

COMUNE DI MALO
PROVINCIA DI VICENZA
REGIONE VENETO

DITTA SCAPIN BRUNO AUTODEMOLIZIONI SRL

**PROGETTO IMPIANTO DI
AMPLIAMENTO AREA DEPOSITO MEZZI BONIFICATI**

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Ottobre 2018

Il richiedente: Scapin Bruno Autodemolizioni s.r.l.		Elaborato n.
SEDE LEGALE e OPERATIVA: Via Keplero, 22 Malo (VI)		3
IL PROGETTISTA Ing. Massimiliano Soprana	STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE Dott. For. Michele De Marchi	
 	 	

Sommaio

1	Premessa	3
2	Inquadramento territoriale e breve descrizione dello stato di fatto	4
3	Metodologia dello Studio Preliminare Ambientale	7
4	Quadro di riferimento progettuale	8
4.1	Premessa.....	8
4.2	Attività autorizzata di autodemolizione.....	8
4.3	Attività approvata di recupero rifiuti metallici	10
4.4	Quantitativi autorizzati totali.....	10
4.5	Gestione delle acque reflue e meteoriche.....	11
4.6	Emissioni gassose ed acustiche.....	11
4.7	Modifiche di progetto	12
4.7.1	Ampliamento dell'area dedicata allo stoccaggio delle auto bonificate	12
4.7.2	Modifica alle quantità di rifiuti (pericolosi e non) in stoccaggio	13
4.7.3	Introduzione di un nuovo rifiuto pericoloso.....	13
4.7.4	Modalità di effettuazione delle operazioni di recupero	13
4.7.5	Emissioni in atmosfera	13
4.7.6	Rumore	13
4.7.7	Acque di dilavamento.....	13
5	Quadro di riferimento programmatico	15
5.1	Normativa regionale	15
5.1.1	Legge Regionale 21 gennaio 2000, n. 3 ss.mm.ii.	16
5.1.2	Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti urbani e Speciali	16
5.2	Gli strumenti di pianificazione	27
5.2.1	Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto vigente	27
5.2.2	Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto adottato	30
5.2.3	Variante parziale al PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica	32
5.2.4	Il Piano Regionale di Tutela delle Acque.....	41
5.2.5	Il Piano di Stralcio per l'Assetto Idrogeologico	43
5.2.6	Il Piano di Gestione dei Rischi Alluvionali	44
5.2.7	Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera	46
5.2.8	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza	48
5.2.9	Il Rapporto Ambientale del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza	52
5.2.10	Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Montecchio Maggiore	57
5.2.11	La Valutazione di Compatibilità Idraulica del P.A.T. del Comune di Malo	60
5.2.12	La Valutazione Ambientale Strategica del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Malo	62
5.2.13	Il Piano degli Interventi del Comune di MALO	66

6	Quadro di riferimento ambientale	67
5.3	Aspetti climatici	67
5.4	Atmosfera	72
5.5	La qualità delle acque superficiali	78
5.6	La qualità delle acque sotterranee	81
5.7	Suolo e sottosuolo	82
5.7.1	Caratteri geomorfologici del territorio	82
5.7.2	Aspetti idrogeologici.....	84
5.8	Rete ecologica.....	86
5.9	Viabilità e traffico.....	88
7	Valutazione della significatività degli impatti.....	98
7.1	Metodologia	98
7.2	Atmosfera	99
7.3	Ambiente idrico: acque superficiali	103
7.4	Ambiente idrico: acque sottosuperficiali	104
7.5	Traffico e viabilità	108
7.6	Rumore	112
7.7	Cumulo con altri progetti.....	117
7.8	Paesaggio	118
7.9	Flora, Fauna ed Ecosistemi	120
7.10	Uso territoriale e zonizzazione	120
8	Conclusioni	123

1 PREMESSA

La ditta SCAPIN BRUNO AUTODEMOLIZIONI s.r.l., con sede in Via Keplero, 22 in Comune di Malo (VI), opera nel settore delle autodemolizioni secondo le modalità contenute nell'autorizzazione all'esercizio dell'impianto n. 74 del 05/05/2014 del Dirigente del Settore Ambiente della Provincia di Vicenza.

Ora la ditta, al fine di migliorare la qualità dei propri servizi, intende apportare delle modifiche all'impianto autorizzato, mantenendo, ad ogni buon conto, inalterati i quantitativi massimi autorizzati di capacità giornaliera ed annua di recupero rifiuti (auto da bonificare).

Trattandosi di una modifica di un impianto esistente, finalizzato al recupero di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, il progetto è sottoposto alla procedura di Verifica di Assoggettabilità ai sensi del D.lgs 152/2006 ss.mm.ii., e pertanto ricadenti nel punto z.a dell'Allegato IV alla Parte II del d.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.:

z.a) Impianti di smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi, con capacità complessiva superiore a 10 t/giorno, mediante operazioni di cui all'Allegato C, lettere da R1 a R9, della parte quarta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

La Ditta ha pertanto attivato la procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii., incaricando lo scrivente Dott. For. Michele De Marchi di Schio (VI) di produrre lo "Studio Preliminare Ambientale", redatto sulla base dell'Allegato IV-bis della Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, relativo alla modifica di un impianto di recupero rifiuti speciali non pericolosi all'interno del sito aziendale di Isola Vicentina.

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

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E BREVE DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Il sito aziendale è ubicato presso via Keplero 22 in Comune di Malo (VI), all'interno della zona produttiva (ZTO D1) di località “Pisa”.

L'area rientra interamente nella sezione “Malo” N. 103092 della Carta Tecnica Regionale – Scala 1:5.000, nell'ambito dell'alta pianura vicentina.

Il sito aziendale risulta direttamente confinante con:

- a Nord, Ovest ed Est con la zona agricola;
- a Sud con un'azienda per la produzione di macchine per il confezionamento industriale;
- a Sud-Ovest con un'azienda per la produzione di laminati e barre in alluminio.

La zona industriale di appartenenza è direttamente servita dalla S.P. 46 “del Pasubio”, che attraversa il territorio amministrativo malo da Sud-Est a Nord-Ovest sulla direttrice Vicenza - Schio - Pian delle Fugazze - Rovereto e la direttrice Est-Ovest, che interseca la SP pedemontana sulla direttrice Bassano – Thiene - Priabona - Valle dell'Agno.

Il contesto territoriale circostante il sito aziendale, presenta lineamenti urbanistici complessi, in linea con i connotati del territorio dell'alta pianura vicentina: le zone edificate consolidate dei centri municipali si alternano alle zone industriali più o meno estese, relegando a lembi ormai frammentati di territorio le zone agricole.

FIGURA 1: AREA DI PROGETTO E LIMITI AMMINISTRATIVI DEL COMUNE DI MALO (PERIMETRO GIALLO). FUORISCALA.



FIGURA 2: INDIVIDUAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO SU BASE ORTOFOTO. FUORISCALA.



FIGURA 3: INQUADRAMENTO SU BASE ORTOFOTO.

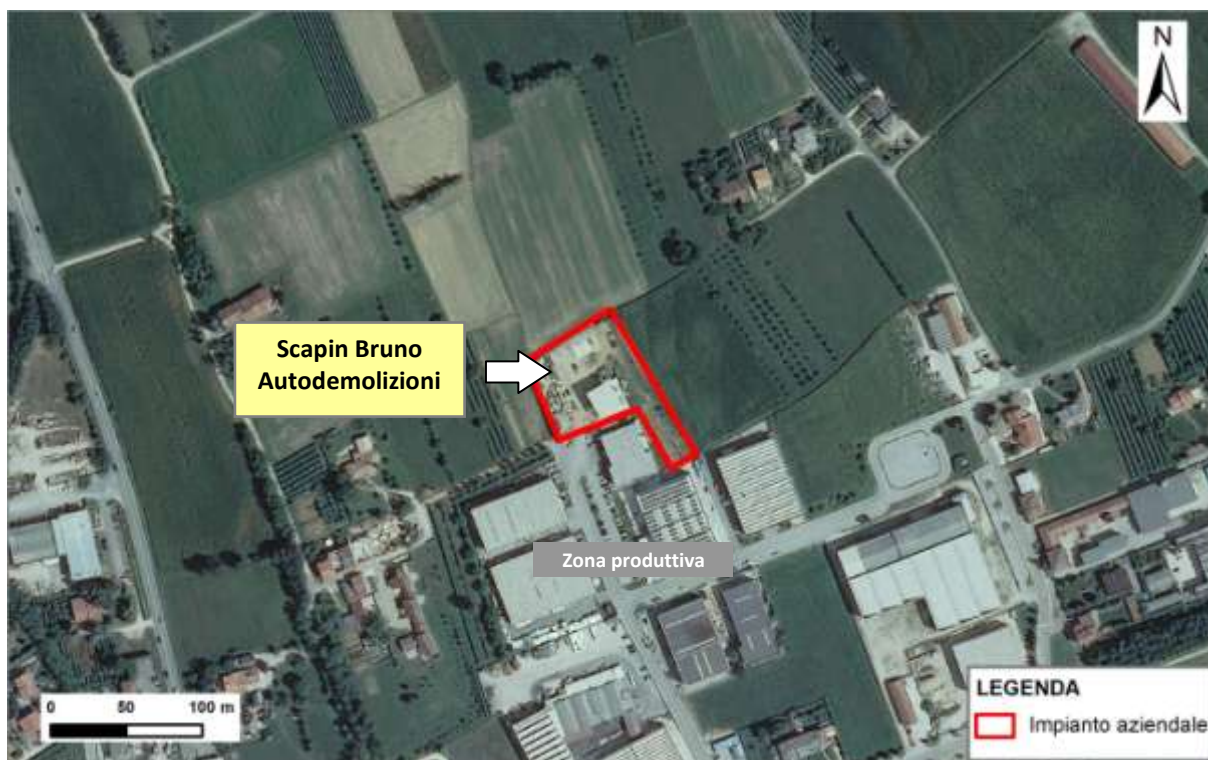


FIGURA 4: INQUADRAMENTO SU BASE C.T.R.



3 METODOLOGIA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

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

Lo Studio si articola nei tre quadri di riferimento previsti:

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

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

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

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

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

4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

4.1 PREMESSA

La ditta Scapin Bruno Autodemolizioni s.r.l. opera nel settore dell'autodemolizione presso il sito di Via Keplero 22, in Comune di Malo (VI) sulla base del provvedimento n. 56 del 28/02/2012 e n. 074/2014 della Provincia di Vicenza. Presso il medesimo sito, la ditta svolge, inoltre, l'attività di stoccaggio e il recupero di rifiuti speciali non pericolosi costituiti da metalli ferrosi e non ferrosi, spezzoni di cavi elettrici ricoperti ed apparecchiature fuori uso, sulla base del provvedimento n. 24 del 08.03.2016 della Provincia di Vicenza – Servizio Suolo Rifiuti Acqua di approvazione ed esercizio provvisorio.

La proposta progettuale in esame prevede le seguenti modifiche finalizzate al miglioramento qualitativo dei servizi svolti dall'azienda:

1. l'ampliamento dell'area dedicata allo stoccaggio delle auto bonificate;
2. la riorganizzazione degli spazi, con spostamento delle aree di stoccaggio rifiuti ed auto bonificate/da bonificare;
3. la modifica alle quantità di rifiuti (pericolosi e non) in stoccaggio;
4. l'introduzione di un nuovo rifiuto pericoloso, CER 13 08 02* (altre emulsioni), provenienti dalla griglia di raccolta spanti dell'area di bonifica.

4.2 ATTIVITÀ AUTORIZZATA DI AUTODEMOLIZIONE

L'impianto di autodemolizione è stato approvato con provvedimento n. 074/2014, sulla base di una procedura di V.I.A. attivata presso la stessa Provincia di Vicenza.

L'impianto è ubicato nella zona industriale di Malo, in via Keplero, insistendo su un lotto di circa 3.200 mq di superficie. Al suo interno sono presenti i piazzali per lo stoccaggio, le aree di manovra e i volumi edilizi all'interno dei quali si svolgono le attività di smontaggio dei veicoli fuori uso e la successiva selezione dei rifiuti recuperabili e non.

La ditta effettua, inoltre, l'attività di vendita delle parti reimpiegabili dei veicoli bonificati presso lo stesso stabile aziendale di via Keplero.

Descrizione del processo

L'attività svolta dalla ditta prevede la raccolta di veicoli fuori uso (autoveicoli, ciclomotori) non bonificati (CER 16 01 04*) e bonificati (CER 16 01 06), il trattamento di bonifica dei mezzi non bonificati ed eventuale successiva separazione delle parti recuperabili per la rivendita di pezzi di ricambio e il recupero dei materiali (R 13). L'attività non prevede il recupero di tutti i componenti, i rifiuti prodotti sono avviati e smaltiti in centri di recupero o smaltimento.

I veicoli fuori uso provengono da privati, da concessionarie e/o da altri impianti di trattamento e recupero, nel primo caso non sono bonificati (CER 16 01 04*) nel secondo caso i veicoli possono essere bonificati (CER 16 01 06).

L'attività di auto demolizione si compone delle seguenti attività previste dalla normativa e cioè:

- A. rimozione, separazione e deposito dei materiali e dei componenti pericolosi in modo selettivo, così da non contaminare i successivi residui della frantumazione provenienti dal veicolo fuori uso;
- B. smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso od altre operazioni equivalenti;
- C. eventuale smontaggio e deposito dei pezzi di ricambio commercializzabili, nonché dei materiali e dei componenti recuperabili, in modo da non compromettere le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero.
- D. Invio a recupero delle carcasse residue dallo smontaggio al recupero come rottame.

L'impianto autorizzato risulta così organizzato:

- settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento;
- settore di trattamento del veicolo fuori uso;
- settore di deposito delle parti di ricambio;
- settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi,
- settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili;
- settore di deposito dei veicoli trattati .

Il settore adibito al conferimento e allo stoccaggio di auto da bonificare può essere utilizzato anche come stoccaggio di veicoli trattati in quanto area interamente pavimentata in cls, impermeabile e dotata di idonea raccolta reflui. Le due tipologie di veicoli (veicoli da bonificare e veicoli bonificati) sono stoccate in zone separate, identificate con cartelli con indicata la provenienza (rifiuti in ingresso o prodotti) ed il n° CER. Le aree sono delimitate tramite segnaletica orizzontale.

I motori estratti dalle auto in demolizione sono indirizzati a:

- recupero del motore per la vendita come ricambio;
- avvio al recupero come materia prima.

Le carcasse bonificate e private di tutte le componenti riutilizzabili sono stoccate su apposito piazzale in cls, dotato di idoneo sistema di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento, successivamente avviate alla pressatura presso impianti di terzi. Presso il centro aziendale non si effettuano le operazioni di rimozione dei pneumatici e di grandi componenti in plastica (paraurti, ecc.) in quanto separati dall'impianto finale di destinazione. Si attua, invece, la rimozione dei catalizzatori e delle componenti in vetro, stoccati in appositi cassoni dedicati.

Nell'area di conferimento è autorizzato un deposito di n. 51 autoveicoli, non accatastati, mentre nell'area stoccaggio dei veicoli bonificati, uno stoccaggio di n. 75 autoveicoli.

L'attuale autorizzazione prevede un valore massimo in entrata di 15 mezzi al giorno corrispondenti ad un quantitativo massimo di 18 t/giorno e di 2.700 ton/anno.

4.3 ATTIVITÀ APPROVATA DI RECUPERO RIFIUTI METALLICI

L'attività di recupero rifiuti metallici si svolge nell'attuale "Settore P" ubicato nel piazzale esterno di Nord-Ovest, situato nell'ambito dell'impianto di autodemolizione aziendale di via Keplero.

Nello specifico, l'attività di recupero metalli comporta la gestione delle seguenti tipologie di rifiuti con le relative attività, schematizzate di seguito:

- **R13/R12** messa in riserva, selezione con eliminazione impurezze e possibile accorpamento di rifiuti speciali non pericolosi costituiti da rifiuti ferrosi e non ferrosi;
- **R13** messa in riserva e possibile accorpamento di rifiuti speciali non pericolosi costituiti da spezzoni di cavi elettrici ricoperti;
- **R13** messa in riserva di rifiuti speciali non pericolosi costituiti da apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso.

Relativamente all'attività di recupero metalli, l'impianto può gestire una produzione di rifiuti speciali non pericolosi costituiti da metalli ferrosi, metalli non ferrosi, cavi ed apparecchiature ad operazioni R13, R12 pari a 30 t/giorno.

4.4 QUANTITATIVI AUTORIZZATI TOTALI

La capacità di trattamento dell'impianto di autodemolizione, relativamente alle operazioni di recupero R3, R4 è di 18 ton/giorno, corrispondente ai quantitativi attualmente autorizzati (2.700 ton/anno).

Relativamente all'attività di recupero metalli ferrosi, non ferrosi, cavi e apparecchiature approvata ed in esercizio provvisorio prevede un aumento dei soli quantitativi in stoccaggio rispetto a quelli attualmente autorizzati in semplificata e un quantitativo massimo di rifiuto recuperabile di 1.720 ton/anno, pari all'attuale.

Per quanto riguarda l'attività di autodemolizione, la proposta progettuale non prevede variazioni rispetto all'autorizzazione attuale in merito ai quantitativi in stoccaggio e in trattamento.

TABELLA 1: QUANTITATIVI E TIPOLOGIE DI OPERAZIONI ATTUALI (AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO MATERIALI).

Attività	Operazioni	STOCCAGGIO		RECUPERO	
		Quantitativi autorizzati	Quantitativi di progetto	Quantitativi autorizzati	Quantitativi di progetto
Autodemolizione	R3, R4	42,9 ton	42,9 ton	2.700 ton/anno	2.700 ton/anno
Attività di recupero in regime semplificato di rifiuti speciali non pericolosi e ordinario	R12, R13	41,5 ton	76 ton	1.200 ton/anno	1.720 ton/anno
Totali	R3, R4, R12. R13	84,4 ton	116,9 ton	4.420 ton/anno	4.420 ton/anno

4.5 GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE E METEORICHE

Lo stabilimento ricade nelle tipologie di cui all'allegato F delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque della Regione del Veneto.

Le operazioni gestione, stoccaggio e selezione dei rifiuti sono svolte tutte all'esterno sul piazzale pavimentato in calcestruzzo. Lo stoccaggio esterno di rifiuti prevede la gestione delle acque di prima e seconda pioggia secondo il comma 1 dell'art.39 del PTA.

Come già descritto, l'attività di recupero metalli è svolta nel settore P (ex settore I-1).

Su tutta l'area dell'impianto si attua la raccolta con trattamento con apposito impianto per sedimentazione e disoleazione preliminare allo scarico delle acque di dilavamento di prima pioggia in fognatura consortile, previo passaggio in pozzetto di campionamento. Si effettua inoltre la raccolta di quelle di seconda pioggia con scarico in fognatura bianca previo passaggio in pozzetto di campionamento. L'impianto di trattamento è stato dimensionato per la raccolta totale acque industriali da effettuare su una superficie comprensiva del settore N dedicato al deposito di veicoli bonificati.

4.6 EMISSIONI GASSOSE ED ACUSTICHE.

In considerazione della tipologia delle attività e delle modalità di recupero, fra le emissioni derivanti dall'attività si individuano unicamente le emissioni diffuse provenienti dalla combustione dei mezzi d'opera in funzione nell'impianto e dei mezzi di trasporto in ingresso all'impianto per il carico e scarico di rifiuti.

Le sorgenti di rumore che generano impatto acustico ambientale verso l'esterno sono le attività che si svolgono sul piazzale: passaggio dei mezzi in entrata ed uscita dall'impianto, carico scarico dei rifiuti, movimentazione dei rifiuti con mezzi meccanici, pressatura e cesoiatura.

Con lo scopo di verificare il rumore prodotto dall'attività è stata eseguita una valutazione di impatto acustico nell'attuale gestione dell'impianto, che ha evidenziato che i limiti di immissione assoluti previsti per la classe di zonizzazione acustica della zona in oggetto sono rispettati in tutte le posizioni considerate traffico.

Il traffico attualmente indotto dall'impianto è di circa n. 2 automezzi pesanti e n. 4 automezzi leggeri al giorno, tenuto conto sia dell'attività di autodemolizione, sia dell'attività di recupero rifiuti metallici.

4.7 MODIFICHE DI PROGETTO

La proposta progettuale in esame prevede le seguenti modifiche finalizzate al miglioramento qualitativo dei servizi svolti dall'azienda nell'ambito dell'attività di autodemolizione:

1. l'ampliamento dell'area dedicata allo stoccaggio delle auto bonificate;
2. la riorganizzazione degli spazi, con spostamento delle aree di stoccaggio rifiuti ed auto bonificate/da bonificare;
3. la modifica alle quantità di rifiuti (pericolosi e non) in stoccaggio;
4. l'introduzione di un nuovo rifiuto pericoloso, CER 13 08 02* (altre emulsioni), provenienti dalla griglia di raccolta spanti dell'area di bonifica.

La capacità di trattamento autorizzata dell'impianto di autodemolizione, relativamente alle operazioni di recupero R3, R4 è di 18 ton/giorno e di 2.700 ton/anno, per le quali non si prevede alcuna modifica.

4.7.1 AMPLIAMENTO DELL'AREA DEDICATA ALLO STOCCAGGIO DELLE AUTO BONIFICATE

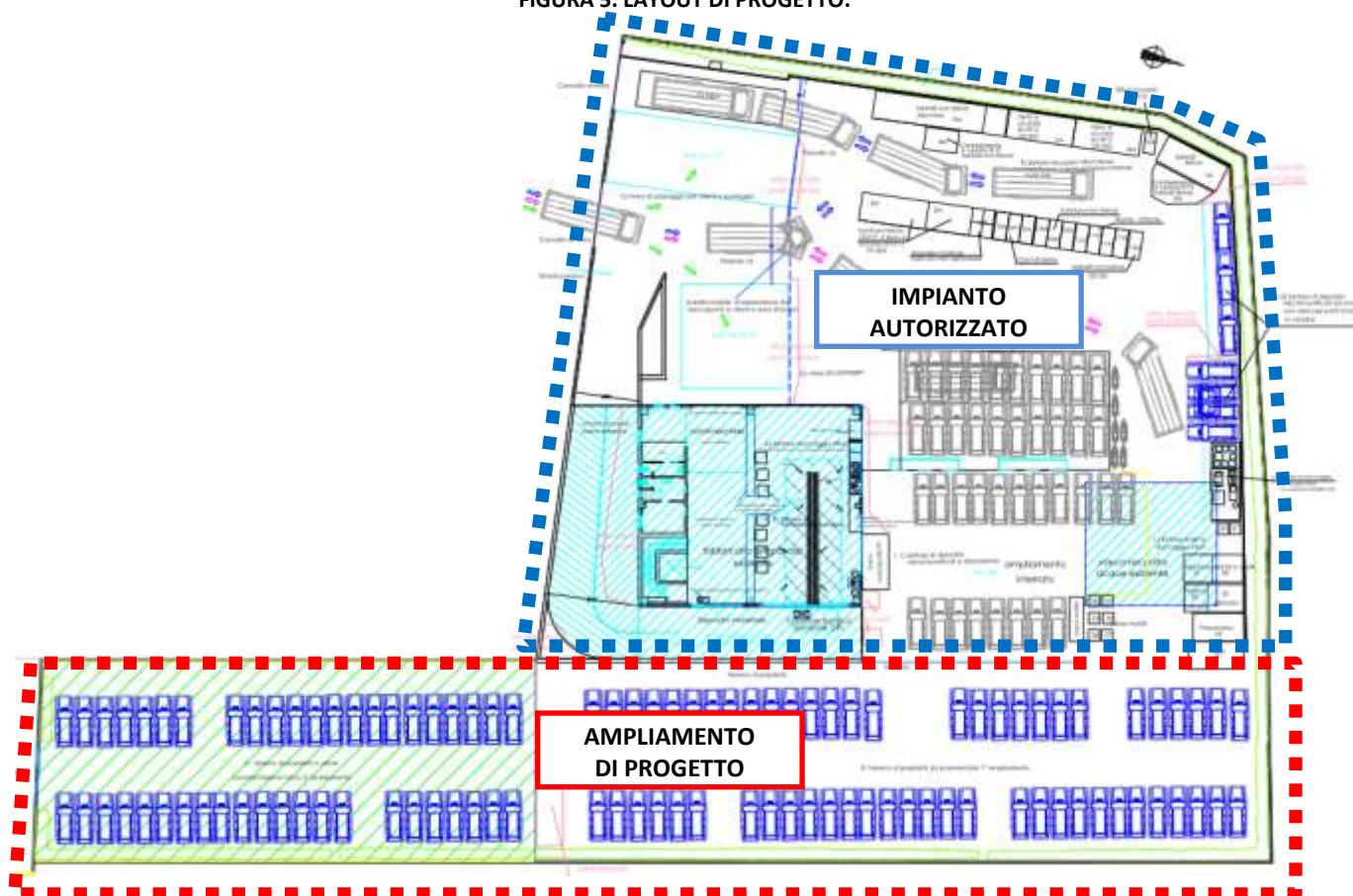
Il progetto in esame prevede l'ampliamento dell'area esterna dedicata allo stoccaggio dei mezzi bonificati, realizzando una nuova area pavimentata di 2.000 mq.

Il sito aziendale risulta recintato e in parte perimetrato da una fitta siepe arbustiva sempreverde. In prossimità dei lati confinanti con l'area classificata come "zona agricola" il progetto prevede la realizzazione di un muro di confine alto tre metri per garantire la mitigazione acustica.

Il lotto avrà in pianta di circa 5.200 mq (incluso l'ampliamento di progetto), di cui 360 mq costituiti da un capannone destinato all'attività di bonifica delle autovetture e magazzino.

L'impianto di recupero metalli è ubicata nella porzione di piazzale pavimentato posto ad ovest in prossimità della siepe di recinzione mentre l'attività di autodemolizione è posta nel capannone (con interrato) e sul restante porzione di piazzale.

FIGURA 5. LAYOUT DI PROGETTO.



Il nuovo stoccaggio dei veicoli bonificati sarà realizzato nelle aree scoperte settori R (prima estensione) ed S (seconda estensione) situati ad est, adiacenti allo stabile. L'area, oggetto di ampliamento, risulta attualmente non pavimentata e sarà perciò oggetto di realizzazione di pavimentazione in calcestruzzo.

Data la prevista opera di pavimentazione dell'area di circa 2.000 mq, la procedura autorizzativa dal punto di vista edile (permesso di costruire ecc.) verrà attivata presso gli uffici competenti del Comune di Malo.

Il presente progetto non comporta comunque alcuna variante allo strumento urbanistico, in quanto l'area di ampliamento ricade in zona produttiva.

4.7.2 MODIFICA ALLE QUANTITÀ DI RIFIUTI (PERICOLOSI E NON) IN STOCCAGGIO

Il progetto prevede l'aumento dei quantitativi degli stoccaggio sia dei rifiuti pericolosi, sia dei rifiuti non pericolosi. In particolare la quantità dei rifiuti pericolosi in stoccaggio varierà dalle attuali 45,59 ton a 53,78 ton, mentre relativamente ai non pericolosi i quantitativi varieranno da 101,07 ton a 490,00 ton. L'incremento è relativo, in particolare, ai mezzi bonificati del nuovo deposito.

4.7.3 INTRODUZIONE DI UN NUOVO RIFIUTO PERICOLOSO

Il progetto prevede lo stoccaggio di un nuovo rifiuto pericoloso (CER 13 08 02*) ottenuto dal colaggio di residui di olio provenienti dall'area di bonifica e raccolti in una cisterna nel locale interrato sottostante.

4.7.4 MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE OPERAZIONI DI RECUPERO

Le modifiche non comportano variazioni delle caratteristiche dell'impianto, né delle modalità con cui verrà svolta l'attività di stoccaggio e trattamento rifiuti.

4.7.5 EMISSIONI IN ATMOSFERA

Le modifiche all'impianto non prevedono variazioni rispetto a quanto già autorizzato.

4.7.6 RUMORE

La ditta continuerà a svolgere la propria attività durante l'orario diurno. Le possibili fonti di rumore legate alle modifiche di progetto riguarderanno l'aumento della movimentazione per lo stoccaggio dei mezzi bonificati.

Tali modifiche non comporteranno l'introduzione di ulteriori sorgenti sonore significative in grado di aumentare in maniera sensibile i livelli di pressione acustica presso i ricettori sensibili, rispetto a quanto previsto con la valutazione di impatto acustico redatta in data 21 ottobre 2013.

4.7.7 ACQUE DI DILAVAMENTO

La ditta rientra tra quelle indicate al punto 9 ("centri di raccolta dei veicoli fuori uso"), allegato F delle Norme Tecniche di Attuazione al Piano di Tutela delle Acque (PTA - Art. 121, Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152,).

Allo stato approvato la ditta dispone di 2.030 mq di aree scoperte; si prevede ora la pavimentazione di ulteriori 2.000 mq, che avverrà in due step successivi, per un totale di 4.030 mq di superfici intercettate.

L'attuale dimensionamento della vasca di raccolta delle acque di prima pioggia (vasca di accumulo I: 185 mc) risulta sufficiente per la gestione delle superfici intercettate di progetto.

I trattamenti (disoleatore, filtro a coalescenza e misuratore di portata) rimarranno invariati, così come il conferimento finale in fognatura comunale nera.

In ogni caso, il progetto prevede la verifica analitica delle acque, tramite l'analisi della piovosità successiva, con riferimento ai limiti di scarico di cui alla tabella 3, Allegato 5 del D.Lgs. n. 152/2006, parte terza (colonna "Scarico in acque Superficiali").

Per quanto riguarda le acque di seconda pioggia, a seguito del richiesto aumento dell'area pavimentata, la capacità della vasca di accumulo II sarà tale da continuare a garantire l'intercettazione della piovosità successiva a quella trattata, rispettando gli attuali vincoli ed evitando allagamenti all'impianto. A tal fine, il progetto prevede l'aumento della vasca di accumulo II da 210 mc a 260 mc.

Il recapito finale rimarrà invariato, presso la fognatura bianca comunale.

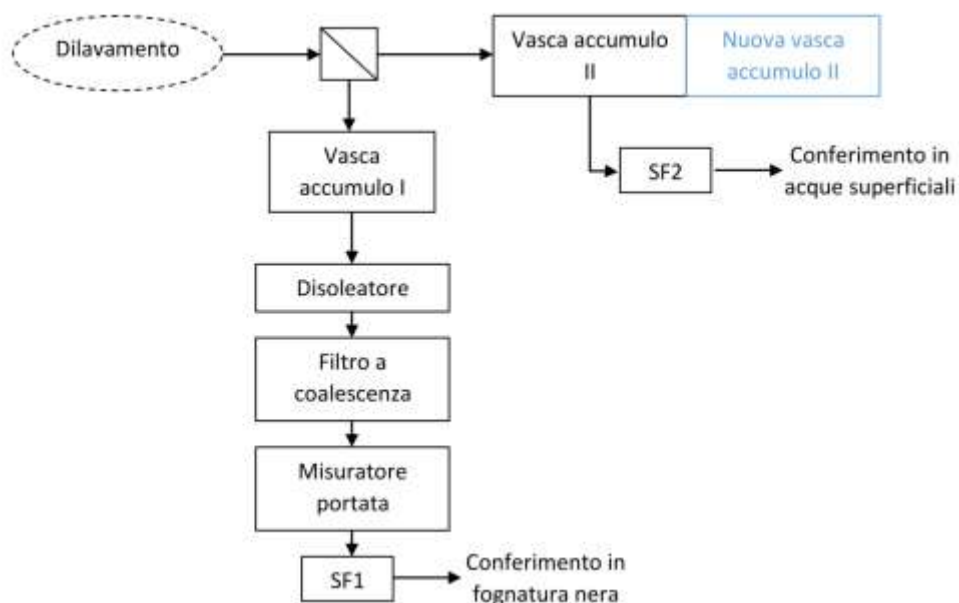
In sintesi il progetto prevede le seguenti modifiche all'impianto:

- Diminuzione a 10 h del tempo di ritardo per la pompa di scarico alla fognatura nera;
- Aumento di 50 mc (totale pari a 260 mc della capacità della vasca per l'accumulo della piovosità successiva ai primi 50,5 mm).

Il sistema di intercettazione e scarico delle acque meteoriche sarà quindi così dimensionato:

- Superficie intercettata: 4.030 mq ;
- Vasca accumulo I: 185 mc ;
- Vasca accumulo II: 260 mc
- Portata pompa scarico vasca I (alla fognatura nera): 5 mc /h, con tempo di ritardo di 10 h;
- Portata pompa scarico vasca II (alla fognatura bianca): 20 mc /h; avvio scarico con piovosità inferiore a 10 mm/h.

FIGURA 6. SCHEMA DEL SISTEMA DI INTERCETTAZIONE E TRATTAMENTO ACQUE METEORICHE; IN BLU LE MODIFICHE PROPOSTE



5 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

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

5.1 NORMATIVA REGIONALE

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

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

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

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

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

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

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

5.1.1 LEGGE REGIONALE 21 GENNAIO 2000, N. 3 SS.MM.II.

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

L'impianto della ditta Scapin Bruno autodemolizioni, oggetto di modifica, finalizzato allo stoccaggio e al recupero di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, è correttamente ubicato all'interno di un ambito produttivo, dotato di specifici presidi ambientali (struttura coperta, pavimentazioni impermeabili sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia), in zona territoriale omogenea produttiva "Z.T.O. D1".

5.1.2 PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il punto 3. dell'Art. 16 impone il divieto di modifiche sostanziali che comportino un aumento della potenzialità complessiva di trattamento annua e l'aumento dei quantitativi di rifiuti pericolosi trattati **per gli impianto che ricadono in aree di esclusione assoluta**.

A tal proposito, il progetto di modifica dell'impianto della ditta, come evidenziato successivamente:

- non prevede un aumento della potenzialità complessiva di trattamento annua (R3, R4);
- non ricade in aree di esclusione assoluta, di cui all'art. 13 di Piano e individuate nella tabella di pag. 390 dell'Allegato A alla DCR n. 30 del 29.04.2015.

Come evidenziato nel seguito del presente studio e anche con riferimento agli elaborati prodotti per la presente istanza, è possibile rilevare come la domanda di modifica dell'impianto autorizzato allo stoccaggio e trattamento di rifiuti speciali **non rappresenta una modifica sostanziale ai sensi del Piano** e, ad ogni buon conto, rispetta le disposizioni generali in materia di impianti di recupero di rifiuti indicate nell'art. 16 di Piano.

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

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

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

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

L'impianto di autodemolizione risulta correttamente inserito rispetto a quanto indicato dalla LR 3/2000, essendo ubicato in zona territoriale omogenea produttiva ZTO "D1" così come indicato dal Piano degli Interventi vigente del Comune di Malo.

Aree sottoposte a vincolo assoluto

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

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

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

TABELLA 2: AREE SOTTOPOSTE A VINCOLO ASSOLUTO E NON IDONEE A PRIORI PER LA LOCALIZZAZIONE DI IMPIANTI DI RECUPERO E SMALTIMENTO.

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

Con riferimento al prospetto sotto riportato (aree per le quali le provincie possono stabilire specifiche prescrizioni per la localizzazione di impianti di recupero e smaltimento), **il sito aziendale della ditta SCAPIN BRUNO AUTODEMOLIZIONI Srl ricade all'interno della fascia di ricarica degli acquiferi**. Ad ogni buon conto le caratteristiche edilizie del lotto aziendale (capannone coperto e sistema di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento dei piazzali) dove si svolgono le attività di stoccaggio dei rifiuti in ingresso e di recupero dei rifiuti stessi, consentono di escludere possibili interferenze nei confronti del sistema idrico superficiale e sottosuperficiale, con particolare riferimento agli acquiferi.

TABELLA 3. AREE PER LE QUALI LE PROVINCIE POSSONO STABILIRE SPECIFICHE PRESCRIZIONI PER LA LOCALIZZAZIONE DI IMPIANTI DI RECUPERO E SMALTIMENTO.

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

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

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

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

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

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

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
PAESAGGISTICO	siti inseriti nella lista del Patrimonio mondiale dell'UNESCO	L'impianto ricade all'esterno di aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs 42/2004.
	le aree naturali protette nazionali, normativamente istituite ai sensi della Legge 6 dicembre 1991, n. 394	
	i parchi, le riserve naturali regionali e le altre aree protette regionali normativamente istituite ai sensi della Legge n. 394/1991, ovvero della Legge Regionale 16 agosto 1984, n.40	
	ghiacciai ed i circhi glaciali	
	le aree tutelate ai sensi degli artt. 10, 11 e 134 del D.Lgs 42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio)	
zone all'interno di coni visuali la cui immagine è storicizzata e identifica i luoghi in termini di notorietà internazionale di attrattività turistica		

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

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

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

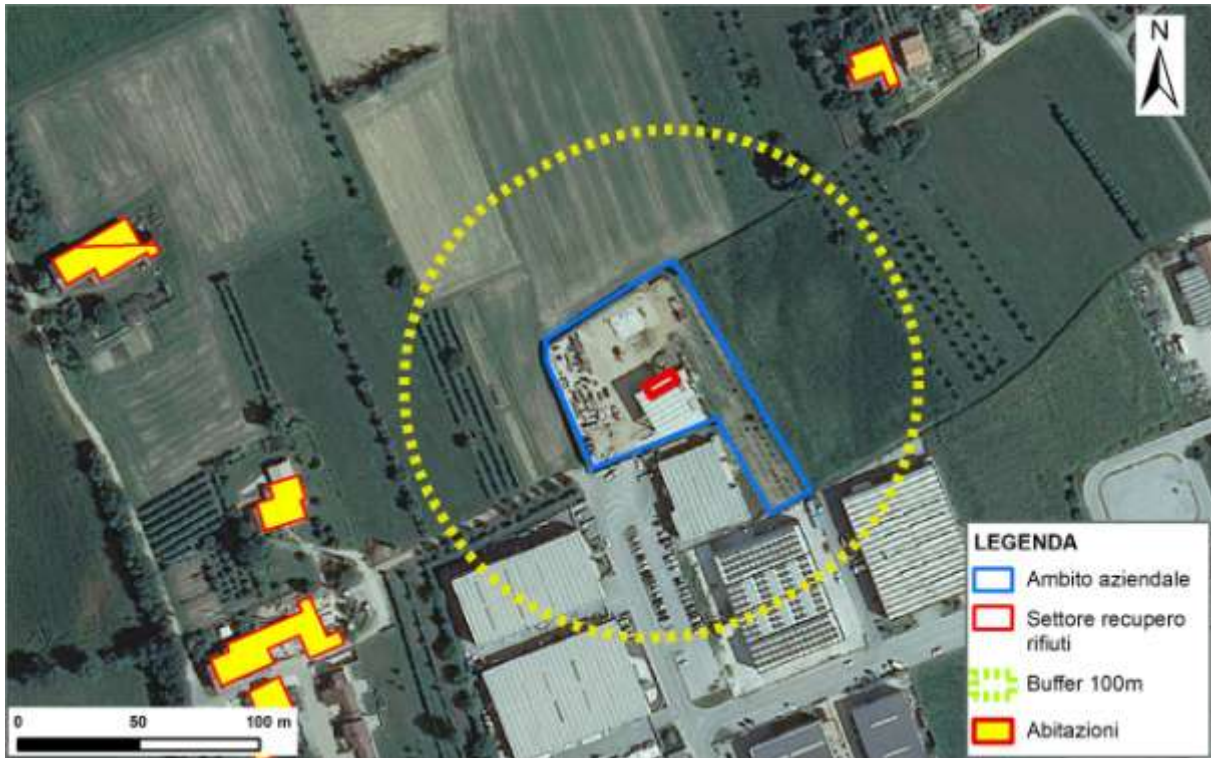
Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
PROTEZIONE DELLE RISORSE IDRICHE	Aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano	L'impianto aziendale ricade all'esterno delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano (ml 200 di raggio dai pozzi), all'interno delle quali si applicano le norme previste dall'art. 94 del D. Lgs n. 152 del 03.04.2006 "Norme in materia ambientale", fino all'emanazione di direttive da parte degli Enti competenti.

