



**COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA**  
PROVINCIA DI VICENZA

**Progetto di allungamento, tramite sopraelevata in sede,  
dell'esistente pista per go-kart denominata Vicenza Kart Indoor  
ubicata in viale Verona n. 74/W**

**STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE**  
ai fini della *Verifica di Assoggettabilità*  
a *Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA)*



8 ottobre 2018

**PROPONENTE: KARTLAND S.R.L.**

**KARTLAND S.r.l.**  
Via Adriano Garbini 2  
37135 VERONA  
P. IVA: 04356430233  
tel. 0444 371351

**VALUTATORE: dr.ssa geol. Nicoletta Toffaletti**

✉ 37042 Caldiero (VR) - via G. Marconi 20 ☎ 045 6152373 📠 329 6773948 @geonito@libero.it





## INDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>2</b>
1.1	Premessa .....	2
1.2	Principali riferimenti normativi della valutazione ambientale .....	2
1.3	La Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA .....	3
<b>2.</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....</b>	<b>4</b>
2.1	Breve descrizione del territorio del Comune di Altavilla Vicentina .....	4
2.2	Contestualizzazione geografica, insediativa ed infrastrutturale .....	5
<b>3.</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE .....</b>	<b>6</b>
3.1	La progressione dell'impianto di go-kart Vicenza Kart Indoor .....	6
3.2	L'attuale configurazione dell'impianto .....	6
3.3	Documentazione fotografica .....	12
3.4	Il nuovo progetto di ponte con sopraelevata esterna .....	15
<b>4.</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>17</b>
4.1	Premessa metodologica .....	17
4.2	Il vigente Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) .....	17
4.3	Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) .....	18
4.4	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) .....	23
4.5	La pianificazione urbanistica comunale .....	26
4.6	Sintesi, analisi di coerenza e valutazione dei potenziali effetti .....	29
<b>5.</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE .....</b>	<b>32</b>
5.1	Premessa metodologica .....	32
5.2	Aspetti climatici e qualità dell'aria .....	32
5.3	Acque superficiali e sotterranee .....	37
5.4	Uso del suolo, suolo e sottosuolo .....	41
5.5	Biodiversità, flora e fauna .....	45
5.6	Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico, archeologico .....	51
5.7	Agenti fisici: rumore, radiazioni non ionizzanti e ionizzanti, inquinamento luminoso .....	54
5.8	Mobilità .....	61
5.9	Popolazione e salute umana .....	63
<b>6.</b>	<b>SINTESI DELLA RILEVANZA DEI PROBABILI EFFETTI .....</b>	<b>65</b>
<b>7.</b>	<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>67</b>

## 1. INTRODUZIONE

### 1.1 Premessa

L'esistente pista per go-kart denominata Vicenza Kart Indoor, ubicata in via Verona n. 74/w a Altavilla Vicentina (VI) e ivi attiva dal 2001, è classificata fra le **"Attività di spettacolo viaggiante"** prive di spettatori. All'interno della struttura non vengono, pertanto, effettuate manifestazioni e/o attività sportive regolate dal C.O.N.I. e dalle Federazioni sportive nazionali riconosciute dal C.O.N.I., riportate nell'allegato al D.M. 18 marzo 1996. L'esercizio dell'attività, ai sensi del D.M. 18 maggio 2017 "Norme di sicurezza per le attività di spettacolo viaggiante", è stato assunto dal Comune di Altavilla Vicentina con Assegnazione Prot. n. 5704 del 28 aprile 2015 che registra con codice di identificazione n. 024004-0008/2015 l'attrazione dello spettacolo viaggiante denominata "Go Kart".

Al fine di implementare la propria offerta di intrattenimento nell'esistente pista per go-kart, la società Kartland S.r.l., con sede legale in via Adriano Garbini n. 2 a Verona (VR) e operativa in via Verona n. 74/w a Altavilla Vicentina (VI), propone la costruzione di un nuovo ponte con sopraelevata esterna per l'allungamento, sullo stesso sedime, del tracciato della stessa pista.

Pur essendo l'attività classificata come attrazione dello spettacolo viaggiante e non come pista sportiva permanente, per effetto delle disposizioni normative in tema di valutazione ambientale preventiva, il progetto è sottoposto alla Procedura di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale, essendo ricadente al **punto 8., lettera b) dell'Allegato IV alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e al punto 8., lettera b) dell'Allegato A2 della L.R. n. 4/2016 riferiti alle "piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore"**. Essendo al di sotto della soglia dimensionale, l'intervento NON ricade al punto 8., lettera r) dell'Allegato IV alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e al punto 8., lettera r) dell'Allegato A2 della L.R. n. 4/2016 riferiti ai *"parchi tematici di superficie superiore a 5 ettari"*.

Nell'ambito della Procedura di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale, la società Kartland S.r.l. è il proponente e la Provincia di Vicenza è l'Autorità Competente. Il presente documento rappresenta, pertanto, lo Studio Preliminare Ambientale ai fini della Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), elaborato al fine di verificare se il progetto proposto può avere un impatto significativo e negativo sull'ambiente e debba essere sottoposto alla fase di valutazione secondo le disposizioni del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e della L.R. n. 4/2016.

### 1.2 Principali riferimenti normativi della valutazione ambientale

La Valutazione d'Impatto Ambientale o VIA è uno strumento di politica ambientale che è stato introdotto nello scenario programmatico europeo dalla Direttiva del Consiglio 85/337/CEE del 27 giugno 1985 ad oggetto "Valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati", successivamente modificata ed integrata. La VIA nasce come strumento per individuare, descrivere e valutare gli effetti diretti / indiretti di un progetto sulle componenti ambientali e di conseguenza sulla salute umana. La VIA è una procedura amministrativa strutturata sul principio dell'azione preventiva, in base al quale la migliore politica ambientale consiste nel prevenire gli effetti negativi legati alla realizzazione dei progetti anziché combatterne successivamente gli effetti negativi.

A livello nazionale, la normativa settoriale fa capo al **Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152** "Norme in materia ambientale" e s.m.i., dove si afferma che « ... *La valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori: 1) l'uomo, la fauna e la flora; 2) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima; 3) i beni materiali ed il patrimonio culturale; 4) l'interazione tra i fattori di cui sopra ...* ». Il D.Lgs. n. 152/2006, che ha subito numerose modifiche ed integrazioni, individua le opere da sottoporre alla valutazione ambientale preventiva, nella forma di Verifica di Assoggettabilità a VIA o di specifica VIA.

La Regione Veneto è intervenuta con la **Legge Regionale n. 4 del 18 febbraio 2016** ad oggetto "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale", che disciplina le procedure di valutazione di impatto ambientale e di verifica di assoggettabilità relative alle tipologie progettuali di cui all'Allegato A in conformità a quanto previsto dagli articoli 6 e 7 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

### **1.3 La Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA**

---

Gli impianti, opere o interventi individuati nell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006 devono essere sottoposti alla Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, secondo il procedimento disciplinato dall'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 che si conclude con un provvedimento di assoggettabilità o meno del progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale emesso dalla Provincia o dalla Regione, secondo il criterio di riparto disciplinato dalla L.R. n. 4/2016.

La verifica di assoggettabilità è, infatti, una procedura preliminare finalizzata a verificare se il progetto ha possibili impatti ambientali negativi e significativi sull'ambiente; il giudizio finale, pertanto, non riguarda un'autorizzazione od un'approvazione del progetto, ma soltanto la valutazione sul fatto che un progetto abbia bisogno o meno di una specifica procedura di VIA. La procedura prevede l'esame da parte del Comitato tecnico provinciale VIA, che si esprime sull'impatto ambientale del progetto, e la garanzia dell'informazione e della partecipazione dei cittadini.

I contenuti dello Studio Preliminare Ambientale, di cui all'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., come introdotti dall'art. 22 del D.Lgs. n. 104/2017, sono enunciati all'Allegato IV-bis alla Parte Seconda del decreto e comprendono:

- 1. Descrizione del progetto, comprese in particolare:
  - a) la descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e, ove pertinente, dei lavori di demolizione;
  - b) la descrizione della localizzazione del progetto, in particolare per quanto riguarda la sensibilità ambientale delle aree geografiche che potrebbero essere interessate.
- 2. La descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante.
- 3. La descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente, nella misura in cui le informazioni su tali effetti siano disponibili, risultanti da:
  - a) i residui e le emissioni previste e la produzione di rifiuti, ove pertinente;
  - b) l'uso delle risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità.

Nel presente Studio Preliminare Ambientale, tali contenuti sono strutturati nei tre "tradizionali" quadri di riferimento progettuale, programmatico e ambientale.

## 2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

### 2.1 Breve descrizione del territorio del Comune di Altavilla Vicentina

Il Comune di Altavilla Vicentina si trova nel settore centro meridionale della Provincia di Vicenza; il suo territorio, con una superficie 16,72 kmq, si estende, in parte, su una porzione dell'Alta Pianura Vicentina e, in parte, sulle colline dei Monti Berici. Esso confina con Arcugnano, Brendola, Creazzo, Montecchio Maggiore, Sovizzo e Vicenza e al 1 gennaio 2018 conta **12.013 abitanti** (fonte: [www.istat.it](http://www.istat.it)) con una densità di popolazione di 718,32 ab/kmq.

L'attuale sistema insediativo è rappresentato dall'**abitato capoluogo di Altavilla Vicentina e dai nuclei frazionali di Tavernelle e Valmarana**. L'abitato capoluogo sorge ai piedi dei Colli Berici e attorno alla "Rocca", l'antico castello posto sulla sommità del colle omonimo, Rocca o Roccaforte, di cui non sono rimasti che ruderi, mentre la frazione di Tavernelle è sita nella pianura settentrionale, estendendosi anche nel Comune di Sovizzo, e la frazione di Valmarana su una dorsale collinare dei Monti Berici a sud dell'abitato capoluogo.

Nel territorio comunale si evidenziano **due aree produttive - artigianali - commerciali - direzionali principali**, collocate la prima lungo il Corridoio plurimodale Vicenza - Montebello Vicentino nel settore settentrionale (ed entro cui è compreso il progetto oggetto di valutazione) e la seconda ad ovest dell'abitato capoluogo tra l'Autostrada A4 "Serenissima" a sud e la linea ferroviaria Milano - Venezia a nord.

Il **paesaggio agrario** è distinto fra quello di pianura e quello di collina. Il primo, nel settore nord orientale del territorio comunale, comprende l'area agricola delle risorgive, un territorio agricolo aperto, in continuità con il territorio di Sovizzo, rilevante dal punto di vista ambientale e paesaggistico per la presenza della Roggia Poletto e di manufatti architettonici rurali di pregio (Palazzo Rosso). Il secondo si estende sulle pendici collinari a sud dell'Autostrada A4 "Serenissima" ed è caratterizzato dall'alternanza tra brani urbanizzati e brani agricoli in gran parte integri. L'ambito propriamente collinare di Altavilla presenta le maggiori valenze ambientali e paesaggistiche, tanto da ospitare parte del sito della Rete Natura 2000 denominato **SIC IT3220037 "Colli Berici"**.

Ulteriori elementi antropici caratterizzanti il territorio comunale sono le numerose **infrastrutture trasportistiche** che interessano la pianura settentrionale: la Strada Regionale 11 "Padana Superiore", la Strada Provinciale 34 "Altavilla", la linea ferroviaria Milano - Venezia e l'Autostrada A4 "Serenissima".



Inquadramento su foto satellitare del kartodromo Vicenza Kart Indoor (fonte: [www.google.it/maps](http://www.google.it/maps)).

## 2.2 Contestualizzazione geografica, insediativa ed infrastrutturale

L'esistente kartodromo è prevalentemente collocato nel settore nord occidentale del territorio comunale di Altavilla Vicentina, ad est del centro abitato capoluogo su di una porzione dell'Alta Pianura Vicentina. Esso è delimitato a sud dalla controstrada della Strada Regionale 11 "Padana Superiore" e ad est, nord ed ovest da esistenti insediamenti produttivi e/o artigianali e/o commerciali; a nord è, inoltre, presente il confine amministrativo con il Comune di Sovizzo entro il cui territorio si estende una piccola parte dell'esistente impianto.

La ricca infrastrutturazione trasportistica (Strada Regionale 11 "Padana Superiore", Strada Provinciale 34 "Altavilla" e linea ferroviaria Milano - Venezia) è all'origine dell'intenso sviluppo del territorio, entro cui si colloca il progetto oggetto di valutazione, che ospita le principali aree produttive, commerciali, direzionali del territorio comunale di Altavilla Vicentina. Esse afferiscono al **Corridoio plurimodale Vicenza - Montebello Vicentino**, dove il sistema insediativo, attestato sulla SR 11, è caratterizzato da destinazioni d'uso prevalentemente commerciali e direzionali che si stanno progressivamente sostituendo agli originari insediamenti produttivi, tanto da essere classificato come "Strada Mercato" nel PTRC adottato.

Tale connotazione insediativa comporta l'**assenza di ricettori sensibili (residenze, scuole, parchi urbani, ecc.) nelle immediate vicinanze del kartodromo**. Infatti, ad ovest è presente l'insediamento di una ditta attiva nel settore dei trasporti e della logistica, a nord uno stabilimento per la produzione di conglomerati cementizi, ad est una rivendita di auto usate ed un edificio commerciale e a sud, oltre la SR 11 "Padana Superiore", una fonderia per la produzione di acciai speciali. Ad una distanza di circa 400 m in direzione nord ovest nel Comune di Sovizzo, è presente l'edificio di civile abitazione (corte agricola) più vicino al kartodromo.

Da un punto di vista urbanistico, l'esistente kartodromo ricade all'interno dell'**Ambito Territoriale Ottimale di tipo produttivo n. 2 "Corridoio plurimodale"**; nella Tavola 4 "Carta della Trasformabilità" della Variante n. 1 al Piano di Assetto del Territorio del Comune di Altavilla Vicentina, l'area è compresa fra le **Aree di urbanizzazione consolidata - Attività economiche non integrabili con la residenza**. L'esistente insediamento ricade nella **Z.T.O. D1 - Artigianale ed industriale di completamento** del vigente Piano degli Interventi.

L'accesso al kartodromo avviene da una strada privata ad est dello stesso che si innesta sulla controstrada pubblica della SR 11 "Padana Superiore".



Inquadramento su foto panoramica del kartodromo Vicenza Kart Indoor (fonte: [www.google.it/maps](http://www.google.it/maps)).

### 3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

#### 3.1 La progressione dell'impianto di go-kart Vicenza Kart Indoor

La società **Kartland S.r.l.** insedia le proprie attività di pista go-kart nell'esistente capannone di via Verona n. 74/w ad Altavilla Vicentina nel 2001. Con Autorizzazione Edilizia n. 82/2002 del 19 luglio 2002, il Comune di Altavilla Vicentina autorizza il cambio di destinazione d'uso da produttivo a commerciale, con la realizzazione di un tracciato, non fisso in quanto delimitato da gomme, per ospitare la pista kart. L'esistente capannone, della superficie di 2.150 mq, era precedentemente adibito a magazzino e a lavorazione di materiale ferroso. Con la stessa Concessione Edilizia si realizzò un bar ed una sala intrattenimento nei locali della palazzina precedentemente adibita ad ufficio.



L'impianto di riscaldamento e rinfrescamento fu previsto solo per la palazzina bar e servizi, con l'utilizzo di *split* indipendenti, mentre il vecchio impianto con caldaia fu abbandonato in quanto il capannone con la pista non doveva essere né riscaldato né raffreddato. La pista, all'epoca, si snodava per una lunghezza complessiva di 350 m.

Si ottennero altresì i Permessi dalla Commissione di Pubblico Spettacolo che impose misure molto severe al riguardo non solo della sicurezza ma soprattutto per quanto riguarda la ventilazione interna al capannone.

Con DIA del 18 marzo 2008 venne realizzato l'ampliamento della pista sull'area esterna di pertinenza del fabbricato, rendendo agibile l'area con asfaltatura e con la realizzazione degli scarichi delle acque meteoriche. La pista, la cui delimitazione era ancora affidata ad un cordolo di gomme collegate con una fascia in plastica ad alta resistenza, si allungò a 900 m.

Nel 2011, per dare un servizio più completo alla nuova realtà e a seguito del Permesso di Costruire n. 67/2011 del 5 luglio 2011, è stato costruito un chiosco in legno adibito a bar, posto all'esterno in vicinanza della pista e contemporaneamente fu realizzata la recinzione che delimitava il parcheggio dall'area della pista.

Un ulteriore ed innovativo intervento è stato realizzato con SCIA del 29 novembre 2013 per l'ampliamento interno con soppalco per pista sopraelevata. In collaborazione con una ditta estera specializzata in strutture a soppalco in ferro con moduli a pilastri e tralicci, modulari e assemblati fra loro, è stato messo in opera un impalcato a quota 2,50 m sopra l'esistente pista interna; con una superficie di 1.052 m, una rampa di salita ed una di discesa, il tracciato è stato portato ad una lunghezza di 1.000 m. Sempre nell'ambito di tale intervento, sono state sostituite tutte le delimitazioni in gomma con delle barriere in polimero termoplastico ad alta densità molto più sicure e gradevoli da vedere ed è stato adeguato l'impianto elettrico per far fronte ad una nuova gestione della pista rivolta sempre più all'elettronica ed all'analisi dati, consentendo l'organizzazione di gare a tema, anche di durata, con elaborazione dei tempi e classifiche.

Dato il successo di pubblico ottenuto con l'inserimento di tale soppalco, per offrire sempre nuove varianti ed emozioni al pubblico, con SCIA del 2 marzo 2015 è stato eseguito il completamento del soppalco con ulteriori 650 mq, portando il tracciato ad una lunghezza 1.200 m.

L'esercizio dell'attività, ai sensi del D.M. 18 maggio 2017 "Norme di sicurezza per le attività di spettacolo viaggiante", è stato assunto dal Comune di Altavilla Vicentina con Assegnazione Prot. n. 5704 del 28 aprile 2015 che registra con codice di identificazione n. 024004-0008/2015 l'attrazione dello spettacolo viaggiante denominata "Go Kart".

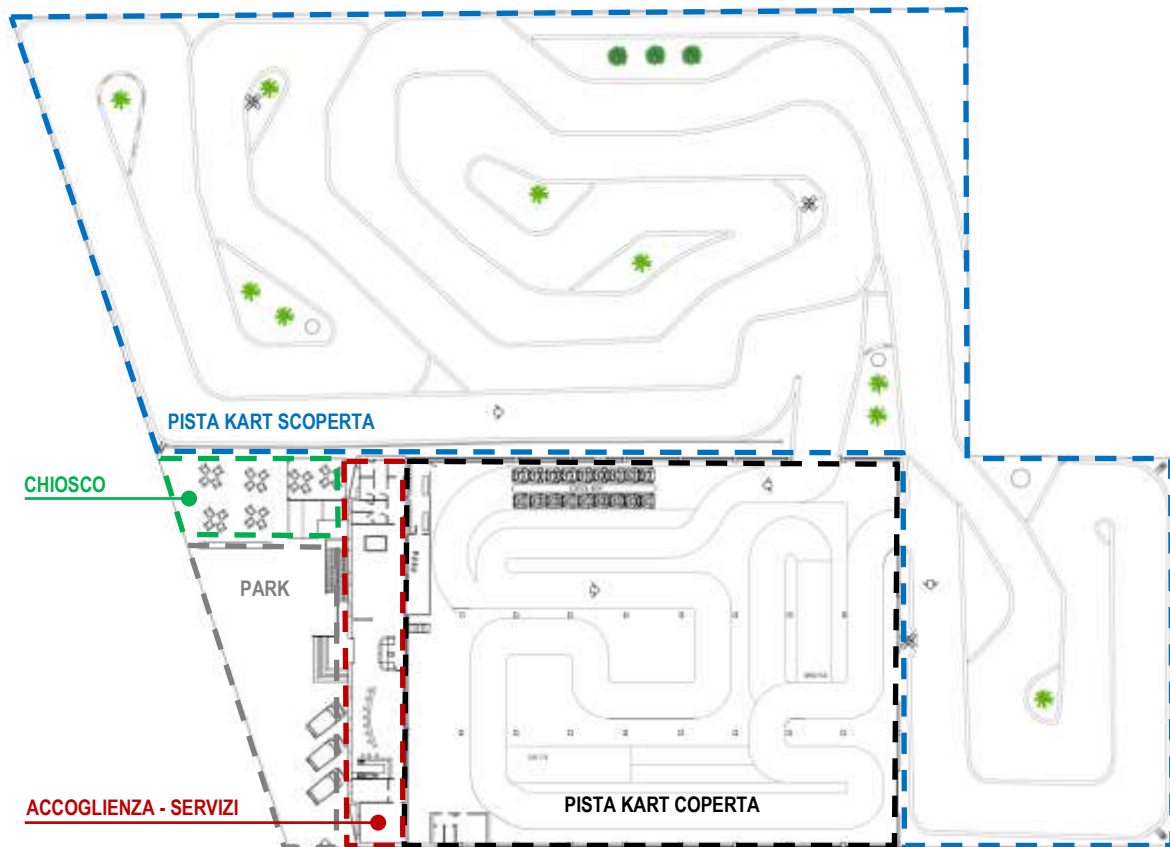
Tali investimenti hanno consentito alla Kartland S.r.l. di fare un considerevole salto di qualità e di collocarla fra le piste per go-kart più evolute d'Italia.

#### 3.2 L'attuale configurazione dell'impianto

##### Strutture ed impianti tecnici

Ad oggi Kartland S.r.l. gestisce l'unico kartodromo del Veneto che si sviluppa per una parte interna su tre livelli ed una parte esterna con curva parabolica, su un tracciato che si snoda per 1,2 km di lunghezza, su una superficie molto compatta.





Configurazione attuale del kartodromo Vicenza Kart Indoor - spazi indoor e outdoor.

La parte coperta dell'impianto è collocata all'interno di un capannone dalla forma in pianta rettangolare con dimensioni di circa 45 x 60 m, dove sono ospitate, e fra loro separate, la pista di corsa kart al coperto con servizi annessi ed i locali di accoglienza, di intrattenimento e di servizio.

L'area adibita a pista di corsa kart interna occupa per molta parte il fabbricato e si sviluppa su un unico piano terra, parzialmente soppalcato con struttura metallica, con le seguenti dimensioni:

- piano terra: superficie lorda pari a circa 2.250 mq;
- soppalco rialzato: superficie lorda pari a circa 1.230 mq;
- altezza interna: circa 8,0 m.

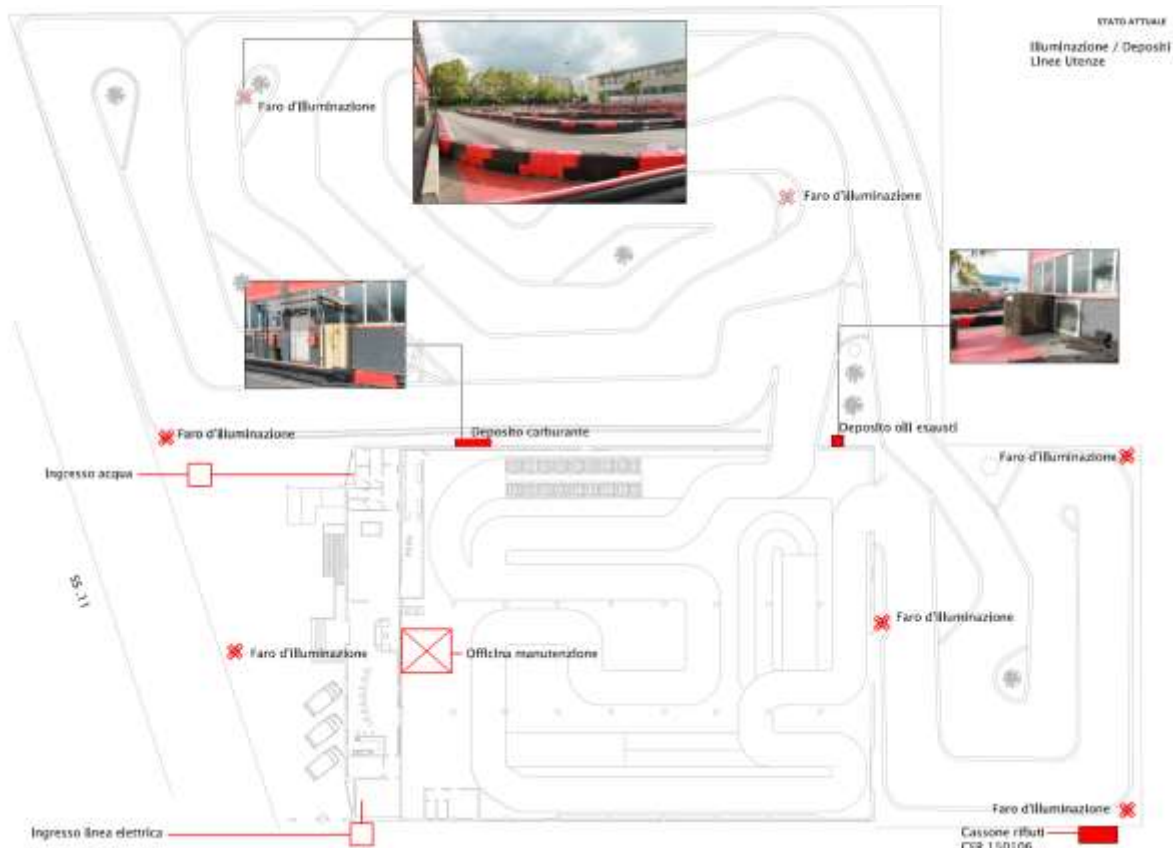
Oltre alla vera e propria pista di corsa, in questo spazio sono presenti lo spogliatoio per i piloti con accesso diretto all'area box, lo spogliatoio per gli addetti alla pista e l'area dedicata all'officina per la piccola manutenzione dei go-kart.

Nel settore meridionale del fabbricato sono, invece, presenti le aree di accoglienza piloti, di intrattenimento (bar con cucina annessa ad esclusivo utilizzo dei clienti dell'impianto) e di servizio (servizi igienici e ufficio).

All'esterno del fabbricato sono presenti la pista di corsa kart a cielo aperto, l'area di intrattenimento all'aperto con chiosco in legno adibito a bar ed il parcheggio clienti. Le aree esterne a cielo libero dedicate alla pista hanno superficie lorda pari a circa 4.400 mq, mentre l'area di intrattenimento ed il parcheggio presentano una superficie di circa 550 mq. Sempre all'esterno del fabbricato sono, inoltre, presenti:

- il box, posto sotto tettoia dedicata, per il deposito del carburante dei kart (benzina senza piombo in taniche di tipo omologato da 20 l); il deposito ha una capacità massima di 150 l e viene integrato al bisogno attraverso il rifornimento presso distributore stradale; il rifornimento dei kart avviene ai box della pista unicamente in assenza di pilota a bordo e utilizzando idonei sistemi di travaso; all'incirca, nel corso del 2017, sono stati consumati circa 15.000 l di benzina senza piombo;

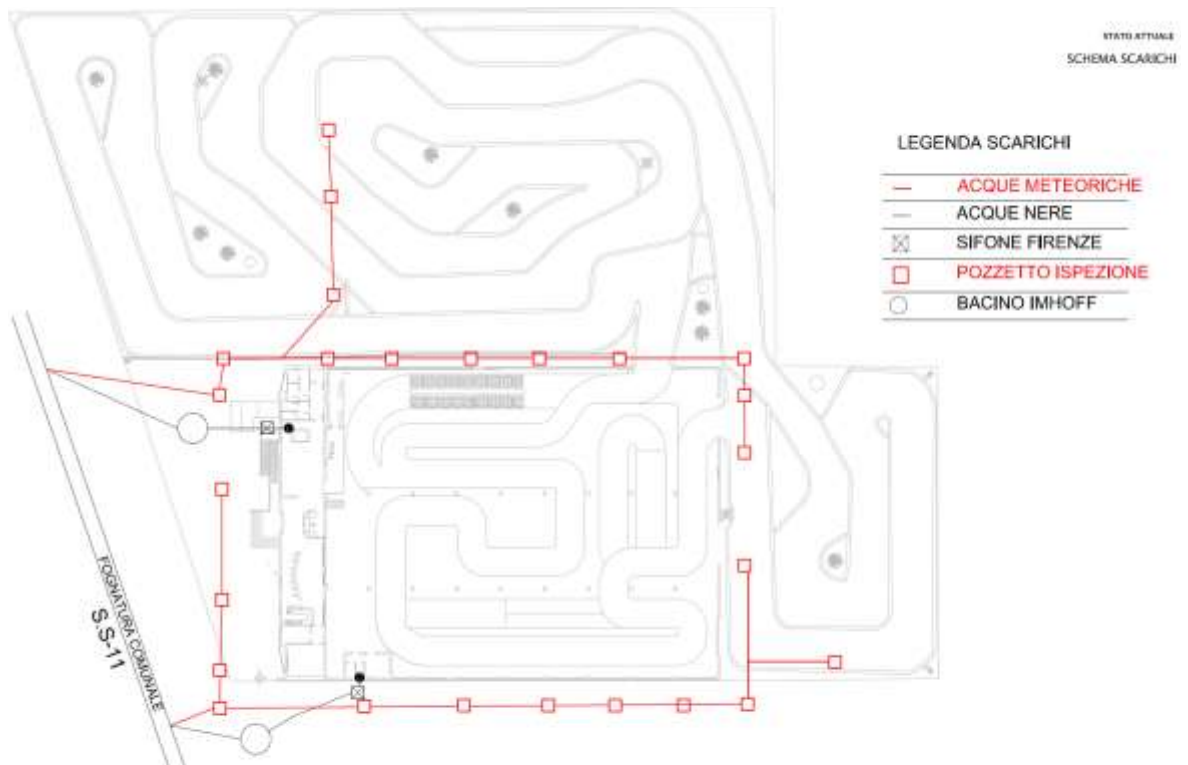
- il box chiuso per il deposito dell'olio motore (in fusti da 60 l) e dell'olio esausto Codice CER 13 02 05\* (in fusto da 180 l o da 60 l); nel corso del 2017 sono stati avviati a smaltimento circa 500 kg di olio esausto;
- il cassone per la raccolta dei rifiuti Codice CER 15 01 06 "Imballaggi in materiali misti" con un ammontare di 25.285 kg avviati a recupero nel 2017.



