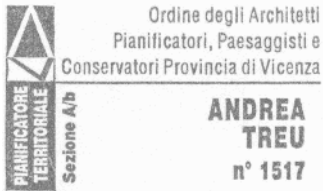





*COMUNE DI MONTEBELLO VIC.NO  
PROVINCIA DI VICENZA  
REGIONE VENETO*



*VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' VIA  
RINNOVO DELL'AUTORIZZAZIONE ALL'ESERCIZIO  
IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE*

<b>TITOLO ELABORATO:</b>  <i>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</i>		<b>TAVOLA N°:</b>
<b>COMMITTENTI:</b>  <i>AUTODEMOLIZIONI ZOLIN LUCIANO Via Cà Sordis- 36054 MONTEBELLO VIC. (VI) Telefono e Fax 0444/649394 Part. IVA 00458070240</i>		<b>SCALA:</b>
		<b>DATA:</b> <i>Maggio 2016</i>
<b>PROGETTISTA:</b>  <i>Arch. Andrea TREU Dott. Michele VINCENZI CREAZZO - Piazza del Comune, 14 Tel. 0444/341239</i>	<b>TIMBRI:</b>  	

**VERIFICA di ASSOGGETTABILITA' a V.I.A.**

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. QUADRO NORMATIVO .....</b>	<b>4</b>
2.1. Decreto Legislativo 24 giugno 2003 n.209 .....	4
2.2. Decreto Legislativo 23 febbraio 2006, n. 149 .....	6
2.3. D.Lgs 152/2006, Parte Quarta .....	6
2.4. Legge Regionale n. 3/2000 .....	8
2.5. DGRV n. 3/2004 .....	9
<b>3. QUADRO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>11</b>
3.1. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento .....	11
3.2. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale .....	17
3.3. Piano di Assetto Territoriale Intercomunale .....	24
3.4. Piano degli interventi .....	30
3.5. Classificazione acustica .....	34
3.6. Piano regionale di gestione rifiuti urbani e speciali .....	37
<b>4. DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO .....</b>	<b>40</b>
4.1. Localizzazione dell'impianto .....	41
4.2. Quantità e tipologia dei rifiuti in ingresso .....	43
4.3. Bacino di utenza .....	46
4.4. Impianti tecnologici .....	46
4.5. Attrezzature specifiche per l'attività di bonifica autoveicoli .....	47
4.6. Organizzazione del centro di raccolta .....	47
4.7. Descrizione delle modalità di gestione .....	49
4.7.1 Criteri per lo stoccaggio .....	50
4.7.2 Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso .....	50
4.7.3 Attività di demolizione .....	51
4.7.4 Criteri di gestione .....	51
<b>5. ANALISI DELLO STATO AMBIENTALE .....</b>	<b>53</b>

---

5.1.	Definizione dell'ambito territoriale e delle componenti ambientali interessate .....	54
5.2.	Atmosfera .....	54
5.2.1	Qualità dell'aria .....	55
5.2.2	Clima .....	56
5.3.	Ambiente idrico .....	62
5.3.1	Acque superficiali.....	62
5.3.2	Acque sotterranee.....	67
5.4.	Suolo e sottosuolo .....	72
5.5.	Pedologia e uso del suolo .....	75
5.6.	Ambiente naturale .....	80
5.7.	Viabilità.....	83
5.8.	Rumore .....	88
<b>6.</b>	<b>I POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI E LE MITIGAZIONI ADOTTATE .....</b>	<b>89</b>
6.1.	Il rilascio di sostanze contaminanti .....	89
6.2.	Gli scarichi di acque reflue.....	91
6.3.	Il traffico veicolare indotto.....	91
6.4.	Il rischio di incidenti e infortuni.....	93
6.5.	L'inquinamento acustico .....	94
6.6.	L'impatto visivo .....	95
<b>7.</b>	<b>VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' .....</b>	<b>96</b>
7.1.	Caratteristiche del progetto.....	96
7.2.	Dati quantitativi dell'impianto .....	98
7.3.	Descrizione degli impatti e delle relative mitigazioni .....	99
7.4.	Coerenza con la normativa e gli strumenti di pianificazione territoriale.....	100
<b>8.</b>	<b>CONCLUSIONI.....</b>	<b>101</b>

## **1. PREMESSA**

La ditta Zolin Luciano di Montebello Vicentino (VI) è autorizzata all'esercizio dell'attività di demolizione autoveicoli situata nella zona industriale D1 di via Cà Sordis con Decreto n. 44 del 13 maggio 2013.

In occasione del rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio, ai sensi dell'art.13 della LR 4/2016, risulta opportuno effettuare la preventiva verifica di assoggettabilità a VIA.

La presente relazione rappresenta lo Studio Preliminare Ambientale relativo alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA.

## 2. QUADRO NORMATIVO

Si riportano di seguito gli elementi conoscitivi che permettono di evidenziare le relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale; in particolare vengono valutate le implicazioni che tali normative hanno per quanto attiene, nello specifico, la progettazione e la gestione di impianti di autodemolizione.

I principali riferimenti normativi per il settore rifiuti e, in particolare, per l'attività di autodemolizione, sono il D. Lgs 152/2006 Parte Quarta, la Legge Regionale n.3/2000, il Decreto Legislativo 209 del 2003 e la DGRV n.3/2004.

Per quanto attiene agli strumenti di programmazione del territorio sono stati analizzati il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (che recepisce anche le indicazioni contenute nel Piano Territoriale Regionale) ed il Piano Regolatore Generale del Comune di Montebello Vicentino.

### 2.1. Decreto Legislativo 24 giugno 2003 n.209

Il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209 detta i principi in materia di recupero e riciclaggio dei materiali provenienti da veicoli dismessi.

Il provvedimento ha tra le sue finalità la conservazione ed il miglioramento della qualità dell'ambiente, il corretto funzionamento del mercato interno e lo sviluppo delle attività legate al recupero e al riciclaggio dei materiali provenienti dai veicoli fuori uso.

Gli obiettivi che il decreto si pone di raggiungere sono i seguenti:

- Ridurre al minimo l'impatto dei veicoli fuori uso sull'ambiente, al fine di contribuire alla protezione alla conservazione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente;
- Evitare distorsioni della concorrenza soprattutto per quanto riguarda l'accesso delle piccole e delle medie imprese al mercato della raccolta, della demolizione, del trattamento e del riciclaggio fuori uso;
- Determinare i presupposti e le condizioni che consentono lo sviluppo di un sistema che assicuri un sistema efficiente, razionale, ed economicamente sostenibile della filiera di raccolta, di recupero e di riciclaggio dei materiali dei stessi veicoli.

Il decreto individua e disciplina:

- Le misure volte, in via prioritaria, a prevenire la produzione di rifiuti derivanti dai veicoli e, in particolare, le misure per ridurre e per controllare le sostanze pericolose presenti negli stessi veicoli, da adottare fin dalla fase di progettazione, per prevenire il rilascio nell'ambiente di sostanze pericolose, per facilitare il reimpiego, il riciclaggio e il recupero energetico e per limitare il successivo smaltimento di rifiuti pericolosi;
- Le prescrizioni da osservare nella progettazione e nella produzione dei veicoli nuovi per incoraggiare e per favorire il recupero dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti e materiali, compreso lo sviluppo del mercato dei materiali di demolizione recuperati, privilegiando il reimpiego e il riciclaggio, in modo da ridurre il volume dei rifiuti da smaltire;
- Le altre azioni necessarie per favorire il reimpiego, il riciclaggio e il recupero di tutte le componenti metalliche e non metalliche derivanti dal veicolo fuori uso e, in particolare, di tutte le materie plastiche;
- Le misure volte a migliorare la qualità ambientale e l'efficienza delle attività di tutti gli operatori economici coinvolti nel ciclo di vita del veicolo, dalla progettazione dello stesso alla gestione finale del veicolo fuori uso, per garantire che il riciclaggio, il recupero e lo smaltimento del veicolo medesimo avvenga senza pericolo per l'ambiente ed in modo economicamente sostenibile;
- Le responsabilità degli operatori economici.

Il D.lgs 24 giugno 2003, n. 209 detta, inoltre, una serie di nuove definizioni nell'ambito della gestione dei veicoli fuori uso.

Per quanto riguarda il "detentore" viene classificato il proprietario del veicolo o colui che lo detiene a qualsiasi titolo.

Viene introdotta la definizione di "Centro di Raccolta", intendendosi per tale un impianto autorizzato ai sensi degli articoli 27, 28 o 33 del decreto legislativo n. 22 del 1997 presso il quale vengono effettuate tutte o alcune delle attività di trattamento che riguardano:

- Messa in sicurezza e demolizione;
- Pressatura;
- Tranciatura;
- Frantumazione;
- Recupero e preparazione per lo smaltimento dei rifiuti frantumati;
- Tutte le altre operazioni eseguite ai fini del recupero e dello smaltimento dei veicoli fuori uso e dei suoi componenti.

## 2.2. Decreto Legislativo 23 febbraio 2006, n. 149

Il D. Lgs. 149/2006 contiene disposizioni correttive ed integrative al D. Lgs. 209/2003 di notevole importanza per gli autodemolitori.

Di particolare rilevanza è l'art. 5 relativo alla "Raccolta": con le modifiche apportate, il veicolo destinato alla demolizione deve essere consegnato ad un centro di raccolta (autodemolitore).

Solo nel caso in cui il detentore intenda cedere il predetto veicolo per acquistarne un altro, può consegnarlo al concessionario o al gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, per la successiva consegna ad un centro di raccolta, sempre che detto concessionario o gestore intenda accettarne la consegna.

Se viene accettata la consegna, viene preso in carico un rifiuto pericoloso (CER 160104\*), ed il concessionario ha quindi l'obbligo di rilasciare il certificato di rottamazione in nome e per conto del centro di raccolta che riceve il veicolo (dal quale deve quindi ottenere un'autorizzazione a firmare detti certificati).

Sarà inoltre a carico del gestore provvedere, senza oneri di agenzia a carico del detentore dello stesso veicolo, entro 30 giorni naturali e consecutivi dalla consegna del veicolo, alla cancellazione dal PRA (impegno non più delegabile al centro di raccolta) e, nello stesso termine, ma comunque dopo l'avvenuta cancellazione, a consegnarlo al centro di raccolta indicato sul certificato, fornendo allo stesso centro gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe, del certificato di proprietà e della carta di circolazione relativi al veicolo.

Il rilascio del certificato di rottamazione libera il detentore del veicolo fuori uso dalle responsabilità penale, civile e amministrativa connesse alla proprietà e alla corretta gestione del veicolo stesso.

E' opportuno, ai fini della organizzazione del ritiro nei termini di legge, che una copia del certificato di rottamazione emessa dalla concessionaria, sia trasmessa immediatamente al centro di raccolta. La responsabilità del veicolo fuori uso, resta in capo al concessionario fino al momento del suo ritiro certificato dal formulario riportante data e ora del trasferimento.

## 2.3. D.Lgs 152/2006, Parte Quarta

La parte Quarta "Gestione Rifiuti" del D. Lgs 152/2006 disciplina la gestione dei rifiuti e la bonifica dei siti inquinati anche in attuazione delle direttive comunitarie sui rifiuti, sui rifiuti pericolosi, sugli oli, sulle batterie, sugli imballaggi e, tra gli altri, anche dei veicoli fuori uso.

Tra gli aspetti maggiormente caratterizzanti la nuova normativa in materia ambientale, vi è l'affermazione che lo smaltimento dei rifiuti costituisce fase residuale della gestione dei rifiuti, da

attuarsi solo dopo aver verificato l'impossibilità tecnica di esperire le operazioni di recupero (art. 182, comma1).

L'art 181 disciplina il recupero dei rifiuti per la "produzione" di materie prime secondarie, combustibili o altri prodotti, favorendo la riduzione dello smaltimento finale attraverso:

- Il riutilizzo, il reimpiego ed il riciclaggio;
- Le altre forme di recupero per ottenere materia prima secondaria dai rifiuti;
- L'adozione di misure economiche e la previsione di condizioni di appalto che prescrivano l'impiego dei materiali recuperati dai rifiuti al fine di favorire il mercato di tali materiali;
- L'utilizzo dei rifiuti come mezzo per produrre energia.

Il deposito temporaneo non è considerato un'operazione di recupero e di smaltimento ed è distinto dalle operazioni di stoccaggio dei rifiuti per il volume o il tempo di deposito: è infatti a discrezione del produttore se scegliere la modalità quantitativa (10 o 20 mc) o temporale (2 o 3 mesi) per la definizione del deposito temporaneo delle categorie omogenee (non più dei tipi omogenei).

La realizzazione di impianti di smaltimento e recupero è preferibile in aree industriali e viene introdotta l'autorizzazione unica che include progetto ed esercizio.

L'art. 183, lettera n) del decreto definisce "sottoprodotto", distinguendolo da rifiuto, qualsiasi prodotto dell'attività dell'impresa che, pur non costituendo l'oggetto dell'attività principale, scaturisce in via continuativa dal processo industriale dell'impresa stessa ed è destinato ad un ulteriore impiego o al consumo.

In merito agli adempimenti da compiere, i produttori di rifiuti non pericolosi non devono più presentare il MUD, mentre resta l'obbligo di redazione del Formulario di Identificazione dei Rifiuti in quattro esemplari, compilato, datato e firmato dal produttore o dal detentore dei rifiuti e controfirmato dal trasportatore.

Il decreto delinea inoltre compiti e funzioni dei soggetti preposti alla gestione dei rifiuti: restano immutati compiti di Regioni ed Arpa, crescono quelli delle Province e si affacciano nuovi soggetti, come la autorità di vigilanza sulle risorse idriche e sui rifiuti.

Accanto a nuovi soggetti ve ne sono altri che vedono riorganizzate le proprie funzioni: ad esempio la comunicazione per l'esercizio delle operazioni di recupero dei rifiuti dovrà essere fatta alla competente Sezione Regionale dell'Albo e non più alla Provincia competente.

Entro dieci giorni dal ricevimento della comunicazione stessa, sarà poi la Sezione regionale dell'Albo a darne notizia alla Provincia, cui spetta effettuare i relativi controlli; anche i relativi diritti dovranno quindi essere versati all'Albo.

Tra i nuovi compiti vi è inoltre l'istituzione dei registri delle imprese autorizzate alla gestione dei rifiuti presso il Comitato nazionale dell'Albo Smaltitori dei Rifiuti, nei quali sono inseriti gli elementi identificativi dell'impresa consultabili dagli operatori.



L'art. 231 riguarda in particolare i veicoli fuori uso non disciplinati dal D. Lgs. 24 giugno 2003, n. 209 e sostituisce l'art. 46 del Decreto Ronchi.

Rispetto alla precedente normativa non ci sono particolari variazioni se non l'aver portato da 60 a 90 giorni il termine entro il quale comunicare l'avvenuta consegna per la demolizione del veicolo e consegnare il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe al competente Ufficio del PRA.

#### 2.4. Legge Regionale n. 3/2000

Gli impianti di recupero e di smaltimento dei rifiuti sono attualmente regolati dalla L.R. n. 3/2000, artt. 22-28, in cui vengono disciplinati, oltre che i requisiti tecnici degli impianti, anche le procedure amministrative per richiedere l'autorizzazione all'esercizio.

Nella progettazione, realizzazione ed esercizio degli impianti si deve mirare al conseguimento della massima tutela della salute degli abitanti ed alla progressiva riduzione dell'impatto ambientale derivante dai rifiuti (art. 21, comma 1).

Per realizzare nuovi impianti è necessario presentare apposita domanda alla Provincia, allegando il progetto definitivo dell'impianto (i cui contenuti sono specificati all'art. 22, comma 2) e la documentazione tecnica prevista dalle disposizioni vigenti in materia urbanistico-edilizia, di tutela ambientale, di salute e di sicurezza sul lavoro e di igiene pubblica (art. 22, comma 1).

Il progetto deve essere corredato da una relazione di compatibilità ambientale contenente (art. 22, comma 4):

- La descrizione dei potenziali impatti ambientali;
- La rassegna delle relazioni esistenti tra il progetto proposto e le norme ambientali;
- La descrizione delle misure previste per eliminare, ridurre e se possibile compensare gli effetti sfavorevoli sull'ambiente.

I progetti devono essere presentati alla Provincia ed una copia deve essere inoltrata al Comune in cui viene localizzato l'impianto.

Il responsabile del procedimento relativo all'approvazione del progetto deve provvedere, entro trenta giorni dal ricevimento della domanda, alla verifica della completezza della documentazione presentata (art. 23, comma 1).

Entro quindici giorni dal ricevimento delle conclusioni della conferenza di servizi, la Provincia approva il progetto e autorizza la realizzazione dell'impianto (art. 24, comma 1).

Il provvedimento di approvazione del progetto decade qualora i lavori non vengano iniziati entro dodici mesi e l'impianto non sia messo in esercizio entro trentasei mesi (art. 24, comma 4).

L'avvio dell'impianto è preceduto dall'invio di una comunicazione al Presidente della Provincia in cui si attesta l'ultimazione delle opere in conformità al progetto approvato, in cui risulta la data d'avvio dell'impianto e il nominativo del tecnico responsabile della gestione dell'impianto (art. 25, comma 3).

Entro centottanta giorni dalla comunicazione di avvio dell'impianto deve essere presentato al Presidente della Provincia il certificato di collaudo funzionale (art. 25, comma 5).

Il provvedimento di autorizzazione all'esercizio è rilasciato entro novanta giorni dalla presentazione della richiesta di autorizzazione all'esercizio, corredata dal relativo certificato di collaudo, dal Presidente della Provincia (art. 26, comma 1, 2).

Entro trenta giorni dal rilascio del Provvedimento di autorizzazione le Province comunicano alla Regione i dati relativi alle autorizzazioni (art. 26, comma 3).

E' compito della Giunta Regionale definire i criteri per la determinazione delle garanzie finanziarie che l'interessato è tenuto a fornire per ottenere l'autorizzazione all'esercizio (art. 27, comma 9).

Le autorizzazioni all'esercizio delle operazioni di smaltimento e di recupero di rifiuti hanno di norma la durata di cinque anni e sono rinnovabili (art. 27, comma 1); è compito dell'amministrazione competente pronunciarsi sull'istanza di rinnovo entro centottanta giorni dalla sua presentazione (art. 27, comma 2).

Presso gli impianti (gestiti da un tecnico responsabile) sono tenuti appositi quaderni per la registrazione dei controlli di esercizio eseguiti e degli interventi di manutenzione programmata e straordinaria degli impianti, nonché il piano di sicurezza, oltre che ai registri di carico e scarico e del formulario di identificazione, secondo gli articoli 12 e 15 del D.L. n.22/1997 (art. 28, comma 2).

## 2.5. DGRV n. 3/2004

La Delibera della Giunta Regionale del Veneto n.3 del 2004 stabilisce gli indirizzi regionali per l'applicazione del D.Lgs. 24 giugno 2003 n.209.

La Delibera specifica i contenuti della domanda di autorizzazione che deve essere corredata di un progetto di adeguamento dell'impianto esistente.

Secondo quanto previsto dal D.Lgs. 24 giugno 2003 n. 209 i lavori di adeguamento devono essere conclusi entro 18 mesi dall'approvazione del progetto; la DGRV precisa inoltre i seguenti riferimenti temporali massimi:

- Tempi adeguamento per interventi strutturali: 18 mesi a decorrere dalla data di approvazione del progetto. Ultima data utile gennaio 2006;

- Tempi di adeguamento per acquisizione di attrezzature necessarie ad adottare le prescrizioni di gestione: 18 mesi a decorrere dalla data di approvazione del progetto. Ultima data utile gennaio 2006;
- Tempi di adeguamento per i soggetti che operano con procedura semplificata che ricevono prescrizioni dalla Provincia in sede di controllo ispettivo: gennaio 2006;
- Tempi per l'adeguamento relativo alla rimozione dei condensatori: effetto immediato.

Il progetto di adeguamento viene formalmente approvato ai sensi dell'articolo 15, comma 2, del d.lgs. 209/2003, secondo le modalità che si rendono concretamente necessarie a seconda del contenuto del progetto di adeguamento e pertanto:

- Nel caso si renda necessario procedere a modifiche sostanziali con realizzazione di opere: ricorso agli articoli 27 e 28 D.lgs. 22/1997, con approvazione ai sensi dell'articolo 15, comma 2, D.lgs. 209/2003;
- Nel caso di tratti di modifiche non sostanziali prevedendo solo la necessità di nuove attrezzature: ricorso all'articolo 28 D.lgs. 22/1997, con approvazione ai sensi dell'articolo 15, comma 2, D.lgs. 209/2003.
- Nel caso in cui la localizzazione degli impianti non sia conforme ai criteri stabiliti dall'Allegato 1, punto 1 (Ubicazione dell'impianto di trattamento): ricorso agli articoli 27 e 28 per superamento dei vincoli urbanistici laddove possibile.

La sola impermeabilizzazione dell'area non costituisce modifica sostanziale dell'impianto ai fini del decreto legislativo 209/2003.

Non sono sottoposti alle disposizioni sulla Valutazione di impatto ambientale gli adempimenti richiesti per l'adeguamento dell'impianto.

Il piano di ripristino ambientale dell'area, da attuare alla chiusura dell'impianto, deve essere riferito agli obiettivi di recupero e sistemazione dell'area in relazione alla destinazione d'uso prevista dall'area stessa.

Il piano di ripristino ambientale ha una valenza di un piano di dismissione e riconversione dell'area previa verifica dell'assenza di contaminazioni o, in casi contrario, bonifica da attuare con le procedure e le modalità indicate dal d. m. 471/1999.

### **3. QUADRO PROGRAMMATICO**

#### *3.1. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento*

Il PTRC rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio.

Ai sensi dell'art. 24, c.1 della L.R. 11/04, "il piano territoriale regionale di coordinamento, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS) di cui alla legge regionale 29 novembre 2001, n.35 "Nuove norme sulla programmazione", indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione".

Il PTRC rappresenta il documento di riferimento per la tematica paesaggistica, stante quanto disposto dalla Legge Regionale 10 agosto 2006 n. 18, che gli attribuisce valenza di "piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici", già attribuita dalla Legge Regionale 11 marzo 1986 n. 9 e successivamente confermata dalla Legge Regionale 23 aprile 2004 n. 11. Tale attribuzione fa sì che nell'ambito del PTRC siano assunti i contenuti e ottemperati gli adempimenti di pianificazione paesaggistica previsti dall'articolo 135 del Decreto Legislativo 42/04 e successive modifiche e integrazioni.

Il PTRC vigente, approvato nel 1992, risponde all'obbligo - emerso con la legge 8 agosto 1985, n.431 - di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il PTRC si articola per piani di area, previsti dalla legge 61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

La Regione Veneto ha poi avviato il processo di aggiornamento del PTRC, come riformulazione dello strumento generale relativo all'assetto del territorio veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/2004).

Il 7 agosto 2007 la Giunta Regionale ha adottato con DGR n. 2587 il Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Gli allegati alla delibera sono i seguenti:

All. A1 - Relazione al documento preliminare

All. A2 - Relazione ambientale

All. A3 - Relazione ambientale (sintesi)

All. A4 - Allegati cartografici

QUADRO SINOTTICO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI

USO DEL SUOLO

BIODIVERSITÀ

ENERGIA RISORSE AMBIENTE

MOBILITÀ

SVILUPPO ECONOMICO PRODUTTIVO

SVILUPPO ECONOMICO RICETTIVO TURISTICO RURALE

CRESCITA SOCIALE CULTURALE

TAVOLE CONTESTI SCENARI

All. A5 - Il PTRC - Piano Paesaggistico territoriale. Metodologia ai sensi del D. Lgs. 42/2004 e succ. mod. e int.

Tra gli allegati cartografici, quelli che più interessano il caso in esame sono di seguito riprodotti:

*Figura 1: Estratto della carta dell'uso del suolo (PTRC adottato).*

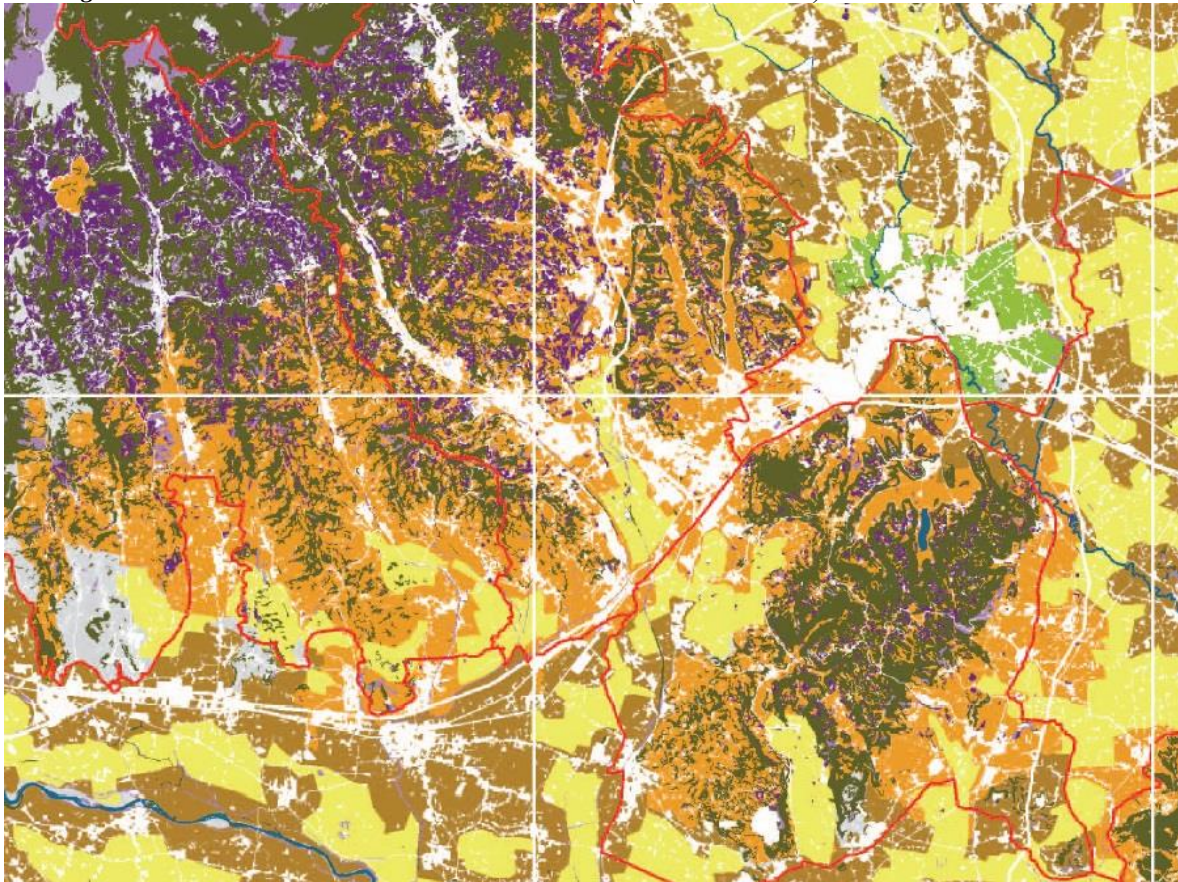


Figura 2: Estratto della carta delle biodiversità (PTRC adottato).

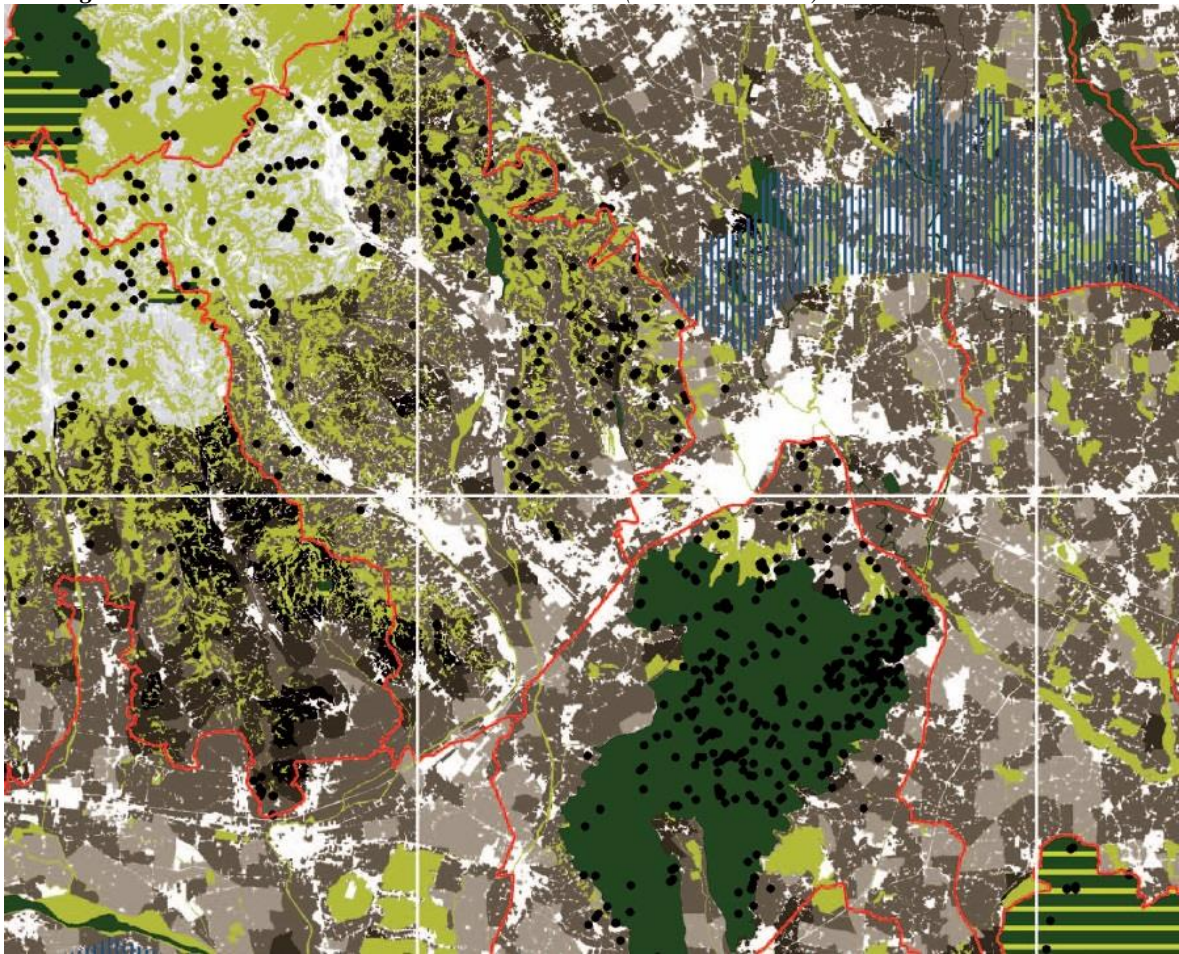
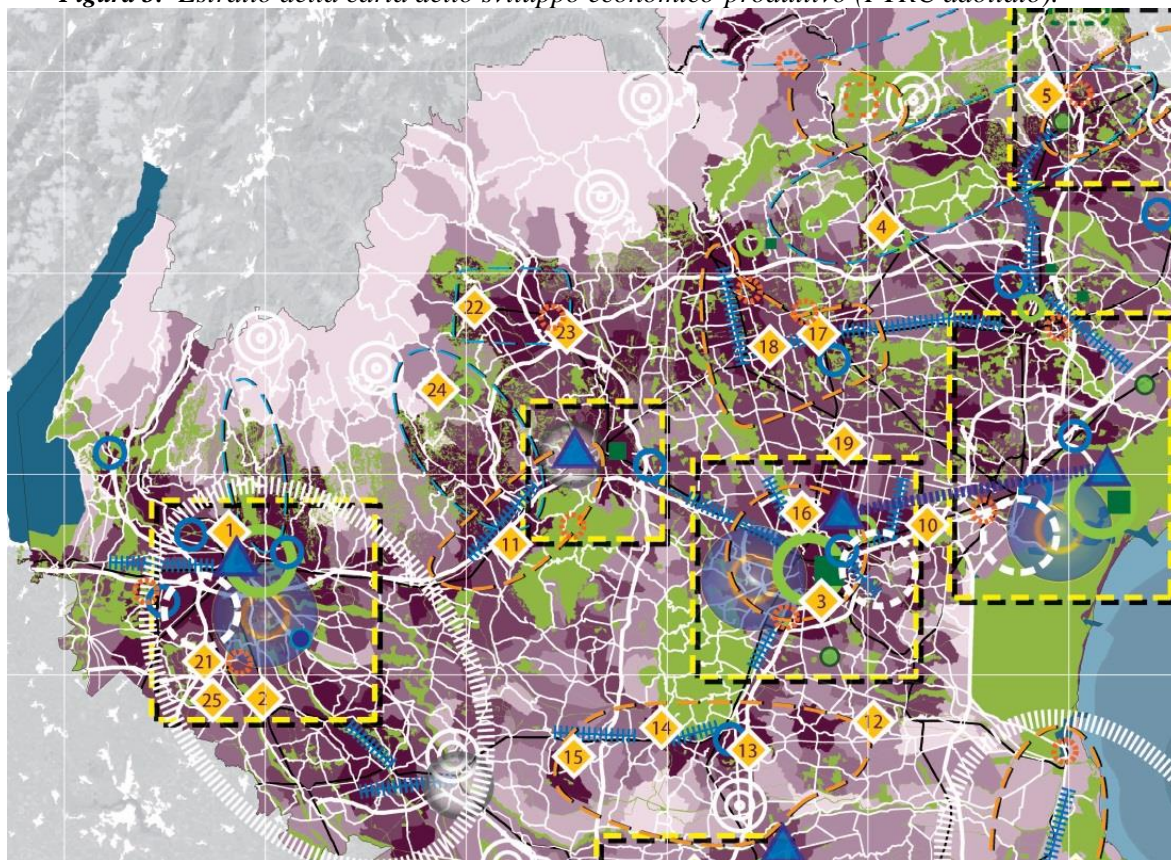


Figura 3: Estratto della carta dello sviluppo economico-produttivo (PTRC adottato).