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
TUTELA DEL TERRITORIO RURALE E DELLE PRODUZIONI AGROALIMENTARI DI QUALITA'	Non è consentita la realizzazione di impianti per la gestione dei rifiuti in aree agricole ricadenti negli ambiti geografici di produzione agricolo-alimentari di qualità (produzioni DOP, IGP, IGT, DOC, DOCG), limitatamente alle superfici agricole affettivamente destinate alla coltura che la denominazione e l'indicazione intendono salvaguardare, nonché i terreni interessati da coltivazioni biologiche.	L'impianto aziendale ricade all'interno di un ambito produttivo consolidato (zona industriale ZTO "D1"), non interessando, quindi, gli ambiti di produzione agricolo-alimentari di qualità.

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
LEGGE REGIONALE 61/1985 LEGGE REGIONALE 11/2004	Le aree omogenee di tipo A, B e C sono da ritenersi orientativamente non idonee, e in tali aree è escluso l'insediamento di impianti di recupero e smaltimento rifiuti.	L'impianto aziendale si colloca all'interno di un'area omogenea di tipo "D1 - produttiva", coerentemente con quanto indicato dall'art. 196 comma 3 del D.lgs 152/2006.

Tipo di vincolo	Criteri di esclusione	Relazione con l'impianto di progetto
DISTANZA MINIMA DALLE ABITAZIONI ED EDIFICI PUBBLICI	Distanza di sicurezza minima tra l'impianto di recupero e gli edifici pubblici e le abitazioni, anche singole, purché stabilmente occupate: - impianti di selezione e recupero : 100 m.	Come riportato nella planimetria che segue, <u>l'area aziendale, ove vengono effettivamente svolte le operazioni di recupero (R3, R4), si colloca ad una distanza superiore ai 100 m rispetto ad abitazioni stabilmente occupate.</u>

FIGURA 7. AREA BUFFER DI 100 M RISPETTO AL SETTORE AZIENDALE DOVE SI SVOLGE L'ATTIVITÀ DI RECUPERO RIFIUTI (R3, R4), IN RAPPORTO ALL'UBICAZIONE DELLE ABITAZIONI STABILMENTE OCCUPATE.



Individuazione delle aree con raccomandazioni

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

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

Tipo di vincolo	Raccomandazioni	Relazione con l'impianto di progetto
ACCESSIBILITA' ALL'AREA	È necessario sia garantita adeguata accessibilità agli impianti per conferire i rifiuti e per consentire l'accesso al personale ed a tutti i mezzi necessari nelle diverse fasi della vita dell'impianto (anche in fase di emergenza).	L'impianto risulta ubicato all'interno di un'area produttiva dotata delle infrastrutture necessarie per garantire un'adeguata accessibilità all'impianto. In particolare l'impianto è dotato di un accesso diretto lungo la viabilità interna della zona produttiva, a sua volta direttamente servita dalla SP 46.

Tipo di vincolo	Raccomandazioni	Relazione con l'impianto di progetto
AMBIENTI DI PREGIO NATURALISTICO O PAESAGGISTICO O COMUNQUE DA TUTELARE	generazione di vincoli sulle attività che si svolgono nelle aree limitrofe	L'impianto non comporta generazione di vincolo nei confronti delle limitrofe attività produttive.
	aumento del traffico sulla rete stradale interessata	La zona industriale di appartenenza risulta servita dalla SP 46; le modifiche proposte dal progetto non determineranno variazioni strutturali o aggravamenti nei confronti della viabilità della zona industriale e provinciale, in quanto non si prevede un aumento dei rifiuti in ingresso e conseguentemente non ne deriva un possibile incremento dei regimi veicolari indotti dall'attività di recupero rifiuti.
	contaminazione di risorse idriche sotterranee	I rifiuti sono stoccati all'interno del fabbricato aziendale o all'esterno (in cassoni chiusi) su superfici impermeabili e separati per tipologia, al fine di evitare possibili interferenze e contaminazioni con le componenti ambientali acqua, suolo e sottosuolo. La stessa attività di recupero si svolge esclusivamente all'interno del fabbricato aziendale, su pavimentazioni impermeabili dotate di sistemi di contenimento e raccolta di versamenti accidentali di liquidi. Sulla base di tali soluzioni, si esclude la possibilità di modificare i livelli qualitativi della rete idrica superficiale e sottosuperficiale.
	contaminazione di risorse idriche superficiali	L'attività aziendale non dà luogo a scarichi idrici di processo. Le acque di dilavamento di prima pioggia dei piazzali esterni, interessati da attività, sono raccolte e inviate alla rete consortile di smaltimento delle acque nere, previo trattamento. Non si prevedono possibili interferenze negative significative nei confronti della qualità del sistema rete idrica superficiale.
	aumento del grado di disturbo arrecato dall'inquinamento acustico	Il documento previsionale di impatto acustico, ha verificato il rispetto dei limiti di legge sia nei confronti dei ricettori sensibili, sia in relazione alla zonizzazione acustica del Comune di Malo. Il progetto in esame non prevede nuove fonti significative di rumorosità rispetto allo stato autorizzato.
	danni a strutture o disagi alla popolazione o all'ambiente determinati da vibrazioni	L'impianto di recupero rifiuti in parola non comporta la produzione di livelli significativi di vibrazione in grado di determinare possibili danni a strutture, disagi alla popolazione o all'ambiente.
	Disturbo dovuto alla diffusione di odori	La tipologia di attività non comporta la produzione significativa di sostanze odorogene.
	Incremento dell'inquinamento atmosferico	Le modifiche progettuali non comportano un aumento delle emissioni in atmosfera.
	Accumulo di sostanze tossiche nella catena alimentare	Il ciclo e le procedure di gestione dei rifiuti in ingresso ed in uscita dall'impianto consente di escludere possibili interferenze nei confronti della catena alimentare.
	Dispersione di materiali leggeri intorno al sito	L'attività di recupero dei rifiuti non comporta la generazione di materiali leggeri in grado di disperdersi nell'ambiente circostante, in quanto i rifiuti stoccati, trattati e le MPS ottenute sono di tipo "non polverulento".
	Danni a persone o strutture derivanti da eventi incidentali	Le operazioni previste dall'impianto di stoccaggio, messa in riserva, selezione preliminare e trattamento di rifiuti speciali non comportano il rischio di incidenti rilevanti nei confronti dell'ambiente. Il progetto prevede adeguati sistemi di controllo e di gestione nel caso di incidenti. La ditta ha predisposto uno specifico Piano di Sicurezza (Procedure da adottarsi in caso di incidente grave che si estenda oltre il perimetro esterno dello stabilimento- Ex art. 22 comma 2, lettera d - L.R. n.3/2000).
	Concentrazione di animali molesti nell'area dell'impianto	Non è prevista la concentrazione di animali nell'area dell'impianto.

	Alterazione del paesaggio (visibilità)	L'ampliamento dei piazzali di stoccaggio non determinerà variazioni significative rispetto all'attuale percezione visiva dei luoghi in quanto non risulterà visibile da punti noti (viabilità pubblica) e il muro perimetrale fungerà da elemento di mitigazione nei confronti degli stoccaggi esterni.
	Eliminazione o alterazione di ecosistemi	L'impianto aziendale è ubicato all'interno di un lotto produttivo urbanizzato. Trattasi di aree ubicate all'interno della zona produttiva (ZTO D1) i cui ambienti risultano fortemente antropizzati, inseriti in un contesto urbanizzato di tipo produttivo, privi di elementi vegetazionali ed ecorelazionali degni di nota. Non sussiste pertanto la possibilità di interferenza con ecosistemi, naturali posti all'esterno dell'ambito industriale.

Tipo di vincolo	Raccomandazioni	Relazione con l'impianto di progetto
SITI SOGGETTI AD EROSIONE	Per tutte le tipologie impiantistiche, le Province possono individuare aree soggette a fenomeni di erosione costiera, fluviale o a fenomeni di dilavamento superficiali per le quali effettuare valutazioni specifiche del rischio e stabilire fasce di protezione.	L'impianto in analisi utilizzerà strutture e manufatti esistenti, ubicati all'interno in ambito produttivo (ZTO D1) ove non insistono criticità in ordine all'erosione dei terreni.

Tipo di vincolo	Raccomandazioni	Relazione con l'impianto di progetto
SITI SOGGETTI A RISCHIO DI INCENDI BOSCHIVI	Possano essere identificate e delimitate le zone particolarmente esposte al rischio di incendi boschivi. Le Province possono altresì definire misure per la minimizzazione dei rischi come la individuazione di distanze minime.	L'impianto è ubicato all'interno in ambito produttivo (ZTO D1) ove non insistono criticità in ordine agli incendi boschivi.

Rapporto di coerenza con il Piano di gestione dei rifiuti

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

- si tratta di un'attività esistente per la quale si prevede l'invarianza dei quantitativi annui destinati ad operazioni di recupero (R3, R4) nel rispetto di quanto stabilito al punto 3 dell'art. 16 di Piano;
- l'impianto è ubicato all'interno di un'area produttiva (Z.T.O. D1);
- l'impianto ricade all'esterno di aree sottoposte a vincolo assoluto.

5.2 GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

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

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza;
- Piani d'Area;
- Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.);
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T) del Comune di Malo;
- Piano degli interventi (P.I.) del Comune di Malo;
- Piano Regionale per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.).

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

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

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

Il Piano contiene 10 elaborati cartografici che riportano le politiche da adottare nel territorio regionale. Nel seguito è esposta l'analisi degli elaborati grafici del P.T.R.C. in relazione all'ubicazione dell'impianto di progetto.

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

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

Le soluzioni tecniche progettuali individuate consentono di escludere possibili interferenze nei confronti del sistema idrico superficiale e sottosuperficiale, con particolare riferimento agli acquiferi. Le operazioni di trattamento e di stoccaggio saranno eseguite su superfici in cls impermeabilizzate, dotate di sistema di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento. Nell'eventualità si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali, gli operatori sono istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza. Tali procedure di intervento comportano l'utilizzo di materiale assorbente ed eventualmente rimozione di substrato contaminato da smaltire come rifiuto pericoloso in accordo alla normativa vigente.

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

- TAV. 2 Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 3 Integrità del territorio agricolo - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno dei "Ambiti ad eterogenea integrità" (art. 23 N. di A.); per tali ambiti il Piano fornisce le direttive da osservare nella redazione degli

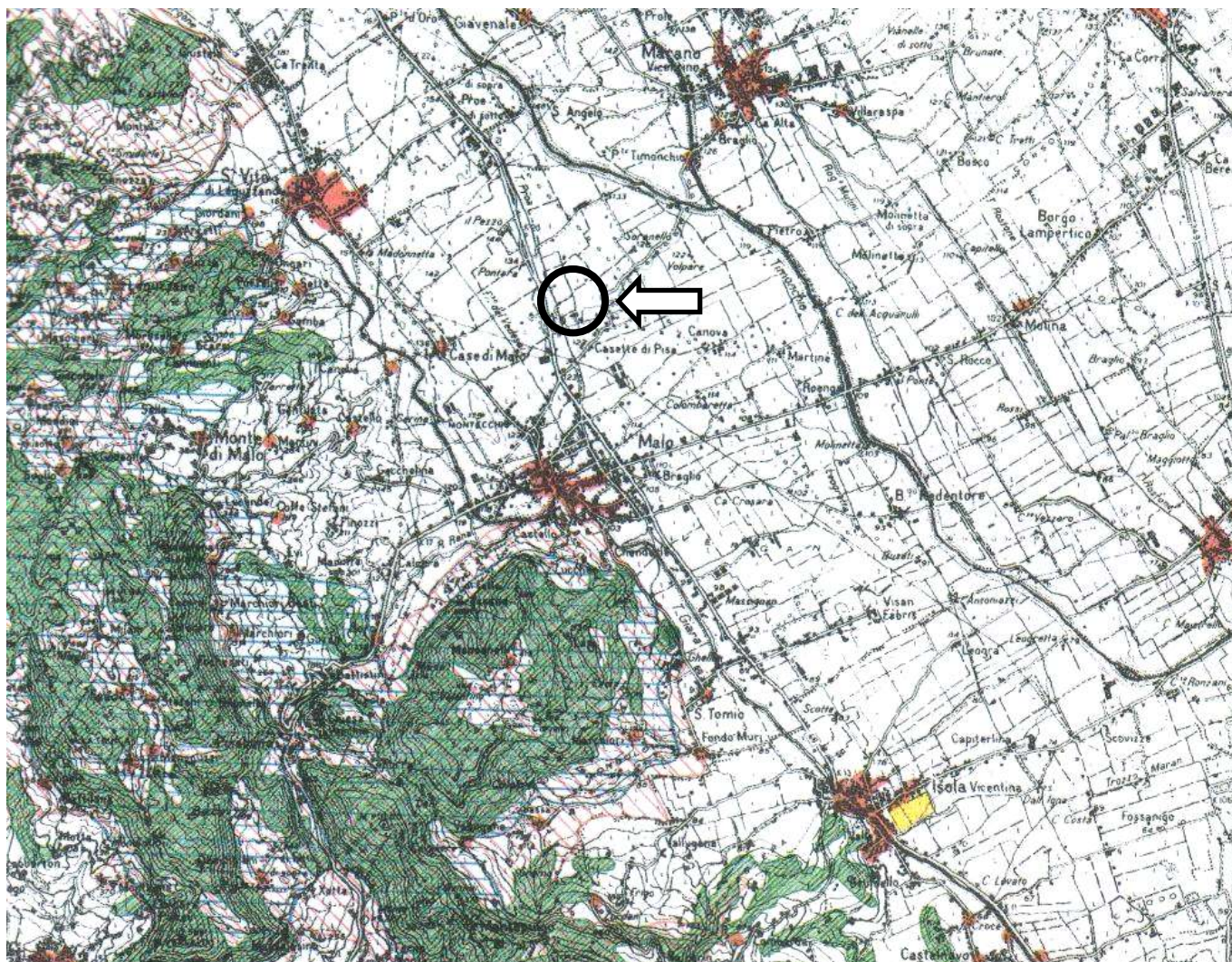
"strumenti subordinati" al fine di "governarli". Non ne deriva pertanto un divieto per l'ampliamento dell'attività di stoccaggio rifiuti, ancorché ricompresa, quest'ultima, all'interno di un ambito produttivo consolidato.




- TAV. 4 Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 5 Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 6 Schema della viabilità primaria – Itinerari regionali ed interregionali - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 7 Sistema insediativo - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno di un ambito classificato "Area pedemontana: sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura diffusa". Per tali ambiti il Piano fornisce le direttive da osservare nella redazione degli "strumenti subordinati" al fine di "governarli".
- TAV. 8 Articolazione del Piano - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno dell'ambito "Principali aste fluviali". Per tali ambiti il Piano fornisce esclusivamente le direttive da osservare nella redazione degli "strumenti subordinati" al fine di "governarli".
- TAV. 9 Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico;
- TAV. 10 Valenze storico-culturali e paesaggistico-ambientali: l'impianto di progetto ricade all'esterno degli ambiti individuati dall'elaborato cartografico.

Valutazione complessiva

In definitiva il P.T.R.C. vigente non contiene alcuna preclusione di sorta nei confronti della richiesta di ampliamento dell'impianto in parola.

FIGURA 8: PTRC REGIONE DEL VENETO. TAVOLA 10.24 VALENZE STORICO-CULTURALI E PAESAGGISTICO-AMBIENTALI. IN EVIDENZA L'AMBITO DI PROGETTO.



-  AMBITI NATURALISTICI DI LIVELLO REGIONALE (art. 19 N. di A.)
-  ZONE SOTTOPOSTE A VINCOLO IDROGEOLOGICO, R.D.L. 3276/1923 (art. 7 N. di A.)
-  AREE VINCOLATE AI SENSI DELLA L. 1497/39
-  ZONE BOSCADE (L. 431/85)
-  CENTRI STORICI (art. 24 N. di A.)

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

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

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

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

Di seguito si riporta l'analisi relativamente alla zonizzazione e agli ambiti/elementi riportati nelle tavole del P.T.R.C. con riferimento al sito aziendale.

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

Il Piano in merito agli "Ambiti strutturali del paesaggio" fornisce direttive da osservare in sede di redazione dei Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA). Non ne derivano pertanto vincoli o prescrizioni per l'ampliamento di un impianto di autodemolizioni, ancorché ricompreso, quest'ultimo, all'interno di un ambito produttivo.

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

L'art. 16 in merito alle "aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi" rimanda al PTA l'individuazione delle misure per la tutela qualitativa e quantitativa del patrimonio idrico regionale, mentre fornisce le direttive da osservare nella redazione dei Piani di Settore, dei Piani Territoriali Provinciali e degli strumenti urbanistici comunali, nonché le prescrizioni e i vincoli automaticamente prevalenti nei confronti dei Piani di Settore di livello regionale e degli strumenti urbanistici.

Ad ogni buon conto, il progetto in esame non prevede il prelievo di risorsa idrica, per le fasi produttive, da fonti idriche quali acquedotto o pozzi.

Le soluzioni tecniche progettuali individuate consentono di escludere possibili interferenze nei confronti del sistema idrico superficiale e sottosuperficiale, con particolare riferimento agli acquiferi. Si precisa che le operazioni di trattamento e di stoccaggio saranno eseguite su superfici in cls impermeabilizzate, dotate di sistema di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento. Nell'eventualità si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali, gli operatori sono istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza. Tali procedure di intervento comportano l'utilizzo di materiale assorbente ed eventualmente rimozione di substrato contaminato da smaltire come rifiuto pericoloso in accordo alla normativa vigente.

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

- TAV. 01c Uso del Suolo idrogeologia e rischio sismico - scala 1:250.000: L'area di progetto non ricade all'interno o in prossimità degli ambiti individuati dalla cartografia di Piano.
- TAV. 02 Biodiversità - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'interno di "Tessuto urbanizzato", non interessando sistemi territoriali afferenti la rete ecologica regionale.
- TAV. 03 Energia e ambiente - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'interno di un ambito con "Inquinamento da NOx compreso tra 20 e 30 ug/m³".
- TAV. 04 Mobilità - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'interno di un ambito con "Densità territoriale: Da 0,30 a 0,60 abitanti/ettaro".
- TAV. 05a Sviluppo Economico Produttivo - scala 1:250.000: l'area di progetto ricade all'interno di un ambito territoriale caratterizzato da "Incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale: incidenza <= 0,05".

Il progetto di ampliamento prevede l'occupazione di un'area ubicata all'interno della zona produttiva D.1. Gli interventi di progetto non comportano pertanto il possibile aumento dell'indicatore relativo all'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale.

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

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

Il progetto non prevede l'occupazione di nuovi ambiti agricoli potenzialmente idonei per la coltivazione di produzione DOC, DOP o IGP. Gli interventi di progetto non comportano pertanto il possibile scadimento dell'indicatore relativo al numero di produzioni DOC, DOP, IGP sul territorio comunale.

- TAV. 06 Crescita Sociale e Culturale - scala 1:250.000: Il sito di progetto ricade all'interno dell'ambito dei "luoghi dell'archeologia industriale – Schio – Valdagno" (art. 60 N.T.A.).

L'ambito produttivo in cui si intende attivare l'impianto di trattamento non risulta classificato come ambito di archeologico-industriale.

- TAV. 07 Montagna del Veneto- scala 1:250.000: il sito di progetto ricade in un'area di pianura su cui non insistono particolari vincoli e/o prescrizioni.
- TAV. 08 Città Motore del Futuro - scala 1:250.000: il sito di progetto ricade all'interno Sistema metropolitano regionale e le reti urbane: Ambito pedemontano e Ambito di riequilibrio territoriale.

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

- TAV. 09 Sistema del Territorio Rurale e della Rete Ecologica - scala 1:250.000: l'impianto di progetto ricade all'interno del "Aree agropolitane in pianura" (art. 9 N.T.A.).

Trattasi di ambiti caratterizzati da un'attività agricola specializzata nei diversi ordinamenti produttivi, anche zootecnici, in presenza di una forte utilizzazione del territorio da parte delle infrastrutture, della residenza e del sistema produttivo.

L'art. 9 fornisce le direttive da osservare in sede di predisposizione e adeguamento degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale al fine di assicurare la compatibilità dello sviluppo urbanistico con le attività agricole. Non si rilevano vincoli o prescrizioni di sorta in contrasto con la proposta progettuale in esame.

Valutazione complessiva

In sintesi sia il P.T.R.C. vigente che adottato non contengono alcuna preclusione di sorte nei confronti della proposta progettuale in esame. In particolare le iniziative di progetto interesseranno lo stesso ambito aziendale (zona D.1 produttiva) già destinato alla medesima attività, insistendo quindi all'interno di un ambito a destinazione produttiva consolidata. Le strutture così individuate sono dotate di specifici presidi ambientali e di sicurezza atti a scongiurare potenziali pericoli per l'ambiente con particolare riferimento alle acque di falda.

5.2.3 VARIANTE PARZIALE AL PTRC CON ATTRIBUZIONE DELLA VALENZA PAESAGGISTICA

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

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

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

In sintesi la variante parziale al PTRC riguarda:

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

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

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

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

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

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

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

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

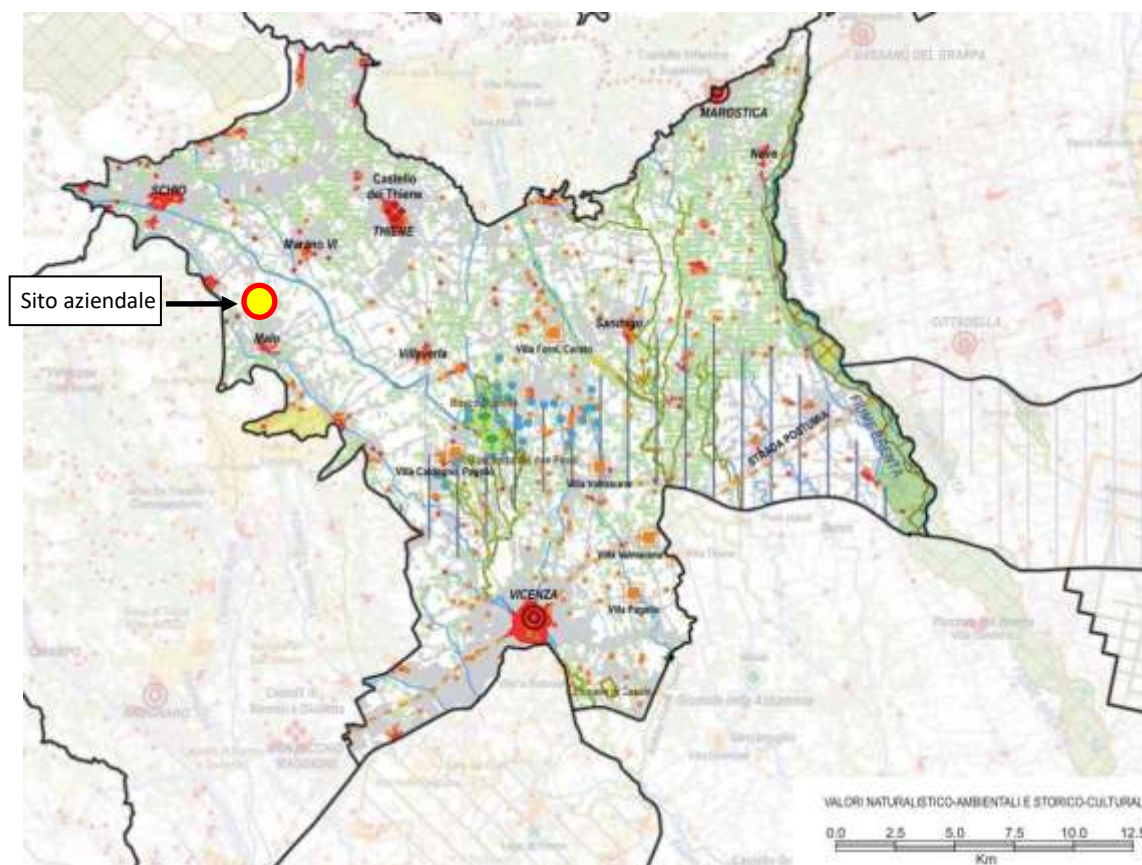
Analisi degli ambiti di paesaggio (Atlante ricognitivo)

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

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

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

FIGURA 9. ATLANTE DEI PAESAGGI DEL VENETO: AMBITO DI PAESAGGIO N. 14.



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

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

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

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

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

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

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

Valdastico. Il fenomeno di densificazione a nastro è evidente anche nel vecchio tracciato della via Postumia, che attraversa la città di Vicenza e taglia trasversalmente tutto l'ambito.

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

Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità

Le principali vulnerabilità del territorio sono legate ad alcune pratiche agro-forestali (quali cambi di assetto colturale ed abbandono delle tradizionali pratiche agricole e di gestione forestale, uso di pesticidi, fertilizzazione, rimozione di siepi e boschetti), alla modifica delle condizioni idrauliche (drenaggi, interrimenti), alla continua espansione degli insediamenti produttivi, in particolare lungo le principali direttrici stradali e le linee ferroviarie Vicenza-Thiene-Schio e Vicenza-Cittadella. Problematica risulta anche la notevole diffusione delle stazioni radio e il forte inquinamento dei corpi idrici presenti. Per quanto concerne le attività estrattive, sono assai numerose, nel territorio compreso tra i Comuni di Caldogeno, Isola Vicentina, Malo e Villaverla, le aree occupate da cave oggi dismesse.

Frammentazione delle matrici rurali e seminaturali del paesaggio

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

Il paesaggio presenta condizioni di crisi della continuità ambientale, con spazi naturali o seminaturali relitti e fortemente frammentati dall'insediamento, per lo più quasi sempre linearmente conformato lungo gli assi di viabilità, e dalle monoculture agricole.

Il paesaggio registra complessivamente stati di diffusa criticità della sua articolazione spaziale, con mosaici semplificati dal punto di vista ecologico e semiologico e al tempo stesso caratterizzati da fenomeni di congestione, riferibili alla consistente frequenza di interazioni spaziali conflittuali fra diverse configurazioni o singole componenti, in assenza di sistemi paesaggistici con funzioni di mediazione e inserimento.

Tali situazioni sono dovute anche alla natura incrementale degli sviluppi insediativi che esprimono in queste aree una elevata potenza di frammentazione.

Verifica degli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica

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

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

OBIETTIVI	INDIRIZZI	VERIFICA DI COERENZA CON IL PROGETTO
1. Integrità delle aree ad elevata naturalità ed alto valore ecosistemico	1a. Salvaguardare le aree ad elevata naturalità e ad alto valore ecosistemico, in particolare il bosco di Dueville.	Il progetto di ampliamento prevede l'occupazione di aree ricadenti all'interno della zona produttiva D1, senza interferire con l'ambito agricolo i posto a confine rispetto al sito aziendale di via Keplero. Le aree ad elevata naturalità (Bosco di Dueville) sono poste ad una distanza significativa rispetto all'ambito di progetto.
	3a. Salvaguardare gli ambienti fluviali ad elevata naturalità, in particolare gli ambienti fluviali del fiume Bacchiglione e del torrente Leogra.	Il progetto di ampliamento prevede l'occupazione di aree ricadenti all'interno della zona produttiva D1, senza interferire con l'ambito agricolo i posto a confine rispetto al sito aziendale di via Keplero. Gli ambienti dei sistemi fluviali (torrente Leogra – Timonchio) sono posti ad una distanza significativa rispetto all'ambito di progetto.
3. Funzionalità ambientale dei sistemi fluviali	3b. Incoraggiare la vivicazione e la rinaturalizzazione degli ambienti fluviali maggiormente artificializzati o degradati.	Il progetto in esame non prevede interventi in prossimità o all'interno di sistemi fluviali, posti ad una distanza significativa dal sito aziendale.
	3c. Incoraggiare ove possibile, la ricostituzione della vegetazione ripariale autoctona.	Il progetto in esame non prevede interventi in prossimità o all'interno di sistemi fluviali, posti ad una distanza significativa dal sito aziendale.
	3d. Scoraggiare interventi di artificializzazione del letto e delle sponde.	Non sono previsti interventi in prossimità o all'interno di sistemi fluviali.
4. Integrità del sistema delle risorgive e dei biotopi ad esso associati	4a. Scoraggiare interventi ed attività antropiche incompatibili con la conservazione ed evoluzione naturale del sistema delle risorgive, in particolare nell'area del bosco di Dueville e lungo le grave e zone umide del Brenta.	Il progetto non prevede l'occupazione di nuove aree esterne al sito aziendale di via Keplero, ubicato all'interno della zona industriale di Malo. Non si preventivano possibili interferenze con i sistemi delle risorgive e con l'area afferente il bosco di Dueville, posti ad una distanza significativa rispetto all'ambito di progetto.
5. Funzionalità ambientale delle zone umide	5a. Salvaguardare le zone umide di alto valore ecologico e naturalistico.	Il progetto non prevede l'occupazione di nuove aree esterne al sito aziendale di via Keplero, ubicato all'interno della zona industriale di Malo. Non si preventivano possibili interferenze con zone umide di alto valore ecologico, poste ad una distanza significativa rispetto all'ambito di progetto.
	5c. Riattivare la funzionalità ecologica delle zone umide (cave senili, ecc.) e connetterle alle aree ad alta naturalità presenti, in particolare le ex cave di Casale.	
8. Spessore ecologico e valore sociale dello spazio agrario	8a. Scoraggiare semplificazioni dell'assetto poderale e intensificazione delle colture, in particolare per i vigneti nell'area intorno a Breganze.	Il progetto di ampliamento prevede l'occupazione di aree ricadenti all'interno della zona produttiva D1, senza interferire con l'ambito agricolo i posto a confine rispetto al sito aziendale di via Keplero
	8c. Incoraggiare la complessificazione dei bordi dei campi (siepi, fasce a prato, ecc.).	Non si preventivano possibili interferenze con lo spazio agricolo contermina.
	8h. Promuovere attività di conoscenza e valorizzazione delle produzioni locali (vini DOC) e dei "prodotti agroalimentari tradizionali", di trasformazione sul posto e	

di vendita diretta (filieri corte), anche combinate ad attività agrituristiche.

9. Diversità del paesaggio agrario	9a. Scoraggiare sistemazioni agrarie che comportino eccessive rimodellazioni dei terreni in pendio, in particolare per le zone collinari e la fascia pedemontana.	Il progetto non prevede sistemazioni agrarie o rimodellazione dei terreni in pendio.
14. Integrità, funzionalità e connessione della copertura forestale in pianura	14b. Salvaguardare i corridoi boschivi esistenti lungo i corsi d'acqua e la continuità delle fasce boscate riparie, promuovendone la ricostruzione ove interrotta, in particolare lungo la fascia delle risorgive a nord di Vicenza.	Il progetto prevede l'ampliamento del lotto aziendale produttivo di via Keplero, ove attualmente si svolge l'attività di autodemolizione: non si preventivano alterazioni dirette o indirette nei confronti dei corridoi boschivi esistenti lungo i corsi d'acqua.
15. Valore storico-culturale dei paesaggi agrari storici	15a. Promuovere la conoscenza dei paesaggi agrari storici e degli elementi che li compongono (siepi, piantate di vite, viabilità rurale, cavini ed altre sistemazioni idraulico-agrarie tipiche, ecc.) e incoraggiare pratiche agricole che ne permettano la conservazione.	Il progetto prevede l'ampliamento del lotto aziendale produttivo di via Keplero, ubicato all'interno della zona produttiva di Malo. Trattasi di un intervento non correlato con le azioni di promozione e conoscenza dei valori storico-culturali dei paesaggi agrari storici.
21. Qualità del processo di urbanizzazione	21c. Individuare e prevedere adeguate compensazioni per la perdita di naturalità causata dalla crescita urbana, tenendo conto delle caratteristiche paesaggistiche del contesto, in particolare per il polo urbano di Vicenza.	L'ampliamento di progetto insisterà all'interno dell'ambito D1 produttivo, secondo quanto previsto dalle previsioni urbanistiche del Piano degli Interventi del Comune di Malo. Non si preventiva, pertanto, l'interessamento di ambiti agricoli caratterizzati da elementi di naturalità.
21. Qualità del processo di urbanizzazione	21d. Promuovere la riqualificazione dei margini degli insediamenti urbani, intendendo le aree di transizione in rapporto alle aree agricole, come occasione per la creazione di fasce verdi e spazi di relazione.	Il limite tra il sito aziendale e la zona agricola è demarcato da una fitta siepe alberata sempreverde con funzione di mitigazione paesaggistica. Trattasi di un elemento a verde finalizzato alla ri-equilibratura della percezione visiva dei margini del sito produttivo aziendale di via Keplero (autodemolizione). Il progetto in esame prevede di attivare modifiche gestionali all'interno dell'impianto autorizzato e di ampliare i piazzali esterni per lo stoccaggio dei veicoli bonificati, senza comportare modifiche agli attuali volumi edilizi. Si precisa che il sito aziendale attuale e l'area di ampliamento non ricadono all'interno di zone gravate da vincoli di natura paesaggistica. Per quanto riguarda la realizzazione del nuovo piazzale, quest'ultimo si configura come un elemento congruo e non intrusivo rispetto alla destinazione dei luoghi, inserendosi all'interno di un contesto produttivo (ZTO D1), in continuità con l'attuale piazzale e più in generale con il sito aziendale. La modifica dello stato dei luoghi risulterà marginale, e non darà luogo a riduzione degli elementi strutturanti del sistema paesaggistico locale in quanto insisterà in continuità con l'ambito produttivo di via Keplero. Non si ravvisano, inoltre, possibili interferenze nei confronti delle relazioni visive del contesto paesaggistico, in quanto il piazzale ricade all'interno di un contesto

produttivo, non relazionato con gli elementi territoriali paesaggisticamente vincolati.

	<p>21e. Governare i processi di urbanizzazione lineare lungo gli assi viari, scoraggiando fenomeni di "densificazione a nastro" attorno ai nodi viabilistici più strategici (S.R.11, S.P. 46, S.P. 248, S.P. 349).</p>	<p>Il progetto di ampliamento non si colloca in stretta prossimità di assi viari (SP 46).</p>
	<p>21f. Governare la trasformazione delle aree afferenti ai caselli ed alle stazioni SFMR, come occasione di valorizzazione delle specificità anche paesaggistiche del territorio (Superstrada Pedemontana e corridoio europeo).</p>	<p>Il progetto prevede l'ampliamento dei piazzali presso il lotto produttivo di via Keplero, ubicato all'interno della zona produttiva di Malo. Trattasi di un intervento non correlato con le azioni di governo e trasformazione delle aree afferenti ai caselli e alle stazioni SFMR.</p>
	<p>21i. Nelle "aree ad elevata utilizzazione agricola" regolamentare i processi di urbanizzazione privilegiando la conservazione dell'integrità del territorio aperto.</p>	<p>Il progetto non prevede l'occupazione di ambiti agricoli, ma l'ampliamento dei piazzali all'interno dell'ambito D1 "Produttivo".</p>
<p>22. Qualità urbana degli insediamenti</p>	<p>22a. Promuovere interventi di riqualificazione del tessuto insediativo caratterizzato da disordine e frammistione funzionale</p>	<p>All'interno della zona industriale di appartenenza non si rileva disordine e frammistione funzionale.</p>
	<p>22b. Migliorare il sistema dell'accessibilità ai centri urbani, in particolare per l'area nord della città di Vicenza.</p>	<p>Il progetto non prevede modifiche dell'accessibilità ai centri urbani.</p>
	<p>22c. Promuovere i processi di riconversione di aree produttive dismesse nel tessuto urbano consolidato, in particolare i complessi della "Lanerossi" e "Nuova Lanerossi" di Schio.</p>	
	<p>22d. Promuovere la riqualificazione e il riuso delle aree urbanizzate dismesse e/o degradate, in particolare lungo la S.R. 11 (Padana Superiore).</p>	<p>Non si prevede la possibilità di interferire con la salvaguardia e la valorizzazione degli spazi verdi e aperti dei centri urbani, in quanto le azioni di progetto insisteranno esclusivamente all'interno del sito produttivo aziendale di via Keplero.</p>
<p>24. Valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici</p>	<p>22g. Salvaguardare e valorizzare la presenza nei centri urbani degli spazi aperti, delle aree boscate, dei prati e dei coltivi anche residuali, quali elementi di servizio alla popolazione e di integrazione della rete ecologica.</p>	
	<p>22j. Regolamentare le trasformazioni fisiche e funzionali del patrimonio edilizio esistente con attenzione alla coerenza tipologica e morfologica di ciascun contesto urbano.</p>	
	<p>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</p>	<p>Non si preventivano interferenze o azioni dirette/indirette nei confronti di insediamenti o manufatti di interesse storico-testimoniale posti all'esterno dell'ambito produttivo (ZTO D) in cui insiste la proposta progettuale.</p>
	<p>24b. Scoraggiare interventi che compromettano il sistema di relazioni degli insediamenti storici con i contesti originari, in particolare per i centri collinari.</p>	
	<p>24f. Promuovere la conoscenza degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale, in particolare i manufatti di archeologia industriale e le valli dei mulini con il sistema di rogge e torrenti di alimentazione.</p>	
	<p>24h. Promuovere la messa in rete degli</p>	

insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale, anche attraverso la realizzazione di percorsi di visitazione e itinerari dedicati, in particolare Nove, le città murate di Marostica e Vicenza (Sito UNESCO) e le testimonianze della città industriale di Schio.