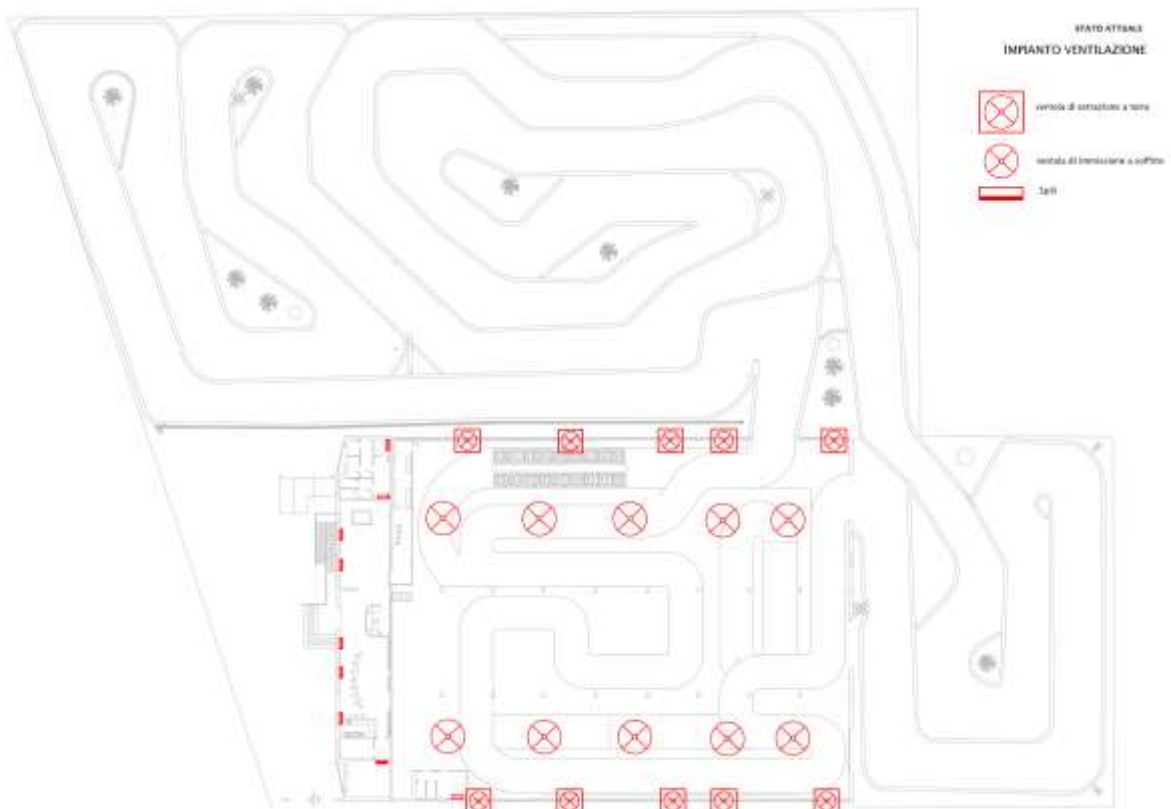
Configurazione attuale del kartodromo Vicenza Kart Indoor - depositi, officina, fari illuminazione, forniture e sottoservizi.

Per quanto riguarda i principali impianti tecnici dell'insediamento, sono presenti:

- l'**impianto elettrico** per l'illuminazione interna ed esterna, per il funzionamento delle apparecchiature elettriche ed elettroniche (compreso lo scaldavivande della cucina) e per il riscaldamento / raffreddamento della sola area accoglienza / intrattenimento / servizi (mentre la pista kart coperta non è riscaldata / raffreddata); l'intero insediamento, privo dell'utenza gas metano, ha utilizzato nel 2017 circa 160.000 kWh;
- l'**impianto idraulico** per la fornitura di acqua potabile, il cui consumo, nel 2017, è stato di circa 200 mc/anno (si precisa che la pulizia delle piste, interne ed esterne, avviene a mezzo di spazzatrici industriali a secco);
- l'**impianto di ventilazione del locale della pista kart indoor** composto da n. 10 elettroventilatori di immissione di aria esterna dalla copertura e n. 10 elettroventilatori di estrazione di aria alla base delle pareti orientali ed occidentali del capannone; l'impianto è supportato da una centralina di monitoraggio dei gas CH<sub>4</sub> e CO con n. 4 punti di rilevamento; durante l'esercizio dell'attività, i n. 4 ampi portoni scorrevoli del capannone vengono sempre mantenuti completamente aperti (anche nella stagione invernale, stante l'assenza di impianto di riscaldamento) onde agevolare il ricambio d'aria;
- l'**impianto fognario delle "acque nere" e delle "acque bianche"** con recapito nella fognatura pubblica di tipo misto presente lungo la controstrada della Strada Regionale 11 "Padana Superiore"; le "acque nere" provengono dai servizi igienici, dal bar con cucina annessa e dal chiosco esterno e, pertanto, sono classificabili come acque reflue assimilate alle domestiche; le "acque bianche" provengono dal dilavamento, da parte delle acque di origine meteorica, della copertura, della pista esterna e del piazzale adibito a chiosco e parcheggio.



Configurazione attuale del kartodromo Vicenza Kart Indoor - rete fognaria.



Configurazione attuale del kartodromo Vicenza Kart Indoor - impianto di ventilazione.

## Flotta go-kart e gestione dell'attività

Il kartodromo Vicenza Kart Indoor è classificato fra i “**Locali di spettacolo e di trattenimento in genere**” privi di spettatori e, all'interno della struttura, non vengono effettuate manifestazioni e/o attività sportive regolate dal C.O.N.I. e dalle Federazioni sportive nazionali riconosciute dal C.O.N.I., riportate nell'allegato al D.M. 18 marzo 1996.

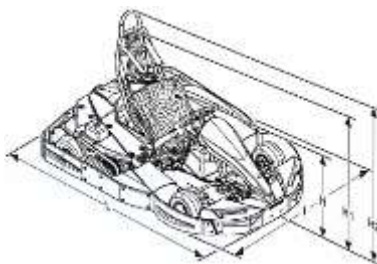
La flotta kart è composta da n. 30 go-kart per adulti (dai 15 anni compiuti in poi) e da n. 6 go-kart per bambini (con età compresa fra 7 e 14 compiuti). Essi sono prodotti dalla ditta francese Sodi e risultano conformi alle disposizioni della Direttiva Europea 2006/42/CE relativa alle macchine e sono progettati per soddisfare le esigenze delle seguenti Linee guida di riferimento:

- NFS52-002 Regole tecniche e di sicurezza della FFSA (*Fédération Française du Sport Automobile*) per il karting;
- Raccomandazioni del CIK-FIA (*Commission Internationale de Karting - Federation Internationale de l'Automobile*) per il karting nel tempo libero.

I n. 30 go-kart da pista per go-kart per adulti sono del Modello kart Sodi SR4, che monta motore a 4 tempi HONDA Modello GX270 con alimentazione a benzina senza piombo; il kart è dotato di un freno a disco a comando idraulico.



Go-kart Modello Sodi SR4.



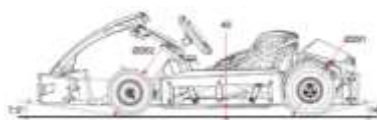
Lunghezza (L) = 1.914 mm  
Larghezza (l) = 1.332 mm  
Altezza (H) = 670 mm  
Altezza con barra roll-over (H1) = 890 mm  
Altezza con barra roll-over (H2) = 1.040 mm  
Peso = Motore GX270: 148 kg

Dimensioni e pesi.

I n. 6 go-kart da pista per go-kart per bambini sono del Modello kart Sodi LR5, che monta motore a 4 tempi HONDA Modello GX200 con alimentazione a benzina senza piombo; il kart è dotato di un freno a disco a comando idraulico.



Go-kart Modello Sodi LR5.

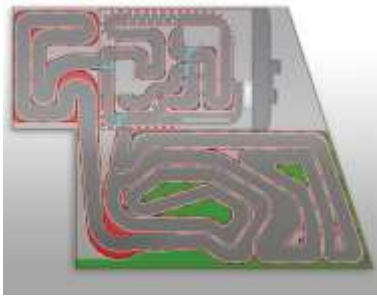


Lunghezza (L) = 1.850 mm  
Larghezza (l) = 1.270 mm  
Altezza (H) = 590 mm  
Altezza con barra roll-over (H1) = 890 mm  
Altezza con barra roll-over (H2) = 1.072 mm  
Peso = Motore GX200: 124,5 kg

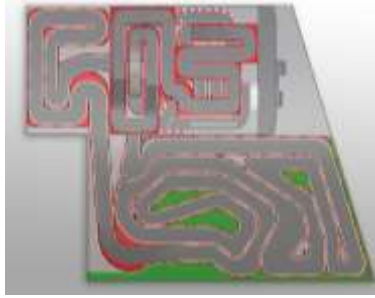
Dimensioni e pesi.

In funzione delle condizioni meteorologiche (in caso di pioggia la pista esterna non è utilizzabile) e/o di specifiche esigenze, la pista presenta tre variabili di circuito:

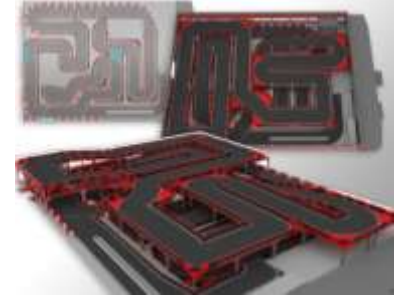
- configurazione “*sun track*”: in caso di bel tempo viene utilizzato il tracciato interno (piano terra) con estensione alla pista esterna a cielo libero;
- configurazione “*full track*”: prevede l'utilizzo della pista interna sui tre livelli con estensione alla pista esterna a cielo libero (tale configurazione è prevista occasionalmente in caso di eventi e/o manifestazioni specifiche);
- configurazione “*rain track*”: in caso di mal tempo viene è previsto l'utilizzo del solo tracciato interno sui tre livelli.



*Circuito "sun track".*



*Circuito "full track".*



*Circuito "rain track".*

La **capienza massima** dell'attività prevede:

- per il kartodromo: un massimo n. 25 piloti contemporaneamente presenti in pista (clienti che usufruiscono dei servizi di guida) ed un massimo n. 25 persone eventualmente in attesa del proprio turno di guida;
- per il locale destinato a bar ad esclusivo utilizzo dei clienti del kartodromo: un massimo n. 150 persone eventualmente in attesa/conclusione del proprio turno di guida;
- a servizio dell'intera attività: n. 5 addetti alla gestione (n. 1 titolare addetto alla cassa, n. 1 addetto al bar, n. 3 addetti al servizio di controllo, assistenza e gestione della pista).

Si stima, quindi, un traffico massimo di circa 50 autoveicoli/ora, mentre il traffico pesante è assente.

Gli **orari di apertura al pubblico** (dai 15 anni compiuti in poi) sono:

- dal lunedì al giovedì: 18.00 ÷ 01.00;
- venerdì: 18.00 ÷ 02.00;
- sabato: 17.00 ÷ 02.00;
- domenica: 17.00 ÷ 22.00;
- mese di agosto: 20.00 ÷ 01.00.

I bambini / ragazzi dai 7 ai 14 anni possono correre, su prenotazione e su pista a loro dedicata, solo il sabato e la domenica dalle ore 14.00 alle ore 17.00.

### 3.3 Documentazione fotografica

---



*Area ingresso e parcheggio.*



*Area chiosco esterno.*



*Area accoglienza interna.*



*Area bar ad esclusivo utilizzo dei clienti dell'impianto.*



*Area intrattenimento.*



*Area ufficio.*



*Area officina per piccola manutenzione.*



*Area spogliatoio per piloti.*



*Area box e griglia di partenza.*



*Pista indoor.*



*Elettroventilatore di immissione aria.*



*Elettroventilatore di estrazione aria.*



*Pannello di controllo della centralina di monitoraggio.*



*Pista outdoor sud occidentale.*



*Pista outdoor nord occidentale.*



*Pista outdoor nord orientale.*



*Box di deposito olio motore e olio esausto.*



*Box di deposito carburante (benzina senza piombo).*



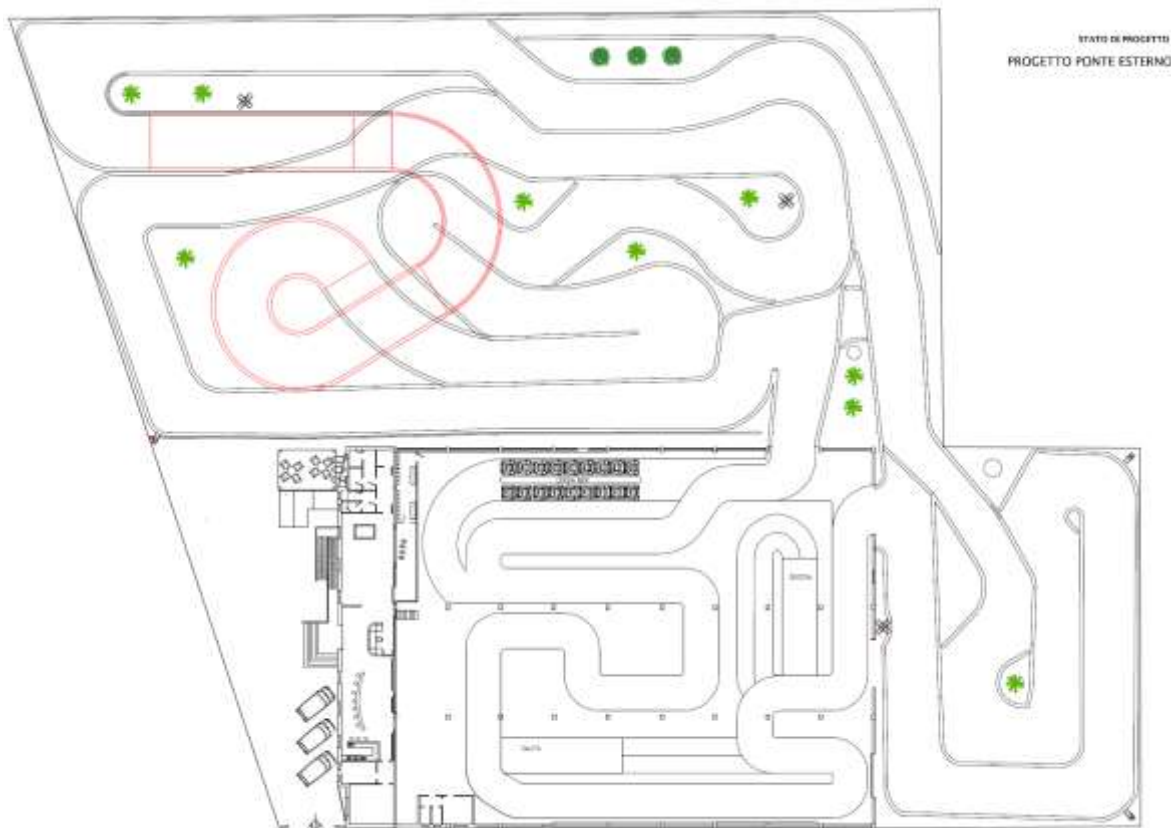
### 3.4 Il nuovo progetto di ponte con sopraelevata esterna

Al fine di implementare la propria offerta di intrattenimento nell'esistente pista per go-kart, la società Karland S.r.l. intende realizzare, sulla pista esterna, un nuovo ponte prefabbricato per la formazione di un nuovo percorso sopraelevato.

Il ponte verrà realizzato mediante una struttura metallica sostenuta da un pilastro centrale e da colonne ancorate al suolo mediante piastre fissate con bulloni e travi reticolari di supporto dell'impalcato di scorrimento. La sede carrabile sarà in compensato fenolico da 3 cm fissato alla struttura, mentre le protezioni laterali, che delimitano anche il tracciato, verranno realizzate in polimero termoplastico ad alta resistenza ed elasticità agli urti con certificazione di reazione al fuoco in classe 1. Lo sviluppo del tracciato del nuovo ponte, della lunghezza complessiva di 95 m (+ 50/60 m effettivi sul totale della pista), comprenderà una rampa rettilinea di salita e una discesa che si raccorderà con una rampa elicoidale.

Nonostante l'aumento della lunghezza complessiva del tracciato a 1.250/1.260 m, la realizzazione del nuovo intervento non comporterà la modifica delle attuali modalità di gestione dell'attività sia in termini di flotta go-kart che di capienza massima dell'impianto.

La realizzazione dell'intervento sarà subordinata all'acquisizione del regolare Permesso di Costruire da parte del Comune di Altavilla Vicentina.



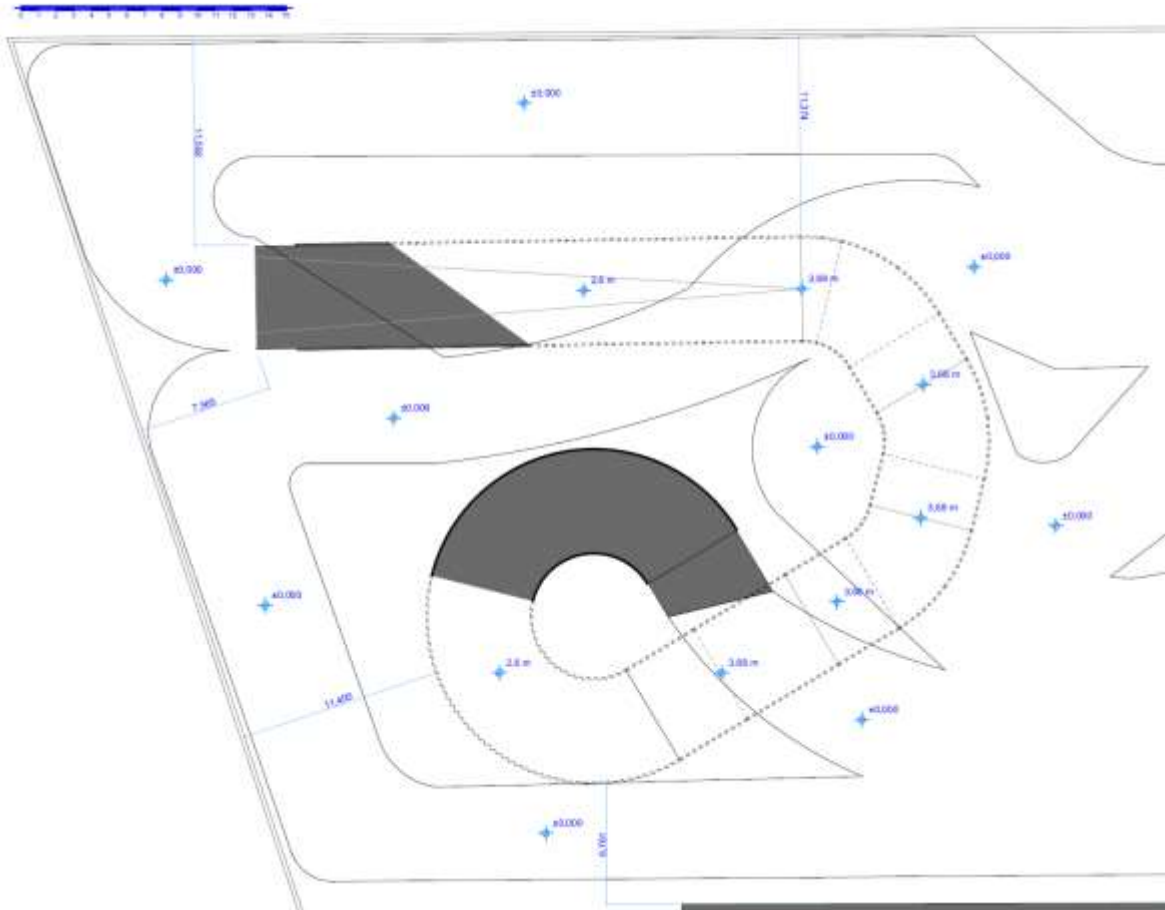
Configurazione di progetto del kartodromo Vicenza Kart Indoor; in rosso il nuovo tracciato della pista esterna.

Per la fase di cantierizzazione si stima una durata complessiva di circa 4 settimane, secondo le seguenti fasi:

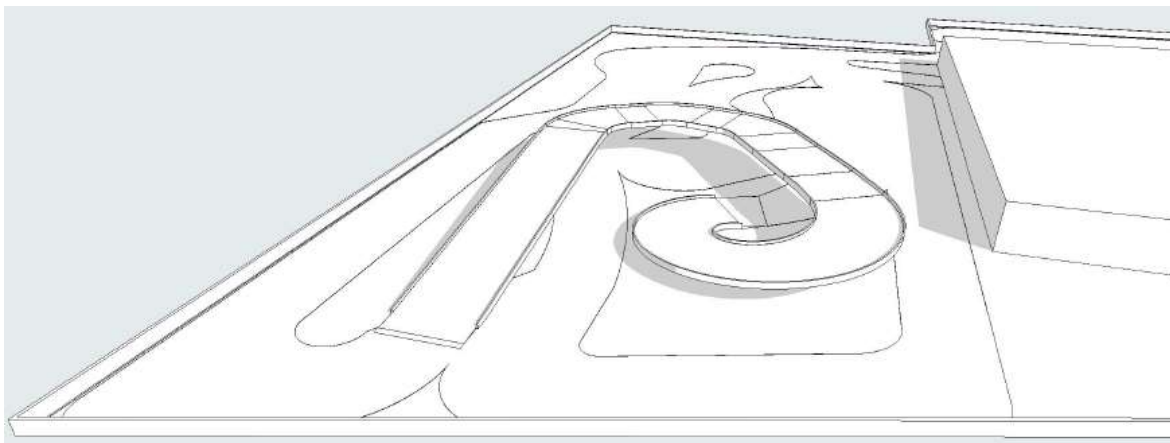
- fase 1 della durata di circa un giorno: arrivo e scarico dei moduli prefabbricati forniti dalla ditta slovena 360 Karting d.o.o.;
- fase 2 della durata di circa tre settimane: montaggio e assemblaggio a secco dei moduli della struttura e posa e fissaggio della pavimentazione prefabbricata da parte della ditta 360 Karting d.o.o.;
- fase 3 della durata di circa una settimana: tracciamento e messa in sicurezza della nuova pista.

Fase	Giorno																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
1																														
2																														
3																														

Cronoprogramma dei lavori.



Planimetria di progetto del nuovo ponte con percorso sopraelevato esterno.



Vista prospettica del nuovo ponte con percorso sopraelevato esterno.

## 4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

### 4.1 Premessa metodologica

Al fine di evidenziare la coerenza del progetto in esame con le indicazioni dei piani sovraordinati (cd. coerenza esterna), si sono esaminati i contenuti di:

- il vigente Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 250 del 13 dicembre 1991;
- il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), adottato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009 e sottoposto a successiva variante parziale con Deliberazione di Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013 per l'attribuzione della valenza paesaggistica;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Vicenza, adottato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 40 del 20 maggio 2010 ed approvato con Deliberazione di Giunta Provinciale n. 708 del 2 maggio 2012;
- la pianificazione urbanistica comunale (PAT e PI) dei Comuni di Altavilla Vicentina e Sovizzo.

Per quanto riguarda la pianificazione settoriale di natura ambientale si darà specifico riscontro nel capitolo 5 "Quadro di riferimento ambientale" del presente Studio Preliminare Ambientale.

### 4.2 Il vigente Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Il vigente PTRC, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 250 del 13 dicembre 1991, risponde all'obbligo emerso con la legge n. 431/1985 di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il PTRC, attraverso dieci elaborati cartografici, enuncia le politiche da adottare nel territorio regionale. Nel seguito si riporta l'analisi di tali elaborati grafici evidenziando la ricorrenza di politiche in corrispondenza del sedime del kartodromo Vicenza Kart Indoor:

- Tavola 1 "Difesa del suolo e degli insediamenti" alla scala 1:250.000: l'area in esame non è interessata da alcuna previsione di vincolo, tutela, politica o perimetrazione di piano;
- Tavola 2 "Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale" alla scala 1:250.000: l'area in esame non ricade in alcun ambito individuato dal piano;
- Tavola 3 "Integrità del territorio agricolo" alla scala 1:250.000: l'area in esame risulta compresa all'interno degli "Ambiti ad eterogenea integrità" disciplinati dall'art. 23 delle Norme di Attuazione del PTRC; rilevando che essa, allo stato attuale, non ricade nel territorio agricolo bensì nel territorio già urbanizzato ad uso misto produttivo - artigianale - commerciale - direzionale e che la sopraelevazione della pista kart non comporta alcun ulteriore consumo di suolo, non si evidenziano incoerenze con quanto indicato dal PTRC;
- Tavola 4 "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico" alla scala 1:250.000: l'area in esame non è contrassegnata da alcun tematismo specifico; la contigua SR 11 "Padana Superiore" è censita fra le Strade Romane / Viabilità statale (lombardo - veneta), ma l'intervento di progetto non comporta alcuna interferenza fisica con tale tracciato stradale;
- Tavola 5 "Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica" alla scala 1:250.000: l'area in esame ricade all'esterno degli ambiti individuati dal piano;
- Tavola 6 "Schema della viabilità primaria - Itinerari regionali ed interregionali" alla scala 1:250.000: l'area in esame è compresa all'interno del **corridoio plurimodale est - ovest di livello interregionale**; per l'area in esame, essendo accessibile alla SR 11 "Padana Superiore" attraverso un'esistente controstrada, non si evidenziano incoerenze con tale politica; inoltre, l'intervento di progetto non modifica l'attuale carico di mobilità;
- Tavola 7 "Sistema insediativo" alla scala 1:250.000: l'area in esame ricade lungo un corridoio principale intermodale regionale e al margine occidentale dell' "**Area Centro-Veneta**", un sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura policentrica e localmente imperniato sulla Città di Vicenza; l'esistente accessibilità e la tipologia di attività in esame non risultano in contrasto con tale connotazione;

- Tavola 8 "Articolazione del Piano" alla scala 1:250.000: l'area in esame non ricade all'interno di alcun ambito individuato dall'elaborato cartografico;
- Tavola 9.5 "Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica" alla scala 1:50.000: l'area in esame non è compresa all'interno di alcun ambito individuato dall'elaborato cartografico;
- Tavola 10 "Valenze storico-culturali e paesaggistico-ambientali": l'area in esame non è contrassegnata da alcuna valenza storico-culturale e paesaggistico-ambientale individuata dal piano.




Il PTRC si è, infine, articolato per Piani di Area, previsti dalla legge n. 61/1985, 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. Il territorio comunale di Altavilla Vicentina rientra, in parte, nella pianificazione del Piano d'Area dei Monti Berici, approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 31 del 9 luglio 2008. Nel suo complesso tale Piano d'Area riguarda il territorio di 21 comuni interessati dall'emergenza naturalistica e paesaggistica delle alture beriche, compreso a nord dalla linea ferroviaria Verona-Vicenza-Venezia, ad est dalla Statale Berica e dal canale Bisatto, a sud da un tratto dello scolo Liona e dell'ex ferrovia Ostiglia, a sud-ovest dalla strada comunale Spessa-Bagnolo, ad ovest dal corso del fiume Guà e dalla SR 11 "Padana Superiore". **L'esistente kartodromo Vicenza Kart Indoor è collocato all'esterno della perimetrazione del Piano d'Area dei Monti Berici**, essendo posto a nord della SR 11 "Padana Superiore" che, localmente, funge da perimetro nord occidentale del piano stesso.

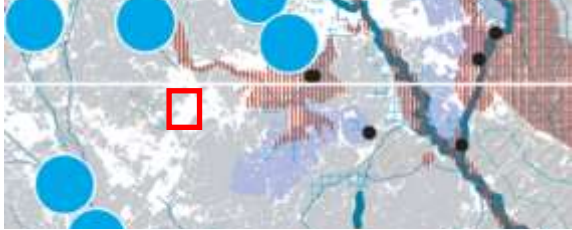







In definitiva, l'analisi delle politiche espresse dagli elaborati cartografici del PTRC in corrispondenza del sedime del kartodromo Vicenza Kart Indoor non ha evidenziato alcuna incoerenza e/o preclusione alla realizzazione del nuovo progetto di allungamento, tramite sopraelevata in sede, dell'esistente pista per go-kart denominata Vicenza Kart Indoor.

#### 4.3 Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)








Il nuovo PTRC, attualmente allo stadio di adozione ed integrato dalla variante parziale per l'attribuzione della valenza paesaggistica, si pone come quadro di riferimento generale e non intende rappresentare un ulteriore livello di normazione gerarchica e vincolante, quanto invece costituire uno strumento articolato per direttive, su cui impostare in modo coordinato la pianificazione territoriale, in raccordo con la pluralità delle azioni locali.

Il PTRC, attraverso dieci elaborati (nove cartografici ed uno di rassegna del sistema degli obiettivi di progetto), enuncia le politiche da adottare nel territorio regionale. Nel seguito si riporta l'analisi degli elaborati cartografici evidenziando la ricorrenza di politiche in corrispondenza del sedime del kartodromo Vicenza Kart Indoor.