Le *Norme tecniche* del PTRC adottato parlano del sistema produttivo agli articoli 43, 44 e 45 (Titolo VI Sviluppo Economico Produttivo - Capo I Sistema Produttivo).

All'ARTICOLO 43, tra i sistemi produttivi di rango regionale, vengono definiti i Territori geograficamente strutturati come quelli costituiti da un insieme di funzioni e di segni morfologici che investono territori dalla struttura insediativo-produttiva con specifici caratteri del Veneto e tra questi viene segnalata la Valle dell'Agno, caratterizzata "dalla presenza di insediamenti localizzati nei fondovalle delle aree montane e pedemontane, con sviluppo prevalentemente lineare rispetto all'infrastruttura di accesso alla valle".

Le Province in sede di P.T.C.P. prevedono nei territori sopraindicati:

- la dotazione di servizi e reti tecnologiche;
- l'individuazione degli ambiti collinari, pedemontani e dell'Alta pianura da sottoporre a specifici progetti di riqualificazione e riorganizzazione;
- il riordino degli insediamenti esistenti;
- la riconversione di eventuali elementi detrattori;
- specifici progetti di restauro ambientale;

- *la promozione della progettazione bioedilizia ed ecocompatibile degli insediamenti produttivi;*
- *la riorganizzazione del sistema infrastrutturale per la valorizzazione delle eccellenze produttive esistenti.*

All'ARTICOLO 44 parla invece delle Eccellenze produttive, intese come l'insieme delle aree produttive - quali strutture logistiche, centri ricerca, reti informatiche e telematiche, strutture consortili, autorità ed enti gestori organizzati - che costituiscono la filiera delle eccellenze produttive con ricadute territoriali locali.

Le eccellenze produttive con ricadute territoriali locali si articolano in:

- a) Meccanica e mecatronica*
- b) Nodi pubblici della rete delle nano-tecnologie*
- c) Parchi scientifici e tecnologici*
- d) Ambito agroalimentare*
- e) Nodi della rete regionale della ricerca*
- f) Sistema fieristico regionale*
- g) Ambito tecnologico per l'ottica*
- h) Ambito tecnologico per la lavorazione del legno.*

La Regione valorizza le eccellenze produttive mediante appositi interventi o progetti che ne assicurino lo sviluppo.

L'ARTICOLO 45 detta i seguenti criteri per l'individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali e degli insediamenti turistico ricettivi:

- 1. Al fine di contrastare il fenomeno della dispersione insediativa, devono essere perseguiti processi di aggregazione e concentrazione territoriale e funzionale delle aree produttive.*
- 2. Le Province individuano gli ambiti per la pianificazione degli insediamenti industriali ed artigianali, turistico ricettivi sulla base dei seguenti criteri:*
  - a) individuazione dei sistemi produttivi di interesse provinciale da confermare e da potenziare nonché degli interventi necessari per la loro qualificazione;*
  - b) determinazione delle aree produttive da completare od ampliare prima della realizzazione di nuove aree;*
  - c) nelle aree montane a bassa densità vanno garantite idonee disponibilità di nuclei minori per attività artigianali.*
- 3. I Comuni individuano gli ambiti per la pianificazione degli insediamenti industriali ed artigianali, turistico ricettivi sulla base dei seguenti criteri:*



- a) *determinazione delle linee preferenziali di espansione delle aree produttive, sulla base dei servizi e delle infrastrutture necessarie e dell'impatto sugli abitati limitrofi e sui caratteri naturalistici e culturali delle aree circostanti;*
- b) *definizione delle modalità di densificazione edificatoria, sia in altezza che in accorpamento, nelle aree produttive esistenti con lo scopo di ridurre il consumo di territorio;*
- c) *indicazione delle modalità di riconversione e/o riqualificazione delle aree produttive, con particolare riguardo a quelle non ampliabili, in relazione alla prossimità ai nuclei abitativi esistenti o previsti;*
- d) *garanzia della sicurezza idraulica e idrogeologica.*

Per quanto riguarda l'AMBIENTE, all'articolo 33 (di seguito riportato) si parla dell'ubicazione degli impianti di trattamento e smaltimento rifiuti.

*ARTICOLO 33 - Ubicazione degli impianti*

*1. La progettazione di nuovi impianti o discariche deve privilegiare standard di tutela ambientale ed igienico sanitaria sempre più elevati e sostenibili.*

*2. I nuovi impianti di smaltimento e recupero di rifiuti, compresi i rifiuti speciali, sono ubicati nell'ambito delle singole zone territoriali omogenee produttive o per servizi tecnologici. Tale previsione non si applica a:*

- a) *discariche ed impianti di compostaggio che vanno localizzati in zone territoriali omogenee di tipo E o F;*
- b) *impianti di recupero dei rifiuti inerti che vanno localizzati preferibilmente all'interno di aree di cava nel rispetto della Legge regionale n. 3 del 2000 ed in conformità alle specifiche disposizioni del piano di settore.*

*3. Fatti salvi ulteriori vincoli previsti da specifiche normative di settore, nazionali e regionali, e la diversa determinazione da parte delle Autorità titolari del potere di vincolo, non è di regola consentita l'installazione di nuovi impianti o discariche, con esclusione degli stoccaggi annessi ad attività produttive o di servizio, nelle aree sottoposte a vincoli di tipo ambientale, paesaggistico, idrogeologico, storico-archeologico.*

Da quanto evidenziato non emergono particolari problematiche connesse con l'ubicazione dell'impianto nell'area in oggetto.

### 3.2. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

La Provincia di Vicenza, a seguito dell'entrata in vigore della legge regionale 23 aprile 2004 n. 11, ha rielaborato il proprio strumento urbanistico, sulla base degli atti di indirizzo predisposti dalla Giunta Regionale. In data 20.12.2006 il Consiglio Provinciale ha adottato, ai sensi dell'art. 23 della Legge Regionale n. 11 del 2004, dell'art. 57 del D.lgs n. 112/1998 e dell'art. 20 del D.lgs n. 267/2000, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Come esplicitato nell'art. 1 delle NTA, il PTCP della Provincia di Vicenza definisce e disciplina l'assetto e l'uso del territorio Provinciale nel quadro di uno sviluppo socio - economico sostenibile e nel rispetto delle risorse culturali, naturalistiche ed ambientali. Rappresenta lo strumento di pianificazione e di programmazione diretto al coordinamento e al raccordo tra gli atti della programmazione territoriale regionale e gli strumenti urbanistici comunali. Il PTCP si caratterizza anche come strumento strategico di supporto allo sviluppo socio-economico e territoriale della provincia. I contenuti e le finalità del PTCP sono quelli indicati dall'art. 22 della L.R. 11/2004 ed elencati nel comma 5 dell'art.1 delle NTA del PTCP.

Il nuovo PTCP è stato approvato con Deliberazione di Giunta della Regione del Veneto n. 708 del 2 maggio 2012.

Per valutare nello specifico le caratteristiche dell'area in esame si è fatto riferimento ai diversi aspetti contenuti nelle tavole del piano provinciale.

#### Vincoli e Pianificazione territoriale

Dall'analisi della Tavola 1.1.B si rileva che, nelle immediate vicinanze dell'area, non sono stati rilevati siti archeologici e nemmeno monumenti vincolati.

A nord sono presenti due agglomerazioni indicate come centri storici e ad ovest, a circa 350 m è presente il fiume Guà sottoposto a vincolo paesaggistico di cui al D. Lgs. 42/2004, che deriva dal recepimento di quanto disposto dall'art.1 della Legge 8 agosto 1985, n.431 (Galasso), e dalla precedente Legge 29 giugno 1939, n. 1497.

L'area di ampliamento, così come quella esistente, non è inoltre compresa in aree agro-centuriate.

#### Fragilità territoriale

Dall'analisi della Tavola 2.1.B emerge che l'area in oggetto non ricade su suoli a rischio idraulico e non si rileva nessun grado di pericolosità idraulica e geologica.

#### Sistema ambientale

Dall'analisi della tavola 3.1.B si rileva che l'area non ha particolari caratteristiche ambientali da dover essere tutelata o valorizzata. Va tuttavia segnalata la presenza nelle vicinanze del corridoio ecologico secondario che segue il corso del fiume Guà.

L'area non è inoltre inclusa in zone di protezione speciale; il Sito di Importanza Comunitario più vicino è identificato con il codice IT32220037 e denominato "Colli Berici".

#### Il sistema insediativo ed infrastrutturale

Come evidenziato nella Tavola 4.1.B *Sistema insediativo e infrastrutturale* del PTCP, l'area di progetto ricade all'interno di aree produttive non ampliabili e si trova a ridosso dell'arteria autostradale, asse di collegamento viario di primo livello.

#### Sistema del paesaggio

Dall'analisi della tavola 5.1.B emerge che, nelle immediate vicinanze dell'area, non sono stati rilevati elementi di valore paesaggistico quali ville, ambiti di pregio paesaggistico, etc., tali da richiedere vincoli particolari di tutela all'area in oggetto. Non sono inoltre presenti aree tutelate per la produzione di prodotti DOP e IGP.

**Figura 1 :** Estratto Tavola 1.1.B, Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, PTCP di Vicenza

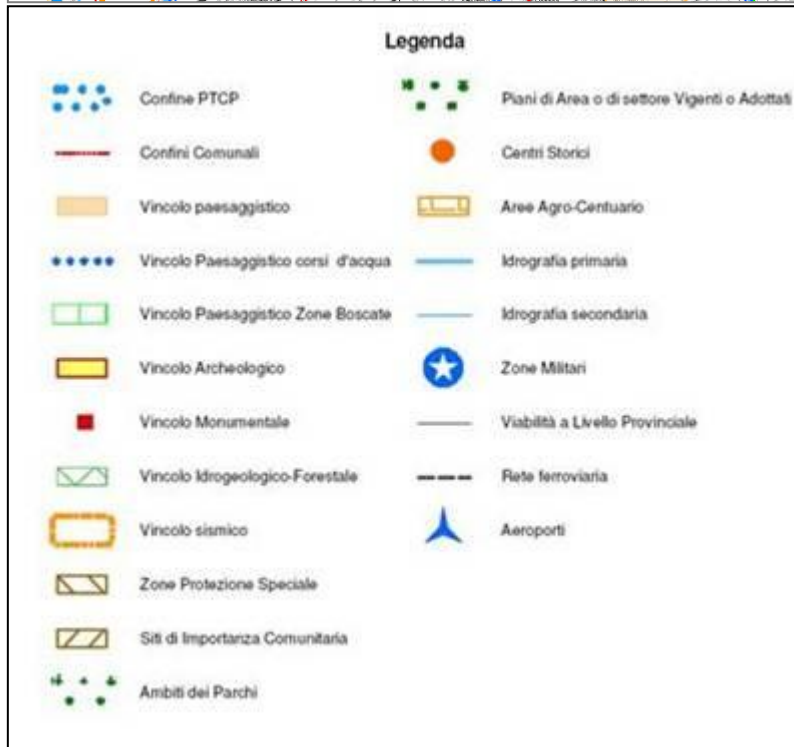
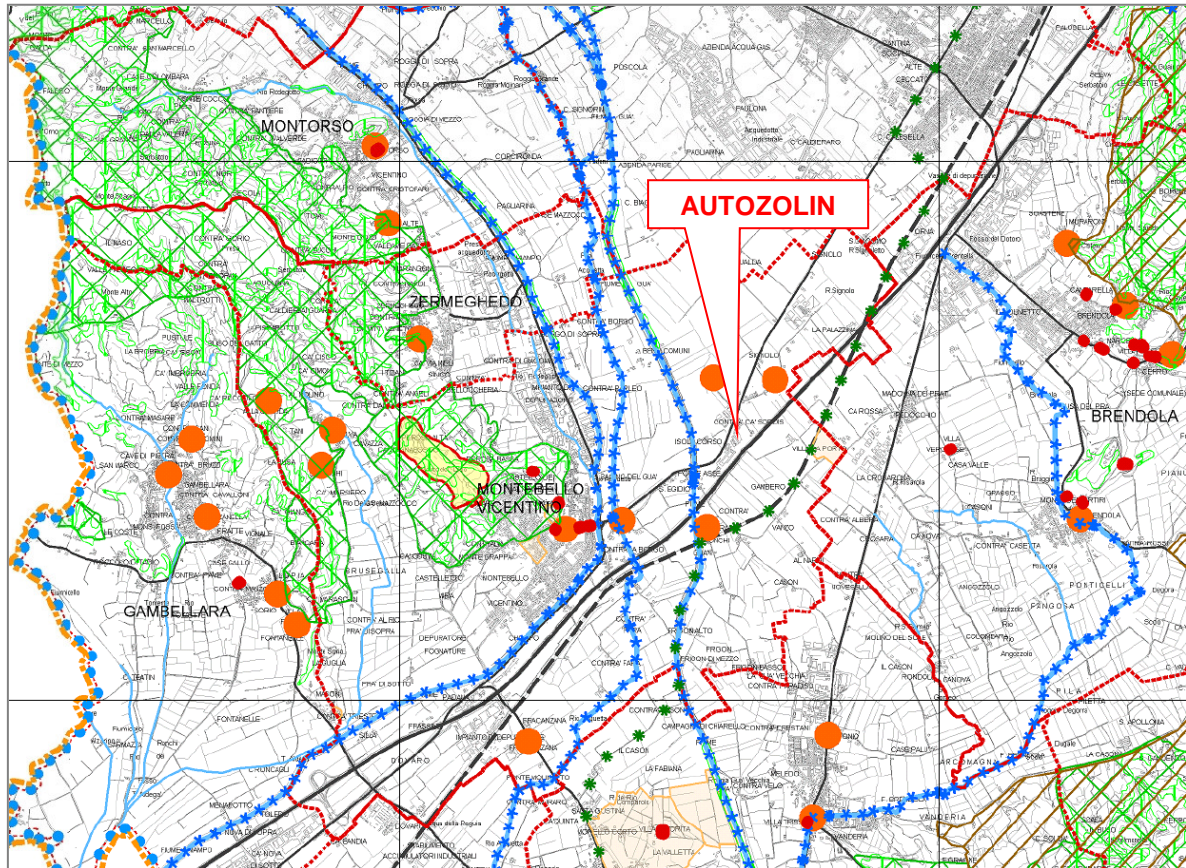


Figura 2: Estratto Tavola 2.1.B, Carta della fragilità, PTCP di Vicenza

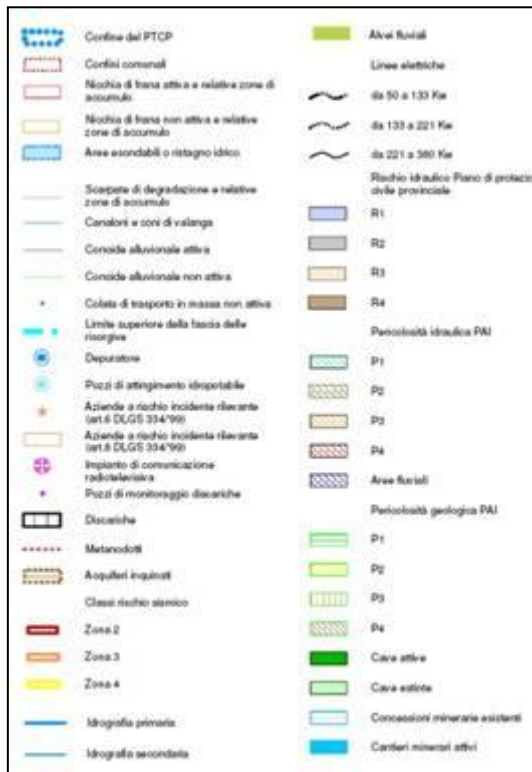
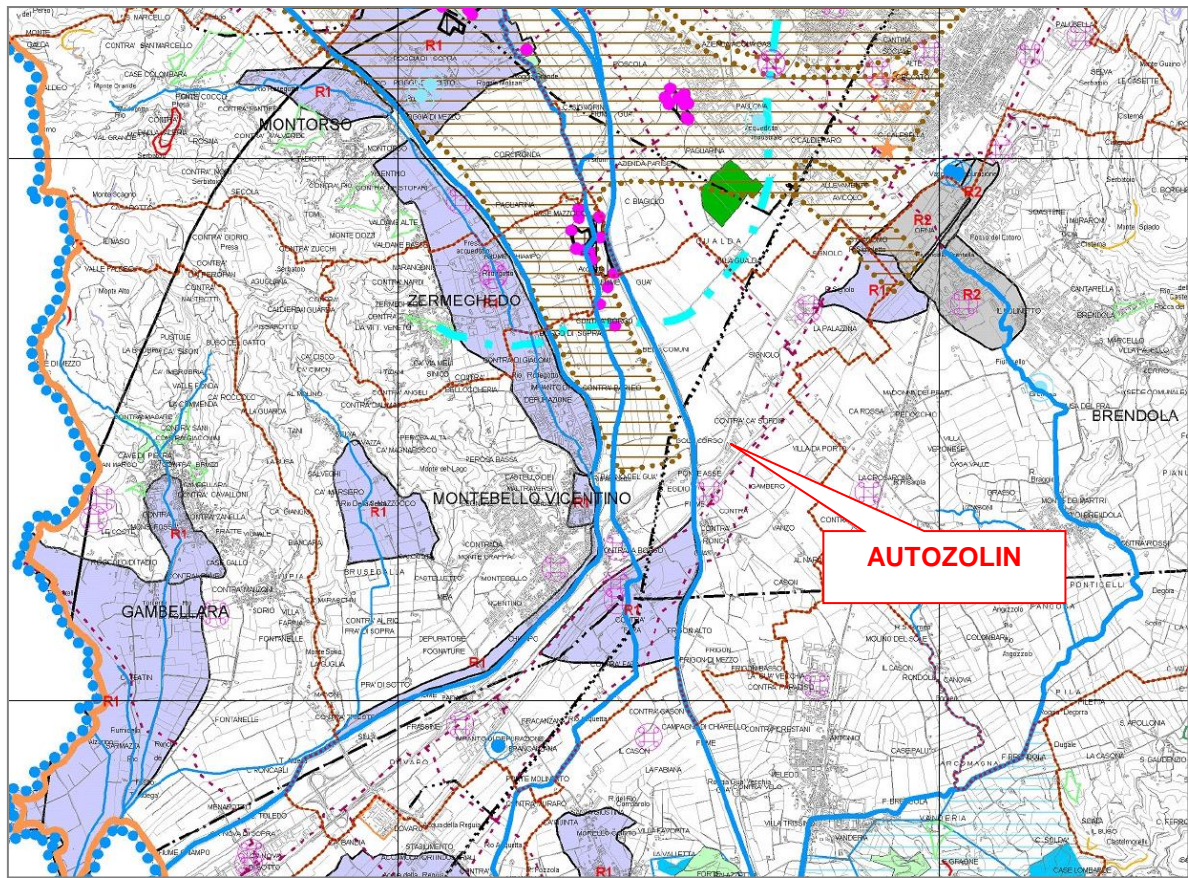


Figura 3: Estratto Tavola 3.1.B, Carta del Sistema Ambientale, PTCP di Vicenza

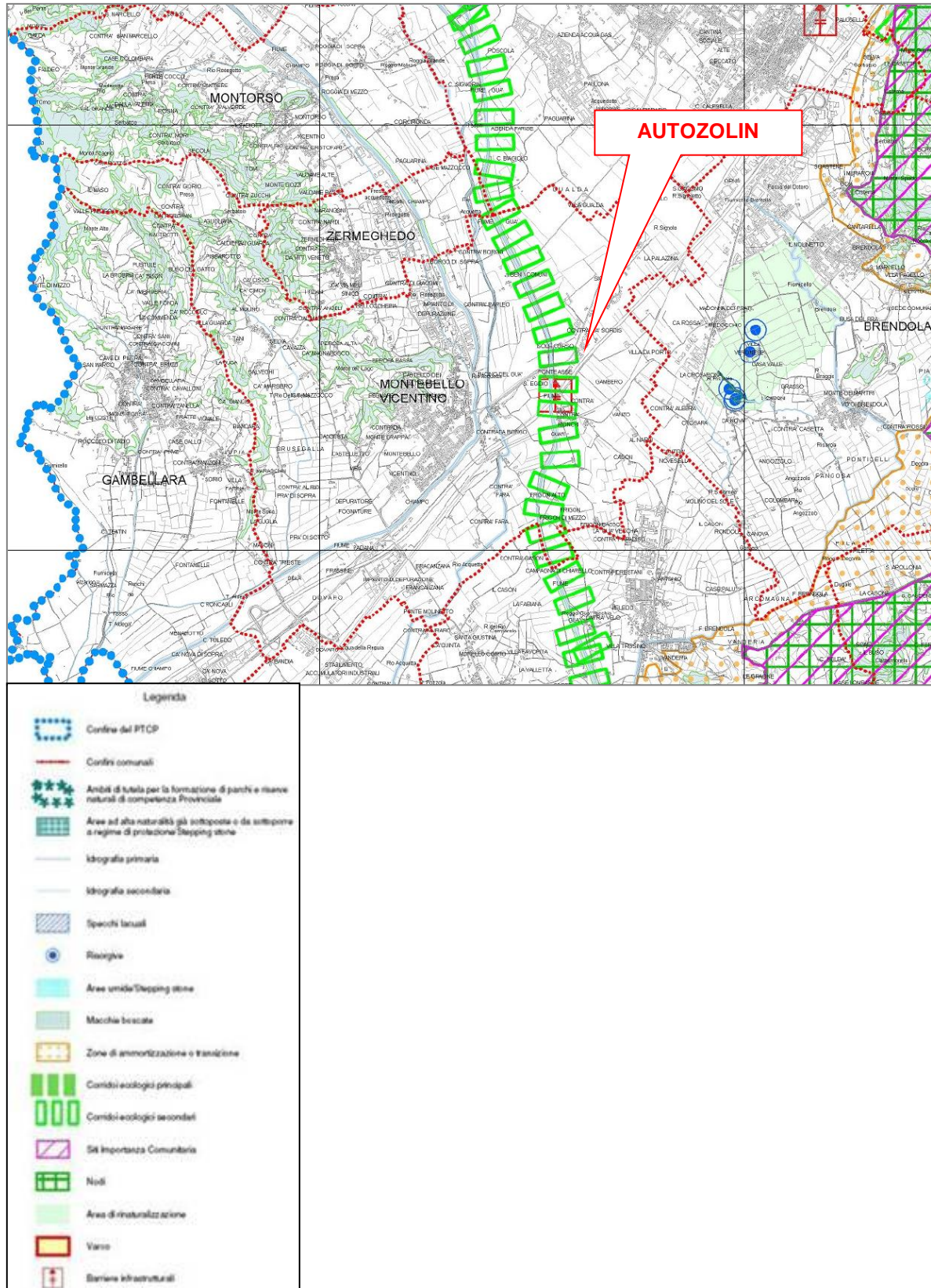
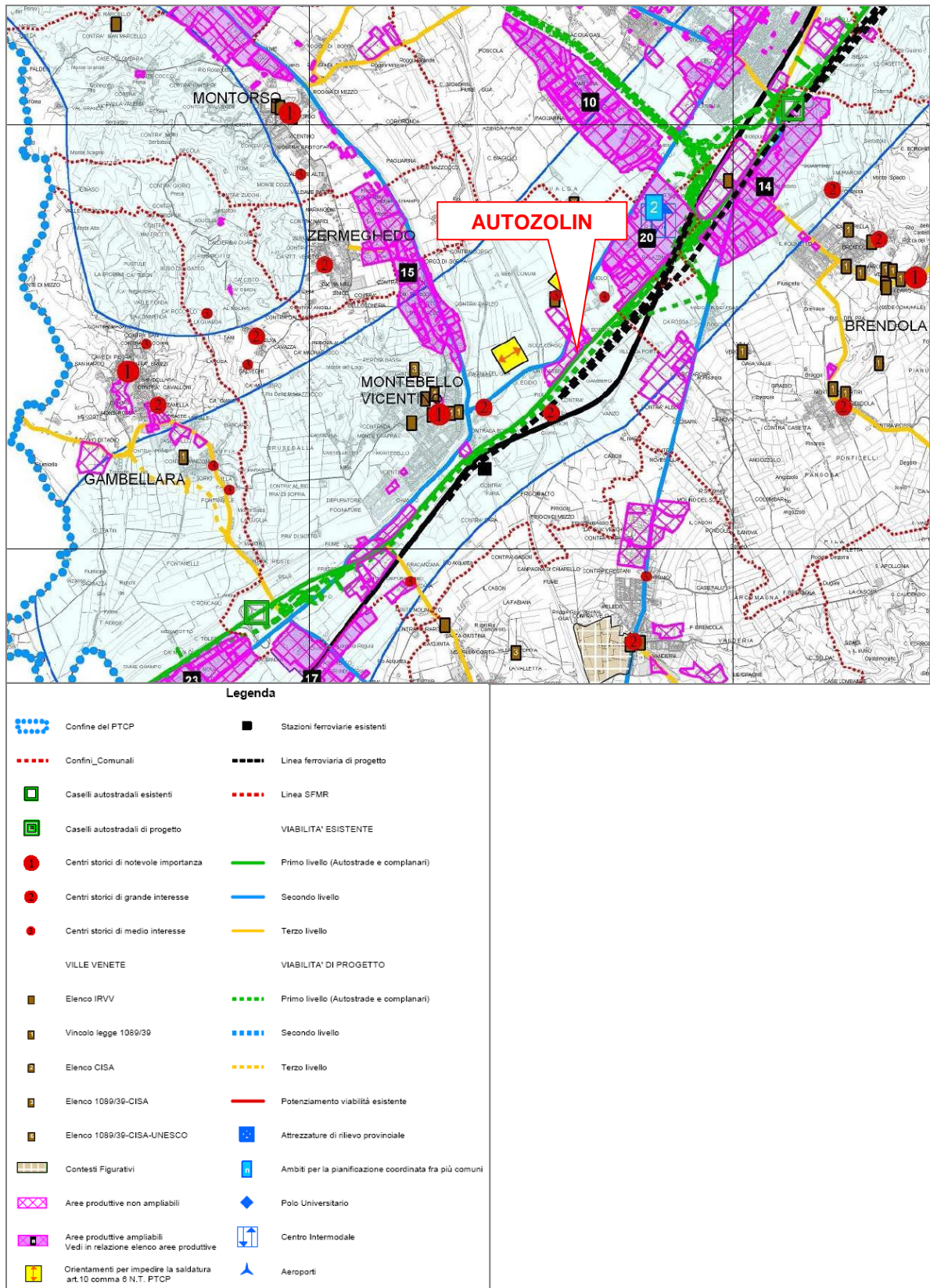
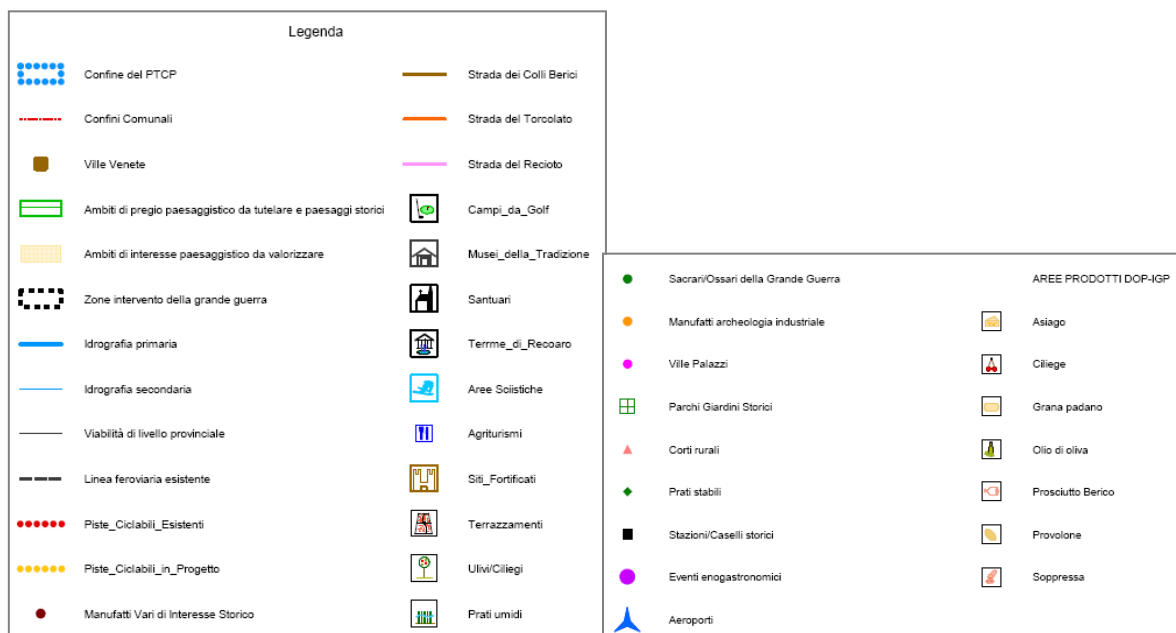
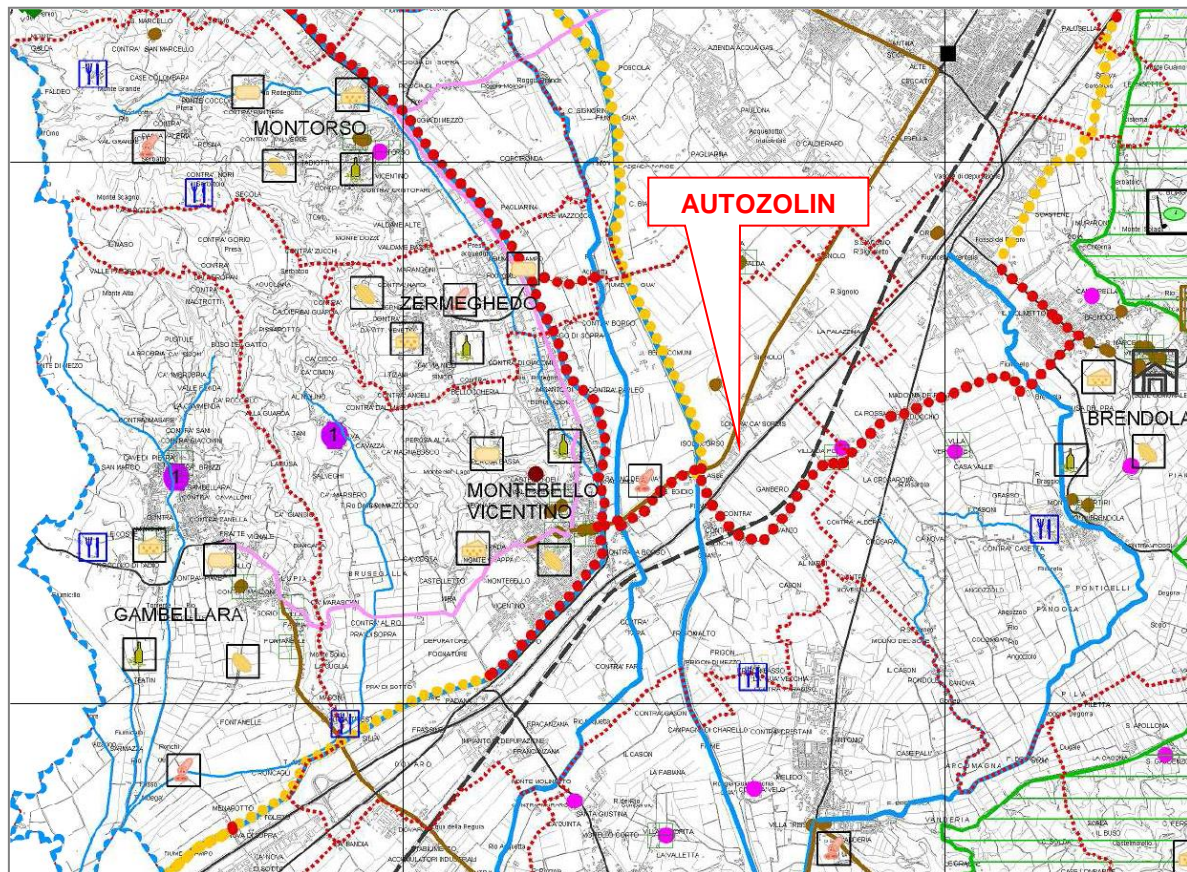


Figura 4 : Estratto Tavola 4, Sistema insediativo- infrastrutturale, PTCP di Vicenza



**Figura 5 :** Estratto Tavola 5.1.B, Sistema del Paesaggio - reti fruibili per l'utilizzo delle risorse naturalistiche, storiche ed architettoniche del PTCP di Vicenza





### *3.3. Piano di Assetto Territoriale Intercomunale*

Il Piano di Assetto Territoriale Intercomunale dei Comuni di Montebello Vicentino, Gambellara, Montorso Vicentino e Zermeghedo, è stato redatto in copianificazione con la Regione Veneto e la Provincia di Vicenza ai sensi degli artt. 15 e 16 della L.R. n. 11/2004.

