

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ (A V.I.A.)

(Art. 19 D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

del progetto di

**Modifica dell'impianto di recupero di Rifiuti di
Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche (R.A.E.E.)
della ditta S.E.A. S.p.A.**

sito in

**Comune di Romano d'Ezzelino
Provincia di Vicenza**

Appendice della Relazione dello Studio Preliminare Ambientale - Integrazioni -

0 PREMESSA

Il presente documento, che costituisce una Appendice alla Relazione (*Elaborato B1*) dello Studio Preliminare Ambientale relativo alla modifica dell'impianto di recupero di R.A.E.E. della ditta *S.E.A. S.p.A.*, riscontra punto per punto, la richiesta di integrazioni del Comitato V.I.A. di cui alla nota della Provincia di Vicenza Prot. n. 30835 del 20/07/2020.

1 INTEGRAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

INTEGRAZIONE N. 1

Si ritiene necessario che lo S.P.A. approfondisca analiticamente il rapporto tra l'insediamento in questione per i seguenti aspetti.

Strumenti urbanistici del Comune di Romano d'Ezzelino

P.A.T.

Elaborato 1 - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale: Occorre verificare il rapporto tra quanto proposto (modifiche alla gestione acque meteoriche) con il fatto che una piccola parte del lotto (area nord est) pare interessata da "Viabilità art. 5.6-m".

Elaborato 3 - Carta delle fragilità: Occorre verificare il rapporto tra quanto proposto (modifiche alla gestione acque meteoriche) con quanto indicato dall'art 7 – fragilità al punto 7.4a delle NT relativamente alle fasce di tutela dei corsi d'acqua.

Elaborato 4 - Carta della trasformabilità: Occorre verificare il rapporto tra quanto proposto (modifiche alla gestione acque meteoriche) con il fatto che parte dell'area interessata (area nord – est) è all'interno di "Infrastrutture di collegamento in programmazione" e di "percorso ciclopedonale".

P.I.

Tavola 1.3 – Zonizzazione: Occorre verificare il rapporto tra quanto proposto (modifiche alla gestione acque meteoriche) con il fatto che parte dell'area interessata (area nord – est) è all'interno di "Viabilità programmata con sedime indicativo".

NTO

Occorre inoltre che venga verificata la compatibilità dell'intervento con quanto previsto nelle NTO per quanto riguarda le distanze dalle industrie insalubri (Capo II – La struttura degli insediamenti produttivi - art. 64 zone D, punto 12 (Distanze per le lavorazioni insalubri: per le nuove costruzioni, compresi gli ampliamenti, è prescritta dalle zone A, B, C ed F, la distanza minima di m. 25 per le lavorazioni insalubri di prima classe e m. 15 per le lavorazioni insalubri di seconda classe, ai sensi dell'art. 216 del T.U.LL.SS.; entro tali fasce di rispetto è prescritta la realizzazione di barriere d'alberi a fogliame persistente e a grande sviluppo, la distanza tra gli alberi, in dipendenza del tipo impiegato, deve essere tale da assicurare l'efficacia della barriera). Quanto sopra allo scopo di chiarire se vi siano specifiche varianti urbanistiche eventualmente necessarie in sede di approvazione dell'impianto di recupero dei rifiuti.

P.A.T. – Elaborato 1 (Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale)

L'intervento di ristrutturazione della rete di raccolta delle acque meteoriche è principalmente finalizzato all'eliminazione dei pozzi di esaurimento delle acque meteoriche di dilavamento di tutti i piazzali, per le quali il progetto prevede il convogliamento in una condotta interrata afferente alla rete idrografica superficiale. La ristrutturazione in progetto consentirà di eliminare ogni potenziale impatto sulla falda sotterranea ed è quindi da considerarsi alla stregua di un intervento di mitigazione degli effetti ambientali non solo dell'iniziativa sottoposta alla procedura di screening, bensì anche dell'impianto così come già autorizzato.

Il progetto prevede di estendere l'intervento di ristrutturazione suddetto pure all'area di parcheggio ad ovest (le cui acque meteoriche di dilavamento sono anch'esse esaurite nell'immediato sottosuolo mediante pozzi disperdenti) in quanto, ancorchè esterno alla pertinenza aziendale, questo parcheggio viene comunque utilizzato anche e principalmente dai veicoli afferenti all'impianto di S.E.A..

