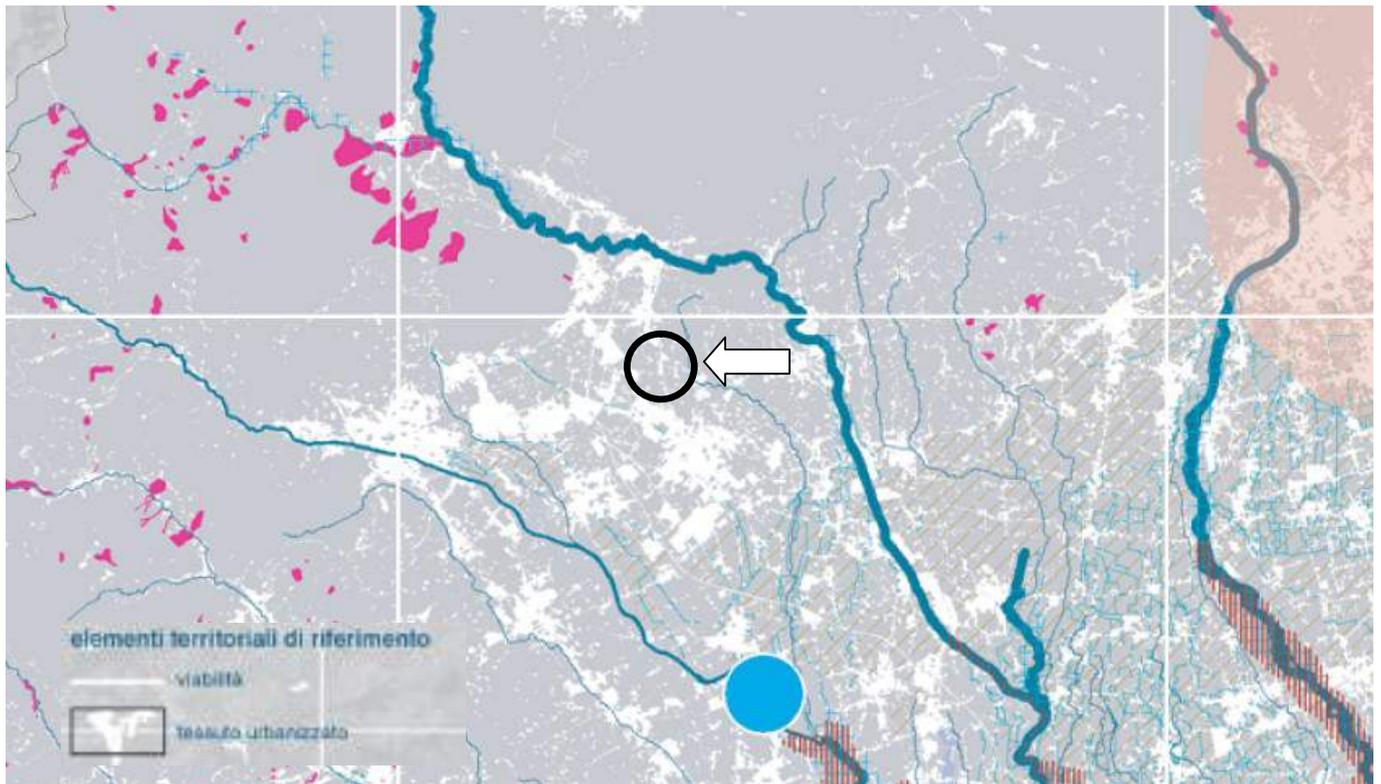


Figura 18: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 02 – Biodiversità. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.

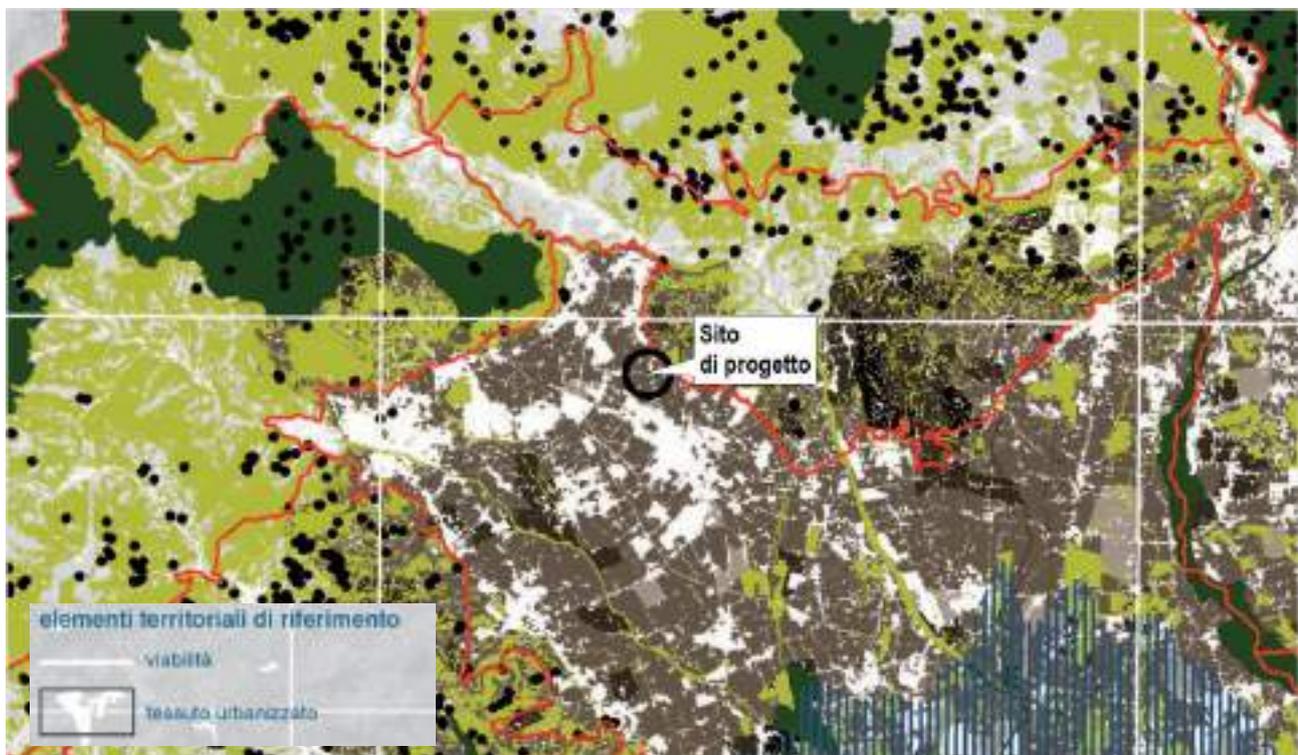


Figura 19: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 03 – Energia e Ambiente. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.

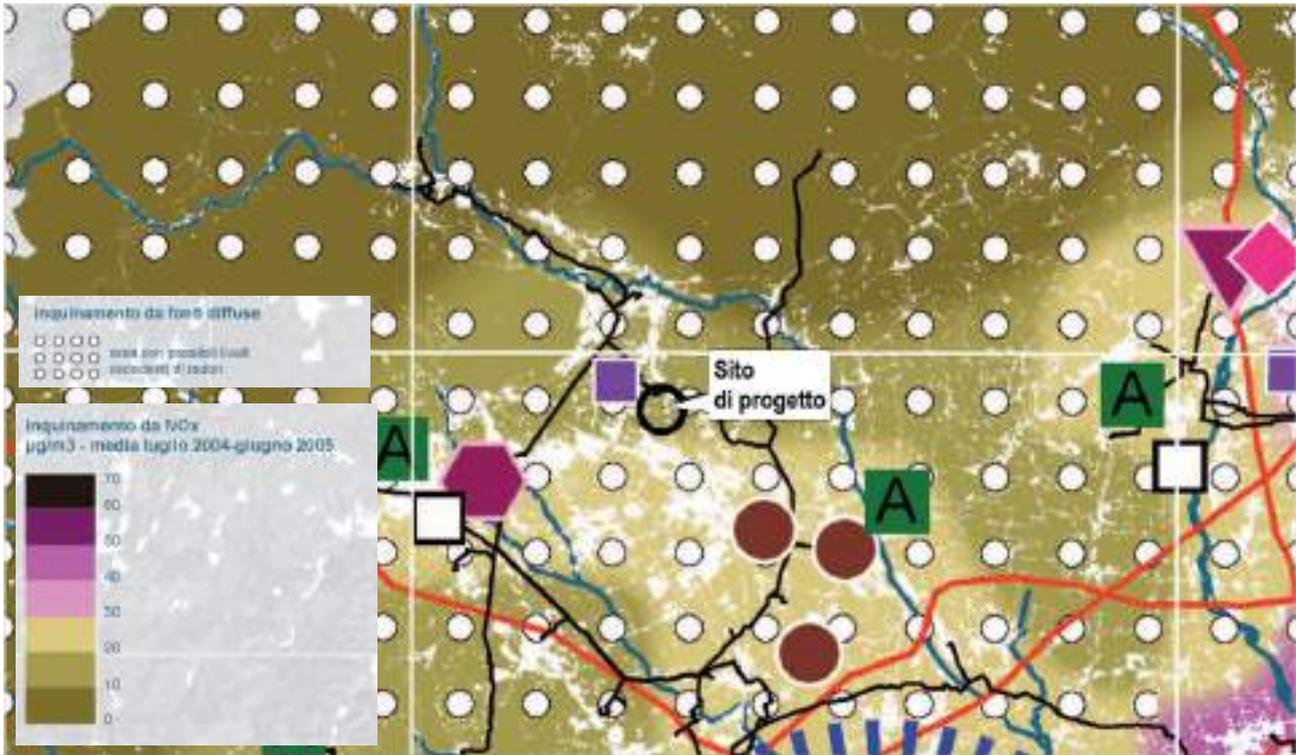


Figura 20: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 04 – Mobilità. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.

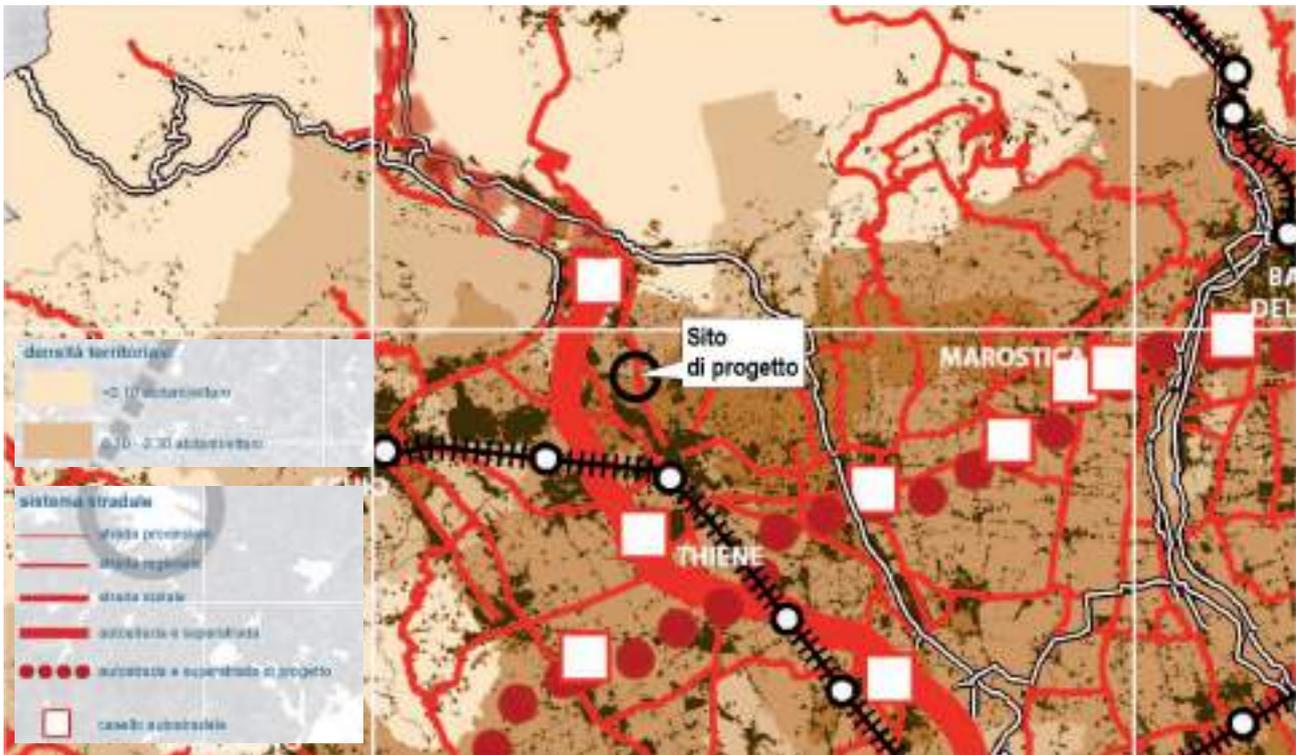


Figura 21: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 05a – Sviluppo Economico - Produttivo. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto



Figura 22: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 05b – Sviluppo economico - Turistico. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto

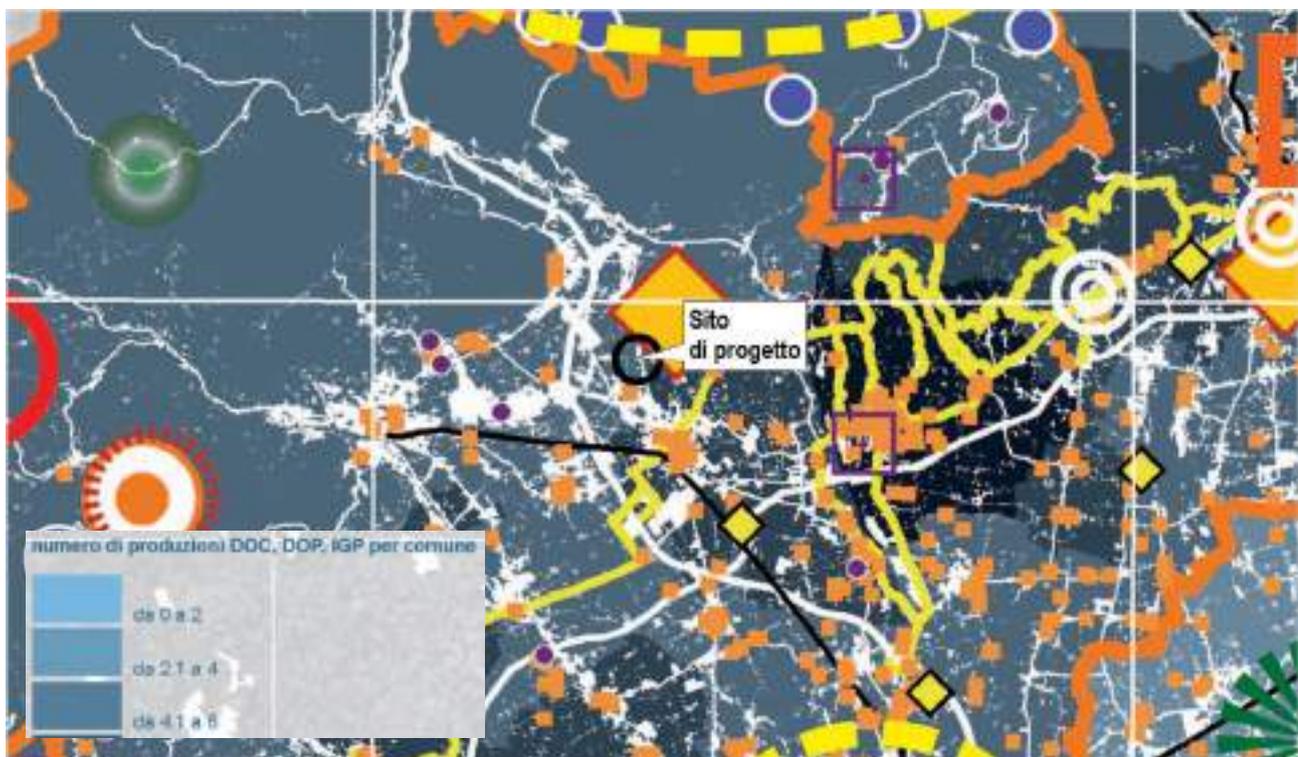


Figura 23: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 06 – Crescita sociale e culturale. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.

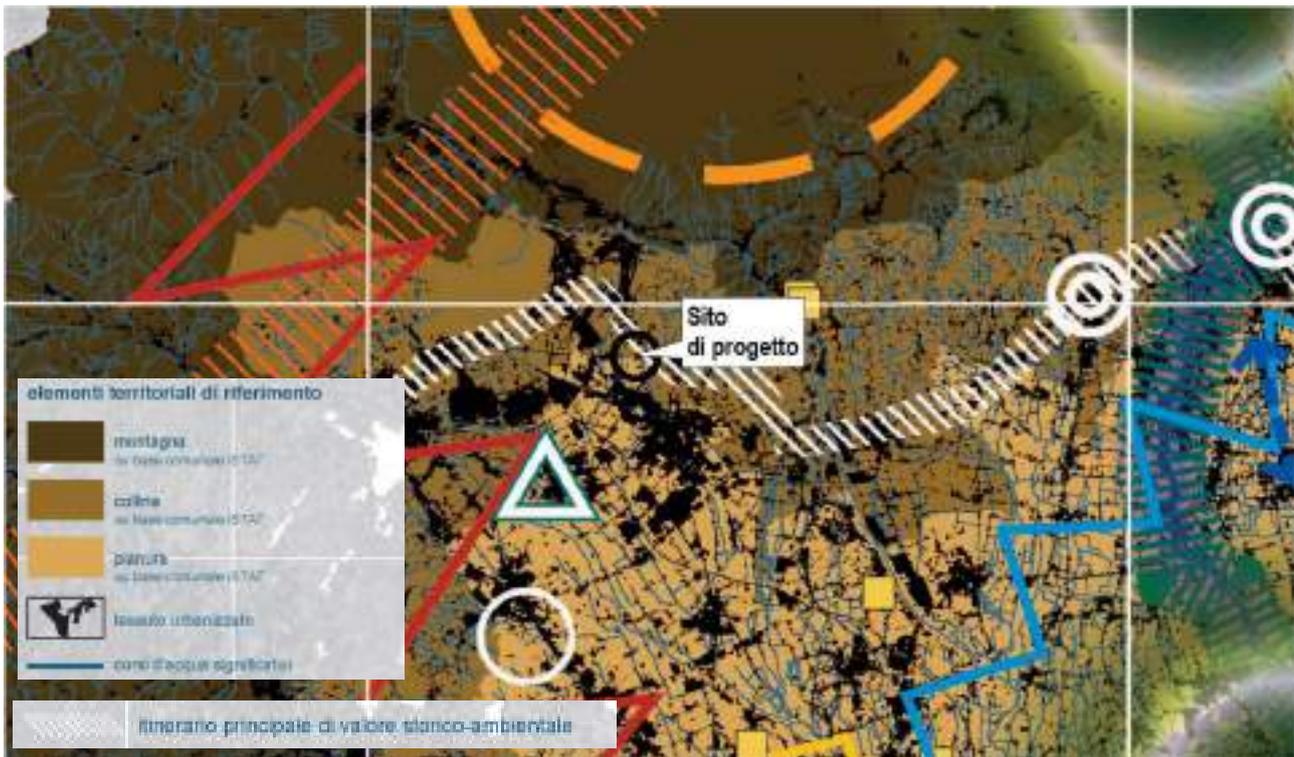


Figura 24: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 07 – Montagna del Veneto. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.

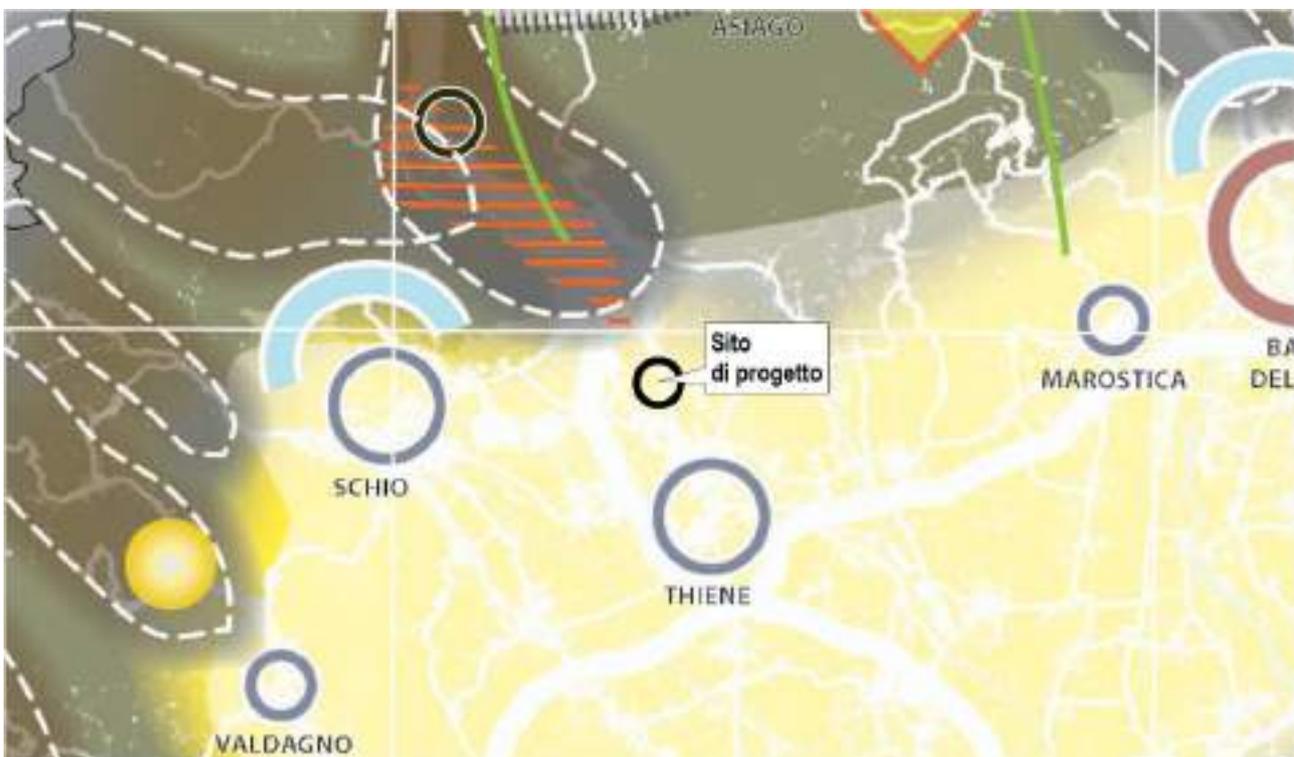


Figura 25: PTRC della Regione del Vento. Estratto Tavola 08 – Città, motore del futuro. Scala 1:250.000. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.

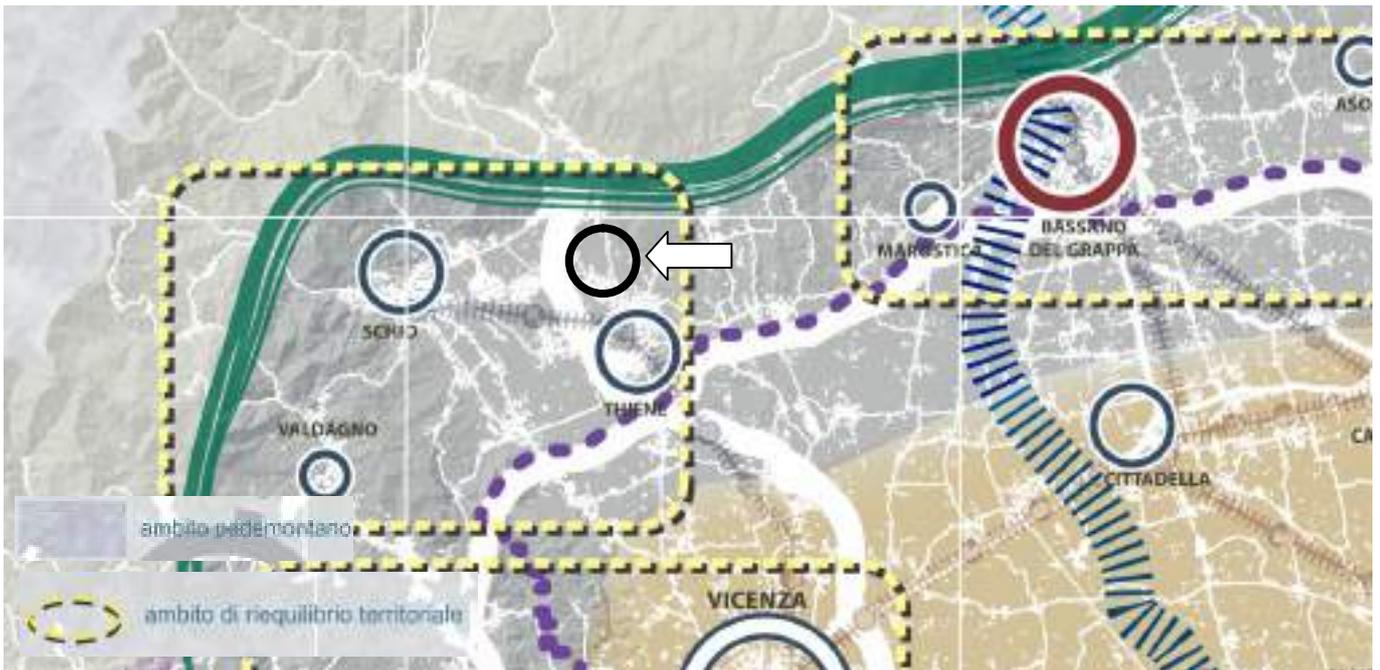


Figura 26: PTRC della Regione del Vento. Estratto TAV. 09 Sistema del Territorio Rurale e della Rete Ecologica. In evidenza la localizzazione del sito di progetto.



5.2.3 VARIANTE PARZIALE AL PTRC CON ATTRIBUZIONE DELLA VALENZA PAESAGGISTICA

La variante del PTRC ha lo scopo di integrare quanto espresso dal PTRC adottato nel 2009 con le attività e le indicazioni emerse nell'ambito dei lavori del Comitato tecnico per il paesaggio (CTP).

Ptrc e Piano Paesaggistico, inteso quale attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC stesso, costituiscono dunque un atto unico, nella consapevolezza che l'integrazione della pianificazione paesaggistica nel più ampio processo conoscitivo e decisionale proprio del piano territoriale permette una definizione unitaria delle politiche, sia di tutela che di sviluppo, per il governo del territorio, a garanzia dell'effettiva possibilità di attivare processi coerenti di programmazione e pianificazione rispettosi dell'intero panorama delle istanze sociali ed economiche espresse dal territorio.

Inoltre, date le mutate condizioni, rispetto al 2009, dei settori dell'economia, dell'energia, della sicurezza idraulica e in adeguamento alle nuove linee programmatiche definite dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS), la variante parziale al PTRC ha ad oggetto anche un aggiornamento dei suoi contenuti territoriali.

In sintesi la variante parziale al PTRC riguarda:

- l'attribuzione della valenza paesaggistica;
- l'aggiornamento dei contenuti territoriali.

L'attivazione del Comitato Tecnico per il Paesaggio, in attuazione del Protocollo di Intesa Stato-Regione, ha consentito di avviare la procedura di ricognizione e delimitazione dei beni paesaggistici con i requisiti di coordinamento e di sistematizzazione necessari per condurre con efficienza ed efficacia il complesso lavoro analitico, interpretativo e restitutivo richiesto.

Il territorio regionale è stato articolato in quattordici Ambiti di Paesaggio. La loro definizione è avvenuta in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali e delle dinamiche di trasformazione che interessano ciascun ambito, oltre che delle loro specificità peculiari.

Per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA), così come indicato all'art. 71 ter delle Norme Tecniche del PTRC.

I PPRA si configurano come un momento sostanziale della pianificazione paesaggistica regionale: la circoscrizione alla scala di Ambito infatti consente la declinazione delle politiche paesaggistiche regionali in relazione ai contesti specifici di ciascun Ambito, e permette l'attivazione di un adeguato confronto con le realtà territoriali locali.

Le ricognizioni di cui all'Atlante - in particolare sull'integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale e sui fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità - hanno permesso di giungere alla formulazione dei primi **obiettivi di qualità paesaggistica**.

Questi quaranta obiettivi generali devono considerarsi preliminari alla identificazione degli obiettivi di qualità relativi a ciascun ambito di paesaggio prescritti dal Codice, che avrà luogo nel corso della stesura dei Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA). Agli obiettivi preliminari, sono associati **indirizzi di qualità paesaggistica**, identificati con una lettera progressiva, che hanno la funzione di proporre strategie e azioni per il raggiungimento degli obiettivi stessi.

Gli obiettivi sono relativi alla salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi eccezionali, ordinari e degradati, geologici e geomorfologici, fluviali, lacustri, lagunari, di risorgiva, di area umida, agrari, agropastorali e forestali, urbani, industriali, delle infrastrutture. Gli obiettivi sono inoltre relativi al governo dei processi di urbanizzazione e di abbandono ed infine alla conservazione della cultura materiale e alla salvaguardia dei paesaggi "immateriali", nonché alla consapevolezza delle popolazioni nei confronti dei valori e delle criticità del paesaggio e delle conseguenze dei comportamenti collettivi e individuali sul paesaggio stesso.

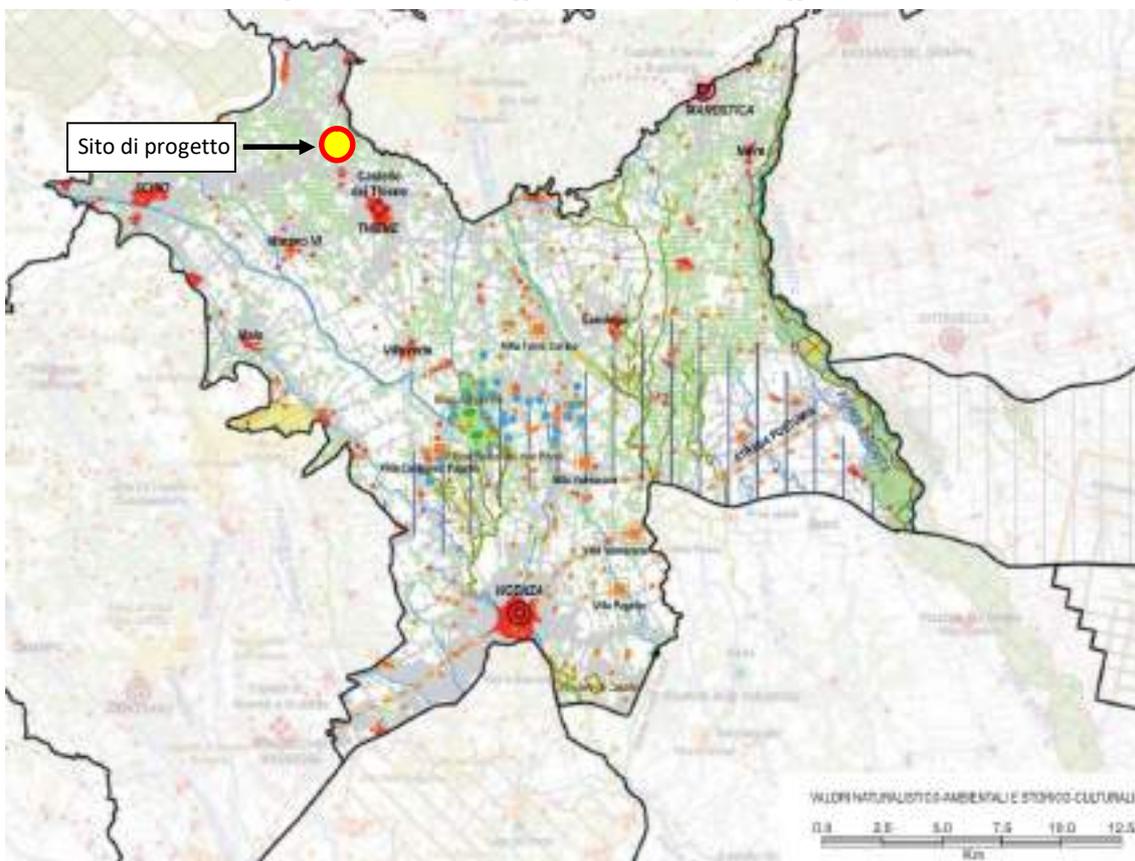
Analisi degli ambiti di paesaggio (Atlante ricognitivo)

Secondo l'Atlante dei Paesaggi del Veneto, l'area di progetto ricade all'interno dell'Ambito di Paesaggio n. 23 "Alta pianura vicentina". Trattasi di un ambito di alta pianura.

L'ambito interessa il sistema insediativo pedecollinare di Schio e Thiene fino a comprendere, verso sud, la città di Vicenza. È attraversato in direzione nord-sud dall'asse autostradale della A31-Valdastico, che collega Piovene Rocchette all'autostrada A4.

È delimitato a nord-est dalla linea di demarcazione geomorfologica tra i rilievi prealpini dei costi e l'alta pianura recente, a nord-ovest dalla linea di demarcazione geomorfologica tra i piccoli massicci molto pendenti e i rilievi prealpini uniformemente inclinati, ad est dal corso del fiume Brenta, a sud dai rilievi dei Colli Berici ed a ovest dal confine tra i rilievi collinari e la pianura.

Figura 27. Atlante dei Paesaggi del Veneto: ambito di paesaggio n. 23.



L'ambito è formato a nord da alta pianura antica, ghiaie e sabbie fortemente calcaree con conoidi fluvioglaciali e fiumi alpini localmente terrazzati e pianeggianti. In particolare a nord-ovest si trova la superficie modale dei conoidi fluvio-glaciale e dei terrazzi antichi dell'Astico, a nord-nord-est sono presenti depressioni di interconoide con depositi fini derivanti da rocce di origine vulcanica poggiati su depositi ghiaiosi di fiumi alpini, riempimenti vallivi e conoidi con depositi ghiaiosi derivanti da rocce di origine sedimentaria. A est si trovano la piana di divagazione recente e l'alveo attuale del Brenta ed affiancato a questa, la superficie modale del conoide recente del Brenta. A sud-est dell'ambito nella bassa pianura antica alluvionale di origine fluvioglaciale a valle delle risorgive i suoli sono formati da limi, con modello deposizionale a dossi sabbiosi e depositi fini; più precisamente si trova la pianura del Brenta e del sistema Bacchiglione-Astico, interrotta da dossi ad est di Vicenza. Nella parte centrale dell'ambito si rilevano l'area di transizione tra l'alta e la bassa pianura dei torrenti prealpini (Astico), con depositi derivanti da rocce di origine sedimentaria ed aree di risorgiva ad accumulo di sostanza organica in superficie.

La vegetazione di pregio presente nell'ambito è scarsa e costituita da formazioni di ostriro-quercono tipico (presenti nel Bosco di Dueville) di saliceti ed altre formazioni riparie lungo fiumi o 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.

Tra gli elementi di valore naturalistico-ambientale e storico-culturale si segnalano in particolare:

- il fiume Brenta;
- il sistema delle risorgive, dei torrenti e delle rogge;
- il Bosco Dueville;
- il sistema delle valli;
- il sito Unesco: "La città di Vicenza e le ville del Palladio in Veneto";
- il monte Berico quale meta del turismo religioso;-
- le città murate di Vicenza e Marostica;
- il sistema delle ville e i manufatti di interesse storico: i castelli, le rocche, le antiche pievi, le fornaci, le filande e gli opifici idraulici;
- i manufatti di archeologia industriale;
- le valli dei mulini, tra cui in particolare i manufatti di gestione idraulica (sistema delle acque, rogge, mulini Nove) collegati al distretto antico della ceramica;
- le contrade e le corti rurali.

L'integrità naturalistica dell'ambito è minacciata dallo sviluppo agricolo e infrastrutturale avvenuto nel recente passato ed ancora in atto; per tali ragioni le aree che possono effettivamente ritenersi integre sono scarse, anche se con buone potenzialità di valorizzazione, e coincidono con siti appartenenti alla rete Natura 2000: il Bosco di Dueville e le risorgive limitrofe, le ex cave di Casale e le grave e zone umide del Brenta.

In generale si evidenzia come i modelli attuali e le tipologie edilizie proposte negli ultimi decenni abbiano reso meno riconoscibile il sistema insediativo tradizionale, un tempo contraddistinto dallo stretto rapporto dell'abitato con la campagna circostante. Ciò è evidente in particolare lungo gli assi viari di maggior afflusso, caratterizzati da frequenti fenomeni di saturazione, ossia lungo le strade provinciali che collegano Vicenza a Schio (S.P. 46 del Pasubio), Thiene (S.P. 349 del Costo) e Marostica (S.P. 248 Schiavonesca-Marosticana), nonché sulle aree situate nei pressi degli accessi all'autostrada A31-Valdastico. Il fenomeno di densificazione a nastro è evidente anche nel vecchio tracciato della via Postumia, che attraversa la città di Vicenza e taglia trasversalmente tutto l'ambito.

Le trasformazioni più considerevoli nell'uso del suolo infine, si sono verificate nella pianura centrale, dove gli ampi spazi hanno favorito l'introduzione delle tecniche dell'agricoltura intensiva: qui domina incontrastato il paesaggio delle colture cerealicole e del mais in particolare; sono praticamente scomparsi i prati stabili, che storicamente occupavano la fascia di territorio compresa tra i Comuni di Nove e Grantorto. L'ambito ha mostrato negli ultimi decenni una forte crescita dell'edificato, con uno sviluppo degli insediamenti residenziali e produttivi che si sono attestati di preferenza lungo gli assi viari di maggior afflusso o a completamento delle aree disponibili e per lo più associati a tipologie edilizie di scarso valore. Lo sviluppo degli insediamenti inoltre, spesso non ha tenuto conto della presenza degli organi di scolo posizionandosi in aree a margine di canali e fossi.

Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità

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, 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. Problematica risulta anche la notevole diffusione delle stazioni radio e il forte inquinamento dei corpi idrici presenti. Per quanto concerne le attività estrattive, sono assai numerose, nel territorio compreso tra i Comuni di Caldogno, Isola Vicentina, Malo e Villaverla, le aree occupate da cave oggi dismesse.

Frammentazione delle matrici rurali e seminaturali del paesaggio

Trattasi di un paesaggio a frammentazione alta con dominante insediativa. La categoria di paesaggio comprende i territori comunali che sono occupati da aree urbanizzate per frazioni comprese tra un sesto e un terzo della loro estensione complessiva, con usi del suolo ripartiti pressoché esclusivamente tra urbano ed agricolo.

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.

Verifica degli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica

Per conservare e migliorare la qualità del paesaggio il PTRC individua, per questo ambito, i seguenti obiettivi e indirizzi prioritari.

Nella prima colonna sono riportati gli obiettivi di qualità paesaggistica, mentre nella seconda gli indirizzi prioritari; in terza colonna si restituisce la verifica di coerenza tra gli indirizzi e le azioni/interventi previsti dal progetto in esame.