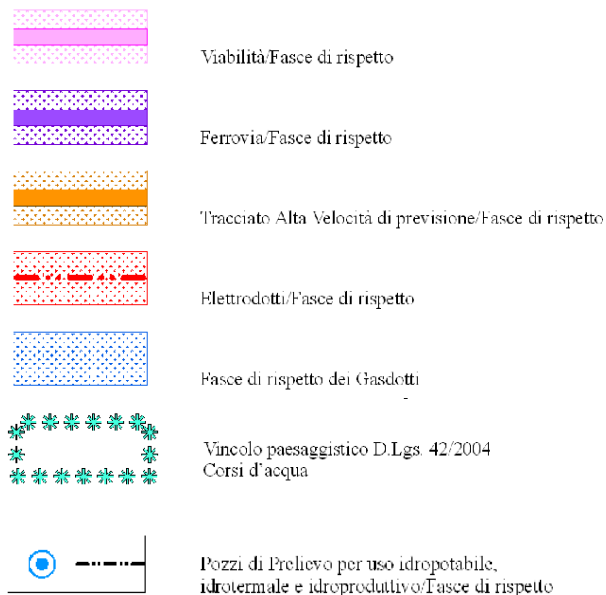
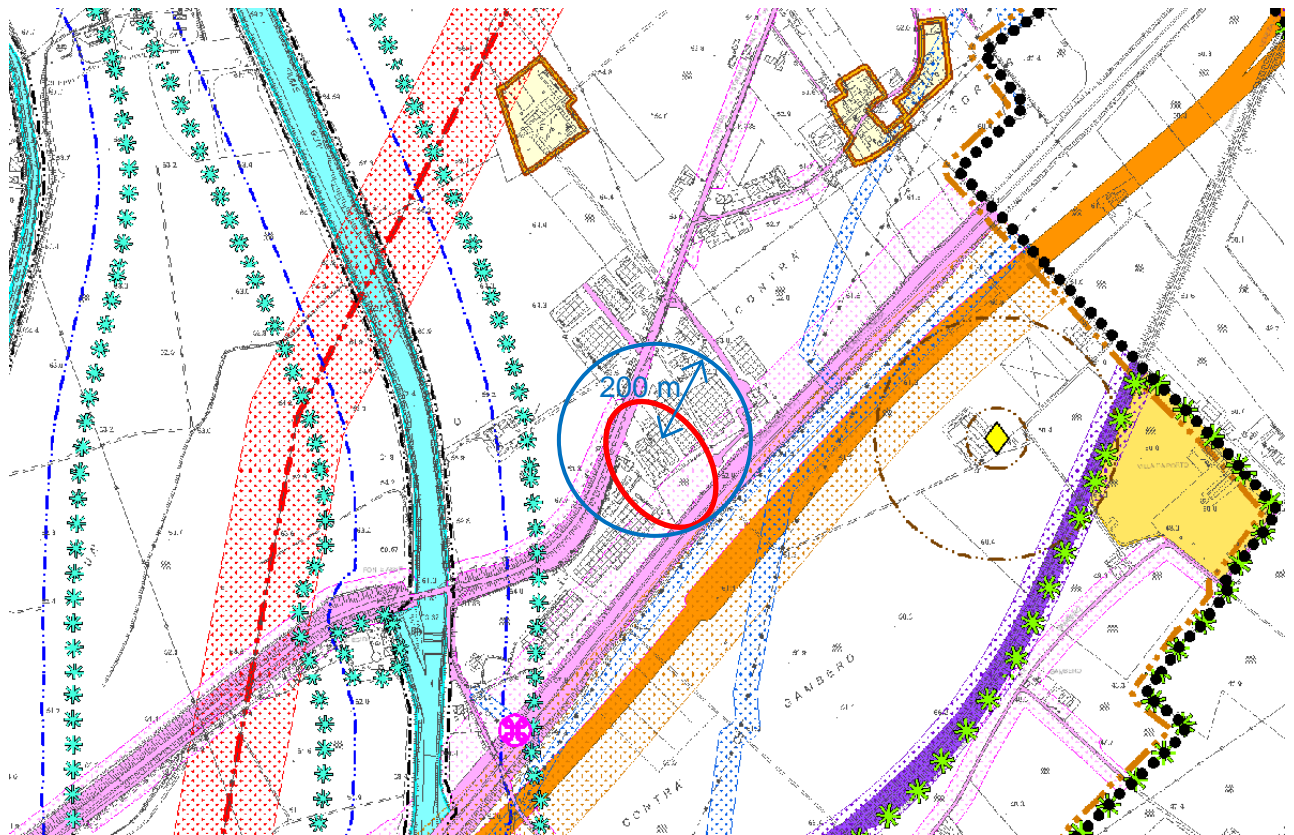
A tale scopo, in data 24/03/2005 è stato sottoscritto l'accordo di pianificazione fra i Sindaci dei Comuni di Montebello Vicentino, Gambellara, Montorso Vicentino e Zermeghedo e l'Assessore alle Politiche del Territorio della Regione Veneto, e in data 24/10/2007 è stata sottoscritta un'intesa operativa fra i Sindaci dei suddetti Comuni e il Presidente della Provincia di Vicenza.

Il P.A.T.I. è stato adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 3 del 09/01/2009 dal il Comune di Montebello Vicentino, n. 2 del 12/01/2009 dal Comune di Gambellara, n. 2 dal 07/01/2009 dal Comune di Montorso Vicentino, e n. 1 del 13/01/2009 dal Comune di Zermeghedo.

Successivamente è stato approvato in Conferenza di Servizi in data 21/04/2010 e ratificato con D.G.R.V. n. 37 del 18/01/2011, ed è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto n. 02 del 8 Febbraio 2011.

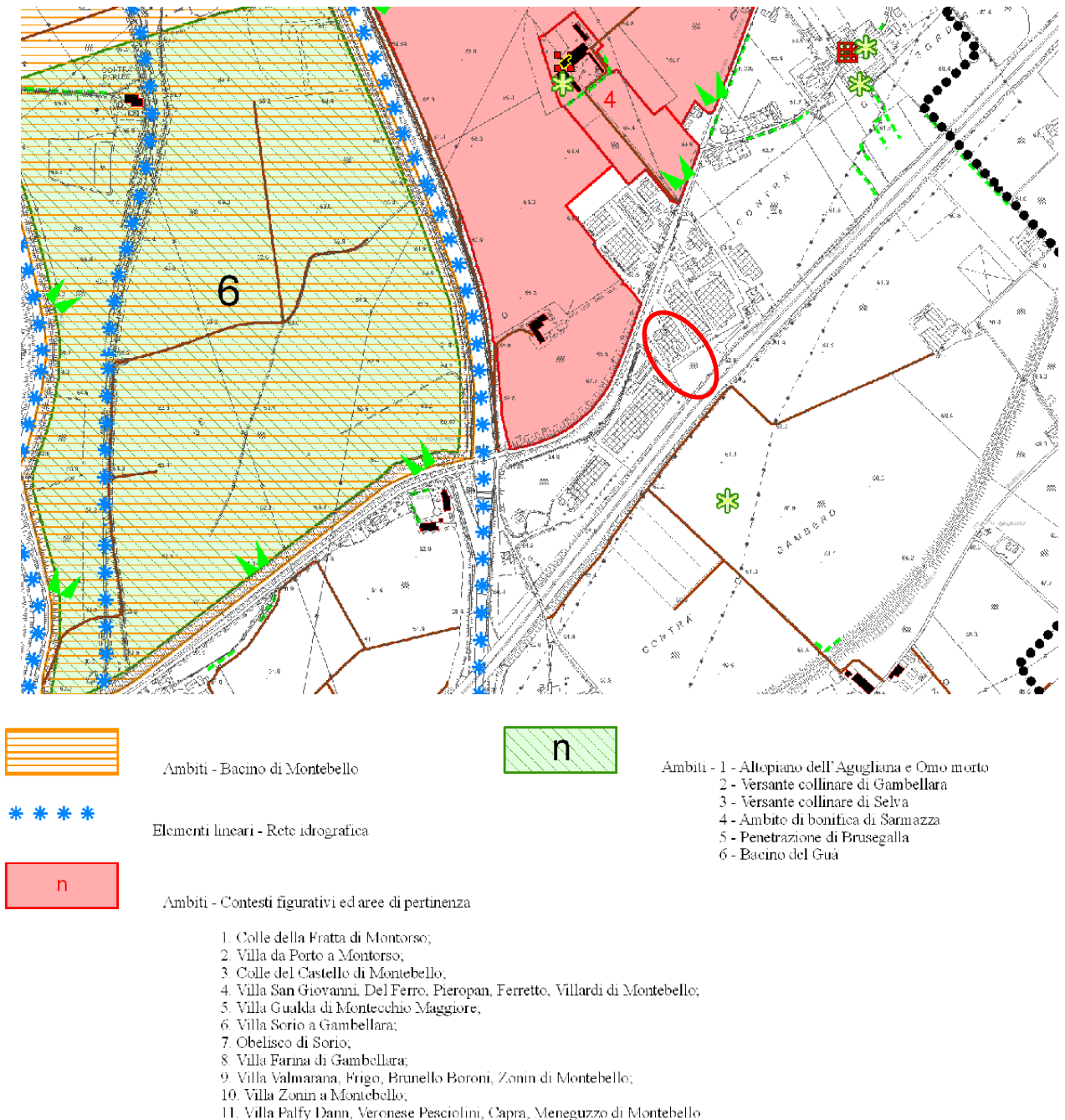
La carta dei vincoli (figura 8) pone in evidenza come il sito sorga in prossimità di viabilità con fascia di rispetto, di un tracciato ad alta velocità di previsione e di fasce di rispetto dei gasdotti, normati nelle norme tecniche di attuazione agli articoli 11 e 42). Nelle vicinanze del sito sorgono inoltre zone sottoposte a vincolo paesaggistico D.lgs. 42/2004 corsi d'acqua (art.7).

Dalla carta dei vincoli è inoltre immediato osservare che non sono presenti pozzi di prelievo per uso idropotabile, idrotermale e idroproduttivo in un raggio di 200 m dal sito di interesse.



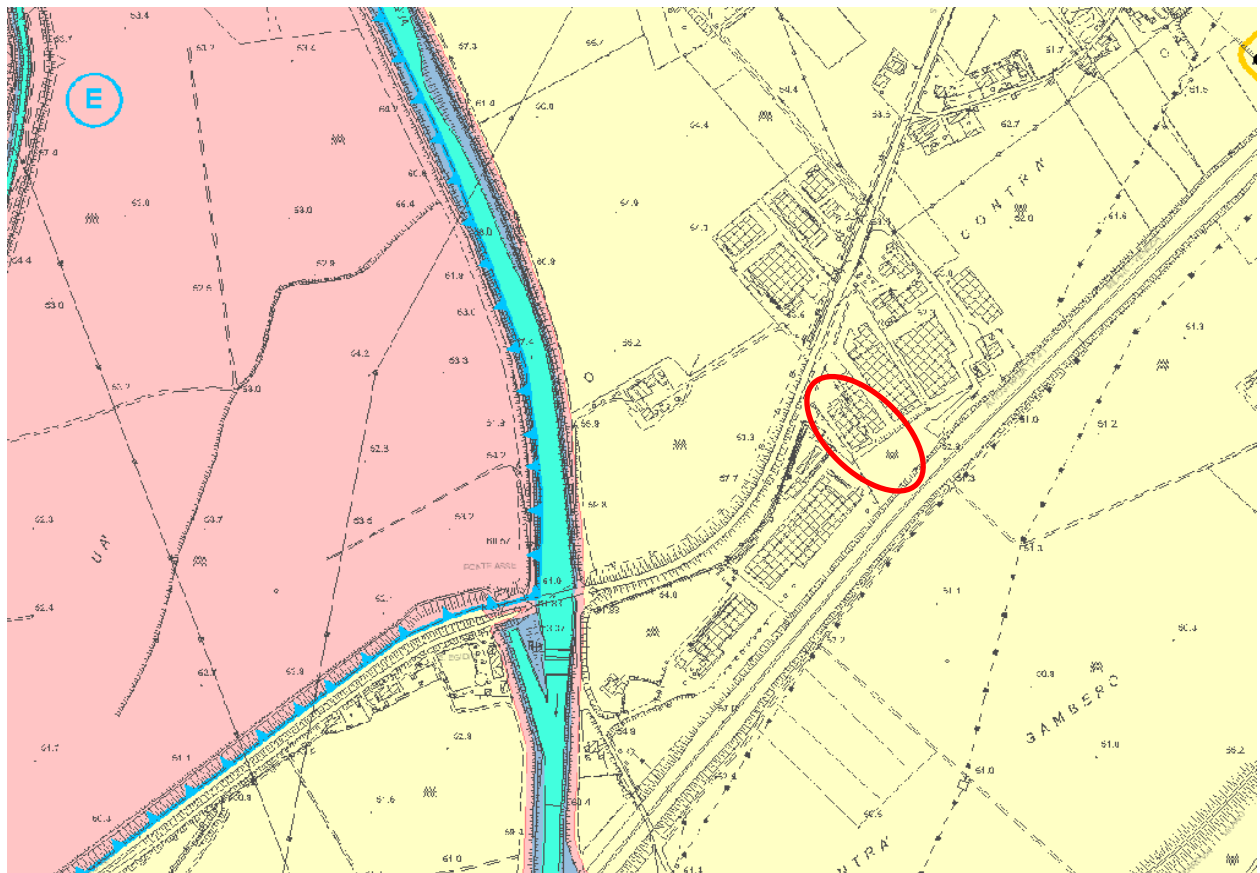
**Figura 6 :** Estratto del PATI del comune di Montebello Vicentino, carta dei vincoli

La carta degli invarianti (figura 9) evidenzia la presenza nei pressi del sito di interesse del contesto figurativo di Villa san Giovanni, Del Ferro, Pieropan, Ferretto, Villardi di Montebello e delle sue aree di pertinenza (art.22), di invarianti di natura paesaggistica (art.23), di reti idrografiche e dell'area d'ambito del bacino di Montebello (art.21).

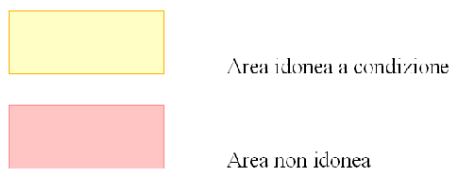


**Figura 7 :** Estratto del PATI del comune di Montebello Vicentino, carta degli invarianti

La carta delle fragilità (figura 10) classifica l'area di interesse come idonea ai fini urbanistici (art.25).

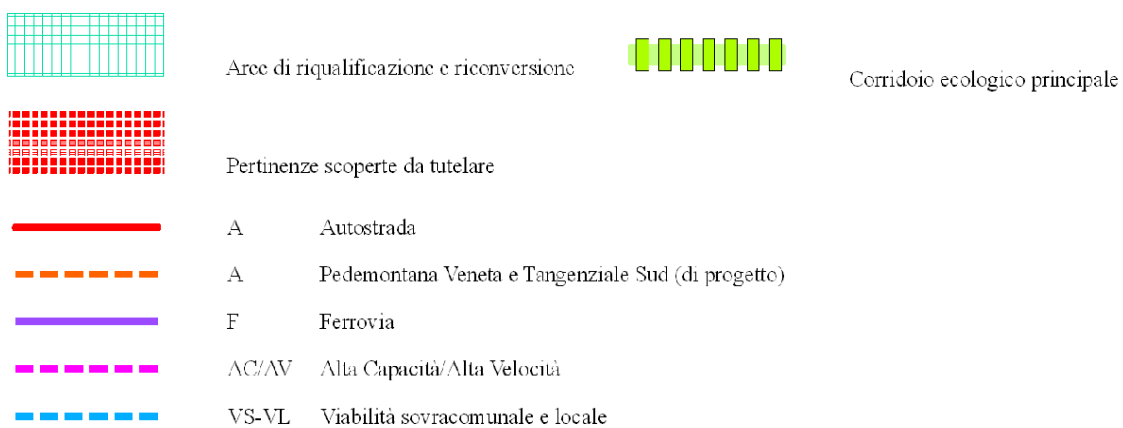
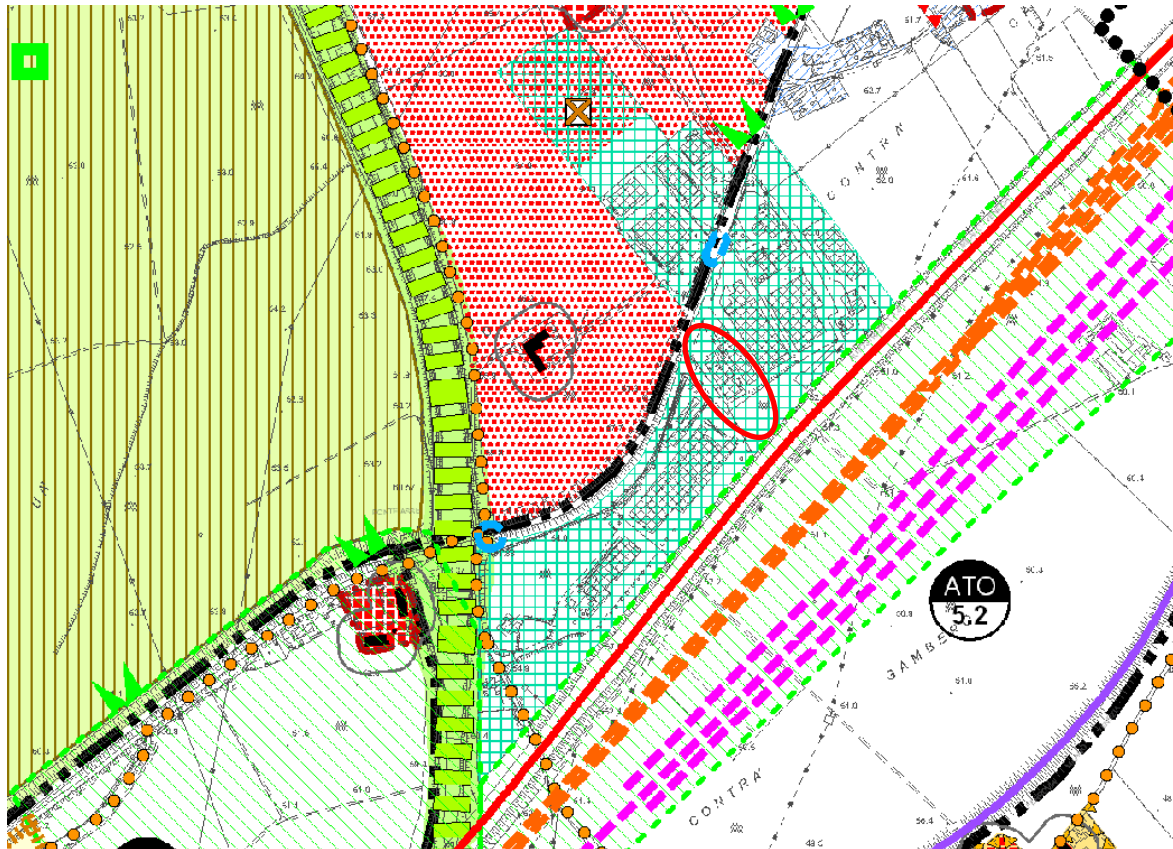


**Compatibilità geologica ai fini urbanistici**



**Figura 8 :** Estratto del PATI del comune di Montebello Vicentino, carta delle fragilità

La carta delle trasformabilità (figura 11) classifica l'area di interesse come area di riqualificazione e riconversione, normata dall'articolo 34 delle norme tecniche di attuazione. Viene inoltre posta in evidenza la presenza nelle vicinanze di contesti figurativi e complessi monumentali (art.18), corridoi ecologici principali (art.41), dell'autostrada, della pedemontana veneta e di linee ad alta capacità/alta velocità (art.42)



**Figura 9 :** Estratto del PATI del comune di Montebello Vicentino, carta delle trasformabilità

Si riportano di seguito i soli articoli che interessano direttamente l'area in oggetto.

#### **Art. 25 Fragilità e compatibilità ai fini urbanistici**

.....

*Aree idonee a condizione:*

*Comprende sia aree pianeggianti sia a moderata acclività in cui le condizioni morfologiche nonché le caratteristiche stratigrafiche, litologiche e di permeabilità dei terreni sono tali da richiedere adeguati approfondimenti di indagine con grado di approfondimento rapportato all'importanza delle opere previste. In esse non esiste un elemento predominante di criticità ambientale da evidenziare, e quindi perimetrare, ma derivano da una valutazione incrociata degli aspetti riportati nelle cartografie del quadro conoscitivo: Carta Geolitologica, Carta Geomorfologica e Carta Idrogeologica. Gran parte delle "Aree idonee a condizione" rientrano in una o più "Aree soggette a dissesto idrogeologico" in cui si evidenziano degli elementi di criticità che dovranno essere oggetto di approfondimenti specifici in sede di attuazione del PATI.*

.....

*Prescrizioni*

*A seconda della compatibilità ai fini urbanistici e gli eventuali dissesti idrogeologici presenti:*

*- aree idonee a condizione:*

*Ogni intervento urbanistico e opera in genere che ricadono in "Area idonea a condizione" dovranno essere correlati da studi e indagini geologiche basate sull'osservanza delle norme vigenti in materia (D.M. 11.03.88; D.M. 14.01.2008) estese per un intorno e profondità significativi, rapportati all'importanza delle opere previste, con rilievi di superficie, indagini, prove geotecniche, idrogeologiche. Tutto ciò al fine di garantire la corretta realizzazione degli interventi e le necessarie condizioni di idoneità, cioè di massima sicurezza, per gli abitanti, le strutture e le infrastrutture. Gli interventi che ricadono all'interno di uno dei perimetri di "Aree soggette a dissesto idrogeologico" dovranno contenere gli approfondimenti d'indagine previsti per ogni perimetrazione. Nel caso di interventi urbanistici o progettuali che ricadono all'interno di più perimetri di "Aree soggette a dissesto idrogeologico" questi dovranno recepire tutte le prescrizioni previste per ogni singolo perimetro.*

.....

*Il P.I. provvederà:*

*- per le zone a rischio idraulico a precisare ulteriormente la loro perimetrazione e classificazione, oltre a definire gli interventi per la loro messa in sicurezza (specificatamente per il Rio Rodegotto);*  
*- per gli effetti della compatibilità ai fini edificatori – urbanistici in generale, provvederà a far applicare su tutto il territorio Comunale quanto previsto dalla normativa vigente, in particolare dal D.M.LL.PP. 11.03.1988 (G.U. 1-6-1988, n° 127 suppl.) Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e le scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione. Istruzioni per l'applicazione e D.M. 14.01.2008 Norme Tecniche per le costruzioni; Sono da evitare le tombature di rogge e fossi, salvo che nei tratti posti sotto la viabilità. Inoltre i nuovi interventi edilizi dovranno rispettare le fasce di rispetto dai torrenti e dai corsi d'acqua consortili, come previsto dalle norme vigenti. Si dovrà inoltre evitare che i nuovi interventi urbanistici comportino un aggravamento dell'invarianza idraulica applicando quanto indicato nell'art. 44 che tratta della compatibilità idraulica e dei vari interventi di mitigazione. Per le Zone di Tutela in sede di PI si dovranno seguire le specifiche tecniche volte a garantire la tutela e conservazioni di queste porzioni di territorio in applicazione delle direttive e prescrizioni di cui agli art. 20 (aree boscate), 23 e 24 (invarianti), 41 (rete ecologica) delle presenti norme. In particolare per le tre aree con fragilità di tipo storico-archeologica, fatta salva la disciplina degli art. 6 e 7 per quanto riguarda i beni vincolati, in sede di PI si dovranno precisare le specifiche tecniche volte a garantire la compatibilità degli interventi (anche di tipo agronomico) con la peculiarità e valenza archeologica dei luoghi anche prevedendo l'opportunità di indagine preliminare e comunicazione alla Soprintendenza archeologica. Nelle aree soggette a rischio idraulico sono ammessi gli interventi già previsti dal vigente PRG e confermati dal PATI nel rispetto del principio dell'invarianza idraulica e delle prescrizioni degli enti preposti (Genio e Consorzio).*

**Art. 34 Aree di riqualificazione e riconversione****Contenuto**

Le aree di riqualificazione e riconversione comprendono porzioni di territorio totalmente o parzialmente interessate da insediamenti di tipo artigianale o industriale per i quali, a causa della loro collocazione all'interno di zone prevalentemente residenziali, o in quanto contesti di prima industrializzazione ormai conglobate nel tessuto commerciale/direzionale, è da favorirsi la riqualificazione e/o il trasferimento nel rispetto delle direttive di cui all'art. 17.2.a del PTCP.

**Direttive**

Le modalità di trasformazione degli ambiti di riqualificazione e riconversione sono definite:

- con Programma Integrato, previa la sottoscrizione di accordi tra soggetti pubblici e privati ai sensi dell'art. 6 della LR11/04 o di accordo di programma ai sensi dell'art. 7 della LR medesima;
- dal P.I. che con appositi criteri stabilirà quando l'intervento è ammissibile con intervento edilizio diretto (con o senza schedatura puntuale) o previo PUA, nel rispetto delle direttive indicate dal P.A.T.I.;

Di seguito sono riportate le direttive per gli interventi di trasformazione previsti nelle diverse aree:

.....

d) area Isole Corso – S.r. 11 – porzione sud (loc. Ca Sordis, Montebello Vic.no):

- modalità attuative: previo PUA realizzabile anche su più comparti a condizione che sia formalizzato un unico schema della viabilità;
- destinazioni d'uso ammesse: commerciale e direzionale, ricettivo turistica, produttivo;
- volumetrie ammesse: in applicazione del principio di sostenibilità economica della trasformazione, il volume realizzabile deriverà dalla parziale riconversione dei volumi produttivi esistenti (credito edilizio);
- non è ammessa la monetizzazione degli standards;

.....

**Prescrizioni e Vincoli**

Prima dell'approvazione del P.I. adeguato alle direttive prima enunciate, e fatte salve le previsioni degli strumenti attuativi vigenti sino alla loro scadenza, nelle aree di riqualificazione e riconversione sono ammessi:

- a) interventi nei limiti di cui alla lett. d), art. 3, comma 1, D.P.R. 380/2001, con possibile aumento di volume unicamente in conseguenza all'adeguamento igienico-sanitario richiesto dalle vigenti disposizioni di legge;
- b) l'approvazione di Piani Integrati di cui alla lett. f), comma 1, art. 19, L.R. 11/2004, nel rispetto delle direttive prima enunciate.

### 3.4. Piano degli interventi

Il piano degli interventi del comune di Montebello, adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 2 del 23 maggio 2012 classifica l'area di proprietà della ditta Zolin all'interno delle seguenti zone:

- Parte in zona D1, produttiva di completamento;
- Parte in zona D3, produttiva di espansione
- Parte in fascia di rispetto stradale.

Di seguito sono riportati gli articoli 25 e 27 delle Norme tecniche operative ed un estratto della tavola del piano degli interventi (figura 12).

**Art. 25 - ZONA "D1" - PRODUTTIVA DI COMPLETAMENTO.**

1. Sono zone totalmente o parzialmente occupate da insediamenti produttivi, artigianali e commerciali.
2. In tali zone è ammesso l'insediamento di: - attività produttive nel rispetto delle condizioni di cui al successivo punto 4; - depositi, magazzini, attività commerciali all'ingrosso; - medie strutture così come definite dalla vigente Legislazione in tema di commercio (L.R. 15/2004) nel rispetto dei criteri emanati dal comune ai sensi dell'art. 14 della L.R. 15/2004, e previo adeguamento della dotazione dei parcheggi come indicato dalla legge stessa. Per gli esercizi commerciali superiori a 800 mq dovrà essere verificato l'impatto sulla viabilità e secondo il disposto dell'art. 19 della L.R. 15/2004 e D.G.R. n. 569 del 25.02.05. - attività direzionali in genere; - pubblici esercizi e attrezzature di servizio (palestre, fitness e simili).
3. In dette zone sono ammesse costruzioni da destinare all'alloggio del proprietario o custode sino ad un volume massimo di 500 mc per unità produttiva da realizzare contestualmente o dopo l'insediamento dell'attività; tale volume dovrà essere organicamente inserito, costituendo corpo unico con l'edificio produttivo.
4. Fatti salvi gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro risanamento conservativo, ristrutturazione senza variazione dell'attività, l'ampliamento, la modifica dell'attività e il nuovo insediamento delle attività produttive dovrà avvenire nel rispetto del regolamento ambientale per l'insediamento e l'esercizio delle attività produttive, approvato dal Consiglio Comunale, e secondo le seguenti modalità:

Tipologia attività (art. 3 del Reg)	Tipologia di intervento	Valutazione preliminare del Bilancio Ambientale Positivo (VPBAP)	Procedura ordinaria SUAP per il rilascio del titolo edilizio (art. 7 DPR 160/10)	Procedura SUAP in variante al PI (previa convenzione) (art. 8 DPR 160/10)
Attività non significativa	Ampliamento	x	x	
	Modifica attività	x	x	
	Nuova attività	x	x	
Attività significativa	Ampliamento	x		x
	Modifica attività	x		x
	Nuova attività	x		x

*Per ampliamenti eccedenti il 10% dei parametri edificatori del PI: vedi art. 48 delle NTA del PATI*

All'interno delle zone produttive individuate dal P.I. è vietato il nuovo insediamento e l'ampliamento di:

- Impianti e laboratori nucleari: impianti nucleari di potenza e di ricerca; impianti per il trattamento dei combustibili nucleari; impianti per la preparazione, fabbricazione di materie fissili e combustibili nucleari; laboratori ad alto livello di attività;

- Inceneritori;

- Industrie chimiche: produzione per via petrolchimica non considerate nelle altre voci.

5. È vietato lo stoccaggio delle pelli grezze o in fase di lavorazione, anche se imballate, fresche, congelate o secche all'esterno degli opifici esistenti e già operanti, unitamente ai prodotti chimici necessari per la lavorazione delle pelli, se non per le operazioni di carico e scarico.



6. Le strutture produttive dovranno di norma essere realizzate con un solo piano fuori terra, mentre per le parti destinate ad abitazioni ed uffici sono ammesse strutture pluripiano, con un massimo di n. 3 piani. Fatte salve diverse indicazioni riferire a specifici contesti, l'altezza di tutte le strutture, nel loro complesso, non potrà superare in ogni caso i ml. 12,00 fatta eccezione per motivate esigenze relative alla realizzazione di impianti tecnologici direttamente correlati alla lavorazione effettuata.

7. Fatte salve diverse indicazioni riferire a specifici contesti, sono ammesse strutture multipiano, contenute comunque entro un'altezza massima di ml 12,00 a condizione che la somma delle superfici lorde dei vari piani fuori terra, con esclusione dell'abitazione, sia inferiore o uguale a 1,5 (uno virgola cinque) volte la superficie del lotto.

8. Devono comunque essere individuate apposite aree a parcheggio privato all'interno della proprietà nella misura minima del 10% della superficie del lotto.

9. Per le attività produttive oggetto della specifica Variante settoriale redatta si sensi ed agli effetti della L.R. 11/87, vengono riconfermati gli interventi previsti da tale variante, senza variare la destinazione di zona.

#### 10. DISPOSIZIONI PARTICOLARI DI TUTELA AMBIENTALE

Gli interventi ammessi dalla disciplina di zona sono subordinati al rispetto delle seguenti prescrizioni:

a) va sempre favorito il risanamento dei piazzali mediante il trattamento di prima pioggia delle acque meteoriche e di dilavamento; tale trattamento è obbligatoriamente previsto in caso di interventi oltre la manutenzione straordinaria.

b) L'insediamento di nuove attività significative (art. 3 del Regolamento Ambientale) comportanti scarichi di acque di lavorazione, è ammessa previa la realizzazione/completamento della fognatura industriale e dei relativi allacciamenti nonché del collegamento a sistemi di depurazione dei reflui industriali.

c) L'insediamento di nuove attività comportanti la presenza permanente di persone, è ammessa solo se sia collegata alla rete acquedottistica potabile.

