



**COMUNE DI MONTEVIALE
PROVINCIA DI VICENZA
REGIONE VENETO**

**IMPIANTO DI RECUPERO
RIFIUTI SPECIALI NON PERICOLOSI**

sito in Via Fontanelle n. 8 – 36050 Monteviale (VI)

Progetto Definitivo

<p>TITOLO ELABORATO:</p> <p>INTEGRAZIONI A SEGUITO DI RICHIESTA DEL 09 OTTOBRE 2020 – PROTOCOLLO N. GE 2020/0042397, Art. 27-bis, comma 5 del Dlgs 152/2006 e smi</p>	<p>ELABORATO :</p> <p>S</p>
<p>PROPONENTE:</p> <p>Ditta BERICA ECO INERTI s.a.s. di Pellattiero Antonio Sede legale: via Fontanelle 8 - 36050 Monteviale (VI)</p>	<p>DATA:</p> <p><i>Gennaio 2021</i></p>
<p>GRUPPO DI LAVORO:</p> <div data-bbox="309 1626 421 1756"></div> <p><i>Eco. B srl Consulting & Project</i> <i>Di Bolzonella dott. Silvano</i> <i>Via Longhin, 11 – 35129 Padova</i> <i>Tel. 347 4353611 e-mail: ecabsrl@gmail.com</i></p> <div data-bbox="761 1599 927 1794"></div> <p>via Filippetto n. 2 35012 Camposampiero (PD) Tel. 392 1096996</p> <div data-bbox="1027 1570 1406 1924"><p>A L B R T O N E T O</p><p>Via Roma, 84 - 35010 San Giorgio delle Pertche (PD) Tel. 347 244 2941 E-mail: alberto.oneto@libero.it Pec: alberto.oneto@pec.libero.it web: www.archilovers.com/alberto-oneto/</p></div>	

INTEGRAZIONI A SEGUITO DI RICHIESTA DEL 10 OTTOBRE 2020 – PROTOCOLLO N. GE 2020/0042397

Art. 27-bis, comma 5 del Dlgs 152/2006 e smi

Osservazioni della Provincia di Vicenza

Quadro programmatico

1. Si ravvisa la necessità di integrare il quadro programmatico ritenendo necessari alcuni approfondimenti per analizzare le specifiche sensibilità individuate, mettendole in rapporto con l'intervento proposto.

In relazione al PTCP l'area interessata dall'impianto è inserita nella Tavola 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (" ... La carta dei vincoli e della Pianificazione territoriale individua nell'area di intervento il vincolo paesaggistico ... "), Tavola 2- Carta delle fragilità (" ...Nell'area oggetto di intervento è presente una conoide alluvionale non attiva ... "), Tavola 3 -Sistema ambientale (" ... L'area di intervento è all'interno di un'area ad elevata urbanizzazione(utilizzazione) agricola. ... "), Tavola 5 – Sistema Paesaggio (" ... L'area di intervento è classificata come "ambito di interessa naturalistico e paesaggistico da tutela e valorizzare". Secondo l'art. 59 delle norme tecniche ... ").

Inoltre, non risultano esaminate nello S.I.A. la tavola 2.2 "Carta geolitologica" (l'area interessata dall'impianto è, in parte, all'interno di faglie e sovrascorrimenti sepolti), la tavola 2.4 "Carta geomorfologica" (l'area interessata dall'impianto è all'interno di Conoide alluvionale), In relazione al PAT, per l'area interessata dall'impianto sono da rapportare l'Elaborato 1 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (nell'area di intervento il piano individua la presenza del vincolo sismico zona 3 (art. 8 NTA) e la fascia di rispetto per elettrodotti) e l'Elaborato 3 – Carta della Fragilità (l'area di intervento ricade all'interno della classificazione delle aree idonee a condizione di tipo A).

In relazione al PI, per l'area interessata dall'impianto non viene indicato il fatto che la stessa potrebbe essere, in parte, all'interno del Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Aree boscate ed è opportuno verificare planimetricamente il rapporto tra detto vincolo con l'ipotesi progettuale.

In relazione al PAI, infine, non si fa cenno al fatto parte dell'area interessata è individuata nella "Carta della pericolosità idraulica" - tav. 39 come "zone di pericolosità e di attenzione geologica" ed occorre, pertanto, mettere in relazione detta particolarità con il progetto proposto Occorre infine integrare lo S.I.A. con l'analisi, per la zona confinante con l'intervento, del PAT e del PI del comune di Creazzo.

RISPOSTA

Per quanto sopra richiesto è stata predisposta una integrazione alla VINCA che sottende alla richiesta di integrazioni surriferite (El. Q). Inoltre è stato implementato un approfondimento alla Relazione Geologica & idrogeologica (El. R).

Quadro progettuale

2. Evidenziare le modalità di gestione e stoccaggio per i casi in cui vi siano in ingresso Terre e Rocce da Scavo qualificate come "sottoprodotto" e quindi individuate come "non rifiuto", l'eventuale gestione/trattamento delle suddette deve essere condotto in modo completamente separato dalla linea di processo rifiuti con relativa adeguata tracciabilità dei materiali che attesti la "non commistione/miscelazione" del "rifiuto Terre e Rocce da Scavo" con il "non rifiuto Terre e Rocce da Scavo conformi alla Tabella 1 (colonna A o B) di cui all'Allegato 5 al Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/06".

RISPOSTA

L'attività che la ditta Berica Eco Inerti di Pelattiero Antonio ha intenzione di realizzare è relativa al recupero di rifiuti speciali inerti, comprese le terre da scavo in qualità di rifiuto (cod. EER 170504). Se del caso la predetta azienda avesse bisogno di stoccare o lavorare sottoprodotti composti di terre da scavo ex art. 184-bis del D. lgs 152/2006 e smi, nei box di stoccaggio dedicati ai rifiuti caratterizzati da terre di scavo, non deve essere presente nessun tipo di questo materiale in modo da non creare promiscuità tra i rifiuti e i sottoprodotti.