OBIETTIVI	INDIRIZZI	VERIFICA DI COERENZA CON IL PROGETTO
1. Integrità delle aree ad elevata naturalità ed alto valore ecosistemico	1a. Salvaguardare le aree ad elevata naturalità e ad alto valore ecosistemico, in particolare il bosco di Dueville.	Il progetto non prevede l'occupazione di aree seminaturali in quanto si prevede l'utilizzo di fabbricati e piazzali pertinenziali esistenti, ubicati all'interno di una zona produttiva consolidata. Le aree ad elevata naturalità (Bosco di Dueville) sono poste ad una distanza significativa rispetto all'ambito di progetto.
3. Funzionalità ambientale dei sistemi fluviali	3a. Salvaguardare gli ambienti fluviali ad elevata naturalità, in particolare gli ambienti fluviali del fiume Bacchiglione e del torrente Leogra.	Il progetto prevede l'utilizzo di fabbricati e piazzali pertinenziali esistenti, ubicati all'interno di una zona produttiva consolidata. Gli ambienti dei sistemi fluviali (torrente Leogra – Timonchio) sono posti ad una distanza significativa rispetto all'ambito di progetto.
	3b. Incoraggiare la vivicazione e la rinaturalizzazione degli ambienti fluviali maggiormente artificializzati o degradati.	Il progetto in esame non prevede interventi in prossimità o all'interno di sistemi fluviali, posti ad una distanza significativa dal sito aziendale.
	3c. Incoraggiare ove possibile, la ricostituzione della vegetazione ripariale autoctona.	Il progetto in esame non prevede interventi in prossimità o all'interno di sistemi fluviali, posti ad una distanza significativa dal sito aziendale.
	3d. Scoraggiare interventi di artificializzazione del letto e delle sponde.	Non sono previsti interventi in prossimità o all'interno di sistemi fluviali.
4. Integrità del sistema delle risorgive e dei biotopi ad esso associati	4a. Scoraggiare interventi ed attività antropiche incompatibili con la conservazione ed evoluzione naturale del sistema delle risorgive, in particolare nell'area del bosco di Dueville e lungo le grave e zone umide del Brenta.	Il progetto non prevede l'occupazione di nuove aree esterne alla zona industriale di Carrè. Non si preventivano possibili interferenze con i sistemi delle risorgive e con l'area afferente al bosco di Dueville, posti ad una distanza significativa rispetto all'ambito di progetto.
5. Funzionalità ambientale delle zone umide	5a. Salvaguardare le zone umide di alto valore ecologico e naturalistico.	Il progetto non prevede l'occupazione di nuove aree esterne alla zona industriale di Carrè.
	5c. Riattivare la funzionalità ecologica delle zone umide (cave senili, ecc.) e connetterle alle aree ad alta naturalità presenti, in particolare le ex cave di Casale.	Non si preventivano possibili interferenze con zone umide di alto valore ecologico, poste ad una distanza significativa rispetto all'ambito di progetto.
8. Spessore ecologico e valore sociale dello spazio agrario	8a. Scoraggiare semplificazioni dell'assetto poderale e intensificazione delle colture, in particolare per i vigneti nell'area intorno a Breganze.	Il progetto non prevede l'occupazione di nuove aree esterne alla zona industriale di Carrè, in quanto si utilizzeranno fabbricati e piazzali esistenti. Non si preventivano possibili interferenze con lo spazio agricolo esterno all'ambito produttivo.
	8c. Incoraggiare la complessificazione dei bordi dei campi (siepi, fasce a prato, ecc.).	
	8h. Promuovere attività di conoscenza e valorizzazione delle produzioni locali (vini DOC) e dei "prodotti agroalimentari tradizionali", di trasformazione sul posto e di vendita diretta (filiera corte), anche combinate ad attività agrituristiche.	
9. Diversità del paesaggio agrario	9a. Scoraggiare sistemazioni agrarie che comportino eccessive rimodellazioni dei terreni in pendio, in particolare per le zone collinari e la fascia pedemontana.	Il progetto non prevede l'occupazione di nuove aree esterne alla zona industriale di Carrè, in quanto si utilizzeranno fabbricati e piazzali esistenti. Non si preventivano sistemazioni agrarie o alterazioni dirette o indirette nei confronti dell'ambito agricolo circostante la zona produttiva.
14. Integrità, funzionalità e connessione della copertura forestale in pianura	14b. Salvaguardare i corridoi boschivi esistenti lungo i corsi d'acqua e la continuità delle fasce boscate riparie, promuovendone la ricostruzione ove interrotta, in particolare lungo la fascia delle risorgive a nord di Vicenza.	Non si preventivano alterazioni dirette o indirette nei confronti dei corridoi boschivi esistenti lungo i corsi d'acqua in quanto le azioni di progetto si esauriranno all'interno dell'ambito produttivo consolidato di Carrè, utilizzando fabbricati e piazzali esistenti, ove non sono presenti corridoi boschivi.

<p>15. Valore storico-culturale dei paesaggi agrari storici</p>	<p>15a. Promuovere la conoscenza dei paesaggi agrari storici e degli elementi che li compongono (siepi, piantate di vite, viabilità rurale, cavini ed altre sistemazioni idraulico-agrarie tipiche, ecc.) e incoraggiare pratiche agricole che ne permettano la conservazione.</p>	<p>Le iniziative di progetto non risultano correlate con le azioni di promozione e conoscenza dei valori storico-culturali dei paesaggi agrari storici.</p>
<p>21. Qualità del processo di urbanizzazione</p>	<p>21c. Individuare e prevedere adeguate compensazioni per la perdita di naturalità causata dalla crescita urbana, tenendo conto delle caratteristiche paesaggistiche del contesto, in particolare per il polo urbano di Vicenza.</p>	<p>Il progetto non prevede l'aumento dello sviluppo urbano, ma l'utilizzo di fabbricati e piazzali esistenti.</p>
	<p>21d. Promuovere la riqualificazione dei margini degli insediamenti urbani, intendendo le aree di transizione in rapporto alle aree agricole, come occasione per la creazione di fasce verdi e spazi di relazione.</p>	<p>Le iniziative di progetto non prevedono la modifica dell'edificato esistente e nemmeno la modifica dei margini della zona produttiva con l'area agricola confinate; non si ravvisa, in sostanza, una ripresa del processo di urbanizzazione oramai consolidato. Si esclude, pertanto, la possibilità di apportare modifiche al quadro percettivo attuale.</p>
	<p>21e. Governare i processi di urbanizzazione lineare lungo gli assi viari, scoraggiando fenomeni di "densificazione a nastro" attorno ai nodi viabilistici più strategici (S.R.11, S.P. 46, S.P. 248, S.P. 349).</p>	<p>Il progetto non prevede aumento dello sviluppo urbano, ma l'utilizzo dell'edificato esistente.</p>
	<p>21f. Governare la trasformazione delle aree afferenti ai caselli ed alle stazioni SFMR, come occasione di valorizzazione delle specificità anche paesaggistiche del territorio (Superstrada Pedemontana e corridoio europeo).</p>	<p>Il progetto prevede l'utilizzo dell'edificato esistente, ubicato all'interno della zona produttiva di Carrè. Trattasi di un intervento non correlato con le azioni di governo e trasformazione delle aree afferenti ai caselli e alle stazioni SFMR.</p>
	<p>21i. Nelle "aree ad elevata utilizzazione agricola" regolamentare i processi di urbanizzazione privilegiando la conservazione dell'integrità del territorio aperto.</p>	<p>Il progetto non prevede l'occupazione di ambiti agricoli, ma l'utilizzo dell'edificato esistente, ubicato all'interno della zona produttiva di Carrè.</p>
<p>22. Qualità urbana degli insediamenti</p>	<p>22a. Promuovere interventi di riqualificazione del tessuto insediativo caratterizzato da disordine e frammentazione funzionale</p>	<p>Il progetto prevede l'utilizzo dell'edificato esistente, ubicato all'interno di una zona industriale di Carrè dove non si rileva disordine e frammentazione funzionale.</p>
	<p>22b. Migliorare il sistema dell'accessibilità ai centri urbani, in particolare per l'area nord della città di Vicenza.</p>	<p>Il progetto non prevede modifiche dell'accessibilità ai centri urbani.</p>
	<p>22c. Promuovere i processi di riconversione di aree produttive dismesse nel tessuto urbano consolidato, in particolare i complessi della "Lanerossi" e "Nuova Lanerossi" di Schio.</p>	<p>Il progetto non introduce nuove opere o volumi edilizi, in quanto sfrutterà fabbricati e piazzali esistenti.</p>
	<p>22d. Promuovere la riqualificazione e il riuso delle aree urbanizzate dismesse e/o degradate, in particolare lungo la S.R. 11 (Padana Superiore).</p>	<p>Non si prevede la possibilità di interferire con la salvaguardia e la valorizzazione degli spazi verdi e aperti dei centri urbani, in quanto le azioni di progetto insisteranno esclusivamente all'interno della zona produttiva.</p>
	<p>22g. Salvaguardare e valorizzare la presenza nei centri urbani degli spazi aperti, delle aree boscate, dei prati e dei coltivi anche residuali, quali elementi di servizio alla popolazione e di integrazione della rete ecologica. 22j. Regolamentare le trasformazioni fisiche e funzionali del patrimonio edilizio esistente con attenzione alla coerenza tipologica e morfologica di ciascun contesto urbano.</p>	<p>L'impermeabilizzazione del piazzale ad uso produttivo risulterà coerente con la tipologia e la morfologia del contesto produttivo di appartenenza.</p>

24. Valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici	24a. Salvaguardare il valore storico-culturale degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale (centri storici, castelli, rocche, ville e parchi storici, antiche pievi, fornaci, lande, contrade rurali, opifici idraulici, ville-azienda, ecc.) in particolare la Via Postumia	Il progetto prevede l'utilizzo di fabbricati e piazzali pertinenziali esistenti, ubicati all'interno di una zona produttiva consolidata. Non si preventivano interferenze o azioni dirette-indirette nei confronti di insediamenti o manufatti di interesse storico-testimoniale posti all'esterno dell'ambito produttivo (ZTO D) in cui insiste la proposta progettuale.
	24b. Scoraggiare interventi che compromettano il sistema di relazioni degli insediamenti storici con i contesti originari, in particolare per i centri collinari.	
	24f. Promuovere la conoscenza degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale, in particolare i manufatti di archeologia industriale e le valli dei mulini con il sistema di rogge e torrenti di alimentazione.	
	24h. Promuovere la messa in rete degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale, anche attraverso la realizzazione di percorsi di visitazione e itinerari dedicati, in particolare Nove, le città murate di Marostica e Vicenza (Sito UNESCO) e le testimonianze della città industriale di Schio.	
	24i. Individuare opportune misure per la salvaguardia e la riqualificazione dei contesti di villa, con particolare attenzione a quelle di A. Palladio (Sito UNESCO: "La città di Vicenza e le ville del Palladio in Veneto"), individuandone gli ambiti di riferimento, scoraggiando interventi che ne possano compromettere l'originario sistema di relazioni paesaggistiche e territoriali.	
26. Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi	26a. Individuare linee preferenziali di localizzazione delle aree produttive sulla base della presenza dei servizi e delle infrastrutture, scoraggiando l'occupazione di territorio agricolo non infrastrutturato.	Il progetto prevede l'utilizzo di fabbricati e piazzali pertinenziali ubicati all'interno di una zona produttiva consolidata; non si preventiva, pertanto, la necessità di individuare nuove linee preferenziali di sviluppo urbano e di interessare, quindi, territorio agricolo.
	26b. Promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori.	Le iniziative di progetto consentiranno di riordinare parte dell'ambito produttivo, in quanto si prevede la sistemazione (impermeabilizzazione) di un piazzale ad uso deposito.
27. Qualità urbanistica ed edilizia e vivibilità dei parchi commerciali e delle strade mercato	27e. Incoraggiare il miglioramento della qualità architettonica delle aree commerciali e delle strade mercato, in particolare in direzione del risparmio energetico, della biocompatibilità dell'edilizia, dell'uso razionale delle risorse.	Il progetto prevede l'utilizzo di fabbricati e piazzali pertinenziali esistenti. Non si prevedono, pertanto, possibili modifiche dell'attuale qualità architettonica dell'area produttiva di appartenenza. Per quanto riguarda gli aspetti attinenti al risparmio energetico, alla biocompatibilità dell'edilizia e all'uso razionale delle risorse, si precisa che il progetto in esame non prevede la realizzazione di nuove opere o manufatti, ma la sistemazione di un piazzale esistente; non si ravvisano, pertanto, possibili rapporti con gli aspetti considerati.
32. Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture	32c. Prevedere un adeguato "equipaggiamento paesistico" (alberature, aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.	Il progetto prevede l'utilizzo di fabbricati e piazzali pertinenziali esistenti all'interno di un ambito produttivo, non interessando infrastrutture nuove o di progetto.
33. Inserimento paesaggistico delle infrastrutture aeree e delle antenne	33a. Promuovere azioni di riordino delle infrastrutture esistenti, soprattutto laddove insistano e incidano su contesti paesaggistici di pregio.	Il progetto non prevede l'inserimento di infrastrutture aeree o di antenne.

35. Qualità dei “paesaggi di cava” e delle discariche	35a. Migliorare la qualità paesaggistica ed ambientale delle cave e delle discariche durante la loro lavorazione, in particolare per quelle localizzate lungo il torrente Astico.	Il progetto non coinvolge ambiti di cava, ex cava o discarica.
	35c. Prevedere azioni di coordinamento della ricomposizione paesaggistica dei siti interessati da cave dimesse e discariche esaurite, come occasione di riqualificazione e riuso del territorio, di integrazione della rete ecologica e fruizione didattico-naturalistica (Caldogno, Isola Vicentina, Malo e Villaverla).	
37. Integrità delle visuali estese	37b. Governare le trasformazioni dei versanti collinari affacciati sulla pianura, avendo cura di non disturbare la visione d’insieme e di non comprometterne l’identità.	Il progetto non coinvolge e non induce trasformazioni dei versanti collinari.
38. Consapevolezza dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali	38a. Incoraggiare l’individuazione e la messa in rete di risorse museali locali, percorsi di fruizione e itinerari tematici di conoscenza del territorio, in particolare per l’area collinare di Monteviale e Creazzo.	Data la natura delle iniziative progettuali, non si preventivano possibili azioni in grado di favorire la messa in rete di risorse museali locali, percorsi di fruizione e itinerari tematici di conoscenza del territorio.
	38e. Razionalizzare e promuovere il sistema dell’ospitalità e ricettività diffusa anche attraverso l’integrazione con le attività agricole tradizionali e/o la creazione di parchi agroalimentari (Bassano del Grappa-Marostica-Asolo-Mason).	Data la natura delle iniziative progettuali; non si preventivano possibili azioni in grado di promuovere il sistema dell’ospitalità e ricettività diffusa.

In conclusione, il progetto proposto non comporta azioni in contrasto con gli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica, adottati con variante parziale al PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica e relativi all’ambito n. 23 “Alta pianura vicentina”.

In particolare, la continuazione dell’attività di recupero veicoli fuori uso all’interno del fabbricato aziendale e l’utilizzo dei piazzali esterni per lo stoccaggio dei beni prodotti e di alcune tipologie di rifiuto prodotto (ferro e alluminio) non determineranno la realizzazione di nuovi volumi o di opere in grado di modificare in modo significativo l’attuale stato dei luoghi.

5.2.4 IL PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) costituisce uno specifico piano di settore, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs 152/2006. Il PTA contiene gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.Lgs 152/2006 e contiene le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico.

La Regione ha approvato il PTA con deliberazione del Consiglio regionale n.107 del 5 novembre 2009.

In particolare il Piano:

- definisce gli interventi di protezione e risanamento dei corpi idrici superficiali e sotterranei e l'uso sostenibile dell'acqua, individuando le misure integrate di tutela qualitativa e quantitativa della risorsa idrica, che garantiscano anche la naturale autodepurazione dei corpi idrici e la loro capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;
- regola gli usi in atto e futuri, che devono avvenire secondo i principi di conservazione, risparmio e riutilizzo dell'acqua per non compromettere l'entità del patrimonio idrico e consentirne l'uso, con priorità per l'utilizzo potabile, nel rispetto del minimo deflusso vitale in alveo;
- adotta le misure volte ad assicurare l'equilibrio del bilancio idrico come definito dall'autorità di bacino territorialmente competente, ai sensi del D.lgs. n. 152/2006, e tenendo conto dei fabbisogni, delle disponibilità, del deflusso minimo vitale, della capacità di ravvenamento della falda e delle destinazioni d'uso della risorsa compatibili con le relative caratteristiche qualitative e quantitative.

L'area di progetto ricade all'interno della zona di alta pianura-zona di ricarica degli acquiferi individuate con deliberazione del Consiglio regionale n. 62 del 17 maggio 2006; secondo quanto disposto dall'art. 13 di Piano "...Nelle zone vulnerabili devono essere applicati i programmi d'azione regionali, obbligatori per la tutela e il risanamento delle acque dall'inquinamento causato da nitrati di origine agricola, di recepimento del D.M. 7 aprile 2006 "Criteri e norme tecniche generali per la disciplina regionale dell'utilizzazione agronomica degli effluenti di allevamento, di cui all'articolo 38 del decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152" e successive modificazioni e le prescrizioni contenute nel codice di buona pratica agricola."

Le misure di tutela qualitativa riportate nel Capo IV disciplinano gli scarichi delle acque reflue urbane, delle acque reflue domestiche e di quelle ad esse assimilabili, e gli scarichi di **acque reflue industriali**. Disciplinano altresì le **acque meteoriche di dilavamento, le acque di prima pioggia** e le acque di lavaggio.

Si premette che l'impianto in parola non comporta la generazione di acque di processo (acque reflue industriali, art. 37 di Piano); le uniche acque prodotte riguardano il dilavamento dei piazzali esterni. A questo proposito l'impianto ricade nella disciplina dell'art. 39 "Acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia e acque di lavaggio", nel rispetto del quale le acque di prima pioggia saranno stoccate in un bacino a tenuta e, prima del loro scarico, opportunamente trattate, con sistemi di sedimentazione, prevedendo anche un trattamento di disoleatura; lo scarico individuato dal progetto è soggetto al rilascio dell'autorizzazione prevista dall'articolo 113, comma 1, lettera b) del D.Lgs. n. 152/2006 e al rispetto dei limiti di emissione in fognatura.

Al fine di tenere conto delle particolari caratteristiche idrografiche, idrogeologiche, geomorfologiche e insediative, il Piano suddivide il territorio regionale nelle "zone omogenee di protezione", di cui al paragrafo 3.2.5 degli "Indirizzi di Piano"; in tal senso l'area di progetto ricade nella **zona di ricarica degli acquiferi**, per la quale il Piano detta i limiti di accettabilità per scarichi delle sole acque reflue urbane. A tal proposito si ricama come l'impianto in parola non produca acque reflue di processo.

Il Comune di Carrè non risulta essere ricompreso fra quelli elencati nella tabella 3.22 degli indirizzi di Piano "Acquifero multifalde della pianura veneta, profondità delle falde da sottoporre a tutela della provincia di Vicenza" ed in ogni caso gli elaborati e le soluzioni progettuali dimostrano che le soluzioni progettuali (pavimentazioni e sistemi di contenimento e raccolta degli sversamenti accidentali) consentiranno di garantire efficaci azioni di presidio, atte a scongiurare possibili interferenze con la falda.

Nello specifico della “zona di ricarica degli acquiferi” il Piano detta norme per quanto riguarda:

- la vulnerabilità da nitrati di origine agricola;
- la vulnerabilità da prodotti fitosanitari;
- i limiti dello scarico per le acque reflue urbane;
- gli aspetti attinenti le derivazioni con portata media superiore a 50 l/s.

Ne deriva che l’impianto di recupero veicoli in esame non risulta sottoposto alle prescrizioni dettate dal Piano per la zona di ricarica degli acquiferi in quanto non comporta l’utilizzo o la generazione di nitrati di origine agricola o prodotti fitosanitari; inoltre non produce acque reflue di processo e non fa uso di derivazioni.

Si precisa che non sono presenti punti di captazione, la cui zona di rispetto ($r=200m$) intercetti l’area interessata dall’impianto di recupero veicoli fuori uso in esame.

Relativamente alla “zona di ricarica” individuata nella TAV. 3.1 e alla “linea delle risorgive” della TAV. 2.2., si precisa che le soluzioni edilizie e tecniche progettuali individuate consentono di escludere possibili interferenze nei confronti del sistema idrico superficiale e sottosuperficiale, con particolare riferimento agli acquiferi. Si precisa che l’impianto tratterà, infatti, i rifiuti esclusivamente all’interno del fabbricato aziendale, su area impermeabile, pavimentata in cls, dotata di sistema di contenimento e raccolta delle acque interne. Nell’eventualità si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali dovuti a guasti di macchinari o incidenti tra automezzi, gli operatori sono istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza. Tali procedure di intervento comportano l’utilizzo di materiale assorbente ed eventualmente rimozione di substrato contaminato da smaltire come rifiuto pericoloso.

L’attività di stoccaggio delle cabine riutilizzabili sul piazzale esterno impermeabilizzato sarà presidiata da una sistema di raccolta delle acque di dilavamento di prima pioggia, raccolte, successivamente trattate ed inviate presso la fognatura consortile.

Le considerazioni sopra esposte permettono di escludere possibili interferenze nei confronti dell’ambiente idrico superficiale e sottosuperficiale (acquiferi) e di accertare la compatibilità del progetto con quanto richiamato dal Piano regionale di Tutela delle Acque.

5.2.5 IL PIANO DI STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione risulta attualmente in vigore con delibera n. 3 del Comitato Istituzionale del 9 novembre 2012.

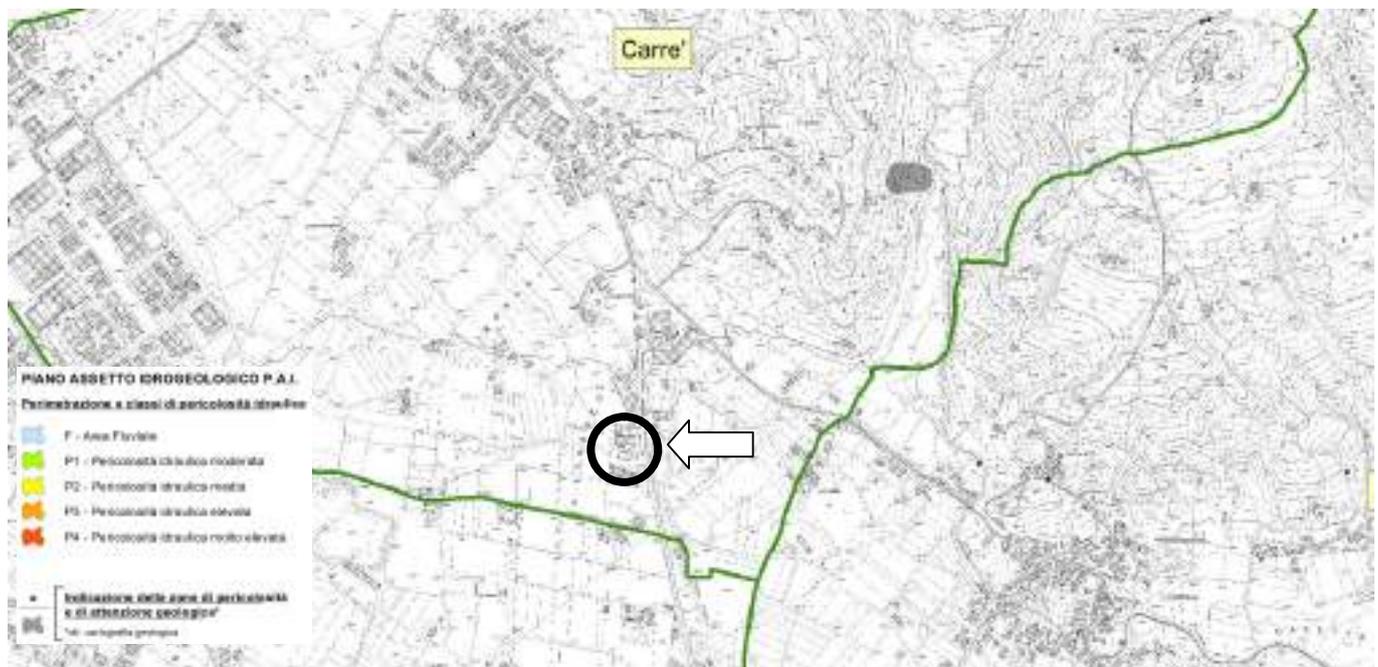
La pericolosità idraulica

Il Piano individua 4 tipologie di aree di pericolosità idraulica (molto elevata, elevata, media, moderata), in base allo schema seguente:

1. aree di pericolosità idraulica **molto elevata (P4)**: aree allagate in occasione dell'evento di piena con un tempo di ritorno di 30 anni nelle quali risulti o la presenza di una lama d'acqua sul piano campagna superiore ad 1 m o una velocità massima di trasferimento superiore a 1 m/s;
2. aree di pericolosità idraulica **elevata (P3)**: aree allagate o in occasione di un evento di piena con tempo di ritorno di 30 anni e condizioni di lama d'acqua massima raggiunta sul piano campagna compresa tra 50 cm ed 1 m, o per un evento più raro ($Tr = 100$ anni) con condizioni come quelle stabilite per la pericolosità molto elevata (lama d'acqua massima maggiore di 1 m oppure velocità maggiore di 1 m/s);
3. aree di pericolosità idraulica **media (P2)**: aree allagate per un evento caratterizzato da un tempo di ritorno pari a 100 anni nelle quali si instaurino condizioni di lama d'acqua massima sul piano campagna compresa tra 0 cm ed 1 m;
4. aree di pericolosità idraulica **moderata (P1)**: aree esondabili con eventi di piena meno frequenti ($Tr = 200$ anni) in qualunque condizione di lama d'acqua e di velocità sul piano campagna.

Nello specifico elaborato cartografico di Piano "Carta della pericolosità idraulica – Tavola 15 – aggiornata con Decreto del Dirigente incaricato n. 46 del 11.12.20145" l'area in esame ricade all'esterno di aree di pericolosità idraulica, zone di attenzione idraulica o zone di pericolosità/attenzione geologica.

Figura 28. Piano di stralcio per l'assetto idrogeologico, "Carta della pericolosità idraulica – Tavola 15 – aggiornata con Decreto del Dirigente incaricato n. 46 del 11.12.20145".



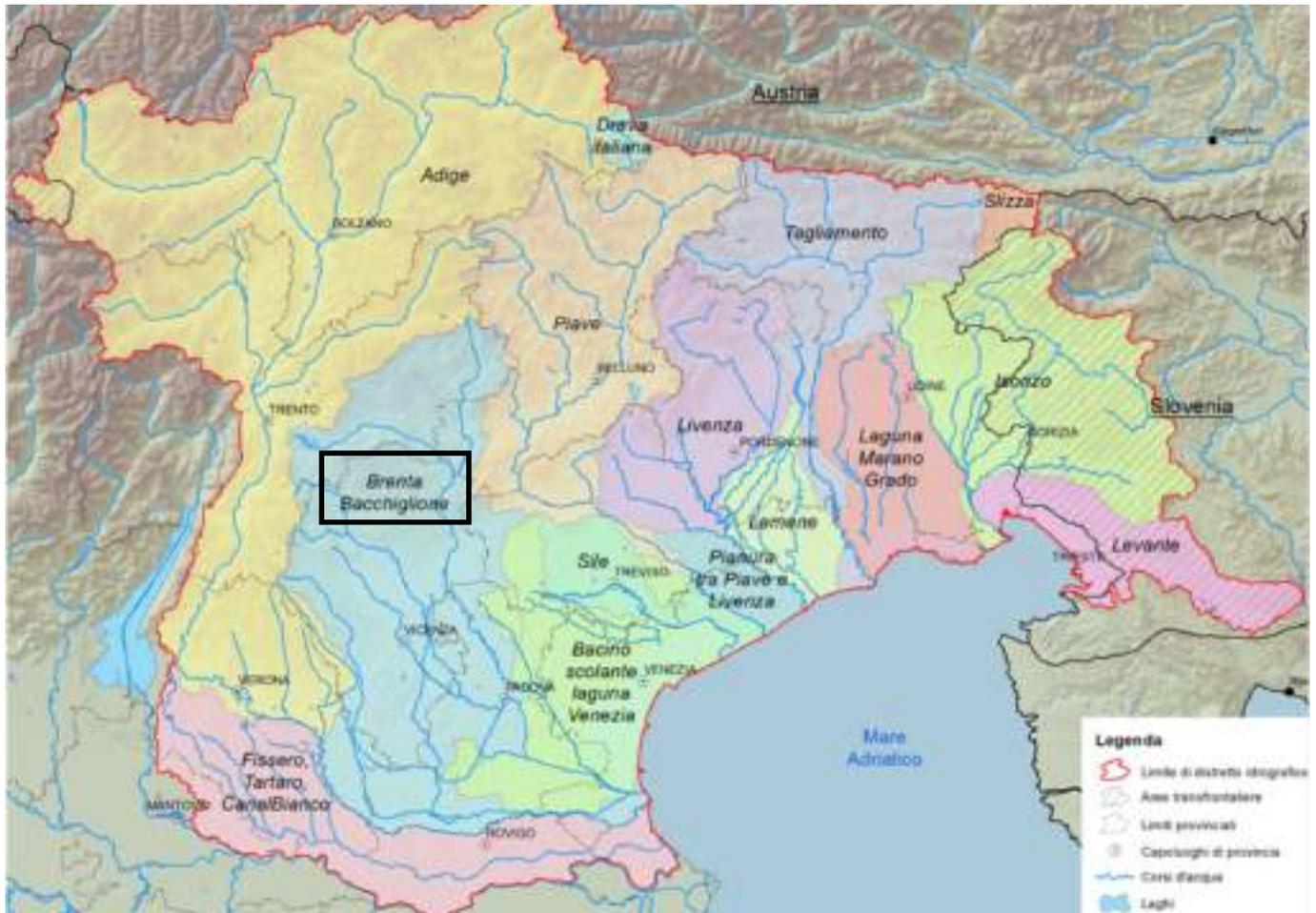
5.2.6 IL PIANO DI GESTIONE DEI RISCHI ALLUVIONALI

La Direttiva Quadro relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi da alluvioni (Direttiva 2007/60/CE “Direttiva Alluvioni”), ha l'obiettivo di istituire in Europa un quadro coordinato per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvione che è principalmente volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana nonché a ridurre i possibili danni all'ambiente, al patrimonio culturale e alle attività economiche connesse con i fenomeni in questione.

In tal senso l'art. 7 della direttiva prevede la predisposizione del cosiddetto Piano di Gestione del rischio di alluvioni, che successivamente, con riferimento all'ambito del distretto delle Alpi Orientali, verrà indicato con l'acronimo PGRA-AO. Come previsto dalla stessa Direttiva, l'elaborazione, l'aggiornamento e la revisione del Piano di gestione del rischio di alluvioni vanno condotte con il più ampio coinvolgimento del pubblico e delle parti interessate, incoraggiandone la partecipazione attiva (art.9 e 10). L'articolo 9 della Direttiva, nel richiamare la necessità di un appropriato scambio di informazioni e consultazione del pubblico, ne stabilisce il coordinamento con le procedure di partecipazione attiva secondo quanto previsto dall'art.14 della direttiva 2000/60EC.

Nell'ambito della normativa nazionale di recepimento della Direttiva (D.Lgs. 23.02.2010 n. 49), il PGRA-AO è predisposto nell'ambito delle attività di pianificazione di bacino di cui agli articoli 65, 66, 67, 68 del D.Lgs. n. 152 del 2006 e pertanto le attività di partecipazione attiva sopra menzionate vengono ricondotte nell'ambito dei dispositivi di cui all'art. 66, comma 7, dello stesso D.Lgs. 152/2006.

Figura 29. Piano di Gestione del Rischio Alluvioni. Distretto delle Alpi Orientali.



Tenuto conto che uno degli obiettivi del Piano di gestione del rischio di alluvioni è quello di mappare la propensione del territorio ad essere più o meno affetto da condizioni di allagabilità, le onde di piena sono state determinate facendo riferimento alla durata di precipitazione che massimamente sollecita il sistema idrografico nella sua interezza ovvero che, a scala di bacino e non di sottobacino, determina l'instaurarsi dei massimi volumi e livelli idrometrici. Va chiarito che la trattazione sopra descritta è funzionale al processo di pianificazione, non alla progettazione di opere.

Le condizioni al contorno, intese come portate in ingresso al campo di moto, sono state quelle definite nell'ambito della trattazione idrologica degli scenari stabili, cioè quelle relative corrispondenti agli eventi di precipitazione aventi tempi di ritorno di 30, 100 e 300 anni, in linea con quanto richiesto dal D.Lgs. 49/2010 e dalla Direttiva.

Tale selezione è stata basata sulle seguenti considerazioni:

- il TR=30 anni, è in linea con i tempi di ritorno utilizzati nel dimensionamento delle reti di bonifica, che nel Piano di gestione del rischio di alluvioni caratterizzeranno sostanzialmente la rete minore;
- il TR=100 anni, è quello di riferimento nel dimensionamento delle opere di difesa fluviali ed utilizzato nei piani già approvati;
- il TR=300 anni, consente di testare il territorio nei confronti di potenziali effetti in caso di evento eccezionale/straordinario.

Con Deliberazione del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Po del 17 dicembre 2015 n. 4, avente per oggetto: D.Lgs. 23 febbraio 2010 n. 49 e s.m.i., art. 7 comma 8: è stato adottato il "Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Padano".

L'ambito di progetto ricade all'interno del bacino Adige, Brenta-Bacchiglione, Foglio M05 del quadro d'unione 1:25.000 di Piano.

La mappatura della allagabilità ha lo scopo di valutare, per quanto noto e deducibile, la propensione di un territorio a soccombere a tale fenomeno (art. 6 punto 5 Direttiva 2007/60/CE). Non ha dunque il compito di simulare un fenomeno vero e proprio, ma di simulare degli scenari degli effetti più o meno probabili.

La mappatura delle classi di rischio, per le zone allagabili, è stata eseguita sulla base di un sistema di valutazione del rischio (idraulico) impostato sulla letteratura consolidata, più precisamente sulle indicazioni di ISPRA e sulle esperienze già presenti nel distretto.

Per quanto riguarda l'ambito di progetto, sulla base dell'analisi delle cartografie di piano, gli interventi in esame non ricadono all'interno o in prossimità di aree allagabili o di zone classificate a rischio idrologico dal "Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Padano".

5.2.7 IL PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA

Con deliberazione n. 902 del 4 aprile 2003 la Giunta Regionale ha adottato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, in ottemperanza a quanto previsto dalla legge regionale 16 aprile 1985, n. 33 e dal Decreto legislativo 351/99. Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è stato infine approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con D.G.R. n. 57 dell'11 novembre 2004 e pubblicato nel BURV n. 130 del 21/12/2004. Detto Piano rappresenta lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

L'attuale normativa nazionale che recepisce le Direttive comunitarie in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria impone l'aggiornamento del vigente Piano. Pertanto con DGR n. 788 del 07.05.2012, in coerenza con il D.Lgs 155/2010 sono state avviate le fasi previste dalla Parte II, Titolo II, del Decreto legislativo n. 152 del 2006, di valutazione ambientale strategica adottando come primo atto, il Documento preliminare di piano e il Rapporto ambientale preliminare.

Nel BUR del 22 gennaio 2013 è stata pubblicata la Deliberazione della Giunta regionale n. 2872 del 28.12.2012 con la quale nell'ambito della valutazione ambientale strategica (VAS) sono stati adottati il Documento di Piano, il Rapporto ambientale, il Rapporto ambientale-sintesi non tecnica dell'aggiornamento del Piano regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

Il P.R.T.R.A. vigente

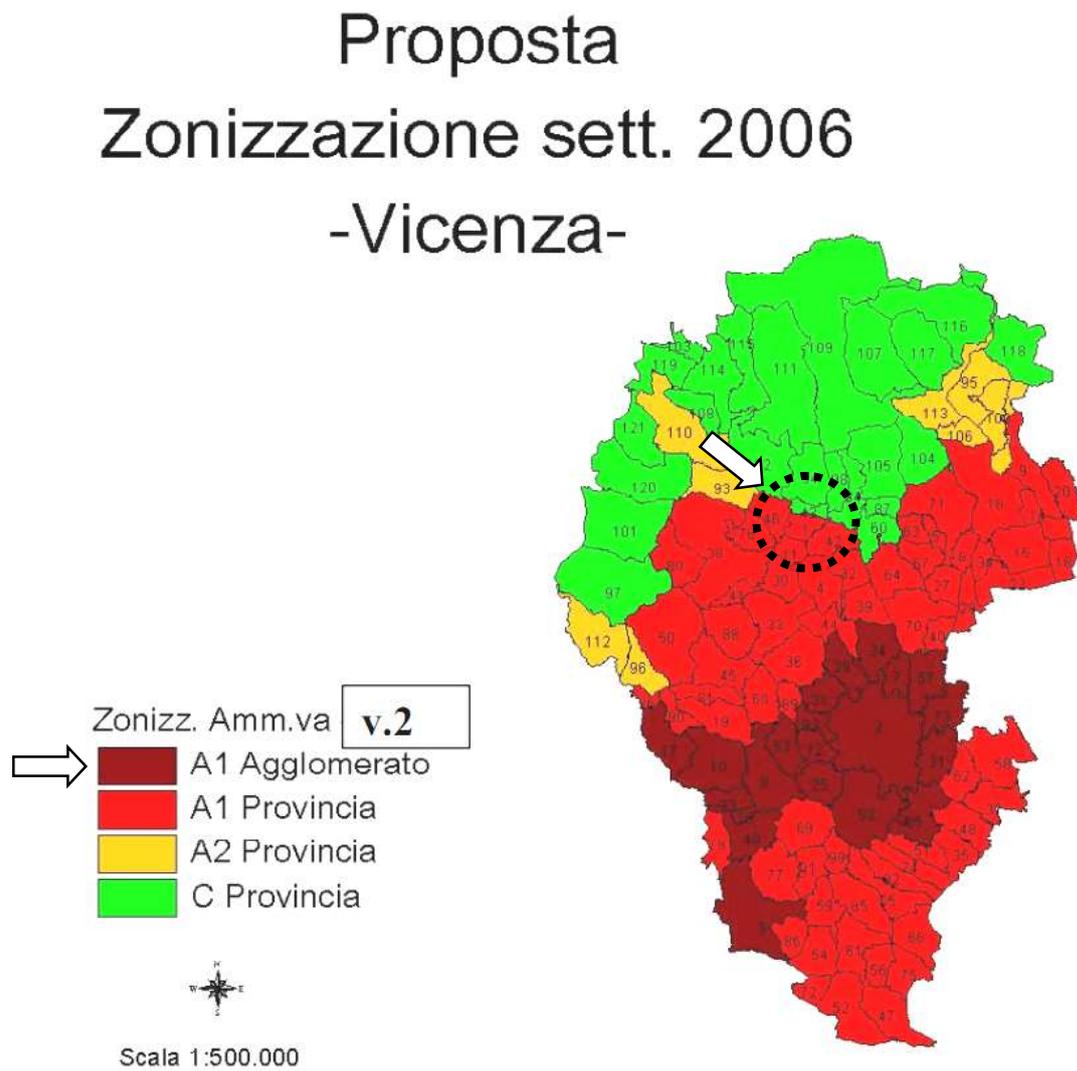
La zonizzazione è articolata come nella tavola di cui alla Figura 30. Ne risulta pertanto che sono compresi in zona A1 Agglomerato (ossia nella zona più critica) i 21 Comuni dell'elenco n. 1, in zona A1 Provincia i 67 Comuni dell'elenco n. 2, in A2 Provincia i 9 Comuni dell'elenco n. 3 e in zona C i rimanenti 24 Comuni dell'elenco n. 4.