	<p><b>Tavola 01a "Uso del Suolo - Terra"</b> alla scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno del "Tessuto urbanizzato" e dell' "Ambito strutturale del paesaggio n. 23 - Alta pianura vicentina".</p> <p>Relativamente al tessuto urbanizzato, il PTRC non detta norme o misure di salvaguardia specifiche.</p> <p>Per quanto riguarda l'Ambito strutturale del paesaggio n. 23 si rimanda a quanto più precisamente trattato alla fine del presente paragrafo.</p>
<p><i>Elementi territoriali di riferimento:</i></p>  Tessuto urbanizzato	<p><b>Tavola 01b "Uso del Suolo - Acqua"</b> alla scala 1:250.000: l'area in esame ricade all'interno dell' "Area di primaria tutela quantitativa degli acquiferi", la cui disciplina, ai sensi dell'art. 16 delle Norme Tecniche del PTRC, è rinviata al competente Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA).</p> <p>L'art. 40 delle Norme Tecniche del PTA "Azioni per la tutela quantitativa delle acque sotterranee" è riferito alle derivazioni di acque sotterranee tramite pozzo, azione non presente nell'insediamento e non prevista nel</p>
<p><i>Area di tutela e vincolo:</i></p>  Area di primaria tutela quantitativa degli acquiferi	

	<p>progetto in esame.</p> <p><b>Tavola 01c "Uso del Suolo - Idrogeologia e rischio sismico"</b> alla scala 1:250.000: l'area in esame non è compresa all'interno o in prossimità degli elementi individuati dal piano.</p>
 <p>Elementi territoriali di riferimento:</p>  Tessuto urbanizzato	<p><b>Tavola 02 "Biodiversità"</b> alla scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno del "Tessuto urbanizzato" e dell' "Ambito strutturale del paesaggio n. 23 - Alta pianura vicentina"; non risulta contigua ad elementi del sistema della rete ecologica (aree nucleo, parchi e corridoi ecologici).</p> <p>Relativamente al tessuto urbanizzato, il PTRC non detta norme o misure di salvaguardia specifiche.</p> <p>Per quanto riguarda l'Ambito strutturale del paesaggio n. 23 si rimanda a quanto più precisamente trattato alla fine del presente paragrafo.</p>
 <p>Inquinamento da fonti diffuse</p>  Area con possibili livelli eccedenti di radon <p>Inquinamento elettromagnetico</p>  Area con alta concentrazione di inq. elettromagnetico <p>Sistema della distribuzione del gas</p>  SRG (Snam rete gas) regionale <p>Inquinamento da NOx</p>  20 - 30 µg/mc media luglio 2004 - giugno 2005	<p><b>Tavola 03 "Energia ed ambiente"</b> alla scala 1:250.000: l'area in esame è compresa fra le aree con "Possibili livelli eccedenti di radon", "Alta concentrazione di inquinamento elettromagnetico", "Rete gas regionale" e "Concentrazione media di NOx: tra 20 e 30 µg/mc".</p> <p>Per quanto concerne il rischio di esposizione al gas radon, si premette, innanzitutto, che il Comune di Altavilla Vicentina non rientra fra i comuni individuati a rischio radon dall'Arpav. Si evidenzia, inoltre, che l'intervento non prevede la realizzazione di locali o ambienti interrati e che l'esistente capannone è dotato di impianto di ventilazione.</p> <p>Per quanto riguarda l'inquinamento elettromagnetico, la sorgente ad alta frequenza più vicina è posta a 350 m di distanza, mentre quella a bassa frequenza a 550 m, distanze ritenute di sufficiente tutela per il rischio di esposizione.</p> <p>L'esistente insediamento della Vicenza Kart Indoor è interessato, nel settore settentrionale, dalla presenza di un tratto del metanodotto "Cremona Mestre DN 400 (16")", la cui fascia di rispetto non è interessata dal nuovo intervento.</p> <p>Per quanto riguarda i livelli di concentrazione degli NOx, il PTRC non riporta specifiche indicazioni relative alla gestione delle emissioni di Azoto in atmosfera; si rimanda a quanto più precisamente trattato al paragrafo 5.2.</p>

 <p>Sistema stradale</p> 	<p><b>Tavola 04 "Mobilità"</b> alla scala 1:250.000: l'esistente insediamento è accessibile, tramite un'esistente controstrada, alla SR 11 "Padana Superiore", infrastruttura individuata dal PTRC nel "sistema stradale".</p> <p>Le azioni di progetto non prevedono la modifica degli attuali accessi all'insediamento produttivo o variazioni dei flussi veicolari indotti e, pertanto, non si ravvisano interferenze con le politiche sulla mobilità del PTRC.</p>
 <p>Territori, piattaforme e aree produttive:</p>  <p>Territori strutturalmente conformati:</p>  <p>Incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale:</p> 	<p><b>Tavola 05a "Sviluppo Economico Produttivo"</b> alla scala 1:250.000: l'area in esame è individuata fra i Sistemi produttivi di rango regionale ("Ambiti di pianificazione coordinata", "Territori urbani complessi - Vicenza", "Territori geograficamente strutturati - Valli del Chiampo e Valle dell'Agno", "Strada mercato") e ricade fra le aree con un'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale <math>\geq 0,05</math>.</p> <p>Nel rilevare che l'esistente attività risulta coerentemente inserita nel territorio dei Sistemi produttivi di rango regionale, si evidenzia che l'art. 43 delle Norme Tecniche del PTRC enuncia direttive per la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e settoriale e non vincoli o prescrizioni per i progetti.</p> <p>Il progetto in esame non comporta alcuna variazione dell'indicatore relativo all'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale.</p>
	<p><b>Tavola 05b "Sviluppo Economico Turistico"</b> alla scala 1:250.000: l'area in esame non ricade all'interno di tematismi di piano.</p>
 <p>Sistemi lineari ordinatori del territorio da valorizzare:</p> 	<p><b>Tavola 06 "Crescita Sociale e Culturale"</b> alla scala 1:250.000: l'area in esame è contigua ad un tratto del "Percorso archeologico delle vie Claudia Augusta e Annia con le città romane antiche di Altinum e Concordia Sagittaria" ed è ricompresa fra gli elementi territoriali di riferimento "Collina".</p> <p>Le azioni di progetto non prevedono la modifica degli attuali accessi al kartodromo e, pertanto, non si ravvisano interferenze con il percorso archeologico corrispondente alla SR 11 "Padana Superiore".</p>

<p>Elementi territoriali di riferimento:</p>  Collina su base comunale ISTAT	
	<p><b>Tavola 07 “Montagna del Veneto”</b> alla scala 1:250.000: l'area in esame ricade in un'area di alta pianura su cui non sono programmate particolari politiche del PTRC.</p>
 <p>Sistema metropolitano regionale - Rete di città</p>  Piattaforma metropolitana dell'ambito centrale  Ambito di riequilibrio territoriale  Area ad alta densità insediativa	<p><b>Tavola 08 “Città Motore del Futuro”</b> alla scala 1:250.000: l'area in esame fa parte del Sistema metropolitano regionale - Rete di città con i tematismi “Piattaforma metropolitana dell'ambito centrale (Vicenza, Padova, Venezia, Treviso)”, “Ambito di riequilibrio territoriale”, “Area ad alta densità insediativa”.</p> <p>L'esistente insediamento con la sua attività è coerentemente inserito nella Rete di Città dell'ambito regionale centrale ad alta densità insediativa; il nuovo progetto si pone in linea con la strategia del PTRC di rafforzamento della Rete di Città.</p> <p>In tema di riequilibrio territoriale, l'art. 68 delle Norme Tecniche del PTRC assegna alle Province ed ai Comuni la predisposizione, nei propri strumenti pianificatori ed urbanistici, di piani e progetti volti al riordino degli insediamenti esistenti; in rapporto all'intervento in esame, non si ravvisa, pertanto, la possibilità di introdurre elementi in grado di interferire con azioni di riequilibrio territoriale eventualmente promosse da tali strumenti.</p>
	<p><b>Tavola 09 “Sistema del Territorio Rurale e della Rete Ecologica”</b> alla scala 1:50.000: l'area in esame non presenta elementi né del Sistema della Rete Ecologica che di quello del Territorio Rurale, essendo collocata, già allo stato attuale, all'interno del tessuto urbanizzato consolidato ad uso industriale.</p>

Infine, alla Tavola 10, il nuovo PTRC individua il sistema degli obiettivi di progetto, articolato in dieci diversi temi, che, per la loro rilevanza strategica, sono rivolti più alla pianificazione territoriale e urbanistica generale che alla realizzazione di opere o progetti come quello in esame.



Il sistema degli obiettivi di progetto del nuovo PTRC.

Di rilievo, fra i molti approfondimenti del nuovo PTRC, sono, inoltre, gli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica proposti dall'Atlante ricognitivo degli Ambiti di paesaggio.

La porzione settentrionale del territorio del Comune di Altavilla Vicentina e, con essa, l'area di intervento rientrano nell'estremo settore sud occidentale dell'**Ambito di paesaggio regionale n. 23 "Alta Pianura Vicentina"**, che interessa il sistema insediativo pedecollinare di Schio e Thiene fino a comprendere, verso sud, la Città di Vicenza.

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

È attraversato in direzione nord-sud dall'asse autostradale della A31 "Valdastico", che collega Piovene Rocchette all'autostrada A4. Il margine sud dell'ambito (Altavilla



L'Ambito di paesaggio regionale n. 23 "Alta Pianura Vicentina" nell'Atlante ricognitivo degli Ambiti di paesaggio del PTRC.



Vicentina, Creazzo, Vicenza, Torri di Quartesolo) è interessato dalla SR 11 "Padana Superiore", lungo la quale è cresciuto un sistema identificabile in una conurbazione lineare, con presenza prevalente di zone commerciali e industriali, che sempre più ha assunto caratteristiche di vera e propria "Strada mercato".

Fra i diversi **obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica** dell'Ambito di paesaggio dell'Alta Pianura Vicentina, quelli specifici per l'area di Altavilla Vicentina sono:

- **24a.** salvaguardare il valore storico-culturale degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale (centri storici, castelli, rocche, ville e parchi storici, antiche pievi, fornaci, lande, contrade rurali, opifici idraulici, ville azienda, ecc.) in particolare la Via Postumia: l'intervento di progetto si colloca all'interno di un insediamento, prima produttivo ed ora commerciale, di recente costruzione e, quindi, privo di interesse storico-testimoniale e senza interessare il tracciato dell'antica Postumia;
- **26b.** promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori: l'intervento in esame, essendo un ampliamento in sede dell'esistente pista per go-kart, si pone nell'ottica di una maggiore densità funzionale che non comporta nuovo consumo di suolo intonso.



*Gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica specifici dell'Ambito di paesaggio regionale n. 23 "Alta Pianura Vicentina" individuato nell'Atlante ricognitivo degli Ambiti di paesaggio del PTRC.*

#### 4.4 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il PTCP è uno strumento di pianificazione di area vasta, a livello intermedio tra i piani regionali e quelli comunali, che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche paesaggistiche ed ambientali. In particolare, il PTCP della Provincia di Vicenza si pone l'obiettivo di essere uno strumento di indirizzo e coordinamento per l'attività pianificatoria comunale finalizzato alla tutela di quegli interessi pubblici che, per loro natura, hanno una dimensione sovracomunale sia sotto il profilo urbanistico in senso stretto sia in relazione alla tutela dell'ambiente in senso ampio.



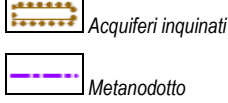



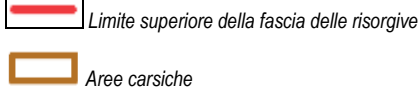
Il PTCP trova forma negli elaborati cartografici del Progetto di Piano, di cui nel seguito si estrapolano gli elementi di interesse per l'area in esame.




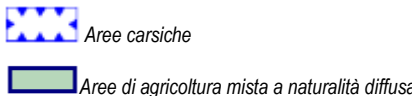

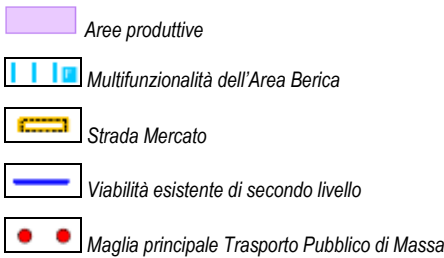


*Pianificazione di livello superiore*

 *Piano d'Area dei Monti Berici*

**Tavola 1.1.B "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale"** alla scala 1:50.000: l'area di intervento non presenta vincoli o altri elementi censiti nella tavola di piano. All'esterno dell'area, in corrispondenza della SR 11 "Padana Superiore", è presente il confine nord occidentale del Piano d'Area dei Monti Berici.

	<p><b>Tavola 1.2.B “Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale”</b> alla scala 1:50.000: l’area in esame non presenta vincoli o altri elementi censiti nella tavola di piano.</p>
 <p>  </p>	<p><b>Tavola 2.1.B “Carta della fragilità”</b> alla scala 1:50.000: l’area di interno ricade nel settore orientale dell’ambito “Acquiferi inquinati” ed è interessata dal tracciato di un metanodotto.</p> <p>L’intero sedime del kartodromo non presenta superfici permeabili o derivazioni di acque sotterranee ed anche la proposta progettuale non prevede interferenze con la matrice acque sotterranee; pertanto, essa non incide sulla fragilità data dalla presenza di “acquiferi inquinati”, come viene più precisamente analizzato al paragrafo 5.3.</p> <p>L’esistente insediamento della Vicenza Kart Indoor è interessato dalla presenza di un tratto del metanodotto “Cremona Mestre DN 400 (16)”, la cui fascia di rispetto non è interessata dal nuovo intervento.</p>
 <p>  </p>	<p><b>Tavola 2.2 “Carta Geolitologica”</b> alla scala 1:60.000: l’area di progetto ricade su “Materiali alluvionali a tessitura prevalentemente sabbiosa (L-ALL-06)”, la cui presenza non preclude o condiziona l’intervento di progetto.</p>
 <p>  </p>	<p><b>Tavola 2.3 “Carta Idrogeologica”</b> alla scala 1:60.000: l’area di progetto ricade a monte del “Limite superiore della fascia delle risorgive” e nel settore meridionale delle “Aree carsiche” dei Monti Lessini. La proposta di intervento non altera l’attuale ciclo idrico locale in termini di maggiori consumi (esclusivamente da acquedotto) o reflui (con recapito nella fognatura mista pubblica) e, pertanto, non risultano interferenze con la fascia delle risorgive o con le possibili aree carsiche sottostanti la copertura alluvionale.</p>

	<p><b>Tavola 2.4 “Carta Geomorfologica”</b> alla scala 1:60.000: l’area di intervento non presenta alcun elemento geomorfologico segnalato dalla tavola di piano.</p>
	<p><b>Tavola 2.5 “Carta del Rischio idraulico”</b> alla scala 1:60.000: l’area di intervento, ed un suo rilevante intorno, non presenta alcun fattore di rischio idraulico segnalato dalla tavola di piano.</p>
 <p>  </p>	<p><b>Tavola 3.1.B “Sistema Ambientale”</b> alla scala 1:50.000: l’area di progetto è compresa nel settore meridionale delle “Aree carsiche” dei Monti Lessini e nelle “Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa”.</p> <p>La proposta di intervento non altera l’attuale ciclo idrico locale in termini di maggiori consumi (esclusivamente da acquedotto) o reflui (con recapito nella fognatura mista pubblica) e, pertanto, non risultano interferenze con le possibili aree carsiche sottostanti la copertura alluvionale.</p> <p>L’esistente kartodromo è inserito all’interno di una zona mista produttiva-artigianale-commerciale priva di aree agricole.</p>
 <p>  </p>	<p><b>Tavola 4.1.B “Sistema insediativo infrastrutturale”</b> alla scala 1:50.000: l’area di progetto ricade all’interno delle “Aree produttive”, lungo un importante corridoio a cui sono riconosciute le funzioni di “Multifunzionalità dell’Area Berica”, di “Strada Mercato”, di “Viabilità esistente di secondo livello”, di “Maglia principale del Trasporto Pubblico di Massa”.</p> <p>Per quanto riguarda le “Aree produttive” il PTCP individua direttive per la formazione di specifici piani comunali e/o intercomunali ai quali demandare la disciplina di tali ambiti.</p> <p>Il progetto non prevede modifiche alla tipologia di attività in essere o ulteriore carico antropico che risulta congrua e coerente con le politiche assegnate al corridoio multifunzionale dell’Area Berica.</p>



#### 4.5 La pianificazione urbanistica comunale

Il progetto di allungamento, tramite sopraelevata in sede, dell'esistente pista per *go-kart* denominata Vicenza Kart Indoor ricade interamente nel Comune di Altavilla Vicentina, mentre l'esistente kartodromo interessa, per modesta parte, anche il territorio del Comune di Sovizzo. Per completezza di analisi, si procede, quindi, alla verifica della pianificazione urbanistica comunale di entrambi i comuni.

Da un punto di vista urbanistico, i Comuni di Altavilla Vicentina e Sovizzo sono entrambi dotati di un **Piano di Assetto del Territorio (PAT)** approvati, il primo, con Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 927 del 7 aprile 2009 ed aggiornato con la Variante n. 1 recentemente approvata, il secondo, con Deliberazione del Commissario Straordinario con i poteri della Giunta Provinciale n. 118 del 18 giugno 2013. A seguito dell'approvazione del PAT sono intervenute, per entrambi i comuni, le fasi attuative con la formazione del **Piano degli Interventi (PI)**:

- nel Comune di Altavilla Vicentina al Primo Piano degli Interventi (PI) sono succedute numerose varianti, da ultima la Variante parziale al PI n. 16 approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 18 del 27 marzo 2017 (mentre risulta in corso l'iter di un ulteriore Variante parziale al PI adottata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 52 del 27 settembre 2017); con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 27 marzo 2017 è stato, invece, approvato il PI coordinato con la Variante n. 15, che costituisce l'aggiornamento dell'intero piano;
- nel Comune di Sovizzo al Piano degli Interventi "zero" (PI) sono succedute alcune varianti, da ultima la Variante al PI n. 3 approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 26 del 26 luglio 2018.

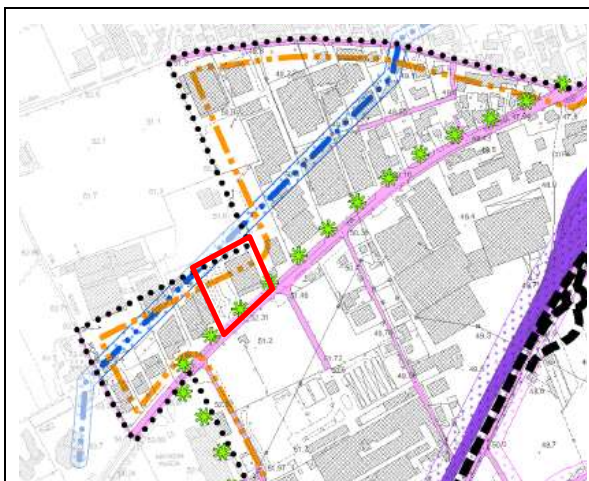
Nel Comune di Altavilla Vicentina, per effetto dei vigenti strumenti urbanistici, **l'area oggetto di intervento ricade all'interno dell'Ambito Territoriale Ottimale n. 2 “Corridoio plurimodale”**, caratterizzato da funzioni prevalentemente non residenziali che, grazie alla localizzazione in fregio alla SR 11 “Padana Superiore”, vedono consolidarsi le funzioni commerciali e terziarie; le politiche urbanistiche sono volte alla riconversione e riqualificazione di alcuni ambiti produttivi, al miglioramento delle infrastrutture viarie ricercando al contempo una migliore qualità insediativa e una maggiore sostenibilità ambientale. Nelle tavole di piano, il kartodromo è interessato dal vincolo sismico (O.P.C.M. 3274/2003 - Zona 3), da parte della fascia di rispetto del metanodotto “Cremona Mestre DN 400 (16)”, non in corrispondenza del nuovo intervento, e dalla classificazione di aree geologicamente idonea all'edificazione a condizione di tipo A-1, mentre non sono censiti elementi di invariante. Nella Tavola 4 “Carta della Trasformabilità” della Variante n. 1 al Piano di Assetto del Territorio del Comune di Altavilla Vicentina, l'area è compresa fra le **Aree di urbanizzazione consolidata - Attività economiche non integrabili con la residenza**.

L'esistente insediamento ricade nella **Z.T.O. D1 - Artigianale ed industriale di completamento** del vigente Piano degli Interventi. Il kartodromo esistente risulta, quindi, pienamente coerente con le previsioni urbanistiche.





Nel Comune di Sovizzo, la modesta porzione del kartodromo esistente, non oggetto di intervento, ricade all'interno dell'Ambito Territoriale Ottimale n. 7 “Tavernelle” improntato sull'insediamento urbano della frazione di Tavernelle, che comprende sistemi misti residenziali e produttivi consolidati. Nelle tavole di piano, il kartodromo è interessato dal vincolo

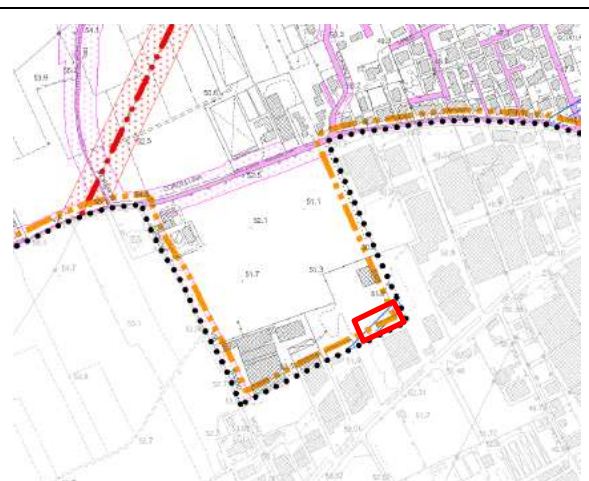
sismico (O.P.C.M. 3274/2003 - Zona 3), da parte della fascia di rispetto del metanodotto "Cremona Mestre DN 400 (16)" e dalla classificazione di aree geologicamente idonea all'edificazione a condizione, mentre non sono censiti elementi di invariante. Nella Tavola 4 "Carta della Trasformabilità", la porzione di insediamento è compresa fra le Aree di urbanizzazione consolidata - Attività economiche non integrabili con la residenza. In ultimo, essa ricade nella Zona PP - Tessuto per insediamenti industriali / artigianali del vigente Piano degli Interventi. Anche in questo caso la porzione di pista esistente risulta, quindi, pienamente coerente con le previsioni urbanistiche.

Nel seguito si riportano gli estratti cartografici delle quattro tavole componenti il PAT del Comune di Altavilla Vicentina e del Comune di Sovizzo e la zonizzazione del PI di entrambi i comuni.





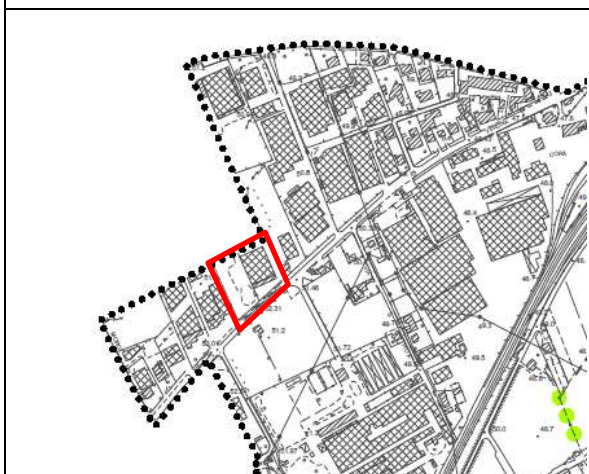
Estratto della Tavola 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" del PAT di Altavilla Vicentina. LEGENDA:

-  Vincolo sismico O.P.C.M. 3274/2003 - Zona 3
-  Gasdotto/Fasce di rispetto
-  Viabilità/Fasce di rispetto
-  Piano d'Area dei Monti Berici




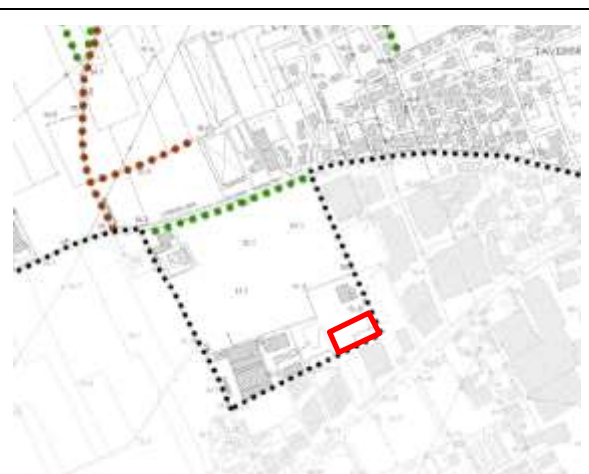
Estratto della Tavola 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" del PAT di Sovizzo. LEGENDA:

-  Vincolo sismico O.P.C.M. 3274/2003 - Zona 3
-  Gasdotto/Fasce di rispetto



Estratto della Tavola 2 "Carta delle Invarianti" del PAT di Altavilla Vicentina. LEGENDA:

-  Elementi lineari: a) formazioni lineari vegetali

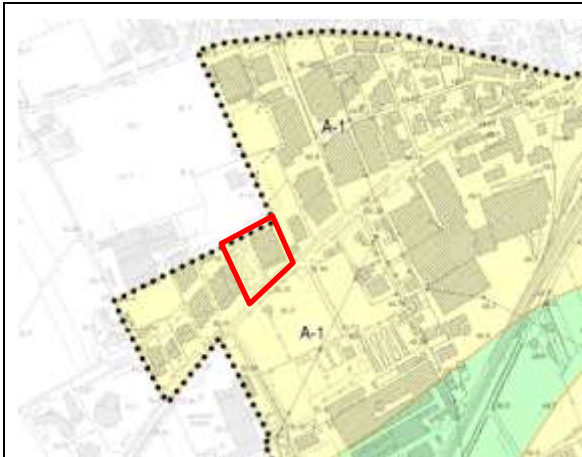


Estratto della Tavola 2 "Carta delle Invarianti" del PAT di Sovizzo. LEGENDA:


-  Formazioni vegetali lineari

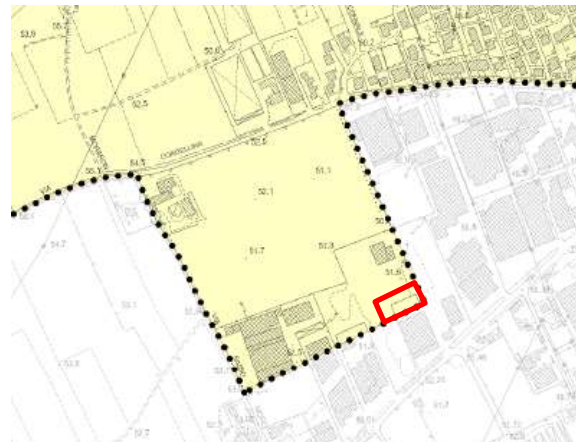
**STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA**

del Progetto di allungamento, tramite sopraelevata in sede, dell'esistente pista per go-kart denominata Vicenza Kart Indoor ubicata in viale Verona n. 74/W ad Altavilla Vicentina (VI)




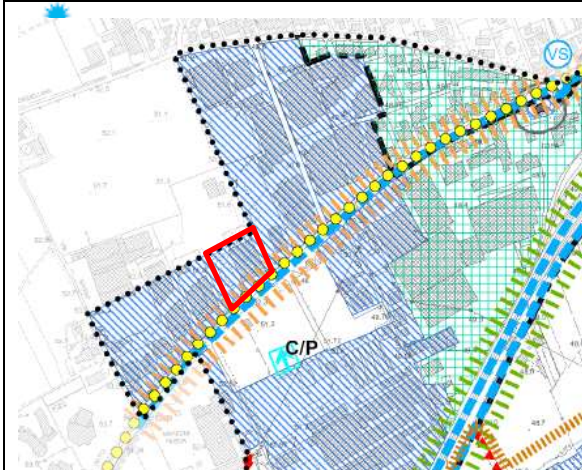
Estratto della Tavola 3 "Carta delle Fragilità" del PAT di Altavilla Vicentina. LEGENDA:

 Area idonea a condizione A-1: mediocri/scadenti caratteristiche geotecniche dei terreni, limitati o assenti fenomeni di esondazione, falda a profondità > 4 m





Estratto della Tavola 3 "Carta delle Fragilità" del PAT di Sovizzo. LEGENDA:


 Area idonea a condizione





Estratto della Tavola 4 "Carta della Trasformabilità" del PAT di Altavilla Vicentina. LEGENDA:

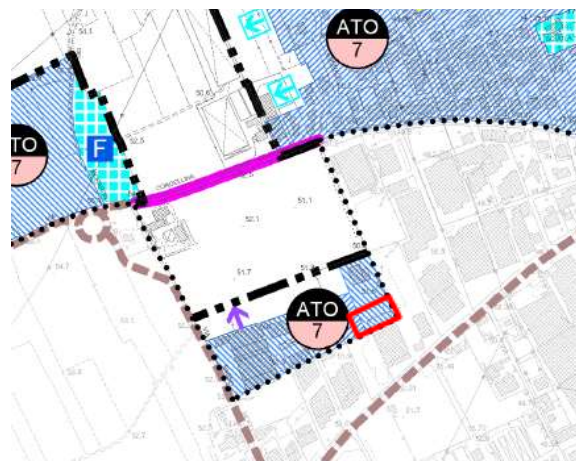
 Area di urbanizzazione consolidata - attività economiche non integrabili con la residenza

 Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza


 Percorsi territoriali


 Boulevard verde progetto Vi. Ver.


 ATO 2

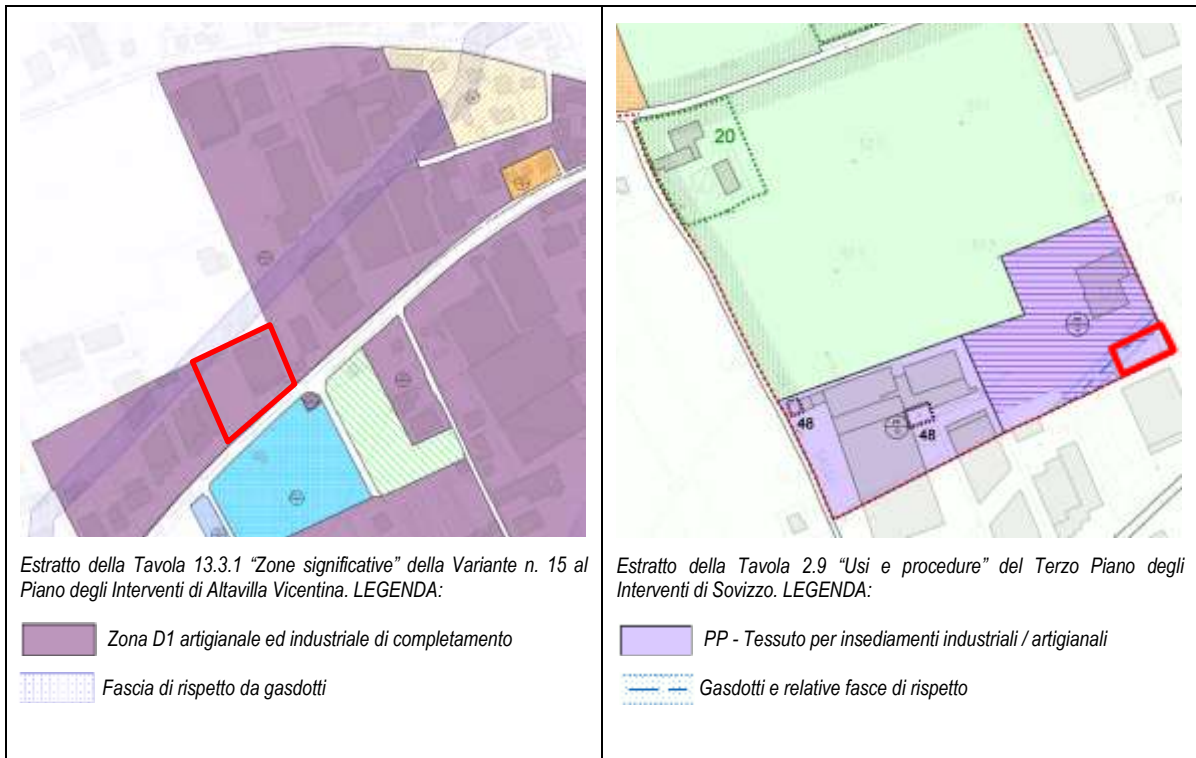


Estratto della Tavola 4 "Carta della Trasformabilità" del PAT di Sovizzo. LEGENDA:

 Area di urbanizzazione consolidata - attività economiche non integrabili con la residenza

 Linee preferenziali di sviluppo insediativo

 Insediato consolidato - ATO 7 Tavemelle



In definitiva, in corrispondenza del sedime dell'esistente kartodromo non insistono vincoli, tutele, invarianti o fragilità escludenti l'attività che è svolta sulla scorta dei titoli abilitativi edilizi e di esercizio dell'attività di cui si è relazionata al paragrafo 3.1 del presente Studio Preliminare Ambientale. Come precisato nel Progetto Preliminare dell'intervento in esame, nell'area di circa 750 mq ricadente nel Comune di Sovizzo non sono mai avvenute trasformazioni significative tali da essere oggetto di richiesta di autorizzazione, in quanto il piazzale asfaltato era già realizzato al momento dell'insediamento e si è provveduto alla sola posa di barriere mobili in plastica delimitanti il tracciato.

#### 4.6 Sintesi, analisi di coerenza e valutazione dei potenziali effetti

Al fine di evidenziare la coerenza esterna dell'attività / insediamento oggetto di valutazione e del suo ampliamento e di valutare l'insorgenza di potenziali effetti in relazione alle indicazioni dei piani territoriali e urbanistici sovraordinati, ci si è avvalsi dell'utilizzo di una matrice di analisi, implementata nel seguito, che riporta:

- in capo alle righe, le indicazioni dei piani territoriali e urbanistici con riferimento all'area del kartodromo Vicenza Kart Indoor come descritte ai precedenti paragrafi 4.1, 4.2, 4.3, 4.4;
- in testa alle colonne, l'insediamento oggetto di valutazione con le specifiche note;
- nelle celle, le verifiche di coerenza esterna e di valutazione dei potenziali effetti condotte attraverso il seguente metro di valutazione:

	Coerenza positiva
	Effetto trascurabile
	Effetto potenzialmente negativo
	Assenza di interazione significativa

All'interno delle singole celle sono riportati, in maniera sintetica, i fattori che hanno condotto al giudizio di coerenza esterna e di valutazione dei potenziali effetti.

