

REGIONE DEL VENETO  
PROVINCIA DI VICENZA  
COMUNI DI MALO E ISOLA VICENTINA



## Ampliamento dell'attività produttiva della ditta Natcor s.r.l.

Studio di Impatto Ambientale -  
Sintesi delle risposte alle  
integrazioni

SIA  
INT

**Data emissione** Novembre 2020

**Revisione** 00

**Scala** --

**Codice elaborato:** LG\_16\_037\_SIA\_1\_INT\_00.docx

**Referente di commessa:**

**Dott. for. Marco Grendele**

Via A. Pigafetta, 22/A

36073 Cornedo Vicentino (VI)

Tel.: 339 6259112

E-mail: [marco@landes-group.it](mailto:marco@landes-group.it)

PEC: [marco.grendele@pec.it](mailto:marco.grendele@pec.it)

**Committente:**

**FANIN SPA**

Via Fondomuri, 43

36034 Malo (VI)

**Landes Group**

**dott.ssa for. Marta Ciesa | dott. for. Marco Grendele | dott. for. Carlo Klaudatos | dott. for. Enrico Pozza**

**Sede operativa:** Via don Minzoni - 36034 Malo (VI) - [www.landes-group.it](http://www.landes-group.it)



# 1 SINTESI DELLE RISPOSTE ALLE INTEGRAZIONI

Il presente elaborato esplicita la sintesi e la localizzazione delle risposte rispetto alla "Richiesta integrazioni ai sensi dell'articolo 27 bis, comma 5, del D.Lgs. n.152/2006 e ss. mm. e ii." da parte della Provincia di Vicenza - Area Servizi al Cittadino e al Territorio - Settore Ambiente - Servizio VIA in data 29 settembre 2020 (Prot.N. GE 2020/0040544).

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
Quadro programmatico		
1. Si ravvisa la necessità di integrare il quadro programmatico ritenendo necessari alcuni approfondimenti per analizzare le specifiche sensibilità individuate, mettendole in rapporto con l'intervento proposto.		
In relazione al PTCP non è stato indicato il fatto che l'area dell'intervento è interessata da:		
tav. 2.1 CARTA DELLA FRAGILITA': RISCHIO IDRAULICO PIANO PROVINCIALE DI EMERGENZA (Art.10) R1	La porzione del sito di progetto ricadente nel comune di Malo non è interessata da alcun tematismo, mentre la porzione del sito di progetto ricadente nel comune di Isola Vic., è ricompresa in un'area con rischio idraulico R1 (rischio moderato) come individuata dal Piano Provinciale di Emergenza. La pianificazione a livello comunale non ha individuato elementi di criticità in merito al rischio idraulico e il progetto prevede l'apprestamento dei presidi ambientali per la mitigazione dell'impatto sull'assetto idrogeologico della zona	LG_16_037_SIA_1_QT_01
tav. 2.5 CARTA del RISCHIO IDRAULICO: RISCHIO IDRAULICO PIANO PROVINCIALE DI EMERGENZA (Art.10) - R1	Parte del territorio in esame, quello situato in comune di Isola Vicentina, è catalogato nel Rischio Idraulico del Piano provinciale delle emergenze come R1 - si veda quanto indicato sopra nell'analisi delle Fragilità	LG_16_037_SIA_1_QT_01