Per tutti i Comuni classificati in zona A - sia essa A1 Agglomerato, A1 o A2 Provincia - la norma prevede l'obbligo di predisporre Piani d'Azione con azioni per contrastare i fenomeni di inquinamento. Nell'ambito delle possibili azioni si distinguono quelle di tipo strutturale e quelle di tipo emergenziale; per quelle strutturali i relativi piani risultano impegnativi e presuppongono la disponibilità di notevoli risorse economiche. Si richiama come la Regione, per detti piani, sia impegnata a predisporre una proposta e al riguardo metterebbe a disposizione un fondo rotativo.

Per i piani d'azione, con azioni di emergenza, anche per il 2006-2007 la Regione Veneto ha individuato delle azioni minime e questo nell'ambito dell'accordo stipulato con le altre Regioni della Pianura Padana e le province di Trento e Bolzano.

Il Comune di Carrè ricade in zona "A1 Agglomerato".

Figura 30. Nuova zonizzazione amministrativa della Provincia di Vicenza (anno 2006).



5.2.8 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.) DELLA PROVINCIA DI VICENZA

Il P.T.C.P. è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali.

Il P.T.C.P. attua le specifiche indicazioni del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) e ne recepisce prescrizioni e vincoli.

Con Deliberazione di Giunta della Regione Veneto n. 708 del 02/05/2012 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza.

Il Piano classifica l'ambito dell'alta pianura in cui ricade l'intervento in analisi come una zona costituita da un potente materasso alluvionale, il cui spessore supera le centinaia di metri ed è composto prevalentemente da ghiaie e sabbie ed attraversato da corsi d'acqua a carattere torrentizio, le cui dispersioni concorrono in modo significativo ad alimentare il **sottostante acquifero freatico indifferenziato**. Si tratta di un potentissimo acquifero in materiali sciolti grossolani che contiene una falda freatica ricchissima. La sua alimentazione deriva prevalentemente dalle dispersioni dei corsi d'acqua, in secondo luogo dagli afflussi meteorici locali e dalle irrigazioni. Fornisce acqua potabile a tutti i centri abitati di pianura dell'alto vicentino: Marano, Thiene, Malo, Isola Vicentina, Villaverla, Caldogno, Sandrigo, Marostica, Nove, Bassano del Grappa, Rosà, Rossano, Tezze, ecc... e garantisce la ricarica del sistema idrogeologico multifalde in pressione posto a valle.

Trattasi di un ambito compreso nelle zone con permeabilità elevata, media e bassa con funzione di ricarica della falda, per posizione geografica o per rapporto stratigrafico. Il Piano tutela tali ambiti contro l'inquinamento e la progressiva perdita di capacità drenante, con criteri particolarmente cautelativi rimandando la disciplina di attuazione agli Strumenti Urbanistici Generali.

Al fine di pianificare interventi che proteggano la vitale funzione drenante della zona di ricarica e sia protetta da fenomeni di inquinamento **il Piano indica i seguenti indirizzi:**

- a. contenimento dell'urbanizzazione e mantenimento dell'attuale estensione delle aree di ricarica;
- b. mantenimento dei sistemi irrigui a scorrimento, oppure in caso di riconversione a sistemi pluvio-irrigui, garanzia di una adeguata portata di infiltrazione;
- c. favorire la dispersione naturale dei corsi d'acqua penalizzando gli interventi di escavazione, derivazione e
- d. rettificazione;
- e. incentivare progetti per la laminazione e invaso delle piene anche mediante la realizzazione di bacini artificiali o l'utilizzo di cave dimesse;
- f. evitare tutte situazioni di potenziale inquinamento rendendo obbligatori il collettamento e depurazione delle acque domestiche, urbane e industriali, il pretrattamento delle acque di sfioro e meteoriche di piazzali e aree industriali;
- g. le nuove direttrici viarie devono essere dotate di sistemi per neutralizzazione potenziali sversamenti inquinanti come ad esempio una rete drenante delle acque pluviali e vasche con trattamenti per prima pioggia che in caso di incidenti possano fungere da bacini di contenimento.

Nel sottosuolo della media pianura veneta esiste una serie di falde sovrapposte, di cui la prima è sostanzialmente libera mentre quelle più profonde, localizzate negli strati permeabili ghiaiosi e/o sabbiosi, intercalati a lenti argillose con bassissima permeabilità, sono in pressione.

La protezione di questi acquiferi è quindi strettamente connessa alla prevenzione di inquinamenti provenienti dall'area di ricarica posta immediatamente a monte.

E' da sottolineare l'elevata vulnerabilità della fascia di ricarica degli acquiferi, ove insistono importanti zone industriali ed una intensa attività agro-zootecnica, e la presenza di pozzi profondi a valle della linea superiore delle risorgive, che può determinare interconnessione fra le falde.

Il PTCP ritiene necessario attivare, una serie di azioni che sono:

- utilizzo delle cave di ghiaia dell'alta pianura per invasare le portate di morbida e di piena del torrente Astico

- utilizzo dei terreni agricoli nelle aree di alta pianura per infiltrare acqua
- utilizzo della rete irrigua di derivazione e distribuzione a canali non rivestiti per aumentare le dispersioni già in atto;
- realizzazione di bacini artificiali per la ricarica mediante immissione nel sottosuolo di importanti quantità d'acqua utilizzando, dove possibile, le cave esistenti nell'alta pianura;
- realizzazione di pozzi "bevitori" al fine di immettere acqua di buona qualità in zone di ricarica;
- ripristino delle naturali vie di deflusso delle acque meteoriche, rendendo obbligatoria, nelle aree di ricarica, la separazione delle reti fognarie (acque bianche – acque nere);
- avvio di politiche volte al risparmio idrico per i grandi utilizzi industriali, penalizzando gli usi impropri delle acque sotterranee
- contenimento dell'inquinamento mediante l'implementazione della rete fognaria separata e la depurazione;
- realizzazione di interventi per ridurre o eliminare il drenaggio indotto artificialmente con l'escavazione all'interno dell'alveo, soprattutto nel bacino del Brenta;
- disincentivazione dell'utilizzo di pozzi privati ove ci sia una rete acquedottistica.

L'art. 29 delle NTA (Risorsa acqua) contiene le direttive per le zone di ricarica della falda; in particolare in tali zone vige il divieto di localizzare siti di discarica o di ampliare gli esistenti, sia per rifiuti pericolosi che per rifiuti non pericolosi, mentre è consentita la realizzazione di discariche di rifiuti inerti di cui alla tabella 1 dell'art. 5 del D.M. 27.09.2010. Deve essere evitata la localizzazione di industrie a rischio di incidente rilevante (ai sensi degli artt. 6 e/o 8 DLGS 334/99 e s.m.i.) per la presenza di sostanze pericolose per l'ambiente. Si precisa che l'impianto di recupero di rifiuti speciali in analisi non risulta classificabile come discarica o come industria a rischio di incidente rilevante.

Nell'articolo si menziona inoltre il rispetto di quanto previsto dal Decreto Ministeriale 184/2007; a tal proposito si richiamano le considerazioni esposte nella Relazione tecnica allegata alla dichiarazione di non necessità della valutazione di incidenza (DGR n. 2299/2014), ove si dimostra come i potenziali effetti prodotti dal proseguimento dell'attività di recupero rifiuti e l'utilizzo un nuovo settore per l'attività di stoccaggio dei beni prodotti non risultano tali da interferire o alterare lo stato di conservazione dei siti della rete Natura 2000 più prossimi. In particolare gli effetti previsti si esauriranno all'esterno della rete Natura 2000 e gli usi del suolo non varieranno rispetto allo stato attuale.

Infine, l'art. 29 indica come i sistemi di collettamento dei reflui fognari dovranno essere adeguati funzionalmente, potenziati se necessario, e mantenuti nel miglior stato di efficienza.

Preso atto che il Piano pone particolare riguardo alla tutela degli acquiferi, anche con l'individuazione di specifici indirizzi, si richiama come il progetto in parola non preveda la generazione di acque di processo. Le acque prodotte sono relative al dilavamento dei piazzali esterni, dedicati al vettoriamento, al deposito di cabine riutilizzabili non contenenti inquinanti di sorta e allo stoccaggio su cassoni coperti di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio). Ad ogni modo il completo presidio di queste aree tramite la raccolta delle acque potenzialmente contaminate (acque di prima pioggia), il successivo trattamento ed invio in fognatura, consente di escludere possibili effetti nei confronti della qualità delle acque ipogee. Si precisa inoltre, che i rifiuti in trattamento saranno stoccati e trattati elusivamente all'interno del fabbricato aziendale su superfici impermeabili.

In tal modo si garantirà da un lato la corretta gestione delle acque potenzialmente inquinate, dall'altro si scongiurerà possibili interferenze con il sistema idrico ipogeo.

Per quanto riguarda gli impianti di gestione rifiuti speciali il Piano indica quanto segue:

- Art. 31 – Rifiuti: il PTCP rinvia al Piano Provinciale di gestione dei rifiuti urbani (art. 8 LR 3/2000), al Piano Regionale di gestione dei rifiuti urbani (art. 10 LR 3/2000) e al Piano Regionale di gestione dei rifiuti speciali, anche pericolosi (art. 11 LR 3/2000).
- Art. 36 – Risorgive: il comma 3 prescrive il divieto di realizzare qualsiasi attività di gestione dei rifiuti entro una fascia di protezione di 20 m dal ciglio superiore delle ripe presenti nell'area delle risorgive.

In prossimità dell'area di progetto e comunque nell'ambito territoriale di appartenenza, non sono presenti risorgive.

Con riferimento alla Tavole del PTCP, l'area in cui insiste l'impianto di progetto ricade all'interno dei seguenti elementi:

- TAV. 1.1.A Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale - scala 1:50.000: *l'impianto esistente di recupero veicoli fuori uso e il settore relativo all'ampliamento di progetto ricadono in un'area di pianura su cui non insistono vincoli riportati nella cartografia di Piano.*

L'impianto ricade all'interno del "Vincolo sismico: zona 3" (art. 11 - 34 N.T.A.). Gli artt. 11 e 34 forniscono direttive da osservare nella redazione degli strumenti urbanistici comunali (PAT/PATI e PRC), non indicando particolari prescrizioni, vincoli o elementi ostativi rispetto alle iniziative progettuali in esame. Si richiama come l'ampliamento non comporti la realizzazione di nuovi volumi edilizi, ma l'utilizzo dell'esistente fabbricato e del piazzale esterno per lo stoccaggio.

- TAV. 1.2.A Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale - scala 1:50.000: l'area di progetto non ricade all'interno o in prossimità degli ambiti individuati dalla cartografia di Piano.

- TAV. 2.1.A. Carta della fragilità. Scala 1:50.000: l'area non ricade all'interno o in prossimità degli ambiti individuati dalla cartografia di Piano.

In prossimità dell'impianto di recupero veicoli fuori uso è presente un impianto della rete telefonica mobile. A tal proposito il PTCP (rif. Relazione Generale, Capitolo 3. "Prevenzione inquinamento") non detta prescrizioni in merito, ma individua prescrizioni da recepirsi all'interno degli strumenti di pianificazione comunale. Nello specifico il PTCP detta le seguenti direttive ai Comuni:

- *privilegiare la posa in cavo interrato rispetto alle altre soluzioni, in particolar modo se gli interventi ricadono in area soggette a vincolo paesaggistico ambientale e nei centri storici. Di privilegiare i corridoi infrastrutturali esistenti.*
- *garantire la tutela degli insediamenti esistenti, rispettando la normativa vigente in materia di emissione dei campi elettromagnetici generati dagli elettrodotti; nelle modifiche delle linee esistenti si privilegerà la trasformazione delle linee elettriche da aeree a interrate.*
- *l'installazione e l'esercizio del "sistema antenne" (radio-televisive, radio base etc.) dovrà avvenire in modo da recare il minor pregiudizio possibile sia ai luoghi di permanenza antropica che all'ambiente naturale.*

- TAV. 2.2 Carta Geolitologica - scala 1:60.000: l'area di progetto ricade su "materiali granulari più o meno addensati dei terrazzi fluviali e/o fluvioglaciali antichi a tessitura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa (L-ALL-01)".

- TAV. 2.3 Carta Idrogeologica - scala 1:60.000: l'area di progetto ricade a monte del "limite superiore della fascia delle risorgive" e su un ambito territoriale ricompreso tra le linee isofreatiche 90 e 100. Il sito aziendale non ricade all'interno di "aree esondabili, a ristagno idrico" o in prossimità di "pozzi di attingimento idropotabile" ovvero "aree di cattura dei pozzi".

- TAV. 2.4 Carta Geomorfologica - scala 1:60.000: l'area di progetto non ricade all'interno o in prossimità di tematismi individuati nella cartografia di Piano.

- TAV. 2.5 Carta del Rischio idraulico - scala 1:60.000: l'area di progetto ricade all'esterno e ad una certa distanza da ambiti classificati a pericolosità e rischio idraulico.

- TAV. 3.1.A Sistema Ambientale - scala 1:50.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Aree di agricoltura Periurbana" (art. 23 N.T.A.).

L'art. 23 rimanda ai piani comunali e intercomunali la normativa specifica in merito alla gestione di tali ambiti, non introducendo alcun tipo di vincolo per l'area.

- TAV. 4.1.A Sistema insediativo infrastrutturale - scala 1:50.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Poli città dell'alto Vicentino (ar. 92 N.T.A.), "Aree produttive" (art. 66-71 N.T.A.), Territori geograficamente strutturati (art. 73 N.T.A.); la SP 116 (via San Lorenzo) è classificata come "Viabilità esistente di terzo livello" (art. 63 N.T.A.), "Magli principale di trasporto pubblico locale" (Art. 63-64 N.T.A.), "Viabilità di progetto: collegamenti con tracciato da definire di secondo livello" (Art. 63 N.T.A.).

Per quanto riguarda l'ambito "Poli città dell'Alto vicentino" il Piano detta direttive da recepirsi nella pianificazione intercomunale (PATI), mentre per le "Aree produttive" il PTCP individua specifiche direttive rimandando all'Accordo territoriale e ai piani comunali e intercomunali la normativa specifica in merito alla gestione di tali ambiti, non introducendo alcun tipo di vincolo per l'area.

Il progetto non prevede l'utilizzo di strutture esistenti nell'ambito della "ZTO D". Non si ravvisano elementi incongrui o di incoerenza con quanto indicato negli art. 66 e 71 delle NTA di Piano relativamente alla proposta progettuale in esame

Relativamente al "Sistema della mobilità" la gerarchizzazione della rete, indicata dal PTCP, ha lo scopo di definire i criteri di priorità nel fissare gli interventi per la programmazione di settore, ed ha valenza e carattere urbanistico; in particolare il terzo livello identifica il sistema della mobilità di collegamento intercomunale di interesse provinciale a supporto delle attività e di valorizzazione dei sistemi economici locali e di collegamento con il secondo livello. Si precisa che il progetto in esame non prevede la realizzazione o la modifica dell'attuale sistema viario, insistendo all'interno di un ambito produttivo consolidato, non introducendo aumenti significativi di traffico veicolare pesante.

- TAV. 5.1.A Sistema del paesaggio - scala 1:50.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Ambiti strutturali del paesaggio n. 23: Alta Pianura Vicentina" e "Aree di agricoltura Periurbana" (art. 23 N.T.A.).

Per quanto riguarda l'ambito strutturale del paesaggio n. 23, il progetto non prevede interventi di sviluppo urbanistico, rispetto all'attuale assetto territoriale. Non si prevedono azioni in grado di interferire con gli elementi strutturali e identificativi dell'ambito di paesaggio n. 23 "Prealpi vicentine", in quanto si prevede l'utilizzo dell'attuale sito aziendale e il limitrofo fabbricato esistente, con i relativi piazzali esterni.

Per quanto riguarda "Aree di agricoltura Periurbana" il PTCP rimanda ai piani comunali e intercomunali la normativa specifica in merito alla gestione di tali ambiti, non introducendo alcun tipo di vincolo per l'area.

Valutazione complessiva

In sintesi il PTCP approvato non contiene alcuna preclusione di sorta nei confronti dell'iniziativa progettuale in esame; in particolare l'attività di recupero veicoli fuori uso continuerà ad essere svolta all'interno del fabbricato produttivo aziendale esistente, mentre lo stoccaggio delle cabine riutilizzabili e di alcune tipologie di rifiuto prodotto (ferro e alluminio) saranno attivati nei piazzali esterni aziendali; in tal modo l'attività di progetto sarà condotta esclusivamente all'interno della zona produttiva consolidata "ZTO D", dove, sulla base dell'analisi del Piano, non insistono vincoli o preclusioni di sorta.

Figura 31. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola 1.1.A. Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale. Scala 1:50.000.

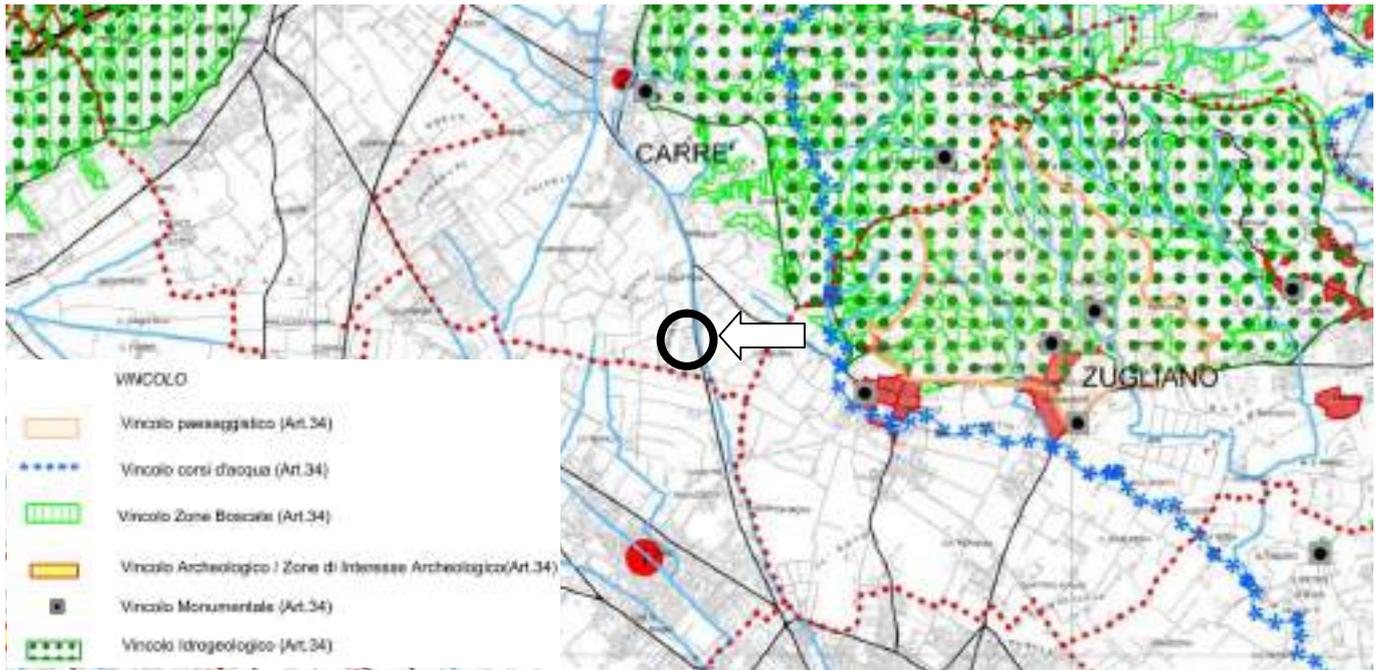


Figura 32. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola n. 1.2.A. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale. Scala 1:50.000.

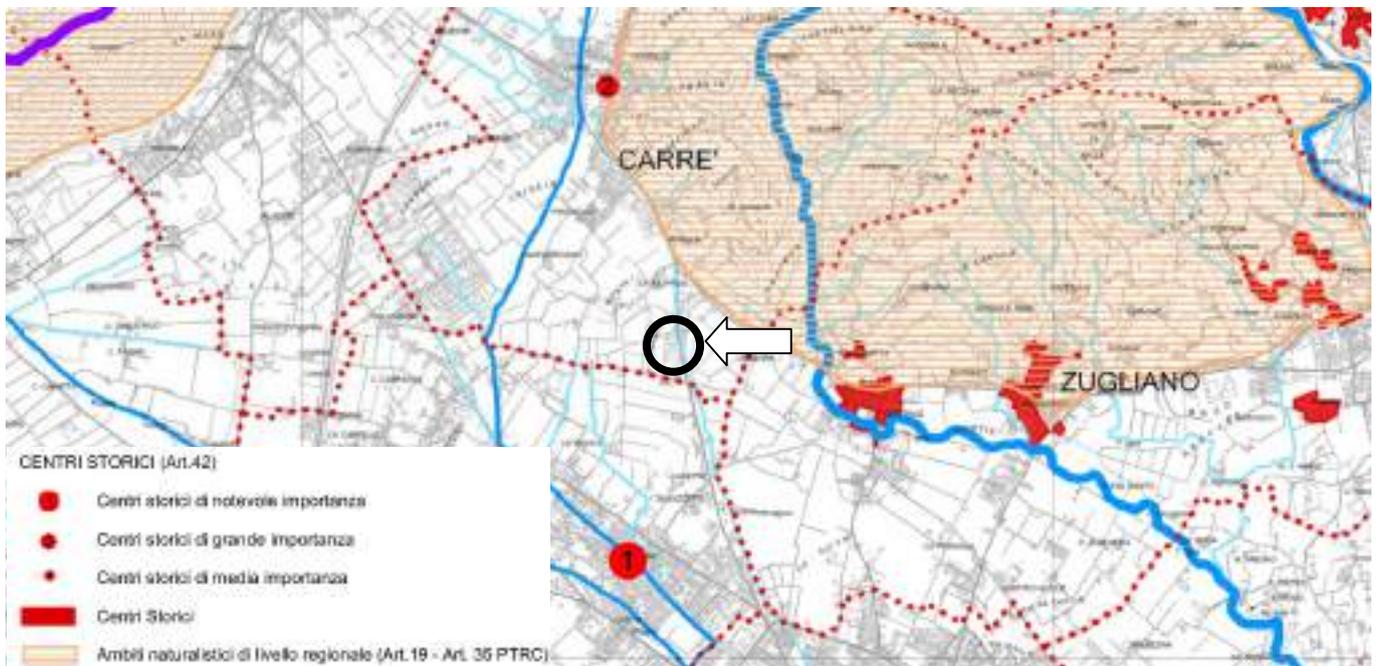


Figura 33. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola n. 2.1.A. Carta della fragilità. Scala 1:50.000.

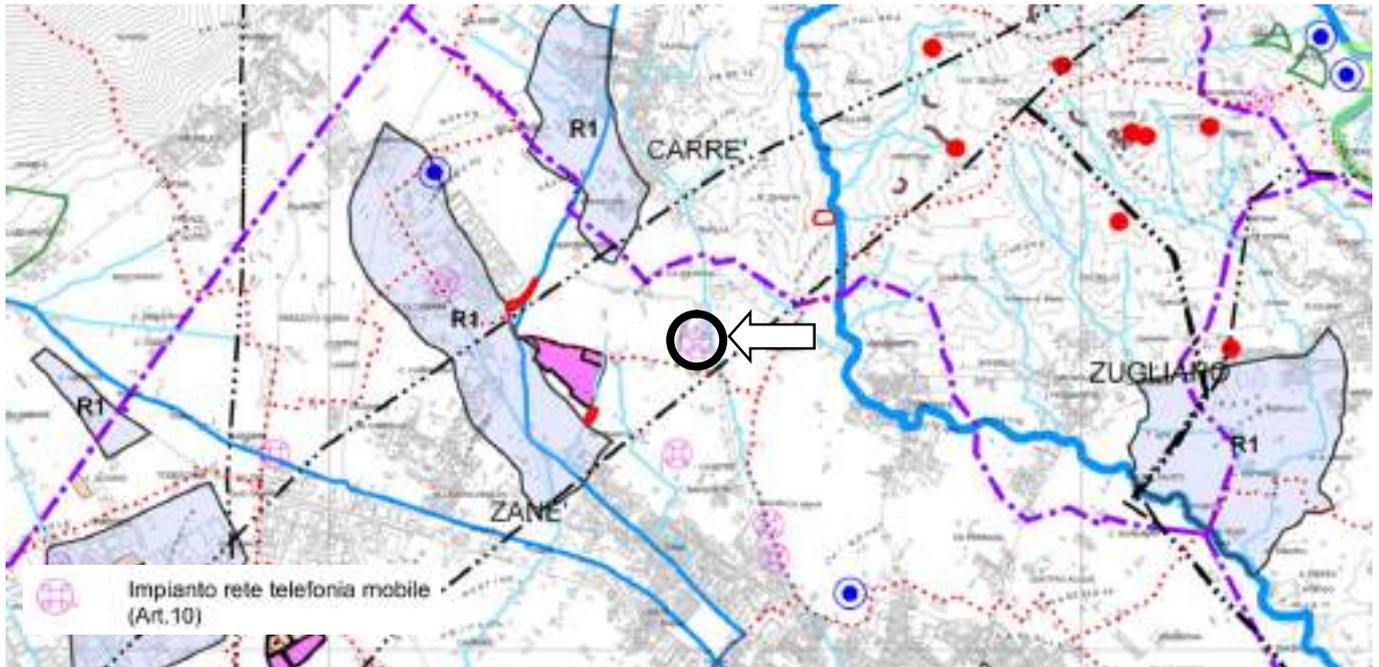


Figura 34. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola n. 2.2. Carta Geolitologica. Scala 1:60.000.

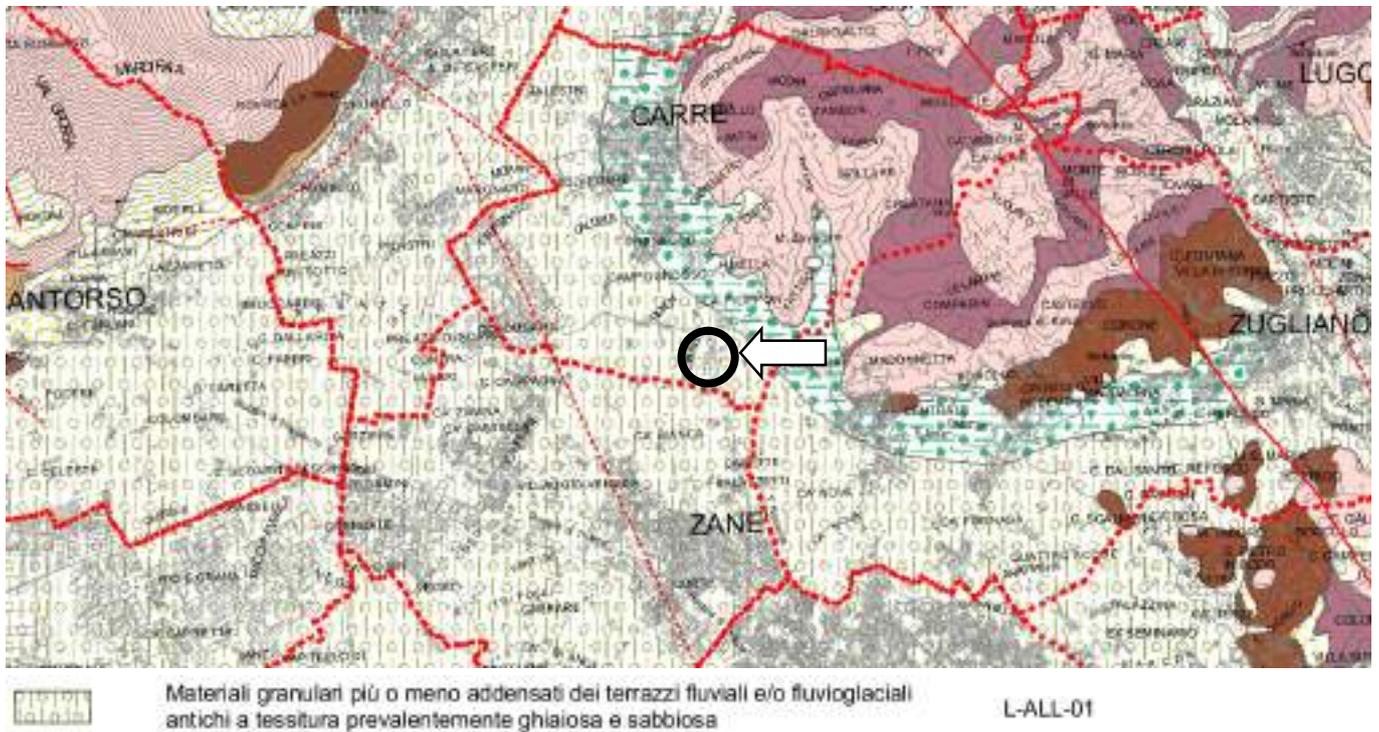


Figura 35. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola n. 2.3. Carta Idrogeologica. Scala 1:60.000.

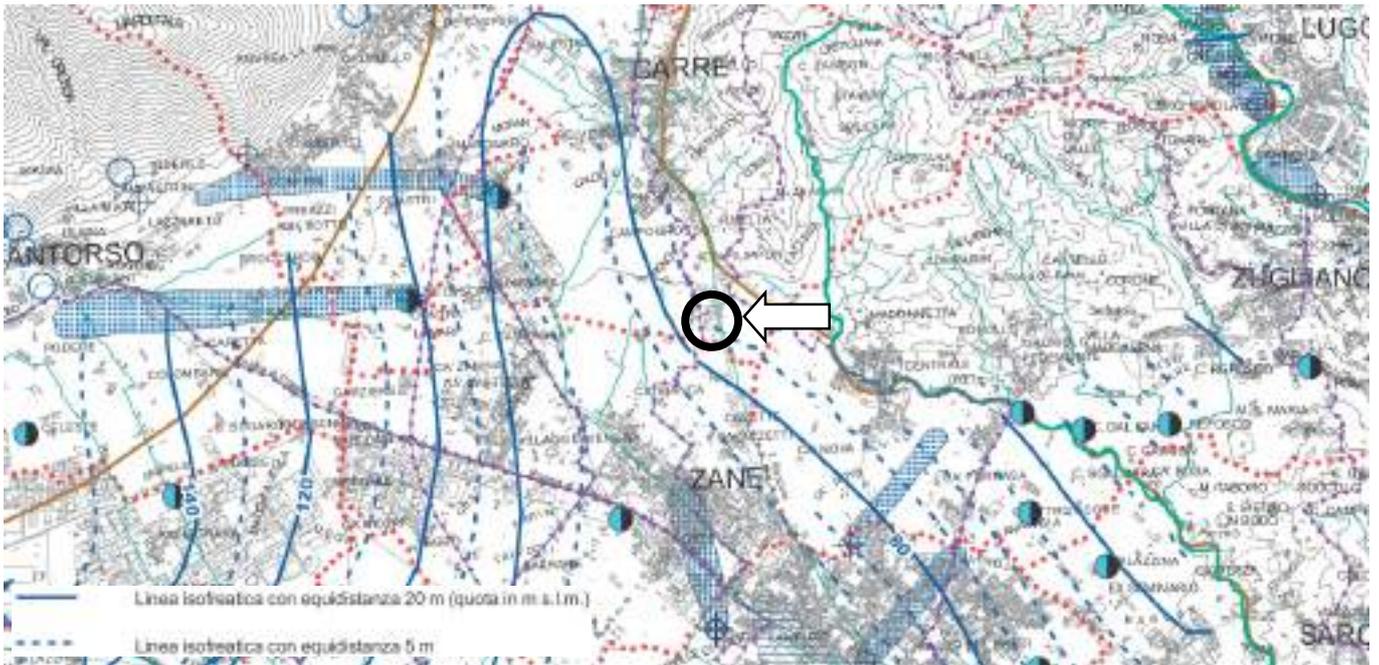


Figura 36. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola n. 2.4. Carta Geomorfologica. Scala 1:60.000.

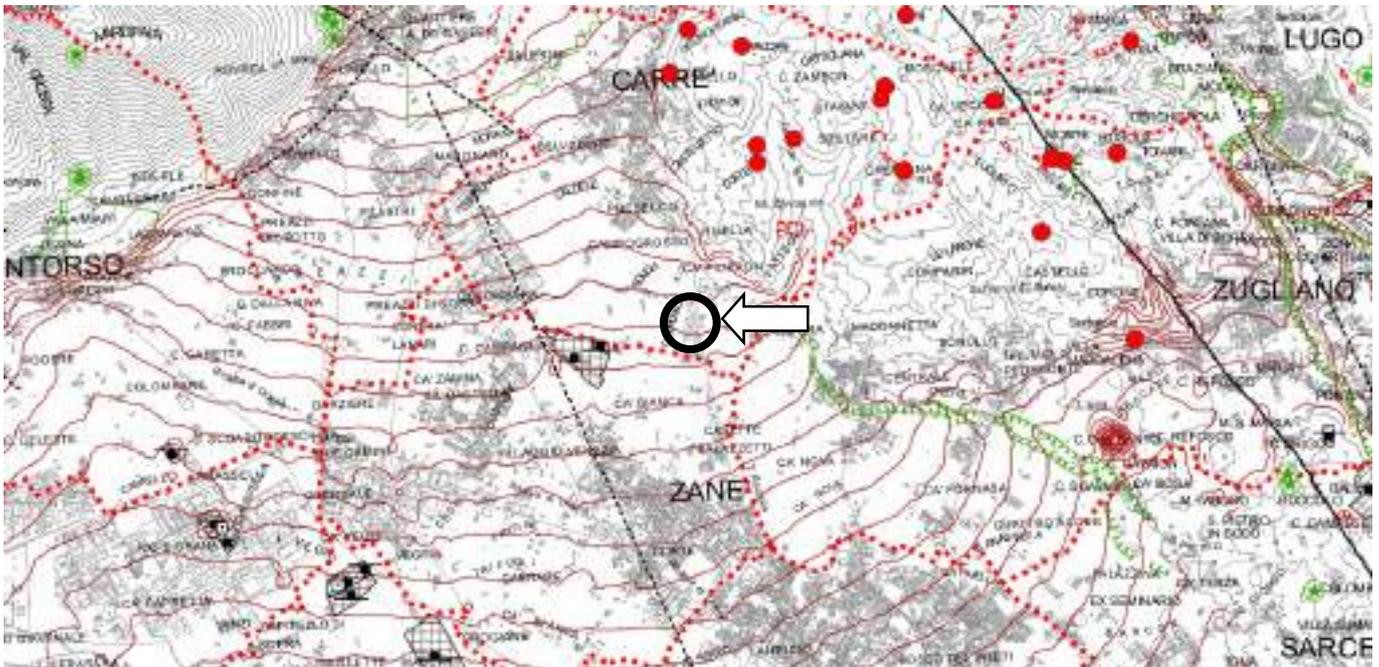


Figura 37. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola n. 2.5. Carta del rischio idraulico. Scala 1:60.000.

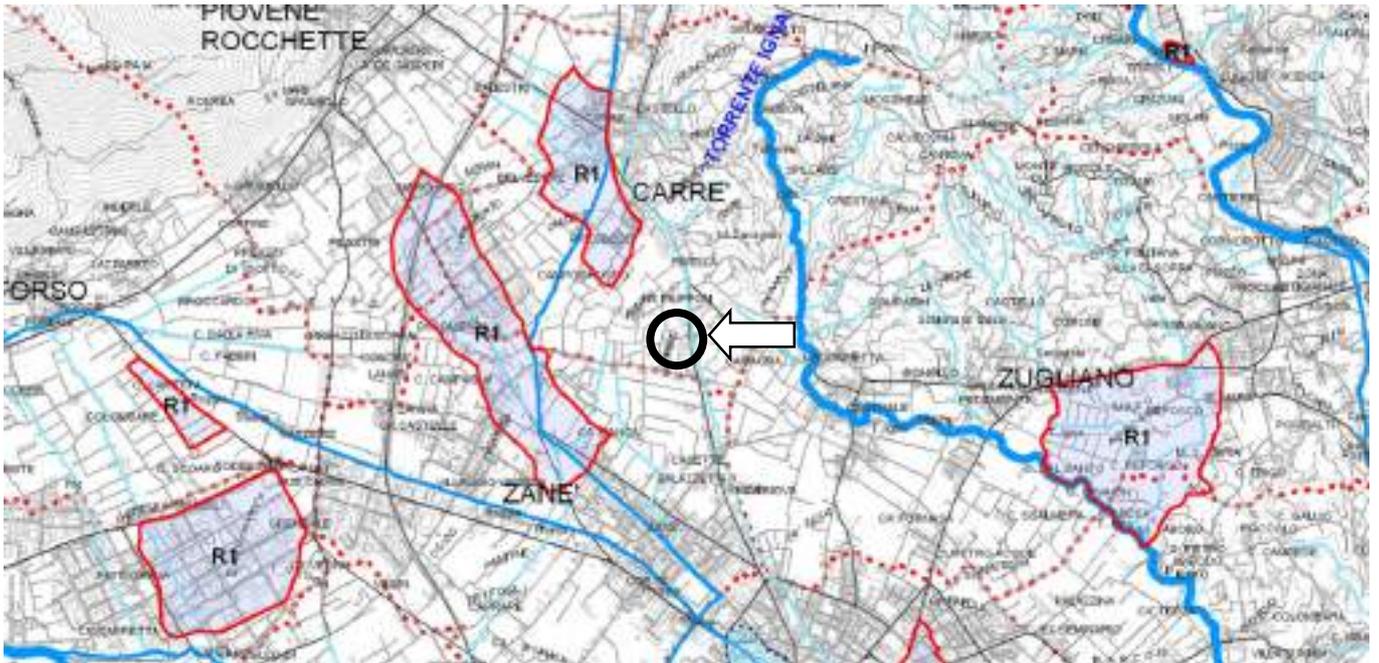


Figura 38. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola n. 3.1.A Sistema ambientale. Scala 1:50.000.