#### ZONA "D1" PRODUTTIVA DI COMPLETAMENTO

Modalità attuative		IED*
Rapporto di copertura fond. massimo	%	50% (+ 10% con applicazione art. 4)
Altezza massima dei fabbricati	m	12,00**
Distanza minima dal ciglio stradale	m	10,00
*per gli ambiti interessati da accordi pubblico/privati indicati nelle tavole di PI, trova applicazione la disciplina di cui al successivo art. 33 e seguenti		
Indicazioni particolari:		
** per la zona D1 n. 11 compresa tra la SR 11 e l'autostrada, l'altezza massima è limitata a 7,5m affinché gli edifici industriali non siano visibili dal centro abitato.		

#### Art. 27 - ZONA "D3" - PRODUTTIVA DI ESPANSIONE

1. Tali zone sono destinate prevalentemente all'insediamento di nuove attività produttive ed al trasferimento di attività altrove ubicate: le funzioni ammesse sono quelle previste per la zona D1, con le stesse modalità insediative. Per gli esercizi commerciali con superficie di vendita superiore a 800 mq dovrà essere verificato l'impatto sulla viabilità e secondo il disposto dell'art. 19 della L.R. 15/2004 e D.G.R. n. 569 del 25.02.05.

2. Negli ambiti già disciplinati da uno strumento urbanistico attuativo vigente, gli interventi dovranno rispettare le norme previste e contenute nelle convenzioni stipulate.

3. In dette zone sono ammesse costruzioni da destinare all'alloggio del proprietario o custode sino ad un volume massimo di 500 mc per unità produttiva da realizzare contestualmente o dopo l'insediamento dell'attività; tale volume dovrà essere organicamente inserito, costituendo corpo unico con l'edificio produttivo.

4. Per le attività produttive oggetto della specifica variante settoriale redatta si sensi ed agli effetti della L.R. 11/87, vengono riconfermati gli interventi previsti da tale variante, senza variare la destinazione di zona.

ZONA "D3" PRODUTTIVA DI ESPANSIONE		
Modalità attuative	PUA	
Rapporto di copertura fond. massimo	%	50% (+ 10% con applicazione art. 4)
Altezza massima dei fabbricati	m	12,00
Distanza minima dal ciglio stradale	m	10,00
Indicazioni particolari:	Per gli ambiti interessati da accordi pubblico/privati indicati nelle tavole di PI, trova applicazione la disciplina di cui al successivo art. 33 e seguenti	

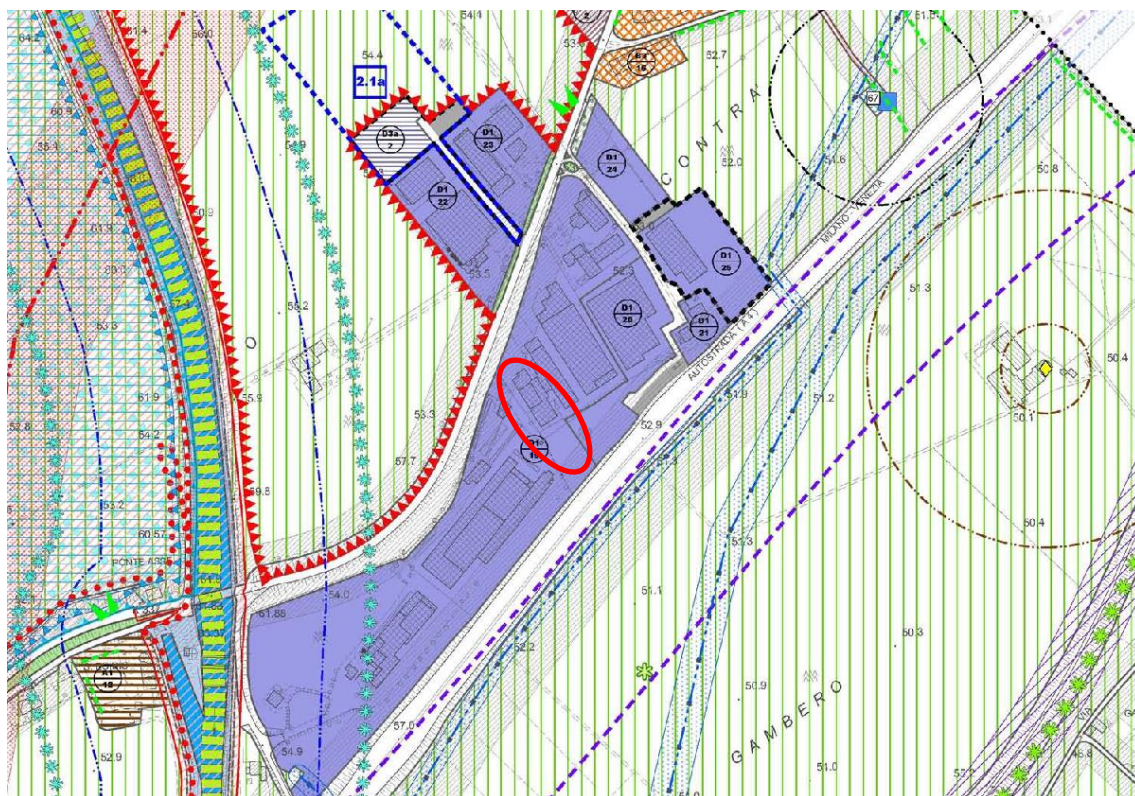


Figura 10 : Estratto del piano degli interventi

### 3.5. Classificazione acustica

La suddivisione del territorio, definita con il D.P.C.M. 01/03/91 (allegato B – tabella 1) e ripresa dal D.P.C.M. 14/11/97 (tabella A dell'allegato), contempla le seguenti classi:

CLASSE I - aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.

CLASSE II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali

CLASSE III - aree di tipo misto: rientrano in questa classe: le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; le aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici

CLASSE IV - aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe:

- le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali;
- le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie;
- le aree portuali;
- le aree con limitata presenza di piccole industrie.

CLASSE V - aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

CLASSE VI - aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

Per ciascuna classe di destinazione d'uso, il D.P.C.M. 14/11/97 fissa i valori limite assoluti di emissione e immissione di rumore nell'ambiente esterno.

Tabella B: valori limite di emissione -  $Leq$  in dB(A)

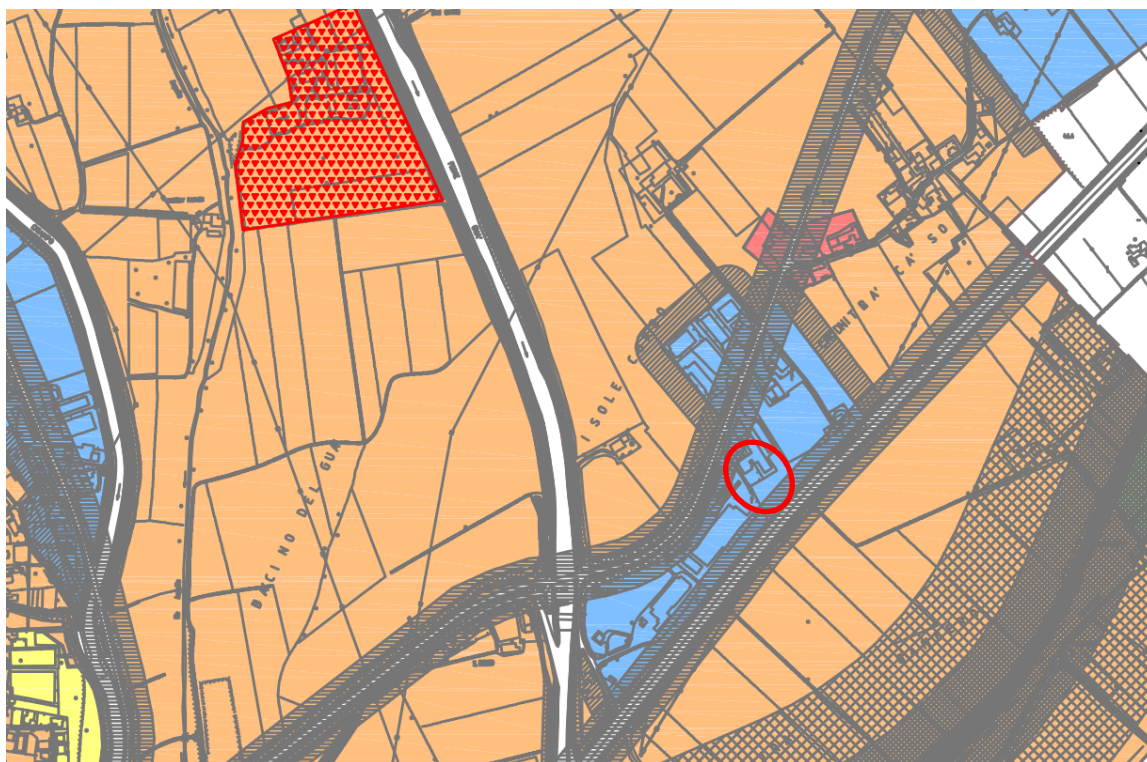
Classi di destinazione d'uso	Tempi di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)

I	Aree particolarmente protette	45	35
II	Aree prevalentemente residenziali	50	40
III	Aree di tipo misto	55	45
IV	Aree di intensa attività umana	60	50
V	Aree prevalentemente industriali	65	55
VI	Aree esclusivamente industriali	65	65

Tabella C: valori limite assoluti di immissione - Leq in dB(A)

Classi di destinazione d'uso		Tempi di riferimento	
		Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)
I	Aree particolarmente protette	50	40
II	Aree prevalentemente residenziali	55	45
III	Aree di tipo misto	60	50
IV	Aree di intensa attività umana	65	55
V	Aree prevalentemente industriali	70	60
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70

Il Comune di Montebello Vicentino è dotato di Piano di Classificazione Acustica approvato con delibera di consiglio comunale n. 24 del 23 maggio 2002 e divenuto esecutivo a partire dal 24 giugno 2002. L'area oggetto di intervento è classificata in classe VI, area esclusivamente industriale.



LEGENDA

Classe	Descrizione	Colore	Limiti di zona (dBA)	
			notturno (22.00-06.00)	diurno (06.00-22.00)
I	aree particolarmente protette	Verde	40	50
II	aree destinate ad uso prevalentemente residenziale	Giallo	45	55
III	aree di tipo misto	Arancione	50	60
IV	aree di intensa attività umana	Rosso	55	65
V	aree prevalentemente industriali	Purpureo	60	70
VI	aree esclusivamente industriali	Azzurro	70	70

Altre aree	Grafia
fascia di transizione tra zone	Diagonale
fascia di pertinenza stradale	Linee orizzontali
Fascia "A" di pertinenza ferroviaria	Linee verticali
Fascia "B" di pertinenza ferroviaria	Reticolato
aree destinate a manifestazioni e spettacoli a carattere temporaneo	Triangolo rosso

Figura 11 : Estratto dalla tavola di classificazione acustica del comune di Montebello Vicentino

### 3.6. Piano regionale di gestione rifiuti urbani e speciali

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali è stato approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 30 del 29 aprile 2015.

Con sentenza n. 272 dell'11 marzo 2016 il Tar Veneto, sezione III, ha dichiarato illegittima la delibera, adottata nel periodo di prorogatio del Consiglio Regionale, con la quale è stato approvato il Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani e speciali.

A titolo conoscitivo si riportano comunque di seguito i principali elementi costituenti il Piano Regionale.

Il Piano si articola in 5 elaborati:

- Elaborato A: Normativa di Piano;
- Elaborato B: Rifiuti urbani;
- Elaborato C: Rifiuti speciali;
- Elaborato D: Programmi e linee guida;
- Elaborato E: Piano per la bonifica delle aree inquinate.

Gli obiettivi del Piano sono:

#### **Articolo 4 - Obiettivi**

*1. Conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 199 del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni, obiettivi del presente 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 recupero di materia, il riciclaggio e subordinatamente altre forme di recupero, quali ad esempio il recupero di energia;*
- d. rendere residuale 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 L.R. n. 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.

2. Conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 10 della legge regionale n. 3/2000 obiettivi del presente Piano per quanto riguarda i rifiuti urbani sono:

a. l'individuazione delle iniziative volte alla riduzione della quantità, dei volumi e della pericolosità dei rifiuti nonché all'incremento di forme di riutilizzo, di riciclaggio e di recupero degli stessi;

b. la predisposizione di criteri per l'individuazione, da parte delle Province, di aree non idonee per la localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti, nonché per l'individuazione dei luoghi e impianti adatti allo smaltimento;

c. stabilire le condizioni e i criteri tecnici, ai sensi dell'art. 21 della L.R. 3/2000, in base ai quali gli impianti di gestione rifiuti, ad eccezione delle discariche, sono localizzati in aree destinate ad insediamenti produttivi;

d. la definizione di disposizioni volte a realizzare e mantenere l'autosufficienza, a livello regionale, nello smaltimento dei rifiuti urbani non pericolosi e dei rifiuti del loro trattamento, individuando altresì l'insieme degli impianti necessari ad una corretta gestione nel territorio regionale;

e. stabilire la tipologia ed il complesso degli impianti per la gestione dei rifiuti urbani da realizzare nella Regione.

f. promuovere accordi e contratti di programma con enti pubblici, imprese, soggetti pubblici o privati ed associazioni di categoria, con riferimento ai contenuti dell'articolo 206 del decreto legislativo n. 152/2006 che promuovano, anche l'autosufficienza in materia di riciclo, riuso e di smaltimento dei rifiuti urbani, ingombranti nonché la riduzione della produzione di rifiuti di imballaggio.

3. Conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 11 della legge regionale n. 3/2000 obiettivi del presente 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, tenendo altresì conto della presenza di raccordi ferroviari, al fine di favorire la riduzione della movimentazione dei rifiuti speciali, tenuto conto degli impianti di recupero e di smaltimento esistenti.

f. promuovere accordi e contratti di programma con enti pubblici, imprese, soggetti pubblici o privati ed associazioni di categoria, con riferimento ai contenuti dell'art. 206 del D.Lgs. n. 152/2006, che promuovano, anche, l'autosufficienza in materia di riciclo, riuso e di smaltimento dei rifiuti speciali, ingombranti nonché la riduzione della produzione di rifiuti di imballaggio.

4. La Regione propone la conclusione di accordi e la stipula di convenzioni con i soggetti e secondo le modalità di cui all'articolo 7 "Interventi per la prevenzione e il contrasto in materia ambientale" della legge regionale 28 dicembre 2012, n. 48 "Misure per l'attuazione coordinata delle politiche regionali a favore della prevenzione del crimine organizzato e mafioso, della corruzione nonché per la promozione della cultura della legalità e della cittadinanza responsabile."

**Figura 12 :** Distanza dalle abitazioni





## 4. DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO

L'impianto della ditta Autodemolizioni ZOLIN LUCIANO è autorizzato all'esercizio dell'attività di demolizione autoveicoli con Decreto n. 44 del 13 maggio 2013.

Nei paragrafi seguenti viene descritto l'impianto così come è stato autorizzato.

Le attività svolte nell'impianto di autodemolizione sono: ricezione e dismissione dell'autoveicolo, bonifica, recupero, stoccaggio, compattazione, commercializzazione delle parti riutilizzabili e avvio a recupero/smaltimento dei materiali derivanti dallo smontaggio.

In particolare:

- 1) Ricezione: i veicoli da demolire vengono stoccati in apposite aree, in attesa che si concludano le pratiche di cancellazione dal Pubblico Registro Automobilistico.
- 2) Bonifica: nell'apposita area di smontaggio le vetture vengono private, prima di ogni altra operazione, dei materiali pericolosi, quali oli, liquidi refrigeranti, batterie, ecc.
- 3) Stoccaggio dei materiali pericolosi: i contenitori dei rifiuti pericolosi vengono stoccati in aree fornite delle adeguate misure di sicurezza e delle informazioni per una corretta gestione del rifiuto (istruzioni operative, segnaletica, sensibilizzazione); è utile considerare le interazioni esistenti tra quest'area e le altre aree funzionali (ad esempio docce, lavabi, aree emergenza, uffici,...) e predisporre adeguate istruzioni operative e comportamentali per un corretto deposito dei rifiuti e per le emergenze.
- 4) Smontaggio delle parti recuperabili: lo smontaggio delle parti recuperabili avviene nella stessa area in cui vengono smontate le parti pericolose, ma in una fase temporale successiva, così da operare in condizioni di maggiore sicurezza.
- 5) Stoccaggio dei materiali riutilizzabili: i materiali che possono essere riutilizzati vengono stoccati in magazzini in cui i clienti possono prenderne visione prima dell'acquisto.
- 6) Stoccaggio dei materiali recuperabili: i materiali recuperati ma che non possono essere rivenduti sono stoccati in appositi container, specifici per ogni tipo di materiale (vetro, plastica, ferro, tessuti, ...), o in apposite aree, in attesa di essere prelevati ed essere smaltiti e/o recuperati.
- 7) Compattazione: operazione di pressatura delle carcasse bonificate e smontate.
- 8) Asporto: vendita delle parti riutilizzabili, avvio a recupero dei materiali recuperabili e a smaltimento delle parti non recuperabili, pericolose e non.

Le successive fasi di rottamazione e di frantumazione delle carcasse d'auto non vengono eseguite presso l'impianto; le carcasse bonificate degli autoveicoli sono infatti stoccate in aree pavimentate in attesa di essere inviate al centro di rottamazione.

Presso l'impianto della ditta Zolin Luciano sono previste aree adeguatamente attrezzate per la collocazione e lo stoccaggio di:

- Marmitte catalitiche esauste;
- Pneumatici ricostruibili e non, camere d'aria non riparabili e altre parti di gomma;
- Componenti di plastica;
- Spezzoni di cavo di rame ricoperto;
- Accumulatori al piombo esausti;
- Oli esausti;
- Liquidi dei circuiti refrigeranti;
- Rottami di vetro;
- Rifiuti di ferro, acciaio e ghisa;
- Imbottiture sedili in poliuretano espanso.

#### *4.1. Localizzazione dell'impianto*

La Ditta Zolin Luciano si trova in via Cà Sordis a Montebello Vicentino (VI), lungo la direttrice Vicenza-Verona, a circa 1200 m dal centro abitato di Montebello V.no, in direzione Vicenza.

L'area sulla quale si svolge l'attività di autodemolizione è catastalmente individuabile al foglio 12, mappali n. 184 e foglio 14, mappale n. 292.

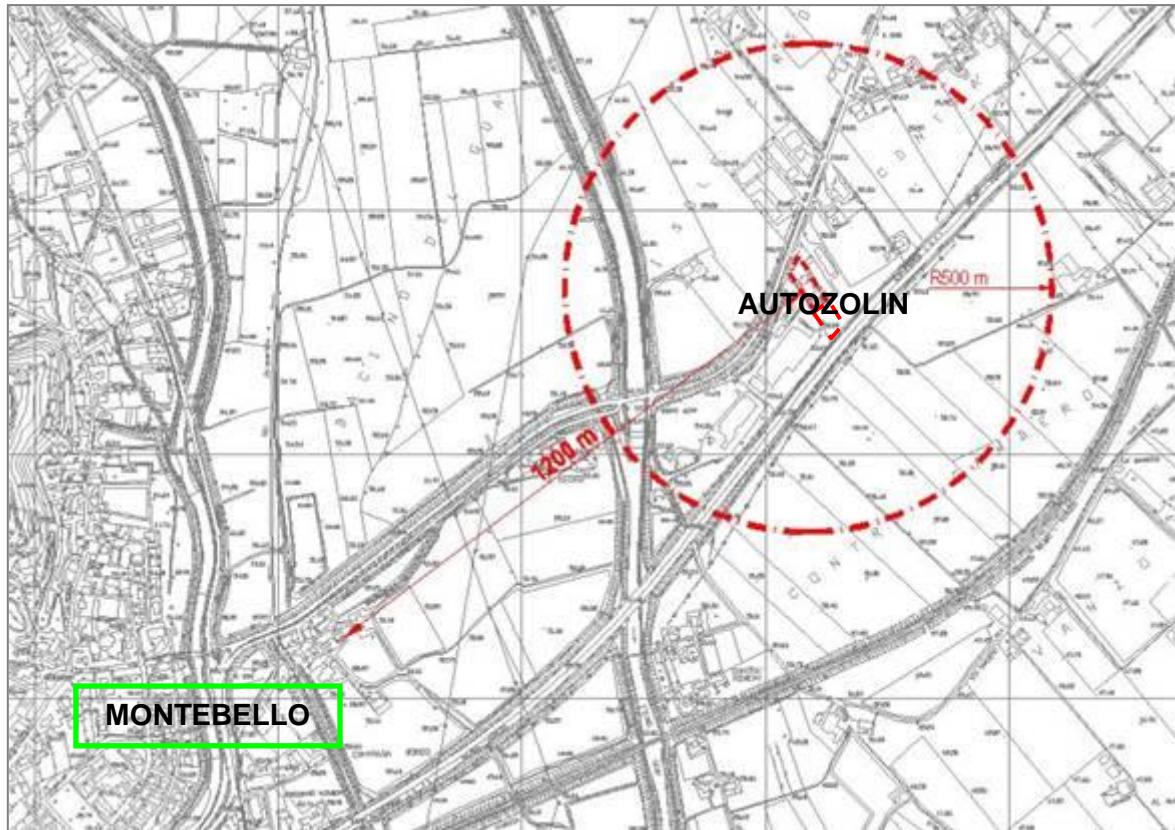


Figura 13 : Localizzazione dell'impianto.



**Figura 14 :** Localizzazione dell'impianto.

#### 4.2. *Quantità e tipologia dei rifiuti in ingresso*

L'unica tipologia di rifiuto in ingresso all'impianto è costituita dai veicoli fuori uso, aventi codice CER 16.01.04\* e CER 160106 non pressati.

Come previsto dall'autorizzazione all'esercizio n.44/2013, la quantità massima in stoccaggio è stata stabilita in n° 90 autovetture, per un massimo di 80 t, così ripartite:

<b>Codice CER</b>	<b>Descrizione rifiuto</b>	<b>Rifiuti pericolosi (Kg)</b>	<b>Rifiuti non pericolosi (Kg)</b>
16.01.04*	Veicoli fuori uso	50.000	
16.01.06	Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose (trattati con messa in sicurezza)		30.000
	<b>TOTALE</b>	<b>50.000</b>	<b>30.000</b>

La quantità di rifiuti pericolosi trattata è inferiore a 6 t/giorno.

Il quantitativo massimo in stoccaggio di rifiuti prodotti dall'attività di autodemolizione è così definito:

<b>Codice CER</b>	<b>Descrizione rifiuto</b>	<b>Rifiuti pericolosi (Kg)</b>	<b>Rifiuti non pericolosi (Kg)</b>
13.01.13*	Altri oli per circuiti idraulici	500	
13.02.05*	Altri oli per motore, ingranaggi e lubrificazione	500	
13.07.01*	Olio combustibile e carburante diesel	100	
13.07.03*	Altri carburanti (comprese miscele)	100	
15.01.03	Legno		1.000
15.01.10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	100	
15.02.02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi i filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	150	
16.01.03	Pneumatici fuori uso		3.000
16.01.06	Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose (trattati con messa in sicurezza) pressati		70.000
16.01.07*	Filtri dell'olio	400	
16.01.08*	Componenti al mercurio	100	
16.01.09*	Componenti contenenti PCB	100	
16.01.12	Pastiglie dei freni, diverse da quelle di cui alla voce 16.01.11*		200
16.01.13*	Liquidi per freni	300	
16.01.14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	900	

16.01.16	Serbatoi per gas liquidi		150
16.01.17	Metalli ferrosi		20.000
16.01.18	Metalli non ferrosi		10.000
16.01.19	Materiale plastico e fibre sintetiche, paraurti e plance in materiale plastico, imbottitura sedili in poliuretano. Pannelli sportelli auto, ect.		7.000
16.01.20	Vetri e parabrezza		5.000
16.01.21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 16.01.01 a 16.01.11, 16.01.13 e 16.01.14	300	
16.02.22	Componenti non altrimenti specificati (motori, radiatori, ecc.)		30.000
16.06.01*	Batterie al piombo	1.200	
16.08.01	Catalizzatori esausti contenenti: oro, argento, renio, palladio, iridio, platino		500
16.10.02	Soluzioni acquose di scarto (diverse dal codice 1.01.01*, come i liquidi tergitristalli)		100
160708*	Rifiuti contenenti olio	500	
190814	Fanghi prodotti dal trattamento delle acque reflue industriali diversi da quelli di cui alla voce 190803*		1000
	<b>TOTALE</b>	<b>5.250</b>	<b>147.950</b>

Rispetto a quanto previsto dall'Autorizzazione all'esercizio n.44/2013, si prevedono le seguenti modifiche:

- 1) in considerazione del fatto che la Ditta ZOLIN non ritira veicoli fuori uso già bonificati, ma esclusivamente veicoli fuori uso con codice CER 160104\*, si richiede che la quantità massima in stoccaggio, sempre stabilita in n° 90 autovetture, per un massimo di 80 t, venga attribuita esclusivamente al codice CER 160104\*.

Codice CER	Descrizione rifiuto	Rifiuti pericolosi (Kg)	Rifiuti non pericolosi (Kg)
16.01.04*	Veicoli fuori uso	80.000	-
16.01.06	Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose (trattati con messa in sicurezza)	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>80.000</b>	<b>-</b>

- 2) **che nella tabella relativa al quantitativo massimo in stoccaggio di rifiuti prodotti, al codice CER 160106, venga aggiunta, alla fine, la dicitura “e non pressati”.**
- 3) **infine alcune lievi modifiche al lay-out autorizzato.**

#### 4.3. *Bacino di utenza*

L'attività svolta dalla ditta riguarda:

- La ricezione degli autoveicoli fuori uso;
- Lo smontaggio delle parti pericolose (oli, filtri, batterie, liquidi refrigeranti) ed il loro stoccaggio in appositi contenitori;
- Lo smontaggio ed il recupero delle parti riutilizzabili ed il loro stoccaggio in attesa della vendita.

L'impianto è a servizio della zona ovest della provincia di Vicenza e di parte della zona est della provincia di Verona.

I principali clienti della ditta sono ubicati nei Comuni di Montebello Vicentino, Gambellara, Montecchio Maggiore, Zermeghedo, Montorso, Brendola, Lonigo, S. Bonifacio, ed altri comuni della Provincia di Vicenza.

#### 4.4. *Impianti tecnologici*

Gli impianti tecnologici presenti nell'impianto Zolin, sono costituiti dalle reti fognarie, dall'impianto elettrico e di messa a terra, dalla rete di attingimento idrico dall'acquedotto comunale e dall'impianto antincendio.

Il sistema di raccolta delle acque è così articolato:

- Rete delle acque dei piazzali esterni;
- Rete delle acque delle coperture;
- Rete delle acque interne ai capannoni;
- Rete delle acque dei servizi igienici.

#### 4.5. Attrezzature specifiche per l'attività di bonifica autoveicoli

La Ditta Zolin Luciano è dotata di specifiche e adeguate attrezzature per l'attività di bonifica degli autoveicoli, costituite da:

- serbatoi mobili per la raccolta di oli, carburanti ed altri liquidi, in lamiera d'acciaio;
- impianto per l'aspirazione e la combustione del gas, Vacuumgas, che viene utilizzato per la messa in sicurezza delle bombole di GPL (Gas di Petrolio Liquefatto) e di metano degli autoveicoli a fine vita;
- attrezzatura per l'estrazione dei fluidi refrigeranti mediante l'utilizzo di un dispositivo aspirante operante a circuito chiuso, modello Delphi;
- pressa Ecologica BONFIGLIOLI per la riduzione volumetrica dei veicoli bonificati;
- attrezzatura per lo smontaggio delle gomme, Giuliano S225
- ragno SOLMEC S60 per la movimentazione dei veicoli fuori uso e altri rifiuti.

#### 4.6. Organizzazione del centro di raccolta

Il centro di raccolta è organizzato nei seguenti settori, corrispondenti alle diverse fasi di gestione del veicolo fuori uso:

- a) settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento;
- b) settore di trattamento del veicolo fuori uso;
- c) settore di deposito delle parti di ricambio;
- d) settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica;
- e) settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi;
- f) settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili;
- g) settore di deposito dei veicoli trattati.

##### **a) settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento**

Questo settore è situato in varie aree poste sia all'esterno che all'interno dei capannoni (denominate *area di stoccaggio autoveicoli da bonificare*) e sono tutte pavimentate in cls e dotate di pozzetti per la raccolta di eventuali spandimenti.



**b) settore di trattamento del veicolo fuori uso**

Questo settore è ubicato all'interno del capannone centrale, in area completamente pavimentata, con una superficie pari a circa 50 m<sup>2</sup>, dotata di griglia per la raccolta degli eventuali spanti collegata ad un pozzetto a tenuta per il loro stoccaggio. L'area è attrezzata con un sollevatore per consentire un'agevole bonifica del veicolo fuori uso.

**c) settore di deposito delle parti di ricambio**

Le parti di ricambio che possono essere rivendute vengono disposte su appositi scaffali collocati negli spazi, individuabili all'interno dei capannoni esistenti, come indicato nel lay-out, per una superficie complessiva di circa 400 m<sup>2</sup>.

All'esterno, sotto la tettoia, trovano posto altre parti di ricambio, quali portiere e cofani.

**d) settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica**

Questo settore è ubicato all'interno del capannone centrale, in area adiacente alla zona di bonifica degli autoveicoli, completamente pavimentata e vicina alla griglia per la raccolta degli spanti dotata di apposito pozzetto a tenuta. Lo stoccaggio degli autoveicoli sottoposti alle operazioni di riduzione volumetrica viene effettuato all'esterno del capannone su area pavimentata e dotata di pozzetti per la raccolta di eventuali spanti.

**e) settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi**

Lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi avviene tutto all'interno del capannone di bonifica, su un'area completamente pavimentata, dotata di pozzetti per la raccolta di eventuali spandimenti. Qui vengono stoccate le seguenti tipologie di rifiuti, ciascuna all'interno di specifico e apposito contenitore:

- olio motore, CER 13 02 05\*
- olio combustibile e carburante diesel, CER 13 07 01\*
- altri carburanti, CER 13 07 03\*
- oli per circuiti idraulici, CER 13 01 13\*
- liquido dei freni, CER 16 01 13\*
- liquido antigelo, CER 16 01 14\*
- batterie al piombo, CER 16 06 01\*
- componenti esplosivi airbag, CER 16 01 10\*
- pastiglie per freni, CER 16 01 11\*
- filtri olio, CER 16 01 07\*
- assorbenti e materiali filtranti contaminati, CER 15 02 02\*
- componenti contenenti PCB, CER 16 01 09\*

- catalizzatori esauriti, CER 16 08 07\*
- componenti contenenti mercurio, CER 16 01 08\*
- componenti pericolosi diversi, CER 16 01 21\*

#### **f) settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili**

Lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili avviene in appositi container o box, specifici per ogni tipo di materiale (vetro, plastica, pneumatici, materiali metallici, ecc.), in differenti aree dell'impianto.

Lungo il lato ovest dell'area interessata dall'ampliamento, sono posizionati 4 container, uno per la raccolta del vetro e parabrezza (CER 16 01 20), con capacità di circa 10 m<sup>3</sup>, uno per i metalli non ferrosi (CER 16 01 18), con capacità di circa 25 m<sup>3</sup>, uno per la plastica (CER 16 01 19), con capacità 25 m<sup>3</sup> ed uno per i metalli ferrosi (CER 16 01 17), con capacità di circa 25 m<sup>3</sup>.

I componenti non altrimenti specificati (motori, radiatori ecc.) (CER 16 01 22) vengono stoccati, all'interno di un container, con capacità di circa 25 m<sup>3</sup>, posto all'interno del capannone, dove avviene la messa in sicurezza e lo smontaggio dei veicoli. I pneumatici (CER 16 01 03) vengono depositati in un container collocato lungo la recinzione, di fronte al nuovo capannone, anche questo container ha la capacità di 25 m<sup>3</sup>.

A fianco del container dei pneumatici, trova collocazione un contenitore per il legno (CER 15 01 03).

#### **g) settore di deposito dei veicoli trattati**

I veicoli trattati (CER 16 01 06), cioè privati dei componenti pericolosi e privati dei pezzi recuperabili da rivendere o da riciclare, vengono depositati nella zona sud del nuovo piazzale, denominata nella tavola di lay-out *area di stoccaggio autoveicoli bonificati*.

Tali veicoli potranno venire sovrapposti in numero massimo di tre.