3. Riscontro sull'applicazione delle nuove linee guida ISPRA sul tema EoW, considerando, tra l'altro, che l'operazioni R5 con produzione di MPS per l'edilizia con caratteristiche conformi all'allegato C della circolare del Ministero per l'ambiente e della tutela del territorio 15/7/2005, n. ul/200575205 è consentita solo per i seguenti CER 10 12 11, 17 01 01, 17 01 02, 17 01 03, 17 08 02, 17 01 07, 17 09 04, 20 03 01.

RISPOSTA

Al fine di applicare quanto contenuto nelle Linee Guida Ispra sul tema EoW, sono stati redatti degli schemi di sviluppo del processo di recupero dei rifiuti inerti di cui si è richiesta l'autorizzazione al recupero suddivisi per Dop (Dichiarazione di prestazione) ovvero secondo 2 "Modelli End of WASTE". Per quanto riguarda il recupero del conglomerato bituminoso ci si farà alle prescrizioni di cui al DM 69/2018.

4. *Verifica della congruità dell'area di stoccaggio dei materiali recuperati, distinguendo quanto riferito ai materiali EoW e quanto al DM 05/02/98 (MPS), rispetto ai quantitativi richiesti, specificando altresì i tempi di permanenza massimi previsti.*

RISPOSTA

Per quanto riguarda l'area di stoccaggio, dai calcoli eseguiti in seno alle volumetrie che si andranno ad occupare, la predetta area è congrua e coerente con le tempistiche di deposito. Tutti i materiali riciclati non potranno sostare in detta area più di 12 mesi.

5. *Verifica di conformità degli EoW rispetto alle Linee Guida emanate da ISPRA, in particolare per quanto riguarda la Tabella 4.1 per quanto riguarda i criteri e la Tabella 4.3 per quanto riguarda le condizioni; tale verifica con livello di approfondimento adeguato nel caso di presenza di un EoW "caso per caso.*

RISPOSTA

Tutti i rifiuti considerati nell'ambito del S.I.A. fanno parte ora dell'elenco di cui ai Criteri per la gestione dei materiali riciclati in seno alle Linee Guida Ispra del febbraio 2020. Si allegano due Modelli EoW: per materiali riciclati inerti (Dop 1, 2, 3 e 4) e per terre vagliate (Dop 6).

Inoltre è stato implementato un Dop specifico per la Granella di conglomerato bituminoso 0/30.

6. *Verifica di conformità ai criteri operativi e gestionali indicati nella Circolare del Ministero dell'Ambiente del 21.01.2019 "Linee guida per la gestione operativa degli stoccaggi negli impianti di gestione rifiuti e per la prevenzione dei rischi".*

RISPOSTA

Le caratteristiche dell'impianto sono coerenti con quanto espresso nella circolare del Ministero dell'Ambiente del 21.01.2019 surriferita. Infatti il progetto ha evidenziato una corretta ubicazione confermata da studi di carattere geologico, idrogeologico e morfologico (cap. 5.1). Inoltre l'area sarà dotata di quanto prescritto al punto 5.2 della Circolare, anche in riferimento a servizi igienici e di sicurezza dei quali vi è la presenza presso l'edificio di Berica Eco Inerti all'ingresso del sito di recupero, ove vi sarà anche un sistema di pesatura e uffici amministrativi.

Anche quanto contenuto nel punto 5.3 (*Impianti tecnologici e sistemi di protezione e sicurezza ambientale*) sarà implementato secondo quanto prescritto nella Circolare del Ministero dell'Ambiente. Anche la gestione delle emergenze e di controlli ambientali saranno applicati secondo precise procedure che sfoceranno nella certificazione ambientale UNI EN ISO 14001.

pag. 4

7. Identificazione dei sottoprodotti ai sensi dell'art.184-bis del D.Lgs. n.152/2006 e relativa descrizione per la verifica di conformità alle condizioni ivi citate.

RISPOSTA

Per quanto riguarda i sottoprodotti, saranno gestiti in soluzione di alternative solo ed esclusivamente in relazione alle Terre da Scavo e solo quando nei box dedicati non saranno presenti terre e rocce da scavo in qualità di rifiuti.

Quadro ambientale

Caratterizzazione dell'impatto sull'ambiente idrico

8. Modalità gestionali per il rispetto delle prescrizioni generali e indicazioni dei regolamenti di pulizia idraulica e del PAT per la gestione dell'opera di laminazione evitando intasamenti e l'inefficienza del sistema adottato.

RISPOSTA

In relazione al sistema di gestione dell'opera di laminazione, la vasca che contiene il pietrame e l'acqua di prima pioggia depurata sarà sempre in buono stato di manutenzione in quanto l'acqua di dilavamento piazzali prima di entrare nella predetta vasca sarà disoleata e subirà una decantazione a triplo stadio con il rilascio di materiali fangosi che verranno periodicamente estratti con un sistema a raschio manuale. Tale tipologia di manutenzione, già praticata in un omologo impianto di trattamento acque a ciclo chiuso in Comune di Nove (VI), permette sempre di utilizzare acqua pulita e compatibile per la bagnatura dei cumuli e per l'abbattimento delle polveri.

9. Precisare se la rete indicata dalla Proponente come "sistema fognario" abbia un collegamento di scarico con condotti fognari della Zona industriale o altro (anche solo di sicurezza) e se i Box uffici/servizi hanno un qualche scarico di acque reflue, allegando lo schema e le modalità di smaltimento delle acque reflue.

RISPOSTA

Il sistema fognario afferente alla raccolta e trattamento delle acque di prima e seconda pioggia di dilavamento piazzali non ha un collegamento con la rete fognaria della zona industriale di Monteviale.