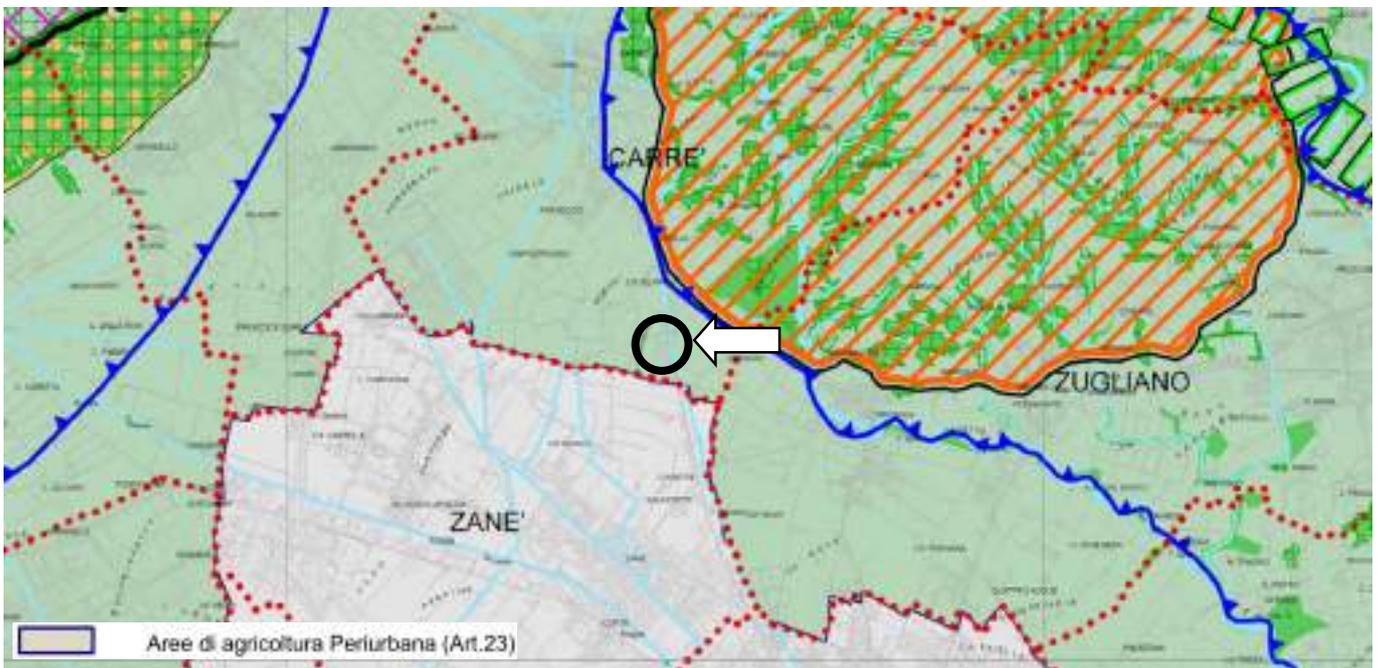


Figura 39. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola n. 4.1.A. Sistema insediativo infrastrutturale. Scala 1:50.000.

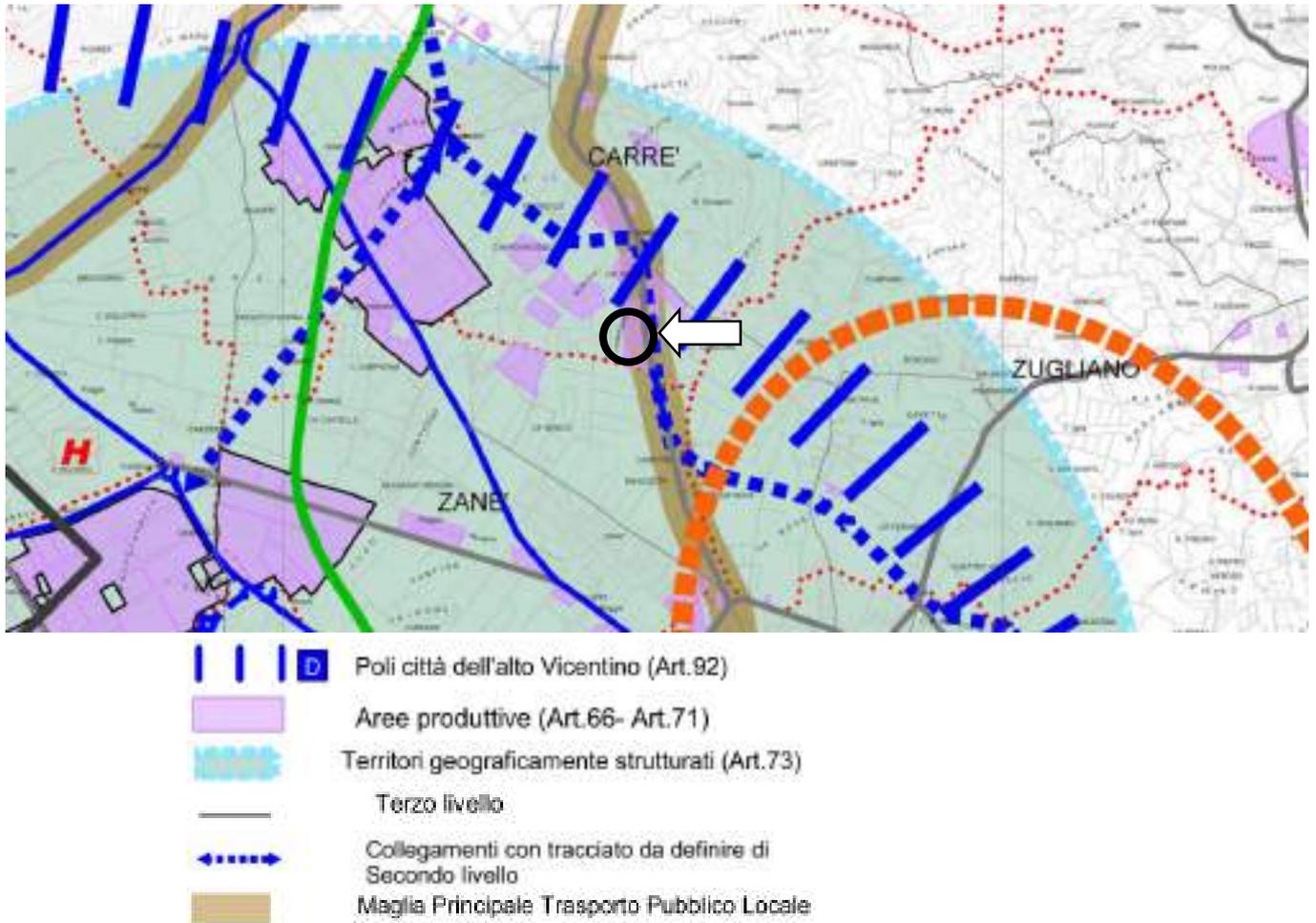
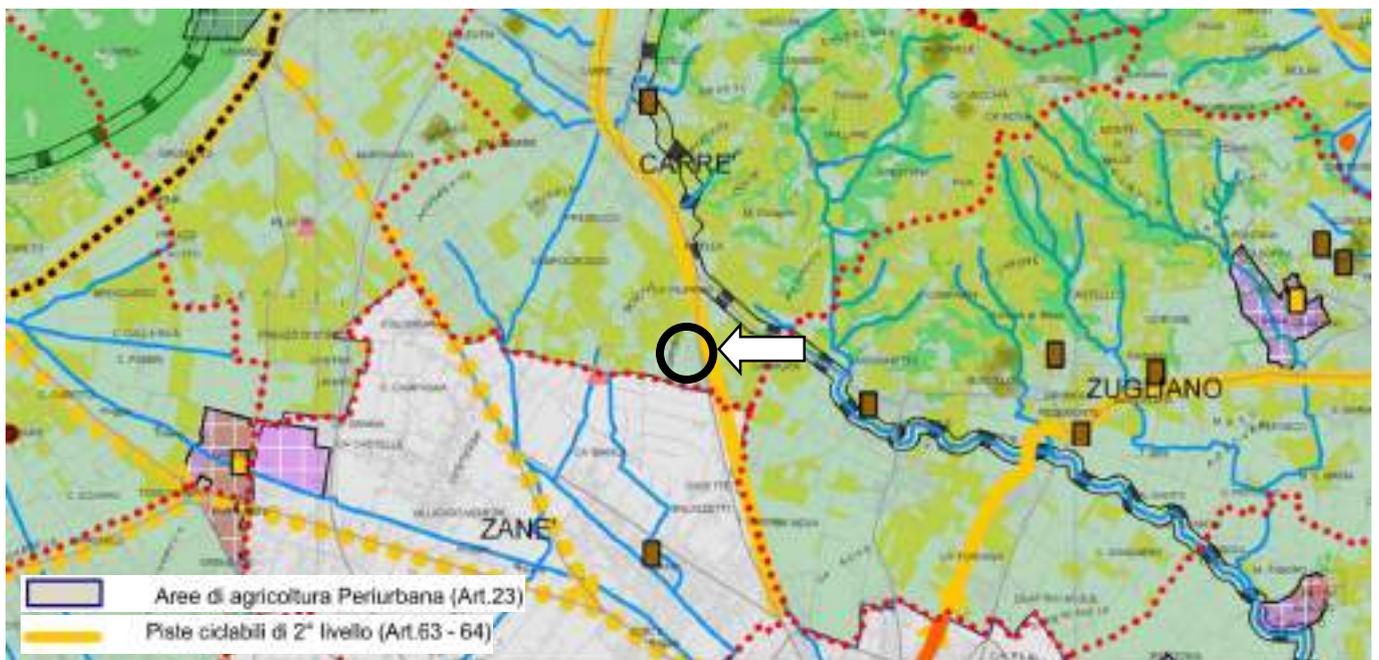


Figura 40. PTCP della Provincia di Vicenza. Tavola n. 5.1.A Sistema del paesaggio. Scala 1:50.000.



5.2.9 IL RAPPORTO AMBIENTALE DEL P.T.C.P. DELLA PROVINCIA DI VICENZA

Il Rapporto Ambientale al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza costituisce l'analisi sullo stato delle componenti ambientali e socio-economiche, nonché la valutazione ambientale delle scelte di piano.

Fascia di ricarica delle risorgive

L'area di progetto ricade all'esterno della fascia di ricarica delle risorgive, come individuato nella figura che segue.

L'impianto di recupero veicoli fuori uso è stato sviluppato con particolare attenzione nei confronti della tutela delle acque di falda sotterranee; in particolare il presente studio ha escluso la possibilità di generare pressioni sugli acquiferi sotterranei in quanto: l'impianto non produce acque di processo; i piazzali esterni (impermeabilizzati e dotati di sistema di raccolta e trattamento delle acque) saranno utilizzati per il transito dei mezzi conferenti, per lo stoccaggio dei beni prodotti (cabine riutilizzabili) e di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio) su cassoni coperti; l'attività di trattamento dei rifiuti (veicoli fuori uso) si svolgerà esclusivamente all'interno del fabbricato aziendale su superfici impermeabili, munito di presidi e sistemi a tenuta degli eventuali sversamenti accidentali e delle acque di spegnimento.

Figura 41: Rapporto Ambientale del PTCP. Figura SUO-6. Fascia di ricarica delle risorgive



Vulnerabilità dell'acquifero

Sotto il profilo del rischio di contaminazione delle acque idropotabili, il PTCP ha affrontato il problema della vulnerabilità degli acquiferi provinciali e del livello del rischio delle stesse risorse idropotabili, producendo una carta (Tavola 7 – Vulnerabilità dell'acquifero e rischio risorse idropotabili) con riportati l'individuazione dei pozzi (con attribuzione del grado di rischio) e la vulnerabilità degli acquiferi.

Sulla base della richiamata Tavola 7 "Vulnerabilità dell'acquifero e rischio risorse idropotabili" allegata al Rapporto Ambientale del PTCP, gli acquiferi sottiacenti l'ambito territoriale afferente l'area di progetto risultano classificati a vulnerabilità media. In direzione sud, verso valle, rispetto all'area di progetto, sono presenti pozzi con attribuzione classe di rischio da R1 a R2.

In questo caso il rischio è stato suddiviso in quattro classi:

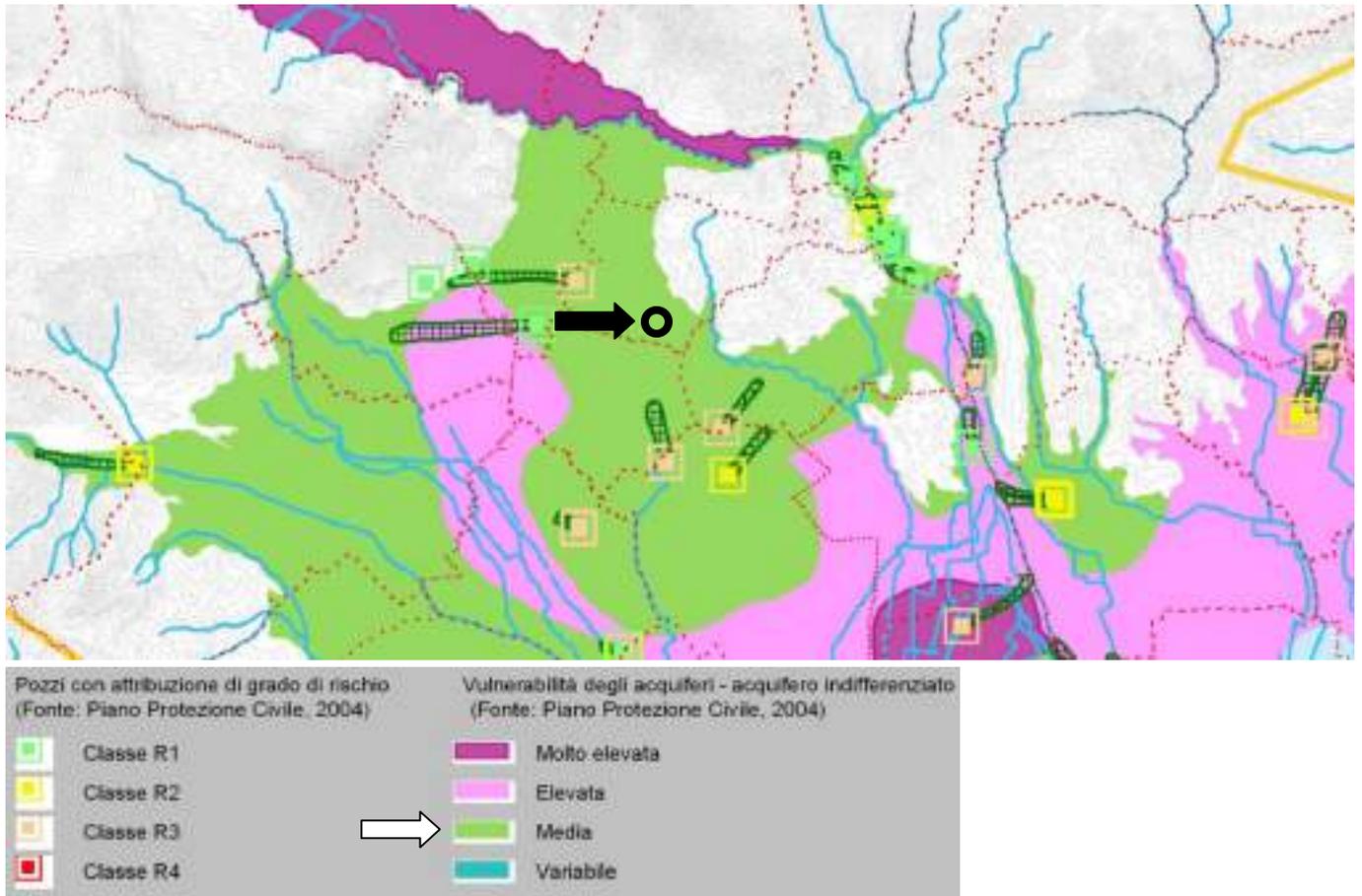
Classe R4 – La risorsa è stata, oppure è, interessata da importanti problematiche di qualità, correlate con concentrazioni di taluni composti oltre la soglia di rischio per la salute pubblica; i siti di classe R4 in genere sono sufficientemente documentati e misurati gli impatti;

Classe R3 – Esiste una concreta potenzialità di un impatto di contaminazione per la risorsa, sebbene la minaccia per la salute umana e per l'ambiente non sia imminente. La potenzialità che accada un evento negativo ed il valore socio economico del bersaglio sono tali da consigliare, a medio termine, un adeguato piano di controllo e di non trascurare l'eventualità di azioni correttive di emergenza quali la realizzazione di fonti di alimentazione alternative o sostitutive.

Classe R2 – Il sito non è al momento di alto interesse in ordine alle problematiche del rischio risorse idropotabili. Indagini ed accertamenti addizionali potrebbero essere effettuate per confermare la reale classificazione del punto d'acqua, soprattutto nelle situazioni prossime al limite di classe. Localmente la presenza di un certo grado di incertezza all'interno del quadro conoscitivo può consigliare l'acquisizione di nuovi parametri di validazione oppure una corretta osservazione dei trends idrochimici in atto.

Classe R1 - Non esiste alcun impatto significativo e noto sull'ambiente, né alcuna minaccia potenziale di interesse per la salute umana. La risorsa idropotabile risulta sufficientemente disponibile e qualitativamente idonea al consumo umano ai sensi delle disposizioni di legge vigenti.

Figura 42. PTCP della Provincia di Vicenza. Rapporto Ambientale. Tavola 7 "Vulnerabilità dell'acquifero e rischio risorse idropotabili".



Qualità delle acque sotterranee

Per determinare la qualità delle acque sotterranee secondo la classificazione chimica (attribuzione dell'Indice SCAS) il RA ha utilizzato il valore medio rilevato nel periodo di riferimento dei parametri di base (All. 1 al D. Lgs. 152/99). Il Decreto Legislativo 152/99 classifica i corpi idrici sotterranei mediante lo Stato Ambientale, definito a sua volta da uno stato quantitativo e da uno stato chimico.

Lo stato chimico è una valutazione dell'impatto antropico, la cui gravità è espressa facendo riferimento a diverse classi. In particolare:

- classe 1: impatto antropico nullo (o trascurabile);
- classe 2: impatto antropico ridotto e sostenibile;
- classe 3: impatto significativo;
- classe 4: impatto antropico rilevante.
- classe 0: impatto antropico nullo ma con particolari facies idrochimiche naturali.

Lo stato chimico delle acque sotterranee dal 2000 al 2008 è stato determinato utilizzando i risultati delle campagne semestrali di monitoraggio qualitativo della rete di monitoraggio regionale e di quella dell'Area di Ricarica del Bacino Scolante in Laguna di Venezia (Tabella ACQ-1). Per quanto riguarda la Provincia di Vicenza il quadro qualitativo che emerge dalla campagna di monitoraggio è tutto sommato soddisfacente.

I pozzi di monitoraggio che hanno presentato maggiori criticità nel periodo 2002-2008 sono quelli in comune di Lonigo (P 153), di Noventa Vicentina (P 148), di Pozzoleone (P 227), di Caldogno (P 235), di Marano Vicentino (P 456), di Tezze sul Brenta (P 508), Torri di Quartesolo (P 155) e di Rossano Veneto (P 509 e P 529). I composti maggiormente responsabili della bassa qualità di questi pozzi sono i nitrati (P 153, P 148, P 155, P 529), i nitriti (P 227), pesticidi (P 235), il tetracloroetilene (P 456), i composti alifatici alogenati totali (P 508, P 509).

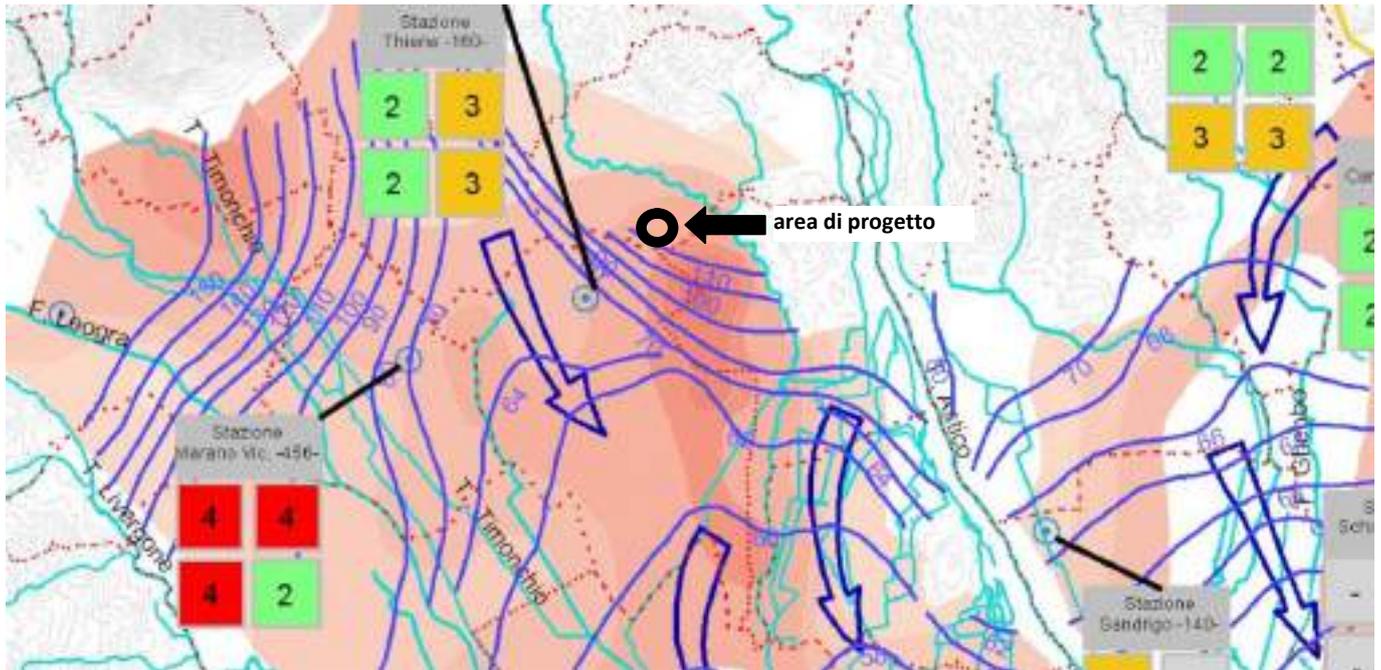
Nel seguito si riportano i valori relativi del pozzo più prossimi all'area di progetto (Figura 43):

- Thiene (P 160) posto a valle. La stazione presenta valori variabili da 2 a 3, corrispondenti a "impatto antropico ridotto e sostenibile (2)" e "impatto antropico significativo (3)".

Tabella 15. Rapporto Ambientale del PTCP. Tabella ACQ-1. Stato chimico delle acque sotterranee secondo la classificazione del D.Lgs. 152/99. Pozzo di monitoraggio di Thiene.

Staz.	Comune	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
160	Thiene	2	2	2	2	3	2	3	2	3

Figura 43. PTCP della Provincia di Vicenza. Rapporto Ambientale. Tavola 8 "Qualità delle acque sotterranee".



5.2.10 IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI CARRÈ

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Carrè è stato ratificato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 5 del 4/3/2014.

Relativamente alla fascia di ricarica degli acquiferi, il Piano classifica il settore occidentale del territorio comunale come un'area costituita da un materasso alluvionale (ghiaioso-sabbioso) indifferenziato che caratterizza la parte a nord delle risorgive, detta Alta pianura. Questa zona è caratterizzata dalla presenza di un'unica falda a superficie libera che regola, da un punto di vista idraulico, le variazioni delle riserve idriche profonde a sud, interessate dalle attività di emungimento.

La falda è presente ad una profondità > di 10 metri e presenta una marcato asse di drenaggio avente direzione NNW – SSE, che rappresenta un tratto della direttrice di deflusso Piovone - Villaverla legata all'antica direzione di scorrimento dell'Astico; la quota assoluta varia tra 77 e 90 metri s.l.m.

Tra le criticità ambientali emerse in sede di Rapporto Ambientale Preliminare, la presenza di una falda indifferenziata rappresenta una criticità per quanto riguarda la qualità delle acque sotterranee.

La relazione geologica allegato al rapporto ambientale del PAT, relativamente alla falda, detta prescrizioni in merito all'idoneità/condizione o meno degli interventi laddove si interviene sul territorio con nuova trasformazione del territorio; a tal proposito il progetto in esame prevede l'utilizzo di un fabbricato esistente senza realizzare nuovi volumi edilizi o l'occupazione di aree non urbanizzate. Gli unici interventi riguardano la realizzazione di opere di adeguamento per la gestione delle acque di dilavamento dei piazzali.

L'art. 64 delle NTA (Tutela della falda acquifera sotterranea) contiene le prescrizioni e le direttive per la salvaguardia dell'assetto idrogeologico attraverso la verifica sulle condizioni che possano porsi come inquinamento della falda sotterranea. Nello specifico al punto 5. viene indicato che negli interventi edilizi ed urbanistici deve essere previsto l'allacciamento, ossia la predisposizione, alla rete fognaria comunale, secondo le indicazioni provenienti dai competenti uffici tecnici comunali.

A tal proposito si precisa che il progetto prevede la realizzazione di un nuovo allacciamento alla rete fognaria consortile (AVS) finalizzato allo scarico delle acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali esterni. Trattasi di un intervento dimensionato e progettato nel rispetto dei limiti e delle prescrizioni imposte dal Piano di Tutela delle Acque approvato e nel rispetto di quanto disciplinato dai regolamenti comunali in materia.

Si specifica inoltre che le caratteristiche edilizie dell'attuale fabbricato, del piazzale in ampliamento (superficie impermeabilizzata) e le soluzioni tecniche progettuali individuate (cordolo di contenimento delle acque interne, sistema di raccolta e gestione delle acque di prima pioggia) consentono di escludere possibili interferenze nei confronti del sistema idrico superficiale e sottosuperficiale, con particolare riferimento agli acquiferi.

Inoltre, le operazioni di trattamento rifiuti (veicoli fuori uso) continueranno a svolgersi esclusivamente all'interno dell'attuale fabbricato, mentre la nuova area di ampliamento sarà dedicata agli stoccaggi delle cabine riutilizzabili. Nell'eventualità si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali, gli operatori sono istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza. Tali procedure di intervento comportano l'utilizzo di materiale assorbente ed eventualmente rimozione di substrato contaminato da smaltire come rifiuto pericoloso in accordo alla normativa vigente.

Le acque di dilavamento di prima pioggia dei piazzali esterni saranno raccolte, trattate e convogliate presso la rete consortile delle acque nere.

Di seguito si riporta l'analisi relativamente alla zonizzazione, agli ambiti ed elementi riportati nelle tavole del P.A.T. con riferimento all'area interessata dal progetto:

- TAV. 1 Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale - scala 1:10.000: l'ambito aziendale ricade parzialmente all'interno di "Viabilità/Fascia di rispetto" (art. 23 N.T.A.).

In particolare la fascia di rispetto generata dalla SP116 (via San Lorenzo) non interessa i settori dedicati al trattamento e allo stoccaggio dei rifiuti, ma le aree ove attualmente insistono i parcheggi aziendali e la vasca interrata di accumulo-trattamento delle acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali.

- TAV. 2 Carta delle invariati - scala 1:10.000: l'area di progetto non ricade all'interno o in prossimità degli ambiti individuati dalla cartografia di Piano.

- TAV. 3 Carta della fragilità - scala 1:10.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Compatibilità geologica ai fini edificatori: area idonea" (art. 34 N.T.A.). Non sono presenti, all'interno o in prossimità dell'ambito aziendale, aree soggette a dissesto idrogeologico.

- TAV. 4 Carta delle trasformabilità - scala 1:10.000: l'area di progetto ricade all'interno dell' "Ambito Territoriale Omogeneo (ATO) 4: contesto produttivo tecnologico" (art. 41 N.T.A.), "Aree di urbanizzazione consolidata" (art. 43 N.T.A.), inoltre la cartografia individua la SP 116 (via San Lorenzo) e l'ambito ad ovest rispetto alla zona industriale come "Direttrici preferenziali nuova viabilità provinciale" (art. 52 N.T.A.).

Per quanto riguarda l'ATO 4, il PAT indica azioni strategiche e direttive generali per la formazione del Piano degli Interventi, non entrando nel merito delle singole istanze progettuali. Relativamente alle aree di urbanizzazione consolidata, la normativa di piano detta prescrizioni in ordine ad interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti nelle more dell'approvazione del PI.

Le direttrici preferenziali della nuova viabilità provinciale sono da intendersi indicative; il PAT rimanda il recepimento in sede di formazione del PI senza indicare prescrizioni per le singole istanze progettuali. La viabilità di interesse sovracomunale indicata dal PTCP come collegamento con tracciato da definire sarà definita in accordo con gli altri enti competenti coinvolgendo la definizione puntuale del tracciato ad una valutazione condivisa, anche per quanto riguarda in particolare il rispetto della valenza paesistica degli ambiti interessati, il risparmio di territorio ed il minore impatto ambientale perseguibile.

Il progetto proposto ricade in un ambito in cui non insistono vincoli di Piano; l'analisi delle norme tecniche non ha evidenziato prescrizioni normative in contrasto con le iniziative progettuali. Si ritiene pertanto che il progetto in esame risulti non in contrasto con il PAT comunale.

Figura 44. PAT del Comune di Carrè, "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale". Scala 1:10.000.

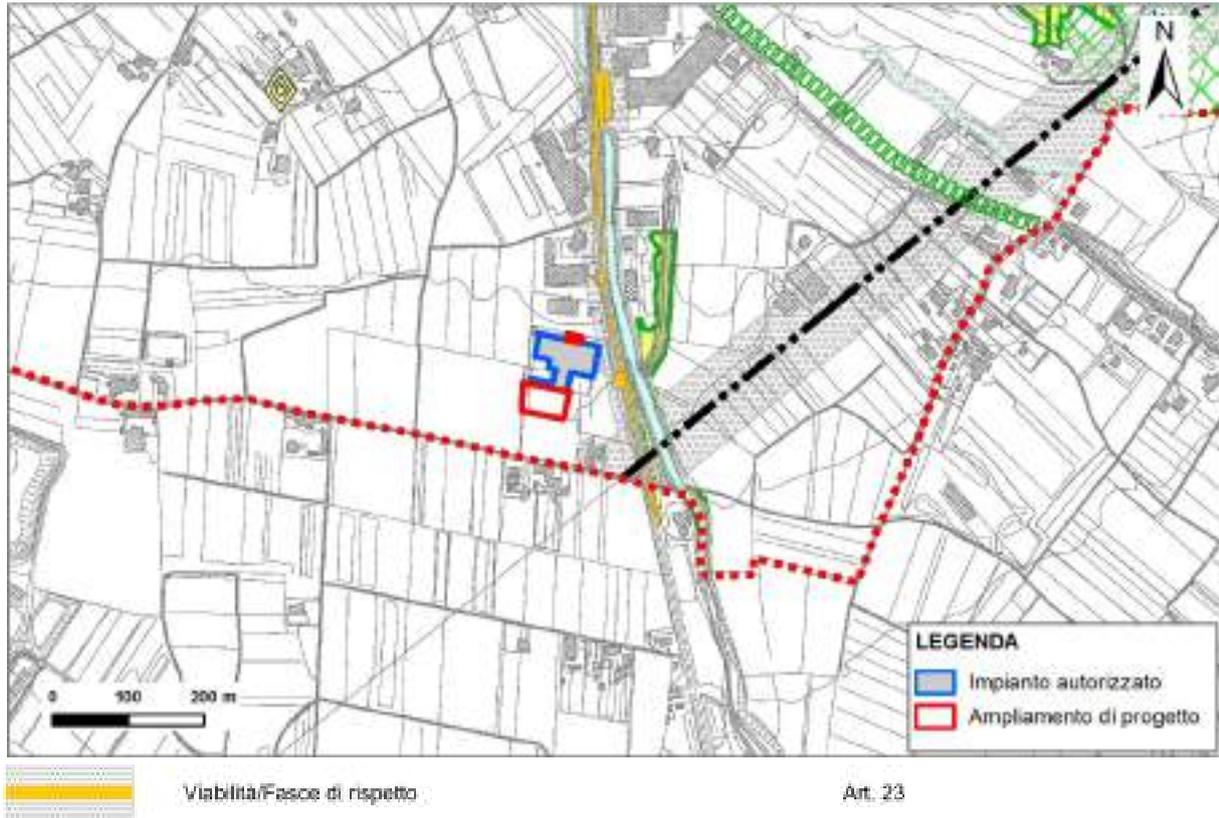


Figura 45. PAT del Comune di Carrè, "Carta delle Invarianti". Scala 1:10.000.



Figura 46. PAT del Comune di Carrè, "Carta delle fragilità". Scala 1:10.000.

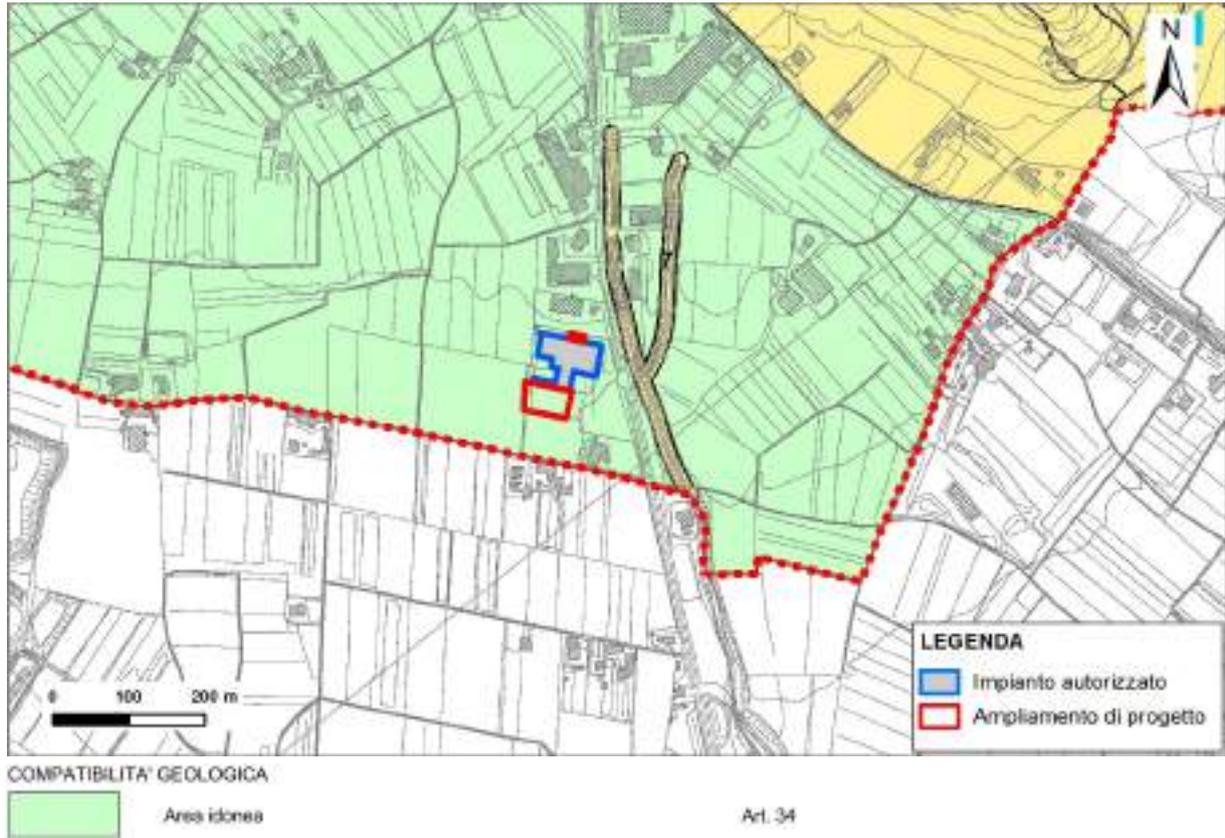
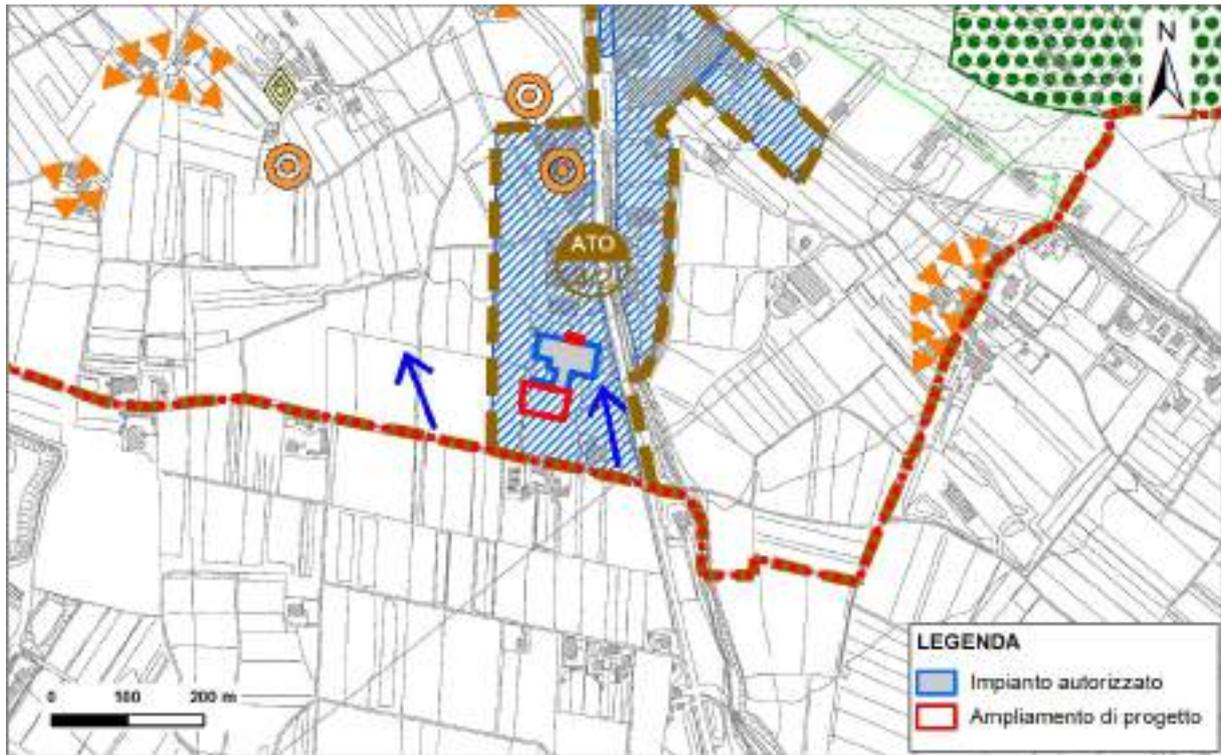


Figura 47. PAT del Comune di Carrè, "Carta delle trasformabilità". Scala 1:10.000.



	Perimetro degli A.T.O.	
	ATO 1 - Contesto naturalistico di valenza ambientale	Art. 38
	ATO 2 - Contesto Urbano/Residenziale	Art. 39
	ATO 3 - Contesto prevalentemente agricolo	Art. 40
	ATO 4 - Contesto produttivo tecnologico	Art. 41
		
Azioni strategiche		
		Aree di urbanizzazione consolidata Art. 43
		Aziende già sottoposte a SUAP Art. 11
		Direttrici preferenziali nuova viabilità provinciale Art. 52

5.2.11LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL P.A.T. DEL COMUNE DI CARRÈ

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha verificato la congruità delle scelte del PAT rispetto agli obiettivi di sostenibilità degli stessi, alle possibili sinergie con gli altri strumenti di pianificazione individuando, altresì, le alternative assunte nella elaborazione del PAT, gli impatti potenziali, nonché le misure di mitigazione e/o di compensazione da inserire nello stesso piano.