### **4.7. Descrizione delle modalità di gestione**

I veicoli messi in sicurezza e bonificati, in attesa di essere sottoposti a riduzione volumetrica, vengono sovrapposti per un massimo di 3, come prevede il D.Lgs 209/2003 e ss.mm.ii., nel rispetto delle condizioni di sicurezza per gli addetti.

Le carcasse bonificate e già ridotte volumetricamente vengono accatastate per un'altezza massima di 5,00 m, nelle aree individuate nel lay-out di progetto.

Le parti di ricambio destinate alla commercializzazione sono stoccate in appositi scaffali all'interno del capannone esistente, in maniera tale da evitare il loro deterioramento. Tali scaffali sono dotati degli idonei certificati rilasciati dalla ditta fornitrice e installatrice.

Lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili avviene in modo da non modificare le caratteristiche del rifiuto e di non comprometterne il successivo recupero.

Le operazioni di stoccaggio vengono effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e fluidi.

I pezzi smontati vengono stoccati in luoghi adeguati ed i pezzi contaminati da oli vengono stoccati su scaffali posti su basamenti impermeabili all'interno del capannone.

#### **4.7.1 Criteri per lo stoccaggio**

I contenitori utilizzati per lo stoccaggio di liquidi e altri rifiuti pericolosi presentano adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti stessi.

I contenitori sono provvisti di sistemi di chiusura e di dispositivi atti ad effettuare, in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento, di travaso e di svuotamento.

Sui recipienti fissi e mobili è esposta apposita etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose.

Lo stoccaggio degli accumulatori è effettuato in appositi contenitori dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse.

Lo stoccaggio degli oli usati è effettuato in contenitori posti all'interno di un bacino di contenimento.

#### **4.7.2 Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso**

Le operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso sono effettuate secondo le seguenti modalità e prescrizioni:

- a) rimozione degli accumulatori, stoccaggio in appositi contenitori stagni di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse;
- b) rimozione dei serbatoi di gas compresso;
- c) rimozione dei componenti che possono esplodere, quali airbag;
- d) prelievo del carburante e avvio a riuso;
- e) rimozione, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori dell'olio motore, di quello della trasmissione, del cambio, del circuito idraulico, di antigelo, di liquido refrigerante, di liquido dei freni. Le operazioni di asporto di tali liquidi vengono effettuate in apposito locale dotato di pozzetti per la raccolta di eventuali spanti;

- f) rimozione del filtro-olio che viene privato dell'olio, previa scolatura. L'olio prelevato viene stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro viene depositato in apposito contenitore, salvo che il filtro stesso non faccia parte di un motore destinato al reimpiego;
- g) rimozione dei condensatori contenenti PCB e loro stoccaggio in apposito contenitore.
- h) rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio.

#### 4.7.3 Attività di demolizione

La demolizione dei veicoli nell'area di smontaggio posta all'interno del capannone, avviene in maniera tale da operare in condizioni di sicurezza per i lavoratori e l'ambiente.

Prima di ogni altra operazione, le vetture vengono private delle parti pericolose (parti contenenti oli, liquidi refrigeranti, batterie) e, in una fase temporale successiva, delle parti recuperabili per la vendita o il riciclo.

In seguito alla ricezione del veicolo, quindi, l'attività di demolizione viene svolta secondo le seguenti fasi:

- a) eliminazione e asporto delle parti contenenti oli, acidi, liquidi refrigeranti (rifiuti pericolosi);
- b) stoccaggio dei materiali pericolosi;
- c) smontaggio delle parti recuperabili;
- d) stoccaggio dei materiali recuperabili.

Eseguite tali operazioni seguendo le indicazioni specifiche per la sicurezza dei lavoratori e dell'ambiente, i materiali pericolosi stoccati vengono inviati ai centri di smaltimento relativi, mentre i materiali recuperabili vengono rivenduti o riciclati presso appositi impianti.

#### 4.7.4 Criteri di gestione

I criteri gestionali che la Ditta Zolin ha messo in atto, nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs 209/2003, sono i seguenti:

- Evitare l'accatastamento dei veicoli nell'area di conferimento;
- Prevedere che lo stoccaggio dei veicoli messi in sicurezza e non ancora sottoposti a trattamento possa avvenire mediante la sovrapposizione massima di tre veicoli, previa verifica delle condizioni di stabilità e valutazione dei rischi per la sicurezza dei lavoratori;
- Prevedere che l'accatastamento delle carcasse già sottoposte alle operazioni di messa in sicurezza ed il cui trattamento è stato completato non sia superiore ai cinque metri di altezza;

- Prevedere che le parti di ricambio destinate alla commercializzazione siano stoccate prendendo gli opportuni accorgimenti, per evitare il loro deterioramento ai fini del successivo reimpiego;
- Prevedere che lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili sia realizzato in modo tale da non modificare le caratteristiche del rifiuto e da non comprometterne il successivo recupero;
- Prevedere che le operazioni di stoccaggio siano effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e fluidi;
- Prevedere che i pezzi smontati siano stoccati in luoghi adeguati ed i pezzi contaminati da oli sono stoccati su basamenti impermeabili.



### 5.1. Definizione dell'ambito territoriale e delle componenti ambientali interessate

Per ambito territoriale si intende l'estensione massima di territorio entro cui, allontanandosi progressivamente dall'area, gli impatti sull'ambiente si attenuano fino a divenire inavvertibili.

Ovviamente ogni singolo impatto ha una propria estensione spaziale, oltre che temporale, e di conseguenza l'estensione dell'ambito territoriale va definita facendo riferimento al singolo comparto ambientale.

In considerazione del fatto che l'area in esame è collocata in area produttiva ed è compresa tra l'autostrada A4 Brescia-Padova e la SR 11, l'ambito territoriale da considerare nella descrizione dello stato dell'ambiente e dell'analisi degli impatti interesserà soltanto il Comune di Montebello.

Le componenti ed i fattori ambientali che potranno, ciascuno a diverso titolo, essere interessati dalla realizzazione dell'opera sono così definiti:

- ❑ *Atmosfera*: clima, qualità dell'aria;
- ❑ *Ambiente idrico*: acque superficiali e sotterranee;
- ❑ *Suolo e sottosuolo*: morfologia e geomorfologia, geologia e pedologia;
- ❑ *Ambiente naturale*: vegetazione, fauna e paesaggio;
- ❑ *Viabilità*;
- ❑ *Agenti fisici*: rumore.

Come suggerito dalla normativa vigente, l'analisi e la caratterizzazione delle componenti e dei fattori ambientali coinvolti sono svolte in relazione al livello di approfondimento necessario per la tipologia di intervento proposto e le peculiarità dell'ambiente interessato.

Per lo più si è fatto riferimento al Rapporto Ambientale della Provincia di Vicenza per la predisposizione del PTP e ai rapporti del Progetto GIADA relativi allo stato dell'ambiente nel distretto conciarario della Valle del Chiampo.

### 5.2. Atmosfera

L'inquinamento atmosferico è definito come "ogni modificazione della normale composizione o stato fisico dell'aria atmosferica, dovuta alla presenza nella stessa di una o più sostanze con qualità e caratteristiche tali da alterare le normali condizioni ambientali e di salubrità dell'aria, da costituire

pericolo, ovvero pregiudizio diretto o indiretto per la salute dell'uomo, da compromettere le attività ricreative e gli altri usi legittimi dell'ambiente, da alterare le risorse biologiche ed i beni materiali pubblici e privati”.

A caratterizzare la qualità dell'aria sono sia gli inquinanti emessi in atmosfera dalle attività industriali e dagli ambienti urbani, sia le condizioni meteorologiche dell'area.

### 5.2.1 Qualità dell'aria

Responsabili dell'inquinamento urbano in ambito locale sono il traffico veicolare, il riscaldamento degli edifici e gli impianti industriali ed energetici. La mobilità urbana rappresenta, per taluni inquinanti atmosferici, una delle fonti di emissione più significative, nonché la principale produzione di rumore urbano.

Nell'area in esame, tuttavia, il maggior contributo all'inquinamento atmosferico è dovuto alla presenza del distretto conciario della Valle del Chiampo, particolarmente per quanto riguarda il rilascio in atmosfera di composti organici volatili (COV).

Il distretto è stato individuato dal Piano Regionale di Risanamento dell'Atmosfera come soggetto a particolari interventi di tutela.

I livelli di concentrazione di COV sono stati rilevati dall'Amministrazione Provinciale a seguito di ripetute campagne di monitoraggio condotte utilizzando la tecnica dei campionatori passivi, attraverso 50 punti distribuiti nel comprensorio conciario della Valle del Chiampo nel periodo 2001 – 2005.

Tra i Composti Organici Volatili il Toluene è il più rappresentativo dell'area della concia ed evidenzia un tipico andamento stagionale con valori più elevati nell'intervallo più freddo, quando le condizioni meteorologiche sono più favorevoli all'accumulo delle sostanze inquinanti nell'aria. Di seguito si riportano i valori di concentrazione (in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) del Toluene rilevati in 5 punti di campionamento passivo nella zona di Montebello.

Comune	Indirizzo	Toluene
MONTEBELLO VICENTINO	AGUGLIANO	7
MONTEBELLO VICENTINO	ZONA NORD ABITATO	18
MONTEBELLO VICENTINO	VICINANZE PALAZZETTO DELLO SPORT	13
MONTEBELLO VICENTINO	ZONA INDUSTRIALE	26
MONTEBELLO VICENTINO	Z.I. A SUD ABITATO OLTRE AUTOSTRADA	12

Per quanto riguarda il biossido di azoto ( $\text{NO}_2$ ) i limiti previsti dalla normativa vigente sono stati quasi sempre stati rispettati dal 1999 ad oggi.

Per quanto riguarda l'Idrogeno Solforato ( $\text{H}_2\text{S}$ ), invece, il valore del limite massimo orario, fissato a  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$  dal D.P.R. 322/71 è stato superato (Max orario:  $141 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Tuttavia, il valore massimo della media giornaliera è di  $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , ben al di sotto del limite fissato a  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .



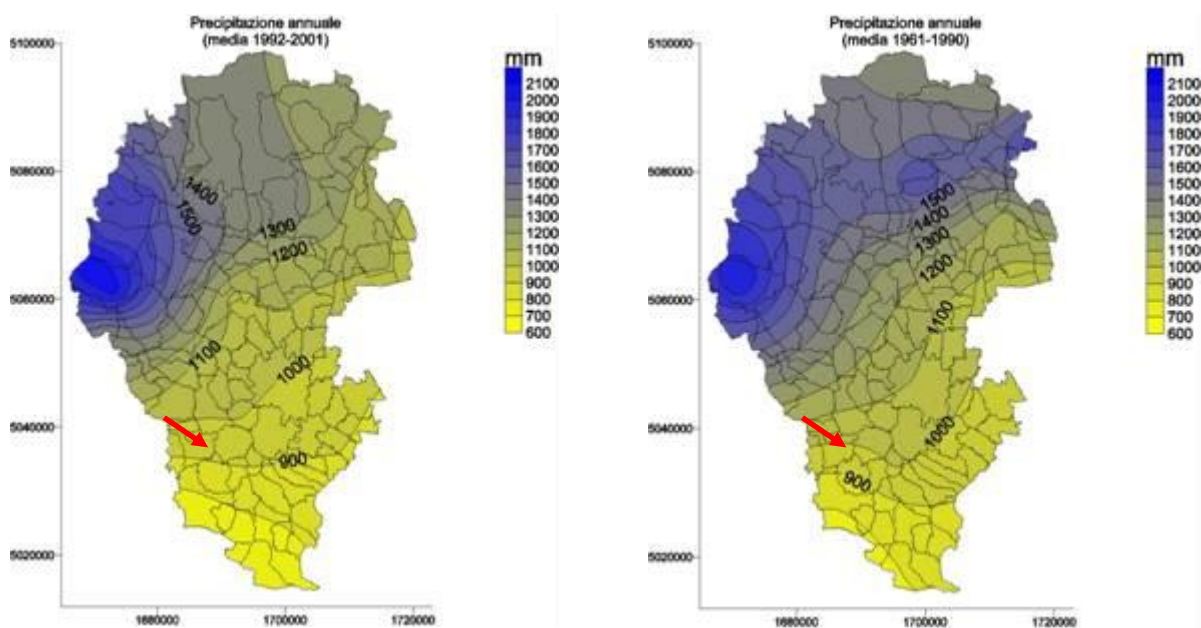
## 5.2.2 Clima

Il clima della provincia di Vicenza pur rientrando nella tipologia mediterranea, presenta proprie peculiarità per il fatto di trovarsi in una posizione definita di transizione.

Il territorio vicentino è infatti sottoposto all'azione mitigatrice delle acque mediterranee, all'effetto orografico della catena alpina ed alla continentalità dell'area centro-europea; mentre mancano alcune delle caratteristiche tipicamente mediterranee quali l'inverno mite e la siccità estiva, a causa dei frequenti temporali di tipo termoconvettivo.

Le caratteristiche meteo-climatiche del territorio della provincia di Vicenza fanno riferimento ai dati relativi a precipitazioni, temperature e vento raccolti ed elaborati da ARPAV e riportati nel Rapporto sullo stato dell'ambiente della Provincia di Vicenza, anno 2005, nel rapporto ambientale del PTP e nella relazione del Progetto GIADA.

**Figura 16 :** Distribuzione delle precipitazioni medie annuali per il periodo 1961-1990 e per il periodo 1992-2001



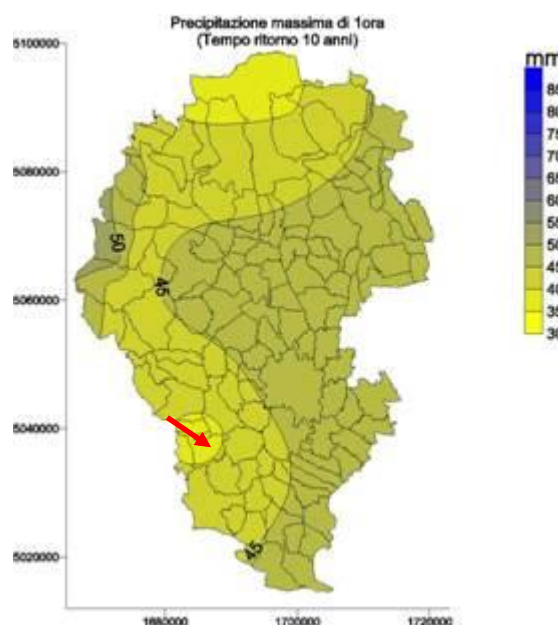
### 5.2.2.1 Precipitazioni

La precipitazione media annua, considerando i dati del periodo 1961-90, varia da poco meno di 800 mm riscontrabili nella parte più meridionale della pianura fino ad oltre 2.000 nella zona di Recoaro.

L'andamento delle precipitazioni medie annuali si può ritenere crescente da Sud a Nord, almeno fino al primo ostacolo orografico costituito dalla fascia prealpina; nella pianura, infatti, via via che ci si sposta verso Nord si passa dai circa 800 mm medi annui riscontrabili a Noventa Vicentina fino ai 1.200 di Bassano del Grappa. La variazione è di circa 400-500 mm annui in circa 40-50 km di distanza lineare fra stazioni considerabili ancora di pianura.

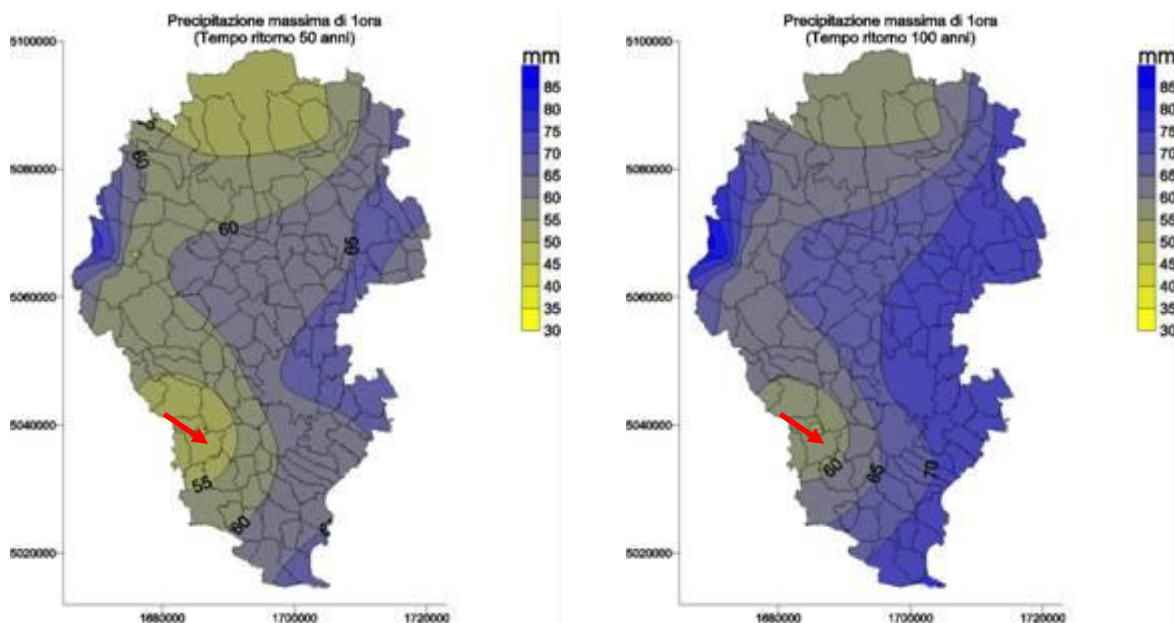
Alla relativa uniformità della pianura, si contrappone una notevole variabilità riscontrabile nella fascia pedemontana e montana.

A Montebello le precipitazioni medie annue si attestano sui 900-1000 mm.



**Figura 17 :** *Precipitazioni di massima intensità di durata 1 ora con tempi di ritorno di 10 anni*

Per quanto riguarda gli eventi pluviometrici intensi, sono stati elaborati dalle serie storiche dal 1956 al 1994 i dati annui di precipitazione di massima intensità per le durate di 1 ora e 1 giorno.



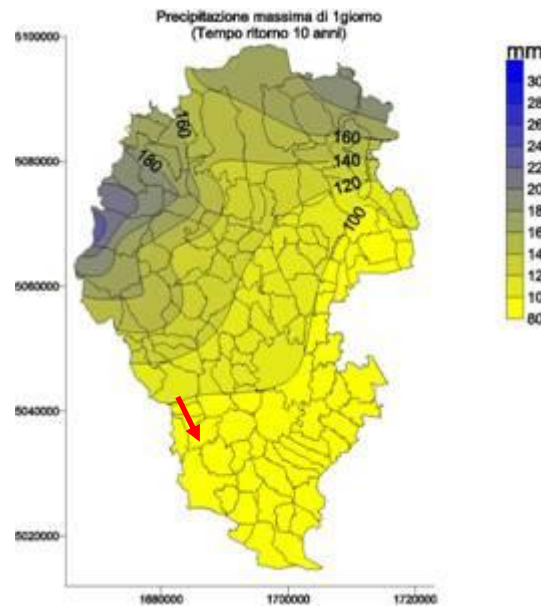
**Figura 18 :** Precipitazioni di massima intensità di durata 1 ora con tempi di ritorno di 50 anni e con tempi di ritorno di 100 anni

Le zone con elevate intensità orarie di precipitazione interessano per lo più i territori più occidentali delle Prealpi e le zone orientali della pianura e della pedemontana, all'imbocco della Valsugana, mentre a Montebello l'intensità oraria di precipitazione presenta i valori più bassi del territorio provinciale.

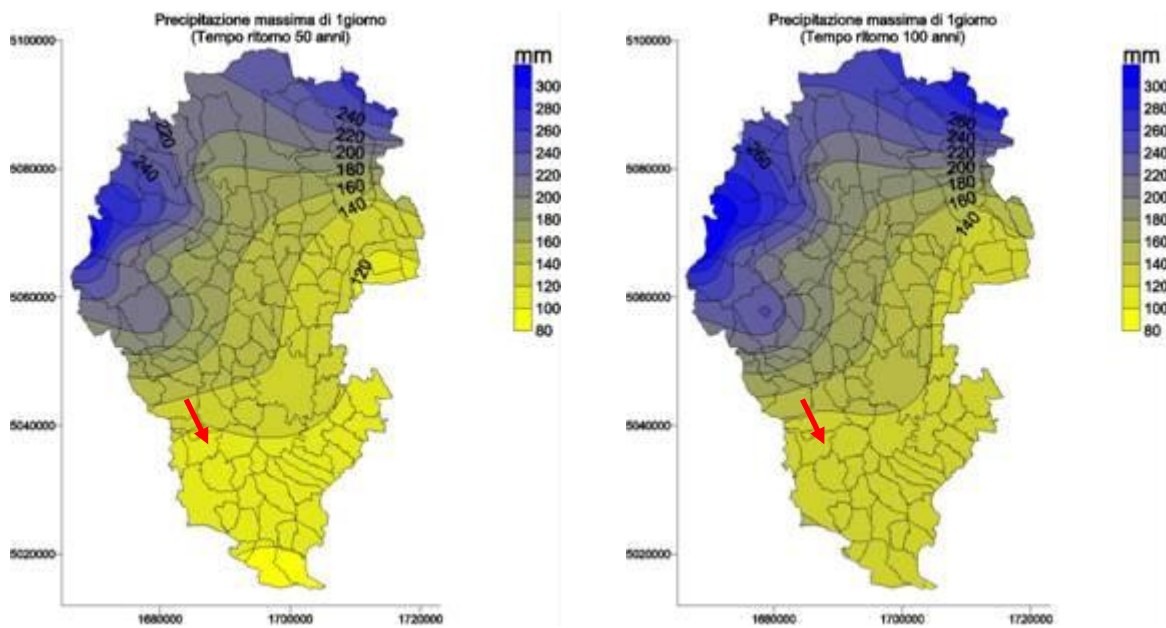
I valori di massima intensità oraria di durata 1 ora registrati sono infatti pari a 40, 50 e 55 mm rispettivamente per tempi di ritorno di 10, 50 e 100 anni.

Anche relativamente alle massime intensità di precipitazione giornaliera, la zona di Montebello presenta valori più bassi rispetto agli altri Comuni del vicentino.

Tutta la parte centro-meridionale della pianura, a sud di Vicenza, rappresenta infatti la zona meno piovosa con valori massimi giornalieri inferiori, rispetto alla fascia prealpina, di oltre 100 mm, per le piogge con tempi di ritorno di 10 anni e fino a 200 mm, per piogge con tempi di ritorno di 100 anni.



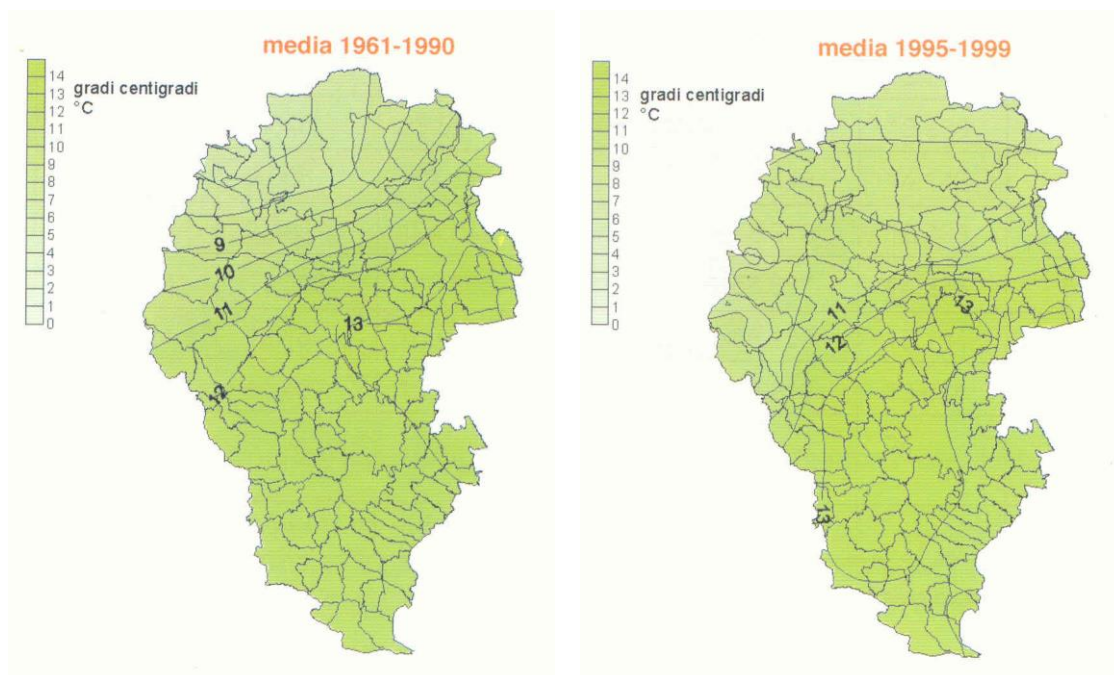
**Figura 19 :** *Precipitazioni di massima intensità di durata 1 giorno con tempi di ritorno 10 anni*



**Figura 20 :** *Precipitazioni di massima intensità di durata 1 giorno con tempi di ritorno 50 anni e con tempi di ritorno 100 anni*

### 5.2.2.2 Temperatura

Le figure seguenti riportano le distribuzioni dei valori medi annuali delle temperature, calcolate per il periodo di riferimento 1961-1990 e per il periodo 1995-1999. La distribuzione sul territorio evidenzia, in linea generale, la decrescita regolare della temperatura con la quota, seppure con qualche eccezione in cui si osservano scarti, tra località a parità di quota, dovuti a condizioni locali (aree della pedemontana, fondovalle, altopiani, ecc.).



**Figura 21 :** Distribuzione dei valori medi annui della temperatura media per i periodi 1961-1990 e 1995-1999.

A Montebello la media delle temperature massime annuali si attesta sui 16-18°, mentre la media delle minime sui 6-8°.

### 5.2.2.3 Vento

La velocità e la direzione del vento influenzano notevolmente la dispersione degli inquinanti in aria.

Nelle pagine successive si riportano le rose dei venti della zona Montebello-Zermeghedo, elaborate con i dati del vento misurati dalla centralina fissa e dal laboratorio mobile del progetto GIADA.

Nella zona si rilevano concentrazioni elevate di idrogeno solforato nelle ore notturne e nelle prime ore del mattino e per questo sono state elaborate le rose dei venti dalle 20.00 alle 10.00 e dalle 10.00 alle 20.00.

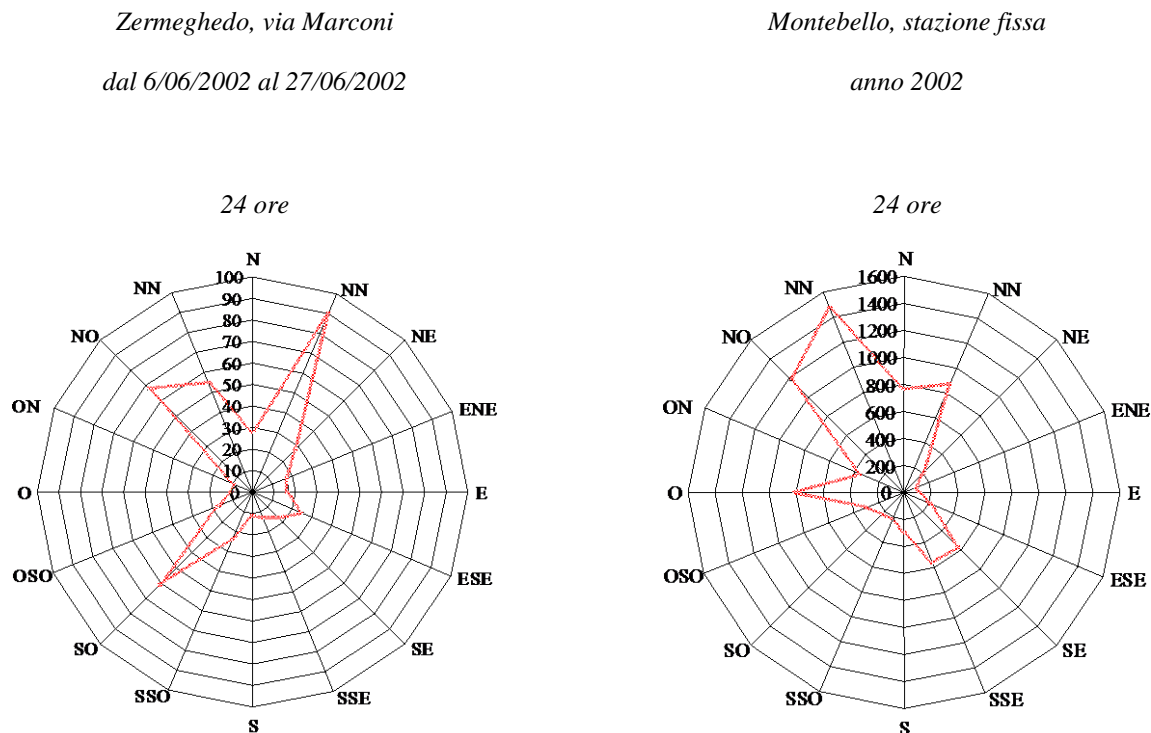
Sono state inoltre elaborate anche le rose dell'inquinamento, che riportano per ogni direzione del vento il numero di superamenti del valore di  $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$  e che, sovrapposte alla cartografia della zona, evidenziano situazioni più critiche con vento proveniente dal settore NO - NE.

Nella tabella successiva si riportano le due direzioni del vento a cui corrispondono con più frequenza i superamenti del limite.

**Tabella 1:** Rosa inquinamento idrogeno solforato – direzioni prevalenti.

	I° direzione prevalente	N° superamenti limite	II° direzione prevalente	N° superamenti limite
Montebello, piazzale Donatore	N	44	NNE	22
Montebello, via Zin	N	64	NNE	42
Montebello, viale Trento	NO	1013	NNO	649
Zermeghedo, via Marconi	NNO	47	NNE	38

**Figura 22 :** Rose dei venti a Montebello e Zermeghedo



### *5.3. Ambiente idrico*

La notevole disponibilità di risorse idriche, sia superficiali che sotterranee, nelle valli dell'Agno e del Chiampo, ha favorito la nascita e la crescita di numerose attività con ciclo produttivo particolarmente idroesigente.

Il rapido processo di industrializzazione ha portato da un lato il miglioramento delle condizioni economiche della popolazione, dall'altro ha comportato un inevitabile degrado della situazione ambientale, in particolare dei corsi d'acqua superficiali e sotterranei.

Negli ultimi anni la qualità delle acque è comunque migliorata, grazie alla realizzazione di impianti di depurazione consortili e all'utilizzo di tecnologie produttive meno impattanti.

#### *5.3.1 Acque superficiali*

Il corso d'acqua più vicino alla proprietà della ditta Zolin è il fiume Guà, che appartiene al bacino idrografico del Fratta – Gorzone.

Il fiume Guà si origina dalla confluenza di numerosi corsi d'acqua che scendono dai monti di Recoaro Terme e, nell'alta e media valle, attraversa i centri abitati di Recoaro, Valdagno, Cornedo, Brogliano e Trissino.

I numerosi prelievi idrici e il substrato fortemente permeabile determinano fenomeni di magra prolungata e per lunghi tratti, da Cornedo a valle, la completa mancanza di portata nei mesi estivi.

Dopo Trissino gli argini cominciano ad allargarsi per la realizzazione della cassa di espansione denominata "Rotte del Guà" e successivamente, dopo la frazione di Tezze di Arzignano, si restringe nuovamente, scorrendo tra argini cementificati.

Da qui, passa a ovest del centro di Montecchio Maggiore e della relativa zona industriale e prosegue poi verso il territorio di Montebello, dove è stata realizzata una cassa di espansione. Dopo Lonigo entra in provincia di Verona, passando per il comune di Cologna Veneta e prendendo il nome di Frassine.

L'andamento stagionale delle portate è caratterizzato fortemente dal regime torrentizio del corso d'acqua che, nei periodi di massima intensità, presenta flussi importanti per poi ridursi nei periodi di magra con l'alveo al minimo o completamente asciutto.

Più lontano del Fiume Guà è presente il Rio Acquetta, anch'esso fortemente influenzato dalle attività del distretto conciario.

Il Rio Acquetta nasce nel comune di Arzignano, dove viene alimentato, tramite opere di presa, dalle acque del fiume Guà, e confluisce nel f. Togna-Fratta, affluente a sua volta nel f. Gorzone. Prima dell'allacciamento del collettore, riceveva lo scarico dei depuratori di Arzignano, attraverso la roggia






di Arzignano, di Montebello, attraverso la roggia Reguia, e di Lonigo. Attualmente, a sud del comune di Lonigo e quindi della fascia di ricarica delle falde, riceve lo scarico del collettore di trasferimento dei reflui dei cinque depuratori.

Con il "Piano di monitoraggio 2000" in alcuni punti di monitoraggio sono state fatte analisi di tipo chimico, microbiologico e dell'IBE e sono stati determinati lo stato ecologico SECA e di qualità ambientale SACA.