Come già descritto le S.I.A. tutte le acque verranno impiegate per la bagnatura dei cumuli e per l'abbattimento polveri. Per quanto riguarda eventuali emergenze pluviali dovute ad eventi meteorologici avversi, le acque in esubero saranno smaltite come rifiuto liquido. Per quanto riguarda i servizi igienici,

pag. 5

questi ultimi saranno garantiti dalla palazzina uffici di Berica Eco Inerti che dista circa 50 metri dall'area dell'impianto e già collegati alla rete di scarico fognario della zona industriale di Monteviale.

10. Considerando che la documentazione di progetto non chiarisce pienamente la gestione delle acque meteoriche di dilavamento, visto che nelle integrazioni si parla di "scarico zero" ed eventuali eccessi gestiti come rifiuti liquidi, ma si evidenzia l'assenza prelievi da pozzi o acquedotti, si chiede di precisare come si intenda garantire la presenza di acqua per umidificazione ed abbattimento polveri.

RISPOSTA

La presenza di acqua in esubero verrà gestita come rifiuto liquido, mentre in caso di mancanza di acqua per l'abbattimento polveri (raro caso) l'approvvigionamento verrà garantito da una piccola roggia che scorre a nord-ovest dell'area in studio e che ora viene immessa in un fossato a perdere. Tale approvvigionamento sarà autorizzato dal competente Ente Gestore previa domanda da parte di Berica Eco Inerti.

Caratterizzazione dell'impatto sul suolo e sottosuolo

11. In considerazione della complessità dell'area, nonché in relazione alle caratteristiche del progetto che prevede sbancamenti di entità rilevante nonché la realizzazione di opere di sostegno impermeabili, si ritiene necessario che la Relazione Geologica affronti in modo completo e competente i seguenti temi, sulla base di opportune ed adeguate indagini sperimentali:

- *il modello geologico stratigrafico del sito, evidenziato tramite sezioni geologiche;*
- *il modello idrogeologico del sito, che evidenzi tramite l'installazione di piezometri la profondità del livello della falda e le sue variazioni stagionali, per un adeguato periodo di osservazione;*
- *il modello geotecnico di riferimento, necessario per le valutazioni ai sensi delle NTC 2018 delle interazioni tra opere e sottosuolo;*
- *la valutazione degli effetti indotti dagli interventi di progetto sulla falda di versante residente all'interno del conoide pedecollinare;*
- *la valutazione degli effetti indotti sui lineamenti idraulici presenti;*
- *la progettazione di adeguati interventi di mitigazione idraulica ed idrogeologica, finalizzati a minimizzare gli effetti delle variazioni indotte;*

- la valutazione della stabilità globale dell'intervento nella sua configurazione sia in fase di realizzazione che in fase finale di esercizio.

RISPOSTA

Per tutte le osservazioni di cui sopra si rinvia all'elaborato EL. R – RELAZIONE GEOLOGICA ED IDROGEOLOGICA .

Caratterizzazione dell'impatto acustico

12. Al fine di potere avere tutti gli elementi di analisi si chiede:

- di verificare la presenza o meno di uffici in cui possano crearsi situazioni di disturbo (eventuali nuovi ricettori);

RISPOSTA

La verifica della presenza di uffici come nuovi ricettori ha evidenziato che nelle vicinanze dell'area deputata al progetto di impianto di recupero rifiuti non pericolosi insistono gli uffici della soc. Massignan ma che dalle verifiche eseguite non si affacciano sull'area predetta e comunque la realizzazione degli stessi è stata messa in opera con materiali ad alto isolamento acustico. Sarà cura della scrivente ditta, ad opera realizzata, verificare nei primi 6 mesi di attività la pressione acustica prodotta dall'impianto di recupero.

- valutare l'impatto del traffico indotto, anche in funzione dell'effettiva classificazione secondo la tabella 2 DPR n. 142/2004, se del caso.

RISPOSTA

L'impatto acustico del traffico indotto è già stato verificato nell'ambito della Valutazione preliminare di Impatto Acustico, depositata agli atti. Si rinvia al cap. 8.4 – Metodo di calcolo del rumore da traffico stradale e il cap. 10.5 – Stima dei livelli di propagazione acustica – stato di fatto.

Caratterizzazione dell'impatto paesaggistico

13. L'intervento di progetto deve tenere in considerazione la connotazione agricola dell'area e l'esistenza della cospicua fascia boscata a monte (in comune di Creazzo, dove è considerata un elemento importante della rete ecologica locale). Per questi motivi è necessario un adeguamento ed un approfondimento progettuale relativamente alle misure di integrazione paesaggistica e di inserimento ambientale previste.

RISPOSTA

Per quanto attiene all'osservazione di cui sopra si rinvia all'elaborato EL. Q .

Caratterizzazione dell'impatto viabilistico

14. Eeguire rilevamenti di traffico finalizzati a definire allo stato attuale il numero medio di veicoli giornaliero circolante lungo (prendere in esame un giorno infrasettimanale tipo) via Biron (SP 36) e Via Canestrello.

RISPOSTA

Vedasi Tabelle rilevamento traffico relative al periodo ottobre 2020-dicembre 2020 allegate, riferite a via Biron (SP 36) e via Canestrello. Da tali tabelle si evince che l'incidenza del traffico dalle ore 8,00 alle ore 19,00 (calcolando l'intera fascia oraria delle 18,00) è pari a 10 veicoli al minuto (< al limite 20 per il LOS di cui alla valutazione relativa al punto 17). Per quanto riguarda via Canestrello l'incidenza del traffico è pari a 1,3 veicoli al minuto.

Se aggiungiamo il numero di veicoli generato dall'implementazione dell'impianto di recupero rifiuti di cui si discute, avremo i seguenti valori:

- Via Biron (SP 36) pari a 10 veicoli al minuto (in quanto il numero non modifica per eccesso il calcolo già eseguito in precedenza);
- Via Canestrello pari a 1,4 veicoli al minuto.