Si osserva che, nel complesso, l'attività oggetto di valutazione si inserisce in maniera coerente nel quadro pianificatorio sovraordinato ed i potenziali effetti risultano limitati e trascurabili in rapporto alle indicazioni programmatiche.

		Esistente kartodromo e suo ampliamento in sede	Note		
<b>INDICAZIONI DEI PIANI TERRITORIALI</b>	<b>PTRC vigente</b>	SR 11: Strade romane / Viabilità Statale (lombardo - veneta)	Assenza di interferenza fisica con la SR 11	cfr. Capitolo 3	
		Corridoio plurimodale est - ovest di livello interregionale	Presenza di un'adeguata rete viabilistica	cfr. Paragrafo 5.8	
		Area Centro-Veneta (metropoli policentrica)	Offerta di servizi di intrattenimento in ambito metropolitano	cfr. Capitolo 3	
		Assenza di elementi naturalistico - ambientali	Assenza di interferenza fisica con elementi naturalistico - ambientali	cfr. Paragrafi 5.4 e 5.5	
	<b>PTRC adottato</b>	Tessuto urbanizzato	Assenza di nuovo consumo di suolo	cfr. Paragrafo 5.4	
		Ambito del paesaggio n. 23 "Alta pianura vicentina" - Salvaguardare gli insediamenti e i manufatti di interesse storico-testimoniale	Assenza di insediamenti e manufatti di interesse storico-testimoniale in un adeguato intorno	cfr. Paragrafo 5.6	
		Ambito del paesaggio n. 23 "Alta pianura vicentina" - Riordino urbanistico delle aree produttive con maggiore densità funzionale e più razionale uso dei parcheggi e spazi pubblici	Aumento della densità funzionale in assenza di nuovo consumo di suolo	cfr. Capitolo 3	
		Area di primaria tutela quantitativa degli acquiferi	Assenza di derivazione di acque da falda sotterranea	cfr. Paragrafo 5.3	
		Possibili livelli eccedenti di radon	Altavilla Vicentina e Sovizzo non rientrano fra i comuni individuati a rischio radon	cfr. Paragrafo 5.7	
		Alta concentrazione di inquinamento elettromagnetico	Le sorgenti in inquinamento elettromagnetico sono ad elevata distanza	cfr. Paragrafo 5.7	
		Rete gas regionale	L'interferenza con il metanodotto è stata valutata positivamente con il gestore	cfr. Paragrafo 5.4	
		Concentrazione media di Nox tra 20-30 µg/mc	Emissioni di scarsa rilevanza	cfr. Paragrafo 5.2	
		SR 11 Strada Statale, Strada Mercato, Percorso archeologico	Assenza di interferenza fisica con la SR 11 e di variazione della mobilità indotta	cfr. Capitolo 3 e paragrafi 5.6 e 5.8	
		Sistemi produttivi di rango regionale	Offerta di servizi di intrattenimento in assenza di nuovo consumo di suolo	cfr. Capitolo 3	
		Piattaforma metropolitana dell'ambito centrale	Offerta di servizi di intrattenimento in ambito metropolitano	cfr. Capitolo 3	
		Assenza di elementi naturalistico - ambientali	Assenza di interferenza fisica con elementi naturalistico - ambientali	cfr. Paragrafi 5.4 e 5.5	
		<b>PTCP</b>	Acquiferi inquinati	Assenza di derivazione di acque da falda sotterranea e di scarichi tramite pozzi perdenti	cfr. Paragrafo 5.3
			Metanodotto	L'interferenza con il metanodotto è stata valutata positivamente con il gestore	cfr. Paragrafo 5.4
	Materiali alluvionali a tessitura prevalentemente sabbiosa		Approfondimenti tramite Relazione Geologica e Geotecnica in sede di Permesso di Costruire	cfr. Paragrafo 5.5	
	Aree carsiche (al di sotto della copertura alluvionale)		Assenza di derivazione di acque da falda sotterranea e di scarichi tramite pozzi perdenti	cfr. Paragrafo 5.3	
	Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa		Elemento non presente	cfr. Paragrafo 5.5	
	Aree produttive		Attività urbanisticamente conforme	cfr. Capitolo 3	
	Multifunzionalità dell'Area Berica		Offerta di servizi di intrattenimento in ambito metropolitano	cfr. Capitolo 3	
	SR 11 Strada Mercato, Viabilità esistente di secondo livello, Maglia principale del TP di massa, Piste ciclabili di secondo livello		Assenza di interferenza fisica con la SR 11 e di variazione della mobilità indotta	cfr. Capitolo 3 e paragrafo 5.8	
	Ambito strutturale del paesaggio n. 23 "Alta pianura vicentina"		Aumento della densità funzionale in assenza di nuovo consumo di suolo	cfr. Capitolo 3	
	Assenza di elementi naturalistico - ambientali		Assenza di interferenza fisica con elementi naturalistico - ambientali	cfr. Paragrafi 5.4 e 5.5	

Matrice di analisi della coerenza esterna e di valutazione dei potenziali effetti del kartodromo Vicenza Kart Indoor.



<b>INDICAZ. DEI PIANI URBANISTICI</b>	<b>PAT</b> Altavilla e Sovizzo	Vincolo sismico O.P.C.M. 3274/2003 - Zona 3	<b>Approfondimenti tramite Relazione Geologica e Geotecnica in sede di Permesso di Costruire</b>	cfr. Paragrafo 5.5	
		Gasdotto / Fasce di rispetto	<b>L'interferenza con il metanodotto è stata valutata positivamente con il gestore</b>	cfr. Paragrafo 5.4	
		Area idonea a condizione	<b>Approfondimenti tramite Relazione Geologica e Geotecnica in sede di Permesso di Costruire</b>	cfr. Paragrafo 5.5	
		ATO 2 (Altavilla Vicentina) e ATO 7 Tavernelle (Sovizzo)	<b>Attività coerente con la pianificazione urbanistica</b>	cfr. Paragrafo 4.5	
		Area di urbanizzazione consolidata - attività economiche non integrabili con la residenza	<b>Attività conforme con la pianificazione urbanistica</b>	cfr. Paragrafo 4.5	
		SR 11 Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza, Percorsi territoriali, Boulevard verde progetto Vi.Ver.	<b>Assenza di interferenza fisica con la SR 11 e di variazione della mobilità indotta</b>	cfr. Capitolo 3 e paragrafo 5.8	
	<b>PI</b>	Assenza di rete ecologica	<b>Assenza di interferenza fisica con elementi naturalistico - ambientali</b>	cfr. Paragrafi 5.4 e 5.5	
		Zona D1 artigianale ed industriale di completamento (Altavilla Vic.) e PP - Tessuto per insediamenti industriali / artigianali (Sovizzo)	<b>Attività conforme con la pianificazione urbanistica</b>	cfr. Paragrafo 4.5	
			Gasdotto / Fasce di rispetto	<b>L'interferenza con il metanodotto è stata valutata positivamente con il gestore</b>	cfr. Paragrafo 5.4

*Matrice di analisi della coerenza esterna e di valutazione dei potenziali effetti del kartodromo Vicenza Kart Indoor.*

## 5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

### 5.1 Premessa metodologica

Il presente capitolo denominato "Quadro di riferimento ambientale" rappresenta, ai sensi dell'Allegato IV-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., i seguenti contenuti:

- descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante; tale descrizione, a partire dall'analisi della pianificazione settoriale di natura ambientale, è dedotta dalle banche dati ambientali pubbliche, oltre che da informazioni o rilievi specificamente riferiti o condotti per l'area oggetto di valutazione;
- descrizione dei probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente, nella misura in cui le informazioni su tali effetti siano disponibili, risultanti da:
  - a) i residui e le emissioni previste e la produzione di rifiuti, ove pertinente;
  - b) l'uso delle risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità.

Tali contenuti sono rappresentati per ogni componente ambientale ritenuta rilevante per il kartodromo Vicenza Kart Indoor.

### 5.2 Aspetti climatici e qualità dell'aria

#### Descrizione della componente

Per quanto riguarda gli **aspetti climatici**, il clima della fascia pedemontana vicentina, pur rientrando nella tipologia mediterranea, presenta proprie peculiarità dovute principalmente al fatto di trovarsi in una posizione climatologicamente di transizione. Subisce, infatti, due diverse influenze principali quali l'effetto orografico della catena alpina, con clima montano di tipo centro-europeo, la continentalità dell'area centro-europea, in particolare della pianura veneta. Nelle zone pianeggianti del territorio si realizzano, infatti, condizioni climatiche caratteristiche del clima continentale, con inverni abbastanza rigidi ed estati calde ed afose. L'elemento determinante, anche ai fini della diffusione degli inquinanti, è la scarsa circolazione aerea tipica del clima padano, con frequente ristagno delle masse d'aria specialmente nel periodo invernale. Nel campo termico si realizzano forti escursioni; tali escursioni risultano molto accentuate in estate con valori fino a 20 gradi di differenza tra la massima e la minima. In inverno, l'escursione giornaliera può essere anche attorno al grado come conseguenza delle inversioni termiche e della presenza di formazioni nebbiose che interessano prevalentemente le zone pianeggianti rispetto a quelle collinari. Per quanto riguarda il regime pluviometrico il suo valore medio annuo è circa 1.000 mm ma si possono verificare differenze di circa 400 mm in più o in meno rispettivamente nelle stagioni molto piovose o in quelle secche. L'umidità relativa presenta valori frequentemente elevati durante la stagione che va dal tardo autunno fino all'inizio della primavera; ciò è conseguente sia del maggior transito dei sistemi perturbati e sia, in condizioni anticicloniche, dei processi di saturazione e successiva condensazione del vapore acqueo presente nei bassi strati. Questi ultimi determinano la formazione di dense foschie o di nebbie. L'andamento anemometrico evidenzia due direzioni principali di provenienza del vento: la prima e più significativa compresa tra ENE e SE e la seconda direzione tra W e WNW. La stazione di riferimento per il Comune di Altavilla Vicentina è quella di Vicenza, di cui si riportano i valori registrati delle medie mensili dei principali parametri meteorologici nella seguente tabella.

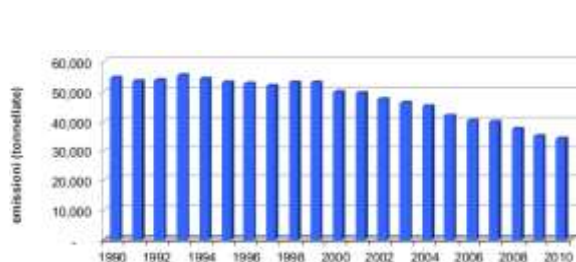
GRANDEZZA	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Temperatura min (°C)	-2	0	3	7	11	15	17	17	14	8	3	-1
Temperatura max (°C)	6	9	13	18	23	26	29	28	25	19	12	7
Precipitazioni (mm)	85	77	90	96	103	103	73	101	77	94	109	79
Umidità relativa (%)	81	77	73	74	72	73	72	73	74	78	80	82
Vento (km/h)	4 SSW	4 E	9 E	9 E	9 E	9 E	9 E	9 E	4 E	4 E	4 WSW	4 SSW

*Medie mensili riferite agli ultimi 30 anni dei principali parametri meteorologici misurati nella Stazione di Vicenza.*

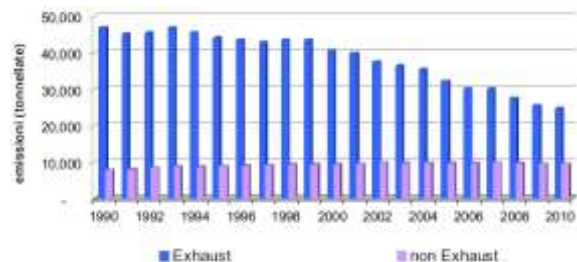
Per quanto riguarda la **qualità dell'aria**, la Regione del Veneto ha elaborato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 57 del 11 novembre 2004 ed aggiornato con provvedimenti successivi, in ultimo, con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 90 del 19 aprile 2016. Obiettivo del piano è identificare e adottare un pacchetto di azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, di concerto con le linee guida nazionali e le misure concordate a livello di bacino padano, al fine di rispettare quanto prima gli standard di qualità imposti dalla vigente legislazione. Per il periodo 2013 - 2020, le azioni programmate dal piano riguardano i seguenti ambiti o aree di intervento:

- utilizzazione delle biomasse in impianti industriali;
- utilizzazione delle biomasse in piccoli impianti civili e combustioni incontrollate;
- risollevario ed emissioni non motoristiche da traffico;
- settore industriale: margini di intervento sui piccoli impianti;
- contenimento dell'inquinamento industriali e da impianti di produzione energetica;
- interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico;
- interventi sul trasporto passeggeri;
- interventi sul trasporto merci e multimodalità;
- interventi su agricoltura ed ammoniacca;
- emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture.

Le azioni programmate dal piano regionale attengono ad ambiti o aree di intervento non specificamente attinenti al progetto di intervento in esame, ad eccezione dell'ambito di intervento "Risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico". Le emissioni da traffico non motoristiche, o non allo scarico, vengono dette "non Exhaust" e sono considerate le emissioni prodotte da abrasione o usura del manto stradale, dei freni, delle gomme, oltre a quelle prodotte dal risollevario delle polveri per azione della circolazione stradale, dovuta al passaggio dei flussi autoveicolari. ISPRA stima le emissioni nazionali di particolato molecolare PM10 sia di tipo *Exhaust* (da combustione) sia di tipo *non Exhaust* (non allo scarico), come rappresentato dalle figure che seguono.



Emissioni nazionali annue di PM10 dal 1990 al 2010 (ISPRA).



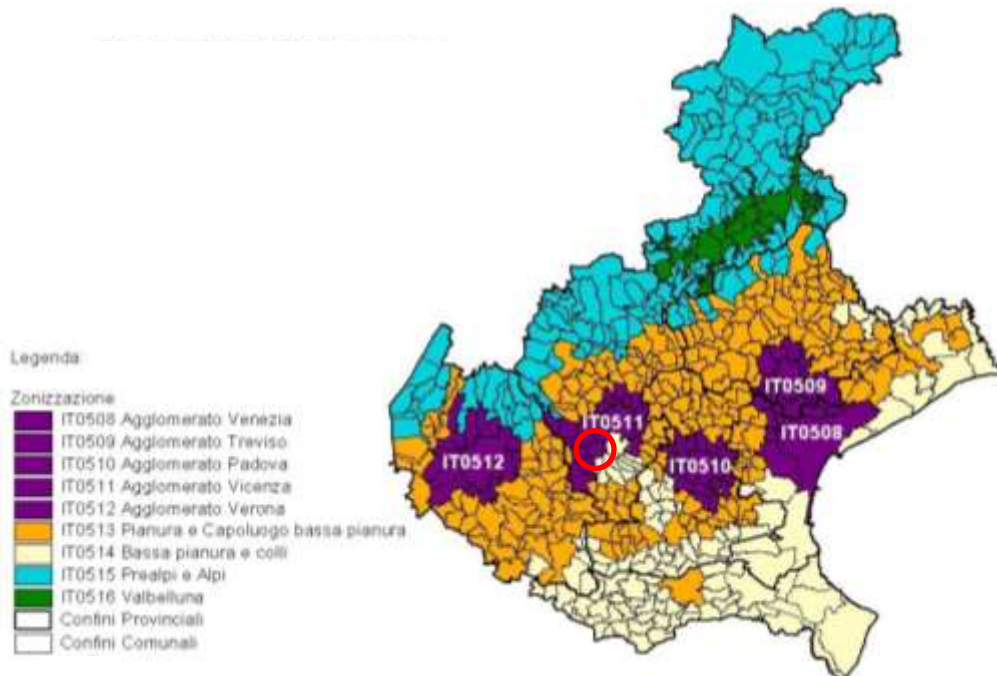
Emissioni nazionali annue di PM10 per tipo di processo (ISPRA).

Le emissioni totali di PM10 stimate da ISPRA sono passate da 55.000 tonnellate del 1990 a circa 34.000 tonnellate del 2010, con una riduzione del 38% circa. Delle emissioni totali il contributo maggiore è dato dalle emissioni *Exhaust* da combustione, o allo scarico, pari all'86% del totale nel 1990 ed al 72% del totale nel 2010, mentre la rimanente quota è dovuta alle emissioni *non Exhaust* o da abrasione, pari al 14% del totale nel 1990 ed al 28% del totale nel 2010. La variazione riscontrata nel ventennio considerato è dovuta alle modificazioni introdotte dalle migliori tecnologie motoristiche, finalizzate al raggiungimento di fattori di emissione sempre più ridotti come richiesto a livello europeo, che ha prodotto una riduzione delle emissioni *Exhaust* (da combustione) di quasi il 50%. Al contrario le emissioni *non Exhaust* (da abrasione) registrano un incremento del 22% in quanto sono indotte dalla variazione delle percorrenze degli ultimi 20 anni, che hanno subito un notevole incremento a seguito dello sviluppo del parco veicolare circolante.

Per ridurre la diffusione in atmosfera del particolato proveniente dai freni e dalle gomme, occorre effettuare una periodica manutenzione dei mezzi in circolazione in modo tale da prevenire l'usura delle pastiglie dei freni e della gomma dei pneumatici. Per quanto riguarda il manto stradale non è possibile contrastarne l'abrasione, a seguito della circolazione dei veicoli (soprattutto commerciali di peso superiore alle 3,5 tonnellate), si consiglia pertanto una pulizia periodica al fine di asportare il materiale particolato che verrebbe risollevario dai continui flussi veicolari. Sperimentazioni a livello

nazionale di azioni di lavaggio delle strade (vedi "strade pulite") non hanno dato risultati apprezzabili, pertanto le raccomandazioni nazionali sono quelle di evitare il lavaggio e soluzioni connesse all'uso di prodotti particolari da spargere o aggiungere al manto stradale.

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera valuta ed individua, inoltre, le zone del territorio regionale a diverso grado di criticità in relazione ai valori limite previsti dalla normativa in vigore per i diversi inquinanti atmosferici. La zonizzazione del territorio regionale è stata rivista con provvedimenti successivi, in ultimo con la Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 2130 del 23 ottobre 2012 "Zonizzazione e classificazione del territorio regionale ai sensi degli artt. 3 e 4 del D.Lgs. n. 155/2010. Deliberazione n. 74/CR del 17 luglio 2012. Approvazione". La nuova metodologia utilizzata ha visto la previa individuazione degli agglomerati (cioè le zone con popolazione residente superiore a 250.000 abitanti, costituite da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori; sono: Venezia, Treviso, Padova, Vicenza, Verona) e la successiva individuazione delle altre zone, sulla base della meteorologia e della climatologia tipiche dell'area montuosa della regione e utilizzando la base dati costituita dalle emissioni comunali dei principali inquinanti atmosferici, stimate dall'inventario INEMAR riferito all'anno 2005, elaborato dall'Osservatorio Regionale Aria (sono: Prealpi e Alpi, Val Belluna, Pianura e Capoluogo Bassa Pianura, Bassa Pianura e Colli). I Comuni di Altavilla Vicentina e Sovizzo appartengono alla **Zona "IT0511 Agglomerato di Vicenza"**.



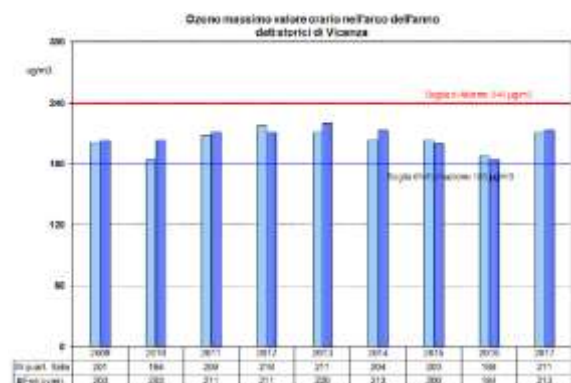
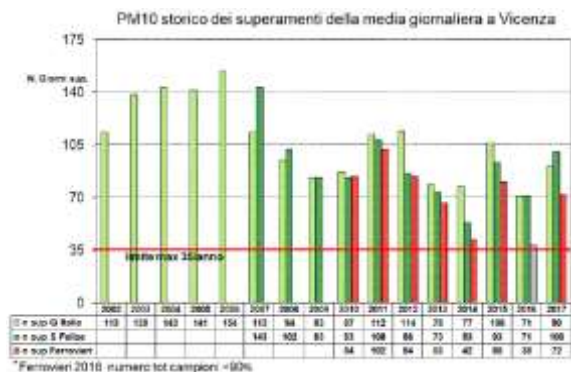
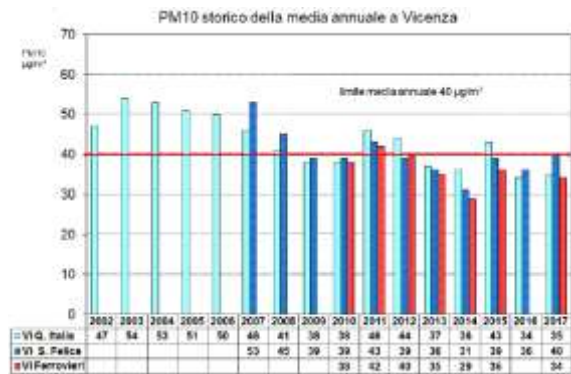
Zonizzazione del Veneto ai sensi del D.Lgs. n. 155/2010.

Nella Provincia di Vicenza le **stazioni della rete regionale di controllo della qualità dell'aria** sono otto (nessuna di queste è localizzata ad Altavilla Vicentina o a Sovizzo): tre sono localizzate a Vicenza (Corso San Felice o Quartiere Italia - di traffico urbano, via N. Tommaseo e via F. Baracca o Quartiere Ferrovieri - di *background*), tre stazioni di fondo sono a Bassano del Grappa, Schio e Cima Ekar (Comune di Asiago) ed, infine, due stazioni di tipo industriale sono a Chiampo e Montebello Vicentino.

Nella relazione "La Qualità dell'Aria a Vicenza - Anno 2017-2018" (Dipartimento Provinciale dell'ARPAV di Vicenza) sono analizzati gli andamenti delle concentrazioni degli inquinanti per l'anno 2017 rilevati nella rete del capoluogo provinciale, a cui è correlabile anche la situazione di Altavilla Vicentina (essendo il territorio comunale compreso nell'Agglomerato di Vicenza) pur con minori livelli di sofferenza (come evidenziato anche nella Tavola 03 "Energia ed ambiente" del PTRC adottato per quanto riguarda i valori di concentrazione degli NOx - cfr. paragrafo 4.2); in tale relazione le misure di Biossido di Zolfo sono estese anche al primo trimestre 2018 poiché la normativa prevede limiti relativi anche al semestre invernale (dal 1 ottobre 2017 al 31 marzo 2018). In tale monitoraggio sono emerse delle criticità relative al PM10, PM2.5, Benzo(a)pirene e Ozono; le misure di questi inquinanti indicano il mancato rispetto di alcuni dei limiti o dei valori obiettivo indicati dal D.Lgs. n. 155/2010; per i restanti inquinanti è stato invece provato il rispetto della stessa norma.

Per ciascun inquinante si riepiloga:

- Polveri sottili - PM10:** in tutte le stazioni è stato superato il limite di 35 giorni/anno, come numero massimo tollerato di giorni in cui si verifica il superamento del limite di 50 µg/mc, relativo alla media giornaliera; nel dettaglio i giorni di superamento sono stati 100 a San Felice, 90 a Quartiere Italia, 72 a Ferrovieri (concentrati nei mesi di gennaio, febbraio, marzo, ottobre, novembre e dicembre); osservando i valori storici, il numero dei giorni di superamento del limite giornaliero, pur con un decremento nel tempo, risulta anche negli anni più recenti ancora lontano dal limite previsto dalla normativa; relativamente alla media annua, nel 2017 è stato rispettato il valore limite di 40 µg/mc in tutte le stazioni;
- Polveri sottili - PM2.5:** la media annuale è risultata superiore al limite di 25 µg/mc come massima media annuale in entrambe le stazioni di misura; presso Quartiere Italia la media annuale è stata di 28 µg/mc, mentre presso Ferrovieri, dove il PM2.5 viene misurato a partire dal 2017, la media è risultata di 27 µg/mc;
- Benzo(a)pirene:** la media presso Quartiere Italia è stata di 1,1 ng/mc ed ha quindi superato il valore obiettivo di 1,0 ng/mc come massima media annuale;
- Ozono:** il valore obiettivo per la protezione della salute umana come massima media mobile giornaliera è stato superato rispettivamente per 62 giorni presso Quartiere Italia e per 62 giorni presso Ferrovieri; il numero massimo di 25 giorni di superamento/anno come media dei superamenti degli ultimi tre anni non è mai stato rispettato dal triennio di entrata in vigore (2010-2012); la concentrazione media oraria di ozono ha superato la soglia d'informazione (15 e 28 ore), mentre la soglia di allarme non è mai stata superata;
- Biossido di Azoto:** il limite relativo alla media annua è stato rispettato in tutte le stazioni, tuttavia le medie annuali hanno avuto un leggero incremento rispetto al 2016;
- i valori limite ed i valori obiettivo previsti dal D.Lgs. n. 155/2010 sono stati ampiamente rispettati per quanto riguarda **Monossido di Carbonio, Biossido di Zolfo, Benzene, Arsenico, Cadmio, Piombo, Nichel.**



Infine, nel 2017, il giudizio espresso dagli indici di qualità dell'aria risulta positivo (somma tra "buono" ed "accettabile") per il 57% dei giorni presso Quartiere Italia e per il 59% dei giorni presso Quartiere Ferrovieri.

Sul fronte emissivo, i dati estrapolati dall'Inventario regionale delle emissioni in atmosfera o INEMAR riferito all'anno 2013<sup>1</sup> confermano un generale rilevante minor contributo del Comune di Altavilla Vicentina rispetto alla Città di Vicenza; nel seguito si riporta la versione definitiva dell'andamento di alcuni inquinanti su base comunale.



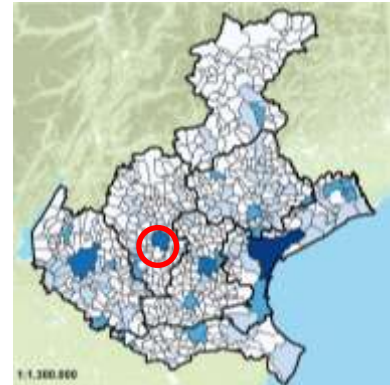
Inemar Veneto 2013: emissioni totali comunali di CO; legenda:

□	30 - 250 t/a
□	250 - 500 t/a
□	500 - 1000 t/a
□	1000 - 2000 t/a
□	2000 - 4975 t/a



Inemar Veneto 2013: emissioni totali comunali di COV; legenda:

□	16 - 150 t/a
□	150 - 300 t/a
□	300 - 800 t/a
□	800 - 1600 t/a
□	1600 - 3327 t/a



Inemar Veneto 2013: emissioni totali comunali di NOx; legenda:

□	3 - 150 t/a
□	150 - 400 t/a
□	400 - 1200 t/a
□	1200 - 2500 t/a
□	2500 - 9862 t/a

Per quanto riguarda le azioni di contrasto all'inquinamento atmosferico, si evidenzia che la Regione del Veneto con D.G.R.V. n. 836 del 6 giugno 2017 ha approvato il "Nuovo Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano", la cui operatività è demandata al Comitato di Indirizzo e Sorveglianza (CIS). Per la stagione invernale 2017-2018, il CIS si è riunito in data 6 settembre 2018 ed ha ribadito l'obbligatorietà, dal primo ottobre 2018, dell'applicazione dell'Accordo di Programma con l'adozione delle misure di limitazione della circolazione stradale dei veicoli più inquinanti, dalle quali sono completamente esclusi i ciclomotori ed i motoveicoli a quattro tempi, categoria entro cui sono inquadrabili i go-kart del kartodromo Vicenza Kart Indoor (anche se questi ultimi, ovviamente, non circolano su strada).

### **Descrizione dei probabili effetti rilevanti**

Il progetto di allungamento, tramite sopraelevata in sede, dell'esistente pista per go-kart promosso dalla Kartland S.r.l. non prevede una sostanziale modifica dell'attuale modalità di gestione dell'impianto e, di conseguenza, la formazione di nuove potenziali fonti locali di emissione in atmosfera, associabili ai gas di scarico dei go-kart, alle emissioni del circuito (prodotte da abrasione o usura del manto della pista, dei freni, delle gomme, oltre a quelle prodotte dal risollevarimento delle polveri) e al fabbisogno energetico dell'impianto. Nello scenario di progetto, il numero dei go-kart circolanti per sessione di gara si mantiene, infatti, costante rispetto allo scenario attuale e pari a n. 25.

Per quanto riguarda i **gas di scarico dei go-kart**, allo stato attuale e nello scenario di progetto, nel kartodromo circolano, al massimo, n. 25 go-kart per sessione di mezz'ora, veicoli a benzina senza piombo con motore a quattro tempi, non rientranti fra le categorie descritte nell'Allegato 4.2 del Piano Sanitario Nazionale 2003-2005, approvato con D.P.R. 23 maggio 2003, come sorgenti che contribuiscono in misura elevata all'inquinamento, specificamente individuate nei motori diesel tradizionali, nei veicoli a benzina non catalizzati e nei motori a due tempi, in quanto non dotati o insufficientemente dotati di un sistema di abbattimento efficace delle particelle. L'impianto al coperto è, inoltre, corredato da un impianto di monitoraggio della qualità dell'aria che misura il limite di esplosione inferiore (*Lower Explosive Limit* o L.E.L. che rappresenta il valore della percentuale di vapore o gas infiammabile in aria, al di sopra del quale la miscela di aria e vapore o gas infiammabile, se innescata, può accendersi), la percentuale di gas metano, la percentuale di gas di petrolio liquefatto (*Liquefied Petroleum Gas* o L.P.G.) e la concentrazione di Monossido di Carbonio in p.p.m.; il sistema di monitoraggio, in caso di allarme, procede alla modifica automatica della portata dell'impianto di ventilazione forzata e,

<sup>1</sup> ARPA VENETO - REGIONE VENETO (febbraio 2017). INEMAR VENETO 2013 - Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera in Regione Veneto, edizione 2013 - dati in versione definitiva. ARPA Veneto - Servizio Osservatorio Aria, Regione del Veneto - Area Tutela e Sviluppo del Territorio, Direzione Ambiente, U.O. Tutela dell'Atmosfera.

secondo quanto riferito dal gestore dell'impianto, nel corso degli anni di attività del kartodromo, il livello di allarme non si è mai attivato.

Si ritiene, pertanto, che il contributo emissivo dei *go-kart* del kartodromo Vicenza Kart Indoor sia trascurabile, soprattutto se posto in relazione al fatto che l'esistente impianto ricade in un'area ad alta infrastrutturazione trasportistica veicolare (con la presenza della SR 11 "Padana Superiore", della SP 34 "Altavilla", e dell'Autostrada A4 "Serenissima"), oltre che produttiva - artigianale - commerciale - direzionale.