L'intervento di ristrutturazione della rete di raccolta delle acque meteoriche non interessa, nemmeno parzialmente, l'infrastruttura viaria pubblica. L'Elaborato 1 del P.A.T. evidenzia con il retino della "viabilità" la porzione di area verde a nord-est del perimetro aziendale, perché ivi trovasi il tracciato di un percorso ciclopedonale esistente.

L'art. 5.6-m delle N.T. del P.A.T. riguarda la "fascia di rispetto stradale" e richiama espressamente quanto disposto dal D.Lgs. N. 285/1992 (*Nuovo Codice della Strada*) che all'art. 3 definisce la "fascia di rispetto stradale" come "*striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili*". Tale vincolo non risulta pertanto inerente alla tipologia di intervento in discussione, che riguarda la ristrutturazione di una rete fognaria esistente.

P.A.T. – Elaborato 3 (Carta delle fragilità)

L'intervento di ristrutturazione della rete fognaria esistente rientra tra gli interventi specificatamente ammessi all'interno della "fascia di tutela dei corsi d'acqua" (art. 7.4-a) in quanto riconducibile agli "*interventi sul patrimonio edilizio esistente ex articolo 3 DPR 380/2001 lettere a, b, c, d (comprese la demolizione e la ricostruzione in loco ovvero in area agricola adiacente)*".

Riprendendo quanto già esposto nel par. 2.4 dello Studio Preliminare Ambientale, si ribadisce peraltro che, nelle vicinanze di S.E.A. e in un raggio di almeno 200 m dal suo perimetro, NON SI RITROVANO CORSI D'ACQUA A CIELO LIBERO; tutti i canali, originariamente a cielo libero (nell'ambito in esame), sono stati tombinati e sono quindi oggi delle condotte sotterranee, tra l'altro di difficile ritrovamento ad una semplice ricognizione visiva. Soltanto a seguito di recenti approfondimenti, effettuati presso il Consorzio di Bonifica Brenta, è stata ritrovata la condotta sotterranea (denominata c. Stradone Fellette), individuata come recettore delle acque meteoriche in discussione, che attraversa (da ovest a est) il sito di S.E.A. per sfociare infine nella Roggia Cornara a circa 400 m a est del perimetro aziendale di S.E.A. (si veda anche l'estratto cartografico della rete idrografica consortile riprodotto nella fig. 21 del par. 2.4 della Relazione Generale dello Studio Preliminare Ambientale).

Per quanto sopra, la citata cartografia del P.A.T. (“carta delle fragilità”) appare, sullo specifico punto, quantomeno anacronistica e comunque, per l’area di interesse, la norma tecnica richiamata è ben lungi dal trovare concreta applicabilità dato che realmente non esiste, nel sito e nelle aree contermini, alcun corso d’acqua da tutelare.

P.A.T. – Elaborato 4 (Carta delle trasformabilità)

L’Elaborato 4 del P.A.T. (*Carta delle trasformabilità*) individua il tracciato di un “percorso ciclopedonale” lungo il ciglio lato ovest della S.P. 57. Questo percorso, esistente, interessa l’area verde a nord-est del sito di S.E.A., costeggiandone esternamente la recinzione.

L’Elaborato 4 prevede inoltre la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell’incrocio a nord-est tra Via Cima 12 e la S.P. 57, quale “infrastruttura di collegamento in programmazione” normata dall’art. 8.2-f delle N.T. del P.A.T. che non prevede particolari prescrizioni o vincoli, limitandosi soltanto a rammentare che gli interventi di edificazione devono comunque tenere conto degli obiettivi del P.A.T.. L’articolo in questione detta precise indicazioni per il P.I. e i nuovi progetti stradali, richiamando inoltre l’art. 64.4 delle Norme tecniche del P.T.C.P. riguardante le direttive in merito alla pianificazione degli insediamenti. Risulta in ogni caso evidente che la nuova rotatoria in programmazione dovrà essere realizzata senza sovrapposizioni al “percorso ciclopedonale” esistente (posto tra l’incrocio stesso e il sito di S.E.A.); ne consegue che il progetto della nuova rotatoria non potrà interessare l’area all’interno del perimetro aziendale.