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<p>Relativamente a questa tavola lo S.I.A. " ... evidenzia il passaggio di una linea elettrica, classificata nel range da 50 a 133 Kw ... " ma non si fanno considerazioni in proposito.</p>	<p>Si evidenzia il passaggio di una linea elettrica, classificata nel range da 50 a 133 Kw. La linea esistente è gestita da E-Distribuzione Spa ed è una linea di media tensione pari a 20 kV. Un progetto, già presentato da E-Distribuzione Spa, prevede il suo interrimento (per il tratto insistente sul sedime di progetto) ed è già stata ottenuta la necessaria autorizzazione (si veda All. S15 Autorizzazione Enel). In data 14/10/2019 E-Distribuzione Spa e Natcor Spa hanno sottoscritto una Convenzione (riportata nell'All. S15) per la costituzione di una servitù collegata alla presenza della linea che definisce anche l'entità della fascia di sicurezza che deve essere garantita lungo il tracciato della linea, quantificata in 2 m dall'asse della stessa. Questo aspetto non sarà pertanto oggetto di ulteriori valutazioni dell'impatto ambientale.</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>
<p>tav. 3.1 SISTEMA AMBIENTALE: Aree Carsiche (Art. 14)</p>	<p>Per quanto riguarda il sistema ambientale, l'area di interesse ricade all'interno di Aree carsiche. I PRC di Malo e Isola Vicentina non contengono prescrizioni tali per questo articolo nell'area di interesse, dunque questo elemento non è stato oggetto di ulteriori valutazioni.</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>
<p>tav. 3.1 SISTEMA AMBIENTALE: Corridoi PTRC (Art. 38) Aree Nucleo/Nodi della rete (Art. 38) Relativamente a questa tavola lo S.I.A. indica il fatto che " ... nei dintorni, è presente una zona classificata come Stepping stone ... " ma non si fanno considerazioni in proposito.</p>	<p>La presenza di aree ecologicamente rilevanti (Corridoi PTRC, Aree Nucleo/Nodi della rete), sebbene non ricadenti all'interno del sito di interesse, è stata usata per la determinazione delle mitigazioni ambientali dell'intervento. Nello specifico la realizzazione delle siepi e degli elementi arborei, ha tenuto conto nella scelta di specie ecologicamente coerenti.</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
In relazione al PAT del Comune di Malo,		
<p>Tav. 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale Lo S.I.A. afferma che " ... L'area di intervento ricade all'interno ... una fascia di rispetto idraulico" ma non mette in relazione questa particolarità con l'intervento previsto.</p>	<p>Il sedime di progetto è solo parzialmente interessato da tale vincolo e non prevede che vi sia la realizzazione di nuovi fabbricati sulla superficie vincolata. Il vincolo influisce solo marginalmente sul progetto imponendo un vincolo di inedificabilità su un'area che comunque sarebbe destinata a ospitare il verde aziendale.</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>
<p>Tav. 3 - Carta delle Fragilità Occorre che il SIA metta in relazione il progetto in questione con le sottoelencate sensibilità ambientali verificando anche se l'intervento previsto vada ad interessarle direttamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ "compatibilità geologica - aree non idonee";</li> <li>▪ "Zone di tutela - Corsi d'acqua".</li> </ul> <p>In relazione all'art.20 delle N.T.A. del PAT ( Idrografia - zone di tutela e fasce di rispetto) necessita di un chiarimento, in quanto il nulla osta dell'autorità preposta alla tutela di polizia idraulica e/o dal rischio idraulico previsto nel comma 8 e citato nel S.I.A. si riferisce agli interventi previsti nel 7° comma lett. a), b) e c) e non a quelli indicate nel comma 6, nuove costruzioni, che non sarebbero ammesse. (tale chiarimento risulta necessario anche in relazione a quanto previsto dal P.I. del Comune di Malo e dal P.A.T. del Comune di Isola Vicentina).</p>	<p>Il progetto in esame ricade all'interno della fascia di profondità regolata dall'art. 31 il quale per la fattispecie in esame rimanda ai vincoli di cui all'art. 20 delle N.T.A. del PAT ( Idrografia - zone di tutela e fasce di rispetto). A parere del proponente l'istruttoria che ha portato alla formazione del Provvedimento Conclusivo n. 19/AU/010 del 18/12/2019 del Procedimento Unico, in variante ai sensi art 4 L.R. 55/2012, ha necessariamente preso in considerazione tutti gli aspetti urbanistici nell'area oggetto di intervento, pur non esplicitati singolarmente. Pertanto si ritiene che il Provvedimento rilasciato deroghi anche alla fascia di rispetto di cui all'art. 41 comma 1, lettera g), punto 2 della L.R. n. 11/04 (fascia di profondità di almeno m. 100 dall'unghia esterna dell'argine principale per i fiumi, torrenti e canali arginati e canali navigabili). A tal proposito il proponente ha richiesto tali precisazioni con lettera indirizzata al Sindaco del Comune di Malo in data 30/10/2020 prot. n. 23200 (All. S17A Richiesta Sindaco Malo).</p> <p>Il Comune di Malo ha risposto positivamente in data 30/10/2020 (All. S17B Riscontro Comune Malo), avvalorando i contenuti della nota trasmessa e confermando che il progetto approvato con il rilascio del provvedimento unico è da considerarsi urbanisticamente conforme.</p> <p>Per quanto riguarda l'intervento in Comune di Isola Vicentina, si fa riferimento alla variante n. 7 approvata con D.C.C. n. 07 del 03.05.2017 (Comune di Isola Vicentina, 2020). Il progetto ricade in zona di tipo industriale D1/5 soggetta a vincolo di cui</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p> <p>All. S17A Richiesta Sindaco Malo</p> <p>All. S17B Riscontro Comune Malo</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
	<p>al Dlgs 490/99. La zona è inoltre ricade in "Ambito con indicazioni specifiche" (Figura 2 46). Nella variante n. 3 del Piano degli Interventi era inoltre presente una scheda descrittiva dell'intervento di ampliamento della ditta Fanin nel comune di Isola Vicentina. In questa scheda si possono notare le zone destinate ad "Alberature e mitigazioni" che, in destra orografica del torrente Giara/Livergon, sostituiscono il vincolo di rispetto fascia di profondità presente nel comune di Malo e nel progetto sono destinate al verde e alla realizzazione del bacino di accumulo.</p> <p>Il PI del Comune di Isola Vicentina ha infatti rimosso il vincolo di rispetto in merito alla fascia di profondità (si fa presente infatti che il PAT ha mera funzione ricognitiva ma non confermativa).</p>	
<p>Tav. 4 - Carta delle Trasformabilità</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Corridoio ecologico secondario ( Lo SIA indica solo il fatto che " ... Il torrente Giara/Livergon viene classificato come corridoio ecologico secondario ... ");</li> <li>▪ Aree idonee ad interventi diretti al miglioramento della qualità urbana: Progetti speciali - 1 Livergon-Giara.</li> </ul>	<p>Il sedime di Progetto è lambito sul lato est dal perimetro di un'area di riqualificazione del progetto speciale Livergon-Giara che ha lo scopo di migliorare la fruibilità delle aree verdi coincidenti con il corso del Torrente Giara: il progetto ha tenuto conto di questo aspetto prevenendo la realizzazione del verde aziendale lungo il lato del perimetro interessato.</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>
<p>Tav. 4 - Carta delle Trasformabilità</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infrastrutture di collegamento in programmazione - secondario;</li> </ul>	<p>Si tratta della nuova arteria, comprensiva della costruzione di un nuovo ponte, per il collegamento di S. Tomio di Malo a via Giare di Isola V.na al fine di collegare l'area di "Vallugana" alla Sp n.46 mediante un percorso che eviti l'attraversamento dei centri abitati di San Tonio di Malo e di Via Giare di Isola Vicentina da parte del traffico pesante generato dalle attività produttive collocate sulla destra Giara. Tale infrastruttura di progetto è venuta meno con la progettazione della viabilità ausiliaria alla SPV: difatti tale proposta non è stata ripresa nel successivo Piano degli Interventi, tale elemento dunque non sarà oggetto di ulteriori valutazioni.</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<p>Tav. 4 - Carta delle Trasformabilità</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilità lenta - pista ciclabile (Lo SIA indica solo il fatto che " ... Indicata dai pallini verdi vi è la pista ciclabile che attraversa in parte l'area di intervento ...")</li> </ul>	<p>Il progetto si fa carico della parziale realizzazione della pista ciclabile con un tracciato diverso, dunque questo elemento non sarà oggetto di ulteriore valutazione.</p> <p>Nella fattispecie il nuovo tracciato è posto tra la bretella della SPV e il nuovo parcheggio in progetto e pertanto al di fuori dell'ambito di intervento.</p> <p>A protezione della pista ciclabile, all'interno dell'area di proprietà si è previsto inoltre di realizzare la piantumazione di una siepe in carpino bianco.</p>	<p style="text-align: center;">LG_16_037_SIA_1_QT_01</p> <p style="text-align: center;">Tav-V02_Interventi di mitigazione_22102020</p>
<p>In relazione al PAT del Comune di Isola Vicentina ,</p>		
<p>Carta delle Invarianti</p> <p>Il SIA afferma che " ... Per l'area interessata dal progetto si conferma l'assenza di invarianti ... "</p> <p>Occorre che il SIA metta in relazione il progetto in questione con le sottoelencate sensibilità ambientali verificando anche se l'intervento previsto vada ad interessarle direttamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elementi lineari - Rete Idrografica (art. 19)</li> <li>▪ Elementi lineari - Fasce boscate di pianura (art. 22)</li> </ul>	<p>Tale invariante pur influenzando solo marginalmente il progetto ne ha influenzato le caratteristiche: infatti esso prevede una serie di misure di compensazione e mitigazione che andranno a migliorare le caratteristiche ecologiche dell'area.</p> <p>Dunque, questo elemento è stato considerato nella determinazione delle mitigazioni ambientali da adottare</p>	<p style="text-align: center;">LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>
<p>Carta delle Fragilità</p> <p>Occorre che il SIA metta in relazione il progetto in questione con le sottoelencate sensibilità ambientali verificando anche se l'intervento previsto vada ad interessarle direttamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Area non idonea (art. 23, 41)</li> </ul>	<p>L'area non idonea riguarda il caso "fascia di rispetto fluviale".</p> <p>In questo caso il progetto prevede che tutti i nuovi interventi siano svolti oltre i 10 m dall'argine</p>	<p style="text-align: center;">LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<p>Carta delle Trasformabilità Occorre che il SIA metta in relazione il progetto in questione con le sottoelencate tematiche verificando anche se l'intervento previsto vada ad interessarle direttamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infrastrutture di maggior rilevanza "VL viabilità locale" e "VS viabilità sovracomunale" (art. 39).</li> </ul>	<p>L'infrastruttura di progetto identificata dalla sigla VS è venuta meno con la progettazione della viabilità ausiliaria alla SPV dunque questo elemento non è stato oggetto di ulteriore valutazione, mentre la presenza sul lato est dal corridoio ecologico è stata considerata nella determinazione delle mitigazioni ambientali</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>
<p>In relazione al P.T.A. non risulta adeguatamente precisato che:</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ il territorio del comune di Malo è inserito tra le zone vulnerabili "Alta pianura - zona di ricarica degli acquiferi (Fig. 2.3 - Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola (Deliberazione del consiglio regionale n. 62 del 17 maggio 2006))";</li> <li>▪ l'area dell'impianto è all'interno delle zone omogenee di protezione - zona della ricarica (Tav. 36 relativa alle "Zone Omogenee di protezione dall'inquinamento").</li> <li>▪ l'area dell'impianto è all'interno di un area con grado di vulnerabilità A-alto (Valori sintacs 50-70) (Fig. 2.2 relativa alla "Carta delle Vulnerabilità Intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta").</li> </ul>	<p>Tutti questi elementi pur non costituendo elementi di vincolo per il progetto, segnalano la particolare sensibilità dell'area di progetto e dunque saranno considerate nella determinazione dell'impatto del progetto stimato nell'elaborato LG_16-037_SIA_04_AI</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>



Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<p>2. PRESCRIZIONI VARIE. Lo S.I.A., nella parte relativa a "SINTESI DELLE PRESCRIZIONI FINORA RICEVUTE" detta " ... In data 20/05/2019 la Conferenza di Servizi riunitasi in seduta decisoria ha approvato l'intervento proposto con le seguenti prescrizioni (si riportano quelle pertinenti alla progettazione dell'intervento e utili ai fini del presente Studio di Impatto Ambientale). ... ".</p> <p>Si richiede di trasmettere quelle prescrizioni che, nello S.I.A., sono state ritenute non pertinenti alla progettazione dell'intervento e non utili ai fini dello Studio di Impatto Ambientale, ovvero le motivazioni della loro esclusione.</p>	<p>Nella revisione del S.I.A., tutte le prescrizioni sono state riportate integralmente in quanto recepiti dai progetti presentati.</p> <p>Precedentemente erano state riportate solo quelle ritenute dallo scrivente ambientalmente rilevanti.</p>	<p>LG_16_037_SIA_1_QT_01</p>
<p>Quadro progettuale</p>		
<p>Esaminata la documentazione relativa all'AIA si richiede quanto segue.</p>		
<p>3. Nella relazione B18 si identifica inizialmente la ditta con -Fanin S.p.A., con sede legale ed operativa in Via Fondo Muri, 43, nel Comune di Malo (VI) frazione di San Tomio e, nel proseguire la trattazione si evidenzia come l'attività produttiva, completa di capannoni, sia nel territorio del Comune di Malo, mentre nel territorio del Comune di Isola Vicentina insistono aree di parcheggio. Se le aree di parcheggio sono parte dell'installazione correttamente la sede dell'impresa va identificata nei comuni di Malo e Isola Vicentina.</p>	<p>Si è revisionata la relazione "B18 - C6 rev. 1 Relazione Tecnica" come segue:</p> <p>"Lo stabilimento produttivo della ditta è ubicato nel territorio del Comune di Malo in Via Fondo Muri n. 43 (Area catastalmente individuata al Foglio n. 30, Mapp. 77, 707, 708, 1220, 1225 e 1227), mentre nel territorio del Comune di Isola Vicentina (VI) attualmente insistono aree di parcheggio (Area catastalmente individuata al Foglio n. 7, Mapp. 104, 105, 444, 964, 965 e 966)."</p>	<p>B18 - C6 rev. 1 Relazione Tecnica</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<p>4. Con riferimento alla scheda - D.1 BAT applicate all'installazione per la proposta impiantistica, non risulta riportato che il riferimento della compilazione è la DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2019/2031 DELLA COMMISSIONE del 12 novembre 2019 che stabilisce le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili (BAT) per le industrie degli alimenti, delle bevande e del latte, ai sensi della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio; la pertinenza dei riferimenti il rilievo è solo formale.</p>	<p>Si sono aggiornati i riferimenti delle BAT applicate nella scheda D.1 come richiesto (DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2019/2031 DELLA COMMISSIONE del 12 novembre 2019)</p>	<p>Scheda D rev.1</p>
Emissioni in atmosfera		
<p>5. L'azienda presenta una situazione impiantistica con emissioni ricirkolate in ambiente di lavoro (sistemi di trasporto - scarico manuale in tramoggia- scarico nei silos- miscelazione-macinazione) e, secondo un indirizzo di questo Ente, delineato con l'entrata in vigore del D.Lgs. 152/06 - parte V in materia di emissioni, a fronte di tali circostanze deve essere interessato lo SPISAL dell' ULSS competente per territorio, al fine di verificare la possibilità di mantenerle in essere ovvero la necessità di convogliamento all'esterno.</p>	<p>Il proponente ha inoltrato in data 26/10/2020 una richiesta mezzo PEC all'ao SPISAL dell'AZIENDA ULSS 7 PEDEMONTANA in merito alla possibilità di mantenere le emissioni diffuse generate durante le fasi di produzione mangimi di origine vegetale, in ambiente di lavoro. Alla richiesta il proponente ha allegato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- relazione tecnica dettagliata relativa ai processi tecnologici impiegati;</li> <li>- schede tecniche degli abbattitori utilizzati all'interno dello stabilimento;</li> <li>- planimetrie layout impianti.</li> </ul>	<p>All. F1 - Richiesta SPISAL_2020.10.26</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<p>6. Nell'impiantistica dell'azienda figurano diversi silos dotati di filtrazione dell'aria e, al riguardo, si rileva che così come delineato nel Parere n. 9/1210 del 16/12/2010 espresso dalla Commissione Tecnica Provinciale per l'Ambiente si possa soprassedere ad ogni adempimento di analisi, così come non si ritiene di entrare nel merito dell'altezza del punto di emissione, fermo restando la necessità che tali strutture dispongano di appositi sistemi di abbattimento oggetto di manutenzione, secondo appositi piani verificabili sulla base delle registrazioni delle relative operazioni. Per quanto sopra si ritiene necessario che le relative strutture siano ricomprese nelle pertinenti Tabelle del PMC.</p>	<p>Vengono aggiornati gli elaborati progettuali tenendo conto che saranno dismessi tutti i silos collocati presso l'area esterna (silos V01 - V07) e che davano luogo ad emissioni in atmosfera. Tutti gli altri silos sono situati all'interno dello stabilimento produttivo, pertanto non danno luogo ad emissioni in atmosfera bensì ad emissioni in ambiente. Alcuni dei silos sono dotati di semplici sfiati dotati di manica in tessuto filtrante (soggetti a controllo visivo periodico e sostituzione in caso di necessità), altri sono posti in aspirazione mediante impianti appositi (con relativi abbattitori) oppure mediante gli impianti di trasporto con i quali sono collegati. Gli impianti di aspirazione con relativo impianto di abbattimento delle polveri sono per lo più del tipo autopulente mediante aria compressa in controcorrente e vengono gestiti secondo le periodicità stabilite dal fornitore. Si fa presente inoltre che gli impianti di processo vengono monitorati mediante un software di supervisione, che verrà implementato dando la possibilità di registrare la depressione applicata e segnalare il superamento delle soglie di allarme prefissate, in modo da ottimizzare la manutenzione degli impianti di filtrazione.</p> <p>La relazione "B18 - C6 rev. 1 Relazione Tecnica" e il PMC (All. E11) vengono aggiornati come richiesto.</p>	<p>B18 - C6 rev. 1 Relazione Tecnica</p> <p>All. E11 rev. 1 - P.M.C.</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
Scarichi idrici		
<p>7) Si ritiene necessaria autorizzazione allo scarico delle acque meteoriche nel momento in cui non vi è il rispetto di tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'attività viene condotta esclusivamente all'interno di un edificio (es. capannone);</li> <li>▪ nel piazzale esterno non vi è presenza di depositi di rifiuti, materie prime, prodotti;</li> <li>▪ il piazzale esterno è inferiore a 5000 mq;</li> <li>▪ nel piazzale esterno avviene solo il transito dei mezzi paragonabile alla viabilità stradale;</li> <li>▪ le acque dei tetti non sono contaminate da eventuali emissioni in atmosfera originate dall'attività".</li> </ul> <p>Nel momento in cui sono verificati i presupposti per la necessità di autorizzazione la stessa va a regolamentare tutto l'evento meteorico e si rimette alla ditta la necessità di trattare e in quale quota la prima pioggia.</p> <p>Si ritiene debba essere integrato l'allegato C3 a titolo " Relazione descrittiva sulle acque meteoriche tenendo conto di quanto sopra, fornendo nel contempo tutti gli elementi di una progettazione definitiva di un'autorizzazione allo scarico.</p>	<p>Analizzando il sito oggetto di studio, è stata predisposta la documentazione tecnica propedeutica all'ottenimento dell'autorizzazione allo scarico delle acque meteoriche, non sussistendo il rispetto di tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'attività viene condotta esclusivamente all'interno di un edificio (es. capannone);</li> <li>• nel piazzale esterno non vi è presenza di depositi di rifiuti, materie prime, prodotti;</li> <li>• il piazzale esterno è inferiore a 5000 mq;</li> <li>• nel piazzale esterno avviene solo il transito dei mezzi paragonabile alla viabilità stradale;</li> <li>• le acque dei tetti non sono contaminate da eventuali emissioni in atmosfera originate dall'attività".</li> </ul> <p>In particolare, lo stabilimento rientra nella fattispecie del comma 3 punto d) dell'art. 39 del Piano di Tutela delle acque ovvero si ravvisa la presenza di: "parcheggi e piazzali di zone residenziali, commerciali, depositi di mezzi di trasporto pubblico, aree intermodali, nonché altri piazzali o parcheggi, per le parti che possono comportare dilavamento di sostanze pericolose o pregiudizievoli per l'ambiente, come individuate al comma 1, di estensione superiore o uguale a 5000 m2". Si prevede pertanto, il trattamento delle acque di prima pioggia provenienti da piazzali e parcheggi dello stabilimento. In aggiunta, si è deciso di trattare altresì le acque provenienti da due coperture dove sono ubicati i principali camini, che possono comportare il deposito e il successivo dilavamento di sostanze pericolose e pregiudizievoli per l'ambiente. Data la notevole estensione delle aree da trattare, verranno realizzati due impianti di accumulo e trattamento delle acque di prima pioggia, a servizio rispettivamente delle acque raccolte sul lato est e ovest dello stabilimento. Ciò consente inoltre una maggiore precisione nell'intercettazione del contributo di prima pioggia, potendo in tal modo contenere il tempo di corrivazione delle acque al punto di trattamento.</p>	<p>ALL. C13 rev. 2 Relazione descrittiva sulle acque meteoriche</p> <p>All. C10 rev.2 - Tav-AR06b_Acque meteoriche</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
	<p>L'impianto di prima pioggia ad ovest servirà una superficie scoperta pari a 9.651 mq, corrispondenti ai parcheggi dell'area ovest (posti sul lato nord e sud dello stabilimento) e il piazzale ovest. L'impianto di prima pioggia ad est servirà invece un sottobacino di 8.662 mq, corrispondente al piazzale est e alle coperture da trattare. I volumi di prima pioggia minimi richiesti da normativa sono pari a 43,43 mc per l'impianto ovest e 38,98 mc per il piazzale est. Per entrambi gli impianti è stata scelta una taglia commerciale di stoccaggio pari a 50 mc, superiore a quella minima richiesta.</p> <p>La rete bianca di progetto prevede la separazione dei contributi meteorici, al fine di operare una precisa distinzione tra le diverse frazioni di pioggia e consentire il campionamento delle acque in ragione delle rispettive tipologie di scarico e del relativo recapito.</p> <p>Le acque di prima pioggia, a seguito di depurazione nei rispettivi impianti di trattamento, verranno scaricate, mediante una condotta in pressione, nel torrente Giara. Prima del recapito finale, in uscita dai rispettivi impianti di trattamento, saranno posizionati due pozzetti di campionamento, denominati PP1 e PP2 (cfr. tavola grafica di progetto) per la verifica del rispetto dei limiti di scarico in corso idrico superficiale.</p> <p>Il livello di depurazione delle acque sarà molto elevato; l'impianto di trattamento individuato sarà infatti dotato di due dispositivi di disoleazione in serie; un filtro a coalescenza e un filtro a carboni attivi (sezione aggiunta).</p> <p>Le acque di seconda pioggia verranno recapitate nei bacini di mitigazione idraulica, comunicati tra loro attraverso una condotta di collegamento sul lato sud. Il bacino terminale, a monte del ricettore finale, è costituito da un'area depressa a cielo aperto. Dato il fondo naturale disperdente di tale bacino, parte delle portate generate dall'area sarà recapitata sul suolo. Tale recapito si rende necessario al fine di garantire una portata in uscita adeguata allo smaltimento delle portate meteoriche generate dal sito. Il bacino è altresì dotato di uno scarico nel torrente Giara, che si attiva a valle dell'area disperdente</p>	