Le **emissioni del circuito non motoristiche** o non allo scarico dette "*non Exhaust*", sono prodotte per azione della circolazione dei veicoli nella pista con abrasione o usura del manto della pista, dei freni, delle gomme e con risolleamento delle polveri. L'esercizio del kartodromo, innanzitutto per la sicurezza dei piloti e per mantenere le *performance* dei *go-kart*, prevede già delle misure gestionali che comportano la mitigazione di tale potenziale impatto e consistenti in:

- la periodica e sistematica manutenzione dei veicoli *go-kart* nella apposita officina che riduce l'usura delle pastiglie dei freni e della gomma dei pneumatici con conseguente riduzione della diffusione in atmosfera del particolato proveniente dai freni e dalle gomme; si rileva, inoltre, che il parco veicoli *go-kart* viene completamente sostituito ogni due anni per rendere maggiormente attrattivo ed efficiente l'impianto e ciò determina che i veicoli sono dotati delle migliori tecnologie disponibili anche per l'abbattimento dei gas di scarico;
- il periodico e sistematico spazzamento meccanico a secco dell'intera pista, interna ed esterna, a mezzo di spazzatrici industriali, lo spazzamento meccanico avviene quotidianamente per la pista interna e dopo ogni giorno di utilizzo per la pista esterna.

Per quanto riguarda gli impatti connessi al **fabbisogno energetico dell'insediamento**, esso è garantito dalla sola componente elettrica e, quindi, non risultano camini di emissione locali. Si ricorda che solo l'area di accoglienza / intrattenimento / servizi è dotata di impianto di riscaldamento / raffrescamento (mentre la pista kart coperta non è riscaldata / raffrescata).

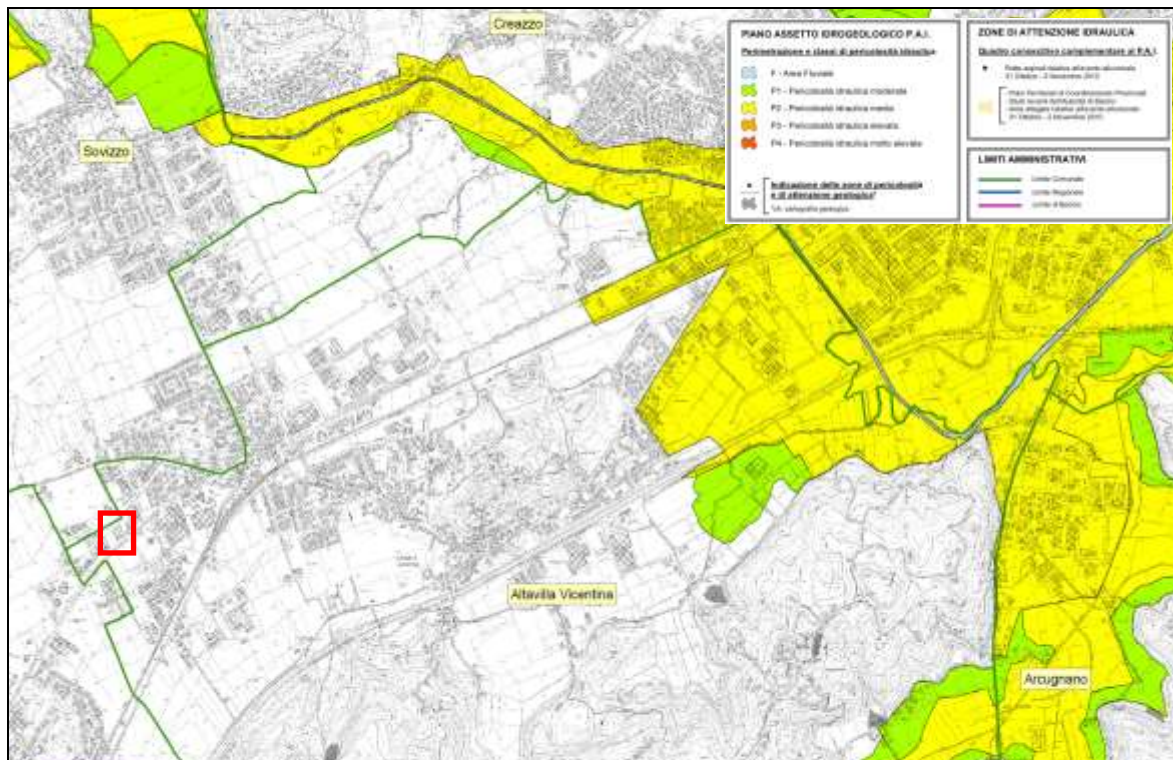
### 5.3 Acque superficiali e sotterranee

#### Descrizione della componente

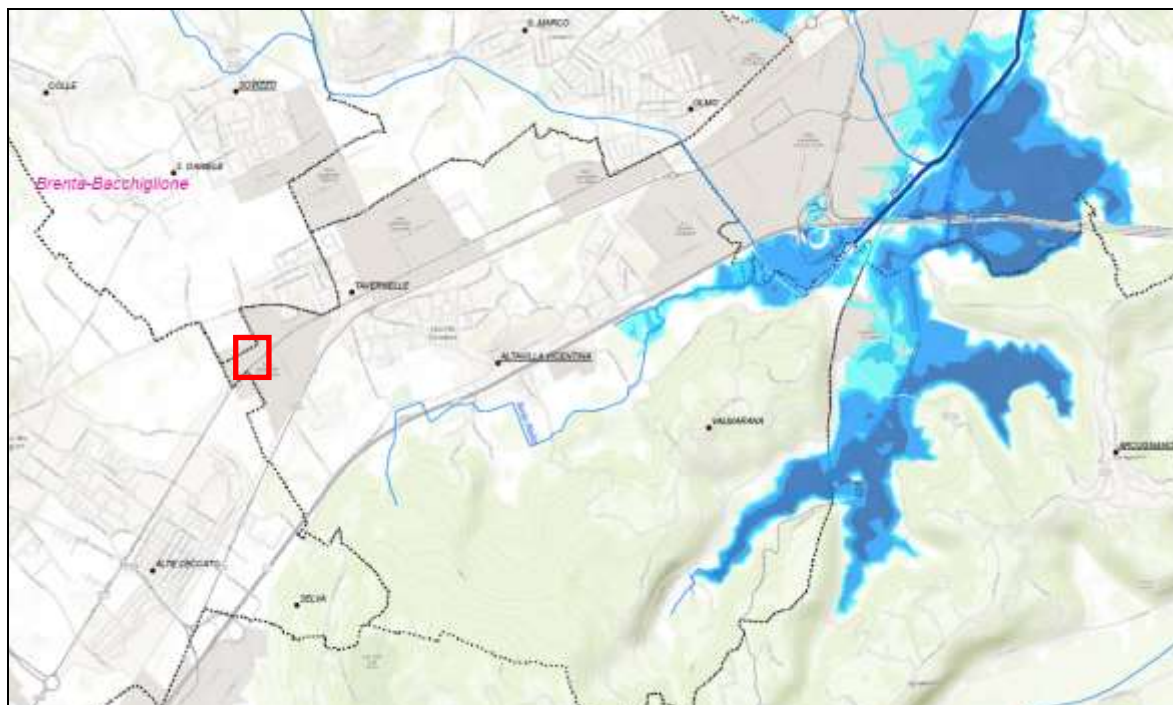
Per quanto riguarda le acque superficiali, il territorio del Comune di Altavilla Vicentina ricade nel **bacino idrografico dei fiumi Brenta - Bacchiglione** facente parte del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali. Il reticolo idrografico principale di tale bacino è composto di aste fluviali che, allo sbocco delle valli prealpine nell'alta pianura, "aggirano" l'ostacolo dei Monti Berici lasciando il territorio del Comune di Altavilla Vicentina quasi del tutto privo di corsi d'acqua naturali o semi-naturali; la scarsità della circolazione idrica superficiale è, inoltre, favorita dal carsismo del territorio collinare berico e dall'elevata permeabilità dell'alta pianura. Nel territorio comunale sono, infatti, presenti lo Scolo Cordano, che incide le alture dei Monti Berici a sud della località Valmarana, lo Scolo Riello che scorre alla base delle pendici settentrionali dei Colli Berici a sud dell'Autostrada A4 e la Roggia Poletto che, nel settore nord orientale del territorio comunale, afferisce al sistema delle risorgive di Olmo di Creazzo. Le tre aste defluiscono verso est, lontano dalle aree del kartodromo della Kartland S.r.l.; ad esse sono assegnate delle classi di pericolosità idraulica, proprio perché la rarefazione del reticolo idrografico è fra i fattori del rischio idraulico, in quanto le poche aste fluviali presenti, in occasione degli eventi meteorici più intensi, devono farsi carico del deflusso di portate concentrate e ragguardevoli.

Secondo il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione - aggiornamento in esito a Decreto Secretariale n. 46 del 05/08/2014, **l'area oggetto di intervento non ricade all'interno di classi di pericolosità idraulica<sup>2</sup> o di zone di attenzione idraulica. Inoltre, essa non risulta compresa nelle perimetrazioni di esondabilità predisposte per il Piano di Gestione delle Alluvioni del Distretto Idrografico Alpi Orientali, neanche con tempi di ritorno  $Tr = 300$  anni.**

<sup>2</sup> Il Piano delimita le aree con diversa pericolosità idraulica secondo quattro classi in funzione della probabilità di allagamento delle stesse ed in base alle caratteristiche dell'onda di sommersione che le invade (livelli idrici e velocità dell'acqua).



Estratto della Carta della pericolosità idraulica - Tavola 51 del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione - aggiornamento in esito a Decreto Secretariale n. 46 del 05/08/2014.



Estratto della Tavola O05-HLP-WH "Aree allagabili - altezze idriche con scenario di bassa probabilità - HLP (TR = 300 anni)" del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni 2015-2021 del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali.

Per quanto riguarda la **classificazione delle acque superficiali interne regionali**, il corso d'acqua classificato più vicino all'area di intervento è il fiume Retrone, posto ad oltre 3 km a ENE al confine orientale del territorio comunale di

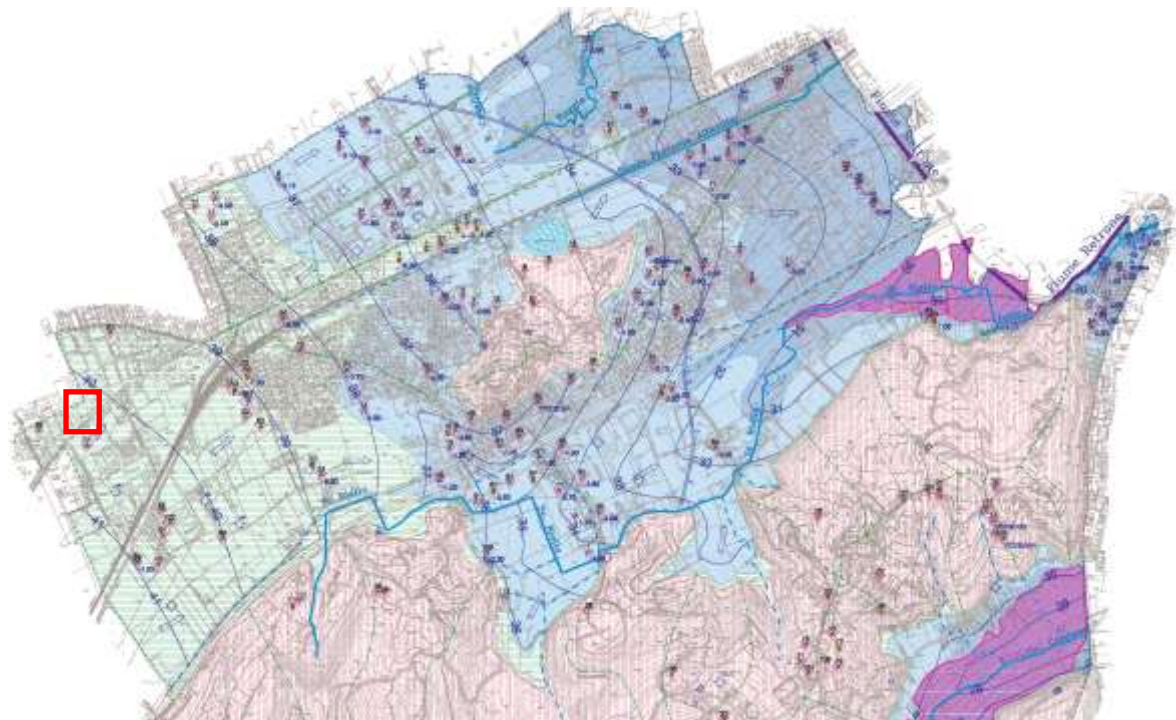


Altavilla Vicentina; ai sensi della D.G.R.V. n. 861/15.06.2018, per il triennio 2014-2014 esso presenta uno stato ecologico pari a "sufficiente" ed uno stato chimico, nel punto di rilevamento più vicino posto nel Comune di Vicenza, pari a "mancato conseguimento dello stato buono".

A scala regionale, l'area oggetto di intervento rientra nell'ambito del **Complesso idrogeologico della Pianura Veneta**, costituito dagli eterogenei depositi alluvionali dei fiumi alpini e prealpini e caratterizzato perciò da una permeabilità per porosità estremamente variabile. Localmente, il territorio di Altavilla Vicentina, compreso tra due sistemi collinari principali (Lessini sud-orientali e Colli Berici settentrionali), si colloca a cavallo del limite superiore della fascia delle risorgive che decorre dalla frazione di Tavernelle fino alla località Rio a ridosso dei Berici, limite assunto come demarcazione fra l'alta e la medio - bassa pianura.

Nell'alta pianura ad ovest della linea, dove il materasso alluvionale di origine lessinea è rappresentato da predominanti livelli ghiaiosi e sabbiosi con rare intercalazioni di livelli limoso-argillosi, il complesso idrogeologico è caratterizzato da un sistema acquifero monostrato dove è reperibile una consistente falda freatica, la cui direzione di deflusso si sviluppa complessivamente da WSW verso ENE; la soggiacenza è generalmente elevata (circa 10-12 m al limite ovest della pianura di Altavilla) e tende a diminuire spostandosi da WSW verso ENE fino a divenire subaffiorante nei pressi delle risorgive (circa 1 m al limite est della pianura di Altavilla).

Il kartodromo Vicenza Kart Indoor giace in corrispondenza del sistema acquifero monostrato dell'alta Pianura Veneta, dove, in base alle fonti bibliografiche consultate, la profondità della falda freatica si attesta a circa - 8÷10 m dal p.c. locale, tale da non interferire con alcuna azione di progetto attuale e futura.



Carta idrogeologia della pianura di Altavilla Vicentina (estratto della Carta Idrogeologica che compone parte del Quadro Conoscitivo del PAT di Altavilla Vicentina, elaborata da: geol. Roberto Rech). LEGENDA:

IDROLOGIA DI SUPERFICIE:		ACQUE SOTTERRANEE:	
Fiumi di 1ª Categoria (gestiti dal Consorzio Civile)	Canali Consorziati (gestiti dal Consorzio di Bonifica Riviera Serice)	Area con profondità falda freatica compresa tra 0 e 2 m dal p.c.	Area con profondità falda freatica compresa tra 2 e 5 m dal p.c.
Corsi d'acqua temporanei (basi e tavani collinari)	Limite di bacino idrografico e spartiacque locali	Area con profondità falda freatica compresa tra 5 e 10 m dal p.c.	Area con profondità falda freatica maggiore di 10 m dal p.c.
Valsie o serbatoio	Sorgente o risorgive	Linee isofreatiche e sua quota assoluta in m.s.l.m.	Direzione di flusso delle falde freatiche
Area a deflusso d'irrigazione	Area soggetta a inondazioni periodiche	Limite superiore della linea delle risorgive	Pozzo freatico (oppure in acquifero confinato)
Palude	Ex casa con falda affiorante		

Per quanto riguarda la **classificazione delle acque sotterranee regionali**, l'area di intervento appartiene al Corpo idrico sotterraneo regionale denominato "IT05ACA - Alpone Chiampo Agno" che presenta uno stato chimico "scarso" nel periodo 2010-2014 (D.G.R.V. n. 1625/19.11.2015) e uno stato quantitativo "buono" (D.G.R.V. n. 1626/19.11.2015).

La Carta delle Fragilità del PTCP della Provincia di Vicenza evidenzia la presenza di "acquiferi inquinati" lungo la Valle del Chiampo, da Arzignano a Montebello Vicentino, e lungo la Valle dell'Agno, da Castelgomberto a Montecchio Vicentino fino a comprendere il settore nord occidentale del territorio di Altavilla Vicentina e, quindi, l'area di intervento. Trattasi di fenomeni storici di inquinamento di origine industriale della falda o di rischio potenziale dato dalla presenza di aree industriali sulle aree ad alta vulnerabilità dell'alta pianura, la cui perimetrazione deriva dal Piano Provinciale di Emergenza. La Carta delle Fragilità rinvia agli artt. 10 e 29 delle Norme Tecniche di Attuazione del PTCP, senza che in questi siano date specifiche indicazioni o direttive al riguardo.

Per quanto riguarda il **ciclo idrico integrato**, il kartodromo Vicenza Kart Indoor è servito dal servizio pubblico sia di acquedotto che di fognatura ed è collocato all'esterno delle zone di rispetto di 200 m di raggio dai punti di captazione di acque superficiali o sotterranee destinati al consumo umano. L'attuale società di gestione del servizio idrico integrato è la Viacqua S.p.A. che è nata a gennaio 2018 dall'unione tra le società Acque Vicentine e Alto Vicentino Servizi.

Nell'anno 2017 la fornitura di acqua potabile da parte del gestore idrico è stata pari a circa 200 mc/anno e, all'interno dell'insediamento, viene utilizzata esclusivamente ad uso civile nel bar interno con cucina annessa, nel chiosco esterno, nei servizi igienici e per l'irrigazione del verde di arredo in vaso; l'acqua viene utilizzata anche per il lavaggio delle pavimentazioni dei locali di accoglienza, di intrattenimento e di servizio, mentre la pulizia delle piste avviene esclusivamente a mezzo di spazzatrici industriali a secco. Nello scenario di progetto non si prevedono incrementi dei consumi idrici potabili, essendo il carico antropico previsto costante.

Allo stato attuale, tutti gli scarichi idrici dell'insediamento recapitano nella fognatura pubblica di tipo misto presente lungo la controstrada della Strada Regionale 11 "Padana Superiore" che, a sua volta, confluisce al depuratore di Vicenza. Essi sono rappresentati da:

- acque meteoriche della copertura del capannone;
- acque reflue assimilate alle domestiche, provenienti dai servizi igienici, dal bar con cucina annessa e dal chiosco esterno;
- acque meteoriche di dilavamento della pista esterna e del piazzale adibito a chiosco e parcheggio, completamente impermeabilizzati con manto in asfalto.

Nello scenario di progetto non si prevedono, in termini quantitativi, aumenti degli scarichi idrici, essendo costanti rispetto allo scenario attuale sia il carico antropico che le superfici impermeabilizzate interessate dal dilavamento delle acque meteoriche.

Per quanto riguarda i potenziali centri di pericolo di inquinamento, essi appaiono opportunamente presidiati; essi sono collocati all'esterno del fabbricato e sono rappresentati da:

- il box, posto sotto tettoia dedicata, per il deposito del carburante dei kart (benzina senza piombo in taniche di tipo omologato da 20 l); il deposito ha una capacità massima di 150 l e viene integrato al bisogno attraverso il rifornimento presso distributore stradale; il rifornimento dei kart avviene ai box della pista unicamente in assenza di pilota a bordo e utilizzando idonei sistemi di travaso; all'incirca, nel corso del 2017, sono stati consumati circa 15.000 l di benzina senza piombo;
- il box chiuso per il deposito dell'olio motore (in fusti da 60 l) e dell'olio esausto Codice CER 13 02 05\* (in fusto da 180 l o da 60 l); nel corso del 2017 sono stati avviati a smaltimento circa 500 kg di olio esausto;
- il cassone per la raccolta dei rifiuti Codice CER 15 01 06 "Imballaggi in materiali misti" con un ammontare di 25.285 kg avviati a recupero nel 2017.

In tema di protezione e risanamento dei corpi idrici superficiali e sotterranei e di uso sostenibile dell'acqua, la Regione del Veneto è intervenuta con il **Piano di Tutela delle Acque**, approvato dalla Regione del Veneto con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 107/05.11.2009 e sottoposto a successivi aggiornamenti. L'analisi degli elaborati cartografici del PTA, pubblicati sul sito internet regionale, evidenzia, in corrispondenza dell'area di progetto, le seguenti ricorrenze:

- Figura 2.1 “Carta delle aree sensibili” alla scala 1:250.000: il kartodromo ricade nel bacino scolante nel Mare Adriatico, all'esterno di corpi idrici individuati quali aree sensibili;
- Figura 2.2 “Carta della vulnerabilità intrinseca della falda freatica della pianura veneta” alla scala 1:250.000: l'area di intervento presenta un grado di vulnerabilità intrinseca Medio / Alto;
- Figura 2.3 “Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola” alla scala 1:250.000: l'area di progetto non ricade in alcuno degli ambiti individuati;
- Tavola 36 “Zone omogenee di protezione dall'inquinamento” alla scala 1:250.000: l'area di intervento ricade all'interno della zona omogenea di protezione “Zona di pianura: zone ad alta densità insediativa”.

Per quanto riguarda le disposizioni normative, le Norme Tecniche di Attuazione del PTA di interesse per il sito in esame sono:

- l'art. 39 “Acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia e acque di lavaggio”, in riferimento al dilavamento della pista da corsa esterna;
- l'art. 40 “Azioni per la tutela quantitativa delle acque sotterranee”, in quanto l'area in esame ricade all'interno delle “Aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi”, la cui disciplina riguarda le derivazioni di acque sotterranee tramite pozzo, azione non presente nell'insediamento e non prevista nel progetto in esame.

#### **Descrizione dei probabili effetti rilevanti**

Sulla base delle analisi specifiche condotte per la componente “Acque superficiali e sotterranee”, si evidenzia che:

- allo stato attuale tutto l'insediamento Vicenza Kart Indoor è già impermeabilizzato e, quindi, nello scenario di progetto non si configurano effetti idraulici connessi alla varianza idraulica;
- non è previsto l'aumento dei consumi idrici potabili e della produzione di acque di scarico, che attualmente sono coltate interamente alla pubblica fognatura con impianto di depurazione terminale, in quanto il carico antropico e le superfici impermeabili sono costanti nello scenario di progetto rispetto allo stato attuale;
- non è previsto l'aumento del rischio di contaminazione delle acque sotterranee connesso ai depositi di sostanze pericolose, in quanto tutta le aree sono impermeabilizzate ed i depositi dispongono dei necessari presidi ambientali già allo stato attuale;
- l'insediamento non è attraversato o contiguo a corsi d'acqua e non dispone di pozzi di approvvigionamento idrico o di pozzi perdenti per la gestione delle acque reflue e, pertanto, non è prefigurabile il rischio di contaminazione delle acque superficiali e sotterranee.

Gli impatti ambientali sulla componente “Acque superficiali e sotterranee” risultano potenzialmente riconducibili alla sola gestione delle acque meteoriche di dilavamento (coperture e piazzali) che, attualmente, recapitano, senza trattamento, alla pubblica fognatura di tipo misto presente lungo la controstrada della Strada Regionale 11 “Padana Superiore”.

In accordo con la società Viacqua S.p.A., Kartland S.r.l. sta valutando la necessità di installare un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia a monte dell'immissione nella pubblica fognatura, sulla base dell'art. 39 comma 3 lettera d) delle NTA PTA.

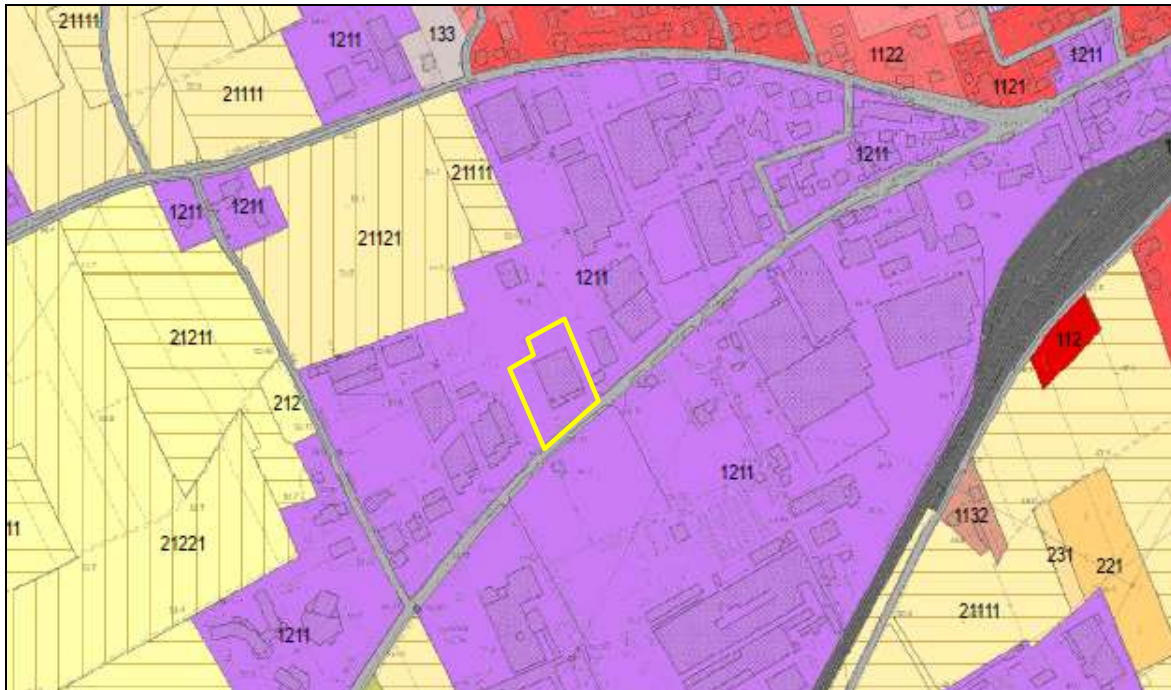
## **5.4 Uso del suolo, suolo e sottosuolo**

### **Descrizione della componente**

L'esistente kartodromo è collocato su uno stretto lembo dell'Alta Pianura Vicentina compreso (e compreso) fra i Colli Berici a sud ed i Monti Lessini a nord, la cui limitata estensione laterale ha storicamente favorito l'**alta densità insediativa ed infrastrutturale** che ha condotto alla formazione dell'attuale Corridoio plurimodale Vicenza - Montebello Vicentino. Il sistema insediativo, attestato sulla SR 11 “Padana Superiore”, è caratterizzato da destinazioni d'uso prevalentemente commerciali e direzionali che si stanno progressivamente sostituendo agli originari insediamenti produttivi. Questo è il caso anche del kartodromo Vicenza Kart Indoor che si è insediato nel 2001 in un capannone esistente precedentemente adibito a magazzino e a lavorazione di materiale ferroso.

Nello scenario di progetto, non è previsto alcun nuovo consumo di suolo, in quanto le aree afferenti al kartodromo sono già completamente trasformate e l'allungamento della pista da corsa in progetto avviene tramite sopraelevata in sede.

L'intenso uso locale del suolo è evidente anche nella lettura della Carta della Copertura del Suolo della Regione del Veneto - Edizione 2009, dove il kartodromo ed un suo congruo interno è censito fra i **"Territori modellati artificialmente / Aree industriali e spazi annessi"**.



Carta della Copertura del Suolo della Regione del Veneto - Edizione 2009 (fonte: Regione del Veneto). LEGENDA:

Territori modellati artificialmente / tessuto urbano:

**1121** tessuto urbano discontinuo denso con uso misto;

Territori modellati artificialmente / aree industriali, commerciali e infrastrutturali:

**1211** aree industriali e spazi annessi

Territori agricoli / Terreni arabili / Seminativi in aree non irrigue:

**21111** mais in aree non irrigue

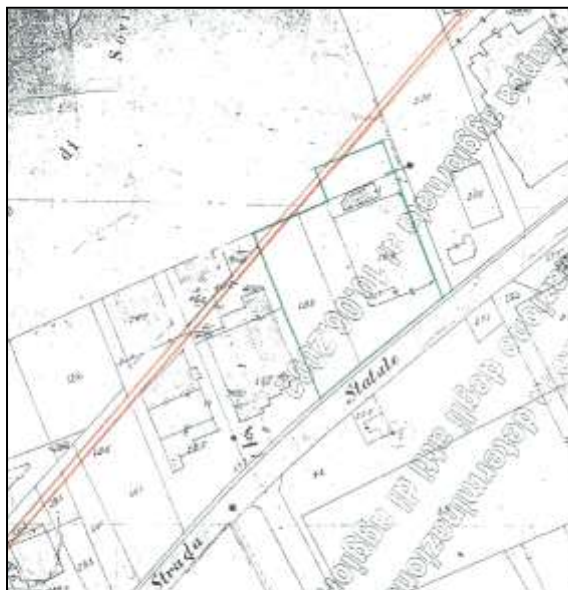
**21121** cereali in aree non irrigue

Territori modellati artificialmente / Aree industriali, commerciali, infrastrutturali / Reti stradali e suoi associati:

**1222** altre strade e spazi accessori

L'esistente insediamento della Vicenza Kart Indoor è interessato, nel settore settentrionale, dalla presenza di un tratto del metanodotto **"Cremona Mestre DN 400 (16)"**, localmente di direzione SW-NE (cfr. figura a lato), la cui fascia di rispetto non è interessata dal nuovo intervento.

Il gestore della rete, Snam Rete Gas - Centro di Vicenza, in occasione dei lavori di ampliamento della pista sull'area esterna del fabbricato, aveva espresso il proprio nulla osta con prescrizioni con comunicazione Prot. D.N.OR./C.VIC/SOR. n. 192/22.07.2008, che si riporta integralmente nel seguito.



Andamento del metanodotto "Cremona Mestre DN 400 (16)" su cartografia del gestore Snam Rete Gas - Centro di Vicenza.



Centro di Vicenza  
Via Sg. del Longo, 11  
36100 Vicenza  
Tel. 0444 881118  
Fax 0444 882288  
Chiamata di emergenza (24 ore su 24) sul 8484 8484

**Informazioni**

Società con Azioni  
Sede Legale in Via Dante Alighieri  
Piazza Santa Barbara 27  
00187 Roma (RM)  
Codice Civile n. 01211981000  
Codice Fiscale n. 01211981000  
R.G. n. 1131497  
Prestazioni n. 11211981000  
Società soggetta all'attività di direzione  
e coordinamento di ENI S.p.A.