È peraltro del tutto evidente che l’intervento di ristrutturazione della rete di convogliamento delle acque meteoriche non può interferire sull’opera pubblica in programmazione dato che l’intervento stesso riguarda in concreto soltanto il ri-collettamento (interrato) di caditoie esistenti.

Per quanto sopra rappresentato non si ravvisa alcuna incompatibilità con l’intervento proposto di ristrutturazione della rete fognaria delle acque meteoriche.

P.I. – Tavola 1.3 (Zonizzazione)

La Tavola 1.3 del P.I. (*Zonizzazione*) evidenzia con maggior precisione il sedime indicativo della rotatoria prevista dall’Elaborato 4 del P.A.T. per l’incrocio tra Via Cima 12 e la S.P. 57. Come già precisato, il sedime della nuova rotatoria interesserà solo una porzione dell’area verde a nord-est del perimetro aziendale, dovendo rispettare il tracciato del percorso ciclopedonale esistente che si sviluppa all’esterno della recinzione della ditta.

La ristrutturazione della rete fognaria interna dell’azienda non può pertanto determinare alcun elemento di incompatibilità con l’infrastruttura viaria comunale esistente ed in progetto.

N.T.O. del P.I.

Il progetto proposto prevede la modifica dell’impianto di recupero di R.A.E.E. di S.E.A. a Romano d’Ezzelino, il cui obiettivo primario è il trasferimento della linea di recupero del vetro attualmente sita a Malo con la conseguente chiusura di quest’ultima unità locale. La riorganizzazione dell’attività contempla l’utilizzo di un ulteriore capannone esistente in disponibilità alla ditta, attiguo al lato sud di quello attualmente utilizzato per l’impianto di recupero.

L'art. 64 co. 12 delle N.T.O. del P.I., in caso di nuove costruzioni (compresi gli ampliamenti) prescrive una distanza minima di rispetto dalle zone A, B, C ed F pari a 25 m per le lavorazioni insalubri di prima classe e di 15 m per le lavorazioni insalubri di seconda classe. Si precisa che non è prevista alcuna nuova costruzione edilizia, in quanto l'ampliamento dell'impianto di recupero avverrà nell'ambito di un capannone esistente, regolarmente concessionato; il vincolo suddetto non trova pertanto applicazione, quantunque venga in ogni caso rispettato, dato che il capannone che si intende utilizzare è circondato su tutti i lati da zone D "a destinazione produttiva".

Poiché la riorganizzazione dell'impianto in progetto avverrà nell'ambito di strutture edilizie esistenti, regolarmente concessionate e a destinazione produttiva, non risultano necessarie specifiche varianti urbanistiche da considerare nell'ambito del procedimento di approvazione progetto della modifica dell'impianto di recupero (subordinato all'esito della procedura di "screening a V.I.A." in istruttoria).

2 INTEGRAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

INTEGRAZIONE N. 2

Caratterizzazione dell'impatto su suolo e sottosuolo

Valutazione sulla congruenza tra la quota di filtraggio del pozzo piezometrico ed il livello freatico della falda, a fini della rilevazione di eventuali contaminazioni attribuibili al sito, stante la presunzione che eventuali inquinanti interesserebbero anzitutto i primi livelli dell'acquifero e, successivamente, potrebbero spostarsi fuori dal campo di monitoraggio per effetto del naturale flusso dell'acquifero stesso. A tale fine risulta necessario fornire la stratigrafia e lo schema di completamento (tratti filtrati e tratti ciechi) per i piezometri esistenti e contestualmente lo schema previsionale del piezometro in progetto.