24i. Individuare opportune misure per la salvaguardia e la riqualificazione dei contesti di villa, con particolare attenzione a quelle di A. Palladio (Sito UNESCO: "La città di Vicenza e le ville del Palladio in Veneto"), individuandone gli ambiti di riferimento, scoraggiando interventi che ne possano compromettere l'originario sistema di relazioni paesaggistiche e territoriali.

Non si preventiva la necessità di individuare nuove linee preferenziali di sviluppo urbano e di interessare, quindi, territorio agricolo, in quanto l'ampliamento dei piazzali insisterà all'interno dell'ambito D1 "Produttivo".

26. Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi

26a. Individuare linee preferenziali di localizzazione delle aree produttive sulla base della presenza dei servizi e delle infrastrutture, scoraggiando l'occupazione di territorio agricolo non infrastrutturato.

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.

Il progetto di ampliamento non comporta iniziative di variante urbanistica in quanto insisterà all'interno della zona D1 "Produttiva"

27. Qualità urbanistica ed edilizia e vivibilità dei parchi commerciali e delle strade mercato

27e. Incoraggiare il miglioramento della qualità architettonica delle aree commerciali e delle strade mercato, in particolare in direzione del risparmio energetico, della biocompatibilità dell'edilizia, dell'uso razionale delle risorse.

Il progetto prevede la riorganizzazione del sito aziendale di via Keplero attualmente adibito ad autodemolizione, non introducendo nuove opere o volumi edilizi.

Non si prevedono, pertanto, possibili modifiche dell'attuale qualità architettonica dell'area produttiva di appartenenza.

Per quanto riguarda gli aspetti attinenti al risparmio energetico, alla biocompatibilità dell'edilizia e all'uso razionale delle risorse, si precisa che il progetto in esame non prevede la realizzazione di nuove opere o manufatti, ma l'utilizzo degli attuali piazzali aziendali; non si ravvisano, pertanto, possibili rapporti con gli aspetti considerati.

32. Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture

32c. Prevedere un adeguato "equipaggiamento paesistico" (alberature, aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.

Il limite tra il sito aziendale e la zona agricola è demarcato da una siepe alberata sempreverde con funzione di mitigazione paesaggistica.

In particolare l'autorizzazione n. 56/2012 dell'impianto di autodemolizione ha previsto le seguenti misure prescrittive per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici:

- a. la realizzazione nell'area di proprietà di un'ulteriore mitigazione costituita da una nuova siepe con specie autoctone a mascheramento del lato est dell'impianto;
- b. gli edifici ed in almeno nei lati visibili dalla zona agricola dovranno essere di colore tale da diminuirne l'impatto;
- c. la messa a dimora di specie rampicanti per limitare l'impatto connesso alla realizzazione del muro perimetrale con

		funzione di protezione acustica. Si ritiene che, vista la sostanziale invarianza dei luoghi esterni rispetto allo stato autorizzato, le prescrizioni indicate dalla richiamata autorizzazione siano sufficienti per garantire un adeguato inserimento paesaggistico dell'attività di recupero dei rifiuti ferrosi.
33. Inserimento paesaggistico delle infrastrutture aeree e delle antenne	33a. Promuovere azioni di riordino delle infrastrutture esistenti, soprattutto laddove insistano e incidano su contesti paesaggistici di pregio.	Il progetto non prevede l'inserimento di infrastrutture aeree o di antenne.
35. Qualità dei "paesaggi di cava" e delle discariche	35a. Migliorare la qualità paesaggistica ed ambientale delle cave e delle discariche durante la loro lavorazione, in particolare per quelle localizzate lungo il torrente Astico.	Il progetto non coinvolge ambiti di cava, ex cava o discarica.
	35c. Prevedere azioni di coordinamento della ricomposizione paesaggistica dei siti interessati da cave dimesse e discariche esaurite, come occasione di riqualificazione e riuso del territorio, di integrazione della rete ecologica e fruizione didattica-naturalistica (Caldogno, Isola Vicentina, Malo e Villaverla).	
37. Integrità delle visuali estese	37b. Governare le trasformazioni dei versanti collinari affacciati sulla pianura, avendo cura di non disturbare la visione d'insieme e di non comprometterne l'identità.	Il progetto non coinvolge e non induce trasformazioni dei versanti collinari.
38. Consapevolezza dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali	38a. Incoraggiare l'individuazione e la messa in rete di risorse museali locali, percorsi di fruizione e itinerari tematici di conoscenza del territorio, in particolare per l'area collinare di Monteviale e Creazzo.	Il progetto prevede la riorganizzazione del sito aziendale di via Keplero attualmente adibito ad autodemolizione; non si preventivano possibili azioni in grado di favorire la messa in rete di risorse museali locali, percorsi di fruizione e itinerari tematici di conoscenza del territorio.
	38e. Razionalizzare e promuovere il sistema dell'ospitalità e ricettività diffusa anche attraverso l'integrazione con le attività agricole tradizionali e/o la creazione di parchi agroalimentari (Bassano del Grappa-Marostica-Asolo-Mason).	Il progetto prevede la riorganizzazione del sito aziendale di via Keplero attualmente adibito ad autodemolizione; non si preventivano possibili azioni in grado di promuovere il sistema dell'ospitalità e ricettività diffusa..

In conclusione, il progetto proposto non comporta azioni in contrasto con gli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica, adottati con variante parziale al PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica e relativi all'ambito n. 14 "Prealpi vicentine". In particolare le azioni di progetto insisteranno all'interno dei fabbricati aziendali e nei piazzali esterni di pertinenza, ubicati nella zona produttiva (ZTO D) di Montecchio Maggiore, senza modifica dello stato attuale dei luoghi.

5.2.4 IL PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE

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

La Regione ha approvato il PTA con deliberazione del Consiglio regionale n.107 del 5 novembre 2009. Con successiva DGR 360 del 22/03/2017 "Modifica del Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto" (art. 121 D.Lgs. 152/2006), la Regione Veneto ha approvato l'aggiunta di un comma all'art. 11 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque, regolamentando alcuni rilevanti aspetti relativi agli effetti ambientali degli scarichi di sostanze pericolose, caratterizzate da possibili risvolti sanitari.

In particolare il Piano:

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

Per quanto riguarda l'azienda in esame gli scarichi idrici provenienti dall'impianto sono costituiti da:

- acque nere civili (servigi igienici);
- acque meteoriche dei piazzali nei quali si svolgono attività;
- acque meteoriche di dilavamento delle coperture.

L'impianto non produce acque di processo.

Il Piano contiene elaborati cartografici. Nel seguito si riporta l'analisi degli elaborati grafici di Piano in relazione all'ubicazione dell'area di progetto:

- TAV. 2.1 Carta delle aree sensibili - scala 1:250.000: il sito aziendale ricade nel bacino scolante nel mare Adriatico, all'esterno di corpi idrici individuati quali aree sensibili;
- TAV. 2.1 Carta dei Sottobacini Idrografici - scala 1:250.000: il sito aziendale ricade all'interno del sottobacino N003/03 - Brenta: Bacchiglione;
- TAV. 2.2 Carta della vulnerabilità intrinseca della falda freatica della pianura veneta - scala 1:250.000: il sito aziendale ricade all'interno di un ambito posto a monte rispetto alla linea delle risorgive, caratterizzato da un grado di vulnerabilità medio – valori sintacs 25-35;
- TAV. 3.1 Carta dei corpi idrici e dei bacini idrografici - scala 1:250.000: il sito aziendale ricade all'interno del bacino idrografico nazionale N003 – Brenta - Bacchiglione;
- TAV. 3.1 Zone omogenee di protezione dall'inquinamento - scala 1:250.000: il sito aziendale ricade all'interno all'interno della zona omogenea di protezione "zona della ricarica";
- TAV. 3.19 carta dei territori comunali con acquiferi confinati pregiati da sottoporre a tutela - scala 1:250.000: il sito aziendale ricade all'esterno di Comuni con acquiferi confinati pregiati da sottoporre a tutela;
- TAV. 5.7 Classificazione delle acque superficiali (stato ecologico 2001/02) - scala 1:250.000: il punto di rilevamento n. 95 presso Vicenza (circa 15 km a valle rispetto all'area di progetto) riporta uno stato ecologico delle acque superficiali del t. Bacchiglione pari a 3 (sufficiente).

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

Inoltre, non sono presenti punti di captazione la cui zona di rispetto (r=200m) intercetti l'area interessata dall'impianto di messa in riserva e trattamento rifiuti speciali in esame.

Si precisa che l'attività di trattamento rifiuti speciali si svolge su superfici coperte, impermeabili, pavimentate e dotate di sistema di contenimento e raccolta delle acque interne. Nell'eventualità si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali dovuti a guasti di macchinari o incidenti tra automezzi, gli operatori sono istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza. Tali procedure di intervento comportano l'utilizzo di materiale assorbente ed eventualmente rimozione di substrato contaminato da smaltire come rifiuto pericoloso in accordo alla normativa vigente.

La ditta rientra nell'attività 9 "centri di raccolta dei veicoli fuori uso" dell'allegato F del PTA e risulta ubicata all'interno della zona produttiva (ZTO D 1) del comune di Malo. I piazzali esterni aziendali hanno un'estensione di circa 4.000 mq.

L'attività aziendale risulta ricadere all'interno del comma 1, Art. 39 del Piano di Tutela delle Acque (PTA) in quanto ricompresa nell'Allegato F (punto 9).

Il progetto in esame prevede di adeguare l'attuale sistema di gestione delle acque meteoriche di dilavamento aumentando la capacità di invaso della vasca di raccolta delle acque di seconda pioggia.

Più in generale presso il sito aziendale si prevede:

- la raccolta, il trattamento e l'invio presso fognatura acque nere delle acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali;
- la raccolta e l'invio presso fognatura comunale delle acque bianche della lottizzazione produttiva (acque superficiali) delle acque di seconda pioggia di dilavamento dei piazzali.

Sulla base di quanto relazionato nell'Allegato 2 "Relazione acque" del fascicolo progettuale, si evince come le soluzioni sopra esposte permettano di:

- escludere possibili interferenze nei confronti dell'ambiente idrico superficiale e sottosuperficiale (acquiferi);
- accertare la compatibilità del progetto con il Piano regionale di Tutela delle Acque (PTA).

5.2.5 IL PIANO DI STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

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

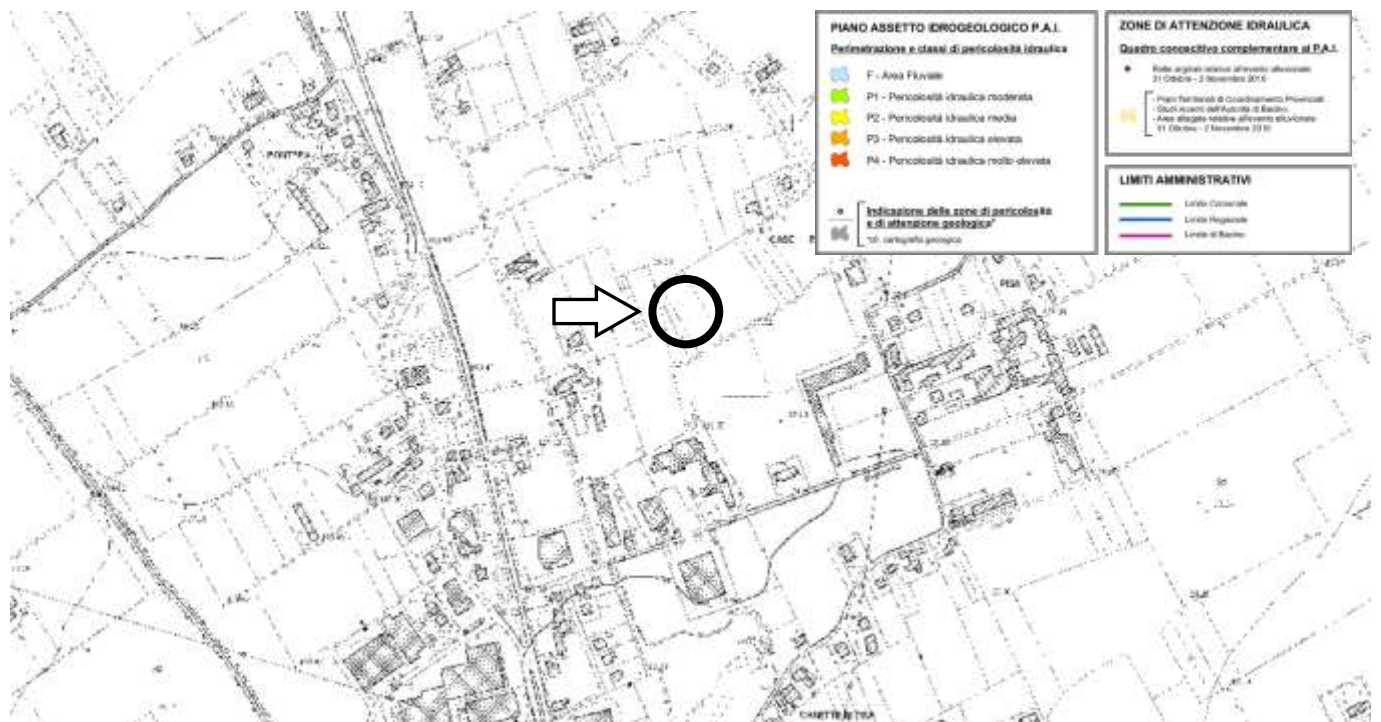
La pericolosità idraulica

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

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

Nello specifico elaborato cartografico di Piano "Carta della pericolosità idraulica – Tavola 21 – aggiornata con Decreto Segretariale n. 46 del 05.08.2014" l'area in esame ricade all'esterno di aree di pericolosità idraulica, zone di attenzione idraulica o zone di pericolosità/attenzione geologica.

FIGURA 10. PIANO DI STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO, "CARTA DELLA PERICOLOSITÀ IDRAULICA – TAVOLA 21 – AGGIORNATA CON DECRETO SEGRETARIALE N. 46 DEL 05.08.2014".



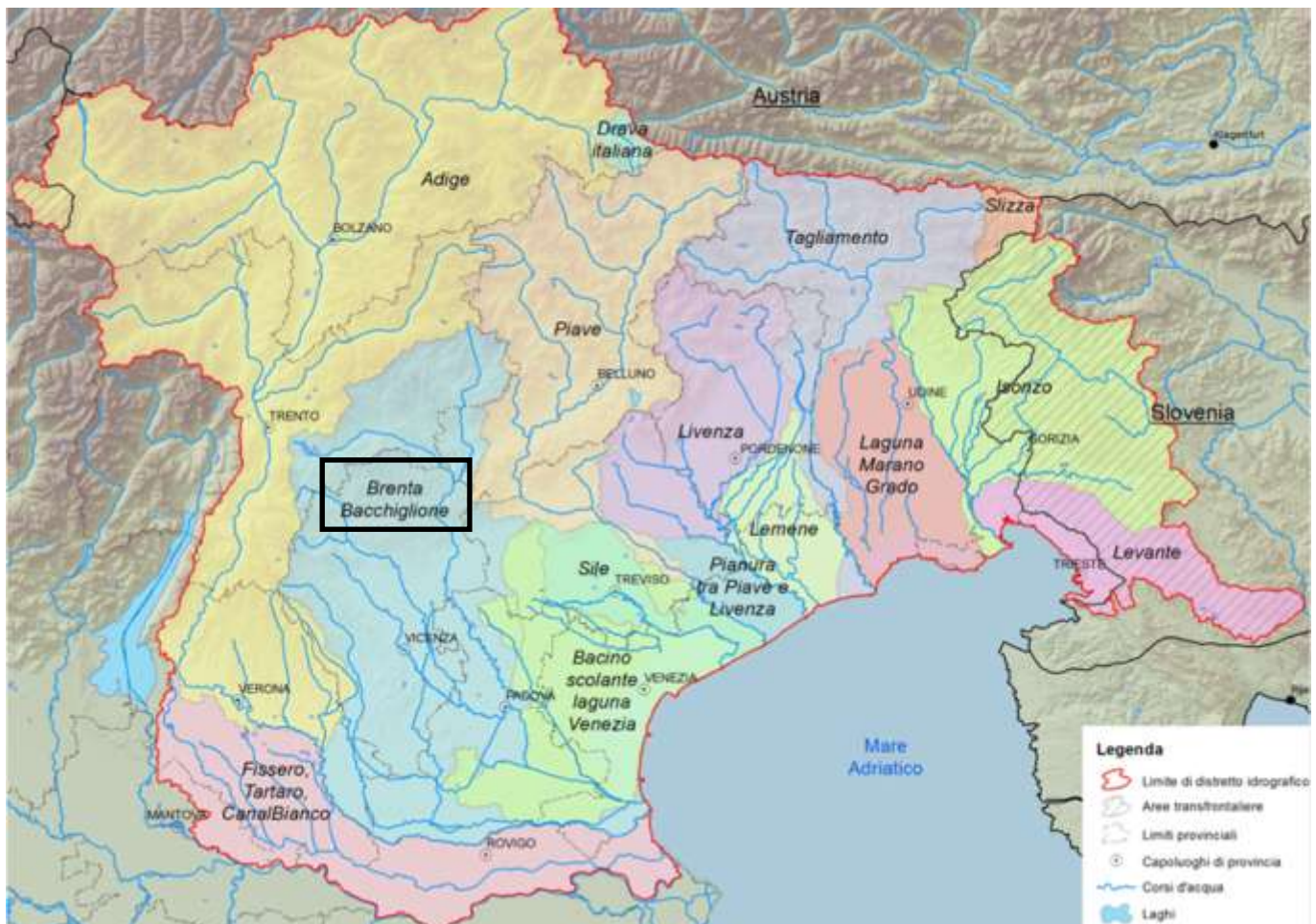
5.2.6 IL PIANO DI GESTIONE DEI RISCHI ALLUVIONALI

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

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

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

FIGURA 11: PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI. DISTRETTO DELLE ALPI ORIENTALI.



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

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

Tale selezione è stata basata sulle seguenti considerazioni:

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

L'ambito di progetto ricade all'interno del bacino Adige, Brenta-Bacchiglione, Foglio N05 del quadro d'unione 1:25.000 di Piano.

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

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

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

5.2.7 IL PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA

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

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

Nel BUR n. 44 del 10 maggio 2016 è stata pubblicata la deliberazione n. 90 del 19 aprile 2016 con la quale Il Consiglio regionale ha approvato l'aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

Il P.R.T.R.A. vigente (DC n. 90 del 19.04.2016)

La zonizzazione è articolata come nella tavola di cui alla figura che segue; il Comune di Malo ricade nella zona IT0513 "Pianura e capoluogo bassa pianura".

L'intento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è quello di 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.

Nel seguito si elencano le aree di intervento individuate a livello nazionale e riportate nel Piano:

- Utilizzazione delle Biomasse in impianti industriali;
- Utilizzazione delle Biomasse in piccoli impianti civili e combustioni incontrollate;
- Risollevarimento 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 multi modalità;
- Interventi su agricoltura ed ammoniaca;
- Emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture;
- Misure a carattere scientifico, conoscitivo, informativo, educativo

Le azioni di Piano nel settore delle attività produttive

Il Decreto Legislativo 152/2006 e s.m.i. disciplina alla parte V il regime autorizzatorio per la limitazione delle emissioni in atmosfera da parte di impianti e attività produttive. La ratio di tale norma suddivide gli impianti e le attività in tre categorie principali:

1. impianti che emettono in atmosfera già disciplinati da altri articoli della medesima norma e dal D.Lgs. 46/2014. Tra di essi si ricordano impianti di incenerimento e co-incenerimento e gli altri impianti di trattamento termico dei rifiuti (disciplinati dall'art 208) e impianti sottoposti ad autorizzazione integrata ambientale (per cui l'autorizzazione alle emissioni è inclusa nell'autorizzazione integrata).
2. Impianti e attività in deroga (art.272). Una prima categoria di impianti in deroga è costituita da impianti e ad attività le cui emissioni sono scarsamente rilevanti agli effetti dell'inquinamento atmosferico (elencati nella parte I dell'Allegato IV alla parte quinta). Sono inoltre considerate in deroga le attività a ridotto inquinamento atmosferico, puntualmente elencate nella parte II dell'allegato IV e caratterizzate da un consumo di materie prime al inferiore ai

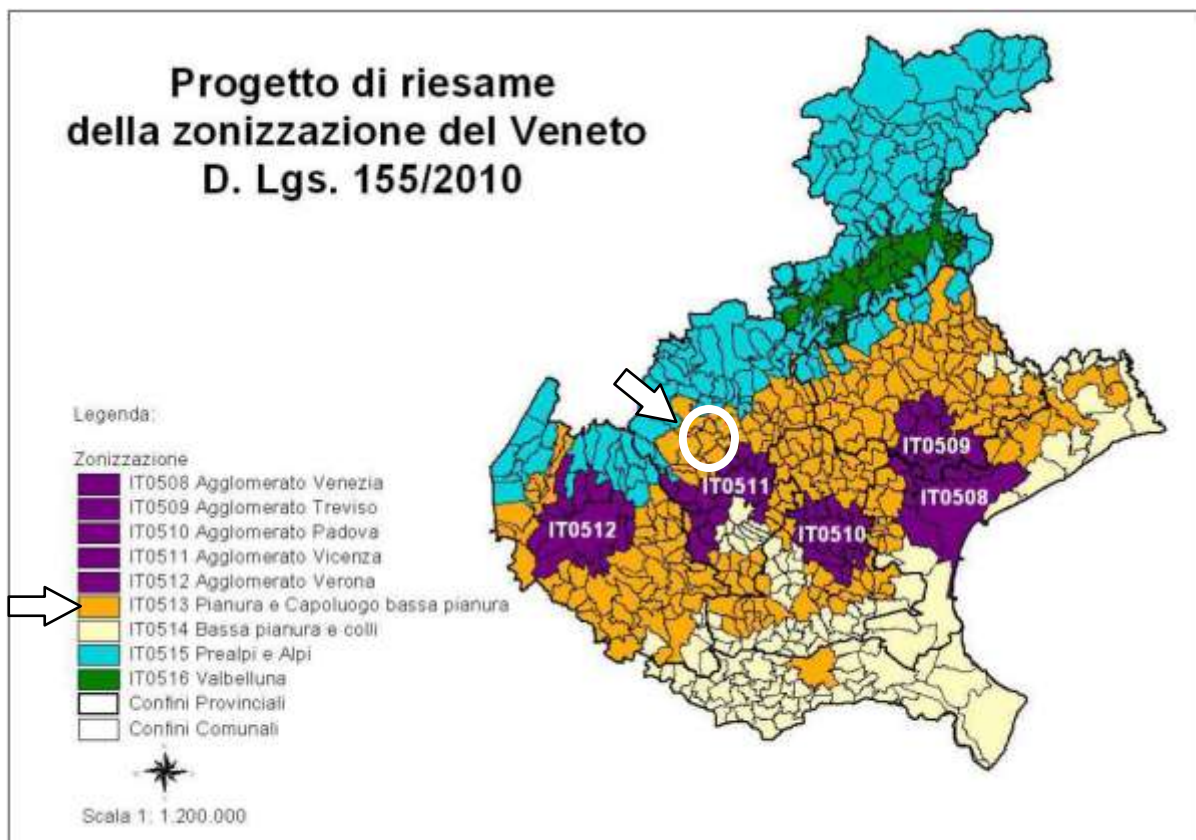
quantitativi inclusi nello stesso allegato. Per questi ultimi tipi di impianti a ridotto inquinamento atmosferico è prevista un'autorizzazione generale della durata di 10 anni, con un iter autorizzatorio e una modulistica semplificata;

3. Impianti non ricadenti nelle due categorie di cui sopra, soggetti ad autorizzazione alle emissioni della durata di anni 15.

La ditta risulta autorizzata alle emissioni in atmosfera con Decreto del Dirigente del Settore Ambiente della Provincia di Vicenza n. 74 del 05.05.2014.

E' pertanto possibile affermare che l'iter autorizzativo di ampliamento, non prevedendo per l'appunto la modifica delle emissioni in atmosfera, risulta coerente con quanto indicato dalle azioni di Piano.

FIGURA 12. ZONIZZAZIONE INTEGRATA AI SENSI DEL D.LGS. 155/2010.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

La protezione di questi acquiferi è quindi strettamente connessa alla prevenzione di inquinamenti provenienti dall'area di ricarica dove ricade il sito aziendale.

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

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

- utilizzo delle cave di ghiaia dell'alta pianura per invasare le portate di morbida e di piena del torrente Astico
- utilizzo dei terreni agricoli nelle aree di alta pianura per infiltrare acqua
- utilizzo della rete irrigua di derivazione e distribuzione a canali non rivestiti per aumentare le dispersioni già in atto;

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

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

Nell'articolo si menziona inoltre il rispetto di quanto previsto dal Decreto Ministeriale 184/2007; a tal proposito si richiamano le considerazioni esposte nella Relazione tecnica allegata alla dichiarazione di non necessità della valutazione di incidenza (DGR n. 1400/17), ove si dimostra come i potenziali effetti prodotti dall'ampliamento dell'attività di autodemolizione non risulta tale da interferire o alterare lo stato di conservazione dei siti della rete Natura 2000 più prossimi. In particolare gli effetti previsti si esauriranno all'esterno della rete Natura 2000 e gli usi del suolo (area urbanizzata) non varieranno rispetto allo stato attuale.

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

Preso atto che il Piano pone particolare riguardo alla tutela degli acquiferi, anche con l'individuazione di specifici indirizzi, si richiama come l'impianto non genera acque di processo. Ciò consente di escludere possibili effetti nei confronti della qualità delle acque ipogee. Si precisa inoltre, che i rifiuti in ingresso saranno trattati e esclusivamente su superfici impermeabili, all'interno del fabbricato.

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

Per quanto riguarda gli impianti di gestione rifiuti speciali:

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

In prossimità dell'area di progetto non sono presenti risorgive.

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

- TAV. 1.1.B Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale - scala 1:50.000: il sito aziendale in esame ricade in un'area di pianura su cui non insistono particolari vincoli. In particolare l'area di progetto si trova all'esterno delle fasce di 150 m all'interno delle quali grava il vincolo paesaggistico ai sensi della lettera c), comma 1, Art. 142 del D.lgs 42/2004 ss.mm.ii.

Il sito aziendale ricade all'interno del "Vincolo sismico: zona 3" (art. 11 - 34 N.T.A.). Gli artt. 11 e 34 forniscono direttive da osservare nella redazione degli strumenti urbanistici comunali (PAT/PATI e PRC), non indicando particolari prescrizioni, vincoli o elementi ostativi all'ampliamento dei piazzali destinati allo stoccaggio.

- TAV. 1.2.B Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale - scala 1:50.000: il sito aziendale non ricade all'interno o in prossimità degli ambiti individuati dalla cartografia di Piano.
- TAV. 2.1.A. Carta della fragilità. Scala 1:50.000: una porzione dell'area di ampliamento dei piazzali destinati allo stoccaggio delle auto bonificate ricade all'interno di un ambito classificato "rischio idraulico Piano Provinciale di Emergenza: R1" (art. 10 N.T.A.). Tale ambito non risulta, ad ogni buon conto, confermato e recepito dal successivo aggiornamento del Piano di stralcio per l'Assetto Idrogeologico – Carta della pericolosità idraulica.

Si precisa che l'ampliamento del piazzale non prevede modifiche all'assetto territoriale in grado di determinare possibili criticità nei confronti della regimazione idraulica di zona. Si rileva, infatti, come il rischio idraulico risulti alquanto remoto, in considerazione sia degli eventi storici noti, sia della morfologia dei luoghi caratterizzata da quote decrescenti nella direzione NW – SE e pendenze con andamento regolare. L'assenza di significative depressioni allagabili nell'area di progetto e nel territorio limitrofo, consente di escludere il verificarsi di allagamenti di portata ed altezza tali da interferire con le aree ove si intendono effettuare le operazioni di stoccaggio rifiuti speciali non pericolosi

- TAV. 2.2 Carta Geolitologica - scala 1:60.000: l'area di progetto ricade su "materiali granulari più o meno addensati dei terrazzi fluviali e/o fluvioglaciali antichi a tessitura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa (L-ALL-01)".
- TAV. 2.3 Carta Idrogeologica - scala 1:60.000: l'area di progetto ricade a monte del "limite superiore della fascia delle risorgive" e su un ambito territoriale ricompreso tra le linee isofreatiche 90 e 100. Il sito aziendale non ricade all'interno di "aree esondabili, a ristagno idrico" o in prossimità di "pozzi di attingimento idropotabile" ovvero "aree di cattura dei pozzi".
- TAV. 2.5 Carta del Rischio idraulico - scala 1:60.000: una porzione dell'area di ampliamento dei piazzali destinati allo stoccaggio delle auto bonificate ricade all'interno di un ambito classificato "rischio idraulico Piano Provinciale di Emergenza: R1" (art. 10 N.T.A.). Tale ambito non risulta, ad ogni buon conto, confermato e recepito dal successivo aggiornamento del Piano di stralcio per l'Assetto Idrogeologico – Carta della pericolosità idraulica

Relativamente alle possibili criticità determinate dalla classificazione dell'ambito a rischio idraulico moderato R1 si rimanda a quanto già analizzato ed esposto a riguardo della TAV. 2.1.A del PTCP.

- TAV. 3.1.A Sistema Ambientale - scala 1:50.000: l'area aziendale ricade all'interno di "Aree ad elevata utilizzazione agricola" (art. 26 N.T.A.). Ad una distanza di oltre 1 km in direzione ovest è presente un "corridoio ecologico secondario" (torrente Timonchio).

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

- TAV. 4.1.A Sistema insediativo infrastrutturale - scala 1:50.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Aree produttive" (art. 66-71 N.T.A.), "Aree produttive ampliabili" (art. 67 N.T.A.) e "Territori geograficamente strutturati" (art. 73 N.T.A.).

Per quanto riguarda le "Aree produttive" il PTCP individua specifiche direttive rimandando all'Accordo territoriale e ai piani comunali e intercomunali la normativa specifica in merito alla gestione di tali ambiti, non introducendo alcun tipo di vincolo per l'area.

Il progetto di ampliamento non prevede variazione di destinazione urbanistica, ma l'utilizzo di superfici già comprese nell'ambito della ZTO "D1". Non si ravvisano elementi incongrui o di incoerenza con quanto indicato negli art. 66 e 71 delle NTA di Piano relativamente alla proposta progettuale in esame.

- TAV. 5.1.A Sistema del paesaggio - scala 1:50.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Ambiti strutturali di paesaggio PTRC: Alta pianura vicentina n. 23" (art. 60 N.T.A.), "Aree agricole PTRC: Aree ad elevata utilizzazione agricola" (art. 26 N.T.A.) e "Aree agro centuriato" (art. 41 N.T.A.).

Per quanto riguarda l'ambito strutturale del paesaggio n. 23, il progetto di ampliamento risulta coerente con lo sviluppo urbanistico previsto dal il Piano degli Interventi del Comune di Malo, in quanto ricadente all'interno della zona D1 produttiva. Non si preventivano azione in grado di interferire con gli elementi strutturali e identificativi dell'ambito di paesaggio n. 23 "Alta Pianura Vicentina", in quanto si prevede l'ampliamento dell'attuale sito aziendale di via Keplero, ove si svolge l'attività di autodemolizione.

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

In merito all'ambito "agro-centuriato", non si preventivano azione in grado di interferire con gli elementi strutturali e identificativi degli ambiti "agri centuriati", interessati dalle tracce visibili o latenti della centuriazione romana.

Valutazione complessiva

In sintesi il PTCP approvato non contiene alcuna preclusione di sorta nei confronti dell'iniziativa progettuale in esame; in particolare l'attività l'ampliamento interesserà un'area ricadente nella zona D1 "Produttiva", dove, sulla base dell'analisi del Piano, non insistono vincoli o preclusioni di sorta.

Vulnerabilità dell'acquifero

La zona delle conoidi di alta pianura (area di ricarica) è formata da depositi alluvionali di potenza superiore ai 150 metri, poggianti su un substrato roccioso impermeabile. Il materasso alluvionale, depositato in epoche remote dai corsi d'acqua quando il regime idrico era notevolmente diverso rispetto agli attuali, contiene un'unica falda a superficie libera che regola, dal punto di vista idraulico, le variazioni delle riserve idriche profonde.

Si tratta di un potentissimo acquifero in materiali sciolti grossolani che contiene una falda freatica ricchissima. La sua alimentazione deriva prevalentemente dalle dispersioni dei corsi d'acqua, in secondo luogo dagli afflussi meteorici locali e dalle irrigazioni. Fornisce acqua potabile a tutti i centri abitati di pianura dell'alto vicentino: Marano, Thiene, Malo, Isola Vicentina, Villaverla, Caldogno, Sandrigo, Marostica, Nove, Bassano del Grappa, Rosà, Rossano, Tezze, ecc... e garantisce la ricarica del sistema idrogeologico multifalde in pressione posto a valle.

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

Sulla base della richiamata Tavola 7 "Vulnerabilità dell'acquifero e rischio risorse idropotabili" allegata al Rapporto Ambientale del PTCP, gli acquiferi soggiacenti l'ambito territoriale afferente l'area di progetto risultano classificati a vulnerabilità media. A circa 7 km in direzione Sud, verso valle, rispetto all'area di progetto, sono presenti due pozzi con attribuzione classe di rischio R3.

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

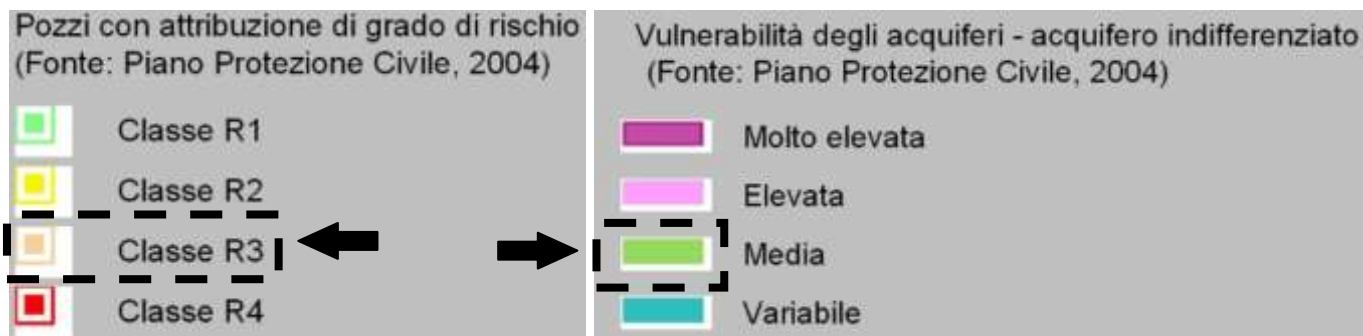
Classe R4 – La risorsa è stata, oppure è, interessata da importanti problematiche di qualità, correlate con concentrazioni di taluni composti oltre la soglia di rischio per la salute pubblica; i siti di classe R4 in genere sono sufficientemente documentati e misurati gli impatti;

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

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

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

FIGURA 14. PTCP DELLA PROVINCIA DI VICENZA. RAPPORTO AMBIENTALE. TAVOLA 7 "VULNERABILITÀ DELL'ACQUIFERO E RISCHIO RISORSE IDROPOTABILI".



Qualità delle acque sotterranee

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

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

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

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

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

Nel seguito si riportano i valori relativi ai pozzi più prossimi all'area di progetto (Figura 15): Marano Vicentino (P 456) posto a monte e Caldogno (P234) posto a valle.