Il progetto in esame si inserisce in un ambito produttivo consolidato per il quale le NTA del P.A.T. non indicano previsioni di piano puntuali o programmatiche in contrasto con l'attività in progetto.

Per l'analisi delle correlazioni tra VAS e il progetto in parola si è fatto riferimento all'ATO 4 in cui ricade l'intervento; si precisa che gli ambiti territoriali omogenei sono stati perimetrati in funzione dell'organizzazione urbanistico-edilizia, della caratterizzazione paesaggistico-ambientale ed in base alle risorse identitarie proprie dei luoghi, riservando un forte contenuto progettuale.

Nel seguito si riporta un estratto dal Rapporto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica (elaborato n. 1/RA):

ATO 4 – Contesto produttivo tecnologico (ATO 4/1 e 4/2)

Questo ambito comprende aree edificate con destinazione d'uso produttiva secondaria. Parte dell'area 4/1 ricade in una zona a rischio idraulico R1 secondo il Piano Provinciale di Emergenza indicata anche nelle tavole del PTCP di Vicenza.

Azioni strategiche:

In questo ambito il PAT individua:

- le aree di urbanizzazione consolidata;
- i servizi ed attrezzature di interesse comune di maggior rilevanza;
- conferma il tracciato, da definire, della viabilità di secondo livello, così come indicato nelle tavole del PTCP di Vicenza.

Il PAT prevede per questo ambito:

- la realizzazione di un modesto carico insediativo residenziale stimato per 15 nuovi abitanti.

Carico insediativo aggiuntivo:

Numero abitanti teorici			5
CARICO INSEDIATIVO AGGIUNTIVO			STANDARD URBANISTICI
Abitanti teorici x 254 mc/ab			Mq/abitante
			PRIMARI E SECONDARI
RESIDENZIALE	MC	1270	30 mq/abitante residente
COMMERCIALE	MQ	-	-
DIREZIONALE	MC	-	-
PRODUTTIVO	MQ	-	-
TURISTICO	MC	-	-
Totale aree per servizi – mq			150
NOTE: all'interno dell'area sono previsti oltre al produttivo secondario e terziario altri usi compatibili: questi saranno definiti in sede attuativa nel rispetto delle quantità di superficie produttiva esistente da PRG e della quantità di superficie trasformabile che il PI determinerà specificatamente			

Gli effetti del Piano sul territorio:

Gli effetti negativi delle azioni di Piano per questo ambito sono da ricondursi al nuovo carico insediativo residenziale stimato per quindici nuovi abitanti e quindi sono da considerarsi non rilevanti.

Gli effetti sinergici derivano dalla pianificazione di progetto della viabilità provinciale che interessa tale ambito che vanno considerati insieme agli effetti negativi provocati dalla nuova viabilità comunale di interconnessione che lo lambisce a sud. Quindi in questo ambito si avrà principalmente un aumento considerevole dell'inquinamento atmosferico e acustico.

....

L'unica azione di Piano prevista dal PAT di Carrè nell'ATO 4, e valutata nella relativa VAS, riguarda la realizzazione di un modesto carico insediativo residenziale stimato per 15 nuovi abitanti; tale azione non risulta in alcun modo correlata con il proseguimento dell'attività di recupero di veicoli fuori uso e con l'ampliamento degli stoccaggi sui piazzali esterni previsto dal progetto. In particolare le azioni previste dal progetto in esame non determinano possibili azioni ed effetti relazionabili ed incidenti sulle valutazioni quali-quantitative contenute nella VAS, nei riguardi dell'azione di Piano prevista.

5.2.12 PIANO DEGLI INTERVENTI DEL COMUNE DI CARRÈ

Con deliberazione n. 10 del 30/04/2016 il Consiglio Comunale di Carrè ha approvato il Piano degli Interventi, ai sensi dell'art. 18, comma 8 della L.R. n. 11/2004.

Secondo quanto riportato nell'elaborato cartografico di Piano, l'area di progetto ricade all'interno dei seguenti ambiti:

- Zonizzazione: **Zona Territoriale Omogenea D.1.4. "Zona per attività industriale – artigianale di completamento" (art. 20);**

L'impianto in esame risulta coerentemente inserito all'interno di un contesto produttivo, ove le norme di piano non indicano motivi ostativi per la continuazione dell'attività di recupero veicoli fuori uso e per lo svolgimento degli stoccaggi nei piazzali esterni, atteso che quest'ultima attività non comporta ampliamento edilizi, ma la sistemazione di un piazzale esistente. Si precisa, inoltre, che, in accordo con quanto previsto dall'art. 20 delle NTA, l'attuale accesso al sito aziendale rispetta le indicazioni a garanzia della sicurezza della pista ciclabile (arretramento della recinzione, dissuasori, apposita colorazione in corrispondenza dell'accesso). Per quanto riguarda le competenze dell'Ente proprietario della strada, in data 04/04/2013 Vi.Abilità con provvedimento n. 004092 ha confermato l'autorizzazione prot. n. 7578 del 13/06/2012 per la regolarizzazione dell'accesso carraio ed altre opere in fregio.

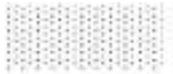
- in prossimità di una **fascia di rispetto e tutela stradale** (art. 43) generata da vis San Lorenzo (SP 116); *la fascia di rispetto stradale coincide con le distanze da osservare per l'edificazione. Nelle aree asservite sono ammesse le costruzioni a servizio dell'infrastruttura protetta quali impianti di distribuzione dei carburanti, impianti di lavaggio rapido, parcheggi con attrezzature di supporto (chioschi e simili). È inoltre consentita la collocazione di infrastrutture tecnologiche (acquedotto, fognature, elettrodotto, relative cabine di manovra e trasformazione, etc.) e le superfici a servizio di opere di urbanizzazione, che non comportino l'edificazione di manufatti sopra il livello del suolo. All'interno della fascia di rispetto, il progetto prevede l'adeguamento della vasca interrata per la raccolta e il trattamento delle acque di prima pioggia da inviare successivamente alla fognatura consortile, coerentemente con quanto ammesso dall'art. 43.*
- ad una distanza di circa 20 m da una **pista ciclabile**. A tal proposito *si precisa in accordo con quanto previsto dall'art. 20 delle NTA, l'attuale accesso al sito aziendale rispetta le indicazioni a garanzia della sicurezza della pista ciclabile (arretramento della recinzione, dissuasori, apposita colorazione in corrispondenza dell'accesso).*

Il progetto proposto ricade in un ambito compatibile con le norme tecniche, le prescrizioni e i vincoli del PI del Comune di Carrè.

Figura 48. Piano degli Interventi del Comune di Carrè, Tavola 2.2 "Zonizzazione – Zone significative". Scala 1:5.000.



Figura 49. Piano degli Interventi del Comune di Carrè, Tavola 1.b "Vincoli e tutele". Scala 1:5.000.



Fasce di rispetto stradale

6 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

6.1 ASPETTI CLIMATICI

La caratterizzazione climatica dell'ambito di intervento è finalizzata a stabilire la compatibilità ambientale del progetto in esame per stabilire il grado di influenza delle condizioni meteo climatiche locali nell'amplificare o diminuire gli effetti dei potenziali impatti derivanti dal progetto.

Per la descrizione degli aspetti climatici si è fatto riferimento:

- alla Relazione Ambientale della VAS del PAT del Comune Carrè;
- al fine di considerare, inoltre, gli eventi meteorici significativi avvenuti tra il dopo il 2010, sono stati analizzati i valori di precipitazione compresi tra il 1 gennaio 1994 e il 31 dicembre 2014 relativamente alla stazione di Montecchio Precalcino (fonte dati: Banca dati Regione del veneto).

Il clima della fascia pedemontana vicentina, pur rientrando nella tipologia mediterranea, presenta proprie peculiarità, dovute principalmente al fatto di trovarsi in una posizione climatologicamente di transizione, sottoposta per questo a varie influenze: l'azione mitigatrice delle acque mediterranee, l'effetto orografico della catena alpina e la continentalità dell'area centro-europea. In ogni caso mancano alcune delle caratteristiche tipicamente mediterranee quali l'inverno mite e la siccità estiva a causa dei frequenti temporali di tipo termoconvettivo.

Precipitazioni annuali

Sul territorio di Carrè la precipitazione media annua, considerando i dati del periodo 1994-2014, si attesta su un valore di 1.300 mm/anno. I massimi mensili si raggiungono in autunno (ottobre, novembre) e in primavera (aprile, maggio), mentre nei mesi di gennaio e febbraio si registrano i valori mensili di precipitazione più bassi.

Tabella 16. Stazione di Montecchio Precalcino, parametro precipitazioni (mm). Valori dal 1994 al 2014.

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Somma annuale
1994	80,0	32,8	8,4	146,0	119,2	97,2	119,4	86,4	281,0	63,6	57,6	39,2	1.130,8
1995	44,4	84,0	33,8	80,4	237,8	208,6	44,2	117,2	137,8	7,4	58,0	224,0	1.277,6
1996	129,8	44,2	7,4	108,8	99,4	55,2	97,6	172,6	47,8	181,6	146,8	117,0	1.208,2
1997	101,2	1,4	2,4	64,0	43,0	110,4	119,8	43,8	13,4	10,6	142,4	152,2	804,6
1998	44,6	29,0	14,8	187,6	68,6	109,6	52,8	5,0	154,4	206,6	19,8	12,6	905,4
1999	60,0	11,2	103,2	123,0	87,4	81,2	175,6	92,0	131,2	175,0	138,4	63,6	1.241,8
2000	1,2	5,6	145,0	74,2	113,4	71,6	61,8	80,8	85,2	228,4	366,4	92,4	1.326,0
2001	153,0	19,4	235,6	87,2	42,0	22,2	143,4	140,8	127,8	36,0	68,4	0,6	1.076,4
2002	33,0	144,6	30,2	197,0	298,0	95,0	196,0	193,2	171,8	104,0	204,2	85,4	1.752,4
2003	66,6	3,0	3,4	118,0	35,4	48,2	53,8	47,6	44,2	105,2	194,8	172,6	892,8
2004	30,2	170,6	163,8	154,8	198,2	71,4	66,4	99,8	122,0	166,2	115,8	117,6	1.476,8
2005	1,6	6,0	34,4	171,4	104,6	100,4	194,8	151,6	87,4	259,0	122,0	85,6	1.318,8
2006	14,8	71,8	51,6	129,4	129,8	39,0	40,2	217,2	145,6	28,8	25,0	91,8	985,0
2007	46,6	48,2	101,8	20,4	157,2	94,8	45,8	83,6	136,4	64,2	87,4	13,2	899,6
2008	118,6	48,0	75,8	165,0	141,4	149,8	108,4	51,0	92,8	108,0	224,2	282,6	1.565,6
2009	137,0	60,0	179,4	204,4	12,2	78,4	95,2	166,4	175,8	57,4	131,6	169,6	1.467,4
2010	67,2	153,0	71,2	26,2	189,0	133,4	83,4	97,2	245,2	251,8	347,4	253,2	1.918,2
2011	66,4	75,2	147,0	35,2	83,2	129,8	98,2	8,8	109,2	166,8	108,6	52,4	1.080,8
2012	19,4	24,0	1,0	169,4	201,4	73,6	75,0	27,6	148,8	151,4	283,4	80,6	1.255,6
2013	148,6	48,2	273,6	152,8	315,4	66,6	35,8	109,8	29,0	94,2	161,0	72,8	1.507,8
2014	382,4	349,6	86,2	112,2	88,2	96,0	286,4	166,2	105,6	71,8	269,6	91,0	2.105,2
Media	83,2	68,1	84,3	120,4	131,7	92,0	104,5	102,8	123,4	120,9	155,8	108,1	1.295,1

La temperatura

Si riportano di seguito i dati relativi alle temperature medie minime e massime per la stazione ARPAV di Montecchio Precalcino dal 1994 al 2014.

Tabella 17. Stazione di Montecchio Precalcino, parametro temperatura aria a 2m (°C) media delle medie. Valori dal 1994 al 2014.

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Medio annuale
1994	4,4	3,6	11,1	11	17	20,9	25,2	24,8	18,4	12,5	9	3,7	13,5
1995	2	4,9	7,2	11,3	16	18,6	24,9	21,4	16,5	14,1	7	3,8	12,3
1996	3,8	2,6	6,3	12,6	16,8	21,6	21,5	21,5	15,8	12,6	8,2	3,5	12,2
1997	4,4	5,3	11	11,2	18,1	20,6	22,8	23,2	20,4	13,3	8,5	4,8	13,6
1998	3,8	6,8	8,2	11,6	17,8	22,2	24,7	25,1	18,6	12,9	6,2	2,1	13,3
1999	3,7	3,1	8,8	12,8	18,3	21	23,5	22,5	19,9	13,5	6,3	2,2	13
2000	1	4,7	8,4	14,2	18,8	22,2	21,6	24	19,2	14,2	8,9	5,5	13,6
2001	4,6	5,9	10	11,5	19,7	20,9	23,4	24,6	16,3	15,8	6,7	0,8	13,4
2002	1,2	5,3	10,9	12,3	17,5	22,8	22,7	22,1	17,6	13,6	10,4	5,6	13,5
2003	3	2,7	9,1	11,7	19,9	25,2	25,2	27,2	18,5	11,6	9,3	4,6	14
2004	2,1	3,1	7,3	12,5	15,4	20,8	23	23,1	18,4	15,1	8,2	5,1	12,8
2005	1,4	2,6	7,8	12	18	22,1	23,1	20,6	19,1	13,2	6,7	2,5	12,4
2006	1,4	3,5	7	12,9	17,1	22,1	25,9	20,1	20,1	15	8,8	5,1	13,2
2007	5,1	6,6	10	16,3	18,8	21,9	24,2	22,4	17,7	13,1	7,2	3,2	13,9
2008	4,8	4,7	8,1	12,1	18	21,8	23,6	23,9	18,1	14,6	8,5	3,1	13,4
2009	3,1	4,9	8,9	14,3	20,2	21,2	23,8	24,7	20,4	13,7	9,3	3,2	14
2010	1,7	4,6	7,8	13,6	17,3	21,9	25	22,3	17,8	12,2	8,7	2,4	12,9
2011	2,4	5,3	8,8	15,6	19,3	21,4	22,4	25,2	22	13,2	7,7	4,5	14
2012	2,3	1,8	11,7	12,2	17,6	22,8	24,8	25,6	19,5	14,2	9,9	2,7	13,8
2013	3,8	3,8	7,4	13,3	15,7	21,3	25,2	24	19,3	14,7	9,4	4,8	13,6
2014	5,9	7,9	11,1	14,4	17	21,7	21,9	21,2	18,7	15,8	11,3	5,9	14,4
Media	3,1	4,5	8,9	12,8	17,8	21,7	23,7	23,3	18,7	13,8	8,4	3,8	13,4

Dall'analisi della tabella delle medie mensili si ricavano le seguenti considerazioni:

- la stagione invernale presenta dei valori medi compresi tra 3 e 4 °C nei mesi di dicembre e gennaio, 4,5°C nel mese di febbraio;
- in primavera la temperatura aumenta gradualmente passando dai valori medi pari a 8-9°C di marzo ai 18°C di maggio;
- durante l'estate si raggiungono le temperature più elevate. I mesi più caldi sono luglio e agosto, mentre il mese più freddo è gennaio. La temperatura media annua è di circa 13 °C.
- in autunno l'andamento delle temperature si inverte rapidamente passando da valori medi pari a 19°C di settembre, a quello di 8°C di novembre.

Anemometria

Si riportano di seguito i dati registrati per la stazione ARPAV di Montecchio Precalcino nel periodo 1994 – 2014. L'analisi della direzione del vento risulta particolarmente significativa ai fini del presente studio, in quanto il vento può concorrere a mitigare o a canalizzare la diffusione e la dispersione di contaminanti prodotti dalla Z.I. e dallo stesso impianto in esame.

Tabella 18. Stazione di Montecchio Precalcino, parametro direzione vento prevalente a 5 m. Valori dal 1994 al 2014.

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Medio annuale
1994	NNO	NNO	NNO	NNO	NNO	NNO	NNO	NNO	NNO	NNO	NNO	>>	NNO
1995	NO	NO	NO	NNO	NNO	NNO	NNO	NO	NO	NNO	NO	NO	NO
1996	NO	NO	NO	NO	NO	ONO	NO						
1997	NO	NNO	NNO	NNO	NO								
1998	NO	NNO	NNO	NO	NNO	NNO	NO						
1999	NNO	NNO	ENE	ENE	ENE	ENE	SE	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2000	NNO	NNO	NNO	NO	NO	NO	NO	ONO	NO	NO	NO	NO	NO
2001	NO	NO	NO	NO	NO	SE	NO	ONO	NO	NO	NO	NNO	NO
2002	NNO	NO	NNO	NO	NO	NO	NO	ONO	ONO	NO	NO	NO	NO
2003	NNO	NNO	NNO	NO	NO	SE	SE	NO	ONO	NO	NO	NO	NO
2004	NNO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SE	NO	NO	NO	NNO	NO
2005	NNO	NNO	NNO	NO	NNO	SE	ONO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2006	NNO	NO	NNO	NO	NNO	NNO	NO						
2007	NNO	NNO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NNO	NNO	NO
2008	NO	NNO	NNO	NO	NO	NO	NO	ONO	NO	NO	NO	NO	NO
2009	NO	NNO	NNO	NO									
2010	NNO	NO	NNO	NO	NO	NO	SE	NO	ONO	NO	NO	NO	NO
2011	NNO	NNO	NNO	NNO	NO	NO	NO	SE	NO	NO	NNO	NNO	NNO
2012	NNO	NNO	NNO	NO	NO	NO	NO	SE	NO	NO	NO	NO	NO
2013	NO	NNO	NO	NNO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NNO	NNO	NO
2014	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NNO	NO
Media	NNO	NNO	NNO	NO									

Tabella 19. Stazione di Montecchio Precalcino, parametro velocità del vento 5m media aritm, (m/s) media delle medie.

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Medio annuale
1994	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,3	0,2	0,2	>>	0,3
1995	0,5	0,3	0,7	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,5
1996	0,4	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4	0,6
1997	0,4	0,6	0,8	1	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,4	0,6
1998	0,4	0,6	1	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,6	0,5	0,5	0,5	0,7
1999	0,5	0,7	0,8	0,9	0,6	0,8	0,8	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5	0,6
2000	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,7	0,5	0,5	0,5	0,7
2001	0,4	0,7	0,5	0,8	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6	0,4	0,4	0,5	0,6
2002	0,4	0,5	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6	0,4	0,6
2003	0,5	0,8	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,5	0,4	0,4	0,6
2004	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,6	0,4	0,5	0,4	0,6
2005	0,5	0,7	0,7	0,8	0,7	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6
2006	0,5	0,6	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,4	0,4	0,5	0,6
2007	0,5	0,6	0,9	0,9	0,9	0,8	1	0,8	0,8	0,5	0,6	0,6	0,7
2008	0,5	0,6	0,8	0,9	0,8	0,6	0,8	0,8	0,6	0,5	0,5	0,6	0,7
2009	0,5	0,8	1	0,8	1	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6	0,4	0,5	0,7
2010	0,5	0,7	0,9	0,9	0,8	0,7	1	0,8	0,7	0,5	0,5	0,5	0,7
2011	0,4	0,6	0,9	0,6	0,8	0,7	0,8	0,8	0,6	0,5	0,4	0,4	0,6
2012	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6
2013	0,4	0,6	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7	0,5	0,3	0,3	0,3	0,6
2014	0,3	0,4	0,6	0,7	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5
Media	0,4	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,4	0,4	0,5	0,6

Sulla base dei dati sopra riportati, per le stazioni di telerilevamento considerate, si evince che l'area vasta si caratterizza da venti mediamente deboli (velocità inferiore 1 m/s) provenienti prevalentemente da NNO - NO.

Nel regime dei venti prevalenti non vanno trascurati gli effetti dell'alternarsi delle brezze di monte e di valle, a regime diurno, che, provocando un energico rimescolamento degli strati inferiori dell'atmosfera, hanno come risultato una attenuazione degli eccessi termici di un segno e dell'altro. Tale meccanismo è attivo soprattutto nel periodo primaverile ed estivo.

6.2 QUALITÀ DELL'ARIA

L'analisi dello stato di qualità dell'aria e gli elementi climatologici che caratterizzano l'area in studio sono desunti dalla "Stima delle emissioni in atmosfera nel territorio regionale veneto, disaggregazione a livello comunale delle stime APAT provinciali 2000 Revisione del documento di dicembre 2004 a corredo della banca dati di indicatori del quadro conoscitivo LR 11/04".

Il DM n.261/2002, emanato in attuazione al DLgs n.351/99, indica nelle linee guida APAT il riferimento per la realizzazione della stima delle emissioni in atmosfera generate in un ambito spazio-temporale definito. Questa stima ha condotto alla realizzazione di un inventario delle emissioni, predisposto secondo la metodologia CORINAIR proposta dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA), nel quale le sorgenti di emissione sono classificate secondo tre livelli gerarchici: la classe più generale prevede 11 macrosettori:

1. Combustione: Energia e Industria di Trasformazione;
2. Impianti di combustione non industriale;
3. Combustione nell'industria manifatturiera;
4. Processi produttivi (combustione senza contatto);
5. Estrazione e distribuzione di combustibili fossili ed energia geotermica;
6. Uso di solventi ed altri prodotti contenenti solventi;
7. Trasporto su strada;
8. Altre sorgenti e macchinari mobili (off-road);
9. Trattamento e smaltimento rifiuti;
10. Agricoltura;
11. Altre emissioni ed assorbimenti.

La stima a livello comunale mette a disposizione un quadro completo sulle principali tipologie di fonti emissive (i macrosettori), per un ampio numero di inquinanti. Questa base informativa (Stima delle emissioni in atmosfera nel territorio regionale veneto - banca dati di indicatori del quadro conoscitivo LR n.11/04) può risultare essenziale nell'interpretazione delle dinamiche di produzione dell'inquinamento e di impatto sull'ambiente.

Nel seguito si riporta l'estratto relativo al Comune di Carrè tratto dal Sistema Informativo Territoriale della Regione del Veneto "Emissioni per fonte di diversi parametri".

Tabella 20: Stima delle emissioni in atmosfera nel territorio del Comune di Carrè - Banca dati di indicatori del quadro conoscitivo LR n.11/04.

Descrizione macrosettore		Descrizione settore		Descrizione attività		CH4	CO	CO2	COV	N2O	NH3	NOx	PM10	PM2.5	PTS	SO2
						t/a	kt/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a
2	Combustione non industriale	1	Impianti commerciali ed istituzionali	3	Caldaie con potenza termica < 50 MW	0,052	0,523	1,305	0,105	0,027		0,866	0,005	0,005	0,005	0,011
2	Combustione non industriale	2	Impianti residenziali	2	Caldaie con potenza termica < 50 MW	0,150	1,431	3,287	0,285	0,063		2,112	0,018	0,018	0,018	0,088
2	Combustione non industriale	2	Impianti residenziali	6	Camino aperto tradizionale	0,813	12,707		2,541	0,036	0,025	0,254	2,186	2,117	2,277	0,033
2	Combustione non industriale	2	Impianti residenziali	7	Stufa tradizionale a legna	4,216	65,871		3,952	0,184	0,132	1,317	6,324	6,126	6,587	0,171
2	Combustione non industriale	2	Impianti residenziali	8	Camino chiuso o inserto	1,313	16,417		2,052	0,057	0,041	0,410	1,560	1,511	1,625	0,053
2	Combustione non industriale	2	Impianti residenziali	9	Stufa o caldaia innovativa	2,432	30,405		2,280	0,106	0,076	0,760	2,888	2,798	3,009	0,099
2	Combustione non industriale	2	Impianti residenziali	10	Stufa automatica a pellets o cippato o BAT legna	0,686	0,322		0,032	0,030	0,021	0,214	0,163	0,158	0,170	0,028
3	Combustione nell'industria	1	Combustione nelle caldaie turbine e motori	3	Caldaie con potenza termica < 50 MW	0,143	1,849	7,984	0,356	0,047		8,992	0,029	0,029	0,029	0,071
4	Processi produttivi	6	Processi nell'industria del legno,pasta,carta,alimenti	5	Pane				1,121							
4	Processi produttivi	6	Processi nell'industria del legno,pasta,carta,alimenti	11	Pavimentazione stradale con asfalto				0,262				0,015	0,010	0,029	
5	Estrazione e distribuzione comb.	5	Distribuzione di benzine	3	Stazioni di servizio (incluso il rifornimento di veicoli)				2,106							
5	Estrazione e distribuzione comb.	6	Reti di distribuzione di gas	3	Reti di distribuzione	50,139			1,600							
6	Uso di solventi	1	Verniciatura	2	Verniciatura: riparazione di autoveicoli				1,448							
6	Uso di solventi	1	Verniciatura	4	Verniciatura: uso domestico (eccetto 6.1.7)				2,280							
6	Uso di solventi	1	Verniciatura	5	Verniciatura: rivestimenti				0,359							
6	Uso di solventi	1	Verniciatura	7	Verniciatura: legno				52,489							
6	Uso di solventi	2	Sgrassaggio pulitura a secco e elettronica	1	Sgrassaggio metalli				19,316							
6	Uso di solventi	2	Sgrassaggio pulitura a secco e elettronica	2	Pulitura a secco				0,022							
6	Uso di solventi	2	Sgrassaggio pulitura a secco e elettronica	4	Altri lavaggi industriali				6,421							
6	Uso di solventi	3	Produzione o lavorazione di prodotti chimici	1	Produzione / lavorazione di poliestere				0,089							
6	Uso di solventi	3	Produzione o lavorazione di prodotti chimici	4	Produzione / lavorazione di schiuma polistiroica				0,434							
6	Uso di solventi	4	Altro uso di solventi e relative attività	3	Industria della stampa				0,432							
6	Uso di solventi	4	Altro uso di solventi e relative attività	8	Uso di solventi domestici (oltre la verniciatura)				6,634							
7	Trasporto su strada	1	Automobili	1	Autostrade	0,002	0,367	0,100	0,040	0,002	0,017	0,362	0,020	0,018	0,025	0,000
7	Trasporto su strada	1	Automobili	2	Strade extraurbane	0,031	2,937	1,077	0,492	0,022	0,168	3,159	0,287	0,232	0,361	0,004
7	Trasporto su strada	1	Automobili	3	Strade urbane	0,258	20,004	1,237	4,312	0,082	0,068	2,800	0,243	0,190	0,315	0,004
7	Trasporto su strada	2	Veicoli leggeri < 3.5 t	1	Autostrade	0,000	0,083	0,030	0,007	0,000	0,000	0,125	0,014	0,014	0,017	0,000
7	Trasporto su strada	2	Veicoli leggeri < 3.5 t	2	Strade extraurbane	0,007	0,943	0,471	0,188	0,011	0,010	2,127	0,217	0,190	0,253	0,002
7	Trasporto su strada	2	Veicoli leggeri < 3.5 t	3	Strade urbane	0,009	1,379	0,299	0,211	0,011	0,002	1,273	0,142	0,127	0,165	0,001
7	Trasporto su strada	3	Veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	1	Autostrade	0,001	0,100	0,042	0,016	0,001	0,000	0,401	0,012	0,011	0,016	0,000
7	Trasporto su strada	3	Veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	2	Strade extraurbane	0,023	1,022	0,430	0,218	0,013	0,002	4,202	0,147	0,125	0,189	0,002
7	Trasporto su strada	3	Veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	3	Strade urbane	0,018	0,564	0,196	0,140	0,003	0,001	1,985	0,072	0,063	0,092	0,001
7	Trasporto su strada	4	Ciclomotori (< 50 cm3)	2	Strade extraurbane	0,014	0,953	0,008	0,634	0,000	0,000	0,015	0,013	0,012	0,013	0,000
7	Trasporto su strada	4	Ciclomotori (< 50 cm3)	3	Strade urbane	0,052	3,651	0,030	2,429	0,000	0,000	0,058	0,049	0,047	0,052	0,000
7	Trasporto su strada	5	Motocicli (> 50 cm3)	1	Autostrade	0,001	0,088	0,001	0,014	0,000	0,000	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000
7	Trasporto su strada	5	Motocicli (> 50 cm3)	2	Strade extraurbane	0,031	2,157	0,027	0,326	0,001	0,001	0,069	0,010	0,009	0,012	0,000
7	Trasporto su strada	5	Motocicli (> 50 cm3)	3	Strade urbane	0,108	5,694	0,081	1,545	0,002	0,002	0,127	0,032	0,028	0,038	0,000
8	Altre sorgenti mobili e macc.	6	Agricoltura	0	Agricoltura	0,003	0,733	0,194	0,218	0,008	0,000	2,152	0,107	0,107	0,107	0,006
8	Altre sorgenti mobili e macc.	7	Silvicoltura	0	Silvicoltura	0,000	0,007	0,000	0,001			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8	Altre sorgenti mobili e macc.	8	Industria	0	Industria	0,011	2,066	0,609	0,652	0,026	0,002	6,318	0,402	0,402	0,402	0,019
8	Altre sorgenti mobili e macc.	9	Giardinaggio ed altre attività domestiche	0	Giardinaggio ed altre attività domestiche	0,001	0,147	0,000	0,076	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Descrizione macrosettore		Descrizione settore		Descrizione attività		CH4	CO	CO2	COV	N2O	NH3	NOx	PM10	PM2.5	PTS	SO2
						t/a	kt/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a
9	Trattamento e smaltimento rifiuti	7	Incenerimento di rifiuti agricoli (eccetto 10.3.0)	0	Incenerimento di rifiuti agricoli (eccetto 10.3.0)	0,000	0,008		0,008	0,000		0,000	0,001	0,001	0,001	0,000
9	Trattamento e smaltimento rifiuti	10	Altri trattamenti di rifiuti	9	Combustione all'aperto di rifiuti vari								0,002	0,002	0,003	
9	Trattamento e smaltimento rifiuti	10	Altri trattamenti di rifiuti	10	Combustione di auto								0,001	0,001	0,001	
10	Agricoltura	1	Coltivazioni con fertilizzanti	1	Coltivazioni permanenti				3,373	0,004	0,009	0,001				
10	Agricoltura	1	Coltivazioni con fertilizzanti	2	Terreni arabili					0,042	0,230	0,014				
10	Agricoltura	1	Coltivazioni con fertilizzanti	4	Vivai				0,012	0,000	0,001	0,000				
10	Agricoltura	1	Coltivazioni con fertilizzanti	5	Foraggiere				0,125	0,006	0,031	0,002				
10	Agricoltura	2	Coltivazioni senza fertilizzanti	5	Foraggiere					0,529	0,661					
10	Agricoltura	4	Fermentazione enterica	1	Vacche da latte	26,417										
10	Agricoltura	4	Fermentazione enterica	2	Altri bovini	30,995										
10	Agricoltura	4	Fermentazione enterica	4	Maiali da ingrasso	0,012										
10	Agricoltura	4	Fermentazione enterica	5	Cavalli	0,576										
10	Agricoltura	4	Fermentazione enterica	6	Asini e muli	0,070										
10	Agricoltura	5	Gestione reflui riferita ai composti organici	1	Vacche da latte	3,520			0,014							
10	Agricoltura	5	Gestione reflui riferita ai composti organici	2	Altri bovini	5,198			0,040							
10	Agricoltura	5	Gestione reflui riferita ai composti organici	3	Maiali da ingrasso	0,067			0,000							
10	Agricoltura	5	Gestione reflui riferita ai composti organici	6	Cavalli	0,047			0,001							
10	Agricoltura	9	Gestione reflui riferita ai composti azotati	1	Vacche da latte					1,192	11,343					
10	Agricoltura	9	Gestione reflui riferita ai composti azotati	2	Altri bovini					1,500	14,387					
10	Agricoltura	9	Gestione reflui riferita ai composti azotati	3	Maiali da ingrasso					0,003	0,047					
10	Agricoltura	9	Gestione reflui riferita ai composti azotati	6	Cavalli					0,036	0,192					
10	Agricoltura	10	Emissioni di particolato dagli allevamenti	1	Vacche da latte								0,022	0,007	0,055	
10	Agricoltura	10	Emissioni di particolato dagli allevamenti	2	Altri bovini								0,063	0,019	0,157	
10	Agricoltura	10	Emissioni di particolato dagli allevamenti	3	Maiali da ingrasso								0,001	0,000	0,001	
11	Altre sorgenti e assorbimenti	11	Foreste decidue gestite	5	Boschi di querce sessili (Quercus petraea)				0,082							
11	Altre sorgenti e assorbimenti	11	Foreste decidue gestite	6	Altre querce decidue				0,051							
11	Altre sorgenti e assorbimenti	11	Foreste decidue gestite	15	Altre decidue a foglia larga				4,666							
11	Altre sorgenti e assorbimenti	12	Foreste gestite di conifere	4	Abete rosso norvegese (Picea abies)				3,036							
11	Altre sorgenti e assorbimenti	12	Foreste gestite di conifere	10	Altri pini				0,543							
11	Altre sorgenti e assorbimenti	25	Altro	1	Combustione di tabacco (sigarette e sigari)	0,020	0,272		0,012	0,001		0,013	0,054	0,054	0,054	0,003
11	Altre sorgenti e assorbimenti	25	Altro	2	Fuochi di artificio								0,128	0,128	0,128	
11	Altre sorgenti e assorbimenti	31	Foreste - assorbimenti	1	Biomassa viva			-0,413								
11	Altre sorgenti e assorbimenti	31	Foreste - assorbimenti	2	Materia organica morta			-0,040								
11	Altre sorgenti e assorbimenti	31	Foreste - assorbimenti	3	Suoli			-0,341								
Totali						127,44	172,70	16,62	130,10	4,05	27,47	40,13	15,23	14,56	16,21	0,60

Dalla tabella riportata si evince come i settori maggiormente emissivi risultino gli impianti residenziali, i veicoli a motore (automobili, veicoli pesanti e leggeri), le attività di verniciatura e di sgrassaggio metalli (in particolare per i COV), del le reti di distribuzione del gas (CH₄). E' interessante osservare come gli impianti residenziali e le automobili costituiscano una sorgente importante di emissioni per quasi tutti gli inquinanti considerati ed in particolare per le PM₁₀.

Qualità dell'aria del Comune di Carrè – VAS del Piano di Assetto del Territorio comunale

Per la caratterizzazione della qualità dell'aria del Comune di Carrè si è fatto riferimento anche al quadro conoscitivo del Rapporto Ambientale del Piano di Assetto del Territorio comunale (anno 2012).

Nel Comune di Carrè non vi sono stazioni ARPAV di rilevamento della qualità dell'aria. La stazione fissa più vicina che rileva la qualità dell'aria è sita a Thiene.

Emissioni di monossido di carbonio (CO)

Le sorgenti di monossido di carbonio più pericolose si ritrovano negli ambienti domestici (inquinamento indoor): in particolare scaldabagni o caldaie a gas per il riscaldamento o stufe a legna con tiraggio inadeguato per scarsa manutenzione o difetto nell'impianto, fornelli a gas o anche automobili con il motore tenuto acceso a lungo in ambienti confinati, come le autorimesse.

Nel territorio di Carrè i valori di CO riscontrati sono decisamente inferiori al valore limite giornaliero stabilito dalla normativa di 10 mg/mc.

Emissioni di biossido di azoto (NO_x)

Il Rapporto Ambiente (RA) della Valutazione Ambientale Strategica non segnala particolari problematiche per il Comune di Carrè relativamente ai livelli di biossido di azoto.

Emissioni di polveri (PTS e PM₁₀)

Nell'aria dei centri urbani sono presenti polveri soprattutto a causa del traffico veicolare e degli impianti di riscaldamento. Tra i mezzi di trasporto, i veicoli diesel, sia leggeri che pesanti, emettono un quantitativo di polveri maggiore rispetto ai veicoli a benzina.

I valori di emissioni di polveri indicati nel RA sono inferiori al valore limite stabilito dalla normativa (50 µg/m³).

Emissioni di biossido di anidride carbonica (CO₂)

Il Rapporto Ambiente (RA), per quanto concerne il Comune di Carrè, non individua particolari livelli di emissione.

Zonizzazione secondo il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera

La Regione Veneto attualmente è dotata di un Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.T.R.A.), approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004. Detto Piano rappresenta lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

L'attuale normativa nazionale che recepisce le Direttive comunitarie in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria impone l'aggiornamento del vigente Piano.

Nel BUR del 22 gennaio 2013 è stata pubblicata la Deliberazione della Giunta regionale n. 2872 del 28.12.2012 con la quale nell'ambito della valutazione ambientale strategica (VAS) sono stati adottati il Documento di Piano, il Rapporto ambientale, il Rapporto ambientale-sintesi non tecnica dell'aggiornamento del Piano regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

Con la DGR 2130/2012 è stata approvata la nuova suddivisione del territorio regionale ed agglomerati relativamente alla qualità dell'aria ("Zonizzazione e classificazione del territorio regionale ai sensi degli art. 3 e 4 del D.lgs 13.08.2010 n. 155 Deliberazione n. 74/CR del 17.07.2012. Approvazione").

La metodologia utilizzata per la zonizzazione del territorio ha visto la previa individuazione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone. Come indicato dal D. lgs 155/2010, ciascun agglomerato corrisponde ad una zona con popolazione residente superiore a 250.000 abitanti, ed è costituito da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci.

Sono stati individuati i seguenti 5 agglomerati:

- Agglomerato Venezia;
- Agglomerato Treviso;
- Agglomerato Padova;
- Agglomerato Vicenza;
- Agglomerato Verona.

Sulla base di tale zonizzazione, il Comune di Carrè ricade all'interno della zona **IT0515 Prealpi e Alpi**.