I due piezometri esistenti (Pz1 e Pz2) sono stati realizzati alla fine del mese di agosto dello scorso anno dalla ditta Simeoni Perforazioni s.n.c. di Castello di Godego (vedasi rapporto della ditta allegato). L'avvenuta realizzazione dei due piezometri in parola è stata comunicata a Provincia di Vicenza e a A.R.P.A.V. Vicenza in data 06/11/2019 (come risulta dalla documentazione allegata) allegando anche (alla comunicazione) lo schema costruttivo dei due pozzi realizzati. Il livello di soggiacenza della falda trovasi mediamente ad una quota di circa – 70 m dal p.c., accertata sia in occasione delle perforazioni (fine agosto 2019), sia in occasione dei prelievi per il primo autocontrollo delle acque sotterranee (effettuato il 05/02/2020) come risulta delle Relazioni d'analisi argomento dell'Allegato B1.1 della Relazione Generale dello Studio Preliminare Ambientale.

Stante quanto sopra, si ritiene che i filtri siano stati correttamente posizionati a partire da – 70 m dal p.c. e spinti fino alla profondità di – 100 m dal p.c. al fine di poter intercettare la falda anche in condizioni di magra estrema.

Salvo diverse indicazioni, che in tal caso ci saranno comunicate, il nuovo piezometro Pz3 avrà le medesime caratteristiche dei piezometri Pz1 e Pz2 già realizzati.

INTEGRAZIONE N. 3

Caratterizzazione dell'impatto acustico

A seguito di analisi della valutazione si chiede di fornire:

- *la fonte dei dati forniti per la caratterizzazione acustica delle singole sorgenti esterne;*
- *vista in particolare la vicinanza del ricettore posto a nord, inserito in classe II, si chiede di adottare in tutti i casi il principio di cautela sia per la valutazione del livello di emissione che per la valutazione del residuo. Si da indicazione di effettuare il calcolo della trasmissione dall'interno all'esterno considerando il potere fonoisolante della partizione più debole;*
- *approfondimenti sull'impatto a ricettore dovuto alle attività di carico/scarico e alla movimentazione dei rifiuti, considerata la stima non trascurabile di 70 autotreni/giorno;*

- *un quadro sintetico dei livelli di emissione e dei livelli di immissione a ricettore, confrontati con i relativi limiti, sempre nell'ipotesi di massima cautela.*

Si rimanda all'allegato *Elaborato B2.1 di Integrazione documento previsionale dell'impatto acustico (Elaborato B2 dello Studio Preliminare Ambientale)*.

INTEGRAZIONE N. 4

Caratterizzazione dell'impatto viabilistico

Si ritiene necessario richiedere l'integrazione delle informazioni progettuali relativamente ai seguenti punti:

- *quota di incremento del numero di passaggi/giorno di mezzi pesanti nello stato di progetto rispetto allo stato di fatto (considerando preferibilmente per quest'ultimo le condizioni di traffico effettivo, rilevato sul campo);*
- *valutazione di compatibilità dell'incremento suddetto rispetto al sistema viabilistico esistente e futuro, soprattutto riguardo i nodi viari critici presenti nell'area e potenzialmente interessati.*

Il traffico indotto dall'attività di S.E.A. S.p.A. è proporzionale alla potenzialità di trattamento dell'impianto di recupero. Nella situazione autorizzata la potenzialità dell'impianto ascende a 100 t/giorno di rifiuti trattati, alla quale corrisponde a un traffico indotto di circa 32 mezzi, come valutato nello Studio di Impatto Ambientale presentato nel 2016 per l'insediamento dell'attività.

Nella configurazione di progetto è richiesto l'aumento del quantitativo massimo giornaliero di rifiuti trattati fino a 200 t/giorno e di rifiuti conferiti fino a 300 t/giorno, quantitativo per il quale è stimato un traffico indotto corrispondente al passaggio di circa 70 mezzi pesanti come si seguito calcolato:

$$\begin{array}{r}
 20 \text{ vettori/giorno per conferimento rifiuti} + \\
 \frac{15 \text{ vettori/giorno per allontanamento M.P.S. e rifiuti}}{\phantom{20 \text{ vettori/giorno per conferimento rifiuti}}} = \\
 35 \text{ vettori/giorno} \times \\
 \frac{2 \text{ passaggi/vettore (ingresso e uscita)}}{\phantom{35 \text{ vettori/giorno}}} = \\
 \hline
 \mathbf{70 \text{ passaggi/giorno di mezzi pesanti}}
 \end{array}$$

Ne consegue che l'incremento di traffico indotto dovuto alla modifica in progetto ascende a 38 passaggi di mezzi pesanti al giorno.