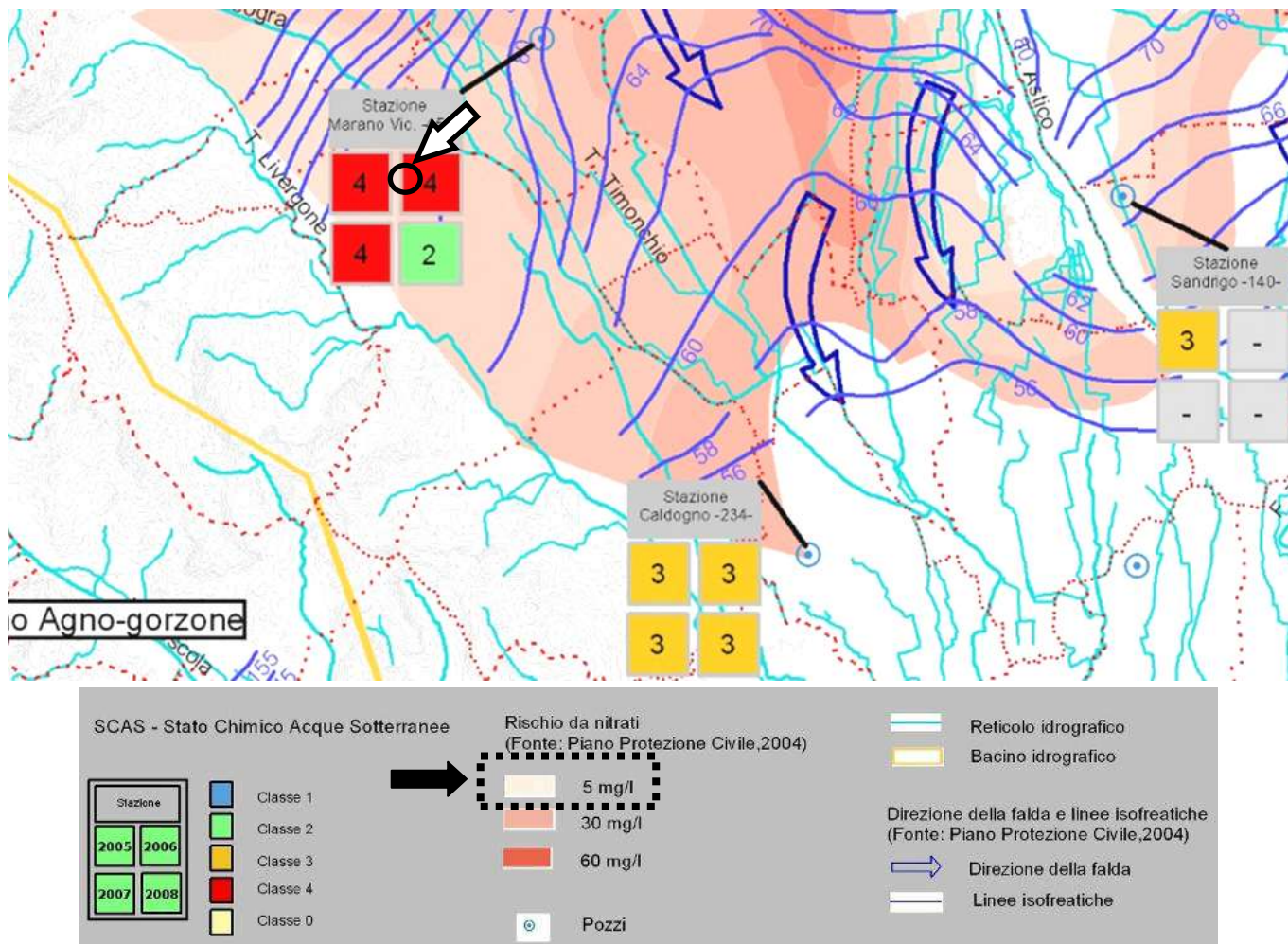
TABELLA 4: RAPPORTO AMBIENTALE DEL PTCP. TABELLA ACQ-1. STATO CHIMICO DELLE ACQUE SOTTERRANEE SECONDO LA CLASSIFICAZIONE DEL D.LGS. 152/99. SONO EVIDENZIATI LE CLASSI 4 E 3 DELLO STATO CHIMICO.

Staz.	Comune	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
456	Marano Vicentino	/	/	/	/	/	4	4	4	2
234	Caldogno	2	0	0	4	2	3	3	3	3

Secondo quanto riportato nel RA, l'inquinamento da nitrati rappresenta un fenomeno che interessa in generale tutto il territorio provinciale vicentino e l'andamento temporale delle concentrazioni negli acquiferi evidenzia un costante aumento. La maggior parte delle stazioni prese in esame rientra nella seconda classe di qualità con un quantitativo di nitrati compreso tra 5 e 25 mg/l secondo i limiti stabiliti dal D. Lgs. 152/99; solo la stazione di Thiene si mantiene nella terza classe per tutto il periodo di monitoraggio (tra 25 e 50 mg/l), anche se dal 1989, anno in cui si è registrata un'elevata concentrazione di inquinante, si è assistito ad un rapido miglioramento dell'acquifero i cui valori si sono poi assestati, dal 1990 in poi, tra i 25 ed i 30 mg/l.

Relativamente all'ambito di intervento, per quanto riguarda il rischio da nitrati, l'area di progetto insiste su un settore in cui la concentrazione si attesta sui 5 mg/l.

FIGURA 15: PTCP DELLA PROVINCIA DI VICENZA. RAPPORTO AMBIENTALE. TAVOLA 8 "QUALITÀ DELLE ACQUE SOTTERRANEE".



5.2.10 IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Malo è stato ratificato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 2549 del 02/11/2010 ed è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto in data 23/11/2010. Il PAT è entrato in vigore (efficace) il 08 dicembre 2010.

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

- TAV. 1 Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale - scala 1:10.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Agro centuriato" (art. 16 N.T.A.) e "Limite Centri Abitati (D.L. 285/92 - Circ. min LL.PP. 6709/97)" (art. 19 N.T.A.).
In merito all'ambito "agro-centuriato" non si preventivano azione in grado di interferire con gli elementi strutturali e identificativi degli ambiti "agri centuriati", interessati dalle tracce visibili o latenti della centuriazione romana, in quanto non presenti nell'area interessata dall'ampliamento.
- TAV. 2 Carta delle invarianti - scala 1:10.000: l'area di progetto non ricade all'interno o in prossimità degli ambiti individuati dalla cartografia di Piano.
- TAV. 3 Carta della fragilità - scala 1:10.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Compatibilità geologica: aree idonee" (art. 29 N.T.A.).
- TAV. 4 Carta della trasformabilità - scala 1:10.000: l'area di progetto ricade all'interno di "Ambiti Territoriali Omogenei A.T.O. 1 Ambito urbanizzato del capoluogo" (art. 66 N.T.A.) e "Aree di urbanizzazione consolidata Aree produttive" (art. 33 N.T.A.).

Il progetto prevede l'ampliamento dei piazzali aziendali all'interno dell'attuale sito aziendale di via Keplero, ubicato in zona territoriale omogenea produttiva (ZTO D).

Per quanto riguarda le specifiche valutazioni in merito all'ATO 1 di appartenenza si rimanda alle considerazioni esposte nel paragrafo successivo.

La zona industriale, ove insiste l'impianto, risulta direttamente servita dalla Strada Provinciale 46 "del Pasubio", adeguata a sostenere il traffico veicolare commerciale indotto. Il progetto non prevede significativi aggravii nei confronti dei livelli di traffico generato, in quanto non si stimano significative variazioni rispetto allo stato attuale .

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

FIGURA 16: PAT DEL COMUNE DI MALO – TAVOLA 1 : CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE. SCALA 1:10.000.

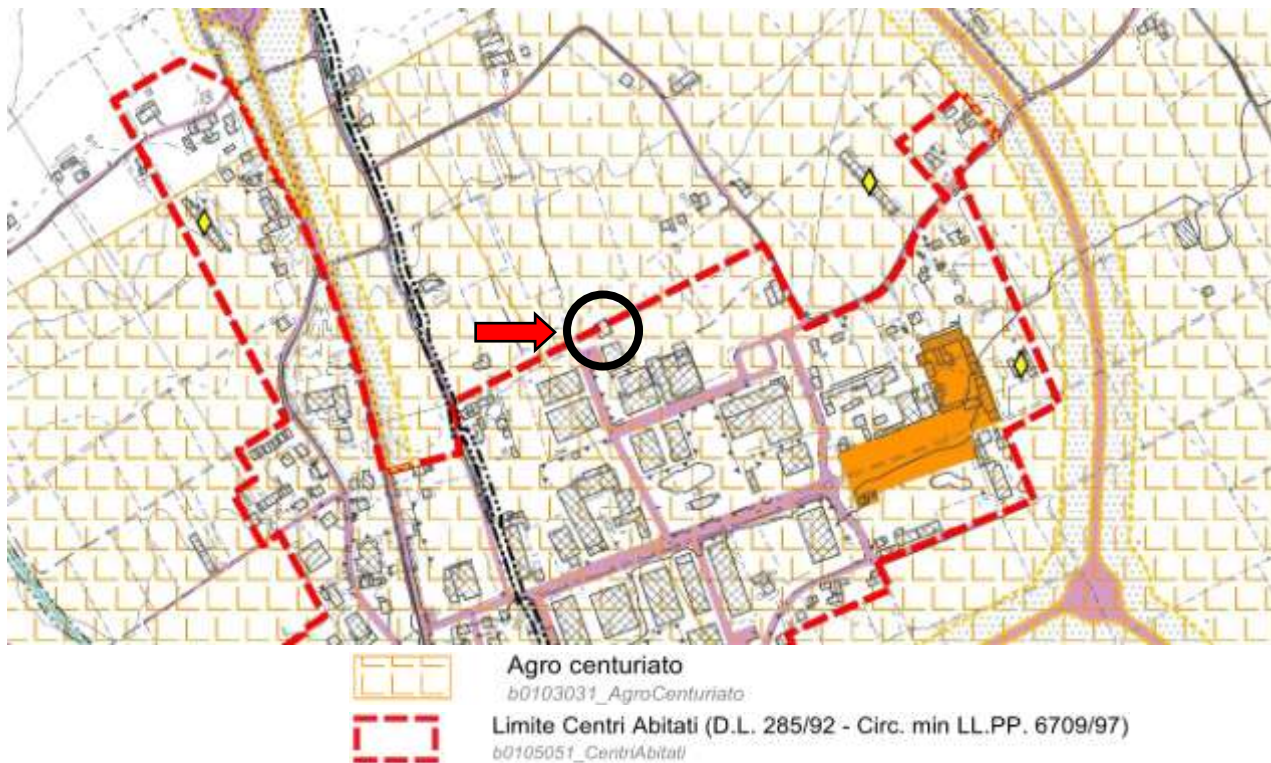


FIGURA 17: PAT DEL COMUNE DI MALO – TAVOLA 2 : CARTA DELLE INVARIANTI. SCALA 1:10.000.

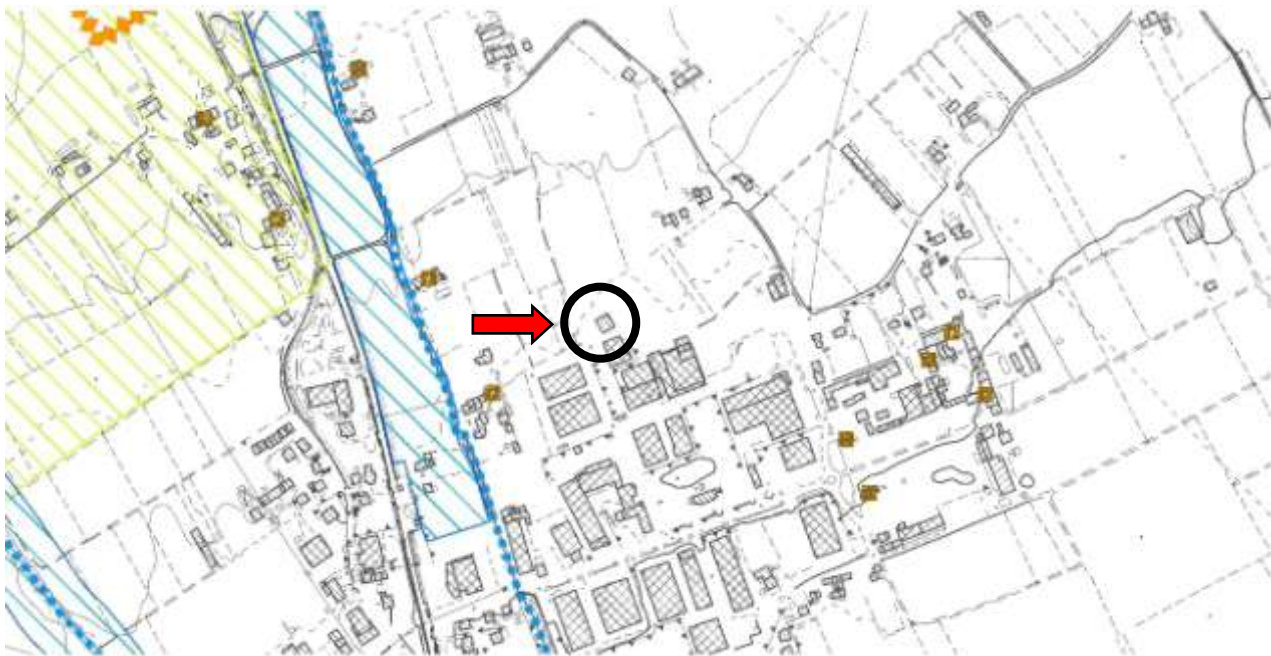
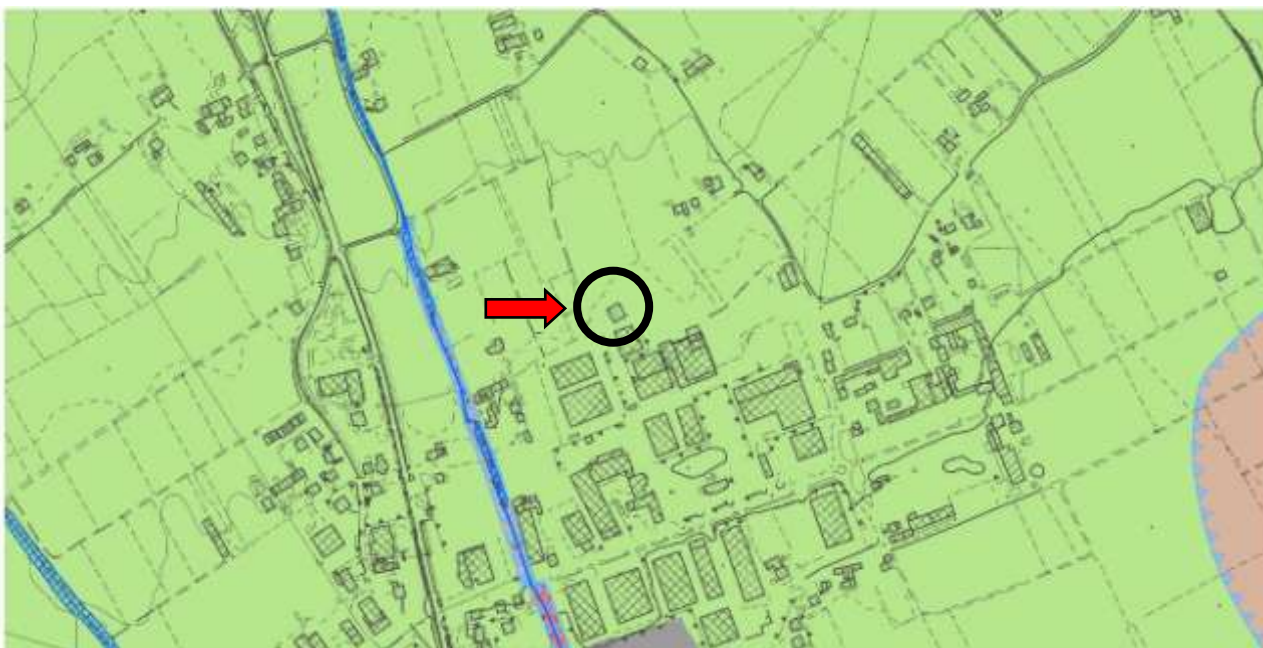


FIGURA 18: PAT DEL COMUNE DI MALO – TAVOLA 3 : CARTA DELLE FRAGILITÀ. SCALA 1:10.000.



Compatibilità geologica

 Aree idonee
b0301011_CompstGeologica (TipoComp=01)

FIGURA 19: PAT DEL COMUNE DI MALO – TAVOLA 4 : CARTA DELLE TRASFORMABILITÀ. SCALA 1:10.000.



 Aree di urbanizzazione consolidata: Aree produttive
b0402011_AreeUrbC (AreeUrbC=02)

5.2.11 LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA DEL P.A.T. DEL COMUNE DI MALO

La Valutazione di Compatibilità Idraulica (VCI) del PAT di Malo è stata redatta nell'ottobre 2009 con le seguenti finalità:

- verificare l'ammissibilità di ogni intervento, considerando le interferenze tra i dissesti idraulici presenti e le destinazioni o trasformazioni d'uso del suolo collegate all'attuazione della variante;
- verificare che il progetto di trasformazione dell'uso del suolo, che provochi una variazione di permeabilità superficiale, preveda misure compensative volte a mantenere costante il coefficiente udometrico secondo il principio dell'"invarianza idraulica".

Lo scopo fondamentale dello studio di compatibilità idraulica è, quindi, stato quello di far sì che le valutazioni urbanistiche contenute nel PAT, sin dalla fase della loro formazione, tengano conto dell'attitudine dei luoghi ad accogliere la nuova edificazione, considerando le interferenze che queste hanno con i dissesti idraulici presenti e potenziali, nonché le possibili alterazioni del regime idraulico che le nuove destinazioni o trasformazioni di uso del suolo possono venire a determinare. In sintesi lo studio idraulico deve verificare l'ammissibilità delle previsioni contenute nello strumento urbanistico, prospettando soluzioni corrette dal punto di vista dell'assetto idraulico del territorio.

Sulla base dell'analisi della documentazione della VCI, in relazione al progetto in parola, è emerso quanto segue:

- TAV. VCI 01 00 "Carta della rete idraulica": l'area di progetto ricade all'interno del bacino idraulico "Proa-Vedesai".
- TAV. VCI 02 00 "Carta delle Criticità Idrauliche" scala 1:10.000: una porzione dell'area di ampliamento dei piazzali destinati allo stoccaggio delle auto bonificate ricade all'interno di un ambito classificato "rischio idraulico Piano Provinciale di Emergenza: R1".









Relativamente alle possibili criticità determinate dalla classificazione dell'ambito a "rischio idraulico R1" si rimanda a quanto già analizzato ed esposto a riguardo della TAV. 2.1.A del PTCP, ribadendo, sommariamente, come l'impianto non determini possibili effetti nei confronti della regimazione attuale delle acque superficiali e sotterranee in quanto l'ampliamento del piazzale non prevede modifiche all'assetto territoriale in grado di determinare possibili criticità nei confronti della regimazione idraulica di zona.

Si ritiene pertanto che le azioni di progetto non possano determinare possibili effetti negativi significativi nei confronti delle zone classificate a rischio idraulico dal Piano Provinciale di Emergenza.

FIGURA 20: V.A.S. DEL COMUNE DI MALO. VCI.02.00 "CARTA DELLE CRITICITÀ IDRAULICHE". SCALA 1:10.000.



Elementi di criticità idraulica

- 

Rischio idraulico R1 (fonte: Vincoli PTCP Provincia di Vicenza e Piano Provinciale di Emergenza)
- 
Rischio idraulico BASSO (fonte: Piano di Protezione Civile del Comune di Malo)
- 
Rischio idraulico BASSO (fonte: Consorzio di Bonifica Medio Astico Bacchiglione)
- 
Aree interessate da insufficienza della rete fognaria e di bonifica (fonte: Comune di Malo - Servizio Edilizia Pubblica)
- 
Pozzi acquedottistici
- 
Fasce di rispetto (raggio 200 m)
- 
Fasce di rispetto fluviale 10 m (fonte: Vincoli PAT - Comune di Malo)

5.2.12 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MALO

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è uno strumento finalizzato ad evidenziare la coerenza degli obiettivi di uno specifico Piano rispetto a più generali obiettivi di sostenibilità, ossia obiettivi che, se raggiunti, garantiranno alle generazioni future di soddisfare le loro esigenze senza impedire alla generazione presente di fare altrettanto. Oltre alla coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, la VAS valuta anche il rispetto della normativa esistente e di altri strumenti di pianificazione cui il Piano oggetto di studio deve sottostare. La VAS inoltre permette di valutare diverse alternative di sviluppo, fornendo un aiuto al pianificatore nella scelta dell'alternativa più appropriata, prevede infine dei controlli per monitorare gli effetti delle azioni del Piano nel corso del tempo.

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

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

Per l'analisi delle correlazioni tra VAS e il progetto in esame si fa riferimento all'ATO in cui ricade l'intervento di progetto, l'ATO 1, in quanto gli ambito territoriale omogenei sono stati perimetrati in funzione dell'organizzazione urbanistico-edilizia, della caratterizzazione paesaggistico-ambientale ed in base alle risorse identitarie proprie dei luoghi, riservando un forte contenuto progettuale.

L'ambito 1 coincidente con l'ATO 1 – ambito urbanizzato del capoluogo rappresenta la parte del territorio di Malo maggiormente urbanizzata nel quale sono presenti il capoluogo Malo e la frazione Case di Malo; il sistema insediativo dei Malo si sviluppa attorno al centro storico in direzione nord e ad est della SP46, all'interno dello stesso ATO in cui il tessuto edilizio complessivo si sviluppa quasi senza soluzione di continuità con la frazione di San Tomio a sud e Case di Malo a nord.

Più a nord del colle "Montecio" si è significativamente espanso anche il centro urbano di Case di Malo che è cresciuta attorno all'originale nucleo storico con maglie stradali in gran parte ortogonali.

Lungo la SP46 si attesta un ambito produttivo che si distingue in due zone produttive, una a ovest della SP46 più a carattere commerciale direzionale, ed una a est della SP46 a carattere maggiormente produttivo all'interno della quale ricade l'area di progetto i studio.

La presente analisi considera le sole azioni di Piano ricadenti all'interno dell'ATO 1, in quanto ritenute sufficientemente esaustive al fine di caratterizzare il rapporto tra le azione previste dal progetto e le azioni di Piano analizzate dalla VAS.

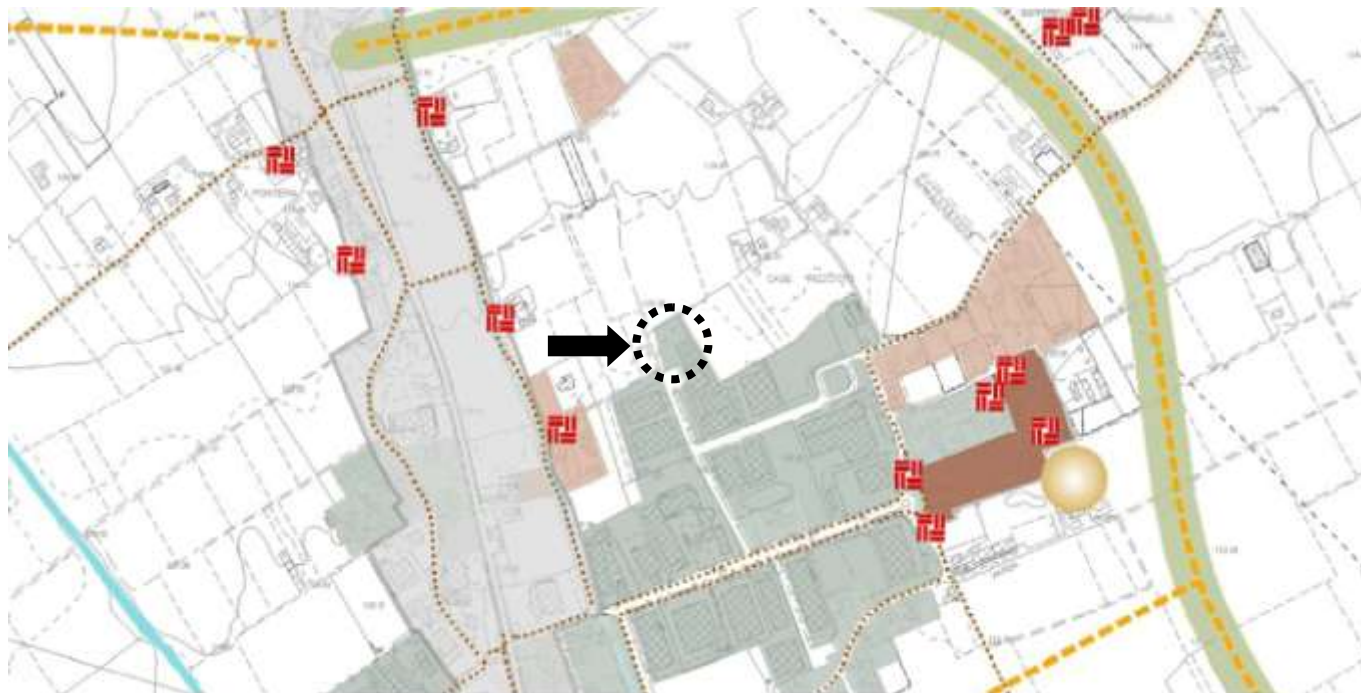
Di seguito di riporta una tabella di sintesi in cui per ogni azione di Piano, si riporta un giudizio di correlazione con gli interventi/azioni del progetto in esame e un giudizio sugli effetti incidenti sulle valutazioni qualitative/quantitative contenute nella VAS.








TABELLA 5: VERIFICA DELLE CORRELAZIONI TRA LE AZIONI DI PROGETTO (MODIFICA IMPIANTO GALVANICO) E LE VALUTAZIONI CONTENUTE NELLA VAS DEL PAT DEL COMUNE DI MALO.

Azioni di Piano previste nel P.A.T. di Malo	Correlazione con il progetto di ampliamento dell'impianto di autodemolizione	Motivazione
<p>Azione INFRA 3: Nuova SP 46 – Scenario A e B. <i>Il progetto della nuova SP 46 mira a togliere il traffico di attraversamento dai centri abitati di Malo e San Tomio prevedendo un tracciato che passa ad est della strada esistente in territorio agricolo lambendo in alcuni tratti alcuni fronti urbanizzati. Il tracciato è per la maggior parte sui confini delle ATO 1, 2 e 4 così da interessare, con i suoi effetti, gran parte del territorio comunale.</i></p>	Azione non correlata	L'azione di Piano determinerà l'allontanamento del traffico di attraversamento dall'ATO 1 e dunque un miglioramento della qualità dell'aria e del rumore locali.
<p>Azione INFRA 4: Circonvallazione Ovest – Scenario A. <i>Il Piano Generale del Traffico Urbano (aggiornamento del 2008) prevede, in uno scenario di lungo termine, l'introduzione della circonvallazione Ovest che consentirebbe il collegamento fra la SR 46, la SP 114 e la SP 12, investendo direttamente il territorio dell'ATO 1.</i></p>	Azione non correlata	La nuova circonvallazione aumenta la rete di trasporto sovracomunale snellendo alcuni flussi di traffico che prima passavano per il centro del comune modificandone l'accessibilità. Allo stesso tempo la nuova strada contribuisce ad un peggioramento della qualità dell'aria a livello locale, ai tassi di inquinamento luminoso ed acustico ed in generale sulle condizioni di salubrità dell'area.
<p>Azione RES 1: Completamento dell'espansione insediativa residenziale – Scenario A. Tale azione considera il completamento del PRG vigente. Il piano regolatore generale essendo abbastanza recente, in quanto è stato approvato nel 2008, dispone ancora di una elevata quantità di cubatura disponibile quasi completamente a destinazione residenziale e concentrato principalmente nella zona centrale di Malo.</p>	Azione non correlata	Il progetto in esame non prevede espansione insediativa di tipo residenziale.
<p>Azione RES 2: Nuovo sviluppo insediativo residenziale – Scenario A. Alle zone di espansione prevista dal PRG, il PAT aggiunge fronti di espansione residenziali intese anch'esse come aree di perequazione.</p>	Azione non correlata	Il progetto in esame non prevede espansione insediativa di tipo residenziale.
<p>Azione RES 3: Nuovo sviluppo insediativo residenziale limitato al centro e alle frazioni – Scenario B. Tale azione presente nello scenario B offre una minore espansione delle zone residenziali, in quanto la realizzazione del polo produttivo in prossimità del casello autostradale, genera un forte sottrazione di superficie agricola trasformabile togliendo conseguentemente la capacità edificatoria residenziale.</p>	Azione non correlata	Il progetto in esame non prevede espansione insediativa di tipo residenziale.
<p>Azione RES 4: Edificazione diffusa di pianura – Scenario A e B. Il piano prevede che vi sia possibilità di ampliamenti dell'edificazione diffusa coinvolgendo il territorio comunale della pianura.</p>	Azione non correlata	Il progetto in esame non prevede l'attivazione di iniziative edilizie classificabili come "edificazione di tipo diffusa", ma l'ampliamento del piazzale aziendale di un lotto produttivo, all'interno dell'ambito D1.
<p>RES 5: Completamento dell'edificazione diffusa di pianura – Scenario B. Tale azione presente nello scenario B offre una minore possibilità di ampliamento delle zone di edificazione diffusa, in quanto la realizzazione del polo produttivo in prossimità del casello autostradale, genera un forte sottrazione di superficie agricola trasformabile togliendo conseguentemente la capacità edificatoria residenziale. Di conseguenza l'azione prevede il completamento dell'edificazione diffusa di pianura come definita già dal PRG.</p>	Azione non correlata	Il progetto in esame non prevede l'attivazione di iniziative edilizie classificabili come "edificazione di tipo diffusa", ma l'ampliamento del piazzale aziendale di un lotto produttivo, all'interno dell'ambito D1.
<p>Azione RES 6: Edificazione diffusa di collina – Scenario A e B. Il piano prevede che vi sia possibilità di ampliamenti dell'edificazione diffusa coinvolgendo il territorio comunale di collina.</p>	Azione non correlata	Il progetto in esame non prevede l'attivazione di iniziative edilizie classificabili come "edificazione di tipo diffusa", ma l'ampliamento del piazzale aziendale di un lotto produttivo, all'interno dell'ambito D1.
<p>Azione RES 8: Zone di riqualificazione e riconversione – Scenario A e B. Le aree di riqualificazione e riconversione sono presenti nell'ambito 1, 2 e 5 e sono aree e/o edifici che necessitano o sono di fatto interessate da processi di dismissione, degrado, trasformazione o evoluzione dell'assetto fisico e funzionale attuale, per le quali l'Amministrazione intende avviare un processo di riqualificazione e riconversione.</p>	Azione non correlata	L'area di progetto non risulta classificata come zona di riqualificazione e riconversione.

<p>Azione RES 9: Aree idonee per il miglioramento della qualità urbana – Scenario A e B. L'azione prevede interventi di riorganizzazione urbana e di ristrutturazione urbanistica, che demandano al PI la previsione di un nuovo assetto riferito agli spazi pubblici, alle strade, al verde e ai parcheggi, alle aree a servizi, in relazione ai quali vengono definite le regole compositive del tessuto edilizio, con la tutela e valorizzazione dei contesti storici.</p>	Azione non correlata	L'azione demanda al PI l'individuazione di interventi per il miglioramento della qualità urbana. Nel merito l'intervento di progetto risulta coerente con il PI in quanto l'ampliamento interesserà un'area classificata dallo strumento urbanistico come D1 "Produttiva", idonea ad ospitare piazzali aziendali destinati all'attività di stoccaggio.
<p>Azione RES 10: Valorizzazione e recupero del centro storico – Scenario A e B. Tale azione fa riferimento al piano di recupero del centro storico per il quale definisce azioni di riqualificazione, valorizzazione, sviluppo e tutela architettonica e culturale del tessuto edilizio ed urbano del centro storico di Malo, attraverso un sistema strutturato di interventi.</p>	Azione non correlata	L'area di progetto non ricade all'interno del centro storico di Malo.
<p>Azione RES 11: Programma complesso (a. residenziale per stralci, b. nuova viabilità, c. commerciale). L'azione "programma complesso" riguarda l'attuazione di un accordo pubblico privato suddiviso nelle seguenti funzioni: residenziale (a), nuova viabilità (b), commerciale (c). Visto l'ambito particolarmente vasto per la destinazione d'uso residenziale si prevede, che questa possa venire realizzata per stralci ma in accordo con la previsione di realizzazione di una zona commerciale localizzata a sud.</p>	Azione non correlata	L'area di progetto non ricade all'interno degli ambiti interessati dall'azione RES11.
<p>Azione PROD 1: Sviluppo del produttivo nei limiti del 7% del PTCP -SCENARIO A. L'amministrazione comunale di Malo non ha previsto linee di sviluppo produttivo nel territorio comunale, ma potrà sfruttare le indicazioni del PTCP di Vicenza per il sistema produttivo secondo l'art. 16 delle NTA ossia l'incremento del 7% delle aree produttive esistenti quali Malo – Via Pisa, San Tomio e Molina-Marano Vicentino.</p>	Azione correlata e coerente	L'area di progetto ricade all'interno dell'ambito di sviluppo produttivo di Via Pisa, autorizzato dal Piano degli Interventi del Comune di Malo sulla base dell'Azione PROD 1.
<p>Azione SERV 1: Progetti speciali: Livergon-Giara, SP46, Proa – Scenario A e B.</p>	Azione non correlata	Non si prevedono, pertanto, azioni di progetto in grado di interferire con le previsioni contenute nell'azione di Piano.
<p>Azione AMB 1: Tutela e valorizzazione del sistema ambientale – Scenario A e B. Dall'analisi del sistema ambientale svolta all'interno dello stesso PTCP emerge la necessità di una politica di tutela e valorizzazione degli assetti naturalistico-ambientali e dei paesaggi agrari: l'evoluzione del territorio in questi anni non risulta aver profondamente cambiato le caratteristiche e i relitti di naturalità esistente, ma ha comunque evidenziato una dinamicità che è stata e va comunque approfondita per poter valutare quelle che sono le potenzialità di ripristino e valorizzazione delle risorse biologico-ambientali. Anche a livello comunale è dunque necessario compiere azioni concrete e mirate, soprattutto in un territorio eterogeneo e ricco come quello di Malo.</p>	Azione correlata e coerente	Pur non interferendo direttamente con gli elementi fisici della biodiversità locale, le azioni di progetto non contribuiscono ad aggravare le condizioni generali dell'ambiente locale per quanto riguarda le matrici che interagiscono con la tutela dell'acqua, dell'aria e dei suoli, nonché i fattori di pericolosità geomorfologica e idraulica. In particolare l'ampliamento di progetto interesserà un'area compresa all'interno della zona D1 "Produttiva".
<p>Azione AMB 2: Connessione della mobilità lenta del territorio– Scenario A e B. Promuovere la mobilità lenta nel territorio significa mirare alla realizzazione di reti fruibili intese come sistemi di mete individuate tra risorse naturalistiche, storiche, enogastronomiche, delle tipicità locali e di percorsi che privilegiano modalità di spostamento lento (ciclo-pedonale) o di trasporto collettivo. Gli itinerari, infatti, tendono a valorizzare le emergenze ambientali e storico artistiche del territorio anche al fine di promuovere un turismo minore.</p>	Azione non correlata	Le azioni di progetto non comportano modifiche dell'assetto attuale dei luoghi con particolare riferimento agli ambiti interessati dalle previsioni di piano afferenti la mobilità lenta. Non si prevedono, pertanto, azioni di progetto in grado di interferire con le previsioni contenute nell'azione di Piano.

FIGURA 21: PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MALO. TAV. 5 "CARTA DELLE STRATEGIE". SCALA 1:10.000.



-  Sviluppo residenziale
-  Progetto speciale: SP 46
-   Urbanizzazione produttiva consolidata
-  Mobilità lenta
-  Edifici e complessi di valore monumentale testimoniale
-  Corsi d'acqua

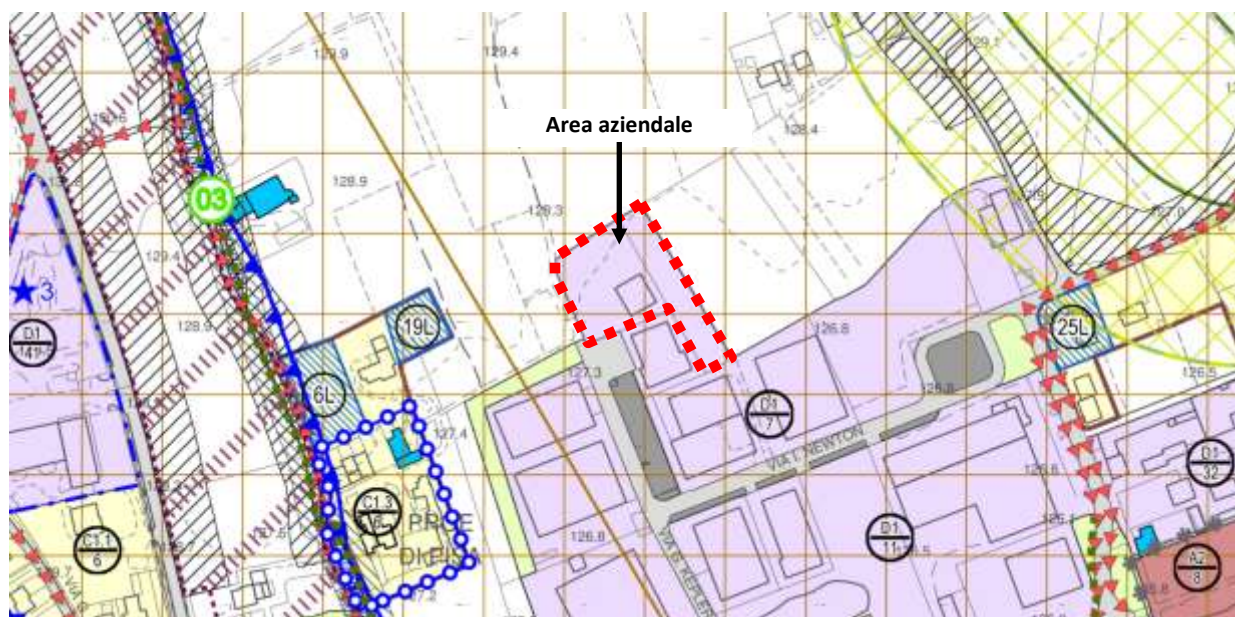
5.2.13 IL PIANO DEGLI INTERVENTI DEL COMUNE DI MALO

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 14 del 03/04/2018 è stata il Piano degli Interventi del Comune di Malo.


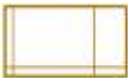
Secondo quanto riportato nella Tavola b0510.1.1 "Zonizzazione" l'area di progetto ricade all'interno dei seguenti ambiti:

- Zonizzazione: **ZTO D1.7 artigianale, industriale, commerciale/direzionale di completamento (Art. 28 N.T.O.);**
L'impianto esistente e l'ampliamento di progetto risultano coerentemente inseriti all'interno di un contesto produttivo, ove le norme di piano non indicano motivi ostativi alla realizzazione e attivazione dello stesso.
- Vincoli: V11 : Agrocenturiato (art. 12 – 2.11 N.T.O.). In merito all'ambito "agro-centuriato", non si preventivano azione in grado di interferire con gli elementi strutturali e identificativi degli ambiti "agri centuriati", interessati dalle tracce visibili o latenti della centuriazione romana.