A Cornedo Vicentino il t. Agno passa da uno Stato Ambientale "sufficiente" a "buono", per poi tornare a "sufficiente". Peggiora poi più a valle (staz. 99 sul f. Guà), dove nel 2001 si rileva uno stato "scadente" (i dati sono comunque incompleti a causa di periodi di siccità).

Il Rio Acquetta, a Montebello Vicentino, prima di immettersi nel f. Togna-Fratta, presenta uno Stato Ambientale "scadente": i macrodescrittori determinano una quarta classe, confermata anche dal superamento del valore soglia di 20 µg/l da parte del cromo totale (parametro addizionale).




**Tabella 2:** Conversione dei valori di I.B.E. in classi di qualità, con relativo giudizio e colore standard per la rappresentazione in cartografia.

Classi di qualità	Valori di I.B.E.	Giudizio di qualità	Colore relativo alla classe di qualità	
Classe I	10-11-12- ...	Ambiente non inquinato o comunque non alterato in modo sensibile	Azzurro	
Classe II	8-9	Ambiente con moderati sintomi di inquinamento o di alterazione	Verde	
Classe III	6-7	Ambiente inquinato o comunque alterato	Giallo	
Classe IV	4-5	Ambiente molto inquinato o comunque molto alterato	Arancione	
Classe V	1-2-3	Ambiente eccezionalmente inquinato o alterato	Rosso	

**Tabella 3:** Colori per la rappresentazione in cartografia dello Stato Ambientale delle stazioni di monitoraggio

STATO AMBIENTALE	Colore relativo	
ELEVATO	Azzurro	
BUONO	Verde	



SUFFICIENTE	Giallo	
SCADENTE	Arancione	
PESSIMO	Rosso	

Complessivamente, le acque superficiali della zona in esame appaiono influenzate dalla presenza di attività industriali: in numerosi tratti la qualità di alcuni corsi d'acqua risulta compromessa per la presenza di alte concentrazioni di sali (solfati e cloruri), un carico organico relativamente elevato ed un'elevata concentrazione di cromo.

Anche l'inquinamento microbiologico risulta diffuso, mentre la concentrazione dei nutrienti appare in generale non troppo elevata.

Figura 23 : Stato ambientale dei corsi d'acqua, indice SACA (anni 2000, 2001 e 2002).

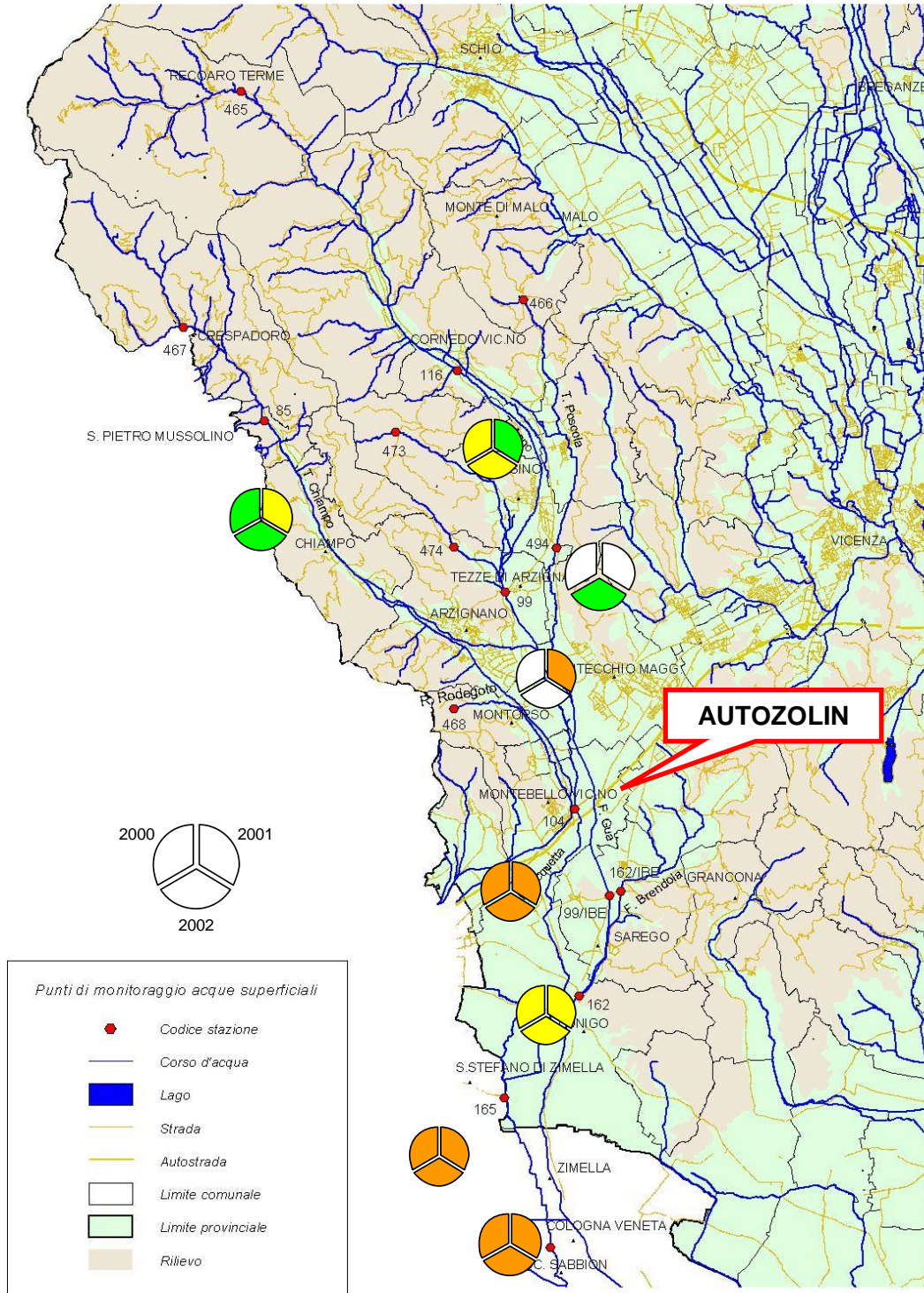
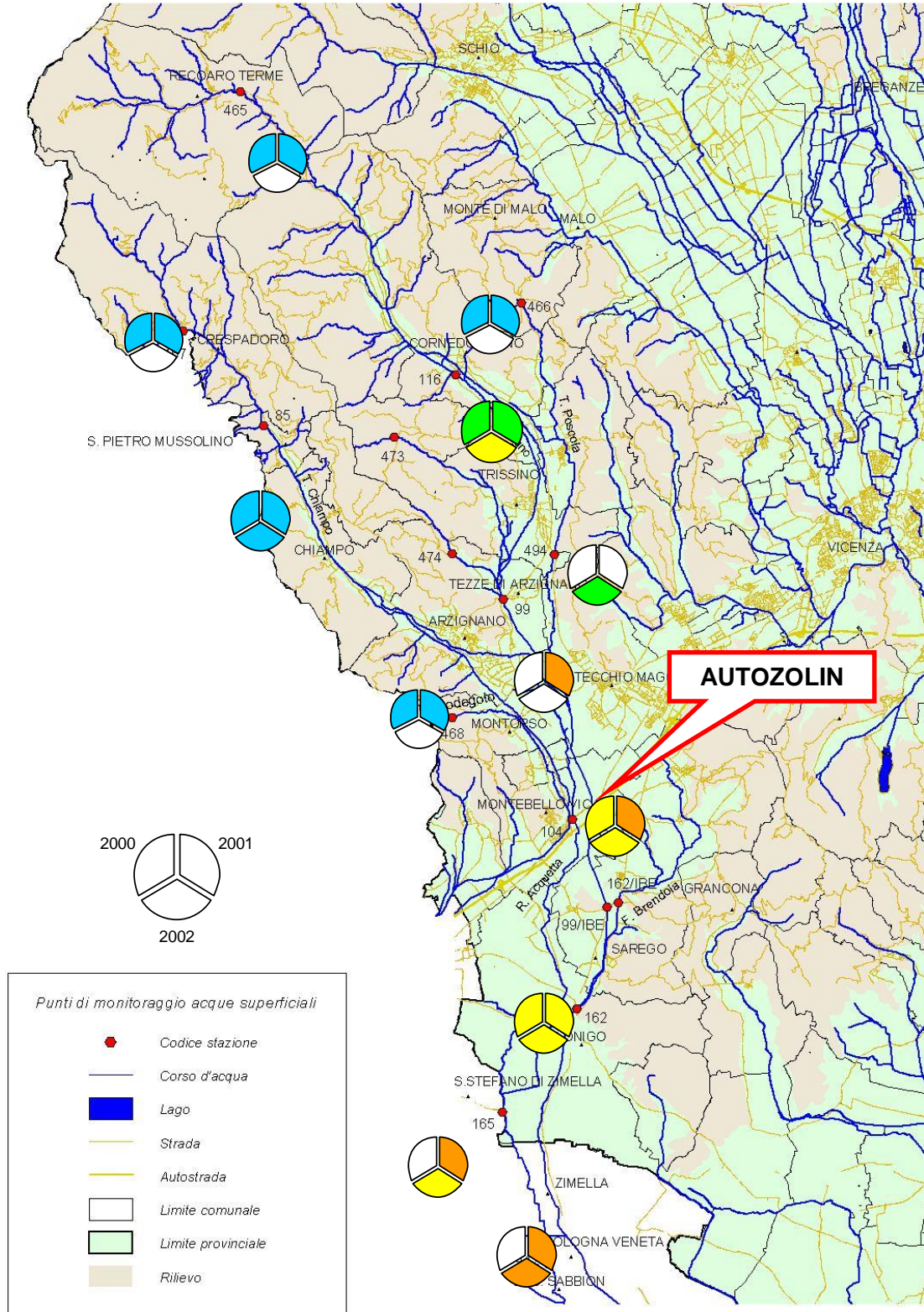


Figura 24 : Indice Biotico Esteso (anni 2000, 2001 e 2002).



### 5.3.2 Acque sotterranee

Dal punto di vista idrogeologico, i terreni ghiaioso-sabbiosi sono a permeabilità elevata, mentre quelli limoso-argillosi molto bassa. Ne consegue che il sottosuolo ospita una serie di acquiferi, alloggiati nei terreni grossolani, con falde idriche a profondità crescenti e separate idraulicamente le une dalle altre dagli strati argillosi.

Nei fondovalle dell'Agno e del Chiampo, fino all'altezza del confine settentrionale del comune di Montebello, si ha un unico acquifero freatico indifferenziato, libero di oscillare nel materasso ghiaioso a profondità decrescenti da monte a valle.

Più a S vengono riconosciuti almeno quattro acquiferi, situati a profondità diverse da zona a zona, ma che mediamente è possibile localizzare a:

- I° acquifero: confinato sotto il primo strato argilloso, a profondità comprese tra 5-10 m e 20-25 m;
- II° acquifero: a profondità comprese tra 25-30 m e 45-50 m;
- III° acquifero: a profondità comprese tra 60 m e 80-85 m;
- IV° acquifero: a profondità superiori ai 90 m.

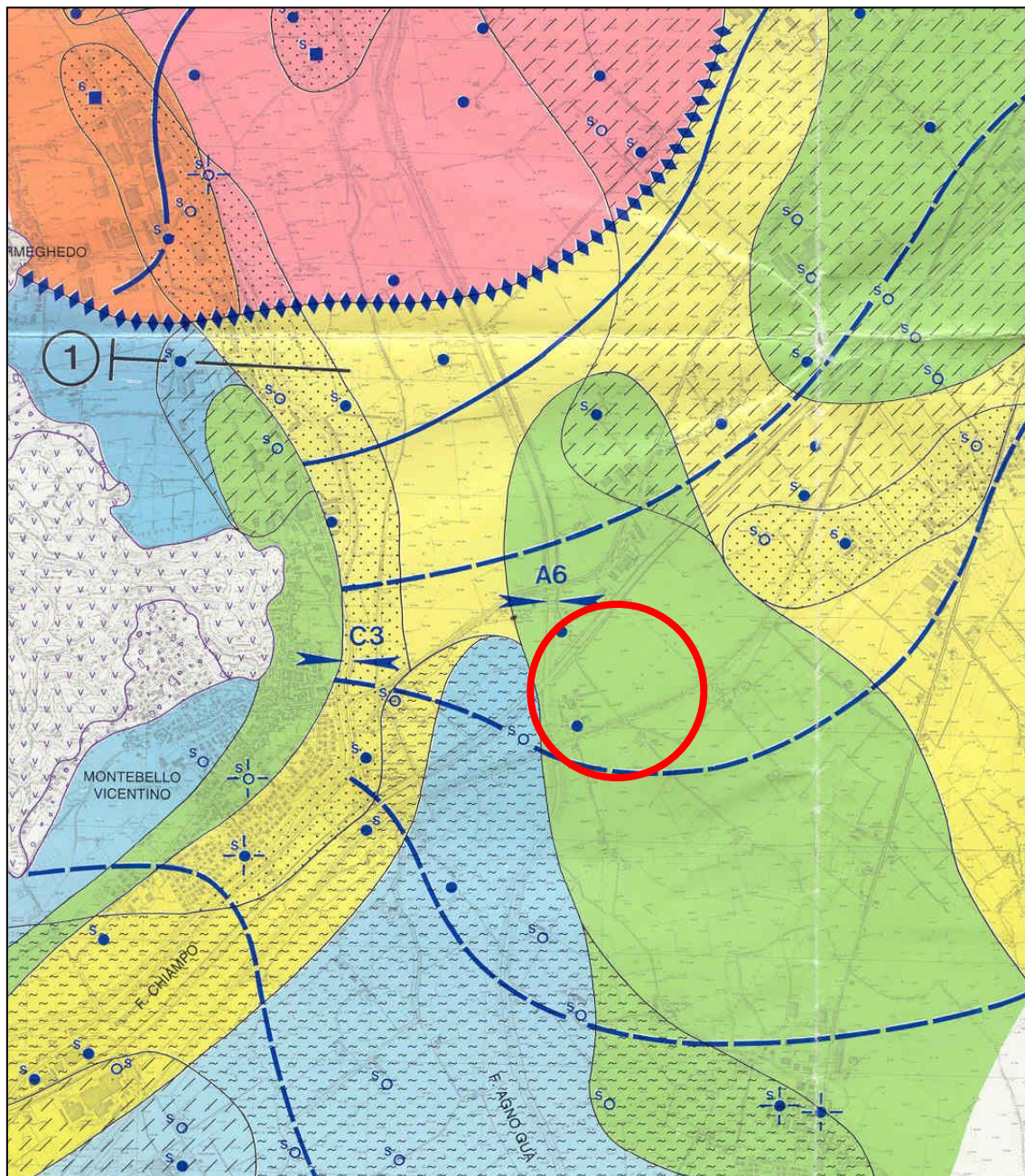
Il deflusso delle acque sotterranee avviene secondo una direzione generale corrispondente a quella degli assi vallivi, cioè da NW verso SE, fino all'incirca a Montebello, mentre poi si dispone verso SW, in direzione di Almisano.

Nella zona in esame, l'acquifero che più interessa ai fini della presente relazione, è il primo, che è situato mediamente a circa 10-11 m di profondità, ha un deflusso verso SE, con gradienti bassi, dell'ordine di 0,1-0,2%.

Infatti, durante l'esecuzione del sondaggio, ma anche nelle prove penetrometriche eseguite nello stesso lotto, non sono state riscontrati livelli idrici

È importante sottolineare il fatto che il I° acquifero non può risalire, perché bloccato al tetto da uno strato argilloso abbastanza potente, né per lo stesso motivo può subire contaminazioni provenienti dall'alto.

Negli anni ottanta è stata costituita una specifica Unità Operativa in seno al Gruppo Nazionale per la Difesa delle Catastrofi Idrogeologiche (GNDCI), Progetto Speciale VAZAR. In quest'ambito è stata promossa una indagine sulle caratteristiche idrologiche delle acque sotterranee nelle valli del torrente Chiampo e del fiume Agno-Guà.



(Estratto da pubblicazione citata nel testo)

**Figura 25 :** Carta Idrogeologica.

Nel corso degli anni venne definita una specifica rete di monitoraggio quali-quantitativa delle acque sotterranee, che a regime era costituita da 338 pozzi utilizzabili per misure e/o campionamenti; a questi pozzi andavano aggiunti altri 198 pozzi forniti di dati stratigrafici, per un totale di 535 pozzi. Le informazioni litostratigrafiche così ottenute hanno permesso di ricostruire alcuni profili stratigrafici relativi all'area di indagine.

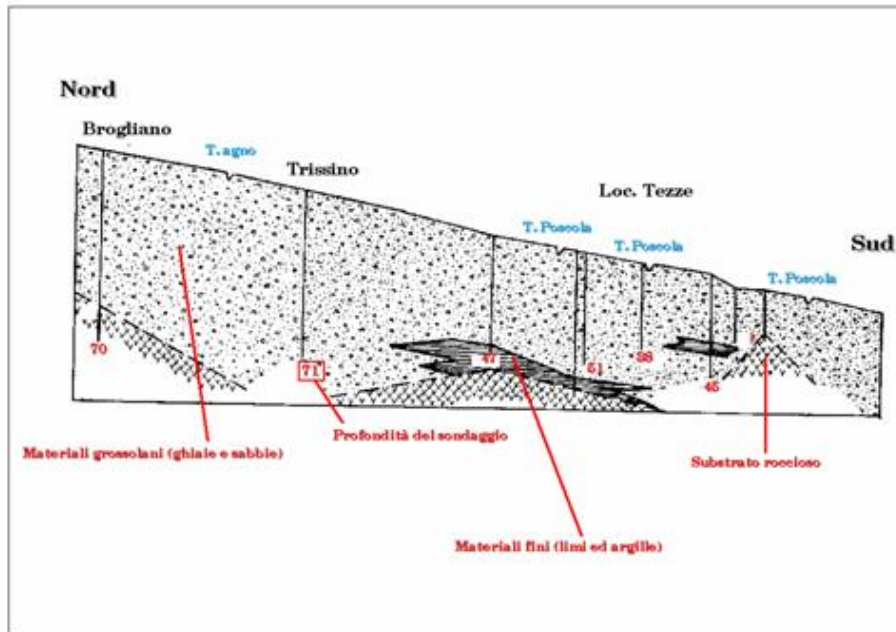


Figura 26 : Profilo stratigrafico della porzione settentrionale dell'area d'indagine.

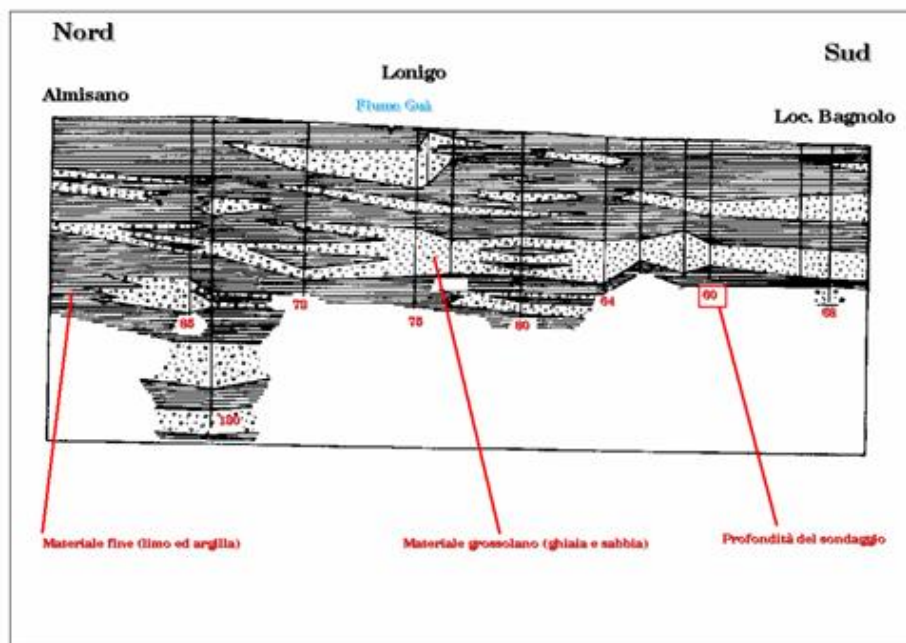


Figura 27 : Profilo stratigrafico della porzione meridionale dell'area d'indagine.

Studi specifici ed approfonditi realizzati negli anni '90, hanno permesso di determinare la *vulnerabilità naturale (intrinseca)* all'inquinamento per gli acquiferi alluvionali presenti nell'area.

La *vulnerabilità naturale* è intesa come la suscettività specifica dei sistemi acquiferi, nelle loro diverse parti componenti e nelle diverse situazioni geometriche e idrochimiche, ad ingerire e diffondere, anche

mitigandone gli effetti, un inquinante fluido o idroveicolato tale da produrre impatto sulla qualità dell'acqua sotterranea, nello spazio e nel tempo (Civita M., 1987). Il risultato di questi studi ha portato a definire *sei classi di vulnerabilità* decrescenti (da "Estremamente elevata" a "Bassa") a partire dalla porzione settentrionale della valle dell'Agno e della valle del Chiampo fino alla media pianura in prossimità di Lonigo.

Le aree maggiormente vulnerabili sono rappresentate dai fondovalle del torrente Chiampo e del torrente Agno-Guà, in relazione alla litologia dei materiali costituenti le alluvioni, alla loro relativa permeabilità e alla soggiacenza della falda freatica (a soggiacenza minore corrisponde un grado di vulnerabilità maggiore). Gradi di vulnerabilità decrescenti si hanno in corrispondenza dell'acquifero superficiale del sistema differenziato e del sistema multifalde in pressione della media pianura. Nella valutazione del grado di vulnerabilità del complesso superficiale di falde del sistema differenziato è stato utilizzato il parametro relativo allo spessore della prima copertura limoso-argillosa, che rappresenta il principale elemento di protezione delle falde.

Nell'area di studio, le risorse idropotabili sono rappresentate unicamente dalle riserve idriche sotterranee; nell'area settentrionale sono ubicate le opere di presa degli acquedotti comunali, mentre dalle falde di pianura attingono gli acquedotti consortili con opere di captazione in località Almisano nel comune di Lonigo.

Grossi emungimenti, distribuiti su tutto il territorio, riguardano anche i settori industriale, zootecnico ed agricolo.

La qualità delle acque sotterranee nella zona di ricarica è da considerarsi buona e non sembra risentire di particolari problemi connessi con l'attività della concia.

Alle diverse classi di qualità sono associati dei colori convenzionali, utilizzati anche per la rappresentazione cartografica dello stato chimico delle acque sotterranee.

**Figura 28 :** *Colori per la rappresentazione in cartografia dello Stato Chimico delle stazioni di monitoraggio.*

Classe di qualità e relativo colore	
Classe 1	Blu
Classe 2	Verde
Classe 3	Giallo
Classe 4	Rosso
Classe 0	Purpureo

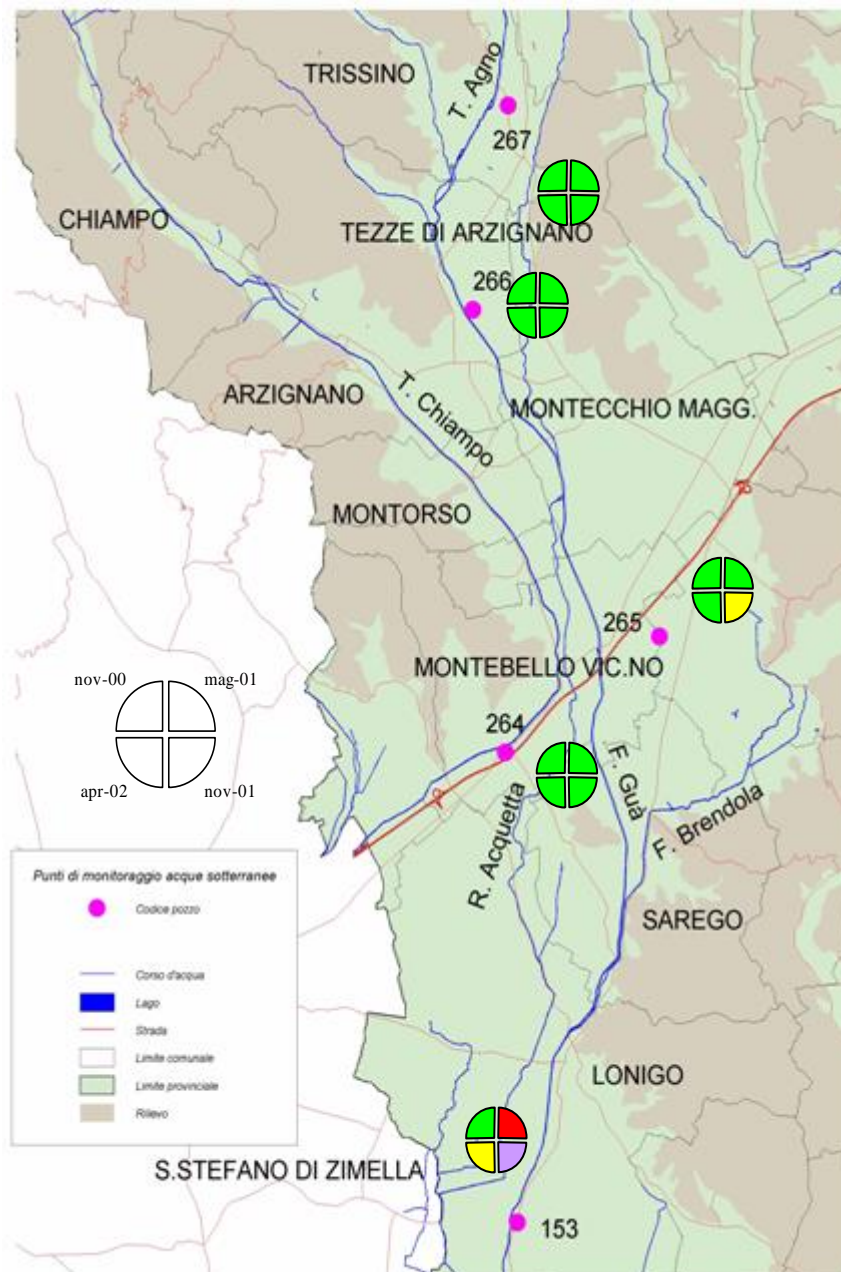
Nella zona di ricarica sono presenti alcune situazioni locali di modesta contaminazione da solventi organo alogenati e nitrati, ma sono situazioni in qualche modo circoscritte e collegate con l'attività di smaltimento dei rifiuti (pozzi spia discariche).

A valle la situazione appare invece più preoccupante, soprattutto nella zona di Lonigo dove la concentrazione di solventi organo alogenati è mediamente superiore ai 10 µg/l e con tendenza all'aumento, così come salinità e nitrati.

In generale, quindi, sotto l'aspetto chimico le acque sotterranee presentano una qualità abbastanza buona, ma la presenza di solventi organo alogenati porta ad una generale compromissione qualitativa.

Per quanto riguarda il cromo, metallo largamente utilizzato nell'industria conciaria, non ci sono evidenze di contaminazioni in atto, il che, al di là delle misure preventive messe in atto, è correlabile alla scarsa solubilità dell'elemento (nella forma trivalente che è quella utilizzata in conceria) e della conseguente bassa diffusività.

**Figura 29 :** Stato chimico delle acque sotterranee - rete di monitoraggio regionale.





#### 5.4. Suolo e sottosuolo

L'area è situata nella parte pianeggiante del territorio comunale di Montebello, costituita in questa parte da una coltre alluvionale e posta a quote di circa 53 m s.l.m., digradante verso SE con pendenze comprese in genere tra 0,3 e 0,5 %.

Il sottosuolo, generato dalle deposizioni del F. Agno-Guà e del F. Chiampo, presenta una sensibile variabilità granulometria, sia in senso orizzontale che verticale: si susseguono strati e lenti suborizzontali, composti da materiali grossolani (ghiaie e sabbie) e materiali fini (limi e argille), spesso mescolati tra loro in ogni proporzione.

La Carta Geologica del Veneto, di cui si riporta di seguito un estratto, indica, per l'area in esame, la presenza di "depositi alluvionali e fluvioglaciali", con "alternanze di ghiaie e sabbie con limi e argille".

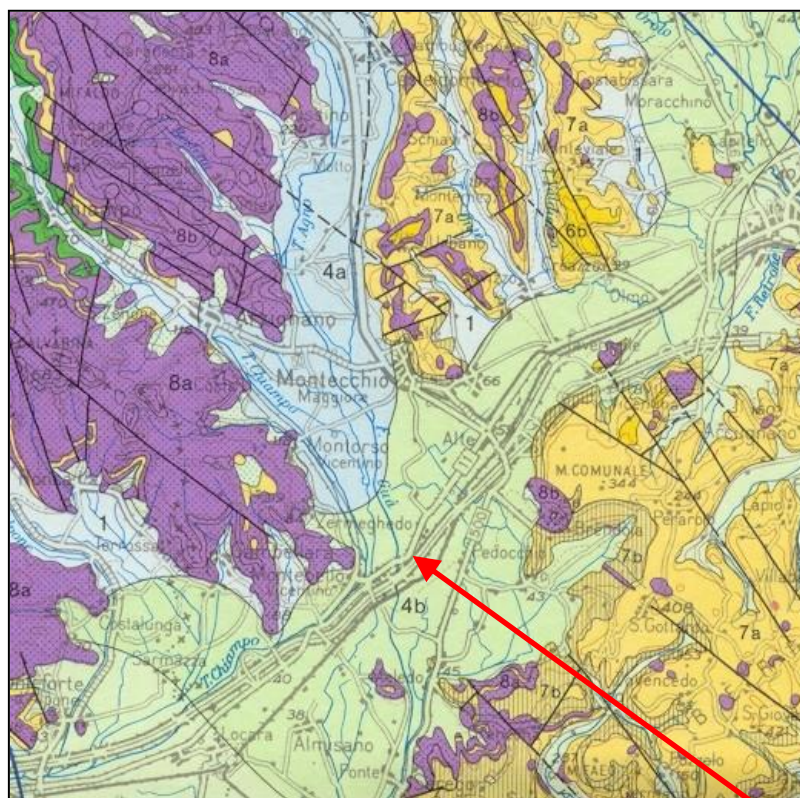
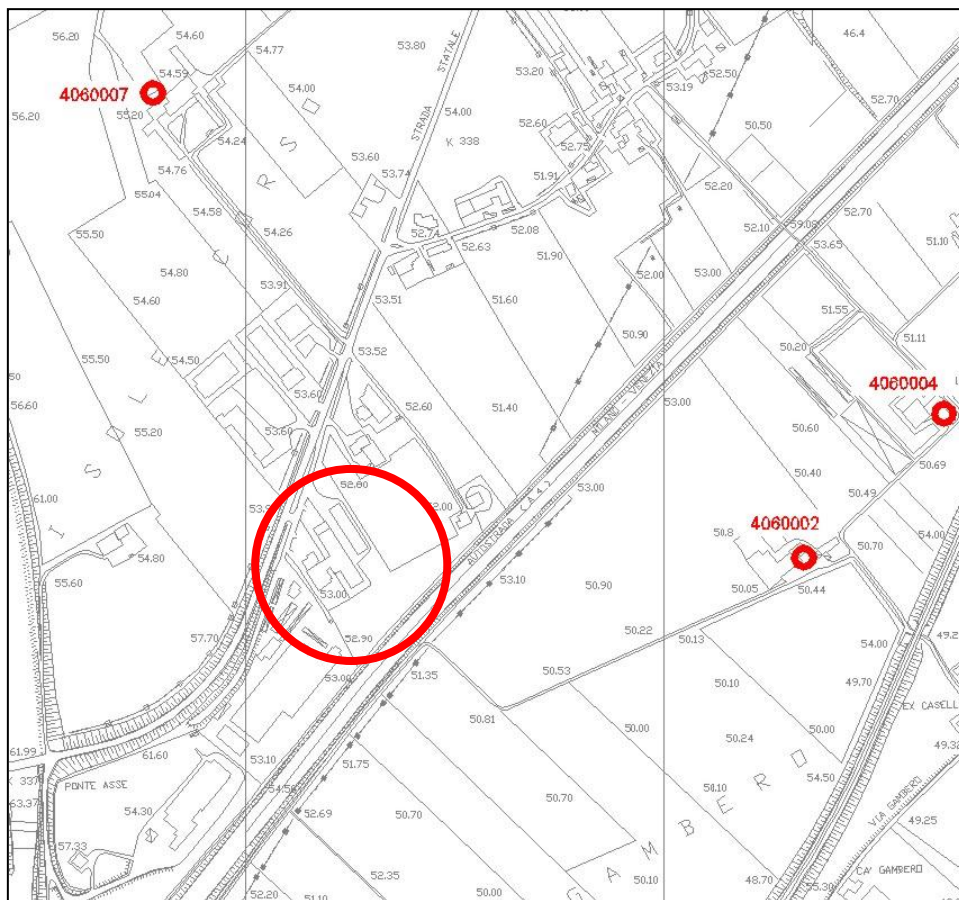


Figura 30 : Estratto di carta geologica.