**Riferimenti da citare nella risposta**

D.N.O.R./C.VIC/80R - Prot. n° 192

Vicenza, 22/07/2008

Impianto : Metanodotto Cronaca Mestre DN 400 (16")

**OGGETTO: Richiesta nulla-osta per ampliamento pista Kart in Via Verona Com. di  
Altavilla (VI).**

Con riferimento alla pregiata Vs. del 14/07/2008, Vi comuniciamo che Nulla Osta, per quanto di nostra competenza, alla realizzazione delle opere così come descritte negli elaborati inviatici, a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- non dovranno essere realizzati depositi di materiali e/o parafleggi anche se provvisori al di sopra del metanodotto o/o all'interno della fascia di servizio;
- dovrà essere consentito in qualsiasi momento l'accesso al nostro personale per il normale controllo linea;
- l'eventuale posa di pali d'illuminazione, dovrà essere realizzata ad una distanza non inferiore a **ml. 2,50** misurata tra la generatrice affacciata del metanodotto ed il basamento visibile del palo luce. La posa dei dispersori per le messe a terra dei pali non dovrà collegare elettricamente più pali luce contemporaneamente tra, nei tratti di parallelismo o di incrocio, dovrà essere realizzato un singolo dispersore per ogni palo. La realizzazione dei dispersori per la messa a terra dei pali luce, non dovrà avvenire ad una distanza minima reale inferiore a **ml. 6,00** dalla generatrice affacciata del metanodotto.

*Nulla osta con prescrizioni del gestore della rete Snam Rete Gas - Centro di Vicenza.*

Dal punto di vista geomorfologico, la **pianura alluvionale fra i Colli Berici ed i Monti Lessini** presenta mediamente un'altitudine di 40 m s.l.m., con quote che degradano da 53 m ad ovest ai 30 m ad est. Essa rappresenta una porzione del conoide alluvionale del sistema fluviale Agno-Poscola che, in epoca post-glaciale, si estese non solo verso l'aperta pianura, portando le ghiaie fino ad Almisano di Lonigo, ma si incuneò anche nel "corridoio" tra Colli Berici e Monti Lessini, portando le ghiaie fino a Creazzo. Nel territorio comunale sono ampiamente rappresentati anche gli elementi geomorfologici di origine antropica e si tratta in particolare degli argini fluviali, delle cave abbandonate o dismesse, delle scarpate di terrapieno per detrito di cava e dei rilevati stradali o ferroviario.

Dal punto di vista morfologico, l'area oggetto di intervento, collocata ad una quota di circa 52 m s.l.m., risulta subpianeggiante e completamente urbanizzata.



- non dovranno essere eseguiti eventuali mascheramenti della recinzione metallica con siepi od altro che precludano il controllo dall'esterno;
- nessun risarcimento per danni arrecati alle Vostre spere potrà esserci richiesto a causa di nostri futuri interventi sulla condotta;

Vi informiamo che il metanodotto interessato, in pressione ed esercizio, è disciplinato dalle vigenti norme di sicurezza di cui al D.M. 24/11/1984 del Ministero dell'Interno e successive modificazioni (Norme di sicurezza antiscandalo per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzo del gas naturale con densità non superiore a 0,8).

Per ogni altra informazione vogliate rivolgerVi allo scrivente Centro Snam Rete Gas di Vicenza.

Distinti saluti.





- IMP Imballaggi Materie Plastiche S.p.A., ubicata in via IV Novembre n. 8 a circa 2,3 km in direzione E dal kartodromo, che dispone di un'area produttiva, di magazzini, di laboratori interni di analisi chimica e controllo di qualità degli imballaggi.

#### **Descrizione dei probabili effetti rilevanti**

Nello scenario di progetto, non è previsto alcun nuovo consumo di suolo, in quanto le aree afferenti al kartodromo sono già completamente trasformate e l'allungamento della pista da corsa in progetto avviene tramite sopraelevata in sede, all'esterno della fascia di rispetto del metanodotto "Cremona Mestre DN 400 (16)".

Da un punto di vista strettamente geologico tecnico, a meno della necessità di attestare le strutture di fondazione del nuovo ponte entro il terreno naturale dalle omogenee caratteristiche geotecniche, non sussistono elementi ostativi all'intervento di progetto in esame. In fase progettuale sarà necessario eseguire degli approfondimenti geologici e geotecnici per la corretta caratterizzazione e modellazione geologica, sismica e geotecnica del sito di intervento ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 17 gennaio 2018 ad oggetto "Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni", tenendo conto del vincolo sismico O.P.C.M. 3274/2003 - Zona 3 e degli elementi di fragilità individuati dal PAT del Comune di Altavilla Vicentina (Area idonea a condizione A-1: mediocri/scadenti caratteristiche geotecniche dei terreni, limitati o assenti fenomeni di esondazione, falda a profondità > 4 m).

In fase di cantierizzazione, gli eventuali sbancamenti necessari per la realizzazione del nuovo intervento determineranno un esiguo volume di rifiuti speciali da demolizione dell'esistente piazzale che saranno allontanati secondo le procedure gestionali di settore ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

## **5.5 Biodiversità, flora e fauna**

---

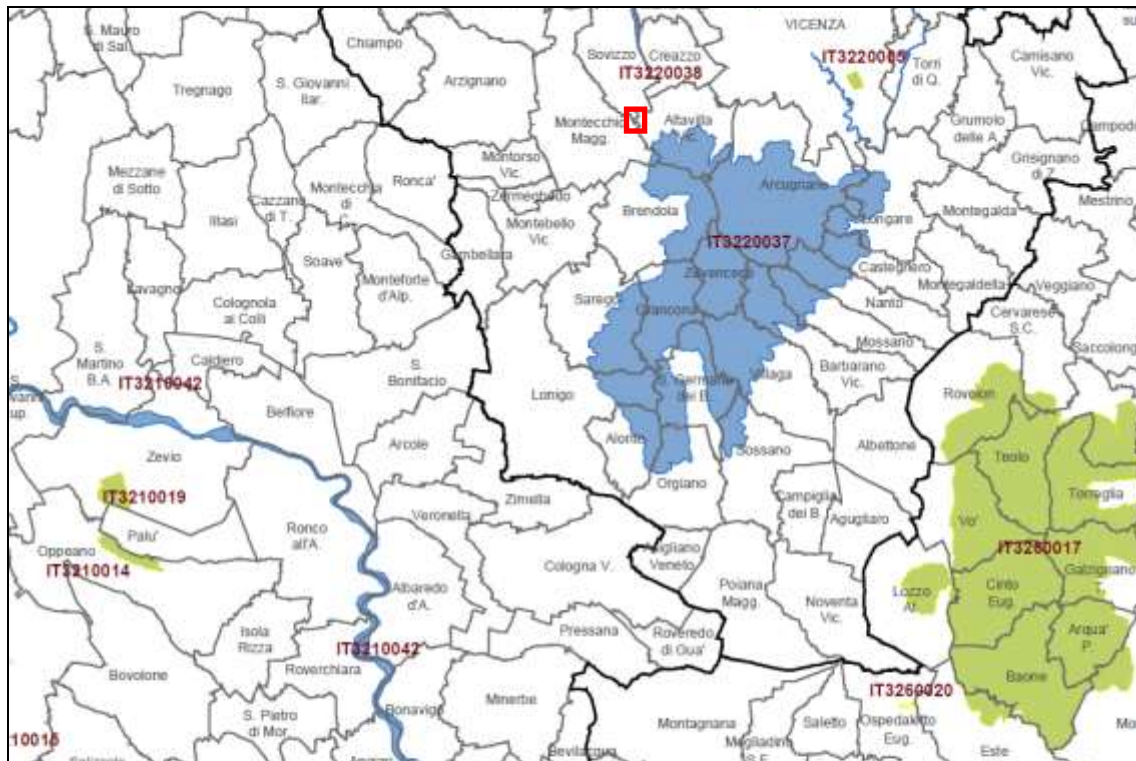
### **Descrizione della componente**

Il territorio del Comune di Altavilla Vicentina è posto su una porzione dell'alta pianura vicentina ad elevata antropizzazione, sia insediativa, che infrastrutturale e agricola, in cui l'attuale sviluppo del patrimonio vegetativo risulta irreversibilmente lontano dallo stato di *climax* originario della Pianura Padana, che era rappresentato da una foresta planiziale igrofila riconducibile alla tipologia forestale del Quercio-Carpineto costituita cioè da farnia (*Quercus robur L.*) e carpino bianco (*Carpinus betulus L.*), consociati all'olmo (*Ulmus minor M.*) e talvolta al tiglio (*Tilia platyphyllos S.*).

Allo stato attuale, nel territorio "non costruito" il completo disboscamento, le opere di bonifica idraulica, la rete di irrigazione e l'avvento della meccanizzazione agricola, hanno favorito la diffusione di un'**agricoltura di tipo intensivo con scarsa eterogeneità biotica**, evidenziabile nella povertà di associazioni vegetazionali. Nella pianura la presenza floro-faunistica risulta quindi fortemente influenzata dallo sfruttamento produttivo dell'areale caratterizzato da colture uniformi estese su vasti appezzamenti monospecifici. La presenza di edifici sparsi con annessi giardini dove abbondano alberature con specie esotiche ed ornamentali, costituisce un ulteriore elemento di artificializzazione del patrimonio biotico. In generale per quanto riguarda la fauna, l'elevata antropizzazione del territorio permette la sopravvivenza di un numero limitato di specie estremamente adattabili.

Gli elementi di spicco della diversità naturalistico - ambientale altavillese sono riferibili al sito della rete Natura 2000 denominato SIC IT3220037 "Colli Berici" e alla rete ecologica locale.

Il **SIC IT3220037 "Colli Berici"** si sviluppa sui rilievi collinari isolati si ergono sulla pianura alluvionale a sud-est di Vicenza, con una lunghezza di 97,61 km ed una superficie di 12.906 ettari. Il territorio dei Colli Berici è un mosaico di diversi ambienti, sia naturali che urbanizzati, strettamente interconnessi tra loro.



I siti della rete Natura 2000 nel Veneto centrale ed ubicazione dell'intervento di progetto.

Dal punto di vista vegetazionale il paesaggio dei Berici è caratterizzato da estese formazioni forestali costituite in prevalenza da boschi di orno-ostrieti. Il bosco di latifoglie si diffonde gradualmente verso la sommità dei rilievi, fino a diventare prevalente alle quote più elevate e lungo i versanti acclivi delle valli più interne. Nel versante sud-occidentale sono presenti oasi xerotermiche ospitanti una vegetazione di tipo sub-mediterraneo. Nei versanti meno esposti e negli impluvi con suoli più profondi si incontrano boschi di castagno e boschi misti di specie più mesofile come rovere, tiglio e carpino bianco.

I colli presentano un grande patrimonio floristico e alcuni importanti endemismi come *Saxifraga berica*. Purtroppo il paesaggio ha subito profonde modificazioni dovute a fattori antropici; i disboscamenti per ottenere terreni per le coltivazioni, ma soprattutto l'introduzione di specie estranee, hanno stravolto gli equilibri naturali. Oggi il paesaggio vegetazionale dei Colli Berici è fortemente caratterizzato da prati, coltivi di cereali e ortaggi, radure e terrazzamenti dove si coltivano la vite e l'olivo. Diffusi sono inoltre i frutteti.



Dal punto di vista faunistico, i Colli Berici costituiscono una zona relativamente ricca soprattutto di specie legate agli ambienti rupestri, acquatici e delle grotte. L'avifauna è abbastanza rappresentata sia di specie stanziali che migratorie, molte delle quali di interesse comunitario. Inoltre sono presenti specie di anfibi e rettili rappresentate localmente da popolazioni isolate rispetto all'areale principale e circoscritte ad alcune unità ambientali relittuali, quali piccole raccolte di acqua stagnante.

In base ai dati riportati in Scheda Natura 2000 sono presenti i seguenti habitat inseriti negli Allegati I e II della Direttiva Habitat 92/43/CEE alcuni dei quali prioritari (\*):

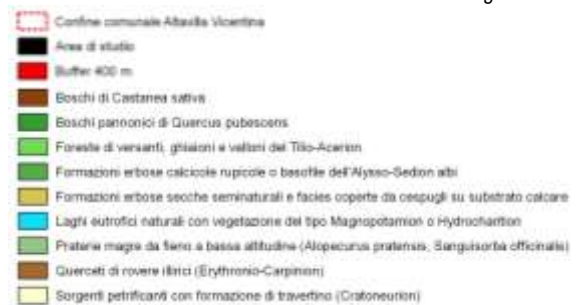
- 3130 Acque stagnanti da oligotrofe a mestrofe con vegetazione dei *Littorelletea uniflorae* e/o degli *Isoeto-Nanojuncea*;
- 3150 Laghi eutrofici naturali con vegetazione del *Magnopotamion* o *Hydrocharition*;



- 3260 Corsi d'acqua planiziali-montani con vegetazione di *Ranunculion fluitantis* e *Challitricho Batrachion*;
- 6110\* Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'*Alyso-Sedion albi*;
- 6210\* Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) stupenda fioritura di orchidee; sui Colli Berici sono presenti n. 33 specie di Orchidacee tra cui spicca *Himantoglossum adriaticum*, specie presente nell'Allegato II;
- 6510 Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*);
- 7220\* Sorgenti petrificanti con formazione di tufi (*Cratoneurion*);
- 8210 Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica - con l'*Athamanta turbith* che, nei Colli Berici, ha il suo estremo e disgiunto limite orientale di diffusione europea;
- 8240\* Pavimenti calcarei;
- 8310 Grotte non sfruttate a livello turistico;
- 9180\* Foreste di versanti, ghiaioni e valloni del *Tilio-Acerion*;
- 91HO\* Boschi pannonicici con *Quercus Pebescens*;
- 91LO Querceti di rovere illirici (*Erythronio-Carpinion*);
- 9260 Foreste di Castanea sativa.



Distribuzione degli habitat nel SIC IT3220037 "Colli Berici" e ubicazione del kartodromo con buffer di 400 m. Legenda:



La presenza diffusa di cavità naturali ed artificiali, poi, rende l'area dei Colli Berici un sito molto importante anche per le popolazioni di Chiroterti che, in Italia, rappresentano l'ordine con il maggior numero di specie minacciate.

Agli ambienti umidi del SIC sono legate alcune specie di anfibi e rettili tutelati a livello comunitario come *Rana latastei*, *Bombina variegata*, *Emys orbicularis*, *Triturus carnifex*, inseriti in Allegato II della Direttiva Habitat, e *Hyla intermedia*, *Rana dalmatica*, *Triturus vulgaris*, *Natrix tassellata*, *Podarcis sicula*, *Vipera aspis*, inseriti in Allegato IV.

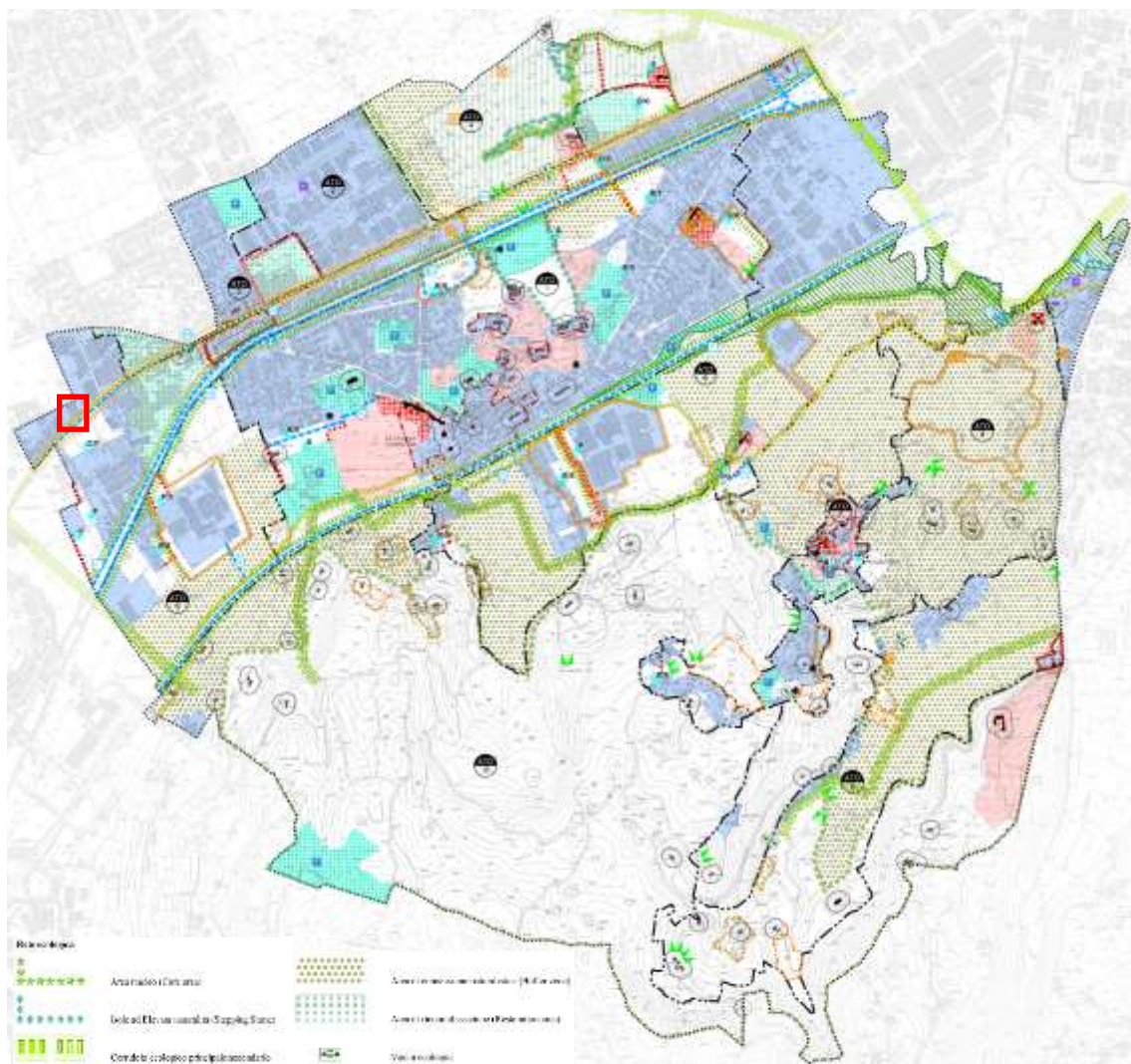
Il SIC Colli Berici ospita il 100% della popolazione europea di *Saxifraga berica*, specie inserita in Allegato II della Direttiva Habitat, come "endemica puntiforme"; ciò significa che i Colli Berici sono l'unico sito al mondo in cui cresce spontaneamente.

Le specie ornitiche sia stanziali che migratorie presenti sul territorio berico e inserite nell'allegato I della Direttiva Uccelli 79/409/CEE sono le seguenti:

- Ordine Gaviformi: *Gavia stellata*;
- Ordine Ciconiformi: *Ardea purpurea*, *Ixobrychus minutus*, *Botaurus stellaris*;
- Ordine Accipitriformi: *Pandion haliaetus*, *Pernis apivorus*, *Milvus migrans*; *Circus aeruginosus*, *Circus cyaneus*, *Falco peregrinus*;
- Ordine Gruiformi: *Porzana parva*, *Porzana porzana*;
- Ordine Charadriiformi: *Chlidonias niger*;
- Ordine Caprimulgiformi: *Caprimulgus europaeus*;
- Ordine Coraciiformi: *Alcedo atthis*;
- Ordine Passeriformi: *Acrocephalus melanopogon*, *Acrocephalus paludicola*, *Sylvia nisoria*, *Luscinia svecica*, *Lanius collurio*, *Emberiza hortulana*.

Nella pianificazione urbanistica del Comune di Altavilla Vicentina, la **rete ecologica locale** (identificata all'art. 42 delle Norme Tecniche di Attuazione della Variante n. 1 al PAT) è composta dai seguenti elementi:

- l'area nucleo (*core area*): comprende l'area del SIC IT3220037 "Colli Berici" e occupa gran parte della collina; in essa sono contenuti i sistemi ambientali di pregio della "Sengiara", la valle "degli Oppi", le "Sabbionare", la "Spruja di Valmarana", il versante alto della valle del Cordano e l'alta valle del Cordano;
- le aree di connessione naturalistica (*buffer zone*) sono date da:
  - l'area compresa tra l'Autostrada A4 e l'area nucleo rappresentata dal SIC; in essa sono contenuti i sistemi paesaggistici di pregio della Valle del Cordano e dell'ambito pedecollinare delle "Risare";
  - l'area boscata collinare esclusa dal SIC, in località Valmarana e Monte Corno;
- i corridoi ecologici: sono costituiti dai principali corsi d'acqua con funzione di collegamento per alcune specie o gruppi di specie in grado di spostarsi, sia autonomamente (animali) che attraverso vettori (piante o parti di esse); il principale è il corso del fiume Retrone, mentre i secondari fanno riferimento ai corsi d'acqua minori denominati roggia Poletto, torrente Riello, torrente Cordano;
- le isole ad elevata naturalità: sono rappresentate dalle risorgive e dal tratto iniziale della roggia Poletto, dall'area agricola nell'intersezione tra il Retrone e il Fosso Riello e dall'area dell'ex cava con il laghetto;
- le aree di rinaturalizzazione (*restoration area*): corrispondono all'ambito delle Risorgive e di Roggia Poletto.

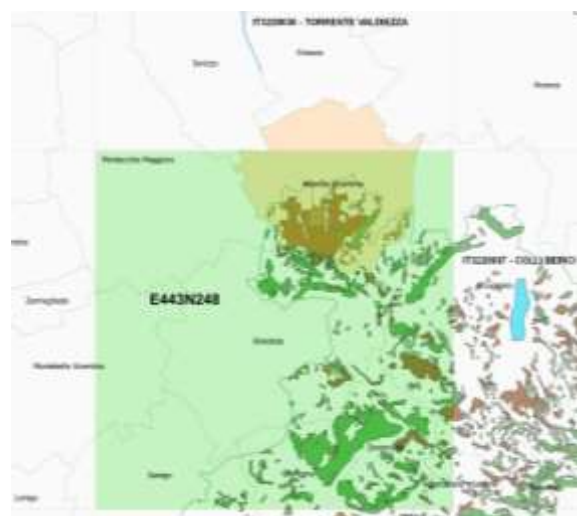


La rete ecologica del Comune di Altavilla Vicentina nella Tavola 4 dalla Variante n. 1 al PAT.

Per l'individuazione complessiva delle **specie** presenti nel territorio altavillese prossimo all'area in esame, al di là di quanto censito dal Formulario Standard Natura 2000 per le aree del SIC IT3220037 "Colli Berici", non sono stati condotti specifici rilievi faunistici, vegetazionali o floristici, ma si è ritenuto opportuno individuare quali sono le specie potenzialmente presenti sulla base di considerazioni ecologiche e di informazioni bibliografiche. A riguardo di questo ultimo punto ci si è riferiti al *Database* georiferito della cartografia distributiva delle specie della Regione del Veneto (Allegato A della D.G.R.V. n. 2200/27.11.2014), secondo il quale l'intero territorio regionale è stato discretizzato sulla base di una griglia 10 x 10 km, gestita dalla DG Ambiente della Commissione europea e dall'Agenzia europea dell'ambiente, e per ogni quadrante sono state georiferite le specie segnalate da una serie di progetti di iniziativa della Regione del Veneto e da alcune pubblicazioni scientifiche; complessivamente nel *database* sono ricomprese 6.897 specie, dei cinque regni della divisione degli *Eukaryota*; esclusivamente per le entità prioritarie segnalate dalla direttiva Habitat a livello sottospecifico, sono presenti i relativi dati, viceversa tutte le altre distribuzioni si riferiscono al livello di specie, secondo l'attuale classificazione tassonomica.

L'area oggetto di valutazione ricade nel **quadrante denominato 10KME443N248**, che comprende parte del territorio comunale di Altavilla Vicentina con i comuni contermini e parte, quindi, del SIC IT3220037 "Colli Berici". All'interno di tale quadrante, nel *database* regionale sono segnalate n. 576 specie, con la seguente ricorrenza nei cinque diversi regni: n. 0 Protozoa, n. 0 Chromista, n. 88 Plantae, n. 91 Funghi, n. 397 Animalia. Nel regno degli animali, le specie sono così distinte: n. 255 invertebrati, n. 21 pesci, n. 10 anfibi, n. 11 rettili, n. 82 uccelli, n. 18 mammiferi.

Fra le n. 576 specie segnalate nel quadrante 10KME443N248, n. 58 specie sono di interesse comunitario non prioritario, per quanto stabilito negli allegati delle direttive Habitat e Uccelli e sono riportate nel seguente elenco. Esse sono riportate nella tabella a seguire.



Il quadrante 10KME443N248 nel Database georiferito della cartografia distributiva delle specie nel Veneto.

### Categoria: Plantae

SPECIE	ALLEGATI	N2K_CODE
<i>Anacamptis pyramidalis</i> (L.) Rich., 1817	II-IV	H-6302
<i>Himantoglossum adriaticum</i> H.Baumann, 1978	II-IV	H-4104
<i>Saxifraga berica</i> (Bg.) D.A.Webb, 1963	II-IV	H-1525
<i>Ruscus aculeatus</i> L., 1753	V	H-1849
<i>Galanthus nivalis</i> L., 1753	V	H-1866

### Categoria: Animalia

#### Pesci

SPECIE	ALLEGATI	N2K_CODE
<i>Cottus gobio</i> L., 1758	II	H-1163
<i>Cobitis bilineata</i> L., 1758	II	H-5304

#### Anfibi

SPECIE	ALLEGATI	N2K_CODE
<i>Triturus carnifex</i> Laurenti, 1768	II-IV	H-1167
<i>Bombina variegata</i> L., 1758	II-IV	H-1193
<i>Bufo viridis</i> Laurenti	IV	H-1201
<i>Hyla intermedia</i> Boulenger, 1882	IV	H-5358
<i>Rana dalmatina</i> Bonaparte, 1840	IV	H-1209
<i>Rana latastei</i> Boulenger, 1879	II-IV	H-1215

<i>Pelophylax synkl. esculentus</i> L., 1758	V	H-1210
--	---	--------

#### Rettili

SPECIE	ALLEGATI	N2K_CODE
<i>Emys orbicularis</i> L., 1758	II-IV	H-1220
<i>Lacerta bilineata</i> Daudin, 1802	IV	H-5179
<i>Podarcis siculus</i> Raf., 1810	IV	H-1250
<i>Podarcis muralis</i> Laurenti, 1768	IV	H-1256
<i>Hierophis viridiflavus</i> Lacpde, 1789	IV	H-5670
<i>Zamenis longissimus</i> Laurenti, 1768	IV	H-6091
<i>Natrix tessellata</i> Laurenti, 1768	IV	H-1292

#### Invertebrati

SPECIE	ALLEGATI	N2K_CODE
<i>Lycaena dispar</i> Haworth, 1803	II-IV	H-1060
<i>Phengaris arion</i> L., 1758	IV	H-6265
<i>Austropotamobius pallipes</i>	II-V	H-1092
<i>Cerambyx cerdo</i>	II-IV	H-1088

#### Molluschi

SPECIE	ALLEGATI	N2K_CODE
<i>Helix pomatia</i> L., 1758	V	H-1026

**STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA**

del Progetto di allungamento, tramite sopraelevata in sede, dell'esistente pista per go-kart denominata Vicenza Kart Indoor ubicata in viale Verona n. 74/W ad Altavilla Vicentina (VI)

**Uccelli**

SPECIE	ALLEGATI	N2K_CODE
<i>Cygnus olor</i> Gmelin, 1789	IIB	B-A036
<i>Anas platyrhynchos</i> L., 1758	IIA-IIIA	B-A053
<i>Perdix perdix</i> L., 1758	IIA-IIIA	B-A112
<i>Coturnix coturnix</i> L., 1758	IIB	B-A113
<i>Phasianus colchicus</i> L., 1758	IIA-IIIA	B-A115
<i>Pernis apivorus</i> L., 1758	I	B-A072
<i>Porzana parva</i> Scop., 1769	I	B-A120
<i>Ixobrychus minutus</i> L., 1766	I	B-A022
<i>Nycticorax nycticorax</i> L., 1758	I	B-A023
<i>Egretta garzetta</i> L., 1766	I	B-A026
<i>Rallus aquaticus</i> L., 1758	IIB	B-A118
<i>Gallinula chloropus</i> L., 1758	IIB	B-A123
<i>Fulica atra</i> L., 1758	IIA-IIIB	B-A125
<i>Larus ridibundus</i> L., 1766	IIB	B-A179
<i>Columba palumbus</i> L., 1758	IIA-IIIA	B-A208
<i>Streptopelia decaocto</i> Frivaldszky, 1838	IIB	B-A209
<i>Streptopelia turtur</i> L., 1758	IIB	B-A210

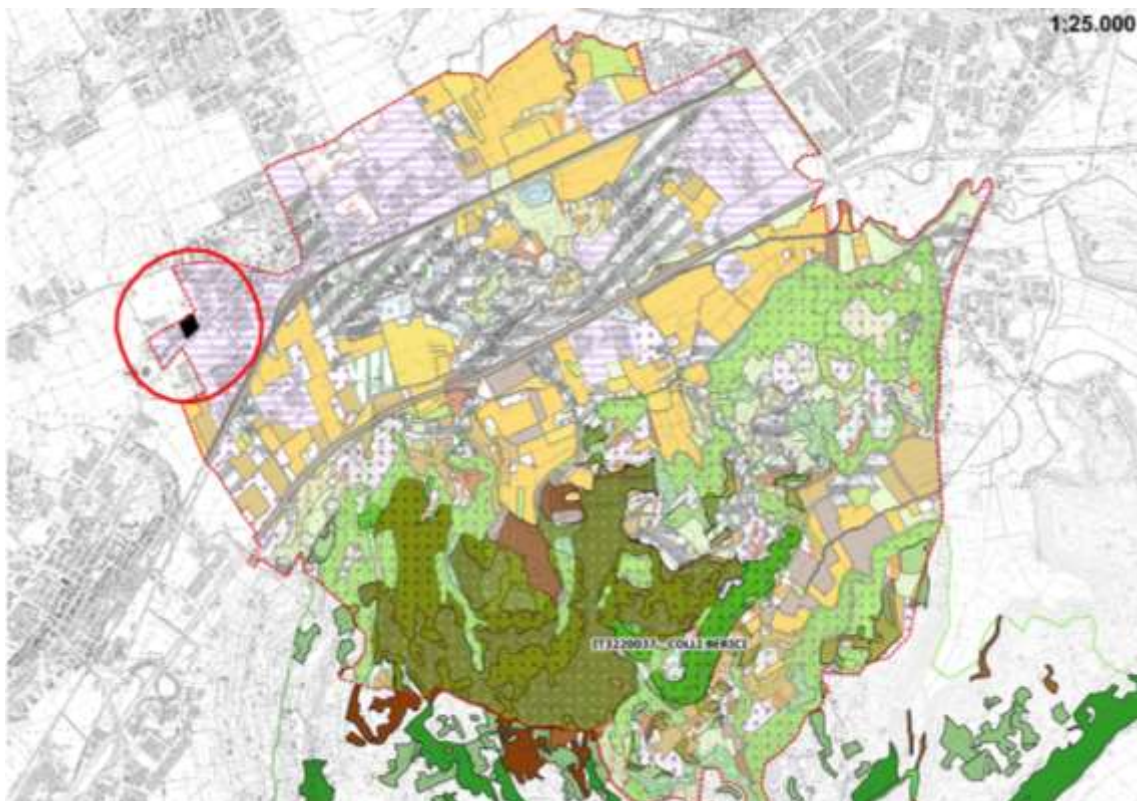
<i>Caprimulgus europaeus</i> L., 1758	I	B-A224
<i>Alcedo atthis</i> L., 1758	I	B-A229
<i>Turdus merula</i> L., 1758	IIB	B-A283
<i>Lanius collurio</i> L., 1758	I	B-A338
<i>Garrulus glandarius</i> L., 1758	IIB	B-A342
<i>Pica pica</i> L., 1758	IIB	B-A343
<i>Sturnus vulgaris</i> L., 1758	IIB	B-A351
<i>Emberiza hortulana</i> L., 1758	I	B-A379
<i>Corvus cornix</i> L., 1758	IIB	B-A615

**Mammiferi**

SPECIE	ALLEGATI	N2K_CODE
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i> Schreber, 1774	II-IV	H-1304
<i>Myotis blythii</i> Tomes, 1857	II-IV	H-1307
<i>Miniopterus schreibersii</i> Kuhl, 1817	II-IV	H-1310
<i>Myotis myotis</i> Borkhausen, 1797	II-IV	H-1324
<i>Tadarida teniotis</i> Raf., 1814	IV	H-1333
<i>Muscardinus avellanarius</i> L., 1758	IV	H-1341

Le specie di interesse comunitario non prioritario segnalate nel quadrante 10KME443N248 del Database georiferito della cartografia distributiva delle specie nel Veneto.