In adempimento alla richiesta di integrazioni del Comitato Provinciale V.I.A., nei giorni 29-30-31 luglio è stato condotto un monitoraggio h 24 del traffico circolante sulla S.S. 47 "Valsugana", pressochè all'altezza della Stazione di Servizio ENI di Romano d'Ezzelino. È stata scelta questa sezione perché ritenuta la più significativa per la descrizione del traffico pesante locale e perché la S.S. 47 rappresenta attualmente la principale strada di comunicazione per le attività produttive dell'area del Bassanese e, in particolare, per quelle localizzate nella Z.A.I. Fellette di Romano.

Anche nel caso specifico, viene utilizzata la S.S. 47 come viabilità di avvicinamento al sito di S.E.A. in quanto raccordo principale tra l'Alto Vicentino e il Bassanese e

quindi all’impianto di recupero in discussione, unitamente alla S.P. 111 “Nuova Gasparona”. Da queste infrastrutture stradali si diramano strade secondarie che coprono capillarmente tutto l’ambito territoriale di interesse. Attualmente la viabilità locale risulta parzialmente modificata in ragione del perdurare del cantiere per la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, il cui tracciato si affianca a quello della S.P. 111. Secondo le stime di cui all’Allegato F “Mobilità” del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza, la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, oltre a consentire un collegamento diretto con il Trevigiano, comporterà uno sgravio di circa il 20% del traffico insistente sulla viabilità di collegamento dell’Alto Vicentino e del Bassanese.

I risultati del monitoraggio del traffico effettivo, condotto da una struttura specializzata (vedasi documentazione in allegato), evidenziano come i flussi di traffico assunti nella relazione dello Studio Preliminare Ambientale, con riferimento ai dati desunti dal monitoraggio SIRSE del 2008 e dalle previsioni di incremento dell’Allegato F “Mobilità” del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza, siano in buona sostanza allineati a conferma dell’attendibilità della valutazione (di impatto) effettuata.

Per un efficace quanto rapido confronto, nella tabella che segue, si riportano i risultati (aggregati) dei rilievi del traffico diurno (dalle 07.00 alle 19.00) effettuati nelle tre giornate di fine luglio, nei due sensi di marcia della S.S. 47 della Valsugana, immediatamente a sud dello svincolo di Romano sud.

Flussi di traffico diurno estrapolati dalle misure effettuate nei due sensi di marcia della S.S. 47, immediatamente a sud dello svincolo di Romano Sud, nei giorni 29/07, 30/07, 31/07/2020

GIORNO DEL RILIEVO	RADAR 1 – Dir. sud			RADAR 2 – Dir. nord			COMPLESSIVO		
	veicoli totali	veicoli pesanti	Fraz. veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli pesanti	Fraz. veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli pesanti	Fraz. veicoli pesanti
MERCOLEDÌ 29/07/20	8'269	1'117	13,5%	9'119	1'357	14,9%	17'388	2'474	14,2%
GIOVEDÌ 30/07/2020	8'417	1'452	17,3%	9'199	1'302	14,2%	17'616	2'754	15,6%
VENERDÌ 31/07/2020	8'374	1'247	14,9%	9'825	1'213	12,3%	18'199	2'460	13,5%
MEDIA NEI TRE GIORNI DI RILIEVO							17'734	2'563	14,5%
DATI MISURATI NEL 2008 Tab. 1 – Par. 2.1 dello S.P.A.							15'633	2'536	16,22%
DATI PREVISIONALI AL 2020 ASSUNTI – Tab. 1 – Par. 2.1 dello S.P.A.							20'058	3'588	17,71%

Dall’esame comparativo dei dati tabellati si ricava che il volume di traffico totale diurno effettivamente riscontrato risulta compreso fra quello misurato nel 2008 (dati SIRSE) e quello dello scenario ipotizzato per il 2020, ma con un volume di traffico pesante quasi esattamente pari a quello del 2008, che quindi rappresenta un dato attendibile anche nell’attuale situazione.