Impianto Zolin

Un esempio delle successioni di terreni è dato dalle seguenti stratigrafie (vedi FIGG. 4 e 5), riportate dalla pubblicazione della Regione Veneto – Provincia di Vicenza “Difesa degli acquiferi dell’alta pianura veneta: bassa valle dei fiumi Chiampo e Agno-Guà”.

Nei primi 30-40 metri il sottosuolo presenta un’alternanza del tipo, dall’alto verso il basso: argilla – ghiaia – argilla – ghiaia; ad E della zona in esame la copertura argillosa è di pochi metri, seguita da uno strato ghiaioso potente dai 15 ai 30 metri, mentre a N la copertura supera i 10 m e lo strato ghiaioso è minore.



**Figura 31 :** Localizzazione delle stratigrafie rispetto all’impianto in esame.

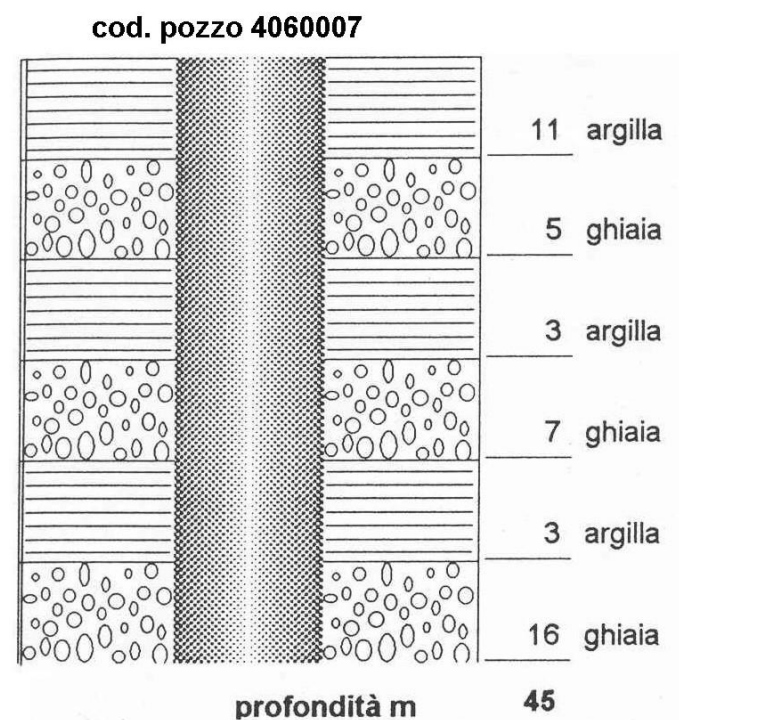
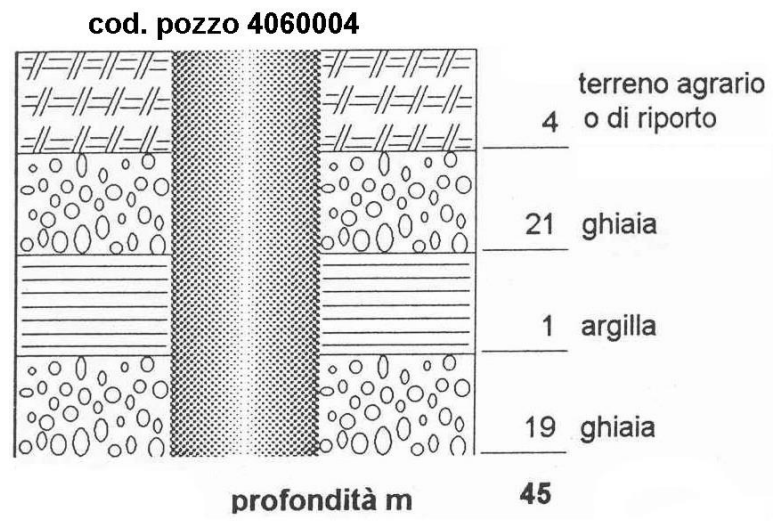
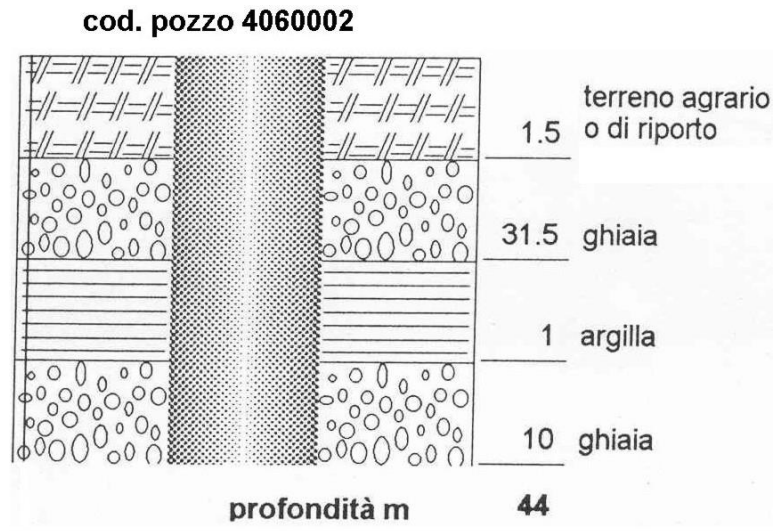


Figura 32 : Stratigrafie.

### 5.5. Pedologia e uso del suolo

Le differenze nel grado di evoluzione dei suoli ed i loro caratteri chimico fisici sono legati principalmente:

- Alla litologia;
- Alla morfologia delle superfici;
- Alla posizione fisiografica e all'azione dei processi erosivi;
- All'attività antropica principalmente legata all'uso del suolo (riduzione delle superfici forestali a prato-pascolo, terrazzamenti).

In merito ai *depositi alluvionali della pianura*, riferibili all'Olocene e quindi ad un sistema deposizionale relativamente recente, i suoli di queste superfici si differenziano tra loro principalmente per granulometria ed età. In particolare nella superficie modale interessata da recenti alluvioni del fiume Agno-Guà, si sono sviluppati vertisuoli molto profondi da scarsamente calcarei in superficie a molto calcarei in profondità, con drenaggio buono (tendente al mediocre) e scheletro da scarso ad assente.

Nella recente *Carta dei Suoli del Veneto* vengono distinti quattro livelli gerarchici, in accordo con quanto proposto a livello nazionale ed europeo rispettivamente per la *Carta dei Suoli d'Italia* e per la carta delle *Soil Regions d'Europa*.

Per l'area in esame essi sono (vedi le successive figure 39 e 40):

- L1: Soil Region: 18.8 = Cambisol-Luvisol region con Fluvisols, Calcisols, Vertisols, Gleysols (Arenosols e Histosols) della pianura padano-veneta. Materiale parentale: depositi alluvionali e glaciali quaternari.
- L2: Provincia di suoli: AR = Alta pianura recente, ghiaiosa e calcarea, costituita da conoidi e terrazzi dei fiumi alpini e, secondariamente, piane alluvionali dei torrenti prealpini (Olocene). Quote: 15-250 m. Le precipitazioni medie annue sono comprese tra 700 e 1.500 mm con prevalente distribuzione in primavera e autunno; le temperature medie annue oscillano tra 12° e 13° C. Uso del suolo prevalente: seminativi irrigui (mais), prati e vigneti. Località caratteristiche: Maserada sul Piave, Carmignano di Brenta e San Bonifacio. Suoli a differenziazione del profilo da moderata (*Cambisols*) a bassa (*Regosols*).
- L3: Sistema di suoli: AR2 = Suoli su conoidi e superfici terrazzate dei torrenti prealpini, formati da materiali misti (ghiaie e materiali fini), da poco a estremamente calcarei. Suoli da moderatamente profondi a profondi, ghiaiosi, a differenziazione del profilo da moderata a bassa e a iniziale decarbonatazione (*Calcari-Fluvisols*; *Calcari-Skeletal Fluvisols*).
- L4: Unità cartografica: AR2.1 = Riempimenti vallivi e conoidi, con depositi fini derivanti da rocce di origine vulcanica (basalti), non o scarsamente calcarei,

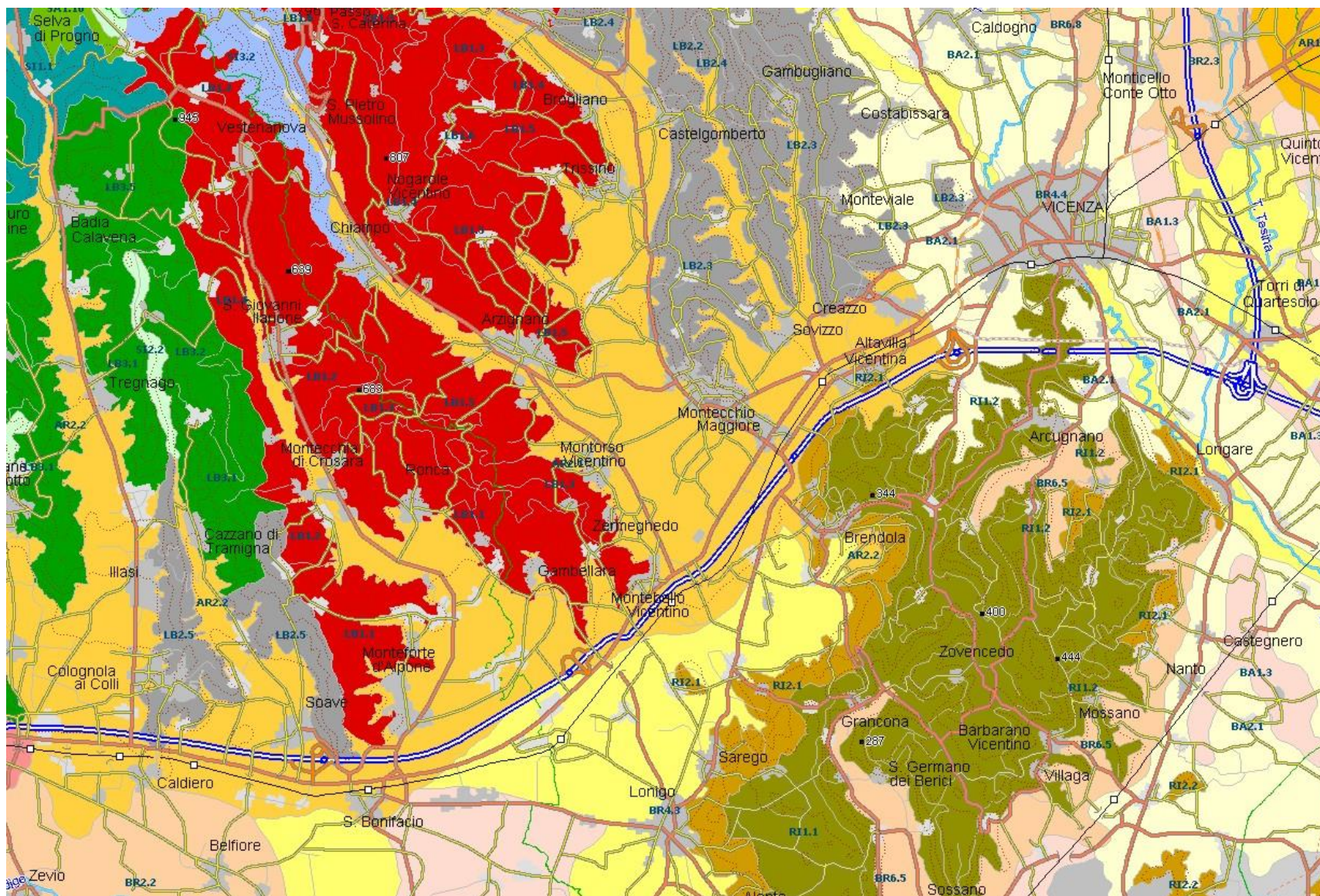
subpianeggianti (0,1 – 3 % di pendenza). Materiale parentale: argille e limi, scarsamente calcarei. Quote: 5 – 260 m. Uso del suolo: vigneti, seminativi (mais) e prati. Non suolo: 30% (urbano). Regime idrico: udico.

Nelle pagine seguenti:

(fonte: Regione Veneto – Arpav: Carta dei suoli del Veneto in scala 1:250.000)

**Figura 33 :** *Carta dei suoli del Veneto.*

**Figura 34 :** *Legenda.*





**SOIL REGION (L1) – 18.8**

Cambisol-Luvisol region con Fluvisols, Calcisols, Vertisols, Gleysols (Arenosols e Histosols) della pianura padano-Veneta. Materiale parentale: depositi alluvionali e glaciali quaternari.

**PROVINCIA DI SUOLI (L2) – AR**

Alta pianura recente, ghiaiosa e calcarea, costituita da conoidi e terrazzi dei fiumi alpini e, secondariamente, piane alluvionali dei torrenti prealpini (Olocene). Quote: 15-250 m. Le precipitazioni medie annue sono comprese tra 700 e 1.500 mm con prevalente distribuzione in primavera e autunno; le temperature medie annue oscillano tra 12 e 13 °C. Uso del suolo prevalente: seminativi irrigui (mais), prati e vigneti. Località caratteristiche: Maserada sul Piave, Carmignano di Brenta e San Bonifacio.

**Suoli** a differenziazione del profilo da moderata (*Cambisols*) a bassa (*Regosols*).

**SISTEMA DI SUOLI (L3) – AR2**

Suoli su conoidi e superfici terrazzate dei torrenti prealpini, formati da materiali misti (ghiaie e materiali fini), da poco a estremamente calcarei.

**Suoli** da moderatamente profondi a profondi, ghiaiosi, a differenziazione del profilo da moderata a bassa e a iniziale decarbonatazione (*Calcari-Fluvisols*).

**UNITÀ CARTOGRAFICA (L4) – AR2.1**

Riempimenti vallivi e conoidi, con depositi fini derivanti da rocce di origine vulcanica (basalti), non o scarsamente calcarei, subpianeggianti (0,1-3 % di pendenza). Materiale parentale: argille e limi, scarsamente calcarei. Quote: 5-260 m. Uso del suolo: vigneti, seminativi (mais) e prati. Non suolo: 30% (urbano). Regime idrico: udico.

**ALN1** Alpone  
Molto frequenti (50-75%)

Suoli a profilo Ap-Bw-C, profondi, tessitura fine, media in profondità, scheletro scarso, abbondante nel substrato, reazione subalcalina, scarsamente calcarei, molto calcarei nel substrato, drenaggio mediocre. **WRB** (1998): Hypereutry Fluvisols; **USDA** (1998): Fluventic Eutrudept fine-silty, mixed, mesic.



**SRM1** Sarmazzo  
Frequenti (25-50%)

Suoli a profilo Ap-Bw-C, profondi, tessitura fine, reazione subalcalina, scarsamente calcarei, drenaggio mediocre, discreta tendenza a fessurare durante la stagione estiva. **WRB** (1998): Fluvi-Vertic Cambisols (Hypereutric); **USDA** (1998): Vertic Eutrudept fine, mixed, mesic.



Per quanto riguarda l'uso del suolo, la Provincia di Vicenza, nell'ambito del PTCP, ha condotto un'indagine cartografica, considerando le aree degradate presenti sul territorio (cave e discariche) ed il mosaico dei PRG del 2004.

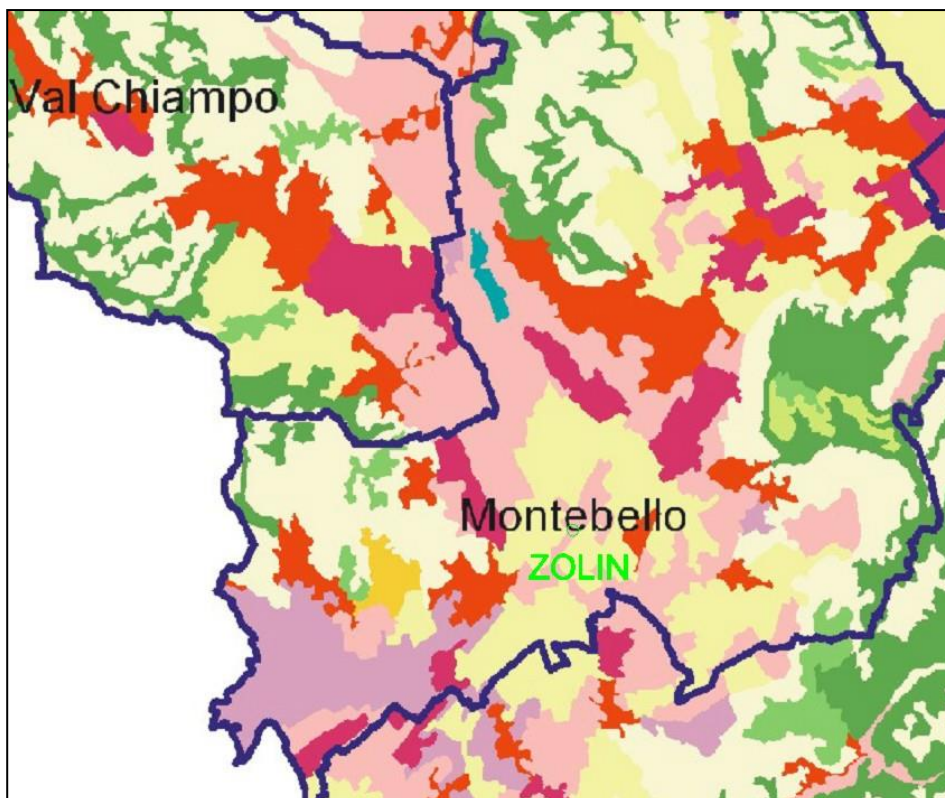
Ne emerge un quadro, a livello provinciale, di poco significativi cambiamenti rispetto al rilevamento del 1990, in riferimento al progetto CORINE Land Cover, sul tema dell'uso del suolo.

Le superficie più rappresentate sono i seminativi in aree non irrigue (27.80%), i boschi di latifoglie (22.41%) e le aree prevalentemente occupate da colture agrarie con spazi naturalistici (10,68%), tutte in lieve calo rispetto al rapporto precedente eccetto quest'ultime.

I suoli caratterizzati dalla presenza di interventi artificiali vanno a coprire una superficie pari al 9,34%, i suoli agricoli, invece, presentano una percentuale di copertura pari al 49,10%, le aree boschive del 41,61%. In riferimento a ciò la percentuale di suolo destinata ad attività residenziali e produttive appare particolarmente limitata, mentre risulta, di conseguenza, elevata la percentuale di suolo non urbanizzato, cosa che andrebbe ad evidenziare l'elevato consumo di suolo agricolo e "naturale"; ma si deve però precisare come all'interno di tale voce debbano essere considerate, al fianco delle aree espressamente a fine agricolo, le aree improduttive, le aree per la viabilità, le aree urbanizzate non rientranti nella classificazione residenziale, produttiva, terziaria e per servizi, e infine tutti quei fenomeni scaturiti dal modello insediativo diffuso nel Veneto, la cosiddetta "città diffusa", che sfuggono alla classificazione e definizione degli strumenti di pianificazione.

L'area in esame è compresa nel sistema insediativo della piana del corridoio multimodale Montebello-Vicenza, la cui superficie agroforestale utile risulta essere di poco superiore alla media del territorio provinciale.





	Brughiere e cespuglieti		Rocce nude, falesie, rupi, affioramenti
	Colture annuali associate e colture permanenti		Seminitavi in aree non irrigue
	Corsi d'acqua, canali e idrovie		Sistemi colturali e particellari permanenti
	Frutteti e frutti minori		Spiagge, dune, sabbie
	Prati stabili		Tessuto urbano continuo
	Reti stradali e ferroviarie e spazi accessori		Tessuto urbano discontinuo
	Risaie		Vigneti

Estratto da: Provincia di Vicenza – PTCP – Carta dell'uso del suolo e ambiti territoriali – 2006

**Figura 35 :** Carta dell'uso del suolo.

## 5.6. Ambiente naturale

L'area di proprietà della ditta Zolin si inserisce all'interno di un insediamento industriale che, come molti altri negli ultimi 20 anni, appartiene a quei grossi poli urbani che si sono distribuiti lungo gli assi viari principali (Vicenza-Verona) o che gravitano intorno a centri trainanti come la valle dell'Agno e del Chiampo.

L'ambiente naturale circostante è fortemente compromesso, oltre che per la presenza di altri edifici industriali, dall'imponente presenza della grande arteria autostradale Brescia-Padova, vera e propria barriera fisica per l'ambiente inteso in senso lato.

**Figura 36 :** Autostrada ed altri edifici industriali a confine con la proprietà.



L'urbanizzazione diffusa sul territorio ha fortemente compromesso dal punto di vista ambientale le zone della pianura vicentina: la qualità dei torrenti Agno e Guà risulta compromessa per lo scarico di reflui industriali e civili nel loro tratto a nord del comprensorio.

Lungo i corsi d'acqua è diffusa la robinia (*Robinia pseudoacacia*), favorita dagli interventi antropici, cui si associano le specie tipiche della zona quali i Salici (*Salix spp.*), gli Ontani (*Alnus spp.*) e i Pioppi (*Populus spp.*).

Nelle aree pianeggianti dedicate all'agricoltura, prevale il seminativo specializzato, condotto su piccole aziende a carattere familiare e scarsa risulta la dotazione di siepi ed alberature.

Dal punto di vista faunistico, l'urbanizzazione estensiva e l'estrema semplificazione degli ambienti coltivati, hanno drasticamente ridotto le potenzialità delle aree di pianura ed hanno condizionato la possibilità di raggiungere densità elevate delle specie stanziali tipiche.

Il Fagiano e la Starna sono attualmente presenti unicamente in forza alle massicce immissioni effettuate a scopo venatorio e non più come popolazione selvatica. Anche la Lepre ha fortemente risentito dell'evoluzione subita dalle campagne.

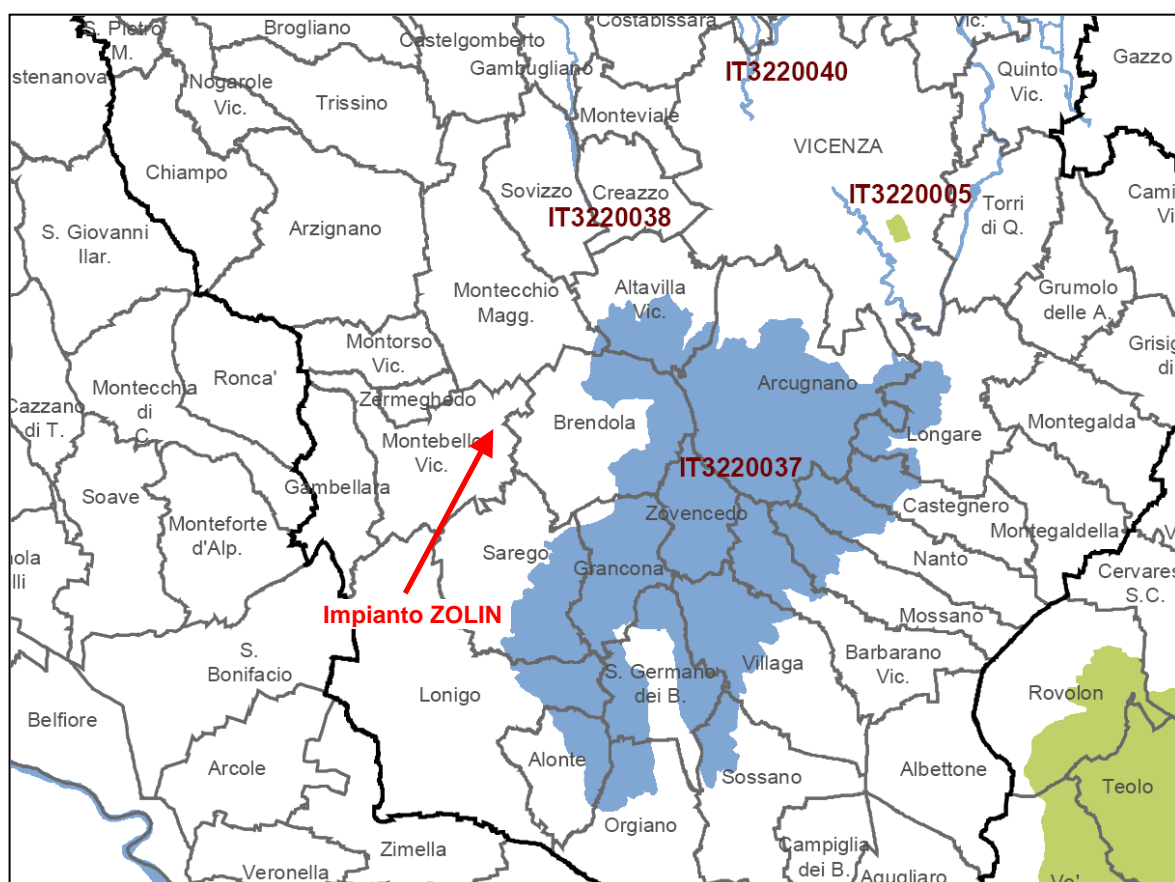
Tra i Mammiferi sono diffusi il Tasso, la Faina, la Donnola e soprattutto la Volpe, che si ritrova piuttosto numerosa e che si sposta soprattutto lungo le aste fluviali.

Anche l'avifauna migratoria è presente specie nei periodi delle migrazioni, testimoniata dall'installazione di numerosi appostamenti di caccia.

Si tratta soprattutto di Alaudidi, Motacillidi, Fringillidi, ma anche di uccelli legati ad ambienti umidi, come Limicoli e Anatidi.

Come illustrato più in dettaglio nell'allegata Relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale, il sito della "Rete Natura 2000" più vicino all'area oggetto di studio è il Sito di Importanza Comunitaria IT3220037 "Colli Berici", che dista circa 3,6 km.

A maggior distanza sono invece presenti il SIC IT3220038 "Torrente Valdiezza", a circa 8,4 km a nord est, ed il SIC IT3210042 "Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine", a circa 17,3 km a sud ovest.



**Figura 37 :** Siti Natura 2000.

La gestione dell'impianto di autodemolizione della Ditta ZOLIN non interferisce con il Sito di Importanza Comunitaria "Colli Berici", in quanto, come riporta la relazione allegata alla dichiarazione di non assoggettabilità a VINCA:

- non comporta perdita di superficie del SIC,
- non comporta frammentazione o perturbazione dello stesso,
- non modifica la qualità delle risorse ambientali del SIC,

- non genera impatti da traffico nel SIC.

### 5.7. Viabilità

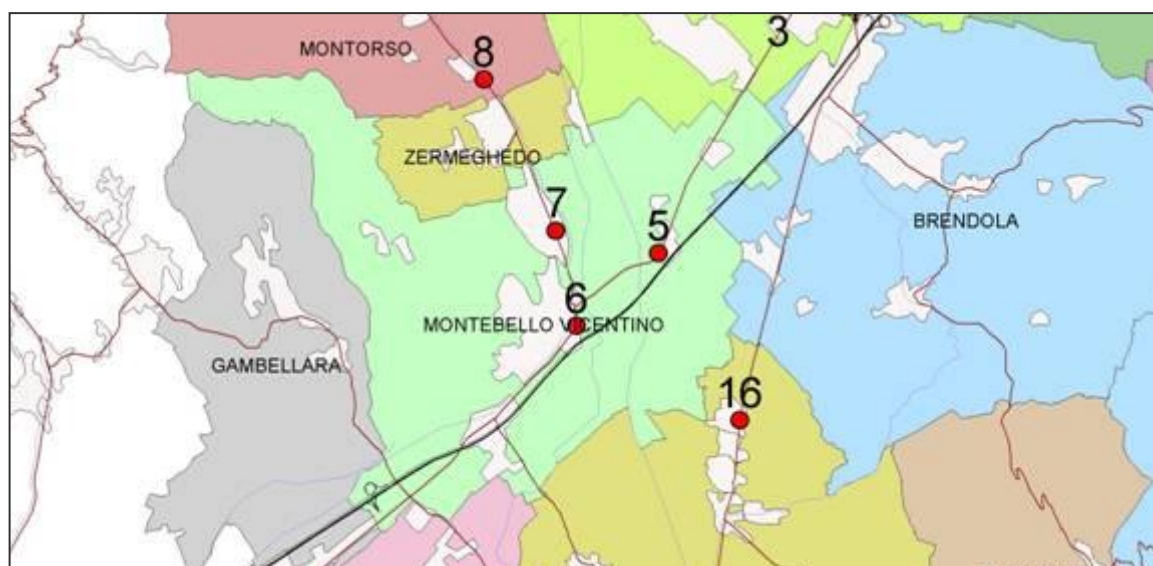
Negli ultimi anni lo sviluppo delle attività produttive nel distretto conciario ha comportato un aumento della circolazione dei mezzi di trasporto di persone e merci, con conseguenze sul traffico stradale.

La maggiore mobilità stradale ha implicato un peggioramento delle condizioni ambientali della zona, a causa dell'immissione in aria dei gas di scarico, del rumore provocato dal traffico, e dallo sversamento accidentale di varie sostanze a seguito di incidenti di mezzi commerciali.

All'interno di un programma di monitoraggio sulla rete stradale extraurbana promosso dalla Regione Veneto e attuato dalle Province con la collaborazione dell'Università di Padova, nel Comune di Montebello sono state effettuate rilevazioni di traffico veicolare in 3 punti del territorio.

**Tabella 4:** *Punti di rilievo dei flussi di traffico a Montebello.*

Strada/Località	N° di rilevamento	Periodo di rilevamento	Fonte dei dati
S.P.31	7	giugno 2000	Comune di Montebello Vicentino
S.S.11 - loc. Borgo	6	giugno 2001	
S.S.11 - loc. Ca'Sordis	5	giugno 2001	



**Figura 38 :** *Rilievo dei flussi di traffico.*

Dalle indagini condotte sull'intero territorio provinciale, la S.P. 31 da Arzignano a Montebello Vicentino è al quinto posto per i flussi di traffico delle autovetture e al primo posto per i veicoli commerciali leggeri e pesanti.

In particolare, restringendo il confronto con i Comuni del distretto conciario, la stessa arteria stradale presenta il traffico più rilevante sia delle autovetture che dei veicoli commerciali (questi quasi il doppio rispetto alle altre tre località).

**Tabella 5:** *Flussi di traffico nelle località del progetto "Giada" - periodo marzo 2000-febbraio 2001 (fonte Regione Veneto su dati ACI – elaborazioni Provincia di Vicenza)*

Strada	Località	Totale automezzi	Autovetture	Veicoli commerciali leggeri	Veicoli commerciali pesanti	Totale veicoli commerciali
S.S. 246	Canova	11050	8758	1210	1082	2292
S.S. 500	Meledo di Sarego	10350	8302	1263	785	2048
S.P. 31	Arzignano/Montorso	15450	11262	2203	1985	4188
S.P. 14	Lonigo/Orgiano	8800	6865	1005	930	1935

Il Comune di Montebello ha inoltre fornito ulteriori informazioni sui flussi di traffico relativi alle strade che attraversano il proprio territorio:

- Montebello Vic., S. P. 31: il traffico autoveicolare in direzione Montebello ha valori elevati, attorno a 600, tra le 7.00 e le 8.00, tra le 13.00 e le 14.00 e dalle 17.00 in poi. In direzione di Arzignano i valori restano attorno a 400 con aumenti a 600-700 dopo le 17.00. Il traffico dei mezzi pesanti nelle due direzioni è elevato (attorno a 200) con un andamento sovrapponibile. Presenta una diminuzione a 100 durante l'ora di pranzo e la sera.
- Montebello Vic., loc. Borgo: il traffico delle autovetture nelle due direzioni ha andamenti molto differenti. In direzione di Verona tutti i valori sono superiori a 400, con un picco oltre 800 tra le 11.00 e le 12.00 e uno dopo le 17.00. In direzione di Vicenza raggiunge i valori massimi, oltre 500, al mattino presto e alla sera. Anche i mezzi pesanti circolano nelle due direzioni con flussi diversi. In direzione di Verona i valori medi sono attorno a 100, con un picco di circa 300 mezzi tra le 10.00 e le 12.00. In direzione di Vicenza la distribuzione è più uniforme, attorno a 200.
- Montebello Vic., loc. Ca' Sordis: il traffico, sia delle autovetture che dei mezzi pesanti, ha un andamento e valori medi sovrapponibili in entrambe le direzioni. Il traffico autoveicolare raggiunge valori di 400 tra le 10.00 e le 12.00 e picchi a 500-600 tra le 17.00 e le 19.00. Il flusso di traffico pesante durante la mattinata e nel pomeriggio presenta valori attorno a 100.

Per il fatto che i rilievi sono stati effettuati in periodi differenti e mancando ad esempio i dati dalle 12.00 alle 15.00 a Montebello - loc. Borgo, la Provincia di Vicenza ha in seguito provveduto ad omogeneizzare i dati raccolti<sup>1</sup>, pervenendo, per Montebello, ai seguenti risultati:

<sup>1</sup> i dati di Montebello sono stati aumentati del 10%, dato che i rilievi comprendono sabato e domenica, e i dati mancanti per loc. Borgo sono stati stimati.