Pertanto la variazione del traffico veicolare indotto sulle due arterie non subirà modifiche a seguito dell'aumento non significativo dei veicoli in transito da e per l'impianto di recupero considerato.

15. Valutare i LOS delle arterie stradali e dell'intersezione tra Via Canestrello e la SP 36.

16. Fornire una stima delle provenienze dei veicoli indotti e i relativi percorsi di accesso al sito.

17. Eeguire una valutazione sulla sostenibilità (in termini di livello di servizio) dell'interferenza dei veicoli indotti in corrispondenza dell'intersezione tra la SP 36 e Via Canestrello.

RISPOSTA

Via Biron, già S.P. 36 può essere classificabile come strada extraurbana locale con carreggiata regolare a due corsie di oltre 3.40. Si rileva la presenza di una strettoia in coincidenza di Villa Zileri attraverso la

pag. 8

quale si arriva alla zona industriale di Monteviale ove sarà implementato l'impianto di cui si discute. Sia nelle strade extraurbane locali, sia nella classe inferiore (urbane locali) il Nuovo Codice della Strada ammette il passaggio di mezzi pesanti e autocarri.

In ogni caso, per le strade di costruzione antecedente il Decreto del 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", è molto difficile procedere con una classificazione stradale e della sicurezza, poiché la non regolarità della geometria delle strade esistenti e i numerosi parametri che entrano in gioco nella realtà stradale rendono il compito molto ostico. Proprio per questo, non è corretto l'utilizzo del Decreto 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" per la classificazione stradale.

Ovviamente quasi tutte le strade costruite prima del 2001 sono non idonee geometricamente rispetto al DM 2001 e, per questo, si utilizzano altri parametri e metodologie di valutazione.

Si propone, pertanto, il metodo di valutazione dell'"HIGHWAY CAPACITY MANUAL (H.C.M.)" del Transportation Research Board, Stati Uniti.

Tale metodo dà una valutazione della sicurezza stradale tenendo conto di molteplici fattori, quali la geometria stradale, il traffico presente, le intersezioni, il numero di immissioni ecc. Ovviamente ogni parametro è pesato e inserito nel calcolo adeguandolo alle condizioni della strada in oggetto. Si può ben comprendere la metodologia dello studio facendo un semplice esempio.

Se abbiamo un'arteria stradale con carreggiata di 6.00 m a doppia corsia in cui transitano 200 auto al minuto ed in cui sono presenti moltissime immissioni di attività commerciali, la classificazione della sicurezza di tale tratto stradale non può che essere negativa.

Al contrario se sulla stessa arteria transitano 20 auto al minuto, nelle stesse condizioni geometriche e generali, ecco che il livello di sicurezza è molto più alto. Non si può, quindi, definire criticità viabilistiche prescindendo da altri parametri e soprattutto dal traffico transitante (in tutte le sue componenti). Pertanto, l'obiettivo che ci si è posti nelle considerazioni dello studio della viabilità su via Biron (SP 36) e via Canestrello è quello di effettuare una valutazione qualitativa della tipologia di deflusso della corrente veicolare lungo l'asse principale della rete stradale in esame, ossia via Biron (SP 36) e relativo accesso viario di via Canestrello.

Per questo scopo è stato necessario definire una misura qualitativa che descrivesse sinteticamente la condizione di deflusso in una determinata arteria. In letteratura si ritiene ormai per convenuto, quanto indicato, appunto, dall'"HIGHWAY CAPACITY MANUAL (H.C.M.)" del Transportation Research Board, Stati Uniti, che definisce tale grandezza con il nome di "livello di servizio" (Chapter 20).

Si definisce livello di servizio (L.O.S.-Level of service) di una determinata arteria la misura della predisposizione di una strada a far defluire il traffico veicolare.

Esso è funzione di diversi parametri, fra cui le dimensioni della carreggiata, l'andamento plano-altimetrico del tracciato, il volume dei flussi veicolari, la presenza di ostacoli, di intersezioni, di semafori, la tipologia di veicoli circolanti, etc... Sono definiti sei gradi di livello di servizio, indicati con le lettere A ed F, che determinano i seguenti stati di circolazione:

- 1) livello A: circolazione libera. Ogni veicolo si muove senza alcun vincolo e in libertà assoluta di manovra entro la corrente di appartenenza: massimo comfort, flusso stabile;
- 2) livello B: circolazione ancora libera, ma con modesta riduzione della velocità. Le manovre cominciano a risentire della presenza di altri utenti: comfort accettabile, flusso stabile;
- 3) livello C: la presenza di altri veicoli determina vincoli sempre maggiori sulla velocità desiderata e la libertà di manovra. Si hanno riduzioni di comfort, anche se il flusso è ancora stabile;
- 4) livello D: il campo di scelta della velocità e la libertà di manovra si riducono. Si ha elevata densità veicolare nel tratto stradale considerato ed insorgono problemi di disturbo: si abbassa il comfort ed il flusso può divenire instabile;
- 5) livello E: il flusso si avvicina al limite della capacità compatibile e si riducono velocità e libertà di manovra. Il flusso diviene instabile (anche modeste perturbazioni possono causare fenomeni di congestione);
- 6) livello F: flusso forzato. Il volume si abbassa insieme alla velocità e si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino alla paralisi.

Con l'inserimento di tutti i parametri necessari, la classificazione di via Biron (SP 36) e via Canestrello risultano a Livello di Servizio A, pertanto, strade in cui il flusso è completamente libero. Trattasi di strade con larghezza della carreggiata pari a un minimo di 6,5 mt e un massimo di 8 mt.

I dati di traffico risultano, anche nelle ore di punta, decisamente bassi e questo contribuisce notevolmente a tale livello di classificazione (si hanno in media 2 passaggi di veicoli al minuto, in media 1 per corsia – valutazione eseguita nei mesi di ottobre, novembre e dicembre 2020).