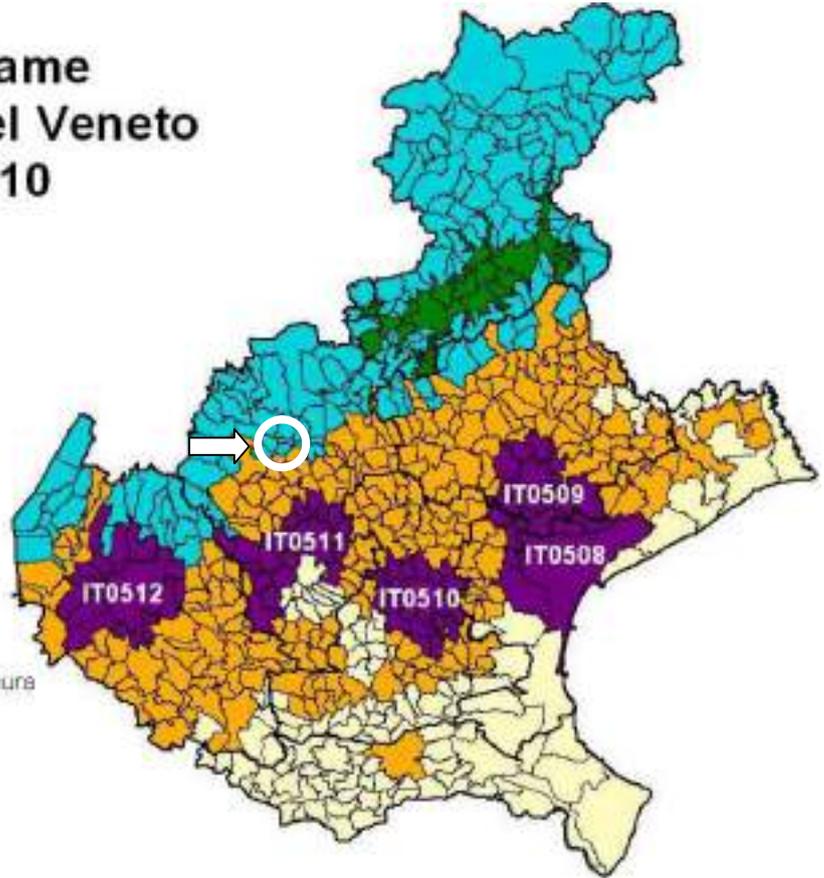
Figura 50. Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera. Documento di Proposta di Piano. Allegato A DGR 2872/2012.

Progetto di riesame della zonizzazione del Veneto D. Lgs. 155/2010

Legenda:

Zonizzazione

- IT0508 Agglomerato Venezia
- IT0509 Agglomerato Treviso
- IT0510 Agglomerato Padova
- IT0511 Agglomerato Vicenza
- IT0512 Agglomerato Verona
- IT0513 Pianura e Capoluogo bassa pianura
- IT0514 Bassa pianura e colli
- IT0515 Prealpi e Alpi
- IT0516 Valbelluna
- Confini Provinciali
- Confini Comunali



6.3 LA QUALITÀ DELLE ACQUE SUPERFICIALI

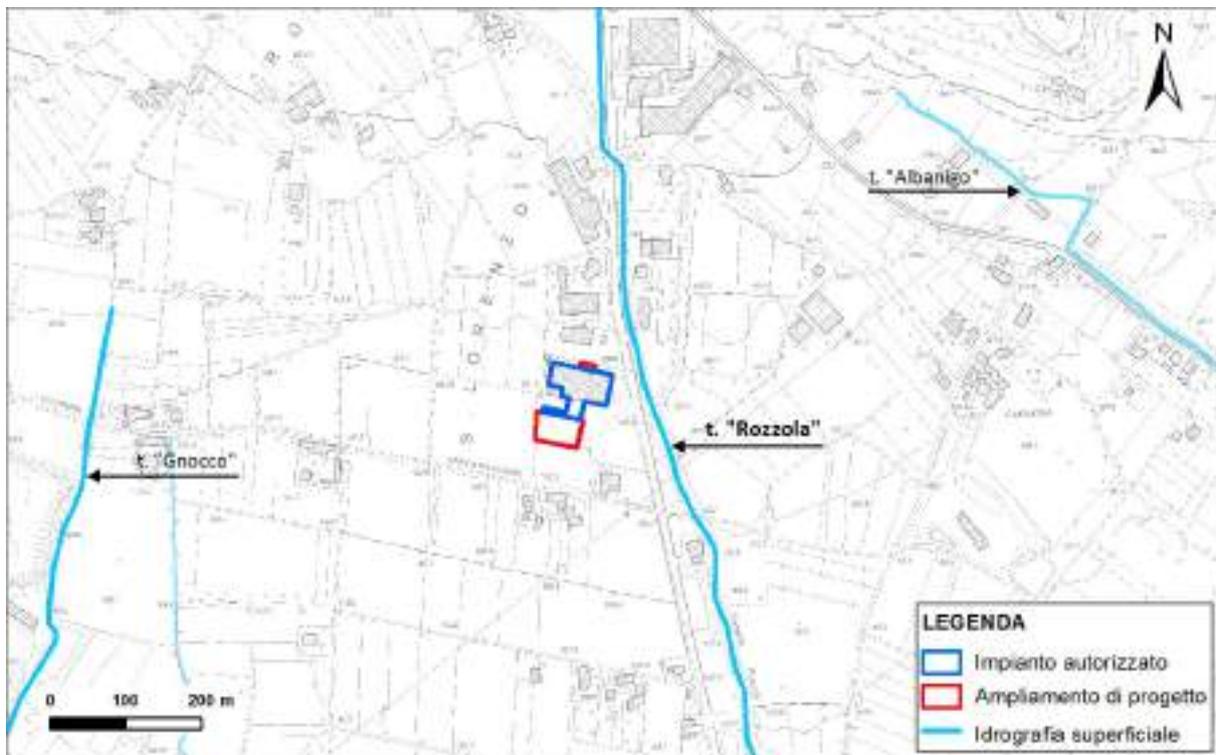
Acque superficiali

Secondo quanto indicato dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto il Comune di Carrè è compreso all'interno del bacino del Fiume Brenta – Bacchiglione sottobacino N003/03 "Bacchiglione".

L'elemento idrico superficiale di maggior rilievo del Comune di Carrè è costituito dal Torrente Rozzola, che rappresenta la continuazione in pianura della Valle del Castello per poi proseguire lungo il confine tra Zanè e Zugliano, attraversare Thiene dove si unisce alla Roggia di Thiene. La parte di pianura è solcata da alcuni corsi d'acqua minori, alcuni dei quali sono stati rettificati e che vengono utilizzati per irrigare i campi coltivati.

IL sito aziendale è ubicato ad oltre 50 m dal torrente Rozzola (tributario del t. Bacchiglione), mentre gli altri elementi idrografici degni di nota (t. Gnocco e t. Albanigo) scorrono ad oltre 600 m.

Figura 51: Inquadramento cartografico della rete idrica superficiale rispetto al sito aziendale.



Stato qualitativo delle acque superficiali

Secondo le informazioni desumibili dal Rapporto Ambientale del PTCP (paragrafo 3.4.2.2.1 “Stato Ambientale dei Corsi d’Acqua”), la stazione di monitoraggio ARPAV più vicina è la n. 47 “Fiume Bacchiglione”, situata in Comune di Caldogno che presenta uno stato ambientale (indice SACA) buono negli anni 2005-2008.

Tabella 21. Rapporto Ambientale del PTCP, Tabella ACQ-2 “Stato ambientale dei corpi idrici superficiali”.

STA Z.	CORPO IDRICO	COMUNE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
99	F. GUA'	Arzignano/Sa rego	PESS	SCA	\	\	\	\	\	\	\
104	R. ACQUETTA	Montebello Vic.	SCA	SCA	SCA	\	\	\	SUF	SUF	SUF
101	T. POSCOLA	Montecchio Mag.	SCA	\	\	\	\	\	\	\	\
26	T. POSINA	Arsiero	BUO	ELE	BUO	BUO	BUO	BUO	ELE	ELE	ELE
48	F. TESINA	Bolzano Vicen.	SUF	BUO							
47	F. BACCHIGLIONE	Caldogno	SUF	SUF	BUO	BUO	SUF	BUO	BUO	BUO	BUO



6.4 LA QUALITÀ DELLE ACQUE SOTTERRANEE

Acque sotterranee

Le acque sotterranee sono tutte le acque che si trovano sotto la superficie del suolo nella zona di saturazione e a contatto diretto con il suolo o il sottosuolo (ai sensi del D.Lgs. 152/06 Art. 54).

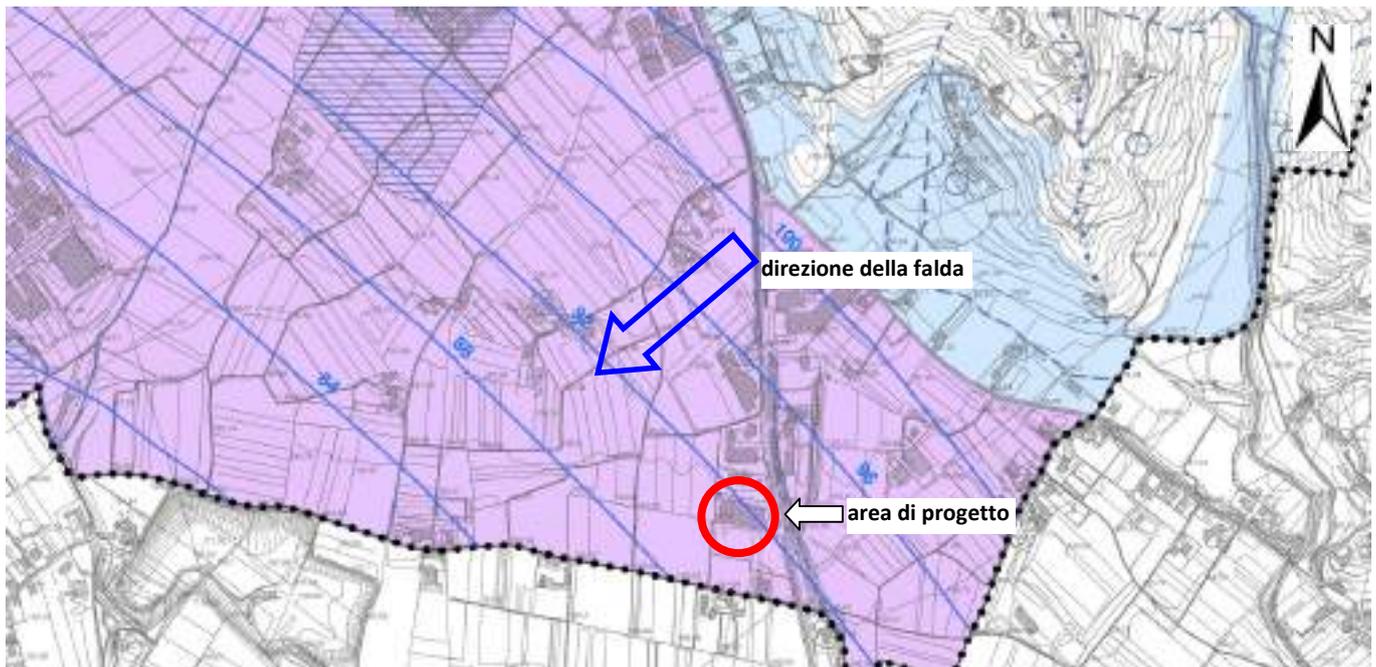
L'area di pianura del territorio di Carrè è costituita dal materasso alluvionale (ghiaioso-sabbioso) indifferenziato che caratterizza la parte a nord delle risorgive, detta Alta pianura. Questa zona è caratterizzata dalla presenza di un'unica falda a superficie libera che regola, da un punto di vista idraulico, le variazioni delle riserve idriche profonde a sud, interessate dalle attività di emungimento.

Il RA del PAT comunale riporta un marcatissimo asse di drenaggio impostato nelle antiche conoidi ghiaiose dell'Astico che partendo dalla zona di Piovene - Chiuppano scende con direzione NNO-SSE.

Su questo asse di drenaggio convergono le direzioni di deflusso dell'intera zona conferendo a quest'elemento una rilevante importanza: infatti dalla sua azione derivano le abbondanti risorse idriche sotterranee esistenti a Nord di Vicenza.

La falda contenuta nei depositi alluvionali ghiaiosi è di tipo freatico, con quote assolute oscillanti in questi ultimi anni tra circa 140 m s.l.m. (100 metri di profondità dal piano campagna locale) lungo i confini Nord Occidentale ed Orientale e 100 m s.l.m. (100 metri di profondità circa dal piano campagna locale) nella porzione meridionale, al limite con il Comune di Zanè.

Figura 52. Piano degli Interventi del Comune di Carrè, elaborato C.05.02 Carta Idrogeologica. In evidenza la direzione della falda NNO-SSE.



Qualità delle acque sotterranee

Le campagne di monitoraggio qualitativo delle acque sotterranee consistono nell'effettuare prelievi di campioni d'acqua e successiva analisi chimica in laboratorio. All'interno del Comune di Carrè non sono presenti punti di monitoraggio.

Come riportato nel § 5.2.9 la stazione di monitoraggio della qualità delle acque sotterranee più vicina è quella di Thiene (P 160) posta a valle rispetto all'area di progetto. La stazione presenta valori variabili da 2 a 3, corrispondenti a "impatto antropico ridotto e sostenibile (2)" e "impatto antropico significativo (3)".

6.5 POZZI E SORGENTI

Nell'ambito comunale di Carrè non sono presenti pozzi per il prelievo idropotabile (rif. Carta dei Vicoli e della Pianificazione Territoriale del PAT del Comune di Carrè).

6.6 SUOLO E SOTTOSUOLO

6.6.1 CARATTERI GEOMORFOLOGICI DEL TERRITORIO

Per la descrizione degli aspetti geologici dell'area di progetto si è fatto riferimento alla Relazione Ambientale della VAS del PAT del Comune di Carrè.

L'area di progetto ricade su un ambito territoriale originatosi dalla Conoide fluvioglaciale pedemontana del paleo-corso del Torrente Astico; e si tratta di un'estesa struttura a ventaglio depositata, quando il regime del corso d'acqua era diverso da quello attuale e caratterizzato da portate molto maggiori, conseguenti allo scioglimento dei ghiacciai. Questa conformazione a materasso indifferenziato è limitata ad una fascia che varia dai 5 ai 20 chilometri a partire dal piede dei rilievi montuosi. La forma e le dimensioni della conoide alluvionale sono evidentemente in dipendenza col carattere turbolento del corso d'acqua; in genere le conoidi più antiche, quindi più profonde, sono quelle che hanno invaso aree maggiori.

Il territorio in esame è classificato nella "Carta Geologica del Veneto" come:

- 4a: depositi alluvionali e fluvioglaciali distinti sino a 30 m di profondità sulla base di stratigrafie di pozzi: ghiaie e sabbie prevalenti;
- 4a: area di massima alimentazione delle falde freatiche;
- l'isofreatica fondamentale è posta ad un'altezza di circa 95 m s.l.m.

Figura 53. Estratto della Carta geologica del Veneto.

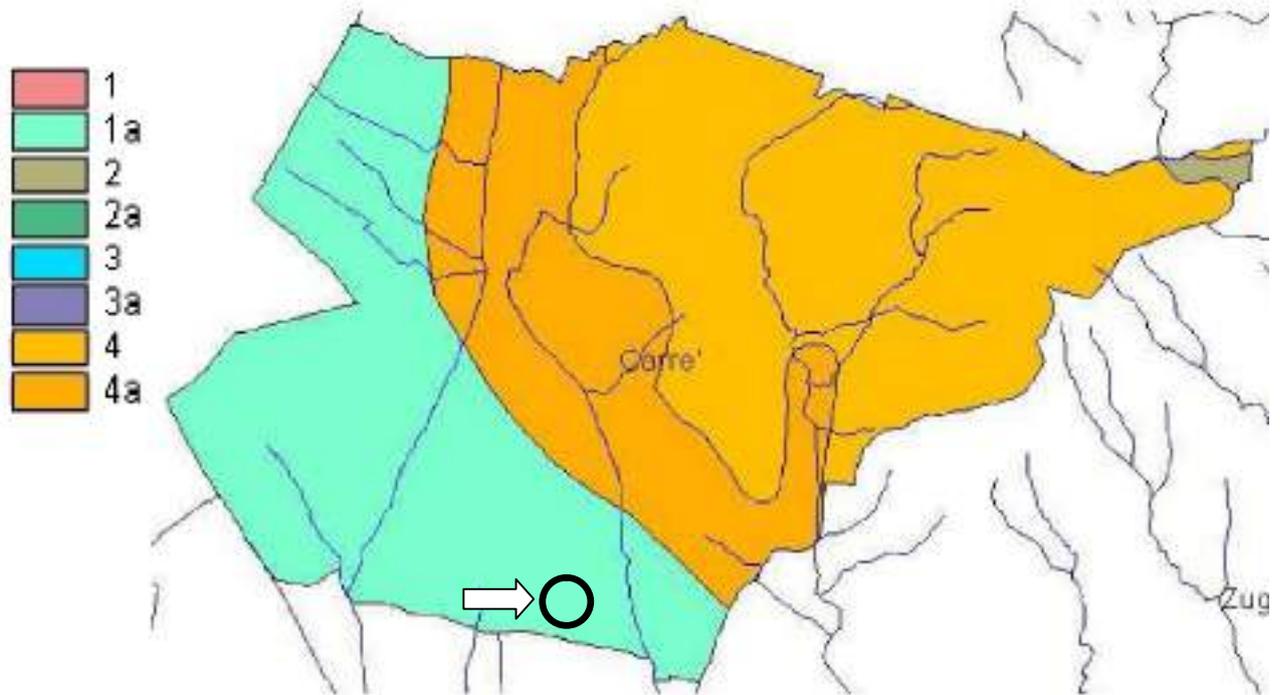


Idrogeologia della Pianura

- Isofascia fondamentale (isopiezometrica 10 m)
 - Isofascia isohyeta (isopiezometrica 2 m)
 - Tronco d'alveo dipendente
 - Assi di drenaggio precedenti
 - Linee longitudinali della base dell'aquifero
-
- 4 a - Area di massima alimentazione della falda libera
 - 4 b - Area di transizione fra l'aquifero libero e la falda in pressione
 - 4 c - Area di falda profonda in pressione, a piezometria elevata (a una zona di 1000)

La cartografia che segue seguita mostra la permeabilità dei suoli del territorio del Comune di Carrè. La permeabilità risulta alta in corrispondenza suoli caratterizzati da di ghiaie e sabbie, che nel caso specifico si rinvengono nel settore di pianura interessato da depositi detritici. L'impianto aziendale ricade su suoli a permeabilità medio-alta..

Figura 54. Carta della permeabilità dei suoli del Comune di Carrè (fonte: VAS - Rapporto Ambientale, 2011).



Legenda:

- 1 alta;
- 2 media;
- 3 bassa;
- 4 impermeabili;
- a = in terreni "sciolti"

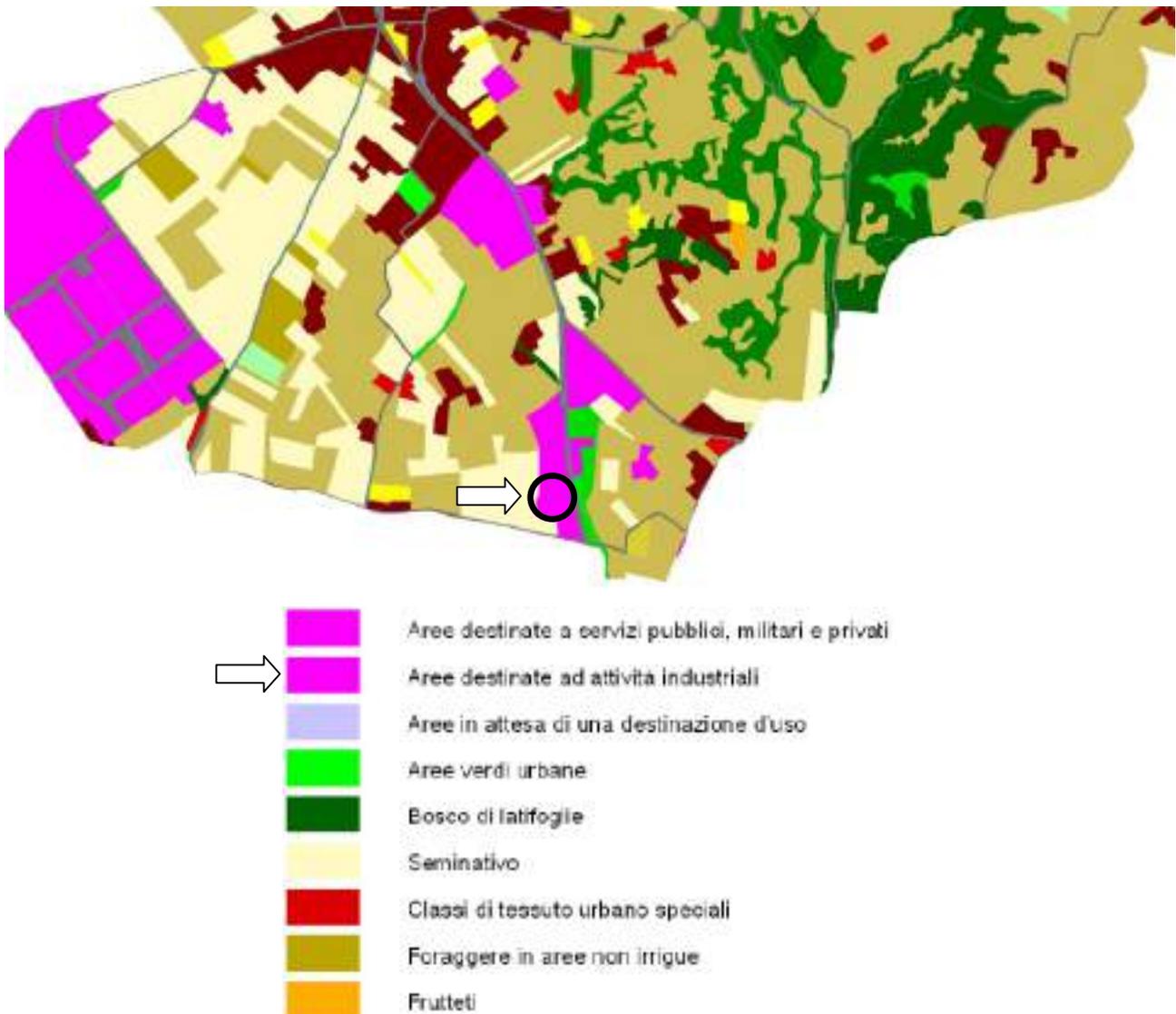
6.7 USO DEL SUOLO

Per quanto riguarda l'uso del suolo, le analisi condotte nel Rapporto Ambientale della Valutazione Ambientale Strategica (PAT) hanno evidenziato i seguenti aspetti:

- la netta prevalenza delle colture agricole che coprono circa il 58.8% del territorio comunale. Tra queste abbiamo una preponderanza delle superfici a copertura erbacea con circa il 37%, seguono i seminativi (in particolare mais) con oltre il 20%;
- una discreta presenza di aree boschive con circa il 16.6%, rappresentate in misura maggiore da formazioni a robinieto;
- una parte di urbanizzazione che copre complessivamente quasi il 25% del territorio.

Il sito aziendale in esame ricade interamente all'interno di "aree destinate ad attività industriali".

Figura 55. Copertura del suolo (fonte: VAS – Rapporto Ambientale).



6.8 RETE ECOLOGICA

In passato, per la conservazione della natura si è ritenuto sufficiente prevedere l'istituzione di aree protette svincolate dal restante territorio quali isole dedicate alla tutela della fauna e della flora. Questo approccio è considerato oggi insufficiente ed è emersa l'esigenza di collegare le aree a maggiore naturalità tramite la creazione di corridoi e aree di sosta al fine di favorire lo scambio genetico e quindi la biodiversità.

E' ormai evidente la necessità di sviluppare un sistema di protezione non solamente limitato ai siti ecologicamente rilevanti, ma che "allarga" le aree protette mediante la riqualificazione di habitat circostanti e che "collega" tramite corridoi e aree di sosta per la dispersione e la migrazione delle specie. Da quanto sopradetto è emerso il concetto di Rete Ecologica: un'infrastruttura naturale e ambientale che persegue il fine di interrelazionare e di connettere ambiti territoriali dotati di una maggiore ricchezza di biodiversità.

La rete ecologica, presente nell'ambito territoriale in esame, è individuata da quattro strumenti di pianificazione, come riportati nella tabella seguente.

Tabella 22: analisi della Rete ecologica.

Strumento di settore vigente in materia di biodiversità	Elementi della rete ecologica interessati dall'intervento di progetto	Relazione con l'intervento di progetto
Rete Natura 2000 <i>(rif. Figura 56)</i>	Nessuno	L'area di progetto ricade all'esterno dei siti della rete Natura 2000. I siti più prossimi all'area sono: - SIC/ZPS IT3210040 denominato "Monti Lessini, Pasubio e Piccole Dolomiti vicentine"; distanza oltre 4 km dall'area di progetto. - SIC IT3220040 denominato "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe"; distanza oltre 9 km dall'area di progetto.
P.T.R.C. Regione Veneto Tav. 09 – Sistema del territorio rurale e della rete ecologica <i>(rif. Figura 26)</i>	Nessuno	L'intervento in oggetto ricade all'interno di un ambito produttivo (zona industriale) classificato dalla cartografia di piano come urbanizzato consolidato. Non vengono interessati elementi della rete ecologica regionale.
P.T.C.P. Provincia Vicenza Tav. 3.1.A – Sistema ambientale <i>(Rif. Figura 38)</i>	Nessuno	L'intervento in oggetto ricade all'interno di un ambito produttivo e urbanizzato consolidato (zona industriale). Non vengono interessati elementi della rete ecologica provinciale.
V.A.S. del P.A.T. di Carrè Tav. AA.C.2 – Carta della Rete Ecologica <i>(Rif. Figura 57)</i>	Nessuno	L'area di progetto ricade all'esterno di elementi appartenenti alla rete ecologica comunale (area di connessione naturalistica, corridoio ecologico secondario).

In sintesi, l'intervento di progetto si pone all'esterno degli elementi della rete ecologica, così come individuati dagli strumenti di pianificazione.

Figura 56. Estratto della cartografia “La Rete Natura 2000 nel Veneto”.

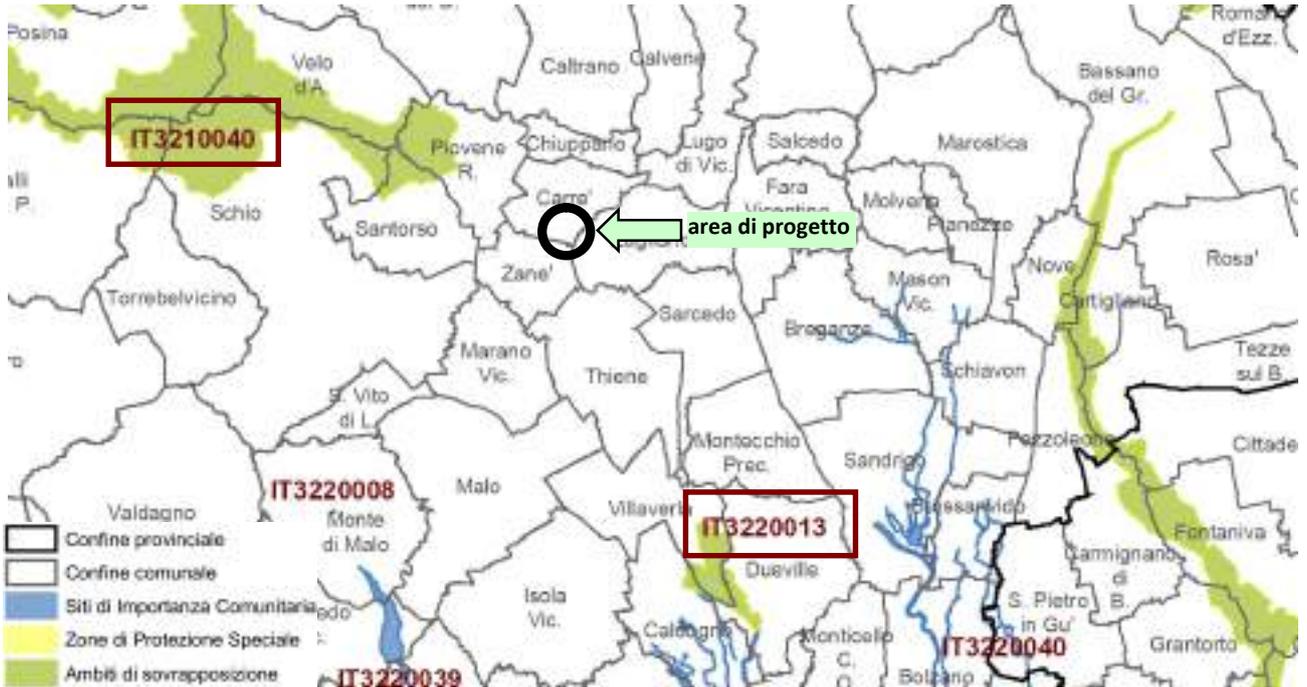
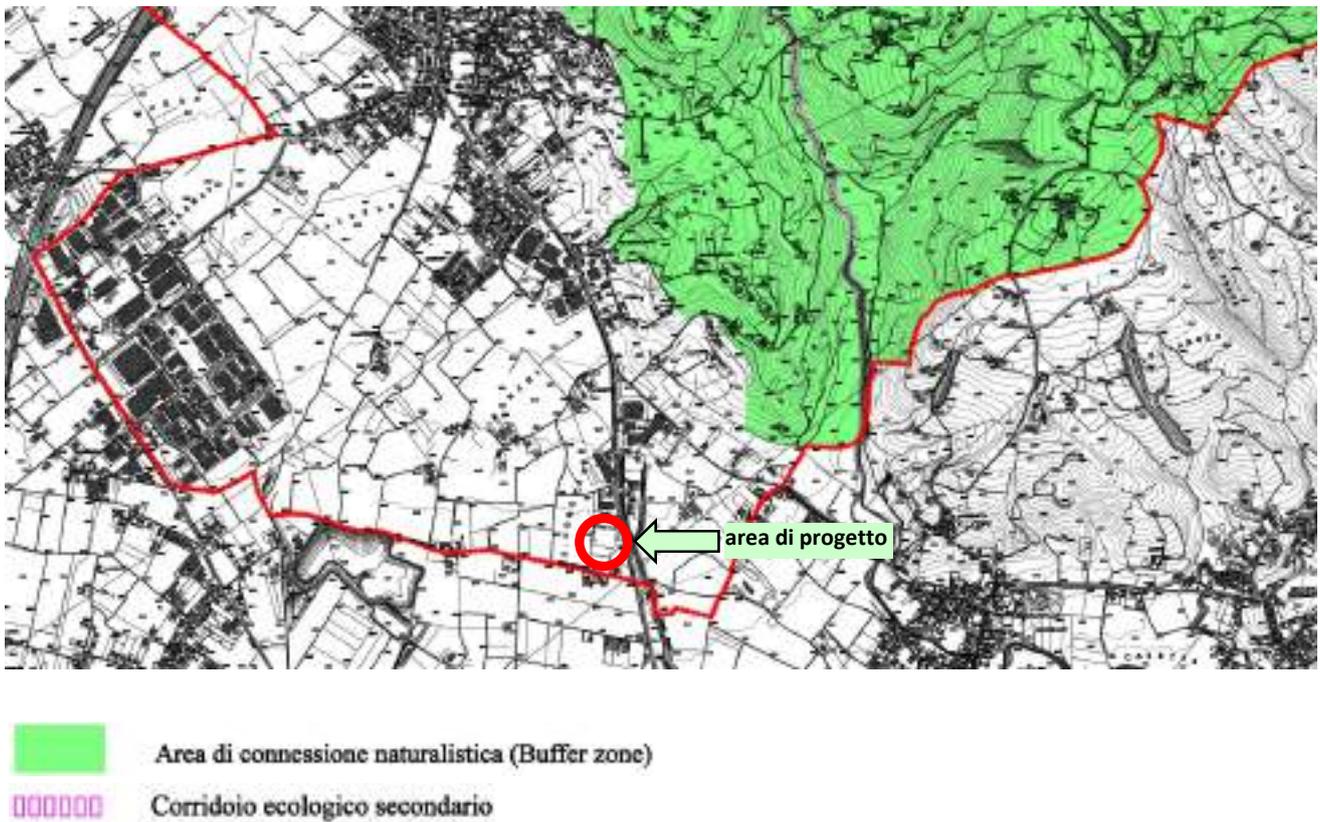


Figura 57. V.A.S. del P.A.T. di Carrè Tav. AA.C.2 – Carta della Rete Ecologica.



6.9 VIABILITÀ E TRAFFICO

I due assi viari principali di collegamento presenti nel Comune di Carrè sono:

- la Strada Provinciale n. 349 “del Costo” – Via Monte Summano;
- la Strada Provinciale n. 116 “Caltrano” – Via San Lorenzo.

Ambedue attraversano il territorio comunale con direzione NordOvest-SudEst, servendo la zona industriale maggiore (SP 349), la zona industriale di via San Lorenzo e il centro municipale (SP 116).

Ad oggi non si hanno dati relativamente ai flussi veicolari delle suddette strade provinciali.

Il Rapporto Ambientale relativo alla VAS, indica come un elemento di criticità la presenza di traffico in Via Monte Summano (SP 349).

L’impianto di progetto risulta direttamente servito dalla SP 116; quest’ultima, relativamente al traffico veicolare, non rappresenta un elemento di criticità secondo quanto riportato nel Rapporto Ambientale della VAS.

Figura 58: Estratto “Planimetria Generale con indicazione delle Strade Provinciali e delle Aree di Manutenzione” (fonte: Vi.abilità 2008).

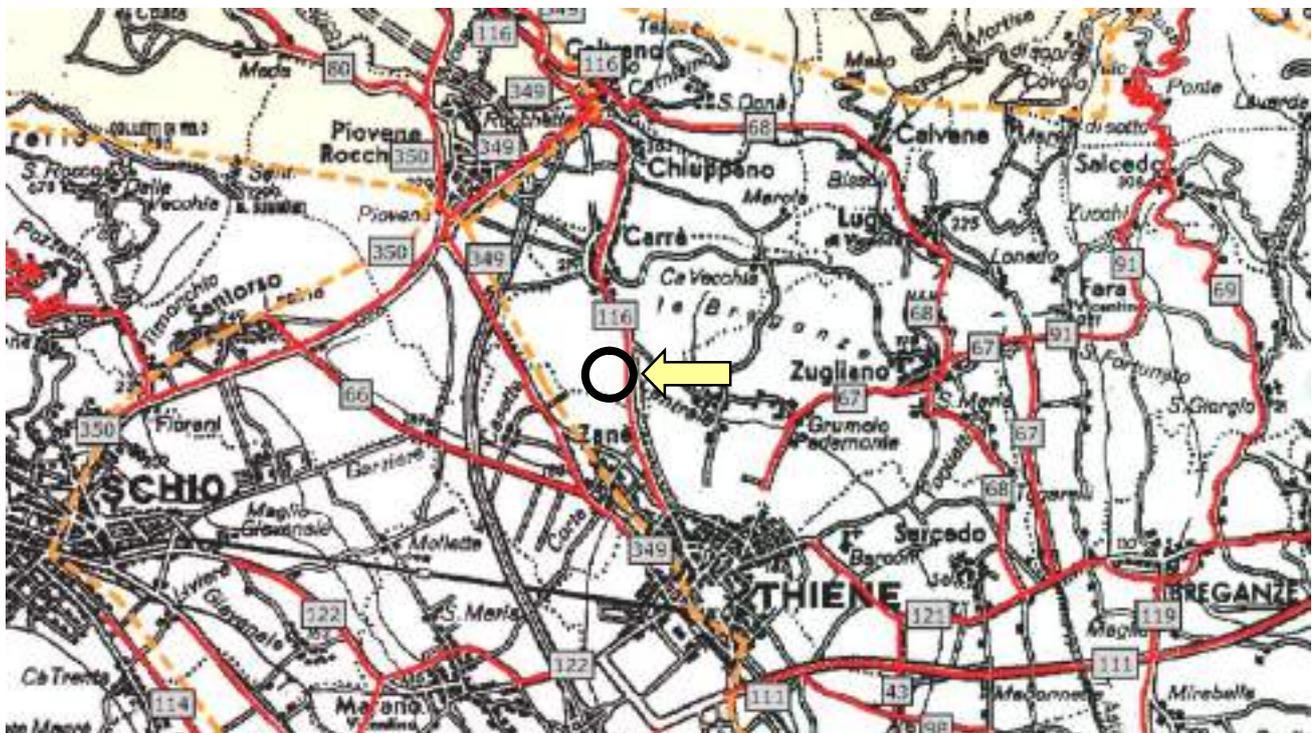


Figura 59: Accesso al sito aziendale della SNVI dalla Strada Provinciale 116.



7 VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI

7.1 METODOLOGIA

Per la valutazione della significatività degli impatti potenziali, si è fatto riferimento a quanto indicato nell'Allegato V "Criteri per la Verifica di assoggettabilità di cui all'art. 20" alla parte II del D.lgs 152/2006 e s.m.i. e alla D.G.R.V. n. 1624 del 11.05.1999.

Gli impatti che le azioni del progetto possono esercitare 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 dell'implementazione di un'azione dell'intervento sono positivi nei confronti della componente considerata;
- **impatto nullo:** gli effetti diretti e 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.

7.2 STIMA DEGLI IMPATTI POTENZIALI

7.2.1 DIMENSIONI DEL PROGETTO

Il progetto in analisi prevede l'ampliamento per le sole aree destinate:

- allo stoccaggio delle cabine riutilizzabili ottenute dal processo di recupero dei veicoli fuori uso;
- allo stoccaggio all'interno di cassoni coperti di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio).

Rimane inalterata l'attuale area adibita all'attività di recupero di veicoli fuori uso (R13 e R4) e i relativi quantitativi di rifiuti autorizzati al trattamento espressi in peso (3.000 ton/anno, 30 ton/giorno), mentre aumenteranno i quantitativi di automezzi in trattamento (da 250 a 300 automezzi/anno).

L'iniziativa così descritta comporterà un aumento delle superfici aziendali, dai 3.800 mq attuali, ai 6.145 mq di configurazione di progetto, comprensivo sia delle parti coperte (fabbricati), sia dei piazzali esterni.

		Superfici coperte	Piazzali esterni
Impianto attuale	Fabbricato	3.800 mq	//
Ampliamento di progetto	Stoccaggio ferro e alluminio prodotti	//	145 mq
	Stoccaggio cabine riutilizzabili	//	2.200 mq
Totali		3.800 mq	2.345 mq

L'ampliamento insisterà su un lotto produttivo esistente adiacente al sito aziendale, sfruttando i piazzali di pertinenza.

Dal punto di vista edilizio non si prevede, quindi, la realizzazione di nuove strutture o volumi, ma l'adeguamento dei piazzali (nuova pavimentazione in cls) e la realizzazione di un sistema di raccolta e gestione delle acque meteoriche di dilavamento degli stessi.

L'iniziativa progettuale non comporta, pertanto, l'occupazione di terreni su vasta scala, lo sgombrò del terreno, sterri di qualsiasi dimensioni o sbancamenti.

L'attività aziendale, nella configurazione di progetto, prevede il trattamento di 3.000 ton/anno di rifiuti (300 veicoli fuori uso) e la messa in riserva (R13) di un quantitativo massimo di circa 50 ton di rifiuti classificati solo in parte come pericolosi, prevedendo un modesto aumento rispetto al quantitativo autorizzato dei rifiuti in ingresso in stoccaggio (+5 ton).

Ambiente idrico

L'ampliamento interesserà un lotto industriale esistente, prevedendo l'utilizzo dei piazzali esterni, previo adeguamento di questi ultimi al fine di realizzare un sistema di raccolta e di gestione delle acque meteoriche di dilavamento.