**Tabella 6:** *Flussi di traffico omogeneizzati*

Strada / Località	Traffico medio giornaliero ore 7-19	Suddivisione per classi			
		Automobili	Veicoli comm. leggeri	Veicoli comm. pesanti	Totale veicoli commerciali
SS11 - loc. Ca' Sordis	11175	9429	735	1011	1746
SS11 - loc. Borgo	16414	12384	1592	2438	4030
SP31	16566	11986	2419	2161	4580

Confrontando tali flussi di traffico con le altre arterie stradali dei Comuni del distretto conciario, emerge che le strade con il maggior numero di veicoli circolanti sono la S.S. 500 (tratto tra l'incrocio di Alte di Montecchio Maggiore e il relativo casello autostradale) e la S.P. che da Arzignano porta a Chiampo. Notevolmente trafficate anche la S.P. 31 (tra Arzignano e Montebello) e la S.S. 500 (in centro a Lonigo).

In merito ai veicoli commerciali pesanti, la S.S. 500 (tratto tra l'incrocio di Alte di Montecchio Maggiore e il relativo casello autostradale) risulta ancora una volta la più trafficata. Elevato anche il traffico pesante nella S.P. 31. Seguono la S.S. 11, tra la rotatoria di Montebello Vicentino e il corrispondente casello autostradale, e la S.S. 246, tra l'incrocio di Alte di Montecchio Maggiore e la rotatoria per Arzignano – Chiampo.

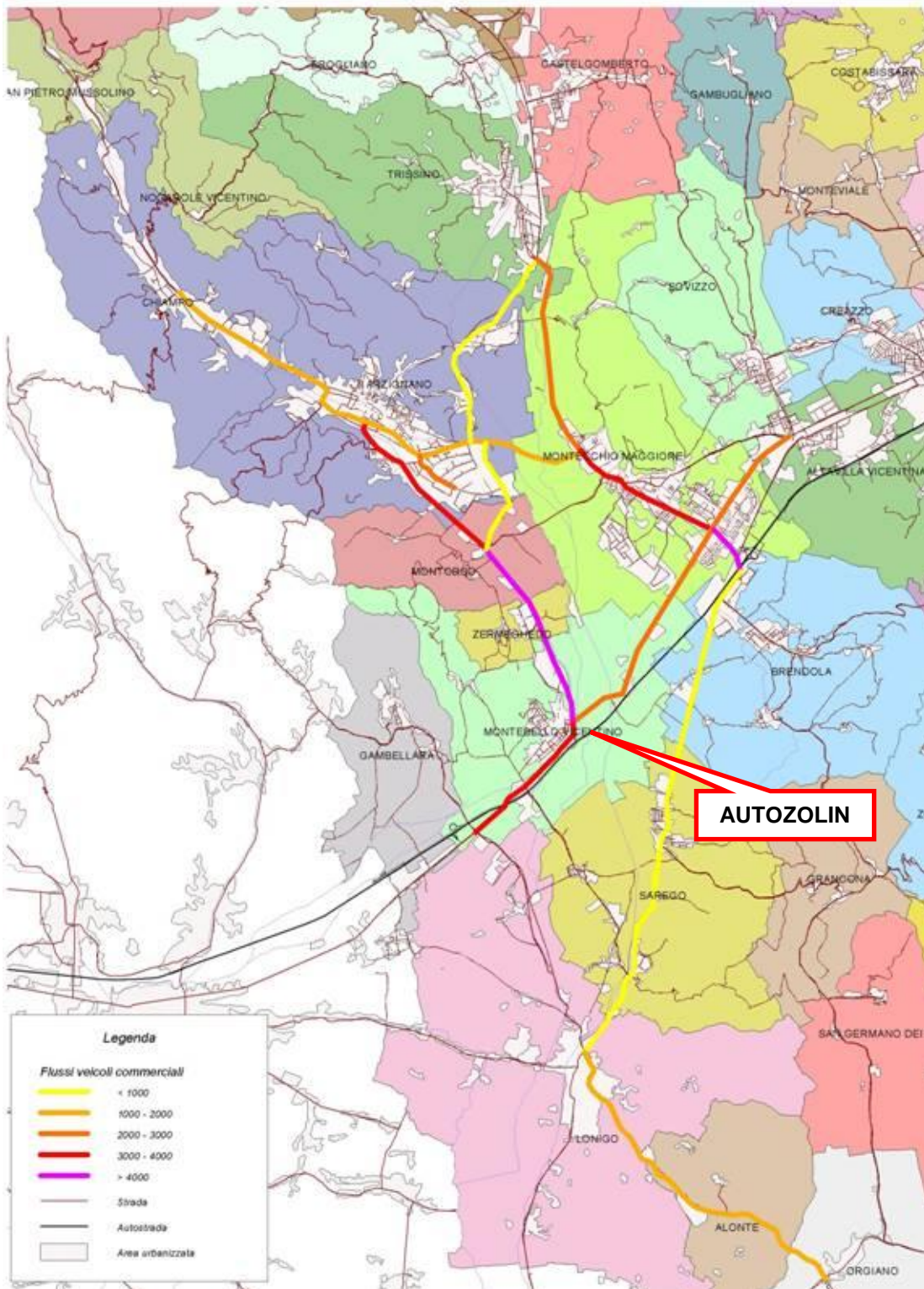
Va inoltre considerata la presenza dei caselli autostradali di Montecchio Maggiore e di Montebello Vicentino che, dal 1995 al 2002 hanno visto aumentare i flussi di veicoli all'entrata e all'uscita.

Dai dati forniti dalla Società Autostrada BS-VR-VI-PD, il casello di Montecchio ha visto aumentare del 35% il flusso di traffico, mentre quello di Montebello ha registrato un aumento quasi doppio del flusso di veicoli in entrata ed in uscita.

Figura 39 : Traffico medio giornaliero nelle principali strade.



Figura 40 : Traffico “commerciale pesante” medio giornaliero nelle principali strade.





## 5.8. Rumore

L'inquinamento acustico è, in particolare nelle aree urbane, uno dei problemi ambientali maggiormente sentiti dalle popolazioni.

La conferma viene dal Rapporto sull'Ambiente Europeo, secondo il quale circa il 20% della popolazione è esposta a livelli di rumorosità considerati inaccettabili.

Gli effetti del rumore sull'uomo possono essere ricondotti a tre categorie:

- danni uditivi (ipoacusia);
- danni extrauditivi (stress, reazioni cardiovascolari, ecc);
- disturbo (annoyance):
  - o interferenza con la concentrazione
  - o interferenza con il riposo
  - o interferenza con il sonno.

In generale, la principale fonte d'inquinamento acustico è rappresentata dal traffico veicolare, cui va aggiunto anche quello ferroviario ed aereo; altre fonti sono rappresentate dall'industria e dalle attività ricreative.

Il Piano di Classificazione Acustica del territorio del Comune di Montebello Vicentino (VI) ha classificato l'area della ditta Zolin come area esclusivamente industriale (classe acustica VI).

Il D.P.C.M. 14/11/97 fissa i valori limite da applicare alle sorgenti sonore in base alla zona in cui ricade la sorgente, in particolare la tabella C del citato decreto fissa i valori limite assoluti di immissione nell'ambiente esterno.

**Tabella C: valori limite assoluti di immissione - Leq in dB(A) (art. 3)**

Classi di destinazione d'uso		Tempi di riferimento del territorio	
		Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)
I	Aree particolarmente protette	50	40
II	Aree prevalentemente residenziali	55	45
III	Aree di tipo misto	60	50
IV	Aree di intensa attività umana	65	55
V	Aree prevalentemente industriali	70	60
<b>VI</b>	<b>Aree esclusivamente industriali</b>	<b>70</b>	<b>70</b>

## 6. I POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI E LE MITIGAZIONI ADOTTATE

Trattandosi di un impianto esistente, gli impatti considerati di seguito fanno riferimento alla fase di esercizio dell'impianto.

Sulla base delle considerazioni fatte nei paragrafi precedenti, i potenziali impatti che potrebbero derivare, in senso generale, dall'esercizio di un impianto di autodemolizione sono principalmente:

- il rilascio di sostanze contaminanti;
- gli scarichi di acque reflue;
- il traffico veicolare indotto;
- il rischio di incidenti;
- il rischio di infortuni;
- l'inquinamento acustico;
- l'impatto visivo.

Tali impatti potenziali vengono ampiamente mitigati sia dal rispetto delle norme tecniche specifiche per questo tipo di impianti sia dalle mitigazioni adottate dal gestore, come di seguito descritto.

### 6.1. *Il rilascio di sostanze contaminanti*

Il rilascio di sostanze contaminanti, pericolose e non pericolose, stoccate presso l'impianto potrebbe alterare le caratteristiche chimico-biologiche del suolo e delle acque superficiali e/o sotterranee; gli effetti di questi cambiamenti potrebbero ripercuotersi sia sulle coltivazioni presenti vicino all'impianto, sia sulla vegetazione che attinge i nutrienti da quei terreni e da quelle acque che sulla salute umana.

Le mitigazioni adottate per ridurre al minimo gli impatti che potrebbero derivare dal rilascio di sostanze contaminanti sono:

- la pavimentazione di tutte le aree di lavorazione,
- la realizzazione di una rete di raccolta e trattamento delle acque dei piazzali

- l'utilizzo di specifici contenitori dotati di particolari sistemi di sicurezza.

#### *Pavimentazione, rete fognaria e impianto di trattamento acque meteoriche*

Tutte le zone, sia interne che esterne, in cui avvengono le lavorazioni, gli stoccaggi o le movimentazioni di sostanze pericolose sono pavimentate in c.a.

Tutte le pavimentazioni esterne sono dotate di una serie di pozzetti per la raccolta delle acque meteoriche e di una rete di raccolta collegata ad un impianto di trattamento (sedimentazione e disoleazione), opportunamente dimensionato. Le acque trattate vengono smaltite, per infiltrazione, nel suolo.

E' inoltre presente, all'interno del capannone, nella zona di bonifica degli autoveicoli, una rete di raccolta e stoccaggio in vasche a tenuta dei liquidi che accidentalmente cadessero al suolo durante le operazioni di bonifica. I liquidi vengono periodicamente smaltiti tramite Ditta autorizzata.

#### *Posizionamento e tipologia dei contenitori*

Le sostanze liquide potenzialmente contaminanti o pericolose sono stoccate all'interno di contenitori a doppia camera o in contenitori dotati di bacino di contenimento, dotati di un indicatore visivo di livello ed opportunamente provvisti di etichettatura di sicurezza.

I contenitori utilizzati possiedono le seguenti caratteristiche:

- Resistenza ai raggi ultravioletti ed infrarossi - alle alte e basse temperature;
- Facile manovrabilità;
- Superfici lisce;
- Facile pulizia.

I contenitori utilizzati per lo stoccaggio delle diverse sostanze e rifiuti sono dotati degli accorgimenti necessari ad evitare eventuali spandimenti.

Inoltre, i rifiuti vengono stoccati in modo da evitare situazioni di incompatibilità fra le sostanze presenti.

In ogni caso vengono osservate le misure di sicurezza previste dalla normativa vigente e vengono apposti idonei cartelli, indicanti le misure di precauzione che gli addetti dovranno seguire.

## *6.2. Gli scarichi di acque reflue*

Le attività industriali ed artigianali possono comportare la produzione di acque reflue, variamente contaminate dalle sostanze utilizzate nei processi di lavorazione, e di acque meteoriche provenienti dai piazzali di stoccaggio e di movimentazione, venute a contatto con polveri o altre sostanze.

Queste acque, se non correttamente raccolte e smaltite, possono infiltrarsi nel suolo e raggiungere i corpi idrici superficiali e sotterranei.

Nel caso dell'attività della Ditta Zolin gli scarichi che possono prodursi sono relativi alla zona di smontaggio degli autoveicoli e alle acque di dilavamento dei piazzali.

Le mitigazioni adottate riguardano la completa pavimentazione sia delle aree di lavorazione e di deposito poste sotto capannone che di quelle esterne di movimentazione e stoccaggio.

In particolare, l'area dove avviene la bonifica degli autoveicoli è dotata di una vasca a tenuta dove vengono raccolti gli eventuali liquidi che dovessero cadere a terra durante le operazioni di smontaggio e messa in sicurezza degli autoveicoli. I liquidi così raccolti vengono inviati a impianti specializzati per il trattamento. Invece, i liquidi raccolti nel corso delle operazioni di bonifica vengono stoccati in appositi contenitori ed inviati quindi agli impianti di smaltimento o recupero.

Inoltre, i piazzali esterni sono dotati di una rete di raccolta delle acque meteoriche collegata ad un impianto di trattamento. Il sistema di trattamento delle acque dei piazzali adottato, di potenzialità maggiore ma di caratteristiche analoghe a quello già esistente, prevede la sedimentazione e la disoleazione di tutte le acque meteoriche raccolte.

L'efficienza del sistema di trattamento adottato è supportata dal fatto che l'impianto, in tutti gli anni di funzionamento, ha sempre evidenziato il rispetto dei limiti di legge come riscontrato nelle numerose analisi condotte.

## *6.3. Il traffico veicolare indotto*

Il traffico indotto dall'attività della ditta Zolin è stato stimato attraverso l'identificazione del numero e della tipologia di mezzi impiegati per il trasporto e del numero di viaggi effettuato da ciascun mezzo giornalmente.

La ditta dispone di 4 carroattrezzi cui vanno aggiunte 3 auto in uso ai dipendenti per raggiungere il luogo di lavoro. Inoltre, per trasportare i rifiuti la ditta si avvale anche di trasportatori terzi, che impiegano varie tipologie di mezzi (autocarri, rimorchi, carroattrezzi, ...) in ragione dei materiali trasportati. Infine occorre anche considerare le autovetture impiegate dagli addetti delle ditte collaboratrici o dai clienti.

La valutazione dell'impatto sul traffico è la seguente.

(1) n° medio veicoli pesanti in ingresso / giorno	- 3 mezzi pesanti (compresi i carroattrezzi aziendali)
(2) n° medio veicoli pesanti in uscita / giorno	- 3 mezzi pesanti (compresi i carroattrezzi aziendali)
(3) n° medio autovetture in ingresso / giorno	- 3 autovetture dei dipendenti aziendali - 20 autovetture impiegate terzi avventori
(4) n° medio autovetture in uscita / giorno	- 3 autovetture dei dipendenti aziendali - 20 autovetture impiegate terzi avventori
(1) + (2)	6
(3) + (4)	46

Per la valutazione dell'incidenza sul traffico prodotto dalla Ditta Zolin si sono confrontati i dati sopra riportati con la situazione del traffico giornaliero presente lungo la SR 11 che è la principale arteria presente nella zona e che fronteggia l'impianto della Ditta.

Situazione futura	TGM lungo la SR 11	Traffico indotto	Incidenza
<b>Mezzi leggeri</b>	10.164	46	0,45%
<b>Mezzi pesanti</b>	1.011	6	0,59%

Come risulta evidente dalle tabelle, l'incidenza del traffico indotto dalla presenza della Ditta ZOLIN sulla rete stradale principale (SR 11) risulta 0,45% per i mezzi leggeri ed allo 0,59% per i mezzi pesanti.

L'incidenza sul traffico determinata dalla presenza dell'impianto può pertanto essere giudicata non rilevante.

In ogni caso, la Ditta si impegna ad organizzare le entrate e le uscite dei mezzi pesanti dall'impianto in modo che le stesse avvengano in modo quanto più possibile dilazionato nell'arco della giornata. In questo modo si ottengono due importanti benefici: uno di tipo organizzativo in quanto non si creano, all'interno dell'impianto, tempi di attesa da parte dei trasportatori; l'altro sul traffico in quanto si diluisce il numero di veicoli in un tempo più ampio nel corso della giornata.

#### 6.4. Il rischio di incidenti e infortuni

Tra i principali eventi incidentali e/o infortunistici, che potrebbero verificarsi durante la fase di esercizio dell'impianto, possono essere individuati:

- l'incendio di sostanze infiammabili, connesso alla presenza di materiali combustibili all'interno dell'impianto;
- gli infortuni connessi alla movimentazione dei mezzi in entrata e in uscita dall'impianto, alle operazioni di carico/scarico e movimentazione dei rifiuti presenti nell'impianto e nell'utilizzo di alcune delle attrezzature di lavoro.

Relativamente al rischio di incendio, le conseguenze riguardano sia il danneggiamento delle opere ed il rischio per i lavoratori che l'immissione nell'ambiente di fumi e gas di combustione. La formazione di fumi e gas è particolarmente pericolosa in ambienti chiusi in quanto questi invadono i locali di un edificio, rendendo impossibile la presenza dell'uomo ancor prima che nei vari ambienti si raggiungano elevate temperature.

La composizione dei gas di combustione, che può variare in relazione al tipo di combustibile coinvolto, alla temperatura raggiunta durante l'incendio ed alla concentrazione di ossigeno presente, può recare danni all'organismo umano per i suoi effetti asfissianti e/o irritanti.

Per quanto riguarda gli infortuni questi possono dipendere da:

- a) *Fattori strutturali*: investimento da parte degli automezzi presenti nel piazzale e nell'area di stoccaggio della materia prima;
- b) *Fattori meccanici*: schiacciamenti dovuti alla movimentazione dei materiali;
- c) *Fattori fisici*: rumore, rischio elettrico, incendio.

Le mitigazioni adottate riguardano la dotazione di specifiche attrezzature antincendio; l'adozione di attrezzature a norma per la bonifica degli autoveicoli, l'adozione di misure di sicurezza per i lavoratori.

##### Dotazioni antincendio

La Ditta Zolin, in possesso di Certificato di Prevenzione Incendi (come da attestazione di rinnovo del 8/06/2015), è dotata di un'adeguata dotazione di attrezzature antincendio, costituite da:

- Impianto fisso di spegnimento, con n. 2 idranti a muro, completi di manichette omologate da 25 m e lancia;
- n. 1 idrante per l'attacco dell'autopompa dei VV.FF.;
- Estintori portatili, omologati, del tipo a polvere chimica di classe 55°-233BC.

Adozione di attrezzature specifiche per l'attività di bonifica autoveicoli

La Ditta Zolin Luciano è dotata di specifiche e adeguate attrezzature per l'attività di bonifica degli autoveicoli, costituite da:

- Serbatoi mobili per la raccolta di oli, carburanti ed altri liquidi, in lamiera d'acciaio.
- Vacuumgas, impianto per l'aspirazione e la combustione del gas, che viene utilizzato per la messa in sicurezza delle bombole di GPL (Gas di Petrolio Liquefatto) e di metano degli autoveicoli a fine vita.
- Attrezzatura modello Delphi per l'estrazione dei fluidi refrigeranti mediante l'utilizzo di un dispositivo aspirante operante a circuito chiuso.

Misure per la sicurezza dei lavoratori

Al fine di garantire la sicurezza dei lavoratori e vengono adottate precise le seguenti indicazioni gestionali (evidenziate da appositi cartelli di divieto):

- Il divieto di fumare e di utilizzare fiamme e resistenze elettriche libere sia all'interno che all'esterno del capannone;
- Il divieto di accesso ai non addetti ai lavori;
- L'obbligo di utilizzare i dispositivi di protezione individuale (dpi).

Per evitare infortuni, specie nelle zone di promiscuità, viene garantito un accurato ordine nelle zone di transito, di movimentazione dei mezzi e dei materiali e nelle zone di lavorazione, e le zone di lavoro e di movimentazione vengono costantemente vigilate affinché non siano accessibili a persone non autorizzate.

Il rischio di incidenti derivante dalla caduta di materiali da scaffali viene contenuto assicurandosi che il materiale sia ben assestato e non superi la portata massima dello scaffale stesso.

## 6.5. L'inquinamento acustico

L'impatto acustico determinato dalla presenza dell'attività della Ditta ZOLIN LUCIANO, come evidenziato dalla Relazione di Impatto Acustico, risulta conforme ai limiti stabiliti dal Piano di Classificazione Acustica per la specifica zona.

Inoltre i recettori sensibili più vicini sono localizzati uno in prossimità dell'autostrada A4 e l'altro in prossimità della SR 11 e pertanto l'inquinamento acustico nei loro confronti è determinato più dal traffico veicolare che non dalla presenza degli insediamenti produttivi della zona.

## *6.6. L'impatto visivo*

L'impatto visivo che l'impianto può avere sul paesaggio è mitigato dal fatto di essere inserito all'interno di una zona a destinazione produttiva, in parte contenuto dalla presenza di una siepe perimetrale, piantumata lungo i lati meridionale e occidentale, ed in parte dalla recinzione costituita da pannelli in cls di altezza pari a 2 metri.



## 7. VERIFICA DI ASSOGETTABILITA'

La Verifica di Assoggettabilità a VIA dell'attività della Ditta di Autodemolizioni ZOLIN LUCIANO è stata condotta considerando i criteri di cui all'art.20 del D.Lgs152/2006, stabiliti nell'Allegato V alla parte II.

### 7.1. Caratteristiche del progetto

Le caratteristiche dell'impianto di recupero di rifiuti non pericolosi<sup>2</sup> sono state così valutate:

<b>• Dimensioni del progetto/impianto</b>		
	<i>– Il progetto comporta un'occupazione dei terreni su vasta scala, lo sgombrò del terreno, sterri di ampie dimensioni e sbancamenti?</i>	No
	<i>– Il progetto comporta la modifica del reticolo di drenaggio (ivi compresi la costruzione di dighe, la deviazione di corsi d'acqua o un maggior rischio di inondazioni)?</i>	No
	<i>– Il progetto comporta l'impiego di molta manodopera?</i>	No
	<i>– Il progetto genererà un afflusso significativo di reddito nell'economia locale?</i>	No
	<i>– Il progetto modificherà le condizioni sanitarie?</i>	No
	<i>– Il progetto comporta attività quali il brillamento di mine, la palificazione di sostegno o altre simili?</i>	No
	<i>– La realizzazione o il funzionamento del progetto generano sostenuti volumi di traffico?</i>	No
	<i>– Il progetto verrà smantellato al termine di un periodo determinato?</i>	No
	<i>– Il progetto comporta il dragaggio, la rettificazione o l'intersezione dei corsi d'acqua?</i>	No
	<i>– Il progetto comporta la costruzione di strutture in mare?</i>	No
	<i>– Il progetto richiede la realizzazione di infrastrutture primarie, per assicurare l'approvvigionamento di energia, combustibile ed acqua?</i>	No
	<i>– Il progetto richiede la realizzazione di nuove strade, tratte ferroviarie o il ricorso a veicoli fuori strada?</i>	No
	<i>– Il progetto modifica le caratteristiche funzionali delle opere di cui costituisce la modifica o l'ampliamento?</i>	No

<sup>2</sup> Si è utilizzata la lista di controllo proposta dalla DGRV 1624/1999.

<b>• Cumulo con altri progetti</b>		
	– Il progetto può generare conflitti nell'uso delle risorse con altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione?	No
	– Le emissioni in atmosfera, gli scarichi idrici o nel sottosuolo possono cumularsi con le perturbazioni all'ambiente generate da altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione che insistono sulla stessa area?	No
<b>• Utilizzazione delle risorse naturali</b>		
	– Il progetto richiederà apporti significativi in termini di energia, materiali o altre risorse?	No
	– Il progetto richiede consistenti apporti idrici?	No
	– Il progetto richiederà l'utilizzo di risorse non rinnovabili?	No
<b>• Produzione dei rifiuti</b>		
	– Il progetto comporta l'eliminazione dei rifiuti mediante incenerimento all'aria aperta (per es. di residui di vegetazione o di materiali di costruzione)?	No
	– Il progetto comporta l'eliminazione di inerti, di strati di copertura o di rifiuti di attività minerarie?	No
	– Il progetto comporta l'eliminazione di rifiuti industriali o urbani?	Si
<b>• Inquinamento e disturbi ambientali</b>		
	– Il progetto dà luogo ad emissioni in atmosfera generate dall'utilizzo del combustibile, dai processi di produzione, dalla manipolazione dei materiali, dalle attività di costruzione o da altre fonti?	No
	– Il progetto dà luogo a scarichi idrici di sostanze organiche o inorganiche, incluse sostanze tossiche, in laghi o corsi d'acqua?	No
	– Il progetto dà luogo a scarichi idrici di sostanze organiche o inorganiche, incluse sostanze tossiche, in aree costiere e marine?	No
	– Il progetto può provocare l'inquinamento dei suoli e delle acque di falda?	No
	– Il progetto provocherà l'immissione nell'ambiente di rumore?	Si - ridotta
	– Il progetto provocherà l'immissione nell'ambiente di vibrazioni, luce, calore, odori o altre radiazioni?	No
	– Il progetto può dare luogo ad elementi di perturbazione dei processi geologici o geotecnici?	No
	– Il progetto altera i dinamismi spontanei di caratterizzazione del paesaggio sia dal punto di vista visivo, sia con riferimento agli aspetti storico-monumentali e culturali?	No
	– Il progetto può dar luogo a elementi di perturbazione delle condizioni idrografiche, idrologiche e idrauliche?	No
<b>• Rischio di incidenti</b>		
	– La realizzazione del progetto comporta lo stoccaggio, la manipolazione o il trasporto di sostanze pericolose (infiammabili, esplosive, tossiche,	Si

	radioattive, cancerogene o mutagene)?	
	– Il progetto, nella sua fase di funzionamento, genera campi elettromagnetici o altre radiazioni che possono influire sulla salute umana o su apparecchiature elettroniche vicine?	No
	– Il progetto comporta l'uso regolare di pesticidi e diserbanti?	No
	– L'impianto può subire un guasto operativo tale da rendere insufficienti le normali misure di protezione ambientale?	No
	– Vi è il rischio di rilasci di sostanze nocive all'ambiente o di organismi geneticamente modificati?	No
<b>• Localizzazione del progetto</b>		
	– Il progetto comporta modifiche significative dell'uso territoriale o della zonizzazione?	No
	– Il progetto comporta modifiche significative della ricchezza relativa, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona?	No
	– Il progetto comporta modifiche della capacità di carico dell'ambiente naturale, e della qualità in generale?	No

## 7.2. Dati quantitativi dell'impianto

**La capacità massima di stoccaggio di rifiuti attuale è la seguente:**

Capacità massima di rifiuti in stoccaggio (in t)	pericolosi	non pericolosi
Rifiuti in messa in riserva (R13)	50	30
Rifiuti prodotti dall'attività dell'impianto (1)	55,25	177,95

(1) si intendono tutti i rifiuti ottenuti dalle operazioni R12, D13, D14 e i residui derivanti dalle operazioni di recupero da R1 a R11

**La capacità massima di stoccaggio di rifiuti prevista è la seguente:**

Capacità massima di rifiuti in stoccaggio (in t)	pericolosi	non pericolosi
Rifiuti in messa in riserva (R13)	80	-
Rifiuti prodotti dall'attività dell'impianto (1)	55,25	177,95

(1) si intendono tutti i rifiuti ottenuti dalle operazioni R12, D13, D14 e i residui derivanti dalle operazioni di recupero da R1 a R11

La potenzialità prevista dell'impianto è la seguente:

Potenzialità dell'impianto	pericolosi	non pericolosi
Rifiuti ricevibili (2) all'impianto (t/giorno)	6	-
Rifiuti ricevibili all'impianto (t/anno)	1.200	-
Rifiuti sottoposti ad operazioni di recupero (da R1 a R12) (t/g)	6	-
Rifiuti sottoposti ad operazioni di recupero (da R1 a R12) (t/a)	1.200	-

(2) si intende il quantitativo massimo di rifiuti che può entrare all'impianto, espresso in t/g e t/a

### 7.3. Descrizione degli impatti e delle relative mitigazioni

L'esercizio dell'attività di autodemolizione da parte della Ditta ZOLIN LUCIANO non comporta la realizzazione di nuovi immobili, in quanto l'attività si svolge negli immobili esistenti e già autorizzati allo scopo.

L'utilizzazione delle risorse naturali non è significativa, in quanto non vi è consumo di suolo naturale o agricolo (l'area ha già una destinazione urbanistica produttiva), di materiali e nemmeno di acqua.

Dal processo di recupero si ottengono beni riutilizzabili (parti di autovetture ancora funzionanti), rifiuti di metalli ferrosi e non ferrosi da avviare a recupero presso le fonderie, con risparmio di materia prima proveniente da miniera. Dal processo di recupero si ottengono anche rifiuti pericolosi che vengono avviati a ditte specializzate.

La possibilità di inquinamento delle matrici ambientali da parte dell'attività è poco probabile, sia per la natura dei materiali trattati, sia per le misure preventive adottate (copertura e pavimentazione, pozzetti per la raccolta di eventuali sversamenti).

I disturbi ambientali, individuabili principalmente nel rumore, risultano comunque contenuti entro i limiti di legge.

Il rischio di incidenti è molto basso grazie all'utilizzo di specifiche attrezzature.

#### 7.4. Coerenza con la normativa e gli strumenti di pianificazione territoriale

L'attività della Ditta Zolin opera in conformità agli obiettivi del D.Lgs 152/2006, favorendo la riduzione dello smaltimento finale dei rifiuti attraverso il recupero dei veicoli fuori uso e delle loro parti.

L'impianto è insediato in un'area produttiva ed è quindi idonea per l'attività di smaltimento e recupero, in conformità sia alla normativa di settore, sia ai criteri localizzativi prescritti dal Piano Regionale di Gestione Rifiuti Speciali.

Anche per quanto riguarda la distanza minima dalle abitazioni, l'area dista oltre 100 m dall'abitazione più vicina.

In linea con le prescrizioni della recente normativa in materia di recupero e riciclaggio dei materiali provenienti da veicoli dimessi, D.L. 24 giugno 2003 n. 209, l'impianto di recupero della ditta Zolin:

- non è localizzato in aree soggette a vincoli ambientali e storico-culturali;
- non è soggetto al rischio di esondazione, alluvione e dissesto e non fa parte dei territori compresi nelle fasce A e B individuate nei piani di assetto idrogeologico di cui alla legge n. 183 del 1989;
- dista più di 1 km dal più vicino centro abitato;
- non giace su presenze storiche, artistiche, archeologiche e paleontologiche;
- è ubicato in Zona Territoriale Omogenea di tipo D1, riservata agli insediamenti industriali ed artigianali.

Per quanto riguarda la Valutazione di Incidenza Ambientale, come evidenziato nella Relazione allegata alla dichiarazione di non assoggettabilità a V.Inc.A., considerata la distanza della Ditta Autodemolizioni Zolin Luciano dai Siti Natura 2000 più vicini, il contesto di zona industriale, la vicinanza di importanti arterie stradali e ferroviarie, la preesistenza del capannone e la tipologia delle attività che vi saranno svolte, si ritiene che l'attività svolta non possa interferire con i Siti Natura 2000.

## 8. CONCLUSIONI

Il presente documento costituisce, secondo quanto prescritto dalla normativa vigente, la relazione di verifica di assoggettabilità a VIA dell'impianto di autodemolizione della Ditta ZOLIN LUCIANO. La Ditta risulta attiva da diversi anni e autorizzata all'esercizio con Decreto n. 44/Suolo/Rifiuti/2013 del 13 maggio 2013.

L'impianto è collocato in una zona non vincolata dal punto di vista pianificatorio, che il PRG individua come Zona Territoriale Omogenea di tipo D1 – produttiva di completamento.

La Ditta ha adottato i necessari adeguamenti tecnici per gestire al meglio l'attività di autodemolizione, quali, ad esempio:

- Pavimentazione, dotata di rete di raccolta delle acque, di tutte le superfici in cui vengono stoccati rifiuti;
- Impianto per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento dei piazzali (sedimentazione e disoleazione);
- Zona per la messa in sicurezza degli autoveicoli, in area coperta e dotata di rete di raccolta di eventuali spandimenti con vasca a tenuta;
- Attrezzature specifiche per la messa in sicurezza degli autoveicoli, per la combustione del gas presente nelle bombole e per lo stoccaggio degli elementi pericolosi per l'ambiente;
- Siepe di mascheramento per la mitigazione dell'impatto visivo.

L'analisi della normativa di settore e degli strumenti di pianificazione territoriale non ha evidenziato vincoli particolari sull'area in esame, che è situata all'interno di una zona industriale.

Per la verifica dell'assoggettabilità a VIA, inoltre, è stata applicata la lista di controllo proposta dalla DGRV 1624/1999, dalla quale non sono emerse criticità nelle dimensioni dell'attività, nel cumulo con altri progetti, nell'utilizzo di risorse naturali, nella produzione di rifiuti, nell'inquinamento e disturbi ambientali, nel rischio di incidenti.

Pertanto, alla luce di quanto emerso, si ritiene che l'attività della di ditta Autodemolizioni ZOLIN LUCIANO **non debba essere assoggettata a VIA.**