FIGURA 22. PIANO DEGLI INTERVENTI DEL COMUNE DI MALO. TAVOLA B0510.1.1 "ZONIZZAZIONE".



Legenda:

	ZTO D1 artigianale, industriale, commerciale/ direzionale di completamento	art. 28
	V11 Agrocenturiato	art. 12 - 2.11

6 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

5.3 ASPETTI CLIMATICI

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

Per la descrizione degli aspetti climatici si è fatto riferimento:

- alla Relazione Ambientale della VAS del PAT del Comune Malo;
- al fine di considerare, inoltre, gli eventi meteorici significativi avvenuti tra il dopo il 2010, sono stati analizzati i valori di precipitazione compresi tra il 1 gennaio 1994 e il 31 dicembre 2012 relativamente alla stazione di Malo (fonte dati: Banca dati Regione del veneto).

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

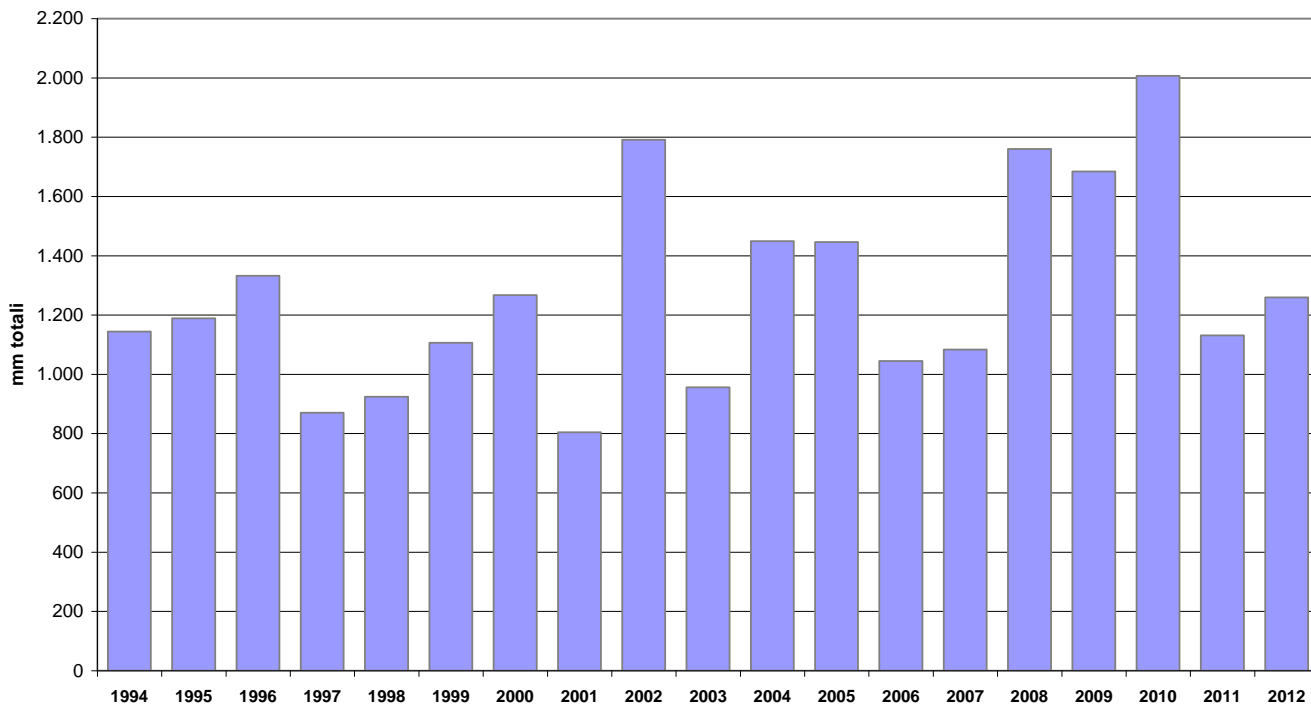
Precipitazioni annuali

Sul territorio di Malo la precipitazione media annua, considerando i dati del periodo 1994-2012, si attesta su un valore di 1.276,2 mm/anno. I massimi mensili si raggiungono in autunno (ottobre, novembre) e in primavera (aprile, maggio), mentre in gennaio, febbraio e agosto si registrano i valori mensili di precipitazione più bassi.

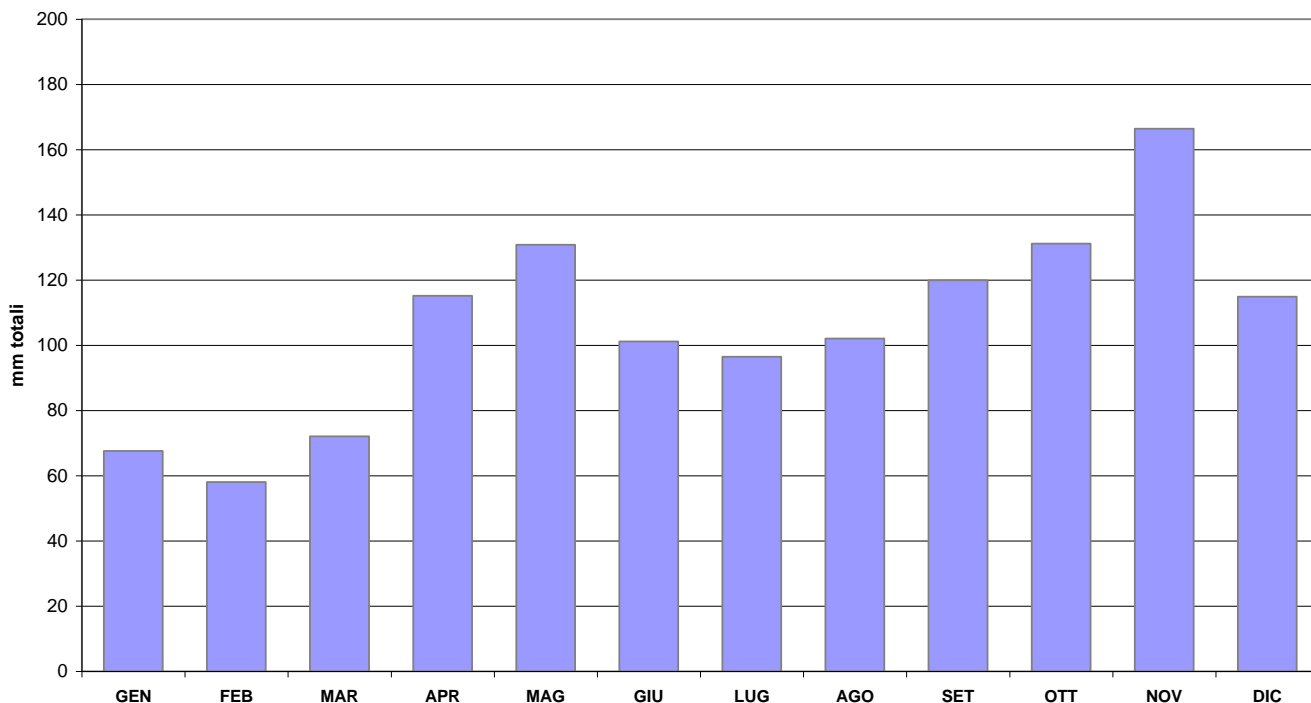
TABELLA 6: STAZIONE DI MALO, PARAMETRO PRECIPITAZIONI (MM). VALORI DAL 1 GENNAIO 1994 AL 31 DICEMBRE 2012.

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Somma annuale
1994	82,4	30,4	9,6	123,0	136,2	74,4	176,6	50,6	265,0	57,4	98,2	40,4	1.144,2
1995	47,2	75,4	36,0	88,8	219,2	151,8	42,8	96,6	192,6	6,0	57,0	175,6	1.189,0
1996	125,4	55,0	14,4	89,8	110,0	78,2	94,6	187,8	44,6	210,6	183,8	137,8	1.332,0
1997	106,4	1,0	3,4	59,8	44,0	131,0	106,4	38,6	10,6	24,6	181,2	163,0	870,0
1998	51,4	27,2	3,0	204,6	76,4	98,2	60,2	31,0	149,8	191,8	18,8	11,6	924,0
1999	43,2	4,6	101,2	112,6	105,8	67,6	127,4	75,4	119,2	165,6	127,6	56,2	1.106,4
2000	0,4	6,6	129,6	76,4	106,2	76,8	65,2	87,2	82,4	203,6	363,8	68,6	1.266,8
2001	113,4	15,6	217,8	84,8	61,4	13,4	80,6	67,4	89,6	22,4	34,4	3,2	804,0
2002	24,0	136,2	34,2	161,0	332,8	138,0	152,2	276,4	90,2	114,2	244,4	87,8	1.791,4
2003	65,0	2,2	1,4	96,6	30,8	101,4	49,4	70,0	38,0	109,2	205,8	186,2	956,0
2004	31,4	157,4	148,2	134,4	211,8	76,6	49,6	92,4	106,2	195,4	133,4	112,2	1.449,0
2005	11,0	20,2	46,6	141,2	96,0	106,6	185,8	211,6	114,0	263,4	155,8	93,6	1.445,8
2006	81,0	82,6	60,0	163,6	128,0	48,2	54,2	177,2	123,8	18,8	24,2	82,8	1.044,4
2007	56,4	44,0	90,6	27,6	232,2	150,4	41,2	127,4	94,6	80,2	126,6	12,0	1.083,2
2008	145,0	53,8	73,0	185,2	115,4	192,4	159,2	43,6	109,8	111,0	245,4	326,0	1.759,8
2009	159,2	134,8	196,8	181,0	60,4	104,0	74,6	165,2	163,6	82,2	140,0	222,2	1.684,0
2010	61,2	154,4	65,4	29,6	189,0	113,4	145,8	90,4	201,4	276,6	393,2	286,4	2.006,8
2011	64,2	83,8	137,8	44,4	73,8	170,0	82,6	12,8	118,8	192,8	104,4	45,8	1.131,2
2012	16,4	18,6	1,0	185,2	156,0	30,8	84,4	39,2	164,4	167,8	323,8	72,0	1.259,6
Medio mensile	67,6	58,1	72,1	115,2	130,8	101,2	96,5	102,1	119,9	131,2	166,4	114,9	1.276,2

Andamento della piovosità annuale
(stazione di Malo, totali annuali del periodo 1994-2012)



Andamento della piovosità mensile
(stazione di Malo, totali mensili del periodo 1994-2012)



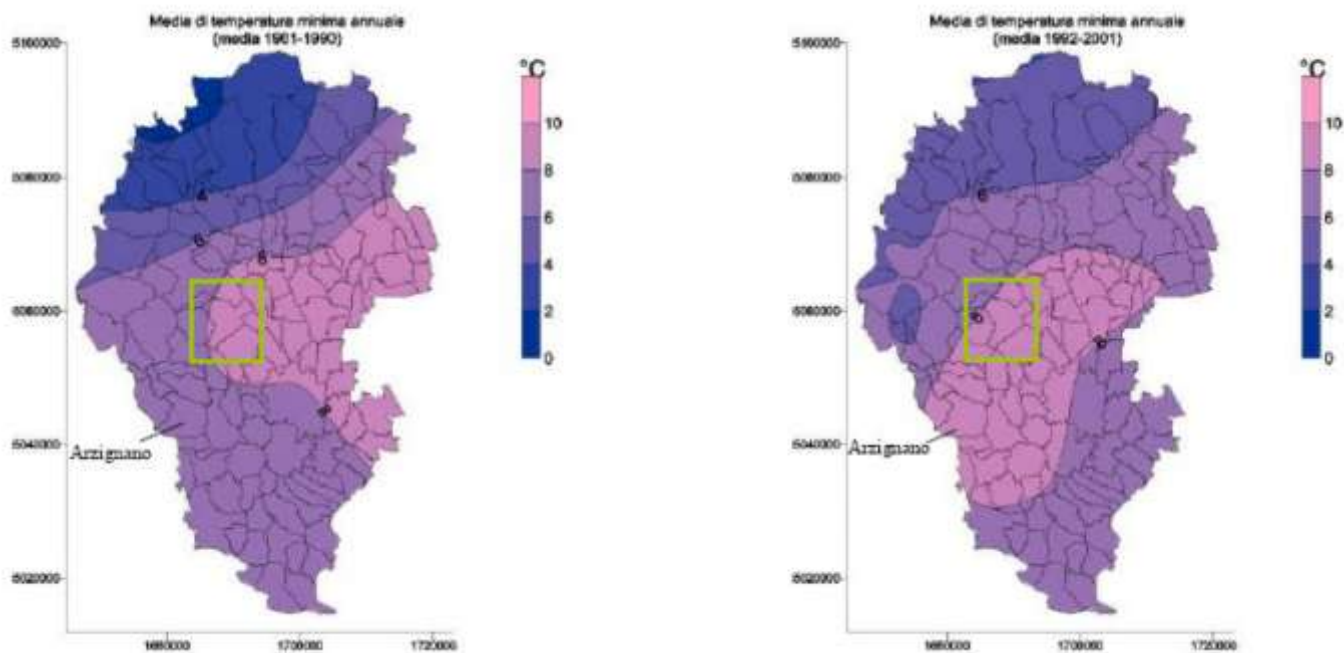
La temperatura

Le figure riportate nel seguito rappresentano la distribuzione dei valori medi annuali delle temperature massime e minime, calcolate per il periodo di riferimento 1961-1990 e per il periodo 1992-2001 per il territorio della Provincia di Vicenza. La distribuzione sul territorio evidenzia, in linea generale, la diminuzione regolare della temperatura con l'aumentare della quota, seppure con qualche eccezione in cui si osservano scarti, tra località a parità di quota, dovuti a condizioni locali (aree della pedemontana, fondovali, altopiani, ecc).

Per il Comune di Malo la media delle temperature massime calcolate per il trentennio 1961-1990 è compresa tra 17° e i 19°, mentre per le minime si registrano tra i 6° e i 10°.

Secondo i dati specifici della stazione di Malo dall'anno 1994 all'anno 2012 la temperatura media corrisponde a 13,5°, le temperature massime (media delle massime del mese più caldo - luglio) si attestano sui 30,1°, mentre le temperature minime (media delle minime del mese più freddo - gennaio) su valori prossimi ai -0,4°.

FIGURA 23: DISTRIBUZIONI DEI VALORI MEDI ANNUALI DELLA TEMPERATURA MIIMA CALCOLATI PER IL PERIODO DI RIFERIMENTO 1992-2001 (FONTE: VAS DEL PAT DEL COMUNE DI MALO).



Anemometria

L'analisi della direzione e della velocità del vento risulta particolarmente significativo per lo studio in questione in quanto il vento può concorrere in modo importante alla dispersione di contaminanti eventualmente prodotti dall'impianto in analisi.

L'analisi della velocità e direzione del vento è stata condotta a partire dai dati riportati nella Relazione Ambientale relativa alla Valutazione Ambientale Strategica del PAT di Malo.

La distribuzione delle velocità media del vento su 10 minuti dal 2001 al 2005 secondo gli standard internazionali indica una prevalenza di calma di vento e vento debole, con il 50% dei dati al di sotto dei 6 km/h (corrispondente a "bava di vento", secondo la scala internazionale di Beaufor).

TABELLA 7: VELOCITÀ VENTO 10M MEDIA DELLE MEDIE (M/S) (FONTE: QUADRO CONOSCITIVO. REGIONE VENETO)

2001	2002	2003	2004	2005
1,4	1,4	1,2	1,3	1,2

I venti prevalenti per il comune di Malo provengono dalla direzione nord - ovest.

Dal rilevamento effettuato dall'A.R.P.A.V. presso la stazione di Malo (quota 99 m s.l.m.) nel periodo compreso tra il 1998 e il 2001, si evince come la stazione in oggetto risulti caratterizzata da venti deboli provenienti prevalentemente da N-O e N-N-O.

TABELLA 8: FREQUENZA ANNUALE DELLE VELOCITÀ DEL VENTO – STAZIONE DI MALO (VI) – PERIODO 1998-2001 (FONTE ARPAV).

Velocità del vento	Frequenza annuale
0.5 ÷ 1.5 m/s	64 %
1.5 ÷ 2.5 m/s	28%
2.5 ÷ 3.5 m/s	5%
> 3,5 m/s	3%

Le classi instabili tendono ad essere associate alle direzioni da S-E e S-S-E (brezze di valle). I venti con velocità maggiore di 4 m/s sono rarissimi in quanto al Bora viene completamente bloccata dalle Prealpi.

Figura 24: Rosa dei venti. Stazione meteorologica di Malo. Periodo 1988-2001 (Fonte: Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera).

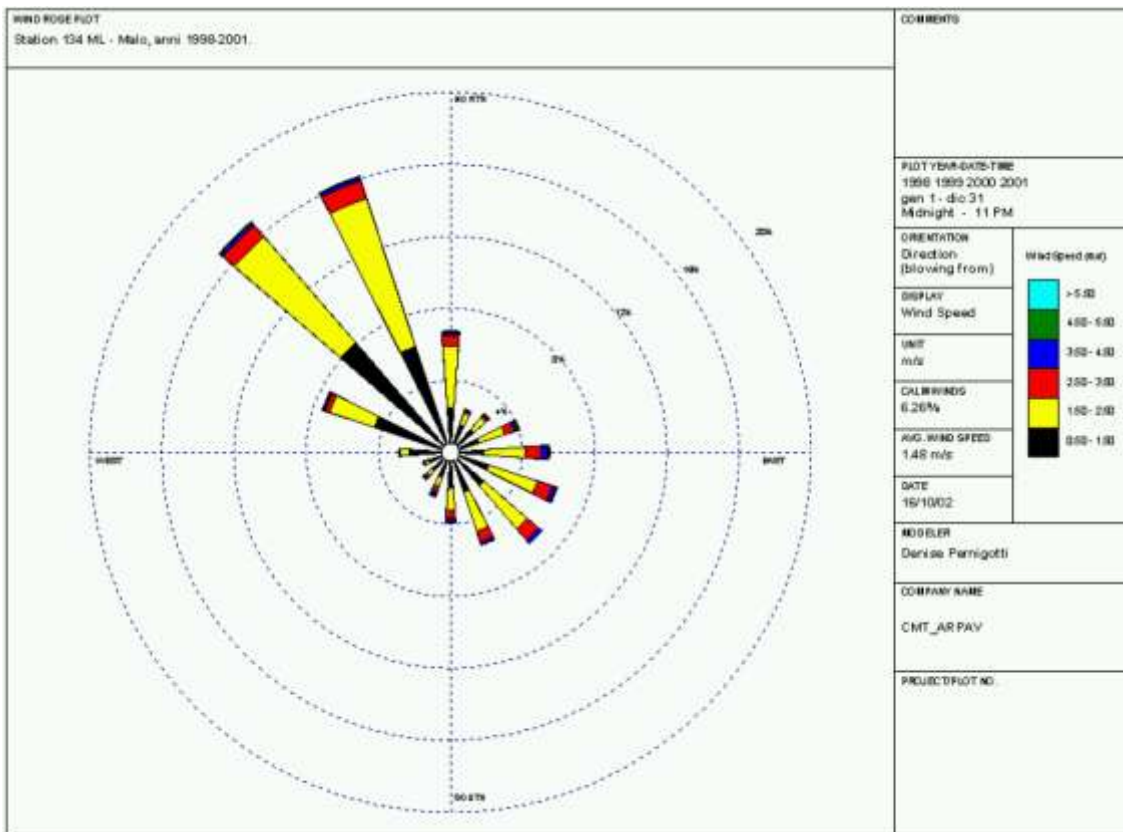
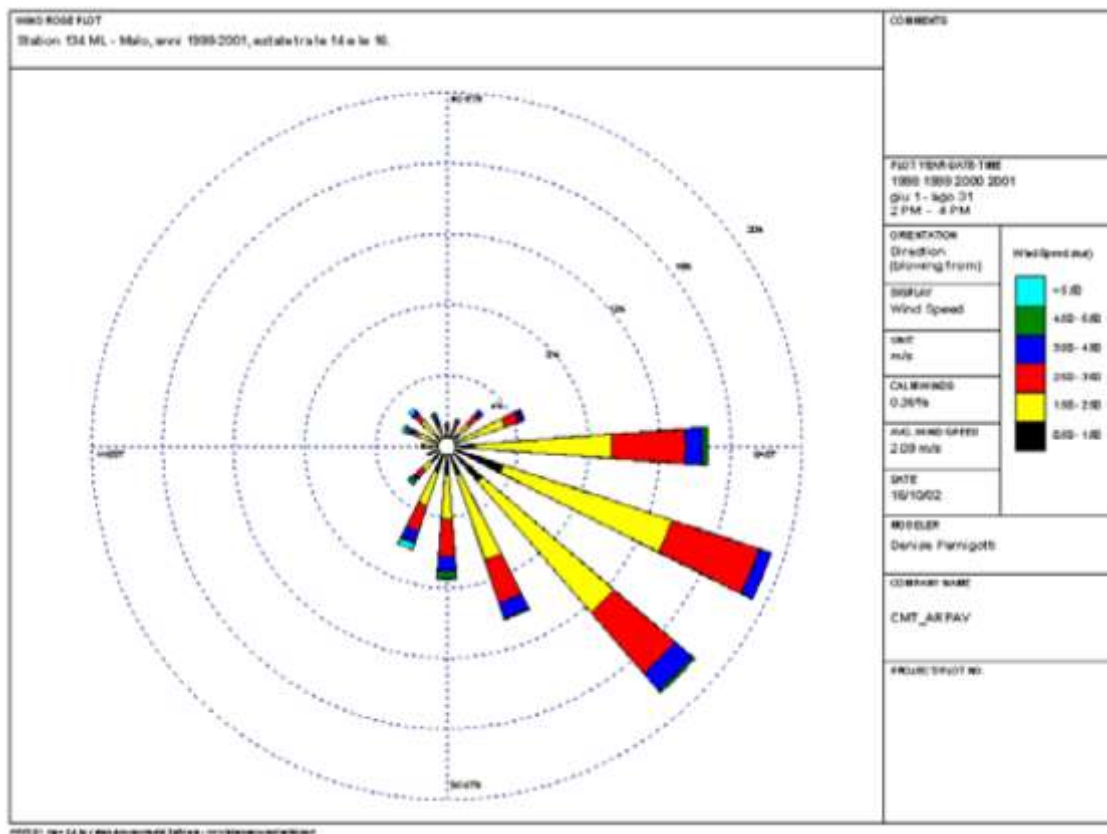


FIGURA 25: ROSA DEI VENTI. STAZIONE METEOROLOGICA DI MALO. PERIODO 1988-2001. CLASSI INSTABILI: ESTATE TRA LE 14 E LE 16 (FONTE: PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA).



5.4 ATMOSFERA

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

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

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

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

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

**TABELLA 9: SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE DELLA REGIONE DEL VENETO: "EMISSIONI PER FONTE DI DIVERSI PARAMETRI",
COMUNE DI MALO. ANALISI DELLE EMISSIONI PER LE SOLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE.**

Descrizione macrosettore	Descrizione settore	Descrizione attività	CH4	CO	CO2	COV	N2O	NH3	NOx	PM10	PM2.5	PTS	SO2		
			t/a	t/a	kt/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a		
3	Combustione nell'industria	1 Combustione nelle caldaie turbine e motori a combustione interna	3	Caldaie con potenza termica < 50 MW	1,7	13,9	38,9	1,7	2,1	43,9	0,1	0,1	0,1	0,2	
3	Combustione nell'industria	3 Processi di combustione con contatto	3	Fonderie di ghisa e acciaio		51,5	0,8	0,5		0,9	1,2	0,2	4,1	0,7	
3	Combustione nell'industria	3 Processi di combustione con contatto	19	Laterizi e piastrelle	1,2	77	13,3	2,4	1,2	39,2	5,8	2,1	6,4	58,1	
3	Combustione nell'industria	3 Processi di combustione con contatto	20	Materiale di ceramica fine	0,7	16	8,4	0,7	0,5	2,2	5,7	1,7	11,2	0,1	
4	Processi produttivi	6 Processi nell'industria del legno pasta per la carta alimenti bevande e altro	5	Pane				4,4							
4	Processi produttivi	6 Processi nell'industria del legno pasta per la carta alimenti bevande e altro	16	Estrazione di materiali da cava						0,8	0,1	0,8			
4	Processi produttivi	6 Processi nell'industria del legno pasta per la carta alimenti bevande e altro	22	Produzione di mangimi				107,7							
4	Processi produttivi	6 Processi nell'industria del legno pasta per la carta alimenti bevande e altro	28	Industria delle carni				6,5							
6	Uso di solventi	1 Verniciatura	2	Verniciatura: riparazione di autoveicoli				4,8							
6	Uso di solventi	1 Verniciatura	4	Verniciatura: uso domestico (eccetto 6.1.7)				19,7							
6	Uso di solventi	1 Verniciatura	5	Verniciatura: rivestimenti				2,4							
6	Uso di solventi	1 Verniciatura	7	Verniciatura: legno				32,1							
6	Uso di solventi	1 Verniciatura	8	Altre applicazioni industriali di verniciatura				43,4							
6	Uso di solventi	2 Sgrassaggio pulitura a secco e componentistica elettronica	1	Sgrassaggio metalli				35,9							
6	Uso di solventi	2 Sgrassaggio pulitura a secco e componentistica elettronica	2	Pulitura a secco				0							
6	Uso di solventi	2 Sgrassaggio pulitura a secco e componentistica elettronica	4	Altri lavaggi industriali				7,5							
6	Uso di solventi	3 Produzione o lavorazione di prodotti chimici	1	Produzione / lavorazione di poliestere				0,2							
6	Uso di solventi	3 Produzione o lavorazione di prodotti chimici	4	Produzione / lavorazione di schiuma polistirolica				1,7							
6	Uso di solventi	3 Produzione o lavorazione di prodotti chimici	7	Produzione di vernici				14,4		0	0	0			
6	Uso di solventi	3 Produzione o lavorazione di prodotti chimici	8	Produzione di inchiostri				3,2		0,1	0	0,1			
6	Uso di solventi	4 Altro uso di solventi e relative attività	8	Uso di solventi domestici (oltre la verniciatura)				28,9							
7	Trasporto su strada	1 Automobili	1	Autostrade	0,1	12,3	2,6	0,7	0,1	0,5	9,8	0,6	0,5	0,6	0
7	Trasporto su strada	1 Automobili	2	Strade extraurbane	0,2	18,8	5,3	2,4	0,1	1	16,5	1,5	1,2	1,5	0,1
7	Trasporto su strada	1 Automobili	3	Strade urbane	1	97,3	4,3	13,3	0,3	0,3	10,9	0,9	0,7	0,9	0
7	Trasporto su strada	3 Veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	1	Autostrade	0,1	3,6	1,5	0,7	0	0	16,1	0,5	0,5	0,5	0
7	Trasporto su strada	3 Veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	2	Strade extraurbane	0,1	5,7	2,4	1,5	0,1	0	25,3	0,9	0,8	0,9	0
7	Trasporto su strada	3 Veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	3	Strade urbane	0,1	2,1	0,7	0,6	0	0	7,4	0,3	0,3	0,3	0
8	Altre sorgenti mobili e macchinari	8 Industria	0	Industria	0	2	0,6	0,6	0	0	6	0,4	0,4	0,4	0
9	Trattamento e smaltimento rifiuti	10 Altri trattamenti di rifiuti	9	Combustione all'aperto di rifiuti vari						0	0	0			
9	Trattamento e smaltimento rifiuti	10 Altri trattamenti di rifiuti	10	Combustione di auto						0	0	0			
Totali					5,2	300,2	78,8	337,9	4,4	1,8	178,2	18,8	8,6	27,8	59,2

Qualità dell'aria del Comune di Malo

I dati precedentemente riportati per macro settore sono confermati anche dalla campagna di monitoraggio realizzata mediante una stazione rilocabile eseguita nel 2007 nel comune di Malo in Via Vittorio Veneto (distanza circa 1,7 km dall'area di progetto).

Durante le campagne di monitoraggio, su 45 giorni complessivi di misure valide sono stati rilevati 15 giorni di superamento del valore limite di 24 ore per la protezione della salute umana dalle polveri inalabili PM10, limite pari a 50 µg/m³ dal 2006; si tratta di un limite da non superare più di 35 volte nell'arco dell'anno civile, corrispondenti a circa il 10 % dei giorni totali o, detto in altri termini, il 90° percentile dei valori giornalieri di un intero anno dovrebbe essere inferiore a 50 µg/m³. La media complessiva delle concentrazioni giornaliere di PM10 associata al sito di Malo (43 µg/m³) è risultata superiore a quella relativa alla stazione di SCHIO (29 µg/m³) ed inferiore a quelle di VICENZA Via Tommaseo e Via Spalato (rispettivamente 47 e 51 µg/m³). Relativamente agli altri inquinanti monitorati (monossido di carbonio, anidride solforosa, biossido di azoto, ozono, metano ed idrocarburi non metanici, PM10, benzene, toluene, etilbenzene, oxilene, m-xilene, p-xilene), fatta eccezione per l'Ozono, non sono stati rilevati superamenti dei valori limite fissati dalla normativa vigente, e relativi al breve periodo. Per quanto riguarda l'Ozono c'è stato un unico superamento da parte della massima media mobile giornaliera della soglia di protezione della salute, pari a 120 µg/mc, precisamente il 16 settembre 2007 con un valore di 128 µg/mc. Nessun superamento invece del livello d'informazione pari a 180 µg/mc.

Dalle analisi sopra riportate si evince che le maggiori fonti di inquinamento atmosferico, in Comune di Malo, sono relative a:

- fonti domestiche;
- fonti industriali;
- traffico veicolare.

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

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

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

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

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

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

Sono stati individuati i seguenti 5 agglomerati:

- Agglomerato Venezia;
- Agglomerato Treviso;
- Agglomerato Padova;
- Agglomerato Vicenza: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni della Valle del Chiampo, caratterizzati dall'omonimo distretto industriale della concia delle pelli;
- Agglomerato Verona.

Sulla base di tale zonizzazione, il Comune di Malo ricade all'interno della zona **IT0513 Pianura e Capoluogo bassa pianura**,

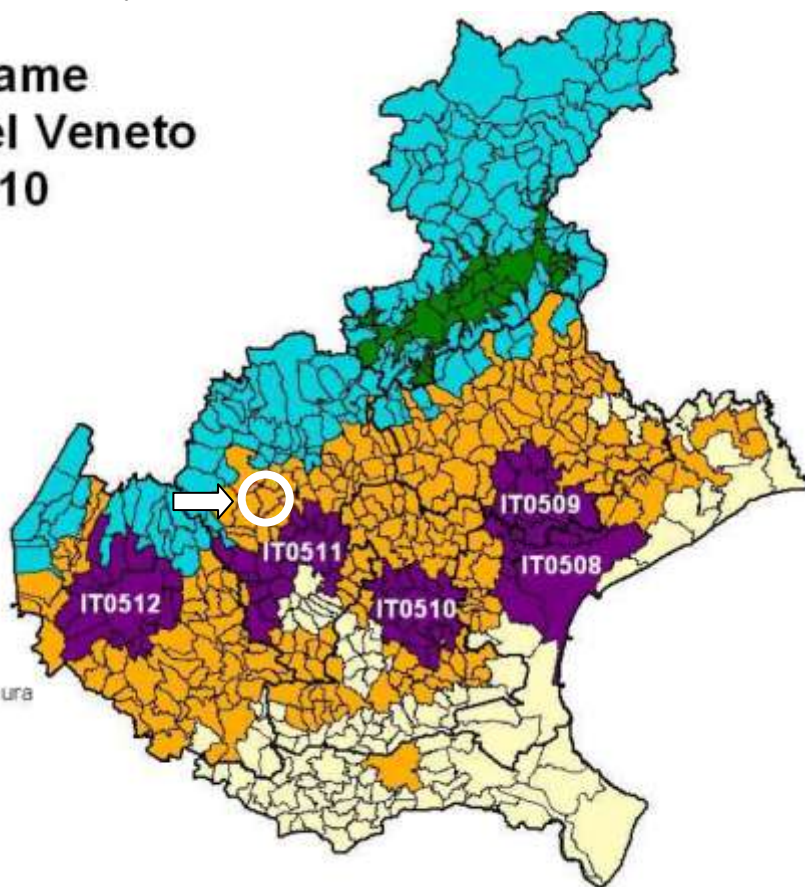
FIGURA 26: PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA. DOCUMENTO DI PROPOSTA DI PIANO. ALLEGATO A DGR 2872/2012.

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

Legenda:

Zonizzazione

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



La zonizzazione regionale, per gli inquinanti "primari" (CO, SO₂, C₆H₆, Pb, As, Ni, Cd, IPA) è stata effettuata in funzione del carico emissivo per ogni singola componente, distinguendo tra:

- Zona A: caratterizzata da un maggiore carico emissivo (Comuni con emissione > 95° percentile);
- Zona B: caratterizzata da un minore carico emissivo (Comuni con emissione < 95° percentile);

TABELLA 10: COMUNE DI MALO, CLASSIFICAZIONE DI ZONA PER INQUINANTE PRIMARIO.

Inquinante primario	Limite di classe emissione 95° percentile	Zona
CO	1.215 t/anno	Zona B
SO₂	44 t/anno	Zona A
C ₆ H ₆	2,7 t/anno	Zona B
Pb	220,1 kg/anno	Zona A
As	43,2 kg/anno	Zona B
Ni	48,9 kg/anno	Zona B
Cd	4,2 kg/anno	Zona B

Livelli di concentrazione di polveri fini (PM10)

Le particelle di dimensioni inferiori costituiscono un pericolo maggiore per la salute umana, in quanto possono penetrare in profondità nell'apparato respiratorio; è per questo motivo che l'ARPAV attua il monitoraggio ambientale di PM10 e PM2.5 che rappresentano, rispettivamente, le frazioni di particolato aerodisperso aventi diametro aerodinamico inferiore a 10 µm e a 2.5 µm.

Le soglie di concentrazione in aria delle polveri fini PM10 sono stabilite dal D.Lgs. 155/2010 e calcolate su base temporale giornaliera ed annuale. È stato registrato il numero di superamenti, dal 2002 al 2012, presso le stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria della rete regionale ARPAV, di due soglie di legge:

- Valore Limite (VL) annuale per la protezione della salute umana di 40 µg/m³;
- Valore Limite (VL) giornaliero per la protezione della salute umana di 50 µg/m³ da non superare più di 35 volte/anno.

Dalla valutazione dei dati rilevati presso le **33 stazioni attive nel 2013** nella Regione del Veneto si desume come il superamento del Valore Limite giornaliero si sia presentato in 27 stazioni, con una maggiore frequenza nei principali centri urbani (comuni capoluogo). Questo dato comporta una **valutazione negativa** dello stato attuale dell'indicatore, anche se il superamento del VL annuale non è stato registrato in alcuna delle 33 stazioni attive.

La stazione più prossima all'area in analisi è quella di Schio, per la quale non si registrano superamenti del VL giornaliero per l'anno 2013.

TABELLA 11: PM10: NUMERO DI SUPERAMENTI PER STAZIONE NELL'ANNO 2013 DEL VALORE LIMITE (VL) GIORNALIERO (50 MG/M3 DA NON SUPERARE PIÙ DI 35 VOLTE/ANNO, PARI A 0.10), NORMALIZZATO RISPETTO AL NUMERO DI GIORNI DI RILEVAMENTO/ANNO (FONTE ARPAV, 2014).

Cod staz	Tipologia stazione	Stazione di monitoraggio	Numero sup. VL giornaliero	Giorni di rilevam/anno	N. sup./N. camp. 2013	VL
IT0963A	BU	VE - Parco Bissuola	55	365	0,15	0,10
IT0448A	BU	VE - Sacca Fisola	44	355	0,12	0,10
IT1453A	BU	PD - Mandria	68	350	0,19	0,10
IT1590A	BU	TV - Via Lancieri	70	364	0,19	0,10
IT1328A	BU	Conegliano	24	353	0,07	0,10
IT1177A	BU	VI - Quartiere Italia	78	357	0,22	0,10
IT1905A	BU	VI - Ferroviari	66	353	0,19	0,10
IT0663A	BU	Schio	27	362	0,07	0,10
IT1214A	BU	RO - Borsea	56	363	0,15	0,10
IT1619A	BS	Area Feltrina	43	360	0,12	0,10
IT1594A	BU	BL - Città	6	362	0,02	0,10
IT1340A	BU	San Bonifacio	73	361	0,20	0,10
IT1343A	BS	VR - Cason	62	359	0,17	0,10
IT1790A	BR	Pieve d'Alpago	0	360	0,00	0,10
IT1596A	BR	Mansuè	45	365	0,12	0,10
IT1848A	BR	Boscochiesanuova	7	361	0,02	0,10
IT1870A	BR	Parco Colli Euganei	47	363	0,13	0,10
IT2071A	BR	S.Giustina in Colle	71	362	0,20	0,10
IT2072A	BR	Badia Polesine	59	337	0,18	0,10
IT2070A	IU	PD-Granze	66	360	0,18	0,10
99902	IU	PD - APS1	63	355	0,18	0,10
99903	IU	PD - APS2	62	356	0,17	0,10
IT1871A	IS	Este	46	359	0,13	0,10
99908	IS	Fumane	48	361	0,13	0,10
99907	IS	GNL-Porto Levante	25	346	0,07	0,10
IT1936A	IS	VE-Malcontenta	64	359	0,18	0,10
IT1862A	TU	VE-Via Tagliamento	56	364	0,15	0,10
99909	TU	Marcon	64	363	0,18	0,10
IT1934A	TU	VE-Via Beccaria	74	365	0,20	0,10
IT1880A	TU	PD-Arcella	62	356	0,17	0,10
IT1838A	TU	VI-San Felice	73	362	0,20	0,10
IT1215A	TU	RO-Centro	65	347	0,19	0,10
IT1336A	TU	VR-Borgo Milano	79	355	0,22	0,10

5.5 LA QUALITÀ DELLE ACQUE SUPERFICIALI

Il comune di Malo rientra all'interno del bacino del Leogra – Bacchiglione. Tale bacino è un sistema idrografico complesso che, nei pressi di Malo, trae origine sia da torrenti e rii montani. Il bacino imbrifero del Bacchiglione confina a Sud-Ovest con l'Agno, ad Ovest con l'Adige e a NordEst con il Brenta. All'interno del territorio amministrativo comunale si possono individuare le seguenti unità idrografiche:

- Sottobacino Leogra-Timonchio;
- Fiume Bacchiglione;
- Sottobacino del Giara-Orolo;
- Risorgive del Bacchiglione;
- Sottobacino dell'Astichello;
- Sottobacino del Retrone;
- Sottobacino del Ceresone;
- Sottobacino del Bisatto.