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
	<p>qualora tale processo risulti insufficiente a smaltire le portate in ingresso.</p> <p>Anche per la frazione di seconda pioggia è prevista la posa di due pozzetti di campionamento, denominati rispettivamente SP1 e SP2, che verranno destinati ad uso esclusivo di tale frazione di pioggia. Per questa tipologia di acque, dato il preminente recapito finale a dispersione, sarà verificato il rispetto dei limiti di scarico sul suolo (più restrittivi rispetto ai limiti di scarico in acque superficiali).</p> <p>Si segnala che la conformazione geologica del sito garantisce una protezione a potenziali contaminazioni degli acquiferi sottostanti. Si rileva infatti, dalle evidenze presentate nella relazione geologica di progetto, che la quota di falda nell'area risulta molto profonda. Prove geotecniche eseguite fino ad una profondità di 5,60 m, infatti, non hanno rilevato presenza di acquiferi. A ciò si somma la presenza di uno strato a bassa permeabilità costituito da limi sabbiosi argillosi di spessore variabile posto tra 3,6 e 5,1 m dal piano campagna, che può fornire un'ulteriore protezione all'acquifero profondo.</p> <p>Le acque provenienti dalle coperture non interessate da trattamento, infine, saranno convogliate in una rete separata e distinta dalle condotte di prima e seconda pioggia. Lo scarico di tale contributo avverrà direttamente nel bacino a cielo aperto, tramite condotta dedicata.</p>	
<p>8) Con riferimento all'aspetto scarichi si rileva che il PMC alla Tabella 1.6.2 - Inquinanti monitorati manca dello "scarico produttivo". Nella conferma che l'autorizzazione di competenza sostituisce anche l'autorizzazione allo scarico ancorché con recapito in fognatura la tabella deve essere integrata.</p>	<p>Lo scarico, convogliato in fognatura, è dovuto ai seguenti apporti: scarichi civili, disinfezione dei mezzi, produzione di vapore, condensa dei compressori ad aria, spurgo delle caldaie. Si modifica l'ubicazione del nuovo impianto di disinfezione mezzi in entrata, a seguito della modifica della viabilità in ingresso allo stabilimento. Sono stati inoltre individuati n. 2 pozzetti di campionamento, denominati PI1 e PI2, rispettivamente per il monitoraggio periodico della qualità delle acque tecnologiche e degli scarichi derivanti dall'igienizzazione dei mezzi entranti (si veda planimetria allegata "All. C10 rev.2 - Tav-AR06a_Acque reflue"). Consensualmente è stato</p>	<p>All. E11 rev. 1 - P.M.C.</p> <p>All. C10 rev.2 - Tav-AR06a_Acque reflue</p> <p>B18 - C6 rev. 1 Relazione Tecnica</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
Odori	aggiornato il PMC alla Tabella 1.6.2.	
<p>9) Nella documentazione presentata non si affronta il problema odori ovvero si ritiene che l'attività non abbia impatto al riguardo. Si ritiene necessario che per l'attività della ditta si proceda ad una indagine olfattometrica con successiva simulazione di dispersione - analisi ricadute - e nella necessità che le modalità di effettuazione della stessa siano preliminarmente condivise si chiede alla ditta di presentare una proposta in merito che ne definisca modalità e termini anche temporali. Si richiama quale riferimento tecnico il documento Linee guida odori reperibili sul sito della Provincia.</p>	<p>A seguito richiesta di integrazioni da parte della Provincia di Vicenza, si è ritenuto necessario procedere ad una indagine olfattometrica con successiva simulazione di dispersione e analisi ricadute.</p> <p>La modalità di effettuazione di tale indagine è stata preliminarmente condivisa con la Provincia mediante la presentazione di una proposta di campionamento da parte del laboratorio EcoChem Srl di Vicenza, riportata in allegato (All. D7 - Metodologia Odori) e redatta secondo le Linee guida odori del Comitato Tecnico Provinciale Valutazione Impatto Ambientale. Il campionamento ambientale è stato effettuato in data 01/10/2020 e in data 08/10/2020 e i certificati di analisi sono riportati in allegato (All. D9 - Emissioni odorigene).</p> <p>Il successivo studio di dispersione è stato condotto seguendo i criteri indicati dall'Allegato A.1 del documento Linee guida odori del Comitato Tecnico Provinciale Valutazione Impatto Ambientale con grado di approfondimento di livello 2 e i risultati dello studio di impatto olfattivo sono presentati in una relazione (All. D8 - Odori Relazione tecnica di Livello 2) contenente tutte le informazioni richieste nell'allegato 1 par. 13 del documento Linee guida odori del Comitato Tecnico Provinciale Valutazione Impatto Ambientale.</p> <p>I valori di accettabilità del disturbo olfattivo, espressi come concentrazioni orarie di picco di odore al 98° percentile calcolate su base annuale, che devono essere rispettati presso i recettori, sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per recettori posti in aree residenziali <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 ou E /m<sup>3</sup> a distanze &gt;500 metri dalle sorgenti di odore</li> <li>● 2 ou E /m<sup>3</sup> a distanze comprese tra 500 metri e 200 metri da sorgenti di odore</li> <li>● 3 ou E /m<sup>3</sup> a distanze &lt;200 metri dalle sorgenti di odore</li> </ul> </li> <li>- per recettori posti in aree non residenziali <ul style="list-style-type: none"> <li>● 2 ou E /m<sup>3</sup> a distanze &gt;500 metri dalle sorgenti di odore</li> </ul> </li> </ul>	<p>All. D7 - Metodologia Odori</p> <p>All. D8 - Odori Relazione tecnica di Livello 2</p> <p>All. D9 - Emissioni Odorigene</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 3 ou E /m<sup>3</sup> a distanze comprese tra 500 metri e 200 metri da sorgenti di odore</li> <li>● 4 ou E /m<sup>3</sup> a distanze &lt;200 metri dalle sorgenti di odore</li> </ul> <p>Nel caso specifico i ricettori maggiormente vicini, con riferimento alle linee guida della Regione del veneto, sono riconducibili in area non residenziale e a meno di 200 m dalle sorgenti di odore per il ricettore R1 e fra 200 e 500 m per gli altri ricettori individuati (R2 - R6).</p> <p>La caratterizzazione olfattometrica delle sorgenti emissive è stata eseguita tramite campagna di misura ed analisi secondo la norma UNI EN 13725:2004.</p> <p>I dati sono stati poi elaborati mediante un insieme di modelli matematici di dispersione atmosferica del tipo non stazionario, sviluppati dalla "Sigma Research Corporation" (Earth Tech, Inc.), nel 1990, e denominato "CALPUFF Model System".</p> <p>Ai valori di accettabilità, come prescritto dalle linee guida della Regione del Veneto, è stato applicato il fattore peak-to-mean pari a 2.3.</p> <p>Dai risultati dell'elaborazione modellistica presso i ricettori sensibili, emerge che (anche applicando il fattore peak-to-mean) in nessun ricettore la concentrazione di odore al 98esimo percentile è risultata superiore ai valori di accettabilità</p>	



Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
Quadro ambientale		
Caratterizzazione dell'impatto sull'atmosfera		
<p>10. Il proponente ha ritenuto, trattandosi di un impianto esistente e non essendoci modifiche alla produzione senza possibile peggioramento delle emissioni odorigene, di verificare solamente l'eventuale presenza di segnalazioni di disturbo olfattivo da parte della popolazione residente nel territorio circostante l'insediamento produttivo: sentiti gli Uffici dei Comuni interessati non risultano segnalazioni. Si ritiene di confermare la necessità delle integrazioni già evidenziate nel Quadro Progettuale, considerando la presenza di un aumento di potenzialità che porta, tra l'altro, alla necessità del rilascio di un'Autorizzazione Integrata Ambientale.</p>	<p>Si veda il punto 9) in merito alle integrazioni per il Quadro Progettuale.</p>	<p>AII. D7 - Metodologia Odori AII. D8 - Odori Relazione tecnica di Livello 2 AII. D9 - Emissioni Odorigene</p>
Caratterizzazione dell'impatto sull'ambiente idrico		
<p>11. In aggiunta a quanto già richiesto nel Quadro progettuale, si chiedono informazioni sui quantitativi di acqua utilizzati nell'ultimo triennio.</p>	<p>Nel capitolo del Quadro progettuale del SIA relativo ai Fabbisogni sono stati inseriti anche i dati relativi ai consumi idrici del 2019, creando così un quadro complessivo dei consumi disponibili nell'ultimo triennio (2017-2019)</p>	<p>LG_16_037_SIA_2_QP_01</p>
Caratterizzazione dell'impatto sul suolo e sottosuolo		