Tali volumi di traffico presenti sono stati riconfermati più volte nei periodi di rilevazione dei dati necessari al progetto. Vi sono poi altre metodologie per analizzare la sicurezza stradale di un'arteria esistente redatte dal CNR e dal Ministero dei Lavori Pubblici che tengono conto dei molti parametri che influiscono sulla qualità della circolazione di una strada esistente.

Ma proprio per la scarsità del volume di traffico in via Biron (SP 36) e via Canestrello, non si ritiene utile l'utilizzo di tali metodologie di analisi.

Di seguito si riporta una serie di foto (ordinate da sud a nord e da est a ovest) che servono a testimoniare l'effettiva dimensione dell'arteria stradale oltre che a far vedere l'effettivo stato conservativo della via e l'effettivo andamento di traffico che si rileva.



Vista nord - via Biron (SP 36)



Vista nord - via Biron (SP 36)



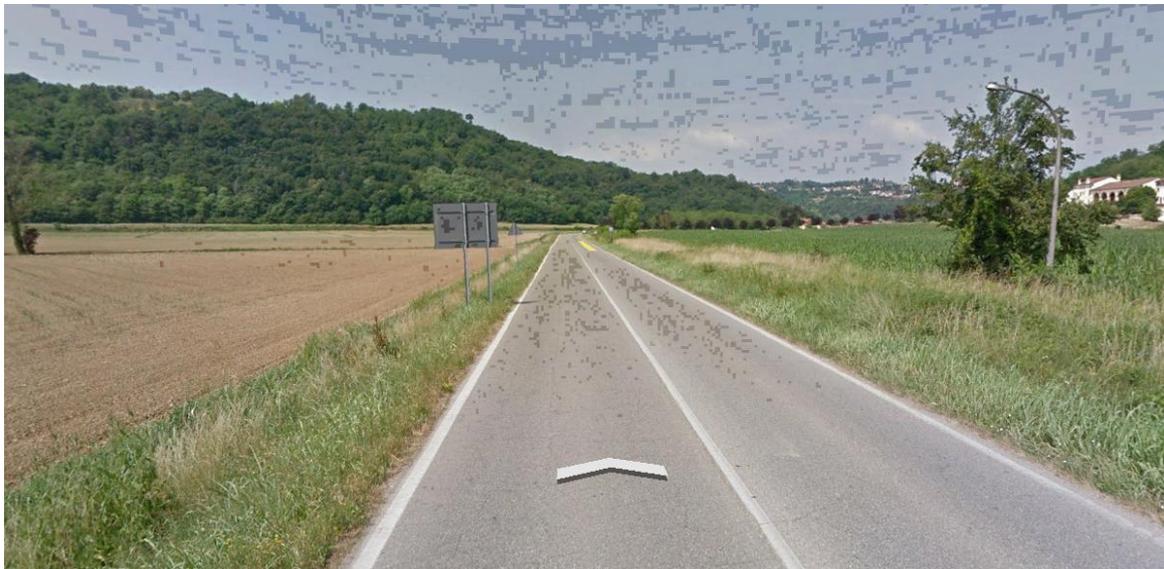
Vista sud - via Biron (SP 36)



Vista ovest - via Biron (SP 36) con ampia rotatoria



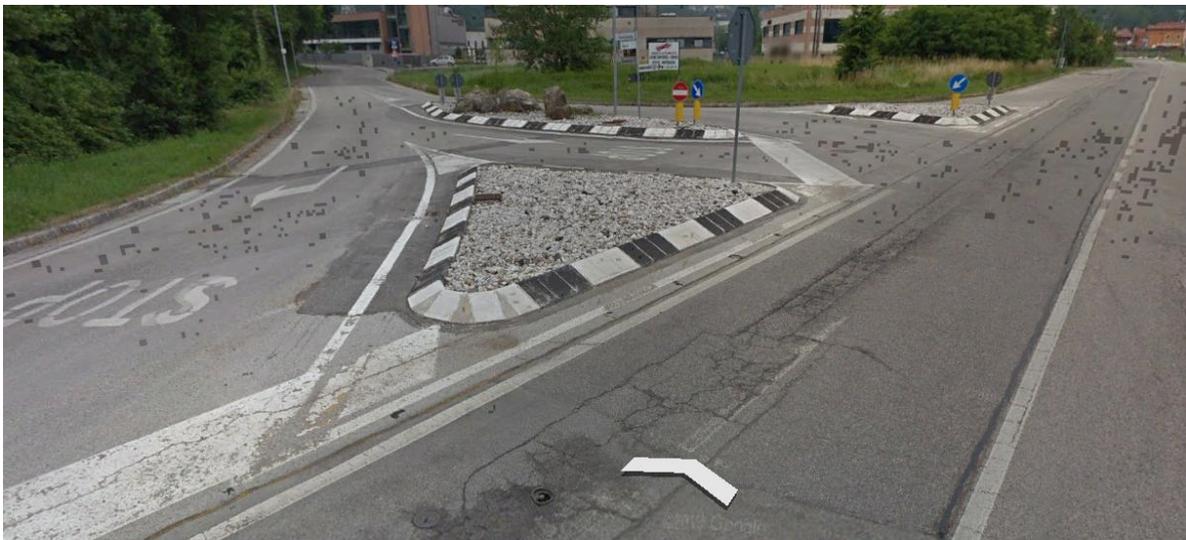
Vista ovest - via Biron (SP 36) intersezione con via Bagnara



Vista ovest - via Biron (SP 36) dopo intersezione con via Bagnara



Vista ovest - via Biron (SP 36) con intersezione su via Canestrello



Vista ovest - via Biron (SP 36) con incrocio spartitraffico su via Canestrello



Vista sud - via Canestrello con larghezza carreggiata maggiore di 6,5 metri



Vista sud – via Canestrello con incrocio via Del Carpino Nero



Vista sud – via Canestrello con incrocio via Fontanelle

LIVELLO DI DEGRADO DELLA PAVIMENTAZIONE

Come si evince anche dalle foto proposte, si rileva uno stato di conservazione piuttosto buono della pavimentazione. Non si rilevano problematiche di portanza dovute al carico transitante; non ci sono, infatti, deformazioni plasto-viscose visibili quali risalti, sacche, ormaie, ondulazioni, depressioni, buche, rigonfiamenti ecc.