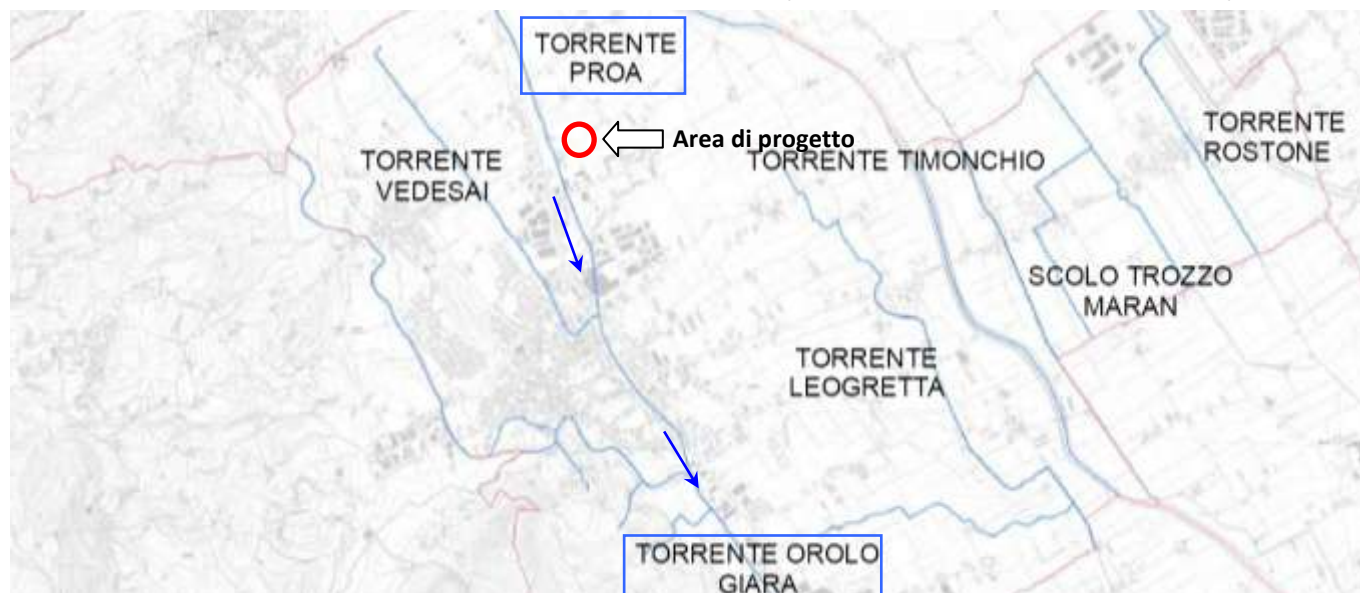
Acque superficiali

Il comune di Malo è interessato da un sistema idrografico costituito da torrenti che attraversano il territorio in direzione nord sud e da una rete minore di canali irrigui di collegamento (il Quadro Conoscitivo della Regione Veneto offre la denominazione delle diverse tipologie di corpo idrico come cartografati nella scheda DPSIR relativa alla C.A. acqua).

La rete idrografica è molto importante per il territorio del comune di Malo, in quanto i torrenti Giara, Leogra-Timonchio e Leogretta hanno condizionato l'insediamento e l'attività degli uomini, e le cui esondazioni hanno modificato nel tempo intere parti del paesaggio. Anche gli scoli Vedesai e Trozo Marano, i cui tracciati, in direzione nord-sud, sembrano riconducibili all'antica centuriazione romana che organizza il territorio.

L'area di progetto ricade all'interno del **bacino idrografico del torrente Giara Orolo**. I corsi d'acqua più prossimi all'area di intervento sono i seguenti:

- torrente Proa a circa 180 m in direzione Ovest; modesto corso d'acqua con ampiezza e profondità variabile; risulta pressoché in regime di secca a causa delle forti dispersioni che si verificano nel sottosuolo, asciutto per buona parte dell'anno. Il torrente, tributario del Giara Orolo, è identificabile fino all'incrocio con Via Soran, dove le acque ristagnano per mancanza di sbocco a causa dell'interramento del letto, il quale diventa una sola una modesta depressione, segnalato dalla presenza di una formazione lineare arbustiva; l'ambito sotteso è però particolarmente significativo e da riqualificare.

FIGURA 27: SISTEMA IDROGRAFICO DEL TERRITORIO COMUNALE (FONTE VAS DEL PAT DEL COMUNE DI MALO).

Lo Stato Ambientale dei Corsi d'Acqua (SACA) è determinato rapportando i dati riguardanti lo Stato Ecologico (SECA) con i dati relativi alla presenza di sostanze pericolose. Lo Stato Ecologico viene a sua volta definito valutando il Livello d'Inquinamento dato dai Macrodescrittori (LIM) (azoto ammoniacale, azoto nitrico, percentuale di saturazione dell'ossigeno, fosforo totale, BOD5, COD, Escherichia coli) e l'Indice Biotico Esteso (IBE). Le classi di stato ecologico sono cinque, dalla 1 (la migliore) alla 5 (la peggiore). Gli stati di qualità ambientale previsti per i corsi d'acqua sono: Elevato, Buono, Sufficiente, Scadente e Pessimo.

Il Decreto Legislativo 152/06 stabilisce i seguenti obiettivi di qualità entro il 31.12.2008, nei corpi idrici significativi superficiali classificati, almeno lo stato di qualità ambientale deve essere "sufficiente". Tale classificazione costituisce la base per la programmazione degli interventi di tutela dei corpi idrici dall'inquinamento

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

Per definire lo stato di salute biologica dei corsi d'acqua del comune di Malo la VAS del PAT ha utilizzato i dati del "Mappaggio della qualità biologica dei corsi d'acqua superficiali della Provincia di Vicenza" presenti all'interno della VAS del PTCP di Vicenza. La qualità biologica è stata rilevata con il metodo IBE che si basa sulla presenza, o sull'assenza, di varie categorie di organismi bentonici.

Per quanto riguarda la qualità biologica dei corsi d'acqua della Provincia di Vicenza è stato rilevato l'Indice Biologico di Qualità del torrente Giara Orolo che ha rilevato nel tratto del comune di Malo un ambiente non inquinato.

FIGURA 28: PTCP DELLA PROVINCIA DI VICENZA. RAPPORTO AMBIENTALE. TAVOLA 9 - QUALITÀ ACQUE SUPERFICIALI E PRESSIONI DA ATTIVITÀ PRODUTTIVE E RESIDENZIALI.

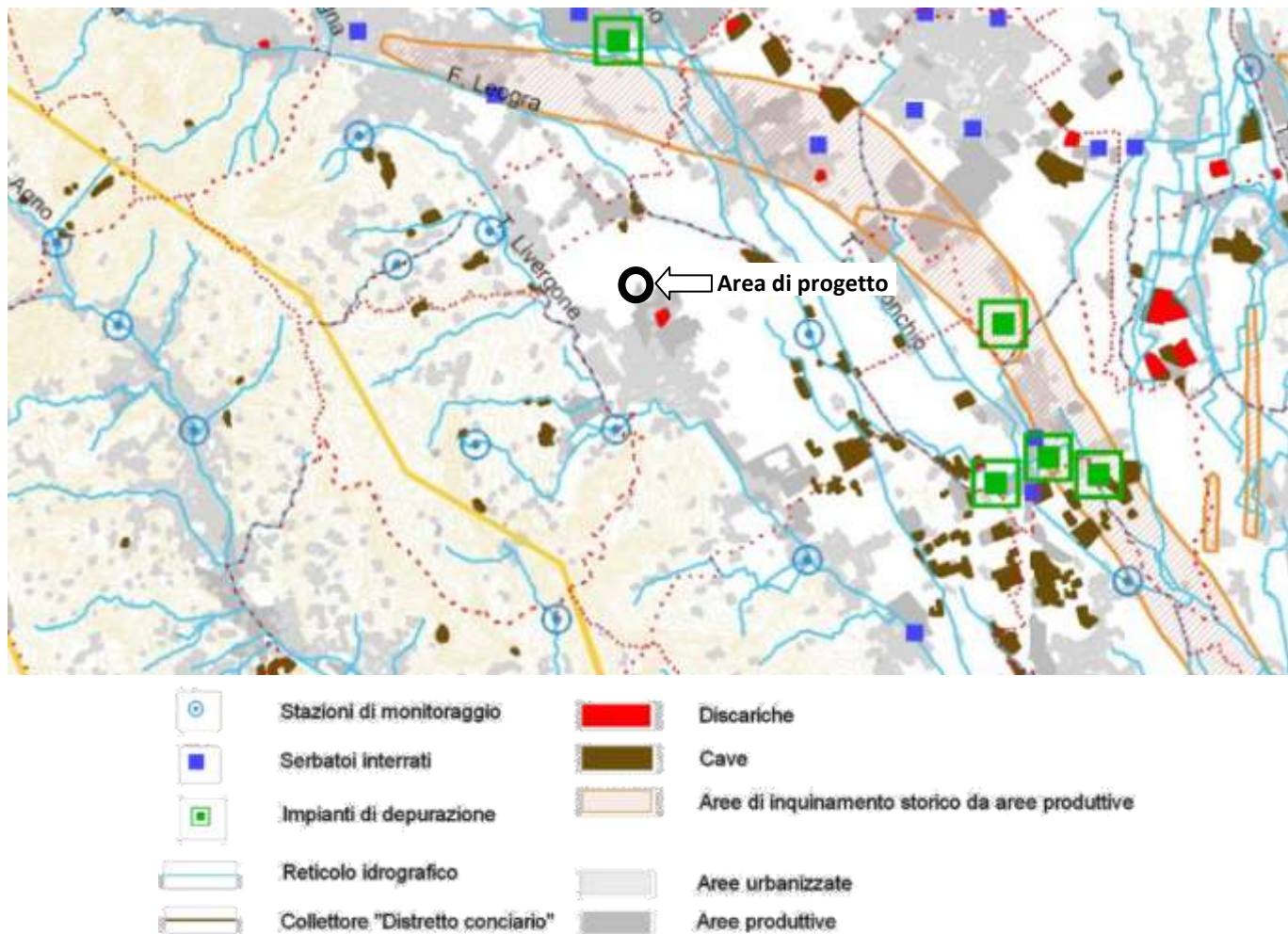


FIGURA 29: ESTRATTO DELLA CARTA DELLA QUALITÀ BIOLOGICA DELLE ACQUE SUPERFICIALI. (FONTE: MAPPAGGIO DELLA QUALITÀ BIOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA SUPERFICIALI DELLA PROVINCIA DI VICENZA)



5.6 LA QUALITÀ DELLE ACQUE SOTTERRANEE

Lo Stato Chimico delle Acque Sotterranee che emerge dal campionamento del pozzo della rete regionale appartenente al territorio comunale di Malo è da considerarsi nel complesso buono in quanto appartiene alla classe 1, cioè con "impatto antropico nullo o trascurabile e presenza di pregiate caratteristiche idrodinamiche".

FIGURA 30: STATO CHIMICO DELLE ACQUE SOTTERRANEE NEL POZZO DI MALO APPARTENENTE ALLA RETE DI MONITORAGGIO REGIONALE (QUADRO CONOSCITIVO. REGIONE VENETO)

Comune	Cod Stazione	Profondità (m)	Acquifero	anno	Cloruri (mg/l)	Conducibilità elettrica specifica a 20 °C (µS/cm)	Ione ammonio (NH ₄) (mg/l)	Nitrati (NO ₃) (mg/l)	Solfati (SO ₄) (mg/l)	Ferro (Fe) (µg/l)
MALO	460		freatico	2005	3,0	310,0	<0,03	7,0	10,0	<2

Nella tabella sopra riportata, i valori di conducibilità elettrica, dei solfati, dei cloruri, dei nitrati, dello ione ammonio e del ferro hanno consentito l'individuazione della classe di appartenenza relativa allo stato chimico ossia la **classe I**; anche tutti gli altri valori monitorati sono al di sotto dei valori soglia per la classe 1 prevista dal D.Lgs. 152/99.

5.7 SUOLO E SOTTOSUOLO

5.7.1 CARATTERI GEOMORFOLOGICI DEL TERRITORIO

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

L'area ove ricade lo stabilimento aziendale si colloca sul territorio pianeggiante dell'alta Pianura Veneta, originatosi nel Quaternario a seguito di innumerevoli depositi fluvioglaciali ed alluvionali.

La granulometria del materiale depositato decresce man mano che ci si allontana dall'area collinare settentrionale alla quale si associa come noto un diverso comportamento idrogeologico da materiali permeabili a materiali poco permeabili con intersezione nella fascia denominata "fascia della risorgive" in cui avviene il passaggio da un tipo all'altro.

In particolare l'area è situata nel territorio a nord di tale fascia ed è caratterizzata da uno strato di materiale ghiaioso grossolano sede di una falda freatica indifferenziata che in generale varia da 60-70 m di profondità a nord a ridosso delle colline fino ad annullarsi a sud in corrispondenza delle risorgive, con rare intercalazioni di strati limoso-sabbiosi. In prossimità del sito aziendale l'altezza della falda freatica è di circa 80 m s.l.m.

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

- tipo 4b "Depositi di alluvioni fluviali e fluvioglaciali, talora cementate (Quaternario)" (Regione Veneto, Servizio Geologico, 2009).

Dal punto di vista idrogeologico la "Carta Geologica del Veneto" (1990) definisce il tipo 4b sopracitato come "Aree di transizione tra l'acquifero freatico e le falde in pressione" a conferma di quanto espresso precedentemente in merito all'alta permeabilità del suolo.

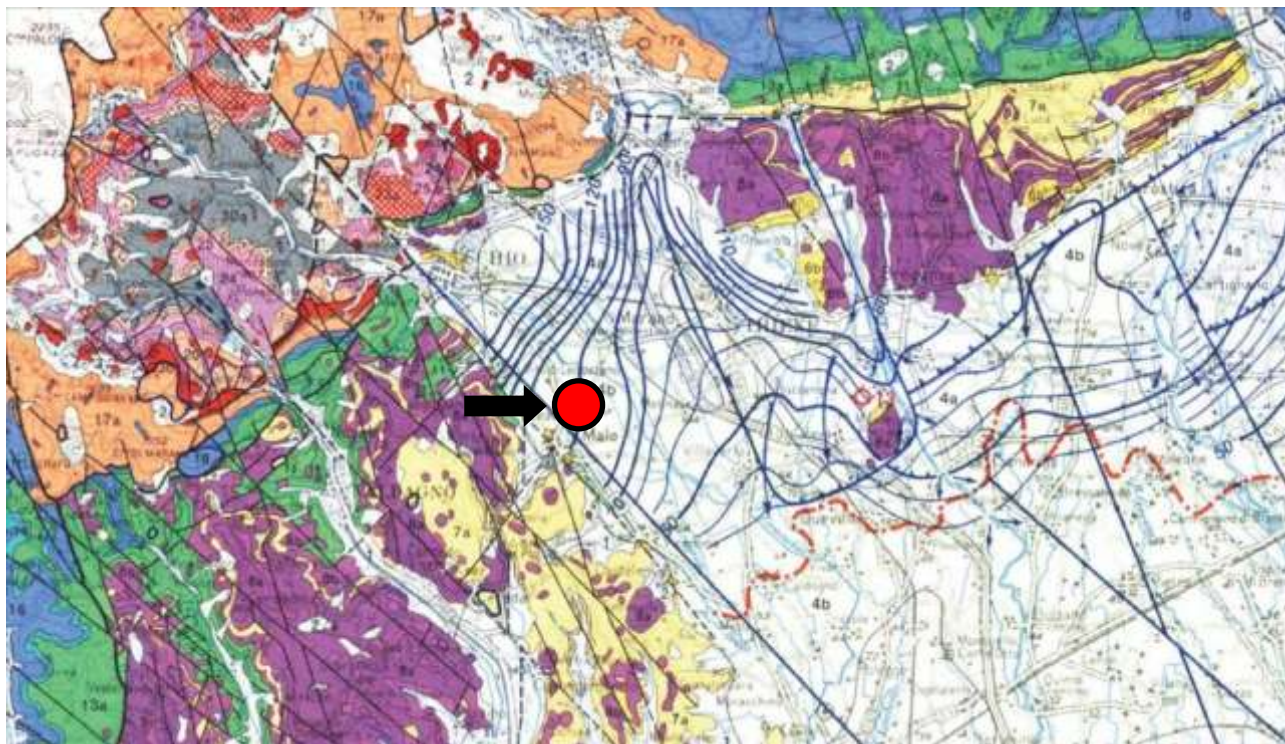
Secondo la "Carta Litologica" – Elaborato C.05.01 in Scala 1:10.000 del P.A.T. di Malo, l'area aziendale ricade su:

- materiali della copertura detritica colluviale poco consolidati e costituiti da frazione limo-argillosa prevalente con subordinate inclusioni sabbioso-ghiaiose e/o blocchi lapidei.






In prossimità dell'area produttiva aziendale l'acquifero presenta, come massima normalmente raggiungibile, una quota di circa 80 m s.l.m. come indicato anche dall'isofreatica ausiliaria di colore blu riportata in Figura che segue.

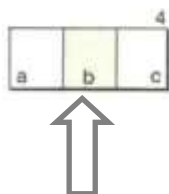
Analizzando le curve isofreatiche si nota che la superficie freatica dell'Acquifero Indifferenziato mostra in corrispondenza dei fiumi principali (Astico) e per tratti notevoli del loro corso, dallo sbocco in pianura fino alle risorgive, direzioni di deflusso divergenti dalle aste fluviali, ad indicare un notevole fenomeno di dispersione alla falda. Si individua inoltre un importante asse di drenaggio, con direzione NO-SE, tra il fiume Astico e il torrente Leogra-Timonchio

FIGURA 31: ESTRATTO DELLA CARTA GEOLOGICA DEL VENETO. SCALA 1:250.000.



Idrogeologia della Pianura

-  Isofreatica fondamentale (equidistanza 10 m)
-  Isofreatica ausiliaria (equidistanza 2 m)
-  Tronco d'alveo disperdente
-  Asse di drenaggio principale
-  Limite settentrionale della fascia dei fontanili



Depositi alluvionali e fluvioglaciali distinti sino a 30 m di profondità sulla base di stratigrafie di pozzi: ghiaie e sabbie prevalenti (a); alternanze di ghiaie e sabbie con limi e argille (b); limi e argille prevalenti (c), *Quaternario*

5.7.2 ASPETTI IDROGEOLOGICI

Circolazione idrica superficiale

Data l'elevata permeabilità del complesso carbonatico costituente la gran parte del territorio comunale, la circolazione idrica superficiale non è particolarmente sviluppata ed articolata.

Il territorio di pianura si caratterizza da una direzione di deflusso prevalente delle acque mediamente verso est e sudest; il collettore principale è rappresentato dal torrente Giara, corso d'acqua perenne a regime torrentizio, dotato di portate molto variabili, con grandi piene nei periodi di maggiori precipitazioni e forti magre nei periodi secchi. Esso scorre in direzione NNW - SSE. Il reticolo idrografico formato dagli affluenti del torrente Giara è abbastanza articolato. Si possono distinguere alcuni corsi d'acqua secondari, perenni, a regime torrentizio, come: il torrente Rana, la Roggia Molina e il Rio Valdissera. Oltre ai sopra citati corsi d'acqua perenni, ne esistono altri di entità inferiore, con sviluppo essenzialmente da SW a NE, spesso impostati su faglie o fratture.

A seguito di interventi di bonifica eseguiti sui torrenti Leogretta, Trozzo Marano e Proa, la situazione idraulica è migliorata, anche se non completamente risolta, a scala sovracomunale, in quanto i corsi d'acqua non sono sempre in grado di canalizzare le portate idriche.

Circolazione idrica sotterranea

La circolazione idrica sotterranea del territorio comunale di Malo è verosimilmente assai articolata e complessa. **Il drenaggio sotterraneo è indirizzato prevalentemente verso SE**, in conformità con la giacitura media degli strati e lo sviluppo dei versanti. La circolazione idrica sotterranea viene però complicata dal carsismo, fenomeno particolarmente sviluppato in tutte le formazioni carbonatiche.

La morfologia della falda freatica si mantiene piuttosto costante nel tempo, indipendentemente dalle oscillazioni del livello freatico, come rilevabile dai dati riferibili alle campagne freatimetriche eseguite nel periodo 1975-2000. Esso dunque non è stabile ma oscilla nel tempo, in relazione ai processi di ricarica e di drenaggio. La profondità della falda è soggetta a continue variazioni durante l'anno, anche di alcuni metri da una stagione all'altra, tuttavia nell'area indagata si mantiene tra 35.0 m e 45.0 m dal p.ca. Nel suo insieme essa si muove dai limiti settentrionali del territorio verso i limiti meridionali (Nord-Ovest verso Sud-Est), affiorando in superficie più a sud, lungo la fascia dei fontanili.

5.8 RETE ECOLOGICA

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

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

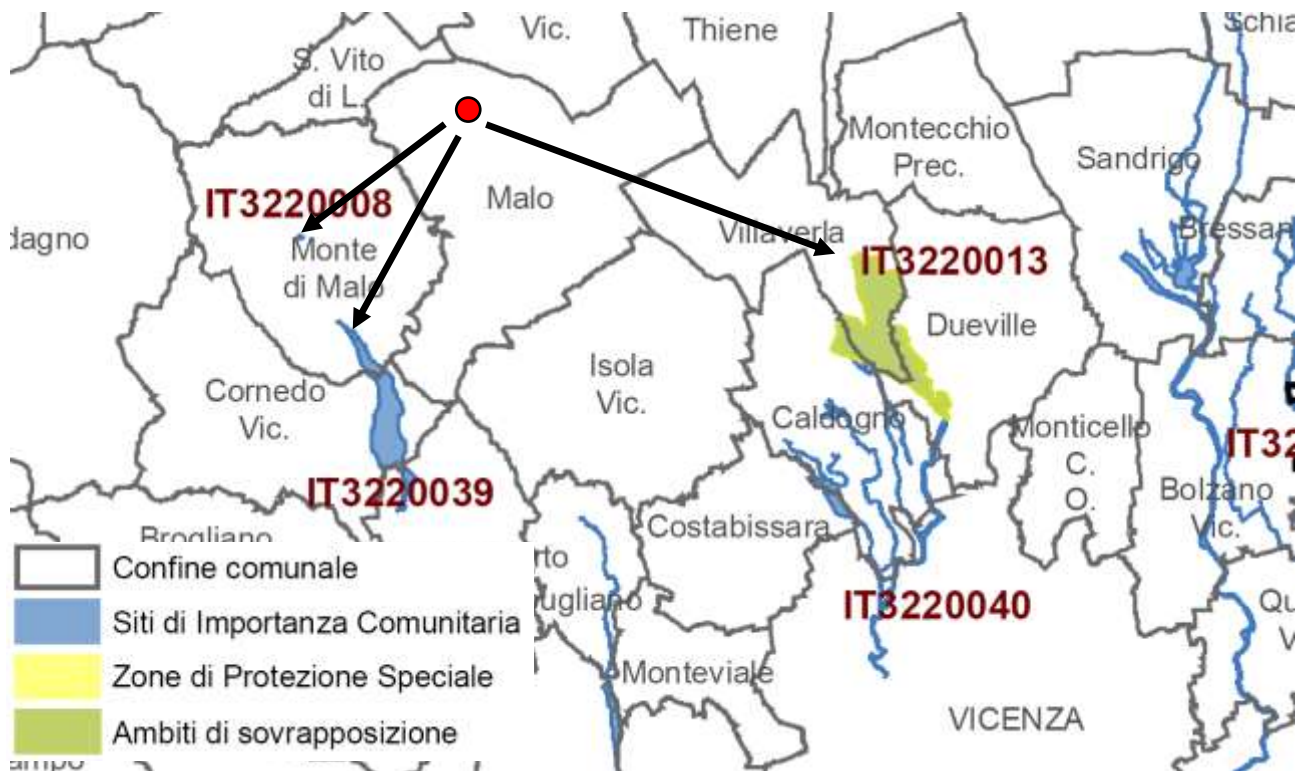
La rete ecologica è individuata da quattro strumenti di pianificazione, come riportati nella tabella seguente.

TABELLA 12: ANALISI DELLA RETE ECOLOGICA.

Strumento di settore vigente in materia di biodiversità	Elementi della rete ecologica del Piano interessati dall'intervento di progetto	Relazione con l'intervento di progetto
Rete Natura 2000 Direttiva 79/409/CEE, 92/43/CEE	Nessuno	L'area di progetto ricade all'esterno dei siti della rete Natura 2000. I siti più prossimi all'area sono: - SIC IT3220008 "Buso della Rana" – Distanza 4,5 km; - SIC IT3220039 "Biotopo Le Poscole" – Distanza 5,2 Km. - SIC/ZPS IT3220013 e IT3220040 "Bosco di Dueville e risorgive limitrofe" – Distanza 9,1 km.
P.T.R.C. Regione Veneto Tav. 09 – Sistema del territorio rurale e della rete ecologica	Nessuno	L'intervento in oggetto ricade all'interno di un ambito produttivo consolidato. Non vengono interessati elementi della rete ecologica regionale.
P.T.C.P. Provincia Vicenza Tav. 3.1.A – Sistema ambientale	Nessuno	L'intervento in oggetto ricade all'interno di un ambito produttivo consolidato. Non vengono interessati elementi della rete ecologica provinciale.
V.A.S. del P.A.T. di Malo Tav. 4 – Carta delle trasformabilità	Nessuno	L'intervento in oggetto ricade all'interno di un ambito produttivo consolidato. Non vengono interessati elementi della rete ecologica locale. Ad una distanza di oltre 1 km in direzione ovest è presente un "corridoio ecologico primario" (torrente Timonchio).

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

FIGURA 34: ESTRATTO DALLA CARTOGRAFIA "LA RETE NATURA 2000 NEL VENETO" .



5.9 VIABILITÀ E TRAFFICO

Il sistema viario esistente e i livelli di traffico

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

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

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

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

In generale la viabilità che gravita nell'ambito del Comune di Malo risulta ben sviluppata e caratterizzata da una rete di arterie provinciali e comunali che consentono un facile collegamento con i principali centri abitati e produttivi della zona. Il sistema delle infrastrutture nel territorio comunale è fortemente caratterizzato dalla morfologia del territorio (dorsale Schio-Vicenza) e dalle importanti connessioni che attraversano il territorio (SP 46, SP 48 e SP 124) che danno struttura e forma alla rete viaria.

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

Attualmente le strategie relative alla mobilità stradale di Malo prevedono due opere di grande importanza a livello sovracomunale:

- la variante alla ex-strada statale 46 (ora SP46) in direzione nord-sud;
- la pedemontana in direzione est-ovest con la realizzazione del casello autostradale.

A differenza della configurazione attuale, che colloca il fitto tessuto produttivo di Malo in affaccio sulla percorrenza principale, si viene delineando uno spostamento dei baricentri di traffico sui poli esterni (Vicenza, Schio, Thiene).

Mentre a livello comunale le maggiori opere di riorganizzazione infrastrutturale riguarda: le rotatorie sulla S.S. Pasubio e sulla Strada Provinciale che insieme ridisegnano l'assetto della circonvallazione nord, la bretella che mette in comunicazione Malo con il casello autostradale di Thiene e il tratto viario che collega la zona produttiva di Molina con la strada provinciale.

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

- la **Strada Provinciale 46** del Pasubio, posta a circa 300 m di distanza in linea d'aria, è la principale arteria stradale di Malo, nonché la principale via di collegamento non autostradale tra Vicenza e Schio; consente il collegamento da Nord a Sud, in direzione Schio, verso Isola Vicentina, Costabissara e infine Vicenza. Più in generale la Provinciale pone in relazione Vicenza con Rovereto passando per Schio e Pian delle Fugazze;
- la **Strada Provinciale 48** Molina, posta a circa 1,5 km di distanza in linea d'aria, rappresenta la principale via di collegamento tra Malo, la zona industriale di Thiene, la direttrice Bassano del Grappa-Thiene (SP 111 nuova Gasparona), la SP 349 (Vicenza - Piovene Rocchette) e l'autostrada A31 (casello di Thiene). Il grosso volume di traffico che la strada si trova a dover sopportare dovrebbe trovare soluzione con la costruzione della superstrada Pedemontana Veneta e con la realizzazione del nuovo casello autostradale;
- **Strada Provinciale 124** Priabona, posta a circa 1 km di distanza in linea d'aria, è la principale arteria stradale di collegamento tra Malo e la valle dell'Agno, innestandosi sulla SP 246 in prossimità di Castelgomberto; la strada, pur

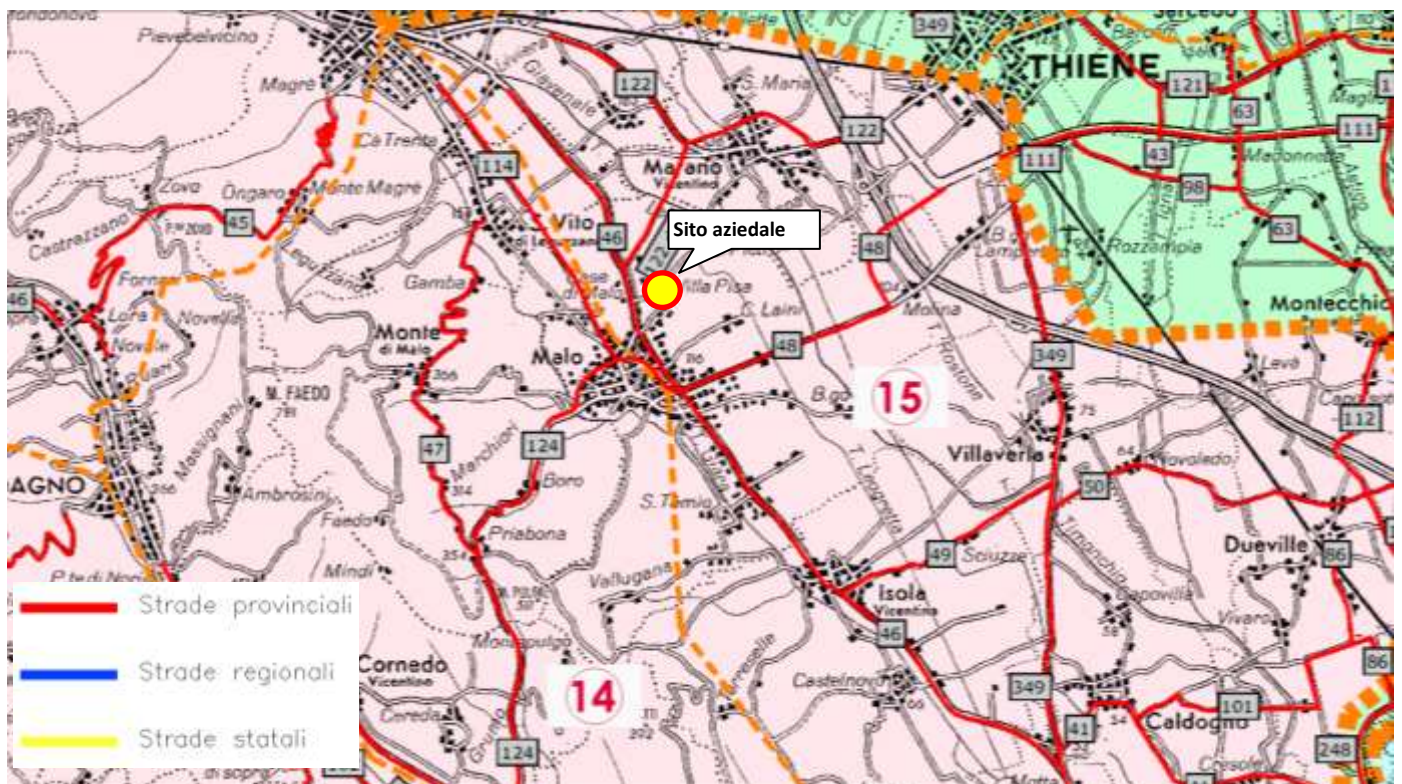
dimensionata per sostenere significativi volumi di traffico, risulta un asse critico, soggetto a rallentamenti negli orari di punta dovuti sia al transito di importanti flussi di automezzi pesanti, sia per la presenza di tratti in salita che rallentano sensibilmente la velocità di marcia. Il grosso volume di traffico che la strada si trova a dover sopportare dovrebbe trovare soluzione con la costruzione della superstrada Pedemontana Veneta che consentirà il collegamento tra Malo e la valle dell'Agno sfruttando un percorso in galleria;

- **autostrada A31** Valdastico attraversa da sud a nord la provincia di Rovigo, la provincia di Padova e la provincia di Vicenza, partendo dalla SS 434 Transpolesana e terminando a Piovene Rocchette.; il sito aziendale si trova ad una distanza di circa 4 km in linea d'aria dal casello di Thiene, raggiungibile percorrendo la SP 48; trattasi dell'arteria principale che caratterizza la mobilità sovra-provinciale dell'Alto vicentino, che passando a Est del territorio comunale di Malo unisce numerose zone produttive e strategiche delle provincie di Vicenza, Padova e Rovigo; rappresenta, inoltre, il principale collegamento con l'autostrada A4.

Il tracciato di progetto della **Superstrada Pedemontana Veneta (SPV)** che attraversa il settore meridionale territorio comunale con direzione Est-Ovest costituisce una prossima occasione per la riqualificazione e la ridefinizione funzionale e fisica dei due assi viari principali che tagliano il centro del capoluogo (SP 46, SP 48 e SP 124). La sua realizzazione e l'attivazione dello svincolo di Malo permetteranno di sgravare dal traffico pesante le provinciali, che assumeranno a maggior ragione il ruolo di strada urbana, sia dal punto di vista funzionale che fisico (accessibilità, moderazione del traffico, connettività di centralità e servizi).

L'ulteriore viabilità prevista (**variante SP 46**) permetterà di costruire una sorta di circuito esterno al tessuto urbano che dovrebbe non far emergere nuove criticità e ancora di alleviare quelle esistenti (traffico pesante, traffico di attraversamento a scala sovra locale); in questa ottica si inseriscono sia la viabilità esterna all'area produttiva in cui è ubicato il sito di progetto, nella sua zona Est del territorio comunale, sia ancora la viabilità prevista nell'area Sud di Malo.

FIGURA 35: INDICAZIONE DELLE STRADE E DEI CENTRI DI MANUTENZIONE. PROVINCIA DI VICENZA.





Strada Provinciale 46

costituisce la principale arteria stradale dell'asse Nord-Sud di Malo; collega Vicenza con Schio. A sinistra la zona industriale di via Pisa.



Strada Provinciale 48

di collegamento tra la SP 46, l'autostrada A31 (casello di Thiene), la SP 111 (direzione Bassano del Grappa) e la zona industriale di Thiene.



Strada Provinciale 124

di collegamento tra la SP 46, e la valle dell'Agno (Castelgomberto), dove si raccorda con la SP 246 (Montecchio Maggiore – Recoaro Terme).

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

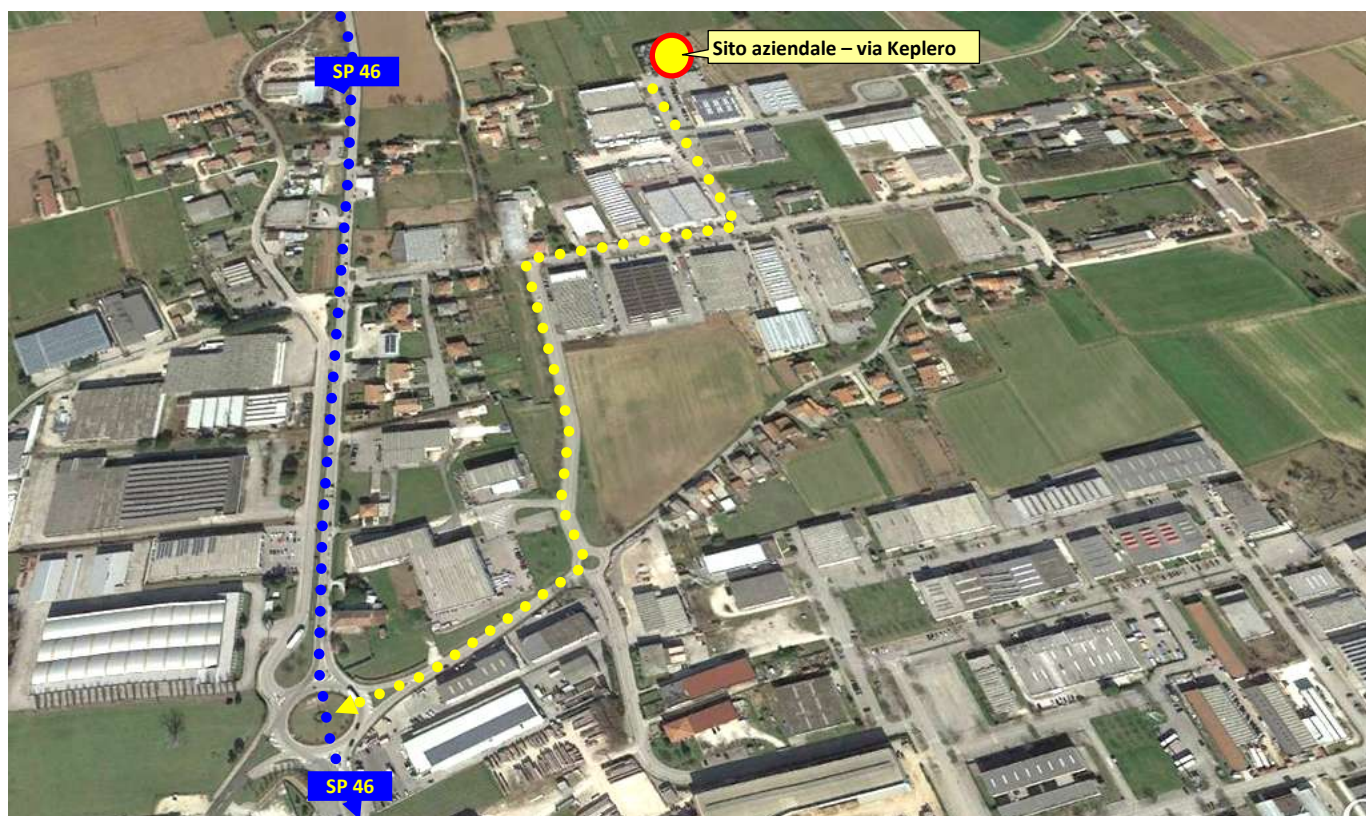
- la strada comunale via Keplero (interna alla zona industriale);
- la strada comunale via N. Copernico (interna alla zona industriale);
- la strada comunale via dell'Astronomia (interna alla zona industriale);
- la strada comunale via Pisa (interna alla zona industriale);
- la S.P. 46 "Pasubio".