L'analisi degli habitat di specie compresi fra l'area oggetto di valutazione ed il SIC IT3220037 "Colli Berici" è, in ultimo, resa attraverso la seguente cartografia, dove sono sovrapposti gli habitat del SIC stesso con la Carta della Copertura del Suolo della Regione del Veneto - Edizione 2012.



*L'uso del suolo (habitat di specie) e habitat del SIC IT3220037 "Colli Berici" fra l'area oggetto di valutazione con buffer di 400 m ed il SIC.*

Per quanto riguarda l'area di intervento, essa si presenta completamente antropizzata ed impermeabilizzata e priva di aree intonse; inoltre, essa è compresa in un più esteso ambito a destinazione produttiva e/o artigianale e/o commerciale, altrettanto privo di aree naturali e/o semi-naturali. Le aree semi-naturali più vicine della rete ecologica locale sono poste oltre la linea ferroviaria Milano - Venezia attorno al comparto produttivo di via Massimo D'Azeglio ad una distanza minima di circa 400-600 m in direzione SE oppure oltre l'abitato di Tavernelle ad una distanza minima di circa 2 km in direzione NE. Il perimetro del SIC IT3220037 "Colli Berici" è, invece, posto ad una distanza minima di circa 1,2 km in direzione SE.

### **Descrizione dei probabili effetti rilevanti**

Per quanto riguarda le potenziali incidenze sul sito SIC IT3220037 "Colli Berici", si ritiene che per la proposta di costruzione di un nuovo ponte con sopraelevata esterna per l'allungamento, sullo stesso sedime, del tracciato del kartodromo Vicenza Kart Indoor la valutazione di incidenza non sia necessaria, in quanto **non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della Rete Natura 2000**, soprattutto in ragione della distanza fra il limite massimo sotteso dagli effetti ed il sito della rete Natura 2000, posto ad una distanza minima di circa 1,2 km, e della diversità degli ecosistemi di riferimento (alta pianura densamente urbanizzata a basso grado di naturalità l'area oggetto di intervento con il suo dominio massimo spaziale, ecosistema collinare le aree del SIC IT3220037 "Colli Berici").

Ai sensi della Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 1400 del 29 agosto 2017 "Nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/Cee e D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii. Approvazione della nuova Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative, nonché di altri sussidi operativi e revoca della D.G.R. n. 2299 del 9.12.2014.", in allegato al presente Studio Preliminare Ambientale viene riportata la Dichiarazione di cui all'**allegato E "Modello per la dichiarazione di non necessità di valutazione di incidenza" comprensiva della specifica Relazione Tecnica.**

## **5.6 Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico, archeologico**

### **Descrizione della componente**

Da un punto di vista morfologico, la porzione settentrionale del territorio del Comune di Altavilla Vicentina e, con essa, l'area di intervento rientrano nell'estremo settore sud occidentale dell'**Ambito di paesaggio regionale n. 23 "Alta Pianura Vicentina"**, che interessa il sistema insediativo pedecollinare di Schio e Thiene fino a comprendere, verso sud, la Città di Vicenza.

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

È attraversato in direzione nord-sud dall'asse autostradale della A31 "Valdastico", che collega Piovene Rocchette all'autostrada A4. Il margine sud dell'ambito (Altavilla Vicentina, Creazzo, Vicenza, Torri di Quartesolo) è interessato dalla SR 11 "Padana Superiore", lungo la quale è cresciuto un sistema identificabile in una conurbazione lineare, con presenza prevalente di zone commerciali e industriali, che sempre più ha assunto caratteristiche di vera e propria "Strada mercato".

Fra i diversi obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica dell'Ambito di paesaggio dell'Alta Pianura Vicentina, quelli specifici per l'area di Altavilla Vicentina sono:



*L'Ambito di paesaggio regionale n. 23  
"Alta Pianura Vicentina"  
nell'Atlante ricognitivo degli Ambiti di paesaggio del PTRC.*

- **24a.** salvaguardare il valore storico-culturale degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale (centri storici, castelli, rocche, ville e parchi storici, antiche pievi, fornaci, lande, contrade rurali, opifici idraulici, ville azienda, ecc.) in particolare la Via Postumia: l'intervento di progetto si colloca all'interno di un insediamento, prima produttivo ed ora commerciale, di recente costruzione e, quindi, privo di interesse storico-testimoniale e senza interessare il tracciato dell'antica Postumia;
- **26b.** promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori: l'intervento in esame, essendo un ampliamento in sede dell'esistente pista per go-kart, si pone nell'ottica di una maggiore densità funzionale che non comporta nuovo consumo di suolo intonso.



*Gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica specifici dell'Ambito di paesaggio regionale n. 23 "Alta Pianura Vicentina" individuato nell'Atlante ricognitivo degli Ambiti di paesaggio del PTRC.*

Proprio le infrastrutture trasportistiche hanno condizionato lo sviluppo territoriale del Comune di Altavilla Vicentina, tanto che, in base alle "discontinuità" dei tracciati infrastrutturali, si possono distinguere i seguenti diversi gradi di urbanizzazione e l'attuale sistema insediativo dell'abitato capoluogo e delle sue frazioni:

1. "Tavernelle e il corridoio multimodale": la fascia a nord dei tracciati contigui della linea ferroviaria e della SP 34, che corrispondente alla frazione di Tavernelle;
2. "Altavilla centro": la fascia equivalente al centro cittadino vero e proprio, cresciuto lungo il tracciato della vecchia strada di transito;
3. "Collina": a sud dell'Autostrada A4 la parte collinare, parzialmente antropizzata, nella quale ricade la frazione di Valmarana e una porzione di pianura a sua volta divisibile nelle località di Tramontana, S. Agostino e Valle del Riello.

Mentre la frazione di Tavernelle è posta in continuità con il centro urbano di Altavilla, le rimanenti frazioni e località sono immerse nel territorio rurale pedecollinare o collinare il cui elemento paesaggistico predominante è costituito dalla diffusa presenza di coperture boschive alternate alle colture arboree fra cui spicca quella rinomata del vigneto.



*I tre paesaggi geografici del Comune di Altavilla Vicentina.*

Fra le emergenze architettoniche, le ville venete comprese nel catalogo pubblicato dall'Istituto Regionale per le Ville Venete sono cinque (Villa Cerato, Apolloni, Schiavo - Zordan, Villa Valmarana, Mangilli, Morosini, Emiliani, Villa Riello, Pranovi, Nogara, Villa Valmarana, Villa Braga - Fracasso), fra queste la più vicina al kartodromo è la **Villa Valmarana, Mangilli, Morosini, Emiliani**, ubicata a circa 1,6 km in direzione ovest dall'area oggetto di intervento. La sua realizzazione fu opera dell'architetto Francesco Muttoni nel 1724 per volere del Conte Benedetto Valmarana. Sono, inoltre, presenti i seguenti complessi edilizi di particolare valore o porzioni di territorio meritevoli di tutela: il Palazzo Rosso, le Case di Roggia Poletto, il Complesso in località Scaletta e il monte della Rocca; nessuno di questi è posto in prossimità dell'area oggetto di intervento.



*Villa Valmarana, Mangilli, Morosini, Emiliani.*

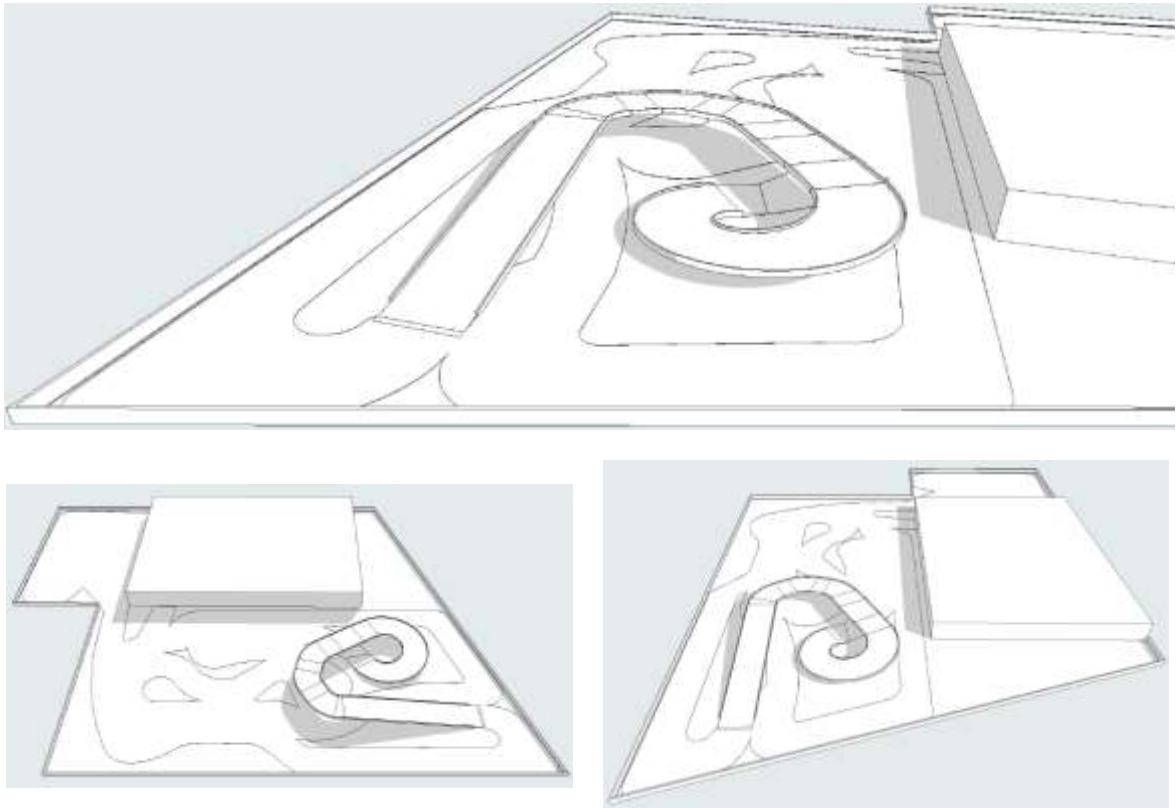
Il **paesaggio agrario** è distinto fra quello di pianura e quello di collina. Il primo, nel settore nord orientale del territorio comunale, comprende l'area agricola delle risorgive, un territorio agricolo aperto, in continuità con il territorio di Sovizzo, rilevante dal punto di vista ambientale e paesaggistico per la presenza della Roggia Poletto e di manufatti architettonici rurali di pregio (Palazzo Rosso). Il secondo si estende sulle pendici collinari a sud dell'Autostrada A4 "Serenissima" ed è caratterizzato dall'alternanza tra brani urbanizzati e brani agricoli in gran parte integri.

L'ambito propriamente collinare di Altavilla presenta le maggiori valenze ambientali e paesaggistiche, tanto da ospitare parte del **sito della Rete Natura 2000** denominato SIC IT3220037 "Colli Berici" per la particolare tipologia di habitat naturali e di specie floro-faunistiche presenti. Le caratteristiche di pregio ambientale e paesaggistico sono date da un'estesa superficie di formazioni forestali costituite in prevalenza da boschi di orno-ostrieti, dagli elementi geomorfologici del territorio carsico (all'interno del comune sono presenti grotte, covoli e scaranti) e dagli elementi idrografici (sorgenti, fontane, pozzi e lavatoi).

L'ambito di pianura denominato "Tavernelle e il corridoio multimodale" in cui è localizzato il kartodromo Vicenza Kart Indoor è compreso in un territorio altamente urbanizzato sviluppatosi lungo la direttrice storica della Strada Regionale 11 "Padana Superiore" con destinazioni d'uso, originariamente, prevalentemente produttive, più recentemente sostituite da attività commerciali e direzionali, tanto da essere classificato come "Strada Mercato" nel PTRC adottato.

#### **Descrizione dei probabili effetti rilevanti**

La proposta di allungamento, tramite sopraelevata in sede, dell'esistente pista per *go-kart* denominata Vicenza Kart Indoor (e più estesamente tutto il kartodromo) non interagisce con nessuna emergenza architettonica, archeologica e paesaggistica del territorio altavillese e non altera la qualità paesistica del contesto territoriale nella quale si inserisce, in quanto pienamente coerente con il contesto territoriale destinato all'uso misto commerciale, direzionale, artigianale e industriale del Corridoio plurimodale Vicenza - Montebello Vicentino.

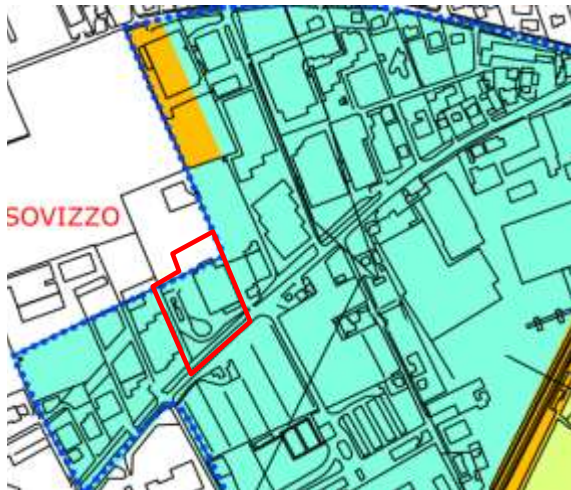


*Sviluppo 3D dell'intervento in progetto.*

## 5.7 Agenti fisici: rumore, radiazioni non ionizzanti e ionizzanti, inquinamento luminoso

### Descrizione della componente

Per quanto riguarda il **rumore**, entrambi i Comuni di Altavilla Vicentina e Sovizzo sono dotati di un "Piano di Zonizzazione Acustica", di cui si fornisce nel seguito un estratto cartografico relativo all'area di interesse.



Estratto del Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Altavilla Vicentina. Legenda:

COLORE	DESCRIZIONE	CLASSE
Verde	AREE PARTICOLARMENTE RESIDENZIALI	I
Magenta	AREE FORMALMENTE RESIDENZIALI	II
Giallo	AREE DI ATTIVITÀ ARTIGIANALE	III
Arancione	AREE DI ATTIVITÀ ARTIGIANALE	IV
Ciano	AREE FORMALMENTE INDUSTRIALI	V
Blu	AREE ESCLUSIVAMENTE INDUSTRIALI	VI
Linea tratteggiata	CONTORNI COMUNALI	



Estratto del Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Sovizzo. Legenda:

Verde	Classe I, aree particolarmente residenziali
Giallo	Classe II, aree residenziali ad alta densità abitativa
Arancione	Classe III, aree di attività artigianale
Rosso	Classe IV, aree di attività artigianale
Magenta	Classe V, aree prevalentemente industriali
Linea tratteggiata	Fascia di transizione ad 80-90 km/h V e B
Linea tratteggiata	Fascia di transizione ad 80-90 km/h V e B
Linea tratteggiata	Fascia di transizione ad 100-120 km/h V e B

Entrambi i piani acustici individuano l'area del kartodromo ricadente nella Classe V "Aree prevalentemente industriali" in quanto area riconducibile alle zone del territorio con destinazione artigianale-industriale. I valori limite di emissione (Leq) sono pari a 65 dB(A) nel periodo diurno e a 55 dB(A) nel periodo notturno; I valori limite di immissione (Leq) sono pari a 70 dB(A) nel periodo diurno e a 60 dB(A) nel periodo notturno.

Inoltre, alla SR 11 "Padana Superiore" è stata attribuita la fascia territoriale di pertinenza acustica ai sensi del D.P.R. n. 142/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare"; essendo un'infrastruttura esistente la fascia è stata distinta in due parti: la fascia A, più vicina alla sede stradale, con ampiezza di 100 m (per i ricettori, ad esclusione di quelli sensibili, i limiti di immissione sono 70 dB(A) nel periodo diurno e 60 dB(A) nel periodo notturno) e la fascia B, più distante dalla sede stradale, con ampiezza di 150 m (per i ricettori, ad esclusione di quelli sensibili, i limiti di immissione sono 65 dB(A) nel periodo diurno e 55 dB(A) nel periodo notturno). L'intera area del kartodromo ricade all'interno della fascia A di pertinenza acustica della SR 11 "Padana Superiore".

Ad oggi, non risultano esposti o segnalazioni in materia di impatto acustico da parte di alcun soggetto.

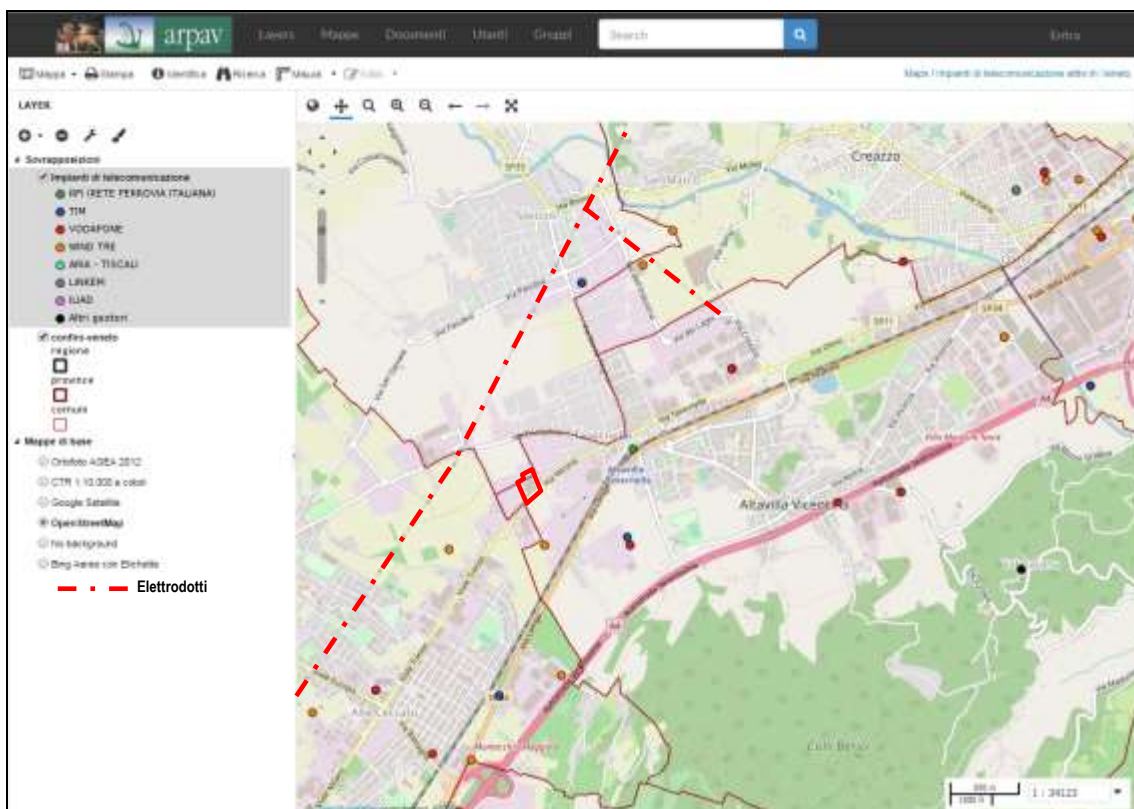
Secondo le fonti bibliografiche consultate, nell'intorno del kartodromo Vicenza Kart Indoor (Comuni di Altavilla Vicentina, Montecchio Maggiore e Sovizzo) sono presenti le seguenti  **sorgenti di inquinamento elettromagnetico principali**:

- impianti di telecomunicazione di vari gestori, la più vicina delle quali è posta a circa 350 m a sud del kartodromo;
- una linea elettrica ad alta tensione che interessa i Comuni di Montecchio Maggiore e Sovizzo e posta ad una distanza minima di circa 550 m a nord del kartodromo.



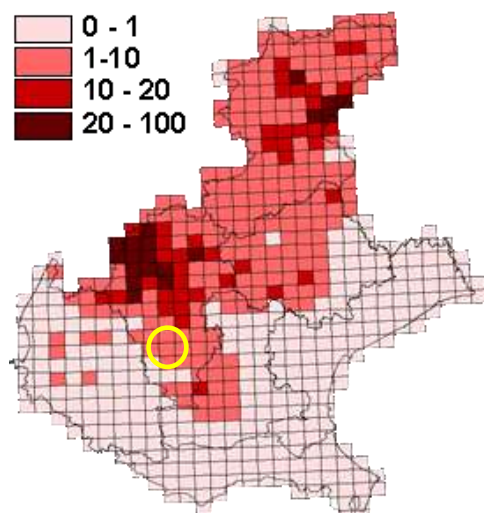
Tali sorgenti di inquinamento elettromagnetico principali sono rappresentate nella figura a seguire, estratta dal geoportale Arpav "Mappa degli impianti di telecomunicazione attivi in Veneto".

Arpav effettua il monitoraggio in continuo del campo elettromagnetico emesso dagli impianti di telecomunicazione con particolare riferimento alle Stazioni Radio Base. I dati sono rilevati attraverso centraline mobili che vengono posizionate nei punti di interesse per durate variabili; alla fine di ciascuna campagna vengono emessi dei report riassuntivi. Nessuna campagna di misura, a partire dal 2007, ha interessato il territorio del Comune di Altavilla Vicentina, una ha interessato il Comune di Sovizzo (via dell'Industria 68/a - anno 2016) e sei il Comune di Montecchio Maggiore (via Monte Rosa - anno 2017, via Trieste - anno 2011, Largo Boschetti - anno 2011, via Veronese - anno 2007, via Emilia - anno 2007, via Veronese - anno 2006) senza evidenziare alcun superamento del valore di attenzione (pari a 6 V/m) e degli obiettivi di qualità (parti a 6 V/m) del D.P.C.M. 8 luglio 2003.



Sorgenti di inquinamento elettromagnetico principali nei dintorni del kartodromo Vicenza Kart Indoor (fonte: geoportale Arpav).

Per quanto riguarda le radiazioni ionizzanti, alla fine degli anni '80 un'indagine nazionale sull'esposizione al **gas radon** nelle abitazioni, coordinata dall'Istituto Superiore di Sanità e ANPA (ora ISPRA), ha stimato i valori medi annui di concentrazione di radon nelle singole regioni. Per il Veneto la media regionale è risultata di 59 Bq/mc, inferiore al dato medio nazionale che è di 70 Bq/mc. Un valore medio regionale non elevato, che non esclude però l'esistenza di specifiche aree in cui, per caratteristiche geologiche, meteorologiche, climatiche, ambientali e legate alla tipologia costruttiva, la concentrazione di radon sia tale da costituire pericolo. Pertanto, la Regione del Veneto ha promosso dal 1996, in collaborazione con ARPAV, la seguente serie di monitoraggi in tema di radon, per l'individuazione di aree a rischio nel territorio regionale e la messa in essere di interventi di prevenzione e controllo:



- indagine regionale 1996-2000 con l'elaborazione di una mappatura delle aree a rischio radon in Veneto, intese come quelle aree in cui almeno il 10% delle abitazioni è stimato superare il livello di riferimento di 200 Bq/mc (concentrazione media annua stabilita dalla D.G.R.V. n. 79/2002- cfr. figura a lato);
- controlli nelle scuole dai nidi alle medie incluse, pubbliche e private, nei comuni individuati a rischio radon (campagne 2003-2006, 2009-2012, 2010-2014, 2016-2018).

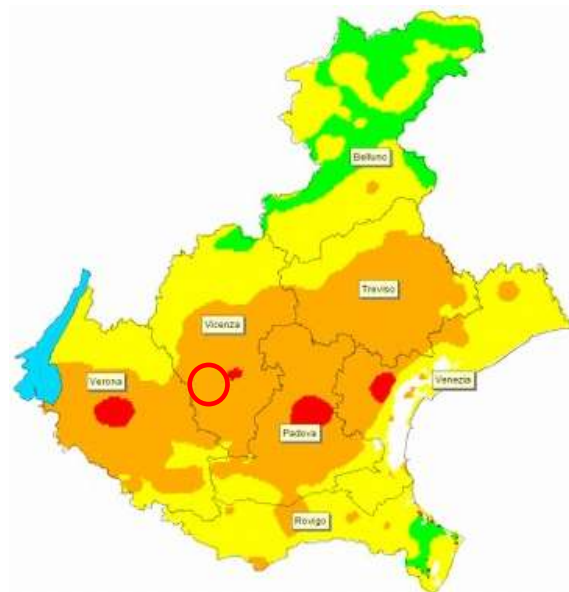
*Mappa della percentuale di abitazioni in cui è stato rilevato un livello di riferimento di 200 Bq/mc (il 10% è la soglia selezionata per l'individuazione delle aree ad alto potenziale di radon), ARPAV.*

Altavilla Vicentina e Sovizzo, risultando ricadenti nel range 1-10% di abitazioni con superamento del valore di 200 Bq/mc, non rientrano fra i comuni individuati a rischio radon in base all'ultimo aggiornamento disponibile pubblicato sul sito istituzionale di Arpav.

Per **inquinamento luminoso** si intende ogni forma di irradiazione di luce artificiale al di fuori delle aree a cui essa è funzionalmente dedicata, in particolare modo verso la volta celeste, ed è riconosciuto dalla comunità scientifica internazionale come indicatore dell'alterazione della condizione naturale, con conseguenze non trascurabili per gli ecosistemi vegetali (es. riduzione della fotosintesi clorofilliana), animali (es. disorientamento delle specie migratorie), nonché per la salute umana.

Come indicatore dell'inquinamento luminoso, secondo le informazioni reperite in letteratura e riferite in modo omogeneo e completo all'intero territorio nazionale, si utilizza la brillantezza (o luminanza) relativa del cielo notturno. Con questo indicatore è possibile quantificare il grado di inquinamento luminoso dell'atmosfera e valutare gli effetti sugli ecosistemi e il degrado della visibilità stellare. L'intero territorio della regione Veneto risulta avere livelli di brillantezza artificiale superiori al 33% di quella naturale, e pertanto è da considerarsi molto inquinato.

Nella figura a lato è rappresentato il rapporto tra la luminosità artificiale del cielo e quella naturale media allo zenith. Al colore nero corrisponde una luminanza artificiale inferiore al 11% di quella naturale, ovverosia un aumento della luminanza totale inferiore al 11%, al blu tra l'11% e il 33%, al verde tra il 33 e il 100%, al giallo tra il 100% e il 300%, all'arancio tra il 300% e il 900%, al rosso oltre il 900%. L'aumento della luminanza totale rispetto al naturale che interessa il territorio comunale di Altavilla Vicentina rispetto al buio totale è prevalentemente compreso tra 300 e 900 %.



*Aumento della luminanza totale rispetto la naturale nella Regione del Veneto (fonte: Arpav). Legenda:*

- tra il 33% ed il 100%
- tra il 100% ed il 300%
- tra il 300% ed il 900%
- oltre il 900%

In tema di prevenzione dell'inquinamento luminoso, la L.R. n. 17/2009 contiene le "Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici"; essa regola, fra l'altro, la progettazione dei nuovi e l'adeguamento degli esistenti impianti di illuminazione pubblici e privati e stabilisce l'obbligo per i Comuni di dotarsi del Piano di illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso (PICIL), che costituisce l'atto di programmazione per la realizzazione dei nuovi impianti di illuminazione e per ogni intervento di modifica, adeguamento, manutenzione, sostituzione ed integrazione sulle installazioni di illuminazione esistenti nel territorio comunale. Per il Comune di Altavilla Vicentina, tale piano non è ancora stato predisposto per cui vengono direttamente attuate le prescrizioni tecniche della L.R. n. 17/2009.

#### **Descrizione dei probabili effetti rilevanti**

Si evidenzia, innanzitutto, che dal quadro di analisi in tema di Agenti Fisici emerge che il kartodromo Vicenza Kart Indoor non presenta fattori di esposizione o sorgenti di radiazioni non ionizzanti e ionizzanti.

Per quanto riguarda il **rumore**, a corredo della proposta di intervento è stata elaborata, dalla Società PROTEKO in data 25 settembre 2018, la Relazione tecnica di previsione di impatto acustico sull'ambiente esterno ai sensi della Legge n. 447/1995 e del D.P.C.M. 14 novembre 1997. Essa è stata redatta sulla scorta delle informazioni raccolte il giorno 14 e 24 settembre 2018 con le attività in funzione presso il kartodromo e comprende la valutazione dell'impatto acustico nella giornata con orario di apertura maggiore (9 ore) con una sessione di gare pari a 5 ore (10 gare da 30 minuti).

Per valutare il rumore immesso dall'attività nell'ambiente esterno si è proceduto ad effettuare il monitoraggio acustico in due distinte postazioni:

- postazione n. 1: direttamente presso il confine di proprietà in direzione sud all'interno della pista ciclabile che corre parallela alla SR 11 "Padana Superiore" (Classe acustica V);
- postazione n. 2: abitazione privata facente parte di un'azienda agricola posta ad una distanza di circa 400 m in direzione nord ovest (Classe acustica III).



Postazione dei monitoraggi acustici.

Durante la misura alla postazione n. 1 sono stati campionati diversi momenti di gara (da un singolo kart all'interno del circuito a una gara con oltre una decina di kart partecipanti) e dei momenti in cui non era in corso nessuna attività al fine di campionare il contributo della strada e delle attività limitrofe e di valutare il rumore prodotto dall'attività. Di seguito i risultati dei tre scorpori effettuati sulla misura.

File	20180914_193140_200502.cmg													
Inizio	14/09/18 19:31:40:000													
Fine	14/09/18 20:05:02:000													
Sorgente	1 kart in pista							nessuna gara						
Ubicazione	Leq Sorgente	Lmin	Lmax	L95	L90	L50	Durata complessivo	Leq Sorgente	Lmin	Lmax	L95	L90	L50	Durata complessivo
	dB	dB	dB	dB	dB	dB	h:m:s:ms	dB	dB	dB	dB	dB	dB	h:m:s:ms
Misure [ Leq A ]	72,0	52,7	87,8	57,6	59,9	70,0	00:11:47:300	71,3	52,2	87,9	55,6	57,6	68,6	00:14:15:300
Misure [ Slow Max A ]		53,8	84,6				00:11:47:300		53,5	84,1				00:14:15:300
Misure [ Impuls Max A ]		55,1	87,9				00:11:47:300		54,6	88,3				00:14:15:300

File							
Inizio							
Fine							
Sorgente	gara >10 kart						
Ubicazione	Leq Sorgente dB	Lmin dB	Lmax dB	L95 dB	L90 dB	L50 dB	Durata complessivo h:m:s.ms
Misure [ Leq A ]	71,8	53,2	82,8	59,5	61,2	70,2	00:07:19:400
Misure [ Slow Max A ]		55,1	80,1				00:07:19:400
Misure [ Impuls Max A ]		56,4	83,1				00:07:19:400

Dall'analisi degli scorpori effettuati si può evidenziare come le gare risultino essere influenti sono per meno di 1 dB(A) rispetto al rumore già insistente nell'area e generato dall'intenso traffico della strada statale.