Non sono visibili fessurazioni a blocco, di bordo, trasversali. Non appaiono visibili nemmeno difetti significativi di essudazione di bitume, levigatura degli inerti o scagliatura della superficie.

Nessuna problematica di degrado appare causata da fenomeni di scarsa portanza della pavimentazione e questo è del tutto normale in una zona geografica in cui il sottofondo naturale è costituito da un grosso materasso ghiaioso.

La segnaletica orizzontale è ancora buona e visibile. La segnaletica verticale è presente.

INTERSEZIONE A NORD SU VIA CANESTRELLO

Come si evince dalle foto, l'incrocio su via Canestrello è in perfetto stato di conservazione; sono presenti corsie di immissione, la segnaletica è in ottimo stato conservativo e le dimensioni sono decisamente coerenti ed adeguate al passaggio di mezzi pesanti.

STRETTOIA A SUD SU VILLA ZILERI

Come già descritto la strettoia ha carreggiata di dimensioni pari a 5.00 m e la circolazione è regolamentata da segnaletica verticale con l'obbligo di dare la precedenza ai mezzi provenienti da sud.

Questo è l'unico punto dell'arteria in cui la criticità geometrica presente è stata risolta con la possibilità di scambio con precedenza alternata. Vista il volume di traffico è raro comunque che due veicoli si incrocino e debbano fermarsi per dare la precedenza. Le foto a seguire possono dare contezza della situazione.

Si noti dalle foto sotto riportate che il passaggio simultaneo di un autocarro e un'auto non provoca intasamenti. Nel momento del passaggio di un veicolo pesante, la gestione del traffico da parte degli utilizzatori della strada ha riportato sempre l'impegno della carreggiata da parte dell'auto, per prima, e del mezzo pesante a seguire.



Vista sud - via Biron (SP 36) con accesso fattoria Cesarotto



Vista nord - via Biron (SP 36) con vista fattoria Cesarotto



Vista nord - via Biron (SP 36) con vista strettoia Villa Zileri e possibilità di transito auto/autocarri



Vista sud - via Biron (SP 36) con strettoia Villa Zileri e possibilità di transito autocarri

Nella realtà, l'incrocio di Via Canestrello e la sua viabilità, nonché quella di via Biron (SP 36) non presenta nessuna criticità per il passaggio di veicoli pesanti. L'incrocio è sistemato in modo da dare ampia visibilità e a 200 metri dall'incrocio sempre su via Canestrello ci sono le uscite della zona industriale che smistano il traffico che si riversa in prossimità dell'incrocio con auto dei dipendenti e decine di autoarticolati ogni giorno.

Non è possibile, pertanto, che la viabilità della SP 36 e quella di Via Canestrello non sia idonea al passaggio di mezzi pesanti. Se passano decine di autoarticolati che spostano merci da e per la zona industriale di Monteviale, i circa 20 autocarri/giorno (media min-max) che sono diretti o che provengono dal realizzando impianto non costituiscono un problema.

Le osservazioni del Comune di Monteviale indicano un traffico mal sopportato dalla rete esistente: si ribadisce la scarsità dei volumi di traffico in tutte le due vie esaminate.

L'assunzione che l'incremento dei mezzi pesanti dovuti al nuovo progetto non è sopportabile dalla rete viaria: si parla di 4 autocarri all'ora che si immettono in una strada completamente libera. E' stato eseguito il calcolo analitico per dimostrare l'assoluta insignificanza della nuova immissione di traffico (vedasi Tabelle allegate censimento traffico – Allegato 17).

Caratterizzazione dell'impatto sulla risorse naturali ed agronomiche, flora e fauna

18. Risulta necessaria un'integrazione progettuale che indichi quali sono le misure di inserimento naturalistico-ambientale, per tener conto della connessione con questa area naturalistica posta immediatamente a confine, così come anticipato anche nel capitolo relativo all'aspetto Paesaggio.

19. Si richiede di integrare il computo metrico allegato al progetto, ove viene indicato un importo per "Piantumazioni arboree" a corpo di € 5.000,00 (corrispondente all'1,9% dell'importo totale delle opere), in maniera da allinearsi maggiormente con le opere di inserimento paesaggistico-ambientale e di mitigazione opportune.

L'intervento di progetto deve tenere in considerazione la connotazione agricola dell'area e l'esistenza della cospicua fascia boscata a monte (in comune di Creazzo, dove è considerata un elemento importante della rete ecologica locale). Per questi motivi è necessario un adeguamento ed un approfondimento progettuale relativamente alle misure di integrazione paesaggistica e di inserimento ambientale previste

20. Vista la vicinanza di elementi ecosistemici di pregio che albergano fauna significativa come elencato nelle tabelle, verificare se l'introduzione di macchinari esterni particolarmente rumorosi possano creare disturbo alla fauna e se si, prevedere elementi di mitigazione.

21. La relazione di esonero VINCA non contiene elementi sufficienti per poter escludere il verificarsi di incidenze negative in quanto non sono state approfondite le incidenze sul corridoio ecologico, definito dal PAT di Creazzo, che confina a sud con l'area lavori. A tal fine la relazione va integrata analizzando l'impatto dei lavori sulle diverse matrici ambientali rispetto al corridoio stesso. L'analisi va condotta elaborando dei buffer per ciascun fattore perturbativo ed individuando eventuali effetti e/o incidenze in particolare sulle specie che maggiormente beneficiano della presenza del corridoio ecologico.