L'attività di autodemolizione prevede la generazione di traffico veicolare commerciale pesante (autocarri) lungo la viabilità comunale interna e a servizio della zona industriale, direttamente connessa alla SP 46 "Pasubio".

L'impianto è situato lungo via Keplero, servito da idonea viabilità a servizio della zona industriale, dimensionata per il transito di automezzi commerciali pesanti.

La figura che segue illustra l'ubicazione del sito aziendali e le tratte viarie locali interessate dal traffico indotto:

- con linea blu punteggiata la SP 46 del Pasubio, direttamente connessa alla zona industriale di Malo attraverso la rotonda rappresentata in basso a sinistra;
- con linea gialla punteggiata la viabilità interna della zona industriale utilizzata per il transito degli automezzi in entrata ed uscita dal sito aziendale di via Keplero (autodemolizione);
- con linea rossa tratteggiata la viabilità interna della zona industriale di utilizzata per il transito degli automezzi in entrata ed uscita dal sito aziendale di via Pisa (carpenteria).



Come dimostrato, il traffico indotto interessa la viabilità interna della zona industriale attualmente utilizzata per il transito degli automezzi a servizio delle attività della ditta proponente, senza interferire con zone residenziali e senza aumento di passaggi/giorno.

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

- SP 46 Pasubio a San Tomio – Km 13+793;
- SR 48 Molina a Molina – Km 2+900;
- SP 124 Priabona a Priabona – Km 2+300;

Non sono ad oggi disponibili misurazioni più recenti rispetto a quelle eseguite dall'ente gestore della rete viaria (Vi.Abilità); gli stessi strumenti di pianificazione urbanistica recentemente approvati (PTCP - Allegato F – "Mobilità", PAT) fanno riferimento agli stessi dati presenti nella documentazione del "Progetto SIRSE- Monitoraggio del traffico anni 2000-2007" realizzato dall'Amministrazione Provinciale di Vicenza.

Non è stato possibile pertanto reperire dati ufficiali sul traffico veicolare aggiornati successivamente agli anni 2007-2008.

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

Si riporta la legenda dei parametri del traffico rilevati:

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

SP 46 "Pasubio" a San Tomio (km 13+793)



Strada	SP 46 Pasubio
Codice sezione	xVISP046h0138
Progressiva chilometrica	13+793
Località	San Tomio
Comune	Malo
Direzione A	verso Malo – Schio
Direzione B	verso Vicenza
Limite di velocità	50 km/h
Larghezza carreggiata	7,15 m

Parametri	Anno									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Giornate di rilievo	13	6	-	16	20	20	20	27	28	
Traffico Diurno Medio	<i>TDM_{feriale}</i>	12.526	12.753	-	12.838	12.788	13.436	13.084	12.469	13.322
	<i>TDM_{sabato}</i>	10.013	10.194	-	10.262	10.222	10.740	10.459	9.967	10.649
	<i>TDM_{festivo}</i>	7.131	7.260	-	7.308	7.280	7.648	7.448	7.098	7.584
	<i>TDM</i>	11.396	11.603	-	11.680	11.634	12.224	11.904	11.345	12.121
Traffico Giornaliero Medio	<i>TGM_{feriale}</i>	16.058	16.416	-	16.495	16.370	17.165	16.588	15.744	16.919
	<i>TGM_{sabato}</i>	14.713	15.041	-	15.113	14.998	15.726	15.198	14.425	15.501
	<i>TGM_{festivo}</i>	11.459	11.715	-	11.771	11.682	12.249	11.837	11.235	12.073
	<i>TGM</i>	15.209	15.548	-	15.623	15.504	16.257	15.711	14.911	16.024
Flusso 30° Ora	<i>Direzione A</i>	767	752	-	732	770	777	796	791	804
	<i>Direzione B</i>	769	769	-	752	737	801	853	829	857
	<i>Direzione A+B</i>	1.491	1.475	-	1.466	1.488	1.464	1.516	1.508	1.509
Punta Bioraria 7.00 – 9.00	<i>Direzione A</i>	1.205	1.205	-	1.234	1.212	1.200	1.146	1.259	1.227
	<i>Direzione B</i>	1.419	1.395	-	1.389	1.426	1.482	1.420	1.266	1.560
	<i>Direzione A+B</i>	2.624	2.600	-	2.623	2.638	2.682	2.566	2.525	2.787
Punta Bioraria 17.00 – 19.00	<i>Direzione A</i>	1.384	1.383	-	1.377	1.450	1.434	1.302	1.388	1.512
	<i>Direzione B</i>	1.364	1.360	-	1.351	1.358	1.347	1.196	1.273	1.356
	<i>Direzione A+B</i>	2.748	2.743	-	2.728	2.808	2.781	2.498	2.661	2.868
Velocità	<i>V10 (km/h)</i>	86	86	-	84	83	82	83	85	80
	<i>V50 (km/h)</i>	65	65	-	63	63	62	62	64	61
Composizione veicolare	Autovetture	82,72%	83,15%	-	82,35%	83,74%	82,34%	81,66%	83,51%	82,39%
	<i>Comm. leggeri</i>	10,09%	9,55%	-	10,38%	9,34%	9,71%	9,62%	9,40%	10,04%
	<i>Comm. pesanti</i>	7,19%	7,30%	-	7,27%	6,92%	7,95%	8,72%	7,09%	7,57%

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

4

SP 48

MOLINA

a Molina (km 2+900)



CODICE SEZIONE	0029
PROGRESSIVA CHILOMETRICA	2+900
LOCALITÀ	Molina
COMUNE	Malo
DIREZIONE A	verso SP 349 - Thiene
DIREZIONE B	verso Malo
LIMITE DI VELOCITÀ	50 km/h
LARGHEZZA CARREGGIATA	6,20 m

Parametri	Anno								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Giornate di rilievo	-	9	3	8	24	16	16	19	
Traffico Diurno Medio	<i>TDM_{feriale}</i>	-	8.673	9.130	7.955	9.135	9.525	10.496	9.939
	<i>TDM_{sabato}</i>	-	6.933	7.298	6.359	7.302	7.614	8.390	7.944
	<i>TDM_{festivo}</i>	-	4.937	5.198	4.529	5.200	5.422	5.975	5.658
	<i>TDM</i>	-	7.891	8.307	7.238	8.311	8.665	9.549	9.042
Traffico Giornaliero Medio	<i>TGM_{feriale}</i>	-	11.001	11.188	10.062	11.293	11.646	12.905	12.124
	<i>TGM_{sabato}</i>	-	10.079	10.251	9.219	10.347	10.670	11.823	11.108
	<i>TGM_{festivo}</i>	-	7.850	7.984	7.180	8.059	8.310	9.209	8.652
	<i>TGM</i>	-	10.419	10.597	9.530	10.696	11.030	12.222	11.483
Flusso 30° Ora	<i>Direzione A</i>	-	486	500	514	547	634	638	660
	<i>Direzione B</i>	-	577	646	521	595	635	658	683
	<i>Direzione A+B</i>	-	1.036	1.112	932	1.068	1.219	1.171	1.197
Punta Bioraria 7.00 – 9.00	<i>Direzione A</i>	-	875	925	940	1.043	1.163	1.198	1.150
	<i>Direzione B</i>	-	720	745	685	777	872	916	828
	<i>Direzione A+B</i>	-	1.595	1.670	1.625	1.820	2.035	2.114	1.978
Punta Bioraria 17.00 – 19.00	<i>Direzione A</i>	-	891	857	825	918	1.049	1.022	965
	<i>Direzione B</i>	-	1.025	1.110	964	1.080	1.202	1.218	1.214
	<i>Direzione A+B</i>	-	1.916	1.967	1.789	1.998	2.251	2.240	2.179
Velocità	<i>V10 (km/h)</i>	-	95	89	88	88	88	89	87
	<i>V50 (km/h)</i>	-	75	70	70	68	89	71	66
Composizione veicolare	<i>Autovetture</i>	-	77,44%	78,09%	78,07%	78,79%	77,39%	76,46%	80,69%
	<i>Comm. leggeri</i>	-	11,80%	11,41%	11,89%	11,49%	11,12%	11,55%	10,24%
	<i>Comm. pesanti</i>	-	10,76%	10,50%	10,04%	9,72%	11,49%	11,99%	9,07%

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

SP 124

PRIABONA

a Priabona (km 2+300)



CODICE SEZIONE	0023
PROGRESSIVA CHILOMETRICA	2+300
LOCALITÀ	Priabona
COMUNE	Cornedo Vicentino
DIREZIONE A	verso Priabona – Malo
DIREZIONE B	verso SP 246 – Montecchio M.
LIMITE DI VELOCITÀ	80 km/h
LARGHEZZA CARREGGIATA	7,60 m

Parametri	Anno								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Giornate di rilievo	9	6	-	16	27	15	19	23	
Traffico Diurno Medio									
<i>TDM_{feriale}</i>	8.046	8.216	-	8.140	8.615	8.080	8.369	9.099	
<i>TDM_{sabato}</i>	6.724	6.867	-	6.803	7.200	6.753	6.994	7.604	
<i>TDM_{festivo}</i>	5.498	5.614	-	5.562	5.886	5.521	5.718	6.217	
<i>TDM</i>	7.493	7.852	-	7.581	8.023	7.525	7.794	8.474	
Traffico Giornaliero Medio									
<i>TGM_{feriale}</i>	10.430	10.871	-	10.689	11.155	10.327	10.856	11.705	
<i>TGM_{sabato}</i>	9.907	10.325	-	10.152	10.595	9.809	10.311	11.118	
<i>TGM_{festivo}</i>	8.563	8.925	-	8.775	9.158	8.478	8.913	9.610	
<i>TGM</i>	10.089	10.515	-	10.339	10.790	9.989	10.501	11.322	
Flusso 30° Ora									
<i>Direzione A</i>	509	516	-	519	559	529	568	589	
<i>Direzione B</i>	483	581	-	510	563	526	542	593	
<i>Direzione A+B</i>	929	917	-	985	1.033	1.082	1.033	1.052	
Punta Bioraria 7.00 – 9.00									
<i>Direzione A</i>	749	737	-	764	789	798	798	861	
<i>Direzione B</i>	870	892	-	888	969	981	981	1.056	
<i>Direzione A+B</i>	1.619	1.629	-	1.652	1.758	1.779	1.779	1.917	
Punta Bioraria 17.00 – 19.00									
<i>Direzione A</i>	922	948	-	947	1.008	972	1.044	1.065	
<i>Direzione B</i>	755	770	-	812	839	849	893	888	
<i>Direzione A+B</i>	1.677	1.718	-	1.759	1.847	1.821	1.937	1.953	
Velocità									
<i>V10 (km/h)</i>	96	97	-	90	89	89	90	89	
<i>V50 (km/h)</i>	77	77	-	75	74	75	75	74	
Composizione veicolare									
<i>Autovetture</i>	76,59%	76,52%	-	77,65%	81,99%	78,61%	75,42%	76,81%	
<i>Comm. leggeri</i>	13,74%	13,55%	-	14,05%	9,75%	12,05%	13,06%	12,58%	
<i>Comm. pesanti</i>	9,67%	9,93%	-	8,30%	8,26%	9,34%	11,52%	10,61%	

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

I dati rilevati, pur non coprendo tutta la rete viaria principale che gravita nell'are di progetto, consentono comunque di:

- quantificare i "carichi" cui sono sottoposte le principali vie di comunicazione immediatamente connesse all'area di progetto e alla SP 46;
- valutare i livelli di traffico in grado di essere sostenuti dalle arterie viarie interessate;
- analizzare il "trend" del traffico veicolare, indicando se negli ultimi anni si è assistito ad un aumento o a una diminuzione generale dei passaggi veicolari.

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

Per le stazioni di rilevamento disponibili si osserva:

- la SP 46 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2008 di circa 13.322 veicoli di cui il 7,57% (**1.008**) riferibili ad automezzi commerciali pesanti;
- la SP 48 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2007 di circa 9.939 veicoli di cui il 9,07% (**901**) riferibili ad automezzi commerciali pesanti;
- la SP 124 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2007 di circa 9.099 veicoli di cui il 10,61% (**965**) riferibili ad automezzi commerciali pesanti.

Attualizzazione dei dati sul traffico

I dati reperibili sul regime veicolare delle principali arterie viarie di riferimento risultano aggiornati agli anni 2007-2008; per poter verificare la sostenibilità dei volumi di traffico indotti dal progetto con gli attuali valori è stata eseguita una stima della variazione del traffico veicolare tra il 2007 ed il 2015, utilizzando i risultati della modellazione riportata nel documento "Allegato F- Mobilità" al PTCP della Provincia di Vicenza, approvato con DGR della Regione Veneto n° 708/12.

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

A partire dai dati validati sul traffico veicolare leggero e pesante riportati nel Progetto SIRSE e riferiti all'ultimo anno disponibile (2007-2008), tramite gli incrementi tendenziali di traffico di mezzi leggeri e pesanti riportati nell'Allegato F si sono stimati dei valori attuali del numero di mezzi leggeri e pesanti in transito nell'anno 2015 per le stazioni di rilevamento in oggetto della rete viaria principale afferente al sito di progetto.

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

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

I livelli di Traffico veicolare Diurno Medio feriale (TDMfer) attualizzati all'anno 2018, e le relative frazioni costituite dai veicoli commerciali pesanti, risultano pertanto cautelativi (sovrastimati) in termini di analisi del "carico" sulla rete viaria in oggetto.

Le seguenti tabelle riportano i risultati della simulazione.

TABELLA 13: ATTUALIZZAZIONE ALL'ANNO 2018 DEI VALORI DI TRAFFICO RELATIVI ALLA TRAFFICO DIURNO MEDIO FERIALE DELLE PRINCIPALI ARTERIE VIARIE INTERESSATE DAL PROGETTO.

<u>TDMfr</u>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
SP 46 - San Tomio	12.469	13.322	13.628	13.942	14.263	14.591	14.926	15.269	15.621	15.980	16.347	16.723
SP 48 - Molina	9.939	10.168	10.401	10.641	10.885	11.136	11.392	11.654	11.922	12.196	12.477	12.764
SP 124 - Priabona	9.099	9.308	9.522	9.741	9.965	10.195	10.429	10.669	10.914	11.165	11.422	11.685

TABELLA 14: ATTUALIZZAZIONE ALL'ANNO 2018 DEI VALORI DI TRAFFICO RELATIVI ALLA COMPONENTE AUTOMEZZI PESANTI NELLE PRINCIPALI ARTERIE VIARIE INTERESSATE DAL PROGETTO.

<u>Automezzi pesanti</u>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
SP 46 - San Tomio	884	1.008	1.039	1.071	1.105	1.139	1.174	1.211	1.248	1.287	1.327	1.368
SP 48 - Molina	901	929	958	987	1.018	1.050	1.082	1.116	1.150	1.186	1.223	1.261
SP 124 - Priabona	965	995	1.026	1.058	1.090	1.124	1.159	1.195	1.232	1.270	1.310	1.350

TABELLA 15: ATTUALIZZAZIONE ALL'ANNO 2018 DEI VALORI DI TRAFFICO RELATIVI ALLA COMPONENTE AUTOMEZZI COMMERCIALI LEGGERI NELLE PRINCIPALI ARTERIE VIARIE INTERESSATE DAL PROGETTO.

<u>Commerciali leggeri</u>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
SP 46 - San Tomio	1.172	1.252	1.281	1.310	1.340	1.371	1.403	1.435	1.468	1.502	1.536	1.572
SP 48 - Molina	1.018	1.041	1.065	1.090	1.115	1.141	1.167	1.194	1.221	1.249	1.278	1.307
SP 124 - Priabona	1.145	1.171	1.198	1.226	1.254	1.283	1.312	1.343	1.373	1.405	1.437	1.470

Sulla base dei dati calcolati all'anno 2018 si registra quanto segue. I parametri più rappresentativi, per esprimere valutazioni sulla rete viaria, sono il traffico giornaliero medio feriale diurno (TDM feriale) e la percentuale di veicoli commerciali pesanti (tipologia di vettore utilizzata per il conferimento dei rifiuti e il trasporto in uscita).

Per le stazioni di rilevamento disponibili si osserva:

- la SP 46 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2018 di 16.723 veicoli di cui **1.368** riferibili ad automezzi commerciali pesanti;
- la SP 48 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2018 di 12.764 veicoli di cui **1.261** riferibili ad automezzi commerciali pesanti;
- la SP 124 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2018 di 11.685 veicoli di cui **1.350** riferibili ad automezzi commerciali pesanti.

7 VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI

7.1 METODOLOGIA

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

Gli impatti che le azioni del progetto possono esercitare nei confronti delle componenti ambientali e socio-economiche sono espressi in termini di:

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

7.2 ATMOSFERA

L'area vasta in analisi, per quanto riguarda gli aspetti attinenti con la qualità dell'aria, è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- emissioni di gas combustibili prodotte dal traffico veicolare lungo le strade principali. Nei centri urbani si ha una caduta della qualità dell'aria determinata dal movimento veicolare (soste e ripartenze dei mezzi a motore) e dalle emissioni dei camini delle abitazioni soprattutto nei periodi invernali;
- il Quadro Conoscitivo della Regione del Veneto (Stima delle emissioni in atmosfera nel territorio regionale veneto - banca dati di indicatori del quadro conoscitivo LR n.11/04) fornisce per il territorio comunale di Malo il valore di 18,8 ton/anno di emissioni di PM10;
- L'indagine sulla qualità dell'aria eseguita per il Comune di Malo nell'anno 2007, mediante stazione rilocabile, ha rilevato 15 giorni di superamento del valore limite di 24 ore per le polveri inalabili PM10 su 45 giorni complessivi di monitoraggio.

Relativamente all'ambito locale (area di progetto ed immediato intorno) la qualità dell'aria, è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- l'ambito è influenzato dalle emissioni che si verificano lungo la viabilità interna della zona industriale dal passaggio di autoveicoli commerciali leggeri e mezzi pesanti;
- all'interno dell'ambito industriale possono essere presenti complessi produttivi in grado di generare emissioni particolari o significative;
- La qualità dell'aria del sito può risentire dalla presenza della vicina SP 46 "del Pasubio" per il passaggio di veicoli e mezzi di ogni dimensione che generano emissioni gassose e rumorose;
- I dati di PM10 indicati nel Quadro Conoscitivo della Regione del Veneto confermano che il Comune di Malo si trova, secondo il Piano Regionale Di Risanamento Dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.), in Zona A1 Provincia per questo parametro, per il rischio di superamento del Valore Limite su 24 ore per più di 35 giorni all'anno, come deliberato dalla Giunta Regionale n° 3195 del 17 ottobre 2006.

Definizione del grado di sensibilità

Al fine di addivenire ad un giudizio di impatto nei confronti della qualità dell'aria, in prima analisi si è definito il grado di sensibilità della componente ambientale in analisi, riferendosi alla seguente classificazione.

TABELLA 16: VALORI DEL GRADO DI SENSIBILITÀ.

GRADO DI SENSIBILITA'	PUNTEGGIO
BASSA	1 ÷ 8
MEDIA	9 ÷ 16
ALTA	17 ÷ 25

Il grado di sensibilità (attitudine di una componente ambientale ad essere perturbata) è stato determinato in funzione della qualità e della vulnerabilità della componente in analisi secondo le classificazioni nel seguito esposte.

TABELLA 17: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA QUALITÀ.

QUALITA'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	Aree con presenza di insediamenti produttivi e/o reti viarie trafficate
BASSA	2	Aree residenziali e/o agricole con presenza di insediamenti produttivi e/o reti viarie trafficate
MEDIA	3	Aree con insediamenti residenziali con limitate zone naturali ed agricole e assenza di insediamenti produttivi e reti viarie trafficate
ALTA	4	Aree naturali o agricole con presenza di insediamenti umani di tipo esclusivamente residenziale
MOLTO ALTA	5	Aree naturali o agricole con assenza di insediamenti umani

TABELLA 18: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA VULNERABILITÀ.

VULNERABILITA'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	La qualità dell'aria è modificabile attraverso interventi puntuali e di tipo diffuso (areale e lineare)
BASSA	2	La qualità dell'aria è modificabile attraverso interventi di tipo diffuso (areali e lineare)
MEDIA	3	La qualità dell'aria è modificabile attraverso numerosi interventi puntuali
ALTA	4	La qualità dell'aria è modificabile attraverso diversi interventi puntuali
MOLTO ALTA	5	La qualità dell'aria è modificabile attraverso pochi interventi puntuali

Sistema locale (ambito di progetto ed immediato intorno): l'area di progetto ed il suo immediato intorno sono ubicati all'interno di un ambito produttivo del Comune di Malo, ove si segnala la presenza di altre attività produttive in grado di concorrere all'emissione in atmosfera e al passaggio di mezzi commerciali.

Qualità Molto Bassa = 1; Vulnerabilità Molto Alta = 5.

Grado di sensibilità a livello locale = $Q \times V = 5$ **Sensibilità Bassa**

Sistema su area vasta : a livello di area vasta, l'ambito si caratterizza per la presenza di insediamenti produttivi collocati all'interno di un contesto prevalentemente urbano.

Qualità Bassa = 2; Vulnerabilità Media = 3.

Grado di sensibilità a livello di area vasta = $Q \times V = 6$ **Sensibilità Bassa**

I potenziali impatti prodotti dall'impianto di autodemolizione nei confronti della componente atmosfera sono i seguenti:

	azioni di progetto	potenziale effetto negativo	alterazioni sul sistema ATMOSFERA
fase di ESERCIZIO	Attività autodemolizione	Contributi all'inquinamento atmosferico locale di sostanze inquinanti emessi da sorgenti convogliate	L'attività di trattamento rifiuti comporta la produzione di emissioni gassose convogliate in atmosfera, in grado di modificare la qualità dell'aria.

Le modifiche di progetto (ampliamento dell'area destinata allo stoccaggio della auto bonificate, riorganizzazione degli spazi, modifica delle quantità degli stoccaggi, introduzione di un nuovo codice CER) non comporteranno variazioni rispetto alle attuali fonti di emissioni in atmosfera.

Per quanto riguarda la produzione di **sostanze odorogene**, si precisa che le attività condotte nell'ambito aziendale non determinano la produzione di livelli significativi di odori sgradevoli in grado da determinare forme di impatto nei confronti delle aree contermini e circostanti.

I ricettori sensibili individuati per la stima degli impatti sono stati identificati con le abitazioni presenti all'interno dell'ambito territoriale di analisi. In particolare le suddette abitazioni si a circa 100 m dall'impianto di progetto.

Di seguito si procede con la stima degli impatti relativamente a quanto sopra esposto.

Emissioni gassose in atmosfera da sorgenti convogliate

L'impianto di autodemolizione autorizzato prevede l'attivazione di un camino (ad oggi non ancora attivato):

1. **Camino n. 1:** relativo alle emissioni di solvente generate dalla macchina per il lavaggio pezzi (macchinario a ciclo chiuso con riciclo del solvente);

Il consumo di solvente annuo previsto dalla macchina per lo sgrassaggio/pulizia dei pezzi è di circa 20 Kg/anno. Giornalmente è previsto un utilizzo occasionale della macchina e il conseguente livello di emissioni risulterà comunque inferiore ai 3 Kg/giorno.

Rapportando i valori di emissione previsti di solvente (COV) dal progetto in esame con i valori di emissioni totali annui di COV registrati nel Comune di Malo (337 ton/anno), risulta che la fase di esercizio l'impianto comporterà un aumento irrilevante di COV/anno; tale incremento risulta non significativo, del tutto trascurabile.

La tabella sottostante fornisce un riepilogo delle analisi fin qui condotte.

Fonte dell'Emissione	Tipo di Emissione	Localizzazione dell'Emissione	Frequenza dell'Emissione	Livelli di emissione stimati	Aumento % di COV stimato (relativo al totale annuo nel Comune di Malo)
Pulizia dei pezzi <i>(emissione autorizzata ma non ancora attiva)</i>	Solvente	Convogliata – Camino 1	Occasionale. 0,5 ore al giorno	< 3 Kg/giorno di solvente	Non rilevante

Relativamente ai contributi all'inquinamento atmosferico locale da micro-inquinanti emessi da sorgenti puntuali (camini), si può concludere che l'impianto non rappresenta una potenziale premessa per l'emissione di sostanze pericolose la cui ricaduta può interessare in modo significativo ricettori sensibili circostanti

L'impianto di autodemolizione in analisi prevede l'attività di "taglio lamiera" tramite ossitaglio, eseguita all'interno del capannone, con frequenza occasionale della durata massima di circa 5 minuti ad intervento, per un totale cumulato di 1 ora/settimana. Le emissioni risultano di tipo diffuso, in quanto il taglio viene svolto all'interno del capannone in luoghi diversi, a seconda delle reali necessità operative. Vista la quantità esigua e la bassa frequenza dell'emissione, il volume del capannone e il ricambio d'aria naturale, non si ritengono necessari sistemi di aspirazione localizzati.

La tabella sottostante fornisce un riepilogo delle analisi fin qui condotte.

Fonte dell'Emissione	Tipo di Emissione	Localizzazione dell'Emissione	Frequenza dell'Emissione	Livelli di emissione stimati
Ossitaglio	Acetilene, propano, metano, CO2	Diffusa all'interno del capannone	Occasionale (circa 1 volta alla settimana)	Non quantificabile Poco significativo

Per quanto riguarda la valutazione delle emissioni non si hanno a disposizione dati quantitativi, tuttavia sulla base di quanto esposto, si evince l'assenza di significativi contributi alle emissioni ad opera delle operazioni di ossitaglio, ovvero incrementi degli inquinanti misurati.

Relativamente all'inquinamento atmosferico da sostanze pericolose provenienti da sorgenti diffuse (occasionalmente operazioni di ossitaglio), si può concludere che l'impianto autorizzato non rappresenta una potenziale premessa per l'emissione di sostanze pericolose la cui ricaduta può interessare in modo significativo ricettori sensibili circostanti.

Si ritiene pertanto che l'impianto autorizzato e le modifiche di progetto non comportino impatti significativi nei confronti della componente ambientale "Atmosfera".

7.3 AMBIENTE IDRICO: ACQUE SUPERFICIALI

L'area vasta in analisi, per quanto riguarda gli aspetti attinenti con la qualità delle acque superficiali, è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- l'ambito territoriale appartiene all'alta pianura alluvionale veneta, al di sopra della fascia delle risorgive; le caratteristiche geologiche determinano, quindi la formazione di una rete idrografica poco sviluppata ed attiva in presenza di precipitazioni meteoriche significative.
- secondo il "Mappaggio della qualità biologica dei corsi d'acqua superficiali della Provincia di Vicenza" il torrente Giara Orolo, corso d'acqua oggetto di monitoraggio più prossimo all'ambito di intervento, risulta classificato come "non inquinato";
- il territorio dell'alta pianura vicentina è caratterizzato da una marcata antropizzazione, che risente indirettamente delle alterazioni del regime idrologico naturale causate da prelievi e rilasci nella parte a monte, e risente invece direttamente degli usi di tipo agricolo e industriale; inoltre è presente anche un'alterazione morfologica più o meno spinta di parte del reticolo idrografico, il quale in alcune zone è costituito prevalentemente da canali artificiali derivanti dalle opere di urbanizzazione;
- nell'alta pianura vicentina lo stato ambientale dei corsi d'acque è prevalentemente "Non inquinato – Poco inquinato" e in misura minore inquinato.

Relativamente all'ambito locale (area di progetto ed immediato intorno) l'ambiente idrico superficiale è condizionato in linea generale dai seguenti fattori:

- la rete idrografica locale è poco sviluppata come è tipico dell'alta pianura, zona a Nord della fascia delle risorgive, ed è rappresentata dai seguenti corsi d'acqua principali: il t. Vedesai e il t. Proa entrambi tributari del t. Giara Orolo e caratterizzati da prolungati regimi di secca
- l'area è caratterizzata dalla presenza di un potente materasso alluvionale in cui è presente un acquifero permeabile ed idraulicamente indifferenziato, ospitante una ricca falda freatica, che in generale varia da 70-80 m di profondità;
- secondo il "Mappaggio della qualità biologica dei corsi d'acqua superficiali della Provincia di Vicenza" il torrente Giara Orolo, corso d'acqua oggetto di monitoraggio più prossimo all'ambito di intervento, risulta classificato come "non inquinato".

L'attività di autodemolizione continuerà a svolgersi all'interno del lotto produttivo in essere, costituito dai fabbricati e dalle pertinenze esterne a piazzale. Trattasi di superfici edificate, ubicate nella zona industriale di Malo, poste ad una certa distanza rispetto ai corsi d'acqua e più in generale da corpi idrici superficiali. L'ampliamento dei piazzali, previsto dal progetto, interesserà superfici ricadenti nella zona D1 "Produttiva" in continuità con l'impianto esistente, senza dare luogo a rilevanti operazioni di scavo o movimento terra. Il torrente Proa è posto a circa 180 m in direzione Ovest rispetto al sito aziendale.

L'impianto aziendale non dà luogo a scarichi idrici di tipo produttivo; si esclude pertanto il rischio di cessione diretta di sostanze inquinanti su corpi idrici superficiali. Le acque meteoriche sono costituite dalle acque provenienti dalla copertura e dai piazzali pavimentati antistante il capannone. Le acque di dilavamento di prima pioggia dei piazzali dove si svolgono le attività di stoccaggio sono inviate presso la fognatura AVS, previo trattamento; le acque di seconda pioggia di dilavamento dei piazzali sono convogliate presso la rete delle acque bianche della lottizzazione industriale.

L'ampliamento dei piazzali, previsto dal progetto, non interessa reticoli idrografici o altri elementi afferenti la rete idrica superficiale.

Ciò premesso si ritiene che l'attività di progetto non possa arrecare danno all'assetto idrologico ed idrogeologico dell'area in esame, non modificando, per l'appunto, il reticolo di drenaggio esistente nel territorio in esame.

Sulla base di quanto riportato nella documentazione di progetto e delle analisi condotte, si esclude che l'esercizio dell'impianto e l'ampliamento di progetto possano dar luogo ad elementi di perturbazione delle condizioni idrografiche, idrologiche ed idrauliche del territorio. Si esclude, inoltre, la necessità di porre in opera nuove strutture o elementi edilizi in grado di interferire direttamente o indirettamente con gli elementi della rete idrica superficiale.

L'impatto complessivo sulla componente risulta pertanto nullo.

7.4 AMBIENTE IDRICO: ACQUE SOTTOSUPERFICIALI

Sulla base di quanto indicato nel quadro di riferimento ambientale l'area vasta in analisi, per quanto riguarda gli aspetti attinenti le acque sotterranee, è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- l'ambito territoriale appartiene all'alta pianura alluvionale vicentina, al di sopra della fascia delle risorgive;
- il territorio di Malo presenta un sistema idrogeologico multifalde in pressione. Il deflusso generale delle falde in pressione è verso Sud Est;
- lo Stato Chimico delle Acque Sotterranee che emerge dal campionamento dei pozzi di Marano Vicentino e Caldogno evidenziano valori che variano da "Impatto antropico ridotto e sostenibile" a "Impatto significativo";
- il PTCP della Provincia di Vicenza non indica nell'ambito territoriale in analisi la presenza di acquiferi inquinati;
- l'ambito territoriale è caratterizzato dalla presenza di un potente materasso alluvionale in cui è presente un acquifero permeabile ed idraulicamente indifferenziato, ospitante una ricca falda freatica;

Relativamente all'ambito locale (area di progetto ed immediato intorno) l'ambiente idrico sotterranee è condizionato in linea generale dai seguenti fattori:

- l'area è caratterizzata dalla presenza di un potente materasso alluvionale in cui è presente un acquifero permeabile ed idraulicamente indifferenziato, ospitante una ricca falda freatica;
- La Carta delle Isofreatiche dell'Analisi Geologica del PAT evidenzia che la quota della falda freatica, in periodi normali, risulta compresa tra 90 m e 100 m s.l.m., corrispondente ad una soggiacenza media generale rispetto al piano campagna attuale dell'area di progetto di circa -45 ÷ -35 m;
- la vulnerabilità degli acquiferi secondo il Piano di Protezione Civile risulta Media per l'ambito territoriale di appartenenza, mentre procedendo verso Sud-Est, secondo la direzione della falda freatica, il livello di vulnerabilità passa da Variabile (Comune di Villaverla) ad Elevata (Comune di Caldogno).

Definizione del grado di sensibilità

Al fine di addivenire ad un giudizio di impatto nei confronti della qualità delle acque sotterranee, in prima analisi si è definito il grado di sensibilità della componente ambientale in analisi, riferendosi alla seguente classificazione.

TABELLA 19: VALORI DEL GRADO DI SENSIBILITÀ.

GRADO DI SENSIBILITA'	PUNTEGGIO
BASSA	1 ÷ 8
MEDIA	9 ÷ 16
ALTA	17 ÷ 25

Il grado di sensibilità (attitudine di una componente ambientale ad essere perturbata) è stato determinato in funzione della qualità e della vulnerabilità della componente in analisi secondo le classificazioni nel seguito esposte.

TABELLA 20: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA QUALITÀ.

QUALITA'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	Acquifero molto inquinato. Rilascio di sostanze inquinanti ben definite.
BASSA	2	Acquifero inquinato. Rilascio generalizzato di sostanze a seguito di pratiche agronomiche e/o insediamenti umani e attività produttive
MEDIA	3	Acquifero inquinato. Rilascio generalizzato di sostanze a seguito di pratiche agronomiche e/o insediamenti umani
ALTA	4	Acquifero poco inquinato. Rilascio generalizzato di sostanze a seguito di pratiche agronomiche e/o insediamenti umani
MOLTO ALTA	5	Acquifero non inquinato

TABELLA 21: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA VULNERABILITÀ.

VULNERABILITA'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	Acquifero non ben definito, protetto da strati impermeabili
BASSA	2	Acquifero ben definito, protetto da strati impermeabili
MEDIA	3	Acquifero non ben definito (discontinuo), non protetto da strati impermeabili
ALTA	4	Acquifero ben definito, non protetto da strati impermeabili
MOLTO ALTA	5	Acquifero ben definito, non protetto da strati impermeabili, posto in zona di ricarica della falda (a monte delle risorgive)

Sistema locale (ambito di progetto ed immediato intorno): l'area di progetto ricade all'interno di un ambito produttivo, ubicato al di sopra di un potente materasso alluvionale in cui è presente un acquifero permeabile ed idraulicamente indifferenziato, ospitante una ricca falda freatica. Il dati contenuti nel Quadro Conoscitivo della Regione del Veneto indicano uno stato complessivamente buono delle acque sotterranee.

Qualità Alta = 4; Vulnerabilità Molto Alta = 5.

Grado di sensibilità a livello locale = $Q \times V = 20$ **Sensibilità Alta**

Sistema su area vasta: l'area vasta insiste all'interno di un ambito produttivo, ubicato al di sopra di un potente materasso alluvionale in cui è presente un acquifero permeabile ed idraulicamente indifferenziato, ospitante una ricca falda freatica. Il dati contenuti nel Quadro Conoscitivo della Regione del Veneto indicano uno stato complessivamente buono delle acque sotterranee.

Qualità Alta = 4; Vulnerabilità Molto Alta = 5.

Grado di sensibilità a livello di area vasta = $Q \times V = 20$ **Sensibilità Alta**

Durante la fase di esercizio dell'impianto le azioni in grado di produrre possibili interferenze nei confronti delle acque sotterranee sono le seguenti:

- movimentazione dei rifiuti in ingresso e stoccaggio dei rifiuti nei piazzali esterni soggetti a dilavamento meteorico;
- stoccaggio delle auto bonificate nei piazzali esterni soggetti a dilavamento meteorico;
- presenza di emissioni convogliate in corrispondenza delle coperture dei fabbricati soggette a dilavamento meteorico.

	azioni di progetto	potenziale effetto negativo	alterazioni sul sistema ACQUE SOTTOSUPERFICIALI
fase di ESERCIZIO	Stoccaggio rifiuti, movimentazione dei rifiuti in ingresso e stoccaggio delle auto bonificate sui piazzali esterni	Inquinamento delle acque di falda da percolazione di sostanze pericolose conseguente al deposito di rifiuti	La gestione non corretta degli stoccaggi dei rifiuti e delle auto bonificate nei piazzali esterni comporta la produzione di acque meteoriche di dilavamento, potenzialmente in grado di modificare la qualità delle acque sotterranee.
	Presenza di emissioni convogliate in corrispondenza delle coperture dei fabbricati soggette a dilavamento meteorico.	Inquinamento delle acque di falda da percolazione di sostanze pericolose conseguente al dilavamento di sostanze pregiudizievoli per l'ambiente	Sulle coperture del fabbricato aziendale possono essere presenti camini a servizio dell'impiantistica. Tali camini possono rappresentare una fonte di possibile dilavamento di sostanze pregiudizievoli per l'ambiente.

