STUDIO DIANESE

Studio di architettura & pianificazione ambientale

Servizi di progettazione & consulenza per l'ecologia

Arch. Matteo DIANESE
Ordine Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Venezia

Sede Operativa
Via Risorgimento, 16/B
30027 San Donà di Piave (Ve)

Contatti
Telefono +39 0421 222553
Web www.studiodianese.it
Mail m.dianese@studiodianese.it
Pec m.dianese@pec.it

DESIGNING SUSTAINABILITY

AZIENDA CON SISTEMA DI GESTIONE QUALITA' CERTIFICATO DA DNV
ISO 9001
Certificato ISO 9001:2015 - Nr. C697115

Gruppo di lavoro

Redattore e responsabile analisi
Arch. Matteo DIANESE

Grafica e ricerca
Arch. Barbara MODENESE

Autorizzazioni edilizie
Geom. Stefano BUFFOLO

Relazioni specialistiche

Prevenzione incendi
Arch. Nunzio CASTIELLO

Valutazione Impatto Acustico
Ing. Robis CAMATA

Impianti d'illuminazione
Per. Ind. Cristian BARBETTA

Analisi flussi viabilistici
Ing. Alessandro CHECCHIN

Compatibilità idraulica
Ing. Andrea DE GöTZEN

REGIONE VENETO

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA

COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

Committente

IFAF S.p.a.

Sede Legale
Via Calnova, 105 - 30020 - Noventa di Piave (VE)

Progetto

MODIFICA SOSTANZIALE DELL'IMPIANTO DI RECUPERO RIFIUTI E PRODUZIONE DI CONGLOMERATI BITUMINOSI CON INCREMENTO DELLA CAPACITÀ DI RECUPERO, RIORGANIZZAZIONE DELLE AREE OPERATIVE E ADEGUAMENTO FUNZIONALE DELLE DOTAZIONI IMPIANTISTICHE E DEI PRESIDI AMBIENTALI

Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ex art. 19 D.LGS. 152/2006 e ss.mm.ii.

Ubicazione dell'intervento
Via Calnova, 105 - 30020 - Noventa di Piave (VE)
Identificazione Catastale dell'area d'intervento
Censuario di Noventa di Piave Foglio 8, particelle 174, 219, 762 e 772

Oggetto

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Committente **Progettazione**

ORDINE DEGLI ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI VENEZIA
SEZIONE A ARCHITETTO
MATTEO DIANESE N° 2293

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ELABORATO	Pratica Prot. N.
B	053.25-145.lm

Revisione N.	Nome file
Novembre 2026	Progetto_v0.4.dwg

Proprietà riservata. Sono vietate la riproduzione, anche parziale, l'utilizzazione o la consegna a terzi senza autorizzazione scritta (art.2575 c.c.).

INDICE GENERALE

PREMESSA 6

1. CONSIDERAZIONI GENERALI 7
1.1. Motivazioni 7
1.2. Presentazione del soggetto Proponente ed attività svolte 8
1.3. Localizzazione dell'intervento 9
1.4. Iter autorizzativo 10

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO 12

2. STRUMENTI NORMATIVI E DATI STATISTICI DI RIFERIMENTO 13
2.1. Normativa nazionale sui rifiuti 13
2.2. Disciplina del recupero dei rifiuti costituiti da fresato d'asfalto 14
2.3. Normativa regionale 14
2.3.1. Legge Regionale sui rifiuti 14
2.3.2. Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali (PRGR) – DGR n. 988/22 15
2.4. Normativa regionale sulle emissioni in atmosfera 15
2.5. Normativa in materia di inquinamento acustico 16
2.6. Normativa regionale in materia di inquinamento luminoso 16

3. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE 18
3.1. Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento vigente 18
3.2. Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM) Città Metropolitana di Venezia 19
3.3. Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (P.G.R.A.) 22
3.4. Rete natura 2000 e aree naturali protette 24
3.5. Il Piano di Assetto del Territorio 26
3.6. Il Piano degli interventi 29
3.7. Il Piano di Classificazione Acustica e la disciplina dell'inquinamento luminoso 30
3.8. Il Piano Comunale delle acque 30
3.9. La Classificazione sismica 31
3.10. Piano Regionale di gestione dei rifiuti urbani e speciali 31
3.11. Verifica sistematica dei criteri localizzativi regionali 32
3.12. Conclusioni 33

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE 35

4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE 36
4.1. Ubicazione dell'intervento 36
4.2. Inquadramento geologico 37
4.2.1. Geologia 37
4.2.2. Geomorfologia 37
4.2.3. Suolo 37
4.3. Inquadramento idrologico 37
4.3.1. Idrogeologia e acque sotterranee 37
4.3.2. Gestione delle acque meteoriche 38
4.4. Clima 38
4.5. Qualità dell'aria 38

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

4.6. Rumore e clima acustico 39
4.7. Vegetazione, fauna e biodiversità 39
4.8. Valenze ambientali ed ecologiche 39
4.9. Morfologia e Paesaggio 40
4.10. Rifiuti e ciclo dei materiali 40
4.11. Campi elettromagnetici e inquinamento luminoso 41
4.11.1. Campi elettromagnetici 41
4.11.2. Inquinamento luminoso 41

5. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE 43
5.1. Finalità e contenuti del quadro di riferimento progettuale 43
5.2. Stato di fatto 43
5.3. Descrizione del progetto 43
5.4. Quantitativi massimi di rifiuti gestiti 44
5.5. Gestione operativa 45
5.6. Utilizzo di risorse 46
5.7. Dotazioni impiantistiche e infrastrutturali 46
5.8. Gestione delle acque 46
5.9. Rifiuti secondari prodotti dalle operazioni di recupero 47
5.10. Controlli analitici 48
5.11. Gestione delle non conformità 48
5.12. Controllo delle emissioni odorigene e delle polveri 48
5.13. Esperienze consolidate del proponente 49
5.14. Traffico veicolare indotto 49
5.15. Garanzie finanziarie e dismissione 51
5.16. Sintesi capitolare 51