Per quanto riguarda la viabilità locale, riferita al territorio comunale di Romano d’Ezzelino, non si riscontrano particolari criticità conseguenti al traffico indotto da S.E.A., in quanto i mezzi afferenti accedono all’impianto attraverso una strada laterale

dedicata (Via Perosi) che si innesta direttamente sullo svincolo della S.S. 47 “Valsugana”. Soltanto residualmente i vettori di S.E.A. impegnano Via Nardi.

A nord-est dell’impianto trovasi l’incrocio semaforico tra Via Cima 12 e Via Nardi, ove è prevista la realizzazione di una rotatoria per migliorare il deflusso veicolare sulle strade afferenti al centro abitato di Romano d’Ezzelino (a nord) e al resto delle attività site nella Z.A.I. di Fellette (ad est). La realizzazione della suddetta rotatoria avrà un’incidenza significativa per tutti gli utenti e quindi anche per S.E.A. (che peraltro raramente impegna questo tratto stradale), in ogni caso positiva in virtù di un principio di miglioramento del deflusso del traffico locale.



Percorsi di accesso all’impianto di S.E.A. dalla viabilità locale. In azzurro sono indicati i percorsi dei mezzi in ingresso mentre in viola i percorsi dei mezzi in uscita dall’impianto.

Dal punto di vista viabilistico appare interessante anche la prosecuzione verso sud della S.S. 47 “Valsugana” in corrispondenza del raccordo con la S.P. 111 “Nuova Gasparona” nei pressi del Crocerone di Bassano. Da qui la “Valsugana” si estende fino al Comune di Cittadella ricongiungendosi con la S.R. 53 “Postumia”, la principale infrastruttura stradale di collegamento tra l’Hinterland Vicentino, l’Alta Padovana e il Trevigiano. Recentemente in corrispondenza del raccordo di Cittadella è stata realizzata una nuova intersezione a livelli sfalsati che ha risolto definitivamente i problemi di congestione del traffico che in passato hanno interessato questo raccordo viabilistico (evidenziati anche dall’Allegato F al P.T.C.P. della Provincia di Vicenza).

Ad oggi i principali problemi di traffico inerenti la S.S. 47 sono dovuti al semaforo di Rosà, all’incrocio con la S.P. 58, relativamente ai flussi di traffico insistenti sulla S.S. 47 diretti verso l’incrocio stesso; ciò significa che si riscontrano rallentamenti da Bassano fino a Rosà e da Cittadella fino a Rosà, ma non nei sensi di marcia opposti, né sulla S.P. 58 che è interessata da flussi di traffico di molto inferiori.

Per quanto sopra rappresentato si ritiene che i flussi di traffico indotti dall'attività di S.E.A. nella configurazione di progetto risultino pienamente compatibili col contesto viabilistico di riferimento e non possano determinare alcuna criticità nei confronti delle infrastrutture stradali interessate.

Osservazione del Comune di Romano d'Ezzelino (segnalazione odori “di bruciato”)

In merito all'osservazione del Comune di Romano d'Ezzelino, relativamente alla segnalazione di disturbo olfattivo derivante dalla presenza di “odore di bruciato” nell'area in cui trovasi l'impianto di S.E.A., non si può, né appare necessario, aggiungere alcunchè a quanto esplicitamente riportato nel testo dell'osservazione stessa e acclarato dagli allegati dati (registrati) della direzione del vento, com'è peraltro del tutto attendibile dato che S.E.A. non ha in essere processi termici per il recupero di rifiuti.

Vicenza lì 05/08/2020

Il Proponente



S.E.A. S.P.A.
SERVIZI ECOLOGICI AMBIENTALI

L'Estensore



ALLEGATI:

- Rapporto di Simeoni Perforazioni s.n.c. e comunicazione di avvenuta realizzazione dei due pozzi (esistenti) di monitoraggio della falda.
- Elaborato B2.1, di integrazione documento previsionale dell'impatto acustico.
- Report dati di traffico (rilievi di 29/07, 30/07 e 31/07/2020).