L'elemento idrico superficiale più prossimo al sito di progetto è il torrente Rozzola, situato a circa 50 m; all'interno dell'area di progetto o in prossimità non sono, pertanto, presenti corpi idrici superficiali. Gli interventi edilizi previsti dal progetto, relativi alla sistemazione dei piazzali esterni (impermeabilizzazioni in cls) e al collegamento con il sistema di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento, insisteranno all'interno del lotto aziendale, su superfici urbanizzate (zona industriale), poste all'esterno di corsi d'acqua (torrente Rozzola).

La prima pioggia sarà trattata nell'impianto di disoleazione e quindi scaricherà in fognatura delle acque nere gestita da AVS; le acque di seconda pioggia scaricheranno direttamente in un fosso esistente lungo il confine sud del lotto. Il fosso attraversa la strada provinciale con una tubazione in calcestruzzo e convoglia l'acqua nel torrente Rozzola.

Le portate immesse nel torrente Rozzola riguardano, pertanto, le sole acque di seconda pioggia; la presenza del bacino di laminazione aziendale garantirà un progressivo rilascio delle portate nel torrente richiamato, non determinando, quindi, criticità nei confronti della regolare regimazione delle acque.

Si precisa che il corso d'acqua Rozzola presenta uno scorrimento acqua inferiore a 120 gg /anno.

Ciò premesso si ritiene che l'attività di progetto non possa arrecare danno all'assetto idrologico ed idrogeologico del sito in esame, non modificando, per l'appunto, il reticolo di drenaggio esistente e rispettando il principio dell'invarianza idraulica del torrente Rozzola, come indicato nella disciplinare di Concessione – M128/2012 emessa dal Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta.

Generazione di afflussi significativi di reddito nell'economia locale

L'aumento delle superfici destinate agli stoccaggi dei beni prodotti (cabine riutilizzabili) e l'introduzione delle autovetture nel ciclo di recupero dei veicoli fuori uso consentirà alla ditta proponente di ottimizzare e completare l'attuale ciclo di recupero, migliorando la gestione dal punto di vista logistico (nuove aree per lo stoccaggio dei beni prodotti) e fornire un più ampio servizio ai clienti (introduzione del recupero delle autovetture).

Tali fattori permetteranno di aumentare le prospettive di crescita all'interno del mercato del recupero di veicoli fuori uso.

Generazione di volumi di traffico

Il sistema viario esistente e i livelli di traffico

La Provincia di Vicenza, come buona parte del Nordest, si caratterizza per l'accentuato policentrismo in prossimità delle aree insediative e produttive, riprodotto da un fitto reticolato, prodotto da stratificazioni di aree urbanizzate territorialmente disorganizzate, dove la viabilità principale e secondaria risulta mal pianificata e non adeguata alle esigenze di sviluppo della provincia.

Più in generale in sistema stradale veneto si configura come una rete policentrica distribuita sui seguenti nodi:

- i centri di Venezia-Mestre, Padova e Verona;
- le città di Treviso, Vicenza, Belluno e Rovigo;
- le cittadine presenti all'interno delle singole provincie;
- i capoluoghi comunali che gravitano per interessi socio economici su centri di livello superiore.

Il flusso pendolare, strettamente vincolato agli orari di lavoro, presenta picchi di concentrazione in precisi orari della giornata (8.00÷9.00 e 17.00÷18.00), determinando un sovraccarico improvviso della circolazione, e portando ad una rapida congestione dei flussi nei settori della rete che presentano una sezione stradale non adeguata e che sono caratterizzati da una criticità elevata.

In generale la viabilità che gravita nell'ambito del Comune di Carrè risulta ben sviluppata e caratterizzata da una rete di arterie provinciali e comunali che consentono un facile collegamento con i principali centri abitati e produttivi della zona. Il sistema delle infrastrutture nel territorio comunale è fortemente caratterizzato dalla morfologia del territorio (dorsale delle colline delle Beregonze) e dalle importanti connessioni che attraversano il territorio (Autostrada A31, SP 349 e SP 116) che danno struttura e forma alla rete viaria.

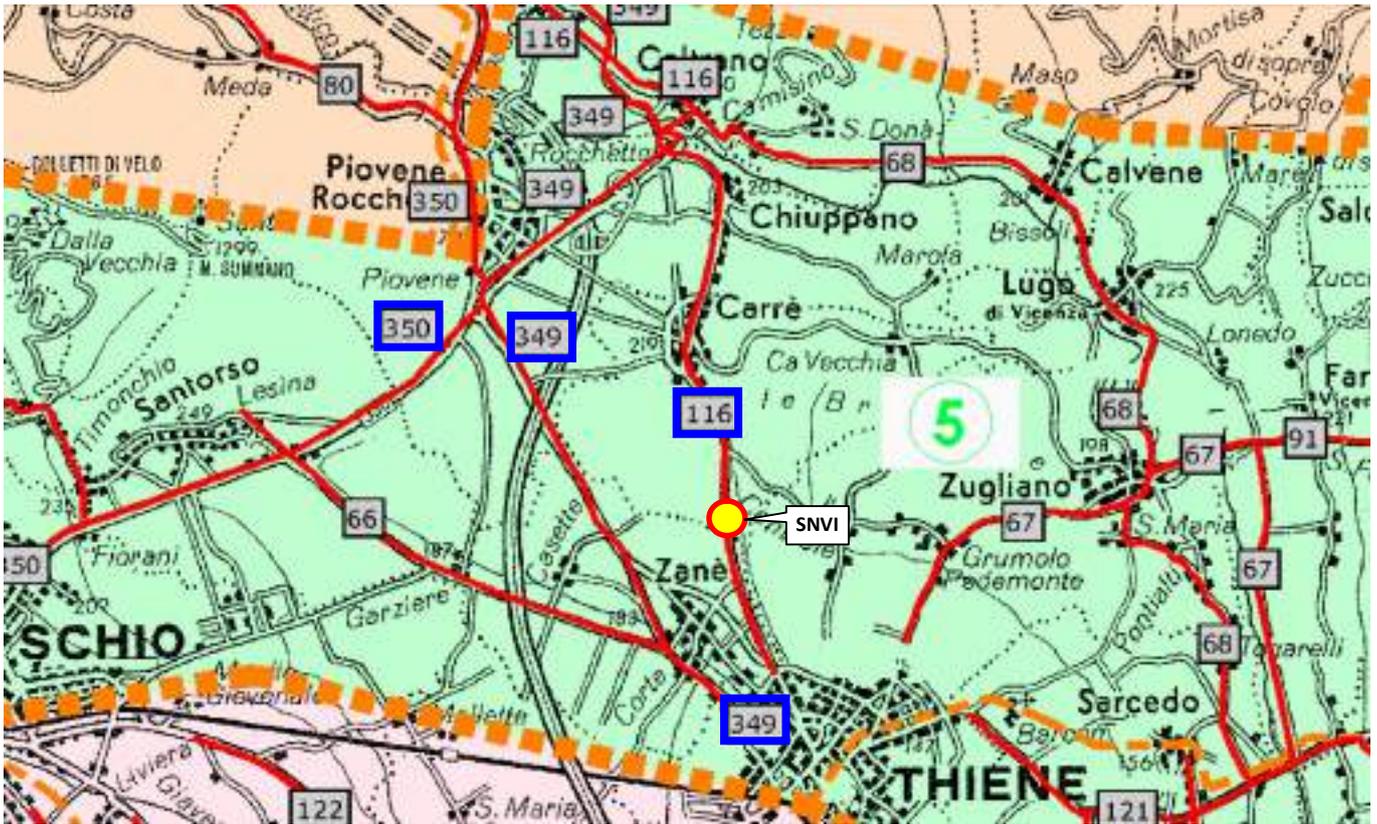
In rapporto al sistema Altovicentino, Carrè è interessato da forti flussi di traffico a medio e breve raggio ed è nel contempo caratterizzato da una carenza di infrastrutture viarie correttamente gerarchizzate.

Attualmente le strategie relative alla mobilità stradale di Carrè non prevedono opere di grande importanza a livello sovracomunale

Il sito aziendale è ubicato nei pressi di importanti arterie stradali, in particolare:

- la **Strada Provinciale 116 "Caltrano"**, direttamente accessibile dal sito aziendale, è tra le principali arterie stradali di Carrè; funge da collegamento tra il centro municipale di Thiene e i comuni di Carrè, Chiuppano e Caltrano. Collega inoltre le aree produttive che gravitano, per l'appunto, sull'asse viario.
- la **Strada Provinciale 349 "del Costo"**, posta a circa 2,5 km dal sito aziendale, rappresenta la principale via di collegamento non autostradale tra la zona industriale di Thiene (casello autostradale) e la direttrice Schio – Piovene – Asiago (SP 350).
- la **Strada Provinciale 350 "val d'Astico"**, posta a circa 5 km dal sito aziendale, rappresenta la principale via di collegamento tra la zona industriale di Schio e l'azienda, nonché la direttrice Schio – Piovene;
- **autostrada A31** Valdastico attraversa da sud a nord la provincia di Rovigo, la provincia di Padova e la provincia di Vicenza, partendo dalla SS 434 Transpolesana e terminando a Piovene Rocchette.; il sito aziendale si trova ad una distanza di circa 5 km in linea d'aria dal casello di Piovene Rocchette, raggiungibile percorrendo la SP 116 e la SP 349; trattasi dell'arteria principale che caratterizza la mobilità sovra-provinciale dell'Alto vicentino, che passando a Ovest del territorio comunale di Carrè unisce numerose zone produttive e strategiche delle provincie di Vicenza, Padova e Rovigo; rappresenta, inoltre, il principale collegamento con l'autostrada A4.

Figura 60: Estratto “Planimetria Generale con indicazione delle Strade Provinciali e delle Aree di Manutenzione” (fonte: Vi.abilità 2008).



Gli elementi afferenti la viabilità interessati dai flussi di automezzi commerciali pesanti in entrata ed uscita dall’impianto di progetto sono nell’ordine:

- la S.P. 116 “Caltrano” (direttamente a servizio della zona industriale);
- la S.P. 349 “del Costo”;
- la S.P. 350 “val d’Astico”.

Il progetto in esame prevede la generazione di traffico veicolare commerciale pesante (autocarri) lungo la viabilità provinciale a servizio della zona industriale (SP 116), successivamente connessa alla SP 349 e alla SP 350.

Volumi di traffico relativi alla SP116

Attualmente non sono stati ancora prodotti studi o indagini relativi ai volumi di traffico che interessano la SP 116; in particolare il Progetto SIRSE, sviluppato dalla Provincia di Vicenza, contiene i dati e le elaborazioni relativi al monitoraggio svolto negli anni 2000-2008. La sezione di monitoraggio più prossima al sito aziendale è collocata lungo la SP349.

L’analisi degli strumenti di pianificazione dei Comuni di Carrè e Zanè ha evidenziato l’assenza di dati relativi ai volumi di traffico nei territori comunali; entrambi i comuni non sono, inoltre, dotati del Piano Urbano del Traffico.

Si è proceduto, pertanto, con la misurazione campionaria dei flussi veicolari lungo la SP 116 in prossimità dell’accesso carraio al sito aziendale, conteggiando i flussi orari durante gli orari lavorativi diurni (08:00 – 18:00). I risultati dell’indagine, riportati nella tabella che segue, evidenziamo come, durante le ore lavorative, i flussi si attestino sui 5.625 passaggi di autovetture, 450 passaggi per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e 225 passaggi per i veicoli commerciali pesanti.

Flussi veicolari dalle 08:00-18:00 lungo SP116			
totali	autovetture	comm. legg.	comm. pesanti.
6.300	5.625	450	225

Volumi di traffico relativi alla SP349 e SP 350

Diversamente per la SP349 "del Costo" si dispongono di dati rilevati per quanto riguarda i volumi di traffico.

La Provincia di Vicenza, in collaborazione con Vi.Abilità S.p.A. (ente gestore delle strade provinciali) ha provveduto ad effettuare un monitoraggio del traffico lungo le principali arterie stradali (progetto SIRSE) i dati disponibili riguardano il periodo 2000-2008, le sezioni di misura ritenute significative per l'opera in oggetto sono le seguenti:

- SP 349 "Costo" a Rozzampia (Thiene) – Km 101+600;
- SP 350 "Val d'Astico" a Santorso – Km 58+600.

Si riportano le schede relative a ciascuna delle tre stazioni di monitoraggio con l'ubicazione planimetrica delle stesse ed i risultati delle rilevazioni del traffico.

Si riporta la legenda dei parametri del traffico rilevati:

- Traffico Diurno Medio: somma dei veicoli transitati in entrambe le direzioni dalle 7.00 alle 19.00 - valore medio relativo all'anno;
- Traffico Giornaliero Medio: somma dei veicoli transitati in entrambe le direzioni dalle 0.00 alle 24.00 - valore medio relativo all'anno.
- Flusso 30esima Ora: Stima del flusso orario di veicoli transitati che è stato superato o raggiunto durante tutto l'anno per 30 ore.
- Punte biorarie: Media dei valori di flusso registrati nelle giornate feriali rispettivamente tra le 7.00 e le 9.00 e tra le 17.00 e le 19.00 - I valori si riferiscono ai transiti in 120 minuti (Sono escluse dal calcolo le giornate dei mesi di luglio e agosto e del periodo natalizio).
- Velocità V10 e V50: sono la velocità espressa in km/h superata rispettivamente dal 10% e dal 50% dei veicoli transitati.

SP 349

COSTO

a Rozzampia (km 101+600)



CODICE SEZIONE	1016
PROGRESSIVA CHILOMETRICA	101+600
LOCALITÀ	Rozzampia
COMUNE	Thiene
DIREZIONE A	verso Vicenza
DIREZIONE B	verso Thiene
LIMITE DI VELOCITÀ	90 km/h
LARGHEZZA CARREGGIATA	7,10 m

Parametri	Anno								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Giornate di rilievo	109	26	42	31	120	129	124	117	
Traffico Diurno Medio	<i>TDM_{settimane}</i>	15.290	15.140	16.375	16.088	15.903	16.050	16.428	16.508
	<i>TDM_{sabato}</i>	12.230	12.102	13.089	12.860	12.712	12.830	13.132	13.195
	<i>TDM_{festivo}</i>	8.708	8.619	9.322	9.159	9.053	9.137	9.352	9.397
	<i>TDM</i>	13.919	13.744	14.898	14.637	14.468	14.603	14.946	15.019
Traffico Giornaliero Medio	<i>TGM_{settimane}</i>	20.339	20.330	21.780	21.403	20.663	20.826	21.200	21.157
	<i>TGM_{sabato}</i>	18.632	18.628	19.955	19.610	18.931	19.081	19.423	19.384
	<i>TGM_{festivo}</i>	14.512	14.509	15.542	15.273	14.745	14.862	15.128	15.098
	<i>TGM</i>	19.261	19.256	20.628	20.271	19.570	19.725	20.079	20.039
Flusso 30° Ora	<i>Direzione A</i>	920	914	949	980	979	980	967	990
	<i>Direzione B</i>	853	850	873	898	891	883	908	930
	<i>Direzione A+B</i>	1.757	1.756	1.783	1.850	1.817	1.813	1.807	1.840
Punta Bioraria 7.00 – 9.00	<i>Direzione A</i>	1.336	1.257	1.330	1.343	1.354	1.387	1.444	1.460
	<i>Direzione B</i>	1.459	1.394	1.497	1.558	1.569	1.575	1.683	1.711
	<i>Direzione A+B</i>	2.795	2.651	2.827	2.901	2.923	2.962	3.127	3.171
Punta Bioraria 17.00 – 19.00	<i>Direzione A</i>	1.643	1.655	1.731	1.727	1.725	1.774	1.806	1.842
	<i>Direzione B</i>	1.544	1.514	1.603	1.595	1.594	1.582	1.628	1.632
	<i>Direzione A+B</i>	3.187	3.169	3.334	3.322	3.339	3.356	3.434	3.474
Velocità	<i>V10 (km/h)</i>	89	89	89	89	87	87	87	87
	<i>V50 (km/h)</i>	74	73	73	70	68	67	67	68
Composizione veicolare	<i>Autovetture</i>	85,03%	86,55%	84,72%	84,92%	87,00%	85,33%	84,28%	85,32%
	<i>Comm. leggeri</i>	8,73%	8,07%	9,12%	8,90%	7,43%	8,41%	8,70%	8,80%
	<i>Comm. pesanti</i>	6,24%	5,38%	6,16%	6,18%	5,57%	6,26%	7,02%	5,88%

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



SP 350

VAL D'ASTICO

a Santorso (km 58+600)



CODICE SEZIONE	0586
PROGRESSIVA CHILOMETRICA	58+600
LOCALITÀ	Santorso
COMUNE	Santorso
DIREZIONE A	verso Santorso - Schio
DIREZIONE B	verso Piovene Rocchette
LIMITE DI VELOCITÀ	90 km/h
LARGHEZZA CARREGGIATA	9,60 m

Parametri	Anno								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Giornate di rilievo	13	6	2	16	24	16	24	4	
Traffico Diurno Medio	<i>TDM_{mercoledì}</i>	9.421	10.375	12.490	10.395	10.613	10.955	10.993	11.378
	<i>TDM_{sabato}</i>	7.873	8.671	10.439	8.687	8.869	9.155	9.187	9.509
	<i>TDM_{domenica}</i>	6.437	7.089	8.534	7.102	7.251	7.485	7.511	7.774
	<i>TDM</i>	8.773	9.662	11.632	9.680	9.883	10.202	10.237	10.566
Traffico Giornaliero Medio	<i>TGM_{mercoledì}</i>	12.126	13.179	15.672	12.995	13.187	13.429	13.490	13.742
	<i>TGM_{sabato}</i>	11.517	12.517	14.885	12.343	12.525	12.755	12.813	13.052
	<i>TGM_{domenica}</i>	9.955	10.820	12.867	10.669	10.827	11.025	11.075	11.282
	<i>TGM</i>	11.728	12.747	15.159	12.570	12.756	12.990	13.048	13.292
Flusso 30° Ora	<i>Direzione A</i>	658	681	717	714	725	806	744	683
	<i>Direzione B</i>	568	604	724	628	655	670	646	587
	<i>Direzione A+B</i>	1.080	1.129	1.406	1.211	1.240	1.292	1.268	1.200
Punta Bioraria 7.00 - 9.00	<i>Direzione A</i>	1.109	1.184	1.152	1.219	1.286	1.259	1.318	1.223
	<i>Direzione B</i>	768	824	1.292	899	856	920	986	798
	<i>Direzione A+B</i>	1.877	2.008	2.444	2.118	2.142	2.179	2.204	2.021
Punta Bioraria 17.00 - 19.00	<i>Direzione A</i>	974	1.058	1.340	1.080	1.108	1.100	1.154	1.162
	<i>Direzione B</i>	1.008	1.104	1.267	1.157	1.204	1.185	1.190	1.111
	<i>Direzione A+B</i>	1.982	2.162	2.627	2.237	2.312	2.285	2.344	2.273
Velocità	<i>V10 (km/h)</i>	98	97	84	90	90	90	90	90
	<i>V50 (km/h)</i>	77	77	63	72	74	74	74	74
Composizione veicolare	<i>Autovetture</i>	89,96%	88,83%	83,38%	90,66%	90,18%	86,75%	86,10%	85,95%
	<i>Comm. leggeri</i>	6,45%	6,82%	9,88%	5,78%	6,01%	7,83%	7,75%	8,24%
	<i>Comm. pesanti</i>	3,59%	4,35%	6,74%	3,58%	3,81%	5,42%	6,15%	5,81%

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

I dati rilevati, pur non coprendo tutta la rete viaria principale che gravita nell'area produttiva in esame, consentono comunque di:

- quantificare i "carichi" cui sono sottoposte le principali vie di comunicazione immediatamente connesse alla SP 349;
- valutare i livelli di traffico in grado di essere sostenuti dalle arterie viarie interessate;
- analizzare il "trend" del traffico veicolare, indicando se negli ultimi anni si è assistito ad un aumento o a una diminuzione generale dei passaggi veicolari.

Sulla base dei dati desunti dalle schede descrittive delle sezioni considerati si registra quanto segue. I parametri più rappresentativi, per esprimere valutazioni sulla rete viaria, sono il traffico giornaliero medio feriale diurno (TDM feriale) e la percentuale di veicoli commerciali pesanti (tipologia di vettore utilizzata per il conferimento dei rifiuti e il trasporto in uscita).

Per le stazioni di rilevamento disponibili si osserva:

- la SP 349 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2007 di circa 16.508 veicoli di cui il 5,88% (**970**) riferibili ad automezzi commerciali pesanti;
- la SP 350 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2007 di circa 11.378 veicoli di cui il 5,81% (**661**) riferibili ad automezzi commerciali pesanti.

Attualizzazione dei dati sul traffico

I dati sopra riportati, desunti dal progetto SIRSE, sul regime veicolare delle principali arterie viarie di riferimento risultano aggiornati all'anno 2007; per poter verificare la sostenibilità dei volumi di traffico indotti dal progetto con gli attuali valori è stata eseguita una stima della variazione del traffico veicolare tra il 2007 ed il 2016, utilizzando i risultati della modellazione riportata nel documento "Allegato F- Mobilità" al PTCP della Provincia di Vicenza, approvato con DGR della Regione Veneto n° 708/12.

In particolare nell'Allegato F è stata eseguita, sempre tramite specifico software, un'analisi delle variazioni dei flussi di traffico sulla rete vicentina, stimata all'anno 2020, considerando le variazioni di traffico conseguenti l'incremento di domanda ipotizzata ed inoltre la realizzazione delle principali opere di modifica della rete viaria esistente previste dalla pianificazione Provinciale e Regionale. Secondo quanto riportato nell'Allegato F- Mobilità al PTCP 2012 in oggetto "L'incremento della domanda è stato desunto dai tassi di crescita stimati nel piano generale dei trasporti del 2000. In particolare, a scopo cautelativo, si è fatto riferimento allo scenario "tendenziale" con incrementi annui del 2% per i mezzi leggeri e del 3,1% per i mezzi pesanti."

A partire dai dati validati sul traffico veicolare leggero e pesante riportati nel Progetto SIRSE e riferiti all'ultimo anno disponibile (2007), tramite gli incrementi tendenziali di traffico di mezzi leggeri e pesanti riportati nell'Allegato F si sono stimati dei valori attuali del numero di mezzi leggeri e pesanti in transito nell'anno 2016 per le stazioni di rilevamento in oggetto della rete viaria principale afferente al sito aziendale.

Tale stima non considera le variabili difficilmente valutabili senza rilevazioni sperimentali specifiche, come ad esempio la congiuntura economica, il trasferimento di importanti attività, cantieri edili di una certa importanza, ecc.

Si consideri poi che con l'entrata in servizio della nuova Superstrada Pedemontana Veneta i livelli di traffico veicolare attesi sulla rete in analisi subiranno una significativa riduzione.

I livelli di Traffico veicolare Diurno Medio feriale (TDMfer) attualizzati all'anno 2016, e le relative frazioni costituite dai veicoli commerciali pesanti, risultano pertanto cautelativi (sovrastimati) in termini di analisi del "carico" sulla rete viaria in oggetto.

Le seguenti tabelle riportano i risultati della simulazione.

Tabella 23: attualizzazione all'anno 2016 dei valori di traffico relativi alla traffico diurno medio feriale delle principali arterie viarie interessate dal progetto.

TDMfr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
SP 349 - Thiene	16.508	16.888	17.276	17.673	18.080	18.496	18.921	19.356	19.802	20.257
SP 350 - Santorso	11.378	11.640	11.907	12.181	12.461	12.748	13.041	13.341	13.648	13.962

Tabella 24: attualizzazione all'anno 2016 dei valori di traffico relativi alla componente automezzi pesanti nelle principali arterie viarie interessate dal progetto.

Automezzi pesanti	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
SP 349 - Thiene	970	1.000	1.031	1.063	1.096	1.130	1.165	1.201	1.238	1.277
SP 350 - Santorso	661	681	703	724	747	770	794	818	844	870

Sulla base dei dati attualizzati all'anno 2016 si registra quanto segue. I parametri più rappresentativi, per esprimere valutazioni sulla rete viaria, sono il traffico giornaliero medio feriale diurno (TDM feriale) e la percentuale di veicoli commerciali pesanti (tipologia di vettore utilizzata per il conferimento dei rifiuti e il trasporto in uscita).

Per le stazioni di rilevamento disponibili si osserva:

- la SP 349 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2016 di 20.257 veicoli di cui **1.277** riferibili ad automezzi commerciali pesanti;
- la SP 350 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2016 di 13.962 veicoli di cui **870** riferibili ad automezzi commerciali pesanti.

Prospetto riepilogativo

Nel seguito si riporta la tabella riepilogativa dei volumi di traffico relativi alle arterie principali afferenti all'area in esame, rappresentativi dei transiti durante gli orari diurni feriali (08:00-18:00):

elemento viario	veicoli totali	comm. pesanti.
SP116	6.300	225
SP349	20.257	1.277
SP350	13.962	870

Calcolo dei mezzi in ingresso ed in uscita dall'impianto

Rifiuti (veicoli fuori uso) in trattamento

Attualmente l'impianto di demolizione di veicoli fuori uso è autorizzato per il conferimento di 250 mezzi/anno, 5 mezzi/settimana, 2 mezzi/giorno. Il numero massimo di vettori (automezzi commerciali pesanti) per il conferimento di mezzi da demolire è quindi di 2 automezzi pesanti al giorno, vale a dire 4 passaggi in entrata ed uscita dall'impianto.

Il progetto prevede la diversificazione dei mezzi da destinare a demolizione, inserendo a fianco degli automezzi pesanti anche le autovetture. Pur mantenendo invariato l'attuale valore di ton/anno di rifiuti conferibili (3.000 ton/anno), il progetto prevede un aumento di mezzi da destinare a demolizione (300 mezzi/anno) così ripartiti:

- 240 automezzi pesanti all'anno (peso medio 12 ton);
- 60 autovetture all'anno (peso medio 1,2 ton).

Il vettoriamento massimo previsto per il conferimento dei mezzi da destinare a demolizione rimarrà invariato (2 mezzi/giorno), ipotizzando che un vettore è in grado di conferire un solo mezzo pesante, mentre lo stesso vettore può conferire nell'impianto fino a quattro autovetture.

Rifiuti prodotti

Attualmente l'impianto risulta autorizzato per lo stoccaggio di 49,34 ton di rifiuti prodotti; il progetto in esame prevede un aumento degli stoccaggi dei rifiuti prodotti a 69,12 ton.

Attualmente il numero di mezzi in entrata ed uscita dall'impianto utilizzati per il conferimento presso siti preposti per lo smaltimento o recupero dei rifiuti prodotti si attesta su 1.311 automezzi pesanti/anno, nella situazione di massima produttività aziendale.

L'incremento degli stoccaggi del 40%, previsto dal progetto, comporta la possibilità di effettuare smaltimenti con maggior quantità per unità di trasporto (relativa al maggior quantitativo conferibile) e quindi si prevede un decremento del traffico da smaltimento rifiuti valutabile, dai dati di stoccaggio (69,12 ton proposti contro i 49,34 attuali), sui **420 automezzi pesanti/anno**.

Vendita pezzi di ricambio

L'attività di vendita di pezzi di ricambio non comporta la generazione di traffico veicolare pesante; i clienti utilizzeranno singole autovetture o veicoli commerciali leggeri.

Trattasi di una componente difficilmente quantificabile e di incerta caratterizzazione; si stima tuttavia una sostanziale invarianza rispetto a quanto indotto dalla configurazione attuale dell'impianto.

Valutazioni sul regime di traffico indotto

Il progetto in esame prevede il conferimento di 300 automezzi/anno di autovetture e veicoli pesanti da destinare alla demolizione e recupero di pezzi di ricambio; ne deriva un valore di 2 mezzi/giorno per il conferimento.

Il sito di progetto è direttamente accessibile dalla SP 116; quest'ultima permette il successivo collegamento con la SP 349.

L'accesso carraio e la stessa viabilità individuata sono organizzati e strutturati in modo tale da minimizzare le interferenze con la rete viaria di livello locale e di area vasta; il sito aziendale è, infatti, ubicato all'interno della zona produttiva di Carrè direttamente connessa con la SP 116. L'assetto viario attuale garantisce, pertanto, un'adeguata accessibilità all'impianto per conferire i veicoli da destinare a demolizione e recupero e per consentire l'accesso al personale ed a tutti i mezzi necessari nelle diverse fasi della vita dell'impianto (anche in fase di emergenza). Trattasi, infatti, di un'area funzionalmente specializzata (area industriale), dotata delle infrastrutture necessarie, con particolare riferimento a quelle viarie.

I contributi di traffico di mezzi pesanti indotti dall'esercizio dell'attività di autodemolizione, in condizioni di pieno regime, sono stati rapportati con quelli del traffico veicolare stimati per l'anno 2016 sulle arterie afferenti all'area in esame.

Dall'analisi eseguita emerge le operazioni di conferimento presso il sito aziendale non comporteranno un aumento del traffico veicolare pesante indotto, ma si confermano gli attuali livelli, in quanto il numero massimo di vettori sarà di 2 mezzi/giorno (pari a 4 passaggi/giorno in entrata ed uscita dall'impianto).

Il trasporto dei rifiuti prodotti comporterà la generazione di 420 automezzi pesanti/anno (1,7 vettori/giorno vale a dire 4 passaggi/giorno), nella situazione di massima produttività aziendale.

Complessivamente, il contributo giornaliero che si determinerà nei confronti del valore di 225 automezzi pesanti, stimato per la SP 116 (8 passaggi/giorno), sarà del 3,5 %. Il contributo relativo alla SP349 e SP350 risulta equi distribuito (4 passaggi/giorno per ogni tratta viaria), determinando valori prossimi all'0,3% per la SP349 e 0,5% per la SP870, sempre in relazione alla componente automezzi pesanti.

In sintesi le infrastrutture viarie presenti garantiscono un'adeguata accessibilità all'area. In particolare le modifiche introdotte con il progetto in esame non produrranno una significativa nuova domanda di mobilità: la configurazione impiantistica futura determinerà, nell'ipotesi di massima produttività, un flusso di 8 passaggi/giorno (4 vettori), mantenendo sostanzialmente invariati i flussi in transito all'interno della zona industriale rispetto allo stato attuale, sfruttando successivamente reti viarie in grado di sostenere i flussi veicolari pesanti (SP349 e SP350).

Nello specifico si precisa come l'incremento degli stoccaggi, previsto dal progetto, comporta la possibilità di effettuare smaltimenti con maggior quantità per unità di trasporto (relativa al maggior quantitativo conferibile) e quindi si prevede un decremento del traffico generato dallo smaltimento rifiuti.

Le analisi condotte consentono di esprimere un giudizio di sostenibilità dei livelli di traffico generati nei confronti della viabilità provinciale, a servizio della zona industriale, e sovraordinata (SP349 e SP350), non comportando pregiudizi, compromissioni o significative alterazioni delle normali condizioni di fruizione e vivibilità della zona.

Infrastrutture per approvvigionamenti e servizi

Il sito produttivo aziendale è collocato all'interno di una zona industriale che attualmente dispone delle infrastrutture primarie per l'approvvigionamento di energia, acqua e gas metano.

Il progetto prevede la realizzazione l'adeguamento del sistema di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento dei piazzali esterni. Rispetto allo stato autorizzato, le acque di prima pioggia, opportunamente trattate, saranno inviate presso la rete delle acque nere ubicata lungo la SP 116 (via San Lorenzo).

Oltre a ciò descritto, il progetto in esame non necessita di ulteriori modifiche alle reti di servizi.

DIMENSIONI DEL PROGETTO – Prospetto riepilogativo			
Indicatore di importanza	Impatto potenziale	Mitigazione proposta	Motivazione
Occupazione di terreni su vasta scala, sgombro su vasta scala del terreno, sterri di ampie dimensioni, sbancamenti.	NULLO	NON NECESSARIA	L'ampliamento di progetto (nuovi stoccaggi) interesserà nei piazzali esterni aziendali, non prevedendo la realizzazione di nuovi volumi edilizi. Gli unici scavi sono relativi all'adeguamento del sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali.
Modifica di reticoli di drenaggio <i>(compresi la costruzione di dighe, la deviazione di corsi d'acqua o un maggior rischio di inondazione)</i>	NULLO	NON NECESSARIA	L'area di progetto si pone all'esterno di reticoli afferenti la rete idrica di superficie; in particolare non si preventiva la modifica di reticoli di drenaggio esistenti, o la deviazione di corsi d'acqua in quanto l'impianto di recupero veicoli fuori uso e i piazzali esterni adibiti a stoccaggio sono ubicati all'interno dell'ambito produttivo (ZTO D), interessando il fabbricato e i piazzali esistenti.
Afflusso di reddito nell'economia locale	POSITIVO	-	L'aumento delle superfici destinate agli stoccaggi e l'introduzione delle autovetture nel ciclo di recupero dei veicoli fuori uso consentirà alla ditta proponente di ottimizzare e completare l'attuale ciclo di recupero, migliorando la gestione dal punto di vista logistico e fornire un più ampio servizio ai clienti (introduzione del recupero delle autovetture). Tali fattori permetteranno di aumentare le prospettive di crescita all'interno del mercato del recupero di veicoli fuori uso.
Generazione di sostenuti volumi di traffico	POSITIVO	NON NECESSARIA	La configurazione di progetto manterrà invariati i flussi veicolari per il conferimento dei rifiuti da trattare. L'aumento degli stoccaggi comporterà la <u>diminuzione dei mezzi necessari per il trasporto dei rifiuti prodotti</u> . Trattasi di valori giudicati del tutto sostenibili con riferimento al contesto produttivo in cui è ubicato l'impianto e alla presenza di infrastrutture viarie adeguatamente dimensionate e strutturate per accogliere flussi veicolari commerciali.
Drenaggio, rettificazione, intersezione dei corsi d'acqua	NULLO	NON NECESSARIA	Si prevede di intervenire sui piazzali esterni di pertinenza, senza interessare elementi del reticolo idrografico superficiale e sotterraneo.

Realizzazione di infrastrutture primarie per assicurare l'approvvigionamento di energia, combustibile ed acqua.	NULLO	NON NECESSARIA	Il sito produttivo è ubicato all'interno di una zona industriale che attualmente dispone delle infrastrutture primarie per l'approvvigionamento di energia, acqua e gas metano. Si prevede l'adeguamento dell'attuale sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, successivamente inviate presso la rete delle acque nere.
Realizzazione di nuove strade	NULLO	NON NECESSARIA	Il sito produttivo ricade all'interno della zona industriale di Carrè, direttamente connessa con la SP 116. Non sono richiesti adeguamenti del sistema viario esistente, né dell'accesso al sito aziendale.
Modifica delle caratteristiche funzionali delle opere di cui costituisce l'ampliamento	NULLO	NON NECESSARIA	L'iniziativa aziendale in esame prevede l'ampliamento delle superfici destinate allo stoccaggio delle cabine riutilizzabili e di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio), mantenendo invariato il ciclo dell'impianto di recupero aziendale. In tal senso, non si ravvisano modifiche funzionali dell'impianto di recupero veicoli fuori uso autorizzato.

7.2.2 CUMULO CON ALTRI PROGETTI

Generazione di conflitti nell'uso delle risorse

L'ampliamento delle aree di stoccaggio, utilizzando i piazzali aziendali, non richiede l'utilizzo di risorse tali da generare conflitti nei confronti delle altre attività industriali, presenti nella medesima zona industriale, né con la stessa attività aziendale autorizzata. Non si prevedono, infatti, aumenti significativi dei consumi di acqua, gas naturale ed energia elettrica rispetto allo stato attuale.

Cumulo di perturbazione all'ambiente

Considerato che:

- la ditta proponente conduce già l'attività di recupero veicoli fuori uso (R4), messa in riserva (R13) e rivendita dei pezzi di ricambio presso il sito in analisi, ubicato all'interno della zona industriale di Carrè;
- sulla base di quanto riportato nella documentazione progettuale le emissioni in atmosfera non subiranno variazioni rispetto a quanto autorizzato, mentre i livelli di rumorosità prodotti rispetteranno le soglie previste dalla normativa in materia;
- non si è a conoscenza di altri progetti o attività in essere in grado di interagire in modo significativo con l'impianto e l'attività di progetto;

Si esclude che le marginali emissioni di progetto possano cumularsi in modo significativo con le perturbazioni all'ambiente generate dallo stesso impianto in esercizio o da altre attività in corso di realizzazione o di progettazione che insistono sulla stessa area produttiva.

CUMULO CON ALTRI PROGETTI – Prospetto riepilogativo			
Indicatore di importanza	Impatto potenziale	Mitigazione proposta	Motivazione
Generazione di conflitti nell'uso delle risorse con altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione	NULLO	NON NECESSARIA	L'ampliamento delle aree esterne (piazzali) dedicate agli stoccaggi non comporta l'utilizzo di quantitativi di risorse tali da generare conflitti nei confronti della stessa attività di recupero veicoli fuori uso autorizzata o di altre attività industriali presenti nella medesima zona produttiva.
Perturbazione ambientale dovuta all'effetto cumulativo con altri progetti esistenti e/o di progetto a seguito di emissioni in atmosfera, scarichi idrici o nel sottosuolo	NULLO	NON NECESSARIA	Considerato che la ditta in oggetto è inserita all'interno di un ambito industriale consolidato, le marginali emissioni derivate dal carrello elevatore nei piazzali esterni risultano non significative a livello globale. Non risultano presenti altri progetti o impianti previsti che possano generare un effetto cumulativo con l'attività in analisi.

7.2.3 UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI

L'attività di recupero veicoli fuori uso non prevede l'utilizzo di specifiche materie prime (acqua, gas naturali, ecc.). La gestione delle nuove aree di stoccaggio non determina variazioni significative, rispetto allo stato attuale, in termini di consumi significativi di energia, materiali e altre risorse, in quanto, come unica modifica, si prevede il solo utilizzo dei piazzali esterni per lo stoccaggio.

Si precisa che durante le attività di recupero veicoli fuori uso, messa in riserva preliminare, stoccaggio dei materiali ottenuti e vendita delle parti di ricambio non si utilizza risorsa idrica.

Per la pulizia dei pezzi, effettuata con apposita macchina, verrà utilizzato uno specifico diluente a riciclo. Si stima un consumo di circa 20 litri/anno di solvente.

Si prevede un modesto consumo di energia elettrica per l'alimentazione degli utensili manuali e per l'illuminazione dei locali.

Per quanto riguarda il gasolio utilizzato per l'alimentazione dei carrelli elevatori, si prevedono consumi modesti, in quanto il carburante sarà in parte recuperato dalla stessa attività di messa in sicurezza dei mezzi da bonificare.

UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI – Prospetto riepilogativo			
Indicatore di importanza	Impatto potenziale	Mitigazione proposta	Motivazione
Richiesta di apporti significativi in termini di energia, materiali o altre risorse	Non significativo	-	Le iniziative di progetto non determinano variazioni rispetto allo stato attuale, in termini di consumi di energia elettrica e carburanti, giudicati comunque sostenibili.
Richiesta di consistenti apporti idrici	Nulla	-	L'esercizio dell'impianto di recupero non comporta la richiesta di apporti di risorsa idrica.
Richiesta di utilizzo di risorse non rinnovabili	Nulla	-	L'esercizio dell'impianto di recupero non comporta la richiesta di apporti significativi in termini di risorse non rinnovabili.