RISPOSTA

In relazione a quanto osservato si rinvia all'elaborato EL. Q

Osservazioni del Comune di Monteviale – Allegato 2**RISPOSTA**

Per quanto riguarda l'osservazione rivolta alla proprietà del mappale n. 366 si rimanda all'Allegato 18 relativo all'atto di vendita che vede come venditore la ditta Massignan ed acquirente la ditta Berica Eco Inerti sas di Pellattiero Antonio.

Per quanto riguarda il mappale 1216, quest'ultimo verrà utilizzato come area di deposito dei materiali riciclati certificati in attesa di destino. Tale utilizzo non compromette dal punto di vista fisico e chimico la componente suolo e sottosuolo alla pari di un appoggio dello stesso materiale in area residenziale per la realizzazione di marciapiedi. Pertanto, essendo un utilizzo non continuo ma solo per periodi in cui vi è abbondanza di materiale finito in attesa di destinazione, si richiede autorizzazione all'utilizzo come area D1.

In relazione ai mappali 79 e 1215 la ditta Berica Eco Inerti sas per quanto riguarda l'utilizzo dell'area di cui si discute, da anni paga gli oneri per la destinazione urbanistica come area industriale. Inoltre ha già presentato un progetto al comune di Monteviale relativo alla perequazione sulla base dell'accordo pubblico-privato.

Per quanto riguarda lo studio viabilistico sono state elaborate altre due Tabelle derivanti da monitoraggi del traffico che ricalcano le medie del traffico già depositate in sede di integrazione avvenuta nel settembre 2019. Il tenore del traffico è diminuito a causa della sospensione di alcune attività per la problematica connessa al Covid -19.

E' stato redatto un nuovo studio geologico ed idrogeologico secondo quanto richiesto dal Comune di Monteviale e dalla Provincia di Vicenza che dimostra l'assenza di problematiche in ordine anche al PAI.

Per quanto riguarda il dimensionamento della vasca a tenuta, è stato ampiamente dimostrato in sede di SIA e di integrazione del settembre 2019 che il volume è capiente anche con piogge intense e con un tempo di ritorno di 200 anni. Si ripete che se del caso vi sia la necessità di abbondanza di acqua, quest'ultima verrà smaltita come rifiuto liquido presso impianti autorizzati.

Si ripete che tale sistema è già stato autorizzato presso altri impianti in provincia di Vicenza ed un esempio di tale riutilizzo è presso un impianto di recupero inerti in comune di Nove (VI).

E' stato aggiunto un elaborato con le sezioni quotate ogni 5 metri. Gli elaborati B1a.00 e B1b.00 dimostrano efficacemente la distanza dal confine di 5 metri delle terre armate.

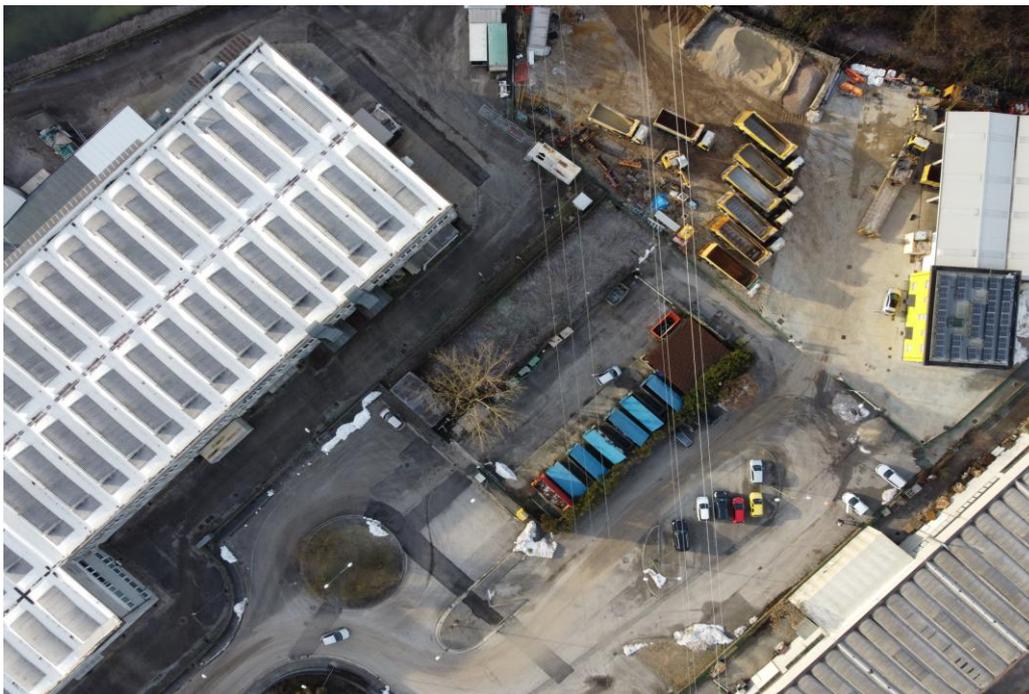
In relazione al vincolo di elettrodotto e come ampiamente già dimostrato in sede di deposito di integrazioni del settembre 2019, la linea elettrica non insiste sul sedime del futuro impianto di recupero, ma solo ed esclusivamente sull'area dedicata a parcheggio di mezzi della ditta Berica Eco Inerti di Pellattiero Antonio sas, peraltro già autorizzata dal comune di Monteviale. Si riportano le immagini scattate con un drone nel