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<p>12. L'elaborato Relazione Geologica e Geotecnica, redatta nel 2014, necessita di essere aggiornato ed eventualmente integrato con i dettami del DM 17.01.2018 (NTC 2018).</p>	<p>L'aggiornamento alla Relazione Geologica e Geotecnica del 2014 riporta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lo stesso modello geologico della relazione del 2014, in quanto basato sulle indagini svolte nel 2014;</li> <li>- le prescrizioni progettuali già indicate nella relazione del 2014, in quanto fa riferimento allo stesso progetto;</li> <li>- la modellazione sismica che fa riferimento alle categorie di sottosuolo definite nelle NTC 17.01.2018.</li> </ul> <p>Rispetto alla relazione del 2014 non si hanno sostanziali modifiche, anche perché la categoria di sottosuolo definita con le nuove norme (NTC 2018) rimane la stessa (categoria di sottosuolo C).</p>	<p>All. S1 rev.1 Relazione geologica con elementi di geotecnica</p>
Caratterizzazione dell'impatto acustico		
<p>13. La relazione riporta come conclusioni che l'attività a seguito di ampliamento rispetterà tutti i limiti fatto salva la realizzazione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ un ulteriore involucro in lamiera opportunamente rivestito nel lato interno con pannelli fonoisolanti, che andrà a coprire l'esistente (come riportato poco prima 'attualmente la struttura che racchiude tutti gli elementi impiantistici è composta da pannelli in lamiera verniciata'). Lo scopo è quello di realizzare un'unica grande struttura che possa racchiudere in sé, oltre l'esistente blocco produttivo, anche quelle aree attualmente esterne in cui avvengono tutte le operazioni di carico e scarico del materiale [...]. La capacità di isolamento acustico (attenuazione sonora) attribuita alle strutture di rivestimento esterno della struttura è stata cautelativamente fissata a 20 dB';</li> <li>▪ una schermatura collocata in</li> </ul>	<p>Considerando che alla data odierna molte delle condizioni descritte nella originaria Valutazione Previsionale di Impatto Acustico si sono modificate e visto che le integrazioni richieste necessitano di una nuova valutazione degli impatti acustici associabili all'attività, anche per una maggiore facilità di lettura, si è ritenuto opportuno ripresentare integralmente la VPIA. Il nuovo documento pertanto sostituisce la VPIA datata marzo 2020 (REV 01).</p> <p>Si ritiene opportuno, comunque, riportare alcuni chiarimenti in merito all'involucro esterno della struttura produttiva, alla barriera acustica prevista e alle le sorgenti maggiormente responsabili dei livelli di emissione dichiarati.</p> <p>1) Attualmente la struttura che racchiude tutti gli elementi impiantistici è composta da pannelli in lamiera verniciata. I lavori di ampliamento prevedono la sostituzione dell'involucro in lamiera con un nuovo involucro formato da pannelli sandwich in poliuretano. Saranno utilizzati i Pannelli Isopar Elite della ditta LATTONEDIL dello spessore di 50 mm, che hanno una prestazione di isolamento acustico <math>R_w</math> corrispondente a 22 dB (maggiore quindi di quanto preventivamente e</p>	<p>All. B23-B24 - LG_17_023_VPIA_02 e relativi allegati</p> <p>All. B23-B24 - LG_17_023_ALL_4_Preventivo_BARRIERA_Acustica_00</p> <p>Tav-V02_Interventi di mitigazione_22102020</p> <p>All. S16 Caratteristiche pannello</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<p>corrispondenza del perimetro di proprietà nella zona prospiciente l'ingresso dei mezzi', come meglio rappresentato in Fig.5.1 della relazione.</p> <p>Relativamente al primo aspetto si chiede di fornire ulteriori dettagli (fotografie, collocazione, progettazione di massima, ecc.) per comprendere di che tipo di intervento si tratti e quali effetti migliorativi comporterà ai ricettori l'intervento. Se effettivamente risolutivo, detto involucro dovrà essere realizzato prima dell'avvio delle attività.</p> <p>Anche relativamente al secondo aspetto si chiedono dettagli (lunghezza, caratteristiche) e rassicurazioni in merito alla fattibilità tecnico - economica di una barriera alta 3 m realizzata in prossimità di una strada. Anche in questo caso si chiedono le evidenze numeriche dell'efficacia dell'intervento ai ricettori. Se effettivamente risolutiva, detta schermatura dovrà essere realizzata prima dell'avvio delle attività.</p> <p>In aggiunta, vista l'articolata impostazione del progetto già effettuata con Cadna, si chiede di fornire i livelli di emissione per singola sorgente a ricettore (con e senza interventi di bonifica) di modo da comprendere quali sono le sorgenti maggiormente responsabili dei livelli di emissione dichiarati nel § 5.2.1, che risultano in alcuni casi prossimi o addirittura superiori ai limiti. Gli interventi di mitigazione del rumore dovranno essere in grado di riportare i livelli sotto i limiti normativi.</p>	<p>cautelativamente indicato nella precedente revisione della VPIA). Nella documentazione attinente alla componente acustica sono visibili i dettagli relativi ai pannelli sopra citati.</p> <p>2) L'esito delle valutazioni preliminari effettuate nel corso dello sviluppo del progetto ha messo in evidenza possibili superamenti dei limiti, attribuibili principalmente al traffico indotto ed alla circolazione interna dei veicoli pesanti e dei mezzi dedicati alle operazioni di carico/scarico. Questi superamenti sono riferibili esclusivamente al ricettore più esposto, ovvero il ricettore R1.</p> <p>Per tale motivo si è concordato con i progettisti di adottare quale sistema di mitigazione la realizzazione di una schermatura collocata in corrispondenza del perimetro di proprietà nella zona prospiciente l'ingresso dei mezzi.</p> <p>La barriera acustica sarà formata da pannelli in vetro o comunque con materiale trasparente di pari prestazioni, posizionata sopra un muretto di confine alto 1,0 metro. I pannelli avranno un'altezza di 2,0 metri al fine di garantire un'altezza complessiva di 3 metri. La barriera avrà un'estensione lineare di circa 95 metri. Per garantire la chiusura anche nel varco carraio sarà previsto un cancello formato nella parte più bassa in pannelli chiusi dell'altezza di 1,5 metri e nella parte più alta in pannelli di vetro (o comunque con materiale trasparente di pari prestazioni) dell'altezza di 1,5 metri per garantire i 3 metri richiesti.</p> <p>3) Come esplicitato al § 5.2.1 del VPIA si può affermare che il contributo maggiormente responsabile dei livelli acustici dichiarati, nei confronti del ricettore maggiormente esposto (R1), è associabile alle "sorgenti esterne" ed in particolar modo al traffico dei mezzi pesanti all'interno del piazzale. Nello studio sono poi presenti i dati nel dettaglio.</p>	