Viene riportato anche l'intero Livello misurato essendo rappresentativo delle normali variazioni di clienti all'interno della pista.

File	20180914_193140_200502.cmg								
Inizio	14/09/18 19:31:40:000								
Fine	14/09/18 20:05:02:000								
Canale	Tipo	Wgt	Unit	Leq	Lmin	Lmax	L95	L90	L50
Misure	Leq	A	dB	71,7	52,2	87,9	56,8	59,1	69,6
Misure	Slow Max	A	dB		53,5	84,6			
Misure	Impuls Max	A	dB		54,6	88,3			

Durante la misura nella postazione n. 2 sono stati campionati diversi momenti di gara e dei momenti in cui non era in corso nessuna attività al fine di campionare i vari contributi. La misura è stata svolta in orario diurno e notturno al fine di valutare i diversi momenti nei tempi di riferimento. Questa misura è stata svolta direttamente presso il recettore nel fondo immediatamente confinante allo stesso al fine di valutare i livelli di rumore presso il recettore. Di seguito i risultati dello scorporo effettuato sulla misura.

File	20180924_214608_222609.cmg													
Inizio	24/09/18 21:46:08:000													
Fine	24/09/18 22:26:09:000													
Sorgente	diurno							notturno						
Ubicazione	Leq Sorgente dB	Lmin dB	Lmax dB	L95 dB	L90 dB	L50 dB	Durata complessivo h:m:s.ms	Leq Sorgente dB	Lmin dB	Lmax dB	L95 dB	L90 dB	L50 dB	Durata complessivo h:m:s.ms
Misure [ Leq A ]	53,0	36,4	72,8	39,3	40,4	45,7	00:13:53:400	55,7	38,1	74,8	41,5	42,6	49,7	00:26:07:600
Misure [ Slow Max A ]		37,5	65,4				00:13:53:400		39,0	72,6				00:26:07:600
Misure [ Impuls Max A ]		38,0	81,8				00:13:53:400		39,6	74,8				00:26:07:600

Si può notare come non vi sia una grande differenza tra i livelli notturni e diurni essendo l'area vicina ad una strada provinciale mediamente trafficata. Al fine quindi di valutare il rumore residuo dell'area si è provveduto a valutare anche i livelli statistici L90 - L95.

Per valutare i livelli di emissione prodotti dall'attività risulta necessario considerare la distanza dei recettori nel decadimento del rumore utilizzando il dato misurato direttamente presso il confine aziendale utilizzando la formula:

$$ATOT = Adiv + Agr + Aatm$$

Si sceglie di non considerare l'attenuazione dovuta al terreno (Agr) e all'atmosfera (Aatm), ma solo quella per divergenza geometrica ( $Adiv = 10\log(d/d0) + 8$ , dove  $d$  = distanza punto dalla sorgente lineare - 400 m) al fine di sovrastimare l'effetto delle sorgenti. Calcolando il rumore immesso al recettore per divergenza geometrica come precedentemente spiegato si ottiene il seguente risultato:

SORGENTE	Leq [dB(A)]	Distanza Abitazione	Livello di immisione
Attività in funzione	72,0	400 metri	50,75 dB(A)

I livelli di emissione acustica vanno riferiti all'intero periodo di riferimento TR diurno/notturno e quindi risulta necessario sommare i diversi contributi acustici con le relative durate nel tempo di riferimento utilizzando la seguente equazione nelle varie combinazioni.

$$L_{eq} = 10 * \text{Log}_{10} \left( \frac{t_a}{t_{tot}} * 10^{\frac{L_a}{10}} + \frac{t_r}{t_{tot}} * 10^{\frac{L_r}{10}} \right)$$

SORGENTE	Leq [dB(A)]	Rif. misura	Tempo di applicazione	Livello di immissione
Rumore Attività	50,75	#1	4 ore	45,75
Livello di fondo	40,4	#2	12 ore	

Orario diurno.

SORGENTE	Leq [dB(A)]	Rif. misura	Tempo di applicazione	Livello di immissione
Rumore Attività	50,75	#1	4 ore	45,34
Livello di fondo	42,6	#2	4 ore	

Orario notturno.

Dalle argomentazioni effettuate si può, quindi, concludere che il limite di riferimento per l'emissione acustica è rispettato.

Riferimento	Leq dB(A)	Componenti Tonal	Basse Frequenze	Componenti impulsive	Limite di riferimento	ESITO
<b>DIURNO</b>	<b>46,0</b>	no	no	no	55 dB(A)	<b>RISPETTATO</b>
<b>NOTTURNO</b>	<b>45,0</b>	no	no	no	45 dB(A)	<b>RISPETTATO</b>

*Ponderazione determinata secondo le indicazioni contenute al punto 2, lettera b dell'Allegato B al DM 16.03.98 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico" e arrotondato a 0,5 come prescritto dal DM medesimo.*

Per valutare i livelli di immissione prodotti dall'attività si può utilizzare direttamente il dato misurato nei pressi del recettore essendo questo rappresentativo della somma dei vari contributi. I livelli di immissione acustica vanno riferiti all'intero periodo di riferimento TR diurno/notturno e quindi risulta necessario sommare i diversi contributi acustici con le relative durate nel tempo di riferimento utilizzando la seguente equazione nelle varie combinazioni.

$$L_{eq} = 10 * \text{Log}_{10} \left( \frac{t_a}{t_{tot}} * 10^{\frac{L_a}{10}} + \frac{t_r}{t_{tot}} * 10^{\frac{L_r}{10}} \right)$$

SORGENTE	Leq [dB(A)]	Rif. misura	Tempo di applicazione	Livello di immissione
Rumore Attività	53,0	#2	4 ore	47,64
Livello di fondo	40,4	#2	12 ore	

Orario diurno.

SORGENTE	Leq [dB(A)]	Rif. misura	Tempo di applicazione	Livello di immissione
Rumore Attività	55,7	#2	4 ore	49,88
Livello di fondo	42,6	#2	4 ore	

Orario notturno.

Dalle argomentazioni effettuate si può, quindi, concludere che il limite di riferimento per l'immissione acustica è rispettato.

Riferimento	Leq dB(A)	Componenti Tonali	Basse Frequenze	Componenti impulsive	Limite di riferimento	ESITO
<b>DIURNO</b>	<b>48,0</b>	no	no	no	60 dB(A)	<b>RISPETTATO</b>
<b>NOTTURNO</b>	<b>50,0</b>	no	no	no	50 dB(A)	<b>RISPETTATO</b>

*Ponderazione determinata secondo le indicazioni contenute al punto 2, lettera b dell'Allegato B al DM 16.03.98 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico" e arrotondato a 0,5 come prescritto dal DM medesimo.*

Per il calcolo del criterio differenziale sono stati utilizzati i livelli percentili L50 della misura nella postazione n. 2 come livello residuo. Questa considerazione risulta cautelativa nei confronti del recettore essendo il livello percentile più basso campionato in tutta la campagna di misure. Anche in questo caso si ha il rispetto del limite differenziale.

Riferimento	LIVELLO RESIDUO	CALCOLO DIFFERENZIALE	Limite di riferimento	ESITO
<b>DIURNO</b>	48,0	48,0 - 45,7	5 dB(A)	<b>RISPETTATO</b>
<b>NOTTURNO</b>	50,0	50,0 - 49,7	3 dB(A)	<b>RISPETTATO</b>

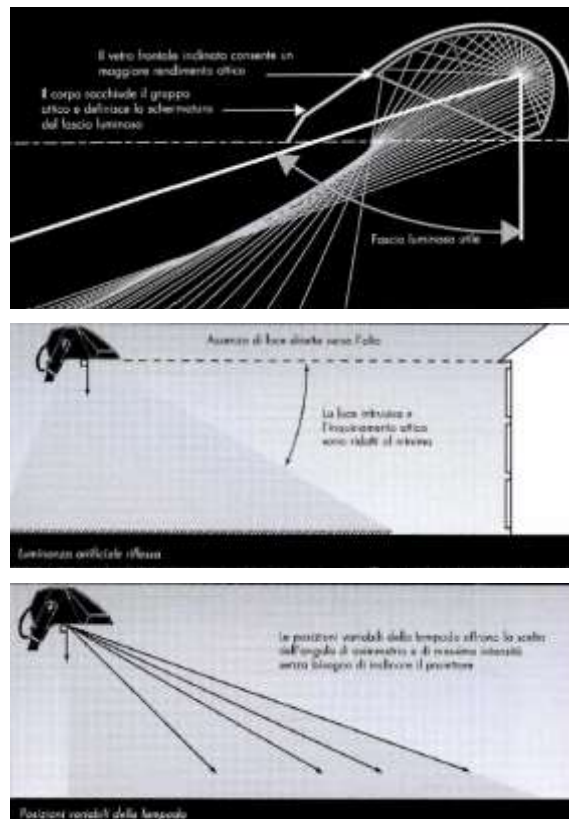
Si ritiene, in ultimo, che il rialzo di una parte del tracciato non comporterà alcuna variazione dei livelli acustici attualmente insistenti al recettore sensibile e, quindi, non produca effetto alcuno, non essendo presenti altri recettori se non a distanze superiori al chilometro.

Per quanto riguarda il controllo dell'**inquinamento luminoso**, la pista esterna del kartodromo è illuminata con proiettori a marchio THORN della tipologia Champion adatti ad ambienti sportivi. Si tratta di proiettori a scarica ad alte prestazioni, compatti ed asimmetrici per lampade a ioduri metallici da 1 e 2 kW, che incorporano il concetto di vetro piano orizzontale e visiera integrata per un totale controllo dell'abbagliamento e della luce dispersa.

L'impedimento delle emissioni di intensità luminosa per angoli superiori a 90° rispetto all'orizzontale è ottenuta grazie al fatto che il vetro anteriore del proiettore Champion è inclinato all'interno del proiettore stesso e la parte anteriore del corpo funge da visiera per una totale schermatura e fornisce una superficie per l'emissione di luce "virtuale" che rimane parallela al suolo; il proiettore Champion combina, quindi, molte delle caratteristiche *performance* di classici proiettori (elevato rendimento ottico) con quelle dei proiettori a vetro piano (controllo della luce dispersa e dell'abbagliamento).

Il livello di illuminamento di un impianto è necessario affinché i piloti riescano ad elaborare efficacemente le informazioni visive di quanto accade sul campo; l'elaborazione delle informazioni visive viene, inoltre, ottenuta anche attraverso l'impiego di sorgenti di luce bianca, come le lampade a ioduri metallici, per garantire un'ideale temperatura di colore e resa cromatica e, quindi, il grado di fedeltà con cui i colori sono rappresentati dalla luce.

Nel kartodromo la pista esterna è illuminata da n. 12 proiettori Thorn - Champion montati su torri faro. L'impianto



*Il proiettore Thorn - Champion, grazie alla visiera integrata, coniuga la necessità di impedire la luce diretta verso l'alto con la necessità di garantire un ottimale livello di illuminamento della pista esterna del kartodromo.*

di illuminazione è completamente acceso solo durante le sessioni di corsa esterne serali; nel caso di avverse condizioni meteorologiche, in orario serale di apertura, è attivo solo un proiettore; in orario di chiusura l'impianto di illuminazione della pista esterna è sempre spento.

## 5.8 Mobilità

### Descrizione della componente

L'esistente kartodromo Vicenza Kart Indoor è collocato lungo il corridoio plurimodale Vicenza - Montebello Vicentino caratterizzato dall'affiancamento di numerose infrastrutture trasportistiche di particolare importanza che coinvolge, per competenza amministrativa, diversi enti. Si distinguono le infrastrutture sovracomunali, di raccordo con i capisaldi internazionali, e la rete di rango territoriale, di connessione con comuni e province limitrofi. La rimanente viabilità urbana comprende tutti i percorsi interni ai territori comunali.

Le **infrastrutture sovracomunali** sono rappresentate da:

- Autostrada A4 Milano-Venezia o Serenissima: scorre nel settore centrale del territorio comunale di Altavilla Vicentina ai piedi dei Colli Berici nord occidentali; i caselli più vicini al kartodromo sono quelli di "Alte Montecchio" e di "Vicenza Ovest", rispettivamente a sud ovest e ad est;
- Linea ferroviaria Milano-Venezia: anche in questo caso il tracciato è compreso nel settore centrale del territorio comunale, per attraversare il centro capoluogo con la stazione ferroviaria.

La **rete viaria di connessione territoriale** è composta da strade che assumono, nei diversi tratti, il toponimo delle Vie più significative del territorio:

- S.R. n. 11 "Padana Superiore": attraversa il territorio comunale nella parte settentrionale, interessando le zone industriali e commerciali e la frazione di Tavernelle sviluppatesi attorno ad essa; in corrispondenza del kartodromo è denominata via Verona;
- S.P. n. 34 "Altavilla": il suo tracciato si sviluppa direttamente nel centro capoluogo in affiancamento alla linea ferroviaria.



Le infrastrutture dei trasporti nei pressi del kartodromo Vicenza Kart Indoor.

La ricca infrastrutturazione trasportistica è all'origine dell'intenso sviluppo del territorio, entro cui si colloca il progetto oggetto di valutazione, che ospita le principali aree produttive, commerciali, direzionali del territorio comunale di Altavilla Vicentina. Il sistema insediativo, attestato sulla SR 11, è caratterizzato da destinazioni d'uso prevalentemente commerciali e direzionali che si stanno progressivamente sostituendo agli originari insediamenti produttivi, tanto da essere classificato come "Strada Mercato" nel PTRC adottato. Con Deliberazione del Commissario Straordinario della Provincia di Vicenza n. 73/20.11.2012 è stato approvato il "Master Plan Vi.Ver. - Piano Direttore", al fine di attivare la procedura concertata tra i Comuni di Vicenza, Altavilla Vicentina, Creazzo, Sovizzo, Montebello Vicentino, Gambellara e la Provincia di Vicenza per l'attuazione dei contenuti del PTCP in riferimento alla riorganizzazione del sistema insediativo gravante sulla SR 11 "Padana Superiore".

L'accesso alle aree del kartodromo Vicenza Kart Indoor avviene da una strada privata ad est dello stesso che si innesta sulla controstrada pubblica, localmente attrezzata anche con una pista ciclabile protetta, della S.R. 11 "Padana Superiore"; gli accessi fra la S.R. 11 e la sua complanare sono della tipologia a raso e, a meno della massicciata stradale, il sedime stradale è localmente a quota del piano campagna locale.

Al 2007, i dati rilevati nella vicina località di Olmo di Creazzo evidenziano, per la SR 11, un Traffico Diurno Medio o TDM pari a 17.814 flussi, calcolati dalla media di 18.842 flussi nel periodo feriale, 18.111 flussi al sabato, 12.300 flussi nel periodo festivo (fonte: "Mobilità" Allegato F al Rapporto Ambientale del PTCP della Provincia di Vicenza).



*Accessibilità al kartodromo Vicenza Kart Indoor dalla SR 11 "Padana Superiore".*

La SR 11 è sede di una importante **linea di trasporto pubblico** extraurbano gestita dalla Società Vicentina Trasporti (fermate Tavernelle e Tavernelle Stabilimento Sadi); inoltre, Tavernelle è raggiunta anche dalla linea di trasporto pubblico urbano della Città di Vicenza (Autobus n. 12) gestita da AIM Vicenza S.p.a.

#### **Descrizione dei probabili effetti rilevanti**

Per quanto riguarda il **traffico veicolare indotto dall'esercizio dell'attività**, si evidenzia che, stante gli orari di apertura tardo pomeridiani e serali, gli autoveicoli privati sono di fatto l'unica mobilità possibile per l'area in esame.



I carichi di traffico si prevedono costanti rispetto alla situazione attuale e quantificabili, in rapporto alla capienza della pista (n. 25 piloti per sessione di mezz'ora), in circa 50 autovetture/ora massime. In relazione ai differenti orari di apertura giornaliera della settimana, si stima un'affluenza giornaliera massima variabile fra 250 autovetture distribuite nell'arco di 5 ore (domenica) e 450 autovetture distribuite nell'arco di 9 ore (sabato). Si ricorda che l'impianto non ha la presenza di pubblico, ma solo dei piloti che svolgono l'attività e/o che sono in attesa di poterla svolgere. Il traffico pesante indotto dal kartodromo è assente.

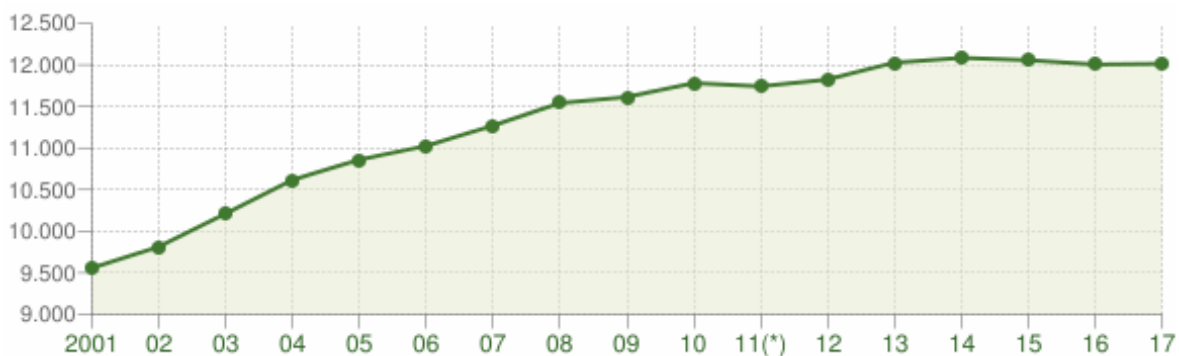
Il contributo al traffico della SR 11 "Padana Superiore", arteria di accessibilità all'impianto, è del tutto trascurabile se si considera che, al 2007, i dati rilevati nella vicina località di Olmo di Creazzo evidenziano un Traffico Diurno Medio o TDM pari a 17.814 flussi, calcolati dalla media di 18.842 flussi nel periodo feriale, 18.111 flussi al sabato, 12.300 flussi nel periodo festivo (fonte: "Mobilità" Allegato F al Rapporto Ambientale del PTCP della Provincia di Vicenza).

Si rileva, infine, che grazie all'accesso al kartodromo tramite la controstrada alla SR 11 e alla disponibilità di parcheggi, le congestioni locali risultano del tutto assenti.

## 5.9 Popolazione e salute umana

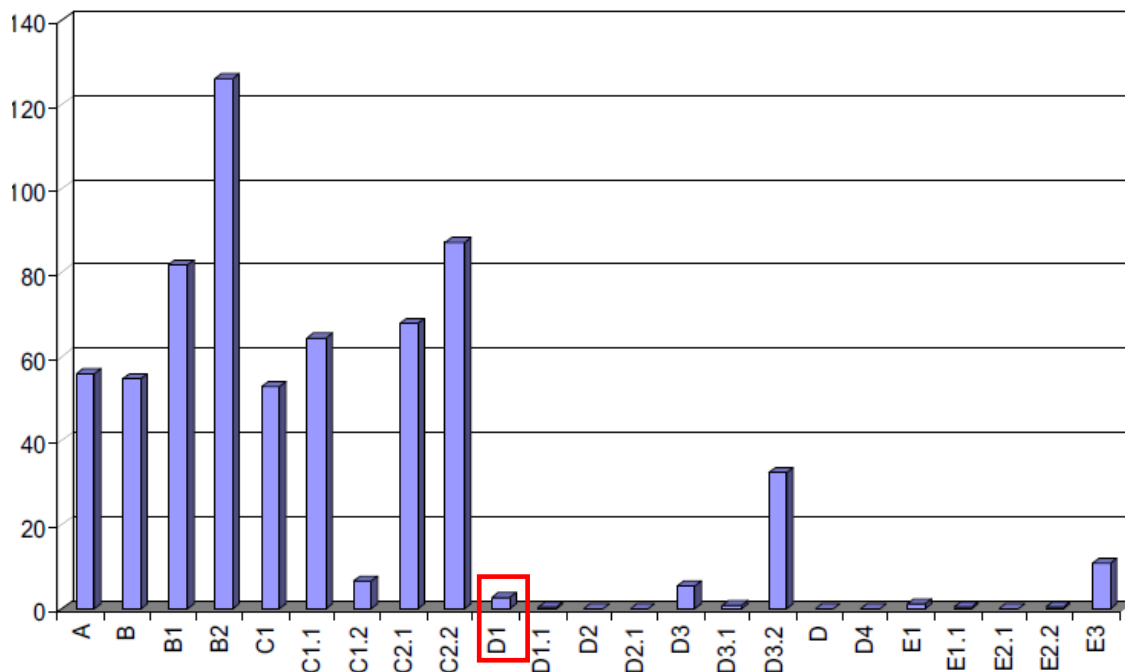
### Descrizione della componente

Il Comune di Altavilla Vicentina si trova nel settore centro meridionale della Provincia di Vicenza; il suo territorio, con una superficie 16,72 kmq, si estende, in parte, su una porzione dell'Alta Pianura Vicentina e, in parte, sulle colline dei Monti Berici. Esso confina con Arcugnano, Brendola, Creazzo, Montecchio Maggiore, Sovizzo e Vicenza e al 1 gennaio 2018 conta 12.013 abitanti (fonte: [www.istat.it](http://www.istat.it)) con una densità di popolazione di 718,32 ab/kmq.



Andamento della popolazione residente nel Comune di Altavilla Vicentina (dati ISTAT al 31 dicembre, elaborazione Tuttitalia.it).

La popolazione è quasi completamente insediata nel territorio urbanizzato ad uso residenziale (Z.T.O. A, B, B1, B2, C1, C1.1, C2.1, C2.2), mentre è molto più ridotta o addirittura assente nelle rimanenti tipologie di territorio (Z.T.O. D, E). Nella Z.T.O. D1, entro cui è collocato anche il kartodromo in esame, si stima una densità di popolazione di circa 5 ab/ha; tale destinazione urbanistica comporta, infatti, l'assenza di residenze, limitate verosimilmente alla tipologia di "case del custode". Il kartodromo è compreso, ad ovest, da un insediamento di una ditta attiva nel settore dei trasporti e della logistica, a nord, da uno stabilimento per la produzione di conglomerati cementizi, ad est, da una rivendita di auto usate ed un edificio commerciale e, a sud oltre la SR 11 "Padana Superiore", da una fonderia per la produzione di acciai speciali. Ad una distanza di circa 400 m in direzione nord ovest nel Comune di Sovizzo, è presente l'edificio di civile abitazione (corte agricola) più vicino al kartodromo; l'attività non è posta in prossimità di scuole, ospedali e locali pubblici.



Distribuzione della densità di popolazione per Z.T.O. (ab/ha).

### **Descrizione dei probabili effetti rilevanti**

I fattori di pressione ambientale del kartodromo sulla popolazione e sulla salute umana connessi alle emissioni in atmosfera, acustiche ed idriche sono, già, stati analizzati nei capitoli precedenti e non comportano effetti rilevanti grazie all'assenza di residenze o altri usi sensibili nell'immediato intorno del kartodromo (la struttura residenziale più prossima è posta ad una distanza minima di 400 m dal kartodromo). Ciò è confermato anche dall'assenza di esposti o lamenti da parte di soggetti esterni.

All'interno dell'insediamento, le modeste quantità di sostanze pericolose sono correttamente depositate e manipolate in sicurezza. Sono, infatti, presenti:

- il box, posto sotto tettoia dedicata, per il deposito del carburante dei kart (benzina senza piombo in taniche di tipo omologato da 20 l); il deposito ha una capacità massima di 150 l e viene integrato al bisogno attraverso il rifornimento presso distributore stradale; il rifornimento dei kart avviene ai box della pista unicamente in assenza di pilota a bordo e utilizzando idonei sistemi di travaso; all'incirca, nel corso del 2017, sono stati consumati circa 15.000 l di benzina senza piombo;
- il box chiuso per il deposito dell'olio motore (in fusti da 60 l) e dell'olio esausto Codice CER 13 02 05\* (in fusto da 180 l o da 60 l); nel corso del 2017 sono stati avviati a smaltimento circa 500 kg di olio esausto.

I materiali di scarto sono raccolti in appositi cassoni metallici e differenziati all'esterno sul piazzale lato nord; una ditta esterna incaricata della raccolta provvede a prelevare tali rifiuti per avviarli a recupero e/o smaltimento.

## 6. SINTESI DELLA RILEVANZA DEI PROBABILI EFFETTI

Nei precedenti capitoli sono stati evidenziati, per le diverse componenti ambientali, i potenziali effetti ambientali, positivi e negativi, conseguenti la realizzazione del nuovo ponte con sopraelevata esterna per l'allungamento, sullo stesso sedime, del tracciato del kartodromo Vicenza Kart Indoor con l'individuazione delle possibili misure di mitigazione, ottimizzazione e di approfondimento analitico necessarie. Essi sono elencati nella seguente tabella, dove la rilevanza del potenziale effetto, sinteticamente motivata, viene riassunta attraverso la seguente scala di valutazione:

	Effetto positivo
	Effetto nullo
	Effetto negativo trascurabile
	Effetto negativo

Nel complesso si osserva la nulla o trascurabile rilevanza dei probabili effetti dell'intervento oggetto di valutazione ambientale.

	Potenziale effetto	Tipologia	Rilevanza	Misure
<b>Aria</b>	Aumento delle emissioni in atmosfera dei go-kart	Effetto negativo	Trascurabile in quanto non è previsto l'aumento dei go-kart	Manutenzione periodica e sistematica dei go-kart e loro completa sostituzione ogni 2 anni
	Aumento delle emissioni in atmosfera da impianto di riscaldamento / raffrescamento	Effetto negativo	Nullo in quanto l'impianto di riscaldamento / raffrescamento è ad alimentazione elettrica	-
	Aumento delle emissioni non motoristiche	Effetto negativo	Trascurabile in quanto non è previsto l'aumento dei go-kart	Manutenzione periodica e sistematica dei go-kart e spazzamento meccanico a secco delle piste
<b>Acque</b>	Aumento del rischio idraulico	Effetto negativo	Nullo in quanto non è prevista varianza idraulica	-
	Aumento dei consumi idrici e delle acque reflue	Effetto negativo	Nullo in quanto non è previsto l'aumento del carico antropico	-
	Aumento del dilavamento di sostanze pericolose nelle superfici scoperte	Effetto negativo	Trascurabile in quanto i depositi dell'olio motore ed esausto e del carburante sono presidiati	E' all'esame la necessità di un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia
	Aumento del rischio di contaminazione delle acque superficiali e sotterranee	Effetto negativo	Nullo in quanto sono assenti pozzi di derivazione di acque da falda sotterranea e scarichi tramite pozzi perdenti	-
<b>Suolo</b>	Aumento del consumo di suolo	Effetto negativo	Nullo in quanto l'area è già trasformata	-
	Aumento delle interferenze con il metanodotto	Effetto negativo	Nullo in quanto l'interferenza è stata valutata positivamente con il gestore	-
	Aumento delle interazioni con le fragilità geologiche (area idonea a condizione, vincolo sismico, ecc.)	Effetto negativo	Trascurabile in quanto elementi condizionanti e non escludenti	Elaborazione della Relazione geologica e geotecnica in sede di Permesso di Costruire

**STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA**

del Progetto di allungamento, tramite sopraelevata in sede, dell'esistente pista per go-kart denominata Vicenza Kart Indoor ubicata in viale Verona n. 74/W ad Altavilla Vicentina (VI)

<b>Natura</b>	Incidenze sul SIC IT322037 "Colli Berici"	Effetto negativo	<b>Nulla in ragione della distanza e della diversità degli ecosistemi di riferimento</b>	-
	Interferenza con elementi della Rete ecologica locale	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto non sono presenti elementi della REL</b>	-
<b>Paesaggio</b>	Interazione con insediamenti e manufatti di interesse storico - testimoniale	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto non sono presenti elementi di interesse storico - testimoniale</b>	-
	Alterazione della qualità paesistica del contesto territoriale	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto attività ed insediamento coerente con il contesto territoriale</b>	-
<b>Agenti fisici</b>	Superamento dei limiti acustici di emissione, immissione e differenziali	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto i limiti risultano rispettati</b>	-
	Esposizione ad inquinamento elettromagnetico	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto le sorgenti in inquinamento elettromagnetico sono ad elevata distanza</b>	-
	Esposizione al gas radon	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto Altavilla Vicentina e Sovizzo non rientrano fra i comuni individuati a rischio radon</b>	-
	Aumento dell'inquinamento luminoso	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto il sistema di illuminazione della pista esterna non proietta luce diretta verso l'alto</b>	-
<b>Mobilità</b>	Aumento del traffico indotto dall'esercizio dell'attività	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto non è previsto l'aumento del carico antropico</b>	-
	Aumento delle congestioni locali per carenze infrastrutturali	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto l'accessibilità dalla SR 11 avviene tramite la controstrada già strutturata</b>	-
<b>Pop.</b>	Aumento dei fattori di pressione sulla popolazione residente locale	Effetto negativo	<b>Nulla in quanto sono assenti ricettori residenziali prossimi (il più vicino è posto a circa 400 m)</b>	-

*Sintesi dei potenziali effetti e definizione della classificazione, della rilevanza e delle misure per la loro corretta gestione (colonne) in rapporto alle diverse matrici ambientali analizzate (righe).*

## 7. CONCLUSIONI

La descrizione del progetto condotta al Capitolo 3 e la descrizione dei probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente, condotta attraverso il Quadro di riferimento programmatico del Capitolo 4 e il Quadro di riferimento ambientale del Capitolo 5, evidenziano che il kartodromo Vicenza Kart Indoor:

- è coerentemente inserito in un ampio tessuto urbanizzato consolidato caratterizzato da funzioni prevalentemente non residenziali afferente al "Corridoio plurimodale" attestato sulla SR 11 "Padana Superiore"; l'edificio di civile abitazione più vicino è posto ad una distanza di circa 400 m in direzione nord ovest nel Comune di Sovizzo;
- determina effetti sull'ambiente di nulla o trascurabile rilevanza, grazie ad una adeguata gestione dell'attività e degli impianti; ciò è evidenziato anche dall'assenza di esposti o segnalazioni da parte di soggetti / enti terzi.

Tali evidenze consentono di verificare che il progetto in esame non ha effetti ambientali negativi e significativi sull'ambiente e sul territorio e, pertanto, si ritiene che esso non debba essere sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Caldiero, 8 ottobre 2018

**dr.ssa geol. NICOLETTA TOFFALETTI**  
via Guglielmo Marconi 20 - 37042 Caldiero (VR)  
tel. 045 6152173 / 339 5773948