Rischio di rilascio di inquinanti sui piazzali esterni

Per quanto riguarda l'attività di stoccaggio e recupero rifiuti e più in generale le operazioni svolte all'interno dello stabilimento produttivo, nessuna di queste determina interazione diretta o indiretta con l'ambiente idrico sotterraneo.

In particolare si precisa quanto segue:

- i rifiuti in ingresso sono stoccati all'interno dello stabilimento o su piazzali (all'interno di cassoni chiusi), in aree identificate, pavimentate e dotate di sistema di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento di prima pioggia;
- l'attività di recupero (autodemolizione) sarà condotta esclusivamente all'interno del fabbricato, su superfici impermeabili, dotate di griglia di raccolta di spanti o colaticci accidentali;
- le auto bonificate sono stoccate all'interno del fabbricato o su piazzali, in aree identificate, pavimentate e dotate di sistema di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento.

Sulla base di quanto sopra esposto, la possibilità di dilavamento di sostanze pregiudizievoli per l'ambiente e conseguente potenziale rischio di inquinamento di acque sotterranee è praticamente nulla.

Per quanto riguarda i piazzali esterni, destinati allo stoccaggio dei rifiuti e delle auto bonificate, le acque di dilavamento di prima pioggia dei piazzali esterni sono raccolte, trattate e successivamente convogliate alla fognatura nera, mentre le acque di seconda pioggia sono raccolte e successivamente inviate alla rete delle acque bianche della lottizzazione produttiva.

La ditta esegue un'attività periodica di controllo analitico delle acque di scarico, della quantità del materiale decantato e del contenuto di olio nel vano di separazione del disoleatore.

Prescrizioni operative/gestionali

Dovranno essere previsti tutti gli accorgimenti tecnici e le procedure gestionali atti a minimizzarne l'eventuale dispersione di sostanze inquinanti sui piazzali esterni. In particolare si indicano le seguenti raccomandazioni:

- nell'eventualità si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali dovuti a guasti di macchinari, incidenti tra automezzi e/o sversamenti di rifiuti, gli operatori dovranno essere istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza e di bonifica.

Rischio di rilascio di inquinanti sulle coperture

Le acque di dilavamento dei tetti (pluviali) vengono disperse su suolo. Sulle coperture non sono presenti camini, pertanto è possibile escludere la presenza di possibili inquinanti dalle acque di dilavamento delle coperture.

A seguito delle considerazioni sopra esposte l'impatto nei confronti della componente risulta di tipo non significativo.

7.5 TRAFFICO E VIABILITÀ

Il territorio amministrativo comunale di Malo si caratterizza per i seguenti fattori:

- in rapporto al sistema Altovicentino, Malo è interessata da forti flussi di traffico a medio e breve raggio ed è nel contempo caratterizzata da una carenza di infrastrutture viarie correttamente gerarchizzate;
- sulla base dell'attualizzazione dei dati del rapporto SIRSE per il periodo 2000-2008 i flussi di traffico totale lungo la SP 46 "del Pasubio" si attesta su valori di circa 16.700 veicoli giorno (traffico medio giornaliero), mentre il traffico commerciale pesante, lungo il medesimo tratto viario, risulta di circa 1.300 veicoli giorno (traffico medio giornaliero);

Per quanto riguarda l'area di progetto:

- l'impianto di progetto risulta ubicato all'interno di una zona produttiva (ZTO D), già dotata da idonea viabilità per il transito di traffico veicolare commerciale e direttamente servita dalla SP 46 "del Pasubio".

Definizione del grado di sensibilità

Al fine di addivenire ad un giudizio di impatto nei confronti della viabilità, in prima analisi si è definito il grado di sensibilità della componente ambientale in analisi, riferendosi alla seguente classificazione.

TABELLA 22: VALORI DEL GRADO DI SENSIBILITÀ.

GRADO DI SENSIBILITA'	PUNTEGGIO
BASSA	1 ÷ 8
MEDIA	9 ÷ 16
ALTA	17 ÷ 25

Il grado di sensibilità (attitudine di una componente ambientale ad essere perturbata) è stato determinato in funzione della qualità e della vulnerabilità della componente in analisi secondo le classificazioni nel seguito esposte.

TABELLA 23: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA QUALITÀ.

QUALITÀ'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	Struttura viaria ridotta: assenza di direttrici principali, strade comunali e vicinali poco ramificate.
BASSA	2	Struttura viaria sufficiente: assenza di direttrici principali, strade comunali e vicinali ben ramificate.
MEDIA	3	Struttura viaria sviluppata: presenza di direttrici principali di interesse intercomunale (strade provinciali).
ALTA	4	Struttura viaria ben sviluppata: presenza di direttrici principali di interesse interprovinciale (strade statali).
MOLTO ALTA	5	struttura viaria molto sviluppata: presenza di innesti su direttrici a interesse interregionale o di grande flusso (autostrade e tangenziali).

TABELLA 24: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA VULNERABILITÀ.

VULNERABILITA'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	Traffico molto sostenuto.
BASSA	2	Traffico sostenuto.
MEDIA	3	Traffico di entità media.
ALTA	4	Traffico ridotto.
MOLTO ALTA	5	Traffico molto ridotto.

Sistema locale (ambito di progetto ed immediato intorno): l'area di progetto ricade all'interno di un ambito produttivo direttamente servito dalla SP 46.

Qualità Media = 3; Vulnerabilità Bassa = 2.

Grado di sensibilità a livello locale = $Q \times V = 6$ **Sensibilità Bassa**

Sistema su area vasta: a livello di area vasta, si evidenzia la presenza di una rete viaria locale ben sviluppata e un elemento viario provinciale (SP46) caratterizzato da un livello di traffico sostenuto.

Qualità Media = 3; Vulnerabilità Bassa = 2.

Grado di sensibilità a livello di area vasta = $Q \times V = 6$ **Sensibilità Bassa**

Gli effetti dell'attività di autodemolizione sul sistema viabilistico locale si possono identificare in due diversi aspetti: modifiche dei flussi stradali, modifiche totali o di punta dei flussi.

	azioni di progetto	potenziale effetto negativo	alterazioni sul sistema TRAFFICO VEICOLARE
fase di ESERCIZIO	Traffico veicolare commerciale indotto dall'esercizio dello dell'impianto di autodemolizione	Alterazioni nei livelli e nella distribuzione del traffico sul territorio interessato	L'esercizio dell'impianto potrà comportare indirettamente, attraverso il traffico indotto, un sovraccarico locale di traffico sulla viabilità locale e più in generale una diminuzione dei livelli di servizio.

Le interazioni con il flusso stradale possono essere valutate sia dal punto di vista dei flussi complessivi, sia dal punto di vista degli accessi nei momenti di punta.

Le modifiche all'impianto aziendale previste dal progetto in esame non produrranno una nuova domanda di mobilità nel seguito valutata nel suo complesso, anche in relazione alle attività produttive in corso nel contesto territoriale (zona produttiva D). In particolare si precisa che i quantitativi di rifiuti in ingresso e trattati dall'impianto rimarranno invariati rispetto allo stato autorizzato.

Il traffico veicolare di esercizio rimarrà pertanto invariato rispetto allo stato autorizzato e sarà costituito da **mezzi commerciali pesanti e leggeri**, adibiti al trasporto dei mezzi da bonificare, bonificati e di altri materiali.

Sulla base delle informazioni fornite dalla ditta il traffico veicolare indotto dall'impianto di autodemolizione è così composto:

- 2 automezzi pesanti/giorni, pari a 4 passaggi giorno di automezzi pesanti;
- 4 automezzi leggeri/giorno, pari a 8 passaggi giorno di automezzi leggeri.

Si precisa che i mezzi pesanti conferenti e in uscita dall'impianto aziendale interessano ed interesseranno la sola viabilità a servizio della zona produttiva immettendosi successivamente nella SP 46 "del Pasubio", senza interferire in alcun modo con contesti residenziali di sorta.

Nella presente analisi si è tenuto conto dei flussi veicolari commerciali che attualmente insistono sulla viabilità provinciale. In particolare si segnala quanto segue:

- la SP 46 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2018 di 16.723 veicoli di cui 1.368 riferibili ad automezzi commerciali pesanti;
- la SP 48 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2018 di 12.764 veicoli di cui 1.261 riferibili ad automezzi commerciali pesanti;
- la SP 124 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2018 di 11.685 veicoli di cui 1.350 riferibili ad automezzi commerciali pesanti.

L'impianto di autodemolizione autorizzato comporta la generazione di 4 passaggi/giorno di automezzi pesanti e 8 passaggi/giorno di automezzi leggeri in entrata/uscita dal sito aziendale.

Il sito di progetto è ubicato in via Keplero, che, tramite via Copernico, via dell'Astronomia e via Pisa, si collega alla SP 46; quest'ultima permette il successivo collegamento con la SP 48 e la SP 124.

Gli accessi e la viabilità individuata sono organizzati e strutturati in modo tale da minimizzare le interferenze con la rete viaria di livello locale e di area vasta; il sito aziendale è, infatti, ubicato all'interno della zona produttiva di Malo direttamente connessa con la SP 46. L'assetto viario attuale garantisce, pertanto, un'adeguata accessibilità all'impianto per conferire i rifiuti e per consentire l'accesso al personale ed a tutti i mezzi necessari nelle diverse fasi della vita dell'impianto (anche in fase di emergenza). Trattasi infatti di un'area funzionalmente specializzata (area industriale), dotata delle infrastrutture necessarie, con particolare riferimento a quelle viarie.

Tipo di viabilità che rende possibile l'accesso all'area aziendale	Valutazioni
Accessibilità dai caselli autostradali e dalle ferrovie	Lo stabile aziendale si trova a circa 9 km dal casello dell'autostrada A31 di Thiene (10 min di percorrenza); vi si giunge seguendo la SP 46 in direzione Vicenza, svoltando sulla SP 48 in direzione Thiene e successivamente la circonvallazione verso la zona industriale di Thiene. L'azienda non farà uso del trasporto ferroviario.
Accessibilità da infrastrutture di collegamento primario e secondario senza attraversamento di centri abitati	Lo stabile aziendale è direttamente servito dalla viabilità interna alla zona industriale, connessa, a sua volta, alla SP 46. Non si prevede l'attraversamento di centri abitati per raggiungere le principali infrastrutture di collegamento.
Accessibilità da viabilità minore	L'accessibilità allo stabile aziendale da viabilità minore può avvenire dalle strade comunali di collegamento tra la zona industriale e il centro municipale di Malo (via Brandellero)

La vocazione del territorio attraversato dalla viabilità di accesso e le destinazioni d'uso attuali e previste risultano di tipo produttivo.

I contributi di traffico di mezzi pesanti dovuti all'esercizio dell'attività di autodemolizione sono stati rapportati con quelli del traffico veicolare stimati per l'anno 2018 sulla viabilità in oggetto.

Dall'analisi eseguita emerge che il progetto in esame non prevede un aumento del traffico veicolare indotto, ma conferma gli attuali livelli in quanto non varieranno i quantitativi in trattamento.

Considerato un flusso di 4 passaggi/giorno di automezzi pesanti in entrata ed uscita dal sito aziendale, il contributo che si determinerà nei confronti del valore di 1.368 automezzi pesanti, stimato per la SP 46, è del 0,3 %. Il contributo relativo alla SP48 e SP124 risulta equi distribuito (2 passaggi/giorno per ogni tratta viaria), determinando valori prossimi allo 0,16% per la SP48 e 0,15% per la SP124, sempre in relazione alla componente automezzi pesanti.

Considerato un flusso di 8 passaggi/giorno di automezzi commerciali leggeri in entrata ed uscita dal sito aziendale, il contributo che si determinerà nei confronti del valore di 1.572 automezzi pesanti, stimato per la SP 46, è dello 0,5 %. Il contributo relativo alla SP48 e SP124 risulta equi distribuito (4 passaggi/giorno per ogni tratta viaria), determinando valori prossimi allo 0,3% per la SP48 e 0,3% per la SP124, sempre in relazione alla componente automezzi commerciali leggeri.

In sintesi le infrastrutture viarie presenti garantiscono un'adeguata accessibilità all'area. In particolare le modifiche del progetto in esame non produrranno una significativa nuova domanda di mobilità, anche in relazione alle trasformazioni in corso nel contesto territoriale (realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta e della variante alla SP 46): la configurazione impiantistica futura conferma l'attuale flusso di 12 passaggi/giorno (4 pesanti e 8 leggeri), mantenendo invariati i flussi in transito all'interno della zona industriale rispetto allo stato attuale, sfruttando successivamente reti viarie in grado di sostenere flussi veicolari pesanti superiori ai mille veicoli/giorno.

Le analisi condotte consentono di esprimere un giudizio di sostenibilità dei livelli di traffico generati nei confronti della viabilità comunale (interna alla zona industriale) e sovraordinata (SP46, SP48 e SP124), non comportando pregiudizi o compromissioni o significative alterazioni delle normali condizioni di fruizione e vivibilità della zona.

7.6 RUMORE

L'area vasta in analisi, per quanto riguarda gli aspetti attinenti con la rumorosità, è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- le analisi condotte per la redazione del Piano di Zonizzazione Acustica Comunale hanno individuato come principale sorgente sonora il traffico veicolare stradale, relativo alle maggiori infrastrutture presenti nel territorio, rappresentate dalle strade provinciali;
- le principali sorgenti sonore, rilevabili su area vasta, sono collegabili al traffico veicolare stradale relativo alle più importanti infrastrutture viarie presenti nel territorio: la Strada Provinciale 46, la Strada Provinciale 124 e la Strada Provinciale 114. Queste manifestano un elevato passaggio di veicoli di ogni tipologia e dimensione. In particolare la S.P. 46 "del Pasubio" si caratterizza per un elevato passaggio di veicoli di ogni tipologia e dimensione.

Relativamente all'ambito locale (area aziendale ed immediato intorno), la rumorosità locale è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- il Comune di Malo è dotato di Piano di Classificazione Acustica ai sensi della L.R. 21/99. L'area aziendale risulta classificata in CLASSE IV "Aree ad intensa attività umana". Trattasi di aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree con limitata presenza di piccole industrie;
- Secondo il Piano di Classificazione Acustica il valore limite assoluto di immissione per il periodo diurno è di 65 dB(A);
- le principali sorgenti sonore rilevabile a livello locale sono dovute alle attività delle ditte condotte nell'ambito produttivo (Z.T.O. D/produttiva).

Definizione del grado di sensibilità

Al fine di addivenire ad un giudizio di impatto nei confronti della rumorosità ambientale, in prima analisi si è definito il grado di sensibilità della componente ambientale in analisi, riferendosi alla seguente classificazione.

TABELLA 25: VALORI DEL GRADO DI SENSIBILITÀ.

GRADO DI SENSIBILITA'	PUNTEGGIO
BASSA	1 ÷ 8
MEDIA	9 ÷ 16
ALTA	17 ÷ 25

Il grado di sensibilità (attitudine di una componente ambientale ad essere perturbata) è stato determinato in funzione della qualità e della vulnerabilità della componente in analisi secondo le classificazioni nel seguito esposte.

TABELLA 26: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA QUALITÀ.

QUALITA'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	Ambiente con rumore di fondo avvertibile
BASSA	2	Ambiente con rumore di fondo generalmente avvertibile
MEDIA	3	Ambiente con rumore di fondo periodicamente avvertibile
ALTA	4	Ambiente con rumore di fondo poco avvertibile
MOLTO ALTA	5	Assenza di sorgenti di emissioni significative di rumore

TABELLA 27: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA VULNERABILITÀ.

VULNERABILITA'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	La qualità dell'ambiente è modificabile attraverso interventi strutturali particolarmente impegnativi sul territorio
BASSA	2	La qualità dell'ambiente è modificabile attraverso interventi strutturali sul territorio
MEDIA	3	La qualità dell'ambiente è modificabile attraverso interventi puntuali diretti al contenimento delle emissioni di numerose sorgenti.
ALTA	4	La qualità dell'ambiente è modificabile attraverso interventi puntuali diretti al contenimento delle emissioni di diverse sorgenti.
MOLTO ALTA	5	La qualità dell'ambiente è modificabile attraverso interventi puntuali diretti

Sistema locale (ambito di progetto ed immediato intorno): l'area di progetto ricade all'interno di un ambito produttivo ove sono presenti attività produttive.

Qualità Molto Bassa = 1; Vulnerabilità Bassa = 2.

Grado di sensibilità a livello locale = $Q \times V = 2$ **Sensibilità Bassa**

Sistema su area vasta: a livello di area vasta, si evidenzia la presenza di un ambito produttivo, un elemento viario provinciale (SP46) in grado di influire in modo significativo nei confronti dei livelli di rumorosità.

Qualità Media = 3; Vulnerabilità Media = 3.

Grado di sensibilità a livello di area vasta = $Q \times V = 9$ **Sensibilità Media**

Durante la fase di esercizio le fonti di rumorosità significative verso l'ambiente esterno sono riconducibili a:

- impiantistica e mezzi utilizzati per l'esercizio dell'attività di stoccaggio e recupero rifiuti

	azioni di progetto	potenziale effetto negativo	alterazioni sul sistema RUMORE
fase di ESERCIZIO	Utilizzo di macchine, attrezzature ed impiantistica aziendale	Disturbo nei confronti di ricettori sensibili (abitazioni)	L'attività di autodemolizione prevede l'utilizzo di attrezzature e macchinari in grado di modificare i livelli di rumorosità presso i ricettori sensibili più prossimi al sito aziendale (abitazioni).

Il settore ambientale "Rumore" costituisce un comparto potenzialmente influenzato dall'attività di autodemolizione. I potenziali effetti correlati all'attivazione dell'attività di stoccaggio e recupero rifiuti sono relativi alla:

- impatti diretti da rumore su ricettori sensibili in fase di esercizio da attrezzature, macchinari e impiantistica utilizzati durante le fasi lavorative.

Si precisa che le modifiche introdotte dal progetto in esame non comporteranno l'introduzione di ulteriori sorgenti sonore significative in grado di aumentare in maniera sensibile i livelli di pressione acustica presso i ricettori sensibili, rispetto a quanto previsto con la valutazione di impatto acustico aziendale redatta in data 21.10.2013.

Nel seguito si riportano, sommariamente, i contenuti della citata relazione acustica al fine di descrivere le forme di impatto che caratterizzano l'attuale assetto produttivo aziendale.

I ricettori sensibili individuati per la stima degli impatti sono stati identificati con le abitazioni presenti all'interno dell'ambito territoriale di analisi. In particolare le suddette abitazioni si collocano ad una distanza di circa 100 m rispetto al lato Ovest, 150 m rispetto al lato Nord-Est e 150 rispetto al lato Nord aziendale.

La misura fisica del rumore si esprime comunemente in decibel (dB) che sono il logaritmo in base 10 del rapporto tra il valore efficace della pressione sonora e la pressione di riferimento, relativo alla soglia di udibilità dell'orecchio (20 dP). Poiché l'orecchio umano percepisce in maniera differente le frequenze della banda sonora, il livello di pressione sonora viene normalmente misurato utilizzando un procedimento di pesatura che correla il livello alla reazione effettiva al rumore degli individui. In questo caso il livello viene espresso in decibel A (dBA), dal nome della curva A di ponderazione applicata.

Gli effetti del rumore vengono comunemente distinti in diretti, che determinano cioè lesioni a carico dell'apparato uditivo, e indiretti o aspecifici, comprendenti le sensazioni di fastidio più o meno accentuate e i danni ad altri organi e apparati in generale. In Tabella si riportano gli effetti di disturbo e danno da rumore secondo una scala di lesività proposta da alcuni autori (Gisotti e Bruschi, 1992).

TABELLA 28: EFFETTI DI DISTURBO E DANNO DA RUMORE SECONDO UNA SCALA DI LESIVITÀ (FONTE: GISOTTI E BRUSCHI, 1992)

<i>Livello di intensità sonora dBA</i>	<i>Caratteristiche della fascia di livelli di intensità sonora</i>
0-35	Rumore che non arreca fastidio né danno
36-65	Rumore fastidioso e molesto, che può disturbare il sonno e il riposo
66-85	Rumore che disturba e affatica, capace di provocare danno psichico e neurovegetativo e in alcuni casi danno uditivo
86-115	Rumore che produce danno psichico e neurovegetativo, che determina effetti specifici a livello auricolare e che può indurre malattia psicosomatica
116-130	Rumore pericoloso: prevalgono gli effetti specifici su quelli psichici e neurovegetativi
131-150 e oltre	Rumore molto pericoloso: impossibile da sopportare senza adeguata protezione; insorgenza immediata o comunque molto rapida del danno

L'impianto si colloca all'interno della zona industriale di Malo e prevede la conduzioni di operazioni inerenti l'attività di autodemolizione. Il contesto di zona presenta attualmente le seguenti significative sorgenti acustiche, riconoscibili presso il sito di intervento:

- il traffico veicolare presente sulla viabilità limitrofa al sito aziendale (via Keplero, via Newton e via Copernico);
- le attività industriali limitrofe al sito aziendale presenti all'interno della stessa zona industriale;
- l'attività della stessa ditta SCAPIN BRUNO AUTODEMOLIZIONI Srl.

Presso l'impianto di autodemolizione vengono utilizzati i seguenti macchinari:

- carrello elevatore elettrico per la movimentazione dei carichi;
- ponti autosollevanti per la bonifica e smontaggio delle automobili;
- utensili manuali o ad aria compressa o a batteria in genere;
- carrello porta bombole a miscela ossi-acetilenica per modesti interventi di taglio lamiere e cesoiatura-recupero rifiuti metallici recuperabili;
- pompa per estrazione fluidi condizionamento.

In corrispondenza dei confini di proprietà, nei tre lati chiusi (escluso il lato sud comunicante con la strada di accesso e con la zona industriale e quindi nelle direzioni delle abitazioni possibilmente disturbate), è presente una barriera in cemento da 3 m di altezza con interposta una protezione ambientale costituito da una piantumazione sempreverde con un'altezza da terra pari a circa 2,5 metri.

L'azienda sarà attiva durante l'orario diurno (06.00-22.00).

Al fine di caratterizzare il clima acustico attuale dell'ambito territoriale interessato dal progetto (inteso come sito ed area vasta) e per addivenire ad una realistica previsione dei livelli di rumorosità indotti dall'impianto di autodemolizione, è stato eseguito un rilievo fonometrico, al fine di determinare il rumore residuo che attualmente caratterizza l'area. I risultati dell'indagine acustica sono contenuti nell'Elaborato "Relazione di valutazione di impatto acustico" del 21.10.2013, a cui si rimanda per ogni specifico approfondimento. Di seguito si richiamano le parti essenziali e più significative ai fini del presente studio.

Le analisi condotte hanno permesso di stimare il clima acustico con particolare riferimento ai ricettori sensibili (abitazioni civili). Nello specifico si riportano i seguenti valori.

Attività aziendale: livelli sonori previsti presso i ricettori sensibili e punti di interesse.

Identificazione ricettore	Periodo	Leq dB(A) ATTUALI
R1 Casa 1	Diurno	46,4
R2 Confine aziendale	Diurno	42,9
R3 Confine aziendale	Diurno	47,0
R4 Casa 4	Diurno	51,9
R5 Casa 5	Diurno	51,9
R6 Casa 6	Diurno	38,8
R7 Casa 7	Diurno	41,5
R8 Confine aziendale	Diurno	50,4

Secondo la scala di riferimento "Gisotti e Bruschi" tali livelli previsionali, stimati in prossimità dei ricettori sensibili (abitazioni) rappresentano un "Rumore fastidioso e molesto" (41,5-51,9 dB).

Le considerazioni esposte nella valutazione acustica permettono di accertare che l'impianto di autodemolizione autorizzato rispetta i limiti di immissione, emissione e differenziali per il periodo diurno individuati dal Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Malo.

Atteso che, con le modifiche apportate in sede di progetto, non si prevede un aumento rispetto allo stato attuale, si stima un impatto di tipo non significativo, giudicato, ad ogni modo, sostenibile nei confronti della componente ambientale RUMORE.

FIGURA 36. INDAGINE ACUSTICA: POSIZIONI DI MISURA.



N° = Posizioni di misura

7.7 CUMULO CON ALTRI PROGETTI

Generazione di conflitti nell'uso delle risorse

Il funzionamento dell'impianto aziendale non comporta l'utilizzo di risorse tali da generare conflitti nei confronti delle altre attività industriali presenti nella medesima zona industriale.

Cumulo di perturbazione all'ambiente

Considerato che:

- la ditta proponente conduce già l'attività di autodemolizione presso il sito aziendale, localizzato all'interno di una zona industriale (ZTO D);
- sulla base di quanto riportato nella documentazione progettuale le emissioni di rumorosità attuali e previste rispettano e rispetteranno i livelli previsti dalla normativa vigente in materia;
- il ciclo produttivo aziendale non genera acque di processo;
- le emissioni in atmosfera risultano non significative;
- non si è a conoscenza di altri progetti o attività in essere in grado di interagire in modo significativo con l'impianto di in parola.

Si esclude che le emissioni di progetto possano cumularsi in modo significativo con le perturbazioni all'ambiente generate da altri impianti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione che insistono sulla stessa area.

CUMULO CON ALTRI PROGETTI – Prospetto riepilogativo			
Indicatore di importanza	Impatto potenziale	Mitigazione proposta	Motivazione
Generazione di conflitti nell'uso delle risorse con altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione	NULLO	NON NECESSARIA	L'esercizio dell'impianto aziendale non richiede l'utilizzo di quantitativi di risorse tali da generare conflitti nei confronti delle altre attività industriali presenti nella medesima zona industriale.
Perturbazione ambientale dovuta all'effetto cumulativo con altri progetti esistenti e/o di progetto a seguito di emissioni in atmosfera, scarichi idrici o nel sottosuolo	NON SIGNIFICATIVO	NON NECESSARIA	Si esclude che le emissioni di progetto possano cumularsi in modo significativo con le perturbazioni all'ambiente generate da altri impianti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione che insistono sulla stessa area.

7.8 PAESAGGIO

Il territorio amministrativo comunale di Malo si caratterizza per i seguenti fattori:

- il territorio dell'Alto vicentino ha subito negli ultimi decenni una notevole trasformazione. Da un paesaggio prettamente agricolo, si è gradualmente passati ad una realtà caratterizzata dalla diffusione della piccola e media industria;
- Il territorio attuale può essere perciò rappresentato come un'accostarsi di distese di campi coltivati, con centri abitati di varia estensione ed edifici produttivi confinati entro spazi ben delimitati e disseminati a macchia di leopardo;
- i centri urbani presentano caratteristiche comuni o connotati da un prevalente sviluppo di tipo lineare (lungo le principali strade di comunicazione con il territorio circostante) con tendenza alla saturazione progressiva degli spazi interposti.

Per quanto riguarda l'area di progetto:

- gli elementi paesaggistici più importanti delle zona sono il torrente Giara e la zona agricola circostante la lottizzazione produttiva;
- la presenza del verde è legata alla matrice agricola presente all'esterno della zona industriale, priva però di elementi naturali, quali siepi e boschetti. La mancanza di elementi arborei rilevanti e diffusi fa sì che il paesaggio risulti monotono e piatto, specialmente durante i mesi invernali, quando i campi destinati a seminativo vengono arati e le coltivazioni arboree sono prive di foglie.

Definizione del grado di sensibilità

Al fine di addivenire ad un giudizio di impatto nei confronti della viabilità, in prima analisi si è definito il grado di sensibilità della componente ambientale in analisi, riferendosi alla seguente classificazione.

TABELLA 29: VALORI DEL GRADO DI SENSIBILITÀ.

GRADO DI SENSIBILITA'	PUNTEGGIO
BASSA	1 ÷ 8
MEDIA	9 ÷ 16
ALTA	17 ÷ 25

Il grado di sensibilità (attitudine di una componente ambientale ad essere perturbata) è stato determinato in funzione della qualità e della vulnerabilità della componente in analisi secondo le classificazioni nel seguito esposte.

TABELLA 30: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA QUALITÀ.

QUALITA'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	Paesaggio degradato o abbandonato
BASSA	2	Paesaggio totalmente antropizzato
MEDIA	3	Paesaggio antropizzato con componenti naturali
ALTA	4	Paesaggio di tipo naturale ma modificato da azioni antropiche
MOLTO ALTA	5	Paesaggio di tipo naturale incontaminato

TABELLA 31: CRITERI DI DEFINIZIONE DELLA VULNERABILITÀ.

VULNERABILITA'	PUNTEGGIO	DESCRIZIONE
MOLTO BASSA	1	Paesaggio poco definito
BASSA	2	Paesaggio tipico ma non ben definito (caratteristico di molte località ma con componenti estranee).
MEDIA	3	Paesaggio tipico ben definito (caratteristico di molte località).
ALTA	4	Paesaggio particolare e comune (caratteristico di più località).
MOLTO ALTA	5	Paesaggio particolare ed esclusivo (caratteristico di una determinata località).

Sistema locale (ambito di progetto ed immediato intorno): l'area di progetto ricade all'interno di un ambito produttivo.

Qualità Media = 2; Vulnerabilità Bassa = 1.

Grado di sensibilità a livello locale = $Q \times V = 1$ **Sensibilità Bassa**

Sistema su area vasta: a livello di area vasta, il territorio attuale può essere rappresentato come un'accostarsi di distese di campi coltivati, con centri abitati di varia estensione ed edifici produttivi confinati entro spazi ben delimitati e disseminati a macchia di leopardo.

Qualità Media = 3; Vulnerabilità Media = 3.

Grado di sensibilità a livello di area vasta = $Q \times V = 9$ **Sensibilità Media**

Gli effetti del nuovo impianto sul sistema paesaggio si possono identificare nei seguenti aspetti.

	azioni di progetto	potenziale effetto negativo	alterazioni sul sistema PAESAGGIO
fase di ESERCIZIO	Intrusione nel paesaggio visibile di nuovi elementi potenzialmente negativi sul piano estetico-percettivo	Realizzazione di opere esterne in grado di modificare lo stato esterno dei luoghi	La realizzazione di opere esterne può comportare scadimento dello stato dei luoghi anche attraverso l'inserimento di elementi incongrui o detrattori.

Il progetto in esame prevede di attivare modifiche gestionali all'interno dell'impianto autorizzato e di ampliare i piazzali esterni per lo stoccaggio dei veicoli bonificati, senza comportare modifiche agli attuali volumi edilizi.

Si precisa che il sito aziendale attuale e l'area di ampliamento non ricadono all'interno di zone gravate da vincoli di natura paesaggistica.

Per quanto riguarda la realizzazione del nuovo piazzale, quest'ultimo si configura come un elemento congruo e non intrusivo rispetto alla destinazione dei luoghi, inserendosi all'interno di un contesto produttivo (ZTO D1), in continuità con l'attuale piazzale e più in generale con il sito aziendale. La modifica dello stato dei luoghi risulterà marginale, e non darà luogo a riduzione degli elementi strutturanti del sistema paesaggistico locale in quanto insisterà in continuità con l'ambito produttivo di via Keplero.

Non si ravvisano, inoltre, possibili interferenze nei confronti delle relazioni visive del contesto paesaggistico, in quanto il piazzale ricade all'interno di un contesto produttivo, non relazionato con gli elementi territoriali paesaggisticamente vincolati.

7.9 FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

Il sito produttivo aziendale ricade all'interno della zona industriale di Malo, confinante con terreni destinati all'agricoltura. Non si rileva la presenza di specie faunistiche e floristiche di pregio, attesa la destinazione e la preminente vocazione industriale ed artigianale del contesto territoriale in esame.

Per quanto riguarda le azioni previste dal progetto in esame si ritiene che quest'ultimo non possa introdurre fattori aggiuntivi di interferenza, all'interno di un'area già caratterizzata dalla presenza di attività produttive in atto. L'attività aziendale insisterà, inoltre, all'interno del fabbricato e sui piazzali aziendali. L'ampliamento del piazzale non prevede, inoltre, la sottrazione di superficie agricola o in qualche misura interessata da ecosistemi, elementi vegetazionali o habitat faunistici, ma di un'area di pertinenza aziendale già destinata dallo stesso Piano degli Interventi ad espansione produttiva (ZTO D1).

L'esercizio dell'impianto di autodemolizione nella configurazione attuale e di progetto non può determinare alcun impatto significativo sulle componenti flora e fauna.

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

Le modifiche progettuali non determineranno sottrazione significativa o frammentazione di habitat faunistici, non saranno interessati direttamente o indirettamente gli elementi della rete ecologica locale, provinciale e regionale, in quanto si concentreranno all'interno di un ambito produttivo dove l'urbanizzazione risulta consolidata.

7.10 USO TERRITORIALE E ZONIZZAZIONE

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

L'ampliamento di progetto non prevede la variazione di zonizzazione urbanistica. L'area resterà a destinazione produttiva secondo l'attuale classificazione "ZTO D1 zona artigianale, industriale, commerciale/direzionale di completamento".

Non si preventiva, inoltre, l'occupazione di nuove aree diverse da quelle già in disponibilità alla ditta proponente, in quanto:

- l'ampliamento di progetto sarà attivato sui piazzali in cls utilizzati per lo stoccaggio di autoveicoli bonificati;
- il nuovo stoccaggio dei veicoli bonificati sarà realizzato nel settore adiacente allo stabile aziendale; l'area è attualmente non pavimentata e sarà perciò oggetto di pavimentazione in calcestruzzo.

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

TABELLA 32 PRINCIPALI BERSAGLI/RICETTORI POTENZIALMENTE ESPOSTI A RISCHIO.

Bersaglio/Ricettore sensibile	Vulnerabilità / Sensibilità all'impatto	Distanza dal sito aziendale di progetto
Abitazioni (esterne alla zona industriale) *	Media	110 m
Zone residenziali	Media	120 m
Scuole, asili	Elevata	1,2 km
Ospedali/Case di cura	Elevata	1,8 km

* Fra l'impianto e l'abitazione più vicina si interpone la zona agricola.

L'analisi degli aspetti ambientali si riferisce alla localizzazione di aree sensibili per la salute pubblica, quali le aree residenziali, le scuole, le aree ricreative, rispetto all'area di intervento.

I principali bersagli/ricettori sensibili (zone residenziali, scuole, ospedali, comunità, ecc.) potenzialmente sottoposti a rischi, sono collocati ad una certa distanza dal sito aziendale come indicato precedentemente.

La valutazione espressa nei precedenti paragrafi in merito alla produzione di rumore e più in generale ai disturbi ambientali permette di escludere possibili effetti negativi significativi nei confronti delle aree di particolare sensibilità sopra individuate.

In sintesi, non si preventivano, pertanto, possibili modifiche significative relativamente all'uso territoriale o per quanto riguarda la zonizzazione urbanistica. Inoltre, non si preventiva alcuna modifica nei confronti di elementi strutturali e di caratterizzazione del territorio con particolare riferimento alla matrice territoriale agricola, alle siepi alberate, ai corsi d'acqua e alle zone boscate, posti, ad ogni modo, all'esterno rispetto al contesto urbanizzato consolidato ove ricade il sito aziendale.

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

L'ampliamento di progetto non comporta la sottrazione di ricchezze relative. L'iniziativa, infatti, si colloca all'interno di un'area produttiva esistente e le modifiche di progetto non prevedono sottrazione di nuove superfici naturali o seminaturali, ma aree interne alla ZTO D1 "Produttiva". L'esercizio dell'impianto non comporterà l'utilizzo di significativi quantitativi di gasolio, acqua, gas metano ed energia elettrica.

Capacità di carico dell'ambiente naturale

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

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

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

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

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

Le modifiche progettuali non determineranno sottrazione significativa o frammentazione di habitat faunistici, non saranno interessati direttamente o indirettamente gli elementi della rete ecologica locale, provinciale e regionale, in quanto si concentreranno all'interno di un ambito produttivo dove l'urbanizzazione risulta storicamente consolidata.

L'attività di recupero rifiuti speciali non determina, inoltre, la produzione di livelli di emissioni in grado di modificare in modo significativo gli attuali livelli di qualità dell'aria del sistema locale.

Il proseguimento dell'attività di autodemolizione secondo le modifiche di progetto, non prefigura pertanto impatti potenziali nei confronti di aree di particolare valenza naturalistica o l'aumento dei fattori perturbativi in contesti territoriali fortemente urbanizzati a destinazione produttiva.

8 CONCLUSIONI

Lo studio preliminare ha consentito di escludere la presenza di potenziali impatti significativi correlati a possibili interferenze nei confronti del sistema acque, suolo-sottosuolo, delle emissioni di inquinanti in atmosfera e rumore. Per quanto riguarda il rischio di dispersione nel sistema idrico e nel suolo-sottosuolo di sostanze inquinanti, si osserva che le operazioni di recupero dei rifiuti speciali sono condotte esclusivamente all'interno del capannone aziendale.

I piazzali esterni, dove si svolgono le operazioni di passaggio dei mezzi conferenti, lo stoccaggio delle auto bonificate e da bonificare sono dotati di sistema di raccolta, trattamento e invio in fognatura delle acque meteoriche di dilavamento di prima pioggia, mentre le acque di seconda pioggia sono inviate presso la rete delle acque bianche della lottizzazione produttiva.

L'ampliamento dei piazzali destinati allo stoccaggio dei veicoli bonificati interesserà un'area interna alla zona produttiva (ZTO D1) ove non insistono vincoli o elementi ostativi all'intervento.

Lo studio ha evidenziato come le soluzioni progettuali risultino adatte al fine di scongiurare possibili contaminazioni in caso di incidenti operativi. Infine, l'attività di progetto non comporta la produzione di scarichi idrici derivanti dal ciclo produttivo.

Più in generale, le modifiche individuate dal progetto di ampliamento non introducono nuove forme di impatto rispetto all'impianto autorizzato ed in esercizio.

In relazione a ciò, si è del parere che il progetto in questione, relativo alla richiesta di ampliamento dell'attività di autodemolizione autorizzata con aumento della capacità di stoccaggio, sulla base degli elementi esaminati, coerentemente con i contenuti dell'Allegato IV-bis della Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., non determina possibili impatti significativi sull'ambiente.