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
Caratterizzazione dell'impatto da agenti fisici		
<p>14. Esaminata la documentazione presentata dalla ditta Fanin s.p.a. (Relazione tecnica - All. P_EL_IL00 e Planimetria - All. P_EL_IL01) e l'integrazione (18026AD_RelazioneIlluminazioneEsterna_Rev1) inviata dallo Studio ELTEC s.n.c. di Schio ad ARPAV e Provincia il 28.08.2020 per la realizzazione dell'impianto di illuminazione esterna del mangimificio NATCOR s.r.l. si richiede di utilizzare sorgenti con Temperatura di Colore Correlata (CCT) non superiore a 3000°K (anziché i 4000°K riportati nel progetto) come indicato nei criteri e linee guida di progettazione consultabili sul sito ARPAV all'indirizzo: <a href="https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-elinee-guida-1">https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-elinee-guida-1</a>.</p>	<p>Tale richiesta si basa sul documento emesso da ARPAV nel febbraio 2017 (Sorgenti di luce artificiale. Criteri per la scelta in base agli ambiti da illuminare ed alla loro classificazione illuminotecnica), nel quale "Si raccomanda di utilizzare sorgenti con temperatura di colore il più bassa possibile, sempre nel rispetto della Legge Regionale n. 17/09 e delle norme tecniche di settore", e che per i parcheggi indica di adottare una temperatura di colore 3000°K Allo scopo è stato aggiornato il progetto semplicemente operando una sostituzione 1 a 1 degli apparecchi illuminanti ivi previsti aventi lampade led con temperatura di colore 4000°K, con altri esattamente identici ma con lampade led a 3000°K. Di conseguenza sono stati rifatti i calcoli illuminotecnici e indicate le percentuali di dimmerizzazione per soddisfare un illuminamento medio massimo di 10 lux, con una tolleranza del 15%, e una luminanza inferiore a 1 cd/m2 come indicato dalla normativa tecnica e dalla LR. 17/09</p>	<p>18026AD_RelazioneIlluminazioneEsterna_Rev2 18026AD_TavIL01(TavolaPlanimetrica)_Rev2 LG_16_037_SIA_2_QP_01 LG_16_037_SIA_4_AI_01</p>
Caratterizzazione dell'impatto paesaggistico		
<p>15. L'impatto dell'ampliamento è sicuramente rilevante, tanto che anche la soprintendenza richiede a seguito di un parere favorevole, di adottare materiali e tecnologie tali da mitigare l'impatto visivo e una valutazione delle finitura in fase decisoria. Dal progetto e dai rendering forniti dal proponente, tuttavia, si vedono i volumi di un edificio evanescente, che però non danno una idea precisa della situazione reale e della resa effettiva dei materiali che verranno utilizzati: si chiede, pertanto, di fornire un esempio del materiale effettivamente utilizzato in opere già eseguite ed un rendering con maggiore dettaglio, in maniera tale da potere valutare l'impatto reale.</p>	<p>Partendo dal presupposto di realizzare un inserimento paesaggistico dell'opera simile a quello dell'inceneritore di Brescia, struttura di riferimento per questo tipo di mitigazione, all'esito di una ricerca di mercato con i vari produttori di pannelli, è nata l'idea di far realizzare un pannello "personalizzato", che soddisfacesse le caratteristiche di resistenza al fuoco (classe di resistenza al fuoco A2-s1,d0, spessore 50 mm) e di isolamento acustico (-22 dB). Valutate le tonalità cromatiche del paesaggio in cui il fabbricato va ad inserirsi, in fase progettuale si sono prese in considerazione 2 ipotesi, con effetti cromatici differenti. All'esito della valutazione dell'impatto, si è optato per la soluzione con una pannellatura grigia con un effetto cangiante, simile appunto a quanto realizzato presso il termovalorizzatore di Brescia.</p>	<p>All. P_ED_V01A rev.2_ Inquadramento fotografico All. P_ED_V01B rev.2_ Inquadramento fotografico All. P_ED_V01C rev.2_ Inquadramento fotografico All. S16 Caratteristiche pannello</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
	<p>Il pannello scelto è dotato di microincisioni superficiali per garantire l'effetto riflettente a seconda dell'inclinazione della luce e della tonalità della stessa.</p> <p>Si può verificare l'efficacia della scelta operata confrontando le immagini del rendering realizzato prima dell'installazione e quelle delle foto dello stato di fatto nella quale si vede la parte di involucro già allestita con questo tipo di superficie: le superfici, ancor più che nel rendering, in piena luce assumono una tonalità simile a quella del cielo, mentre quelle in ombra simile a quella dei rilievi sullo sfondo.</p>	
Caratterizzazione dell'impatto viabilistico		
<p>16. In riferimento al contesto territoriale preso in esame e ai dati presi a riferimento si ritiene opportuno approfondire l'analisi attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ una reale ed aggiornata ricognizione delle condizioni varie della viabilità circostante allo stato attuale;</li> </ul>	<p>La recente realizzazione della bretella che si innesta sulla SP46, quale opera complementare alla Superstrada Pedemontana Veneta, e prosegue fino a raccordarsi su Via S. Tomio finendo in località Tirondolo, ha migliorato notevolmente l'accessibilità dell'area, in modo particolare per il transito dei mezzi pesanti verso lo stabilimento.</p>	All. S2 Impatto viabilistico_rev1
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ un aggiornamento dei rilevamenti di traffico alla data odierna (con particolare riferimento alla componente infrasettimanale);</li> </ul>	<p>È stata effettuata, dopo le indagini effettuate nel 2017, una nuova rilevazione in data 13/10/2020 nelle 8 sezioni stradali ritenute strategiche al fine di misurare i flussi di traffico classificati con rilievi automatici mediante strumentazione radar ad effetto Doppler in grado di classificare i veicoli transitanti distinguendoli per lunghezza e velocità che, a seconda dell'entità del traffico da monitorare, possono rilevare i flussi di traffico anche su entrambi i sensi di marcia.</p>	All. S2 Impatto viabilistico_rev1

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ rappresentare in modo chiaro ed esaustivo con elaborati grafici le risultanze del rilevamento dei flussi con l'indicazione degli orari e flussi di punta (mattina e sera) e i flussi giornalieri che interessano le strade nell'intorno dell'intervento;</li> <li>▪ verifiche di capacità degli assi stradali e delle intersezioni presi in esame;</li> <li>▪ impostare uno studio che consenta di valutare gli effetti di tale intervento per i Comuni di Malo e Isola Vicentina;</li> <li>• analizzare la problematica legata all'attraversamento dei contesti viari caratterizzati da sezione ridotta in relazione al passaggio dei mezzi pesanti;</li> </ul>	<p>Le simulazioni effettuate hanno consentito non solo di verificare le sezioni stradali e i nodi direttamente interessati, ma anche di valutare tutta l'area modellizzata e stimare gli impatti in ogni sezione rappresentata. A tal proposito nella relazione sono state inserite le elaborazioni grafiche che riportano i valori e le variazioni dei flussi di traffico e del tasso di saturazione (inteso come rapporto tra flusso e capacità) su tutta la rete considerata per effetto degli interventi previsti. Come si può notare, i Livelli di Servizio registrati allo stato attuale risultano ottimi sia per l'incrocio di via Giarre, con ritardi medi previsti dell'ordine dei 5-6 secondi, sia per la nuova rotonda sulla SP46. Una volta realizzati gli interventi previsti, i flussi aggiuntivi sulla rete determineranno ritardi aggiuntivi irrilevanti nelle intersezioni esaminate senza modificare i Livelli di Servizio della rete. Sulla base dei risultati emersi dalle simulazioni di traffico effettuate, si ritiene che l'ampliamento del sito produttivo della ditta Fanin S.p.a., abbia degli impatti trascurabili rispetto alle attuali condizioni di circolazione, sia nell'area oggetto dell'analisi che nel suo complesso, questo principalmente per l'incremento modesto della domanda di trasporto rispetto allo stato attuale, circa 20 automezzi nell'ora di punta.</p>	<p>All. S2 Impatto viabilistico_rev1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ concertare con la Polizia Locale la fattibilità dell'apertura del nuovo accesso carraio posto tra la rotonda e la curva di Via S. Tomio;</li> </ul>	<p>La Polizia Locale di Malo esprime parere favorevole alla realizzazione di opere in fascia di rispetto stradale relative allo spostamento cancello carrai, rimozione aiuola, eliminazione accesso in curva e variazione della configurazione della recinzione su Fondo Muri poiché tali opere vanno a migliorare la viabilità e rendere più sicuro l'accesso degli autocarri in entrata e uscita dalla ditta senza creare pericolo per la circolazione sulla pubblica via. Prescrive inoltre l'installazione di un segnale di STOP nell'uscita carraia della ditta che immette in via Fondo Muri.</p>	<p>All. S13 Parere Vigili Malo</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ esaminare con la massima attenzione, la visibilità pari allo spazio di frenata in relazione alla velocità massima consentita, dell'autoveicolo e/o camion, proveniente dalla nuova strada di collegamento alla S.P. 46; la presenza del fabbricato, le dimensioni della strada e la curva a gomito, non garantiscono adeguata sicurezza agli utenti della strada.</li> </ul>	<p>A seguito della presentazione di una variante edilizie, si è modificato il progetto di accesso all'attività produttiva rispetto a quanto precedentemente autorizzato.</p> <p>A seguito di una serie di simulazioni eseguite in sito per valutare la funzionalità dello schema di accesso precedentemente approvato si è constatato infatti che i mezzi in entrata venivano rallentati dal flusso di mezzi circolanti nel parcheggio.</p> <p>Tale rallentamento imponeva ai mezzi in entrata di rimanere nella sede stradale per un tempo maggiore rispetto a quello normale per tale manovra.</p> <p>Si è sperimentato quindi la soluzione riportata in variante. La soluzione proposta fa sì che i mezzi in entrata abbandonino la sede stradale senza rallentamenti (chiaramente dopo aver rispettato l'eventuale precedenza da concedere ai mezzi transitanti nella corsia opposta) in quanto allineati e non disturbati dal flusso interno.</p> <p>Inoltre per migliorare e diminuire l'impatto del flusso di mezzi in entrata e uscita dallo stabilimento si è proposta la chiusura dell'accesso posto in corrispondenza della curva, realizzando la continuazione della recinzione fino a raccordarsi con quella già presente in comune di Isola Vicentina.</p> <p>La nuova soluzione quindi garantisce una adeguata sicurezza agli utenti della strada.</p> <p>A tal fine si dimostra che lo spazio di frenata per il veicolo che sopraggiunge alla velocità di 30 km/h (limite massimo consentito), dal comune di Isola Vicentina verso il comune di Malo, percorrendo via S. Tomio, è di circa 30 metri lineari.</p> <p>Tale distanza viene estrapolata dalla normativa in materia di progettazione e costruzione funzionale di strade (D.M. n° 6792 del 05/11/2001 e successive revisioni). La distanza di visibilità di arresto di progetto è di circa 47 metri lineari, quindi oltre la soglia minima necessaria.</p>	<p>Tav-V04h_Distanza di arresto_19102020</p>

Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
Caratterizzazione dell'impatto sulla risorse naturali ed agronomiche, flora e fauna		
17. Allineare le scelte progettuali della sistemazione degli esterni tra quanto indicato in SIA ("Le sistemazioni a Verde (aree A, B, C)" e negli elaborati progettuali (All.P_ED_V02_Interventi di mitigazione), da cui risultano interventi diversi e minori rispetto a quelli riportati nella relazione di SIA sopra citata.	La sistemazione a verde era oggetto di refuso. Sono state sistemate le tavole di progetto e la relazione del SIA sulla base della nuova conformazione del progetto. Si sono quindi previste le 3 aree di mitigazione ambientale: una siepe di carpino bianco ( <i>Carpinus betulus</i> ) lungo la pista ciclabile, con funzione sia di mitigazione visiva che di barriera a polveri e gas di scarico provenienti dal parcheggio della Ditta, una siepe multiplana con specie autoctone nei pressi del bacino di accumulo e un filare di bagolari ( <i>Celtis australis</i> ) tra il parcheggio in Isola Vicentina e via S. Tomio. La scelta delle specie ha tenuto conto dell'inquadramento ecosistemico dell'area e delle indicazioni del Prontuario di mitigazione ambientale del comune di Malo	<p style="text-align: center;">LG_16_037_SIA_2_QP_01</p> <p style="text-align: center;">Tav-V02_Interventi di mitigazione_19102020</p>
18. Va elaborata una analisi precisa delle componenti ecosistemiche esistenti (come ad es. la vegetazione già esistente; il corso d'acqua limitrofo.).	È stata analizzata nel dettaglio la componente ecosistemica nelle aree naturaliformi nei pressi dell'impianto esistente. Tale analisi ha permesso una migliore individuazione delle sistemazioni a verde	<p style="text-align: center;">LG_16_037_SIA_3_QA_01</p>
19. Relativamente agli aspetti progettuali della sistemazione a verde prevista per Area a parcheggio (Area A), Siepe arbustiva (Area B) e Area di mitigazione (Area C), è opportuno presentare una documentazione di progetto specifica che indichi le specie utilizzate; le tipologie e dimensioni di alberi ed arbusti; i sestri di impianto; unitamente ad una valutazione che indichi il costo dell'intervento comprensivo anche delle opere di gestione/manutenzione per almeno i primi tre anni.	All'interno del SIA - Quadro Progettuale sono stati descritti: le specie da utilizzare, i sestri di impianto, i costi di realizzazione e manutenzione del verde per i primi 3 anni	<p style="text-align: center;">LG_16_037_SIA_2_QP_01</p> <p style="text-align: center;">Tav-V02_Interventi di mitigazione_19102020</p>



Integrazioni richieste	Sintesi	Documento
Caratterizzazione dell'impatto sulla salute dei lavoratori e delle persone		
20. Il presente aspetto non viene analizzato e se ne chiede la trattazione.	<p>Tra gli adempimenti sulla sicurezza sul lavoro, un compito che spetta al datore di lavoro è la valutazione dei rischi inerenti la sicurezza e la salute dei lavoratori.</p> <p>Si allega la dichiarazione del Datore di Lavoro, il quale valuta che rispetto ai rischi attuali (Movimentazione delle merci, Rischio chimico generato dalla polvere, Rischio derivante dalla formazione di atmosfere esplosive, Rischio incendio) l'ampliamento in corso d'opera comporterà le seguenti variazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. riduzione della movimentazione merci,</li> <li>2. sostanziale invarianza del rischio chimico</li> <li>3. aggravio del rischio di atmosfere esplosive, che verrà calmierato mediante l'installazione di attrezzature classificate ad essere utilizzate in ambienti esplosivi</li> <li>4. aggravio del rischio incendio, per il quale dovranno essere attuati gli interventi previsti dal Comando dei Vigili del Fuoco di Vicenza</li> </ol>	All. S18 Dichiarazione sicurezza
Altre osservazioni		
Si informa, inoltre, che risultano pervenute n.1 osservazione entro i termini previsti dalla procedura; tali osservazioni vengono trasmesse per chiarire e/o controdedurre con ogni argomento, relazione o valutazione ritenuta congrua, opportuna e/o necessaria.	<p>A seguito di comunicazioni con il Consorzio Alta Pianura Veneta, lo stesso dichiara di non essere competente per il punto specifico e quindi ritiene di non dover rilasciare alcun parere in merito all'invarianza idraulica.</p> <p>Si allega il parere prot. n. 351125 del 19/09/2016 dell'Unita Organizzativa Genio Civile di Vicenza e si richiama il parere prot. n. 317865 del 16/07/19 come riportato nel Provvedimento Unico rilasciato dal Comune di Malo.</p>	<p>All. S14 Parere Consorzio APV</p> <p>All. C14 Parere Genio Civile</p>