pag. 21

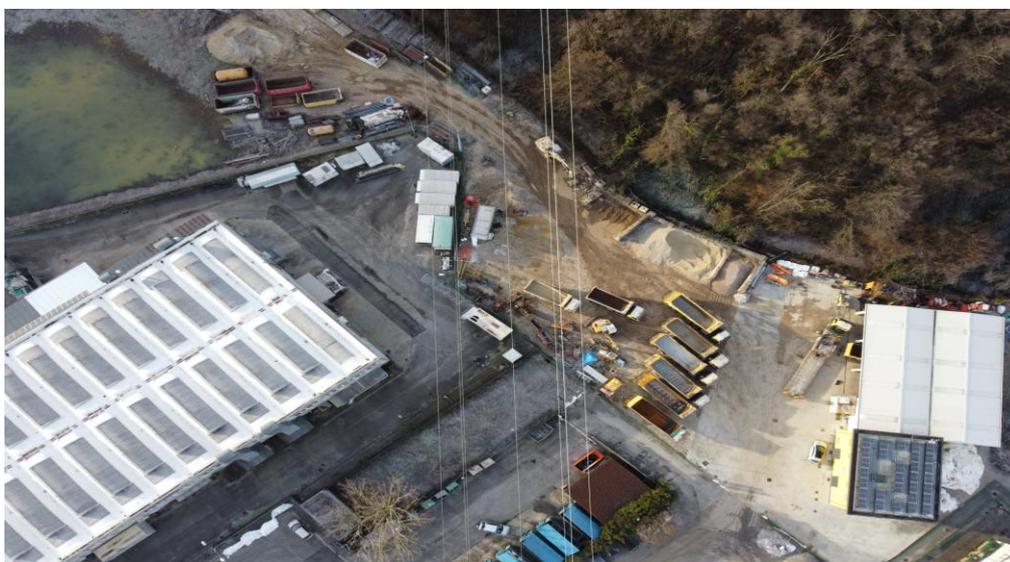
mese di gennaio 2021 che fedelmente riportano la posizione dell'elettrodotto. Si precisa inoltre che la distanza da terra dei cavi è di 40 metri (distanza del primo cavo) ma che, si ripete, non incidono sull'area deputata al progetto di recupero rifiuti. Pertanto il parere di Terna è non dovuto.



Immagine scattata con drone ove si evince quanto sopra riportato



L'immagine dimostra in maniera inequivocabile che i cavi intercettano l'ecocentro comunale e il sito di deposito mezzi della ditta Sartorello srl ma non l'area deputata all'impianto di recupero inerti.



Anche in questa immagine si conferma quanto descritto nel commento alle osservazioni

Osservazioni del Comune di Creazzo – Allegato 3

RISPOSTA

In merito alle osservazioni del Comune di Creazzo, si informa che la relazione previsionale di impatto acustico è stata implementata sulla base di dati emersi in sede di valutazione anche presso bersagli ubicati in comune di Creazzo e prossimi alla sorgente e secondo concetti scientificamente approvati dalla normativa di settore. Pertanto si ripete quanto espresso nella relativa integrazione inviata nel mese di settembre 2019 e più precisamente inserita nei capitoli:

- Capitolo 5 - Tabella 5.1 a pag. 6;
- Capitolo 6.1 a pag. 8
- Capitolo 10.2 - Tabella 10.2 a pag. 26
- Capitolo 10.2.1 a pag. 27
- Capitolo 10.3 - Figura 10.3 a pag. 29
- Capitolo 10.4.3 - Tabella 10.3 a pag. 32
- Capitolo 10.5.1 - Figura 10.6 a pag. 34

In tali capitoli, tabelle e figure sono citati i ricettori R1 (a Monteviale), ed i ricettori R2 e R3 (a Creazzo).

In relazione alla tematica della conformazione dello stato dei luoghi e di quanto attinente al PAT ed al Paesaggio si rinvia a quanto trattato negli elaborati EL. Q e EL. R.

Osservazioni del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta – Allegato 4

RISPOSTA

Si precisa che nella documentazione pervenuta non sono stati riscontrati gli allegati da compilare.

Si richiede cortesemente un nuovo invio della modulistica relativa al progetto. Sarà premura della scrivente ditta inviare la modulistica compilata.

Osservazioni dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, Sede di Venezia – Allegato 5

RISPOSTA

In relazione alle osservazioni si rimanda all’elaborato EL. R, allegato, in cui viene esplicitato quanto richiesto dall’Autorità succitata.

Osservazioni del Sig. Andrea Vassallo – Allegato 6

RISPOSTA

In merito alle osservazioni del Sig. Andrea Vassallo si rimanda a quanto già espresso nel S.I.A. per il lavaggio delle ruote degli automezzi, per abbattimento polveri e nell’aggiornamento per quanto riguarda la verifica dell’impatto dovuto al traffico veicolare indotto.

Osservazioni di Italia Nostra – Allegato 7

RISPOSTA

Per quanto osservato da Italia Nostra, si rimanda a quanto ampiamente espresso negli allegati ed elaborati prodotti ed integrati.

Osservazioni dei Sigg. Sasso Marino e Bianchin Paola – Allegato 8

RISPOSTA

Anche in questo caso si rimanda a quanto ampiamente espresso negli allegati ed elaborati prodotti ed integrati nonché alle risposte alle osservazioni della Provincia di Vicenza.

Osservazioni di Villa Zileri Cirmolo – Allegato 9

RISPOSTA

In relazione a quanto osservato da Villa Zileri Cirmolo si rimanda agli elaborati integrati nonché a quanto analizzato in seno alla tematica viabilistica.

Osservazioni del Sig. Boris de Ruitz – Allegato 10

RISPOSTA

In ordine a quanto osservato dal Sig. Boris de Ruitz, si rimanda a quanto già espresso nelle risposte precedenti e negli elaborati già presentati nonché integrati.

Berica Eco Inerti sas di Pellattiero Antonio

BERICA ECO INERTI s.a.s.
con firma di ordine (timbro e firma)
di Pellattiero Antonio
Via Callecchia, 30 – 36050 Monteviale (VI)
P.IVA / Cod. Fisc. 03998010247
Pellattiero Antonio

ALLEGATO 9

ALLEGATO 10

ALLEGATO 11

ALLEGATO 12

ALLEGATO 13

ALLEGATO 14

ALLEGATO 15

ALLEGATO 16

ALLEGATO 17

ALLEGATO 18