7.2.4 PRODUZIONE DI RIFIUTI

Il progetto in esame determina la produzione delle medesime tipologie di rifiuti rispetto a quanto già autorizzato, in quanto non verrà modificato il ciclo di recupero e la tipologia di rifiuti in ingresso. Si prevede, invece, un aumento dei quantitativi di rifiuti prodotti (vedi Tabella 25), passando dalle 49,34 ton/anno autorizzate a 69,12 ton/anno di progetto.

Tabella 25: Rifiuti prodotti dall'impianto di recupero veicoli fuori uso; raffronto tra lo stato autorizzato e lo stato di progetto.

C.E.R.	Descrizione rifiuti	STATO AUTORIZZATO			STATO DI PROGETTO		
		totali	pericolosi	non pericolosi	totali	pericolosi	non pericolosi
		ton	ton	ton	ton	ton	ton
16 05 05	fluidi dei sistemi di condizionamento	0,02		0,02	0,02		0,02
13 02 05 *	olio motore	0,20	0,20		1,20	1,20	
13 02 04*	scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione clorurati	0,03	0,03		0,03	0,03	
13 02 05 *	olio della trasmissione	0,03	0,03		0,03	0,03	
13 02 05 *	olio del cambio	0,04	0,04		0,04	0,04	
13 02 06*	scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	0,04	0,04		0,04	0,04	
13 02 08*	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	0,02	0,02		0,02	0,02	
13 07 01*	olio combustibile e carburante diesel	0,10	0,10		0,10	0,10	
13 01 10 *	olio circuito idraulico	0,02	0,02		0,02	0,02	
16 01 13 *	liquido dei freni	0,02	0,02		0,05	0,05	
16 01 14 *	antigelo	0,20	0,20		0,40	0,40	
16 01 07 *	filtri olio (previa scolatura)	0,10	0,10		0,15	0,15	
16 01 09 *	componenti contenenti PBC	0,02	0,02		0,02	0,02	
16 01 08 *	componenti contenenti mercurio	0,02	0,02		0,02	0,02	
16 01 10 *	Air-bag	0,05	0,05		0,05	0,05	
16 01 11*	freni in amianto	0,02	0,02		0,02	0,02	
16 01 21*	componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	0,02	0,02		0,02	0,02	
16 08 07*	catalizzatori esauriti contenenti sostanze pericolose	0,20	0,20		0,20	0,20	
16 10 01*	acqua lavaggio vetri	0,10	0,10		0,10	0,10	
16 01 18	cavi, rame,magnesio,materiale elettrico non contenente mercurio	0,30		0,30	0,30		0,30
16 01 03	pneumatici fuori uso	3,50		3,50	3,50		3,50
16 01 99	rifiuti assimilabili vari da smaltire(tapettini,moquette,fari, gomme)	0,20		0,20	0,20		0,20
16 01 19	materiale plastico e fibre sintetiche	0,20		0,20	1,00		1,00
16 01 19	paraurti e plance in materie plastiche e fibroresina	0,50		0,50	2,50		2,50
16 01 19	imbottiture sedili in poliuretano espanso	0,20		0,20	0,50		0,50
16 01 19	pannelli sportelli del veicolo	0,20		0,20	0,20		0,20
16 01 18	cavi, rame,magnesio,materiale elettrico non contenente mercurio	0,00		0,00			0,00
16 01 18	Alluminio	1,00		1,00	3,00		3,00
16 01 20	vetro	0,50		0,50	1,00		1,00
15 02 02*	materiale assorbente esausto	0,10	0,10		0,50	0,50	
16 01 12	pastiglie per freni, diverse da quelle alla voce 160111	0,10		0,10	0,10		0,10
16 08 01	catalizzatori non contenenti sostanze pericolose	0,20		0,20	0,20		0,20
16 06 01 *	batterie	1,00	1,00		3,50	3,50	
16 01 22	motori e assali	30,00		30,00	30,00		30,00
16 01 17	Ferro	10,00		10,00	20,00		20,00
15 01 01	carta e cartone	0,10		0,10	0,10		0,10
	TOTALI	49,34	2,32	47,02	69,12	6,50	62,62

Ad ogni modo l'impianto di progetto prevede la completa separazione per tipologia e raccolta dei rifiuti prodotti, lo stoccaggio e l'invio presso ditte specializzate per il successivo recupero o smaltimento.

In particolare i rifiuti saranno stoccati in area dedicata, identificata, all'interno di casse, cisterne o sacchi di nylon per tipologia e identificati in base al loro codice CER.

Non si prevede quindi la dispersione, l'incenerimento e/o lo smaltimento di rifiuti presso il sito aziendale.

La raccolta, lo stoccaggio e la movimentazione dei rifiuti prodotti dall'attività di trattamento in parola si svolgerà in settori distinti rispetto all'attività di trattamento e messa in riserva; si esclude pertanto la possibilità di rischi interferenziali per quanto riguarda la gestione dei rifiuti prodotti. I rifiuti saranno, di norma, stoccati all'interno del fabbricato; i rifiuti di ferro e alluminio, derivanti dall'attività di recupero, saranno stoccati all'interno di container a tenuta stagna (cassoni), posizionati sul piazzale esterno e coperti da idonea tettoia al fine di scongiurare possibili dilavamenti dovuti alle acque meteoriche.

Ad ogni modo i rifiuti pericolosi aventi caratteristiche liquide saranno stoccati all'interno del fabbricato su contenitori dotati di bacino di contenimento.

PRODUZIONE DI RIFIUTI – Prospetto riepilogativo			
Indicatore di importanza	Impatto potenziale	Mitigazione proposta	Motivazione
Eliminazione di rifiuti mediante incenerimento all'aria aperta	NULLA	NON NECESSARIA	I rifiuti prodotti nel ciclo produttivo saranno separati per tipologie e conferiti presso ditte specializzate. Non è previsto l'incenerimento all'aria aperta di rifiuti.
Eliminazione di rifiuti industriali o urbani	NULLO	NON NECESSARIA	L'impianto già autorizzato prevede il recupero di rifiuti speciali anche pericolosi secondo le modalità previste dalla normativa di settore. I rifiuti ottenuti dal ciclo produttivo saranno conferiti presso ditte specializzate esterne.

7.2.5 INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI

Emissioni in atmosfera

L'attività di recupero veicoli fuori uso autorizzata comporta l'emissione in atmosfera di solventi e gas combustibili attraverso due camini, mentre l'attività di ossitaglio, svolta all'interno del fabbricato, dà origine a emissioni diffuse di acetilene, propano, metano e CO₂. I quantitativi emessi (vedi Tabella 1) non risultano significativi eccetto per quanto riguarda il solvente (attività di pulizia dei pezzi) per il quale è previsto un valore di emissione comunque inferiore a 3 Kg/giorno.

Ipotizzando un numero di giorni lavorativi/anno pari a 250 e moltiplicando il quantitativo di emissione di solvente (COV) precedentemente indicato, si ottiene un valore pari a 750 kg/anno cioè 0,75 ton/anno. Rapportando il valore ottenuto con le emissioni totali di COV nel Comune di Carrè (vedi Tabella 20) pari a 130,10 ton/anno, risulta che le emissioni di COV generate dall'impianto rappresentano lo 0,6% delle emissioni totali nel Comune di Carrè.

Appurato che l'ampliamento degli stoccaggi, previsto dal progetto, non comporterà l'attivazione di nuove forme di emissione in atmosfera rispetto allo stato autorizzato, si ritiene che, alla luce dei modesti valori prodotti dall'emissione di COV, l'impianto non possa produrre possibili variazioni significative nei confronti dei livelli di qualità dell'aria.

Si precisa, inoltre, che l'attività di movimentazione dei rifiuti non possa determinare possibili fonti di emissioni in atmosfera per la natura non polverulenta degli stessi.

Sistema suolo e acque di falda

L'attività di messa in riserva dei veicoli in ingresso (R13) e di recupero dei veicoli fuori uso (R4) saranno condotte all'interno dell'attuale fabbricato aziendale, su superfici coperte ed impermeabilizzate, senza produzione di reflui di processo.

L'attività di stoccaggio delle cabine recuperabili si svolgerà sul piazzale esterno.

I rifiuti ottenuti dall'attività di recupero saranno raccolti all'interno di cassoni di norma posizionati all'interno del fabbricato aziendale; laddove questo non fosse possibile saranno utilizzati dei container a tenuta stagna (cassoni), posizionati all'esterno e coperti da idonea tettoia al fine di scongiurare possibili dilavamenti dovuti alle acque meteoriche. Ad ogni modo i rifiuti pericolosi aventi caratteristiche liquide saranno stoccati all'interno del fabbricato su contenitori dotati di bacino di contenimento.

Le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali esterni saranno raccolte, trattate (decantazione-disoleazione) e inviate alla fognatura delle acque nere (AVS). Le acque di seconda pioggia, dei medesimi piazzali, saranno raccolte e inviate in acque superficiali (torrente Rozzola).

Le acque pluviali derivanti dalla copertura dei fabbricati sono disperse direttamente nel suolo.

Le soluzioni progettuali sopra esposte garantiranno la protezione del suolo-sottosuolo (pavimentazioni impermeabili e operazioni effettuate su aree idraulicamente compartimentate e presidiate), escludendo la possibilità di qualsivoglia scarico diretto o indiretto nel sistema ipogeo.

Rumore

L'attività di messa in riserva (R13) e recupero (R4) dei veicoli fuori uso si svolgerà esclusivamente all'interno del fabbricato aziendale, in orario diurno (08.00-20.00). All'esterno dei fabbricati si svolgeranno le attività di stoccaggio delle cabine riutilizzabili (movimentate tramite carrelli elevatori) e lo stoccaggio dei rifiuti prodotti su cassoni (ferro e alluminio); sempre all'esterno si assisterà al passaggio dei mezzi autoarticolati per il conferimento dei veicoli fuori uso da bonificare e per l'alienazione dei rifiuti prodotti.

Le sorgenti di rumore predominanti sono così individuate:

- carrelli elevatori diesel ed elettrici;
- fiamma Ossiacetilenica
- avvitatore elettrico.

Presso la nuova area di stoccaggio le uniche sorgenti significative di rumore saranno i carrelli elevatori e gli autocarri in transito.

Un'ulteriore fonte di rumore è rappresentata dalla movimentazione di rifiuti ferrosi (gru su autocarro) per l'alienazione dal sito aziendale. La periodicità di tale movimentazione risulta di una volta ogni 15 giorni per il ferro e di una volta al mese per l'alluminio, per un tempo di lavorazione stimato di 15 minuti.

Il tempo di funzionamento dell'attività di smontaggio dei veicoli è stimata in al massimo 10 ore giornaliere.

Il volume di traffico indotto dalla nuova attività a risulterà insignificante in quanto numericamente consisterà al massimo in 4 automezzi al giorno; inoltre Via San Lorenzo (dove è situato l'accesso alla Ditta) risulta interessata da valori significativi di traffico veicolare.

Come riportato nell'elaborato "Previsione di impatto acustico" (elaborato n. 5 Rev. 1) e nel § 4.3.11, nelle configurazioni attuali e di progetto i livelli di rumorosità prodotti dall'azienda rispetteranno i limiti previsti dalla zonizzazione comunale di Carrè e Zanè; saranno inoltre rispettati, presso i ricettori sensibili, i limiti di immissione (differenziale ed assoluto).

Emissioni di odori

Si premette che i rifiuti oggetto di trattamento (veicoli fuori uso) non presentano particolari aspetti negativi legati alla produzione di cattivi odori, né si discostano sostanzialmente da quanto già presente attualmente presso l'impianto.

Non si ravvisa pertanto la possibilità di generare interferenze significative nei confronti della componente in esame.

Processi geologici e geotecnici

L'impianto di progetto non comporta la realizzazione di nuove opere o volumi edilizi in quanto si utilizzeranno fabbricati e piazzali esterni esistenti.

Non si preventiva quindi la possibilità di generare perturbazioni dei processi geologici o geotecnici in atto.

Aspetti paesaggistici

L'impianto di progetto non comporta la realizzazione di nuove opere o volumi edilizi in quanto si utilizzeranno i fabbricati produttivo esistenti e i piazzali esterni pertinenziali.

Non si preventiva quindi la possibilità di determinare variazioni allo stato attuale dei luoghi; si richiama inoltre il contesto produttivo – industriale di appartenenza, caratterizzato dalla presenza di fabbricati produttivi e di strutture ed opere di servizio, all'interno del quale non sono riconoscibili elementi architettonici relazionabili con aspetti storico – monumentali e culturali riconosciuti.

Aspetti idrografici, idrologici e idraulici

Sulla base di quanto riportato nella documentazione di progetto e dalle analisi condotte si esclude che l'ampliamento dell'attività di stoccaggio dei beni prodotti, utilizzando un fabbricato esistente e il relativo piazzale, possa dar luogo ad elementi di perturbazione delle condizioni idrografiche, idrologiche ed idrauliche del territorio.

Si richiama a tal proposito l'ubicazione interna al lotto aziendale del nuovo impianto; si esclude, inoltre, la necessità di porre in opera nuove strutture o elementi edilizi in grado di interferire direttamente o indirettamente con gli elementi della rete idrica superficiale, non presente nell'area di intervento.

INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI – Prospetto riepilogativo			
Indicatore di importanza	Impatto potenziale	Mitigazione proposta	Motivazione
Produzione di emissioni in atmosfera generate dall'utilizzo di combustibile, dai processi di produzione, dalla manipolazione dei materiali, dall'attività di costruzione o da altre fonti	Non significativo	Non necessaria	Data la tipologia dell'impianto in esame (recupero veicoli fuori uso) si esclude l'emissione significativa di odori, gas o vapori in quanto non è previsto lo stoccaggio, il trattamento e la produzione di rifiuti instabili, con componenti volatili. Non sono previsti incrementi o variazioni delle emissioni prodotte dai processi di recupero e dal traffico veicolare.
Produzione di scarichi idrici di sostanze organiche o inorganiche, incluse sostanze tossiche, in laghi o corsi d'acqua	Non significativo	Non necessaria	L'impianto di recupero veicoli fuori uso non comporta la produzione di acque di processo. Le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali esterni adibiti allo stoccaggio delle cabine riutilizzabili, saranno raccolte, trattate e inviate alla fognatura delle acque nere (AVS). Tutte le aree operative risulteranno impermeabilizzate; risulta pertanto esclusa la possibilità di scarico diretto o indiretto nei corsi d'acqua.
Inquinamento dei suoli e delle acque di falda	Nulla	Non necessaria	Le operazioni di stoccaggio e recupero dei rifiuti (veicoli fuori uso) saranno condotte su superfici in c.a. impermeabili, in grado di garantire il contenimento di eventuali fuoriuscite incidentali. Si scongiurano, pertanto, possibili eventi in grado di provocare l'inquinamento dei suoli e delle acque di falda.
Immissione nell'ambiente di rumore, vibrazioni, luce, calore, odori o altre radiazioni	Nulla	Non necessaria	L'impianto in analisi non determina l'emissione di vibrazioni, calore, sostanze odorigene, radiazioni o fonti luminose. Relativamente alle emissioni di rumore, considerato che l'impianto non comprende alcuna sorgente acustica fissa estera, essendo le sorgenti significative ubicate all'interno del fabbricato, rilevato che le emissioni rumorose previste rientrano nei limiti indicati dalla normativa in materia, non si preventivano variazioni significative dei livelli di rumorosità indotti dall'attività aziendale.

<p>Generazione di elementi di perturbazione dei processi geologici o geotecnici</p>	<p>Nulla</p>	<p>Non necessaria</p>	<p>L'impianto di progetto non comporta la realizzazione di nuove opere o volumi edilizi in quanto si utilizzeranno le strutture esistenti (fabbricati e piazzali) in disponibilità alla ditta proponente. Non si preventiva quindi la possibilità di generare perturbazioni dei processi geologici o geotecnici in atto.</p>
<p>Alterazione dei dinamismi spontanei di caratterizzazione del paesaggio</p>	<p>Nulla</p>	<p>Non necessaria</p>	<p>L'impianto di progetto non comporta la realizzazione di nuove opere o volumi edilizi in quanto si utilizzeranno le strutture produttive esistenti. Non si preventiva quindi la possibilità di determinare variazioni allo stato attuale dei luoghi; si richiama inoltre il contesto produttivo – industriale di appartenenza, caratterizzato dalla presenza di fabbricati produttivi e di strutture ed opere di servizio, all'interno del quale non sono riconoscibili elementi architettonici afferenti agli aspetti storico – monumentali e culturali riconosciuti. L'area di intervento non ricade all'interno di zone soggette a vincolo paesaggistico ai sensi del D.lgs 42/2004.</p>

7.2.6 RISCHIO INCIDENTI

In generale, le operazioni previste dall'impianto di recupero e di messa in riserva di progetto non comportano il rischio elevato di incidenti rilevanti nei confronti dell'ambiente.

In particolare il nuovo impianto utilizzerà esclusivamente rifiuti solidi non pericolosi. Le operazioni di carico/scarico si svolgeranno all'interno del fabbricato, su superfici completamente impermeabilizzate.

Nell'eventualità si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali dovuti a guasti di macchinari, incidenti tra automezzi e/o sversamenti di sostanze pericolose, gli operatori sono istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza.

Tali procedure di intervento comportano la bonifica del sito contaminato dallo sversamento di sostanza inquinante tramite la predisposizione di apposito materiale assorbente che verrà smaltito, una volta utilizzato, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Al fine di individuare e gestire i possibili rischi ambientali generati dalle attività produttive esistenti, la ditta proponente ha redatto uno specifico "Piano di sicurezza" relativo all'attività di recupero dei veicoli fuori uso.

L'evento più probabile e più dannoso deriva dal rischio incendio, in quanto nell'impianto sono presenti veicoli da bonificare con tappezzeria, gomme, plastiche, olio, carburanti e materiale separato quali plastica, pneumatici e oli.

La magnitudo deriva dalla possibile formazione e propagazione di fumi anche tossici (in particolare dalle plastiche) che possono espandersi verso l'esterno.

Per prevenire i danni causati da un possibile incendio è previsto l'immediato intervento da parte del personale addetto aziendale tramite l'utilizzo dei presidi antincendio presenti e contemporaneamente l'allertamento delle forze d'ordine interessate. Per il contenimento delle acque di spegnimento (almeno 20 mc) è prevista l'installazione di un cordolo alto circa 3 cm all'ingresso dei fabbricati aziendali.

RISCHIO DI INCIDENTI – Prospetto riepilogativo			
Indicatore di importanza	Impatto potenziale	Mitigazione proposta	Motivazione
Stoccaggio, manipolazione, trasporto di sostanze pericolose (infiammabili, esplosive, tossiche, radioattive, cancerogene o mutagene)	Nulla	Non necessaria	Lo stoccaggio dei rifiuti e l'attività di recupero saranno condotte esclusivamente all'interno del fabbricato aziendale, su platee impermeabili. I rifiuti prodotti saranno conferiti presso ditte specializzate nella raccolta e nello smaltimento.
Rischio di rilascio di sostanze nocive nell'ambiente	Non significativo	Non necessaria	Il progetto prevede adeguati sistemi di controllo e di gestione nel caso di incidenti. La ditta ha predisposto uno specifico Piano di Sicurezza (Procedure da adottarsi in caso di incidente grave che si estenda oltre il perimetro esterno dello stabilimento- Ex art. 22 comma 2, lettera d - L.R. n.3/2000)

7.2.7 LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Uso territoriale e zonizzazione

Il contesto in cui si inserisce il sito aziendale è caratterizzato da una matrice territoriale a destinazione produttiva, in parte circondata da aree agricole.

L'ampliamento delle aree di stoccaggio delle cabine riutilizzabili insisterà, ugualmente, su superfici a destinazione produttiva (ZTO D), non prevedendo la variazione della zonizzazione urbanistica. In particolare l'ampliamento interesserà i piazzali esterni aziendali.

I principali bersagli/ricettori sensibili (abitazioni, zone residenziali, scuole, ospedali, ecc.) potenzialmente esposti a rischi, sono collocati ad una certa distanza dal sito aziendale come indicato nella tabella sottostante e in Figura 61.

Tabella 26. Principali bersagli/ricettori potenzialmente esposti a rischio.

Bersaglio/Ricettore sensibile	Vulnerabilità / Sensibilità all'impatto	Distanza dal sito aziendale di progetto
Abitazioni (esterne alla zona industriale)	Media	65 m
Zone residenziali (all'esterno della zona industriale)	Media	300 m
Scuole, asili	Elevata	oltre 1 km
Ospedali/Case di cura	Elevata	oltre 1 km

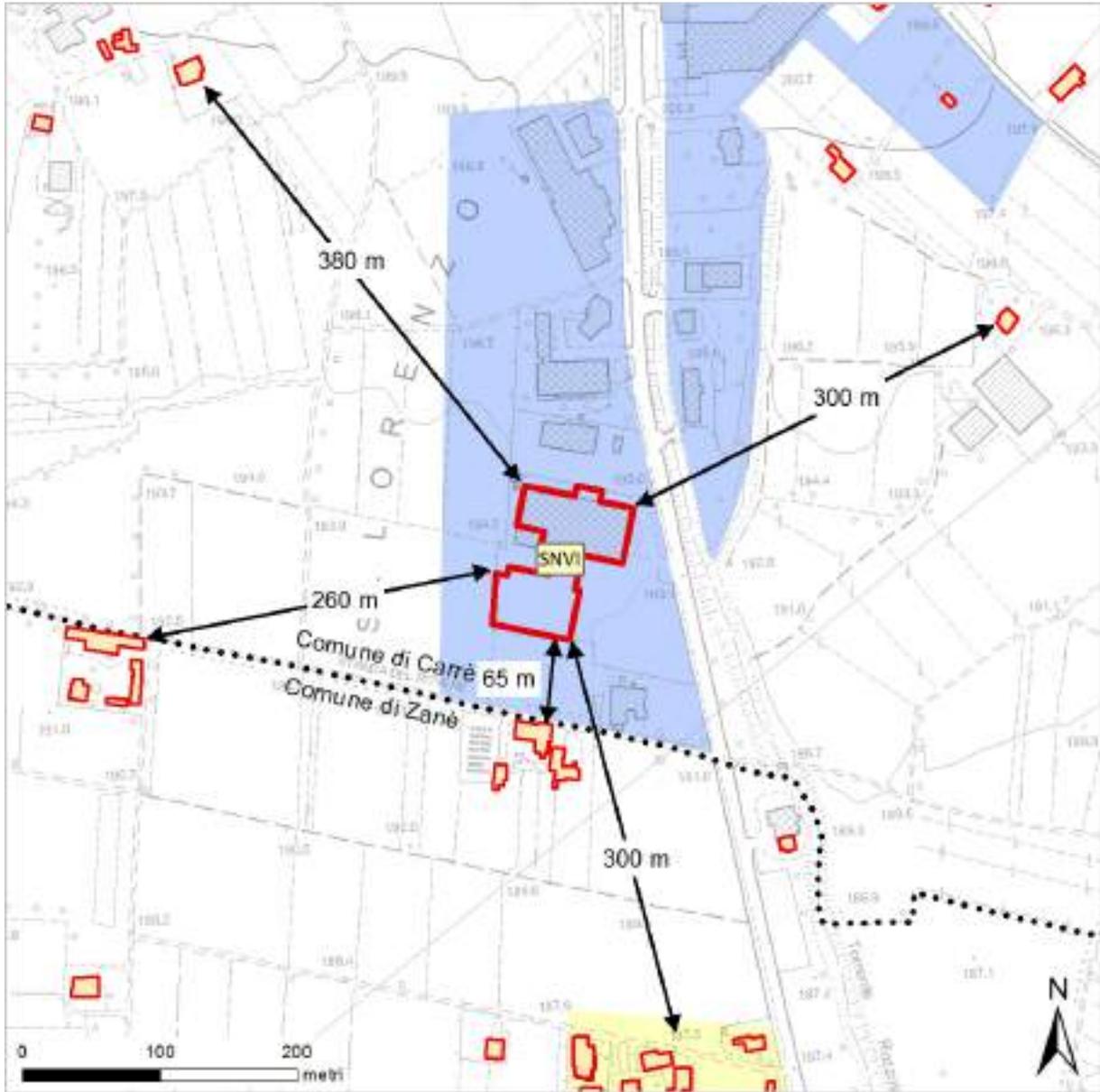
Le valutazioni espresse nei precedenti paragrafi in merito alle emissioni in atmosfera, alla produzione di rumore e più in generale ai disturbi ambientali permettono di escludere possibili effetti negativi significativi nei confronti delle aree di particolare sensibilità sopra individuate.

In particolare l'attività di recupero dei veicoli fuori uso continuerà ad essere condotta all'interno del fabbricato aziendale, mentre gli stoccaggi dei beni ottenuti avverranno nel fabbricato di recente acquisizione e nei prospicienti piazzali esterni, senza comportare modifiche significative dell'uso territoriale o della zonizzazione urbanistica.

Inoltre, non si preventiva alcuna modifica agli elementi strutturali e di caratterizzazione del territorio con particolare riferimento alla matrice territoriale agricola, alle siepi alberate, ai corsi d'acqua e alle zone boscate.

L'analisi degli aspetti ambientali si riferisce alla localizzazione di aree sensibili per la salute pubblica, quali le aree residenziali, le scuole, le aree ricreative, rispetto all'area di intervento, questi ultimi, potenzialmente sottoposti a rischi, sono collocati ad una certa distanza dal sito aziendale come indicato precedentemente (Figura 61).

Figura 61. Individuazione delle aree di particolare sensibilità ambientale prossime all'impianto di progetto. Scala 1:5.000.



-  Abitazioni
-  Zone produttive (Z.T.O. D)
-  Zone residenziali (Z.T.O. A, B e C)

Ricchezza relativa, della qualità e capacità di rigenerazione delle risorse naturali

L'installazione e l'esercizio dell'impianto recupero veicoli fuori uso non comporta la sottrazione di ricchezze relative. In particolare l'intero ciclo produttivo insisterà all'interno del lotto produttivo aziendale esistente, senza sottrazione di nuove superfici naturali o seminaturali, considerando che le nuove aree dedicate allo stoccaggio dei beni prodotti riguardano un fabbricato esistente e i relativi piazzali esterni.

L'esercizio dell'impianto non comporterà l'utilizzo di significativi quantitativi di acqua, gas metano ed energia elettrica.

Capacità di carico dell'ambiente naturale

Per "capacità di carico" si intende il limite entro il quale gli ecosistemi possono resistere ad una perturbazione, oltre il quale si ha un collasso non necessariamente reversibile.

In prima analisi l'area di progetto non ricade all'interno di:

- zone umide;
- zone costiere;
- zone montuose o forestali;
- riserve e parchi naturali;
 - zone classificate o protette dalla legislazione degli Stati membri;
 - zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
- zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati;
- zone a forte densità demografica;
- zone di importanza storica, culturale o archeologica;
- territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.

Il sito di intervento non ricade all'interno di ambienti naturali o in aree caratterizzate da una significativa sensibilità a perturbazioni ambientali.

Dal punto di vista ecosistemico, il progetto ricade all'interno di ambiti produttivi (ZTO D), ove la presenza antropica e i relativi fattori di pressione hanno determinato una significativa riduzione della complessità bio-ecologica locale. Ne deriva un ambiente già compromesso, ove le ulteriori pressioni antropiche possono portare ad una marginale riduzione della biodiversità residua senza, comunque, compromettere la stabilità dei veri e propri ambienti naturali, comunque non presenti all'interno od in prossimità dell'area aziendale.

L'intervento di progetto non determina sottrazione significativa o frammentazione di habitat faunistici, non interessa direttamente o indirettamente gli elementi della rete ecologica locale, provinciale e regionale, in quanto insisterà su un ambito produttivo dove l'urbanizzazione risulta storicamente consolidata.

L'attività di recupero veicoli fuori uso e di stoccaggio dei beni prodotti non determinano, inoltre, la produzione di livelli di emissioni in grado di modificare in modo significativo gli attuali livelli di qualità dell'aria del sistema locale.

Il proseguimento dell'attività di recupero e l'attivazione dello stoccaggio delle cabine riutilizzabile nel nuovo settore, non prefigurano pertanto impatti potenziali nei confronti di aree di particolare valenza naturalistica o l'aumento dei fattori perturbativi in contesti territoriali fortemente urbanizzati e a destinazione produttiva.

LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO – Prospetto riepilogativo			
Indicatore di importanza	Impatto potenziale	Mitigazione proposta	Motivazione
Modifiche significative dell'uso territoriale o della zonizzazione	Nulla	Non necessaria	L'attività di recupero dei veicoli fuori uso continuerà ad essere condotta all'interno del fabbricato aziendale, mentre lo stoccaggio delle cabine riutilizzabili e di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio) si svolgeranno sui relativi piazzali esterni, interessando quindi superfici urbanizzate esistenti a destinazione produttiva (ZTO D). Il progetto in esame non comporta nessuna variante allo strumento urbanistico e non prevede l'edificazione su nuove aree.
Modifiche significative della ricchezza relativa, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona	Non significativo	Non necessaria	L'attività aziendale sarà condotta sfruttando volumi edilizi esistenti, ubicati all'interno di un ambito produttivo consolidato, senza occupazione di aree naturali, seminaturali o agricole. Non si prevede quindi la riduzione, la frammentazione o il degrado di superfici agricole o di habitat naturali e/o seminaturali (boschi, prati, biotopi, ecc.). Il ciclo produttivo in analisi non comporta la generazione di reflui di processo. Il progetto in esame prevede la completa raccolta, trattamento e invio alla fognatura consortile delle acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali esterni ove saranno condotte le nuove attività di stoccaggio. Si scongiurano pertanto possibili effetti negativi significativi nei confronti della qualità delle acque della rete e dei sistemi idrici locali.
Modifica della capacità di carico dell'ambiente naturale e della qualità in generale	Non significativo	Non necessaria	L'impianto di progetto ricade all'interno di un ambito produttivo consolidato (ZTO D), non suscettibile alle marginali perturbazioni ambientali indotte dall'attività aziendale. Si scongiura quindi la possibilità di interferire con ecosistemi o sistemi ecorelazionali di comprovata o potenziale valenza.

7.2.8 AGENTI FISICI

Gli agenti fisici sono agenti inquinanti la cui azione non si esplica attraverso reazioni chimiche o biologiche, ma attraverso interazioni energetiche. Più nel dettaglio sono rappresentati da:

- Radiazioni ionizzanti: radioattività in ambiente, di origine artificiale e naturale: sorgenti radioattive, contaminazione radioattiva dell'ambiente di origine artificiale, radioattività naturale, con particolare riferimento al radon.
- Radiazioni non ionizzanti: sorgenti di campi elettromagnetici a radiofrequenza in ambiente di vita (antenne radio-televisive e stazioni radio-base per telefonia cellulare) o campi elettrici e magnetici a frequenza di rete (50 Hz) generati da elettrodotti e apparecchi alimentati ad energia elettrica.
- Rumore ambientale: livelli sonori presenti negli ambienti di vita e in ambiente esterno, in relazione alle sorgenti che li generano.
- Inquinamento luminoso: l'inquinamento luminoso è l'irradiazione di luce artificiale -lampioni stradali, le torri faro, i globi, le insegne, ecc.- rivolta direttamente o indirettamente verso la volta celeste.

Radiazioni ionizzanti

L'ARPAV classifica il territorio comunale di Carrè all'interno degli ambiti a rischio radon (classe 20-100). Il radon è un gas radioattivo naturale, incolore e inodore, prodotto dal decadimento radioattivo del radio, generato a sua volta dal decadimento dell'uranio, elementi che sono presenti, in quantità variabile, ovunque nella crosta terrestre.

La principale fonte di immissione di radon nell'ambiente è il suolo, insieme ad alcuni materiali di costruzione –p.es. il tufo vulcanico- e, in qualche caso, all'acqua. Il radon fuoriesce dal terreno, dai materiali da costruzione e dall'acqua: se all'aperto si disperde in atmosfera, negli ambienti chiusi si può accumulare, raggiungendo concentrazioni elevate. In queste situazioni, quando inalato per lungo tempo, il radon è pericoloso 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 progetto in esame non prevede la realizzazione di locali chiusi ritenuti a rischio radon (interrati, seminterrati), ma l'utilizzo di capannoni industriali le cui caratteristiche costruttive e gestionali garantiranno un continuo ed efficace arieggiamento e ricircolo dell'aria.

Radiazioni non ionizzanti

L'attività in esame non prevede la generazione di radiazioni non ionizzanti (es. campi elettromagnetici).

Rumore ambientale

L'attività di messa in riserva (R13) e recupero (R4) dei veicoli fuori uso si svolgerà esclusivamente all'interno del fabbricato aziendale, in orario diurno (08.00-20.00). All'esterno dei fabbricati si svolgeranno le attività di stoccaggio delle cabine riutilizzabili e la movimentazione delle stesse tramite carrelli elevatori; sempre all'esterno si assisterà al passaggio dei mezzi autoarticolati per il conferimento dei veicoli fuori uso da bonificare.

Le possibili fonti di rumore sono così individuate:

- movimentazione dei rifiuti e dei beni prodotti tramite carrello elevatore;
- l'utilizzo della fiamma ossiacetilenica;
- l'utilizzo di utensileria (es. avvitatore elettrico);
- il passaggio di automezzi pesanti per il conferimento dei veicoli fuori uso e per il trasporto in uscita dei rifiuti prodotti.

Come riportato nell'elaborato "Previsione di impatto acustico", allo stato di progetto il livello di rumorosità emesso dall'azienda rispetterà i limiti previsti dalla zonizzazione comunale di Carrè e Zanè.

In particolare, in merito al clima acustico, si evidenzia che l'impianto non comprende alcuna sorgente acustica fissa esterna, in quanto le sorgenti significative di rumore sono (e saranno) localizzate all'interno del fabbricato. L'unica variazione riguarda le sorgenti mobili (vettoriamento esterno) per la quale si rimanda alle valutazioni contenute nel documento di previsione di impatto acustico.

Inquinamento luminoso

La Regione del Veneto con LR n. 17 del 2009 "Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici" ha individuato disposizioni in materia di:

- riduzione dell'inquinamento luminoso e ottico in tutto il territorio regionale;
- riduzione dei consumi energetici da esso derivanti;
- uniformità dei criteri di progettazione per il miglioramento della qualità luminosa degli impianti per la sicurezza della circolazione stradale;
- protezione dall'inquinamento luminoso dell'attività di ricerca scientifica e divulgativa svolta dagli osservatori astronomici;
- protezione dall'inquinamento luminoso dei beni paesistici;
- salvaguardia della visione del cielo stellato;
- diffusione al pubblico della tematica e la formazione di tecnici competenti in materia.

In particolare la legge ha come oggetto gli impianti di illuminazione pubblici e privati presenti in tutto il territorio regionale, sia in termini di adeguamento di impianti esistenti sia in termini di progettazione e realizzazione di nuovi.

L'impianto di progetto, al fine di non determinare potenziali interferenze significative negative nei confronti della componente ambientale in analisi, sulla base di quanto indicato dall'art. 9 dalla LR 17/2009:

- non farà uso di apparecchi illuminanti rivolti verso l'alto;
- durante le ore notturne saranno attivi dispositivi per la regolazione dell'intensità luminosa, di accensione e spegnimento automatico in funzione delle necessità di utilizzo.

Ad ogni modo la progettazione definitiva dell'impianto dovrà attenersi a quanto disposto dalla richiamata normativa in materia di inquinamento luminoso.

Visto l'attivazione dell'impianto in orari esclusivamente diurni e la presenza di emissioni luminose a scopo di presidio e vigilanza delle aree durante il periodo notturno, si giudica non significativo l'impatto potenziale nei confronti della componente.

Tabella 27: Matrice degli agenti fisici

Agenti fisici	Effetto potenziale	Impatto potenziale
Radiazioni ionizzanti	Presenza di gas radon in grado di determinare possibile rischio per la salute dei lavoratori	Il progetto in esame non prevede la realizzazione di locali chiusi ritenuti a rischio radon (interrati, seminterrati), ma l'utilizzo di capannoni industriali le cui caratteristiche costruttive e gestionali garantiranno un continuo ed efficace arieggiamento e ricircolo dell'aria.
Radiazioni non ionizzanti	L'impianto di progetto non determina la produzione di radiazioni non ionizzanti.	L'attività in esame non prevede la generazione di radiazioni non ionizzanti (es. campi elettromagnetici).
Rumore ambientale	Il funzionamento di impianti tecnologici per il trattamento di inerti può comportare significativi disturbi da rumore su ricettori sensibili posti nelle vicinanze	Si esclude il verificarsi o l'insorgere di possibili criticità o disturbi nei confronti dei ricettori sensibili o incompatibilità rispetto alla zonizzazione acustica comunale a seguito delle iniziative di progetto. L'attività di stoccaggio dei beni prodotti nei piazzali esterni rispetterà i limiti di immissione ed emissione previsti dalla zonizzazione acustica comunale e i valori di differenziale acustico presso i ricettori sensibili (abitazioni) più prossimi all'impianto.
Inquinamento luminoso	L'attivazione di fonti luminose può determinare lo scadimento della percezione del cielo stellato o la presenza di elementi di disturbo durante le ore notturne.	Visto l'attivazione dell'impianto in orari esclusivamente diurni e la presenza di emissioni luminose a scopo di presidio e vigilanza delle aree durante il periodo notturno, si giudica non significativo l'impatto potenziale nei confronti della componente.

8 CONCLUSIONI

Lo studio preliminare ha consentito di escludere la presenza di potenziali impatti significativi correlati alle emissioni di inquinanti in atmosfera e ai livelli di emissione acustica; per quanto riguarda il rischio di dispersione nel sistema idrico e nel suolo-sottosuolo di sostanze inquinanti, si osserva che le operazioni di stoccaggio preliminare (R13) e di recupero dei veicoli fuori uso (R4) saranno condotte esclusivamente all'interno del fabbricato aziendale, munito di sistemi a tenuta (platee in cls e cordolo di contenimento delle acque interne di spegnimento); inoltre i rifiuti prodotti saranno stoccati su cassoni chiusi, a tenuta stagna, posizionati al coperto.

Lo studio ha evidenziato come le soluzioni progettuali risultino adatte al fine di scongiurare possibili contaminazioni in caso di incidenti operativi.

Infine, l'attività di progetto non comporta la produzione di reflui derivanti dal ciclo produttivo, mentre le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali esterni saranno raccolte, trattate ed inviate presso la rete delle acque nere consortile (AVS).

In relazione a ciò, si è del parere che il progetto in questione, relativo all'ampliamento delle aree dedicate allo stoccaggio delle cabine riutilizzabili e di alcune tipologie di rifiuti prodotti (ferro e alluminio), con aumento della capacità di trattamento, di un impianto autorizzato per il recupero dei veicoli fuori uso, sulla base degli elementi esaminati coerentemente con i contenuti dell'Allegato V - "criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 20" alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., non determini possibili impatti significativi sull'ambiente.