6. ANALISI DELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE 52
6.1. giudizio di congruità della soluzione progettuale adottata 52
6.2. Alternativa di tipo strategico 52
6.3. Alternative di processo o strutturali 52
6.4. Alternative di localizzazione 53
6.5. Alternative di compensazione e minimizzazione 53
6.6. Alternativa "zero" 53
6.7. Conclusioni 54

ANALISI DEGLI IMPATTI 55

7. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI 56
7.1. Introduzione 56
7.2. Valutazione degli impatti ambientali 59
7.2.1. Suolo e sottosuolo 59
7.2.2. Risorsa idrica 59
7.2.3. Atmosfera 60
7.2.4. Rumore e clima acustico 60
7.2.5. Traffico e mobilità 61
7.2.6. Flora, fauna ed ecosistemi 61
7.2.7. Paesaggio 61
7.2.8. Ambiente umano 62
7.2.9. Radiazioni non ionizzanti 62
7.2.10. Inquinamento luminoso 62
7.2.11. Rifiuti e ciclo dei materiali 63

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

7.2.12. Rischi di incidenti e calamità 63
7.3. Impatti cumulativi 67

8. MISURE DI MITIGAZIONE 69

9. MONITORAGGI 72
9.1. Contesto operativo e scopi del monitoraggio 72
9.2. Monitoraggio delle acque meteoriche e reflue 72
9.3. Monitoraggio delle emissioni in atmosfera 72
9.4. Monitoraggio del rumore 73
9.5. Monitoraggio del paesaggio 74
9.6. Monitoraggio dell'ambiente umano 74
9.7. Monitoraggio delle radiazioni non ionizzanti 74
9.8. Monitoraggio dell'illuminazione esterna 74
9.9. Valutazioni conclusive 75

CONCLUSIONI 76

10. CONSIDERAZIONI FINALI 77

ATLANTE FOTOGRAFICO 80

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 – Inquadramento territoriale su ortofoto 8
Figura 2 – Localizzazione su ortofoto dell'impianto di titolarità del Proponente (Tavola 1 di progetto) 9
Figura 3 – Layout impianto – Stato di Fatto (Tavola 2 di progetto) 10
Figura 4 – PTRC Vigente, Tavola 9 18
Figura 5 – PTGM (PTCP) – Vincoli e pianificazione territoriale 19
Figura 6 – PTGM (PTCP) – Fragilità 20
Figura 7 – PTGM (PTCP) – Sistema ambientale 21
Figura 8 – Pericolosità idraulica 22
Figura 9 – Rischio idraulico 22
Figura 10 – Tirante a 30 anni 23
Figura 11 – Tirante a 100 anni 23
Figura 12 – Tirante a 300 anni 24
Figura 13 – Siti Natura 2000 più prossimi (EEA – Natura 2000 Viewer) 25
Figura 14 – Siti Natura 2000 più prossimi (WebGIS Regione Veneto) 26
Figura 15 – Localizzazione area intervento su PAT – Carta delle trasformabilità 27
Figura 16 – Localizzazione area intervento su PAT – Carta dei vincoli 28
Figura 17 – Localizzazione area intervento su Piano degli Interventi 29
Figura 18 – Schema Classificazione Sismica – Zona 3 – Comune di Noventa di Piave 31
Figura 19 – Estratto di mappa catastale – Foglio 8, mappali 174, 219, 762 e 772 36
Figura 20 – Schema di flusso della valutazione degli impatti 57

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Sintesi schematica della verifica sistematica 32
Tabella 2 – Traffico indotto: stato di fatto e stato di progetto 50
Tabella 3 – Matrice di coerenza 54
Tabella 4 – Criteri di attribuzione delle classi di impatto residuo 58
Tabella 5 – Sintesi della valutazione degli impatti ambientali 64
Tabella 6 – Controllo di coerenza dei giudizi 66
Tabella 7 – Esito ricognizione progetti esistenti che possono generare impatti cumulativi 67

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

INDICE DELLE FOTOGRAFIE

Fotografia 1 – Vista frontale area d'ingresso e di uscita (esterno proprietà) 81
Fotografia 2 – Vista fuori ingresso verso Ovest (esterno proprietà) 81
Fotografia 3 – Vista fuori ingresso verso Est (esterno proprietà) 82
Fotografia 4 – Pesa a fossa in area d'ingresso (interno proprietà) 82
Fotografia 5 – Area Uffici e casa custode 83
Fotografia 6 – Impianto di produzione del conglomerato bituminoso e cisterne bitume 83
Fotografia 7 – Torre di miscelazione, tamburo essiccatore e nastro di alimentazione 84
Fotografia 8 – Predosatori inerti e area di alimentazione g.c.b. all'impianto 84
Fotografia 9 – Deposito in cumulo delimitato da elementi prefabbricati 85
Fotografia 10 – Vista dell'area di miscelazione a freddo 85
Fotografia 11 – Tettoia esistente a servizio dell'area operativa e strutture dell'impianto 86
Fotografia 12 – Compartimentazione dei depositi mediante elementi prefabbricati 86
Fotografia 13 – Area formazione e deposito cumuli 87
Fotografia 14 – Vista lato di confine Sud-Ovest con parcheggi auto 87
Fotografia 15 – Area cumuli inerti e sabbie 88
Fotografia 16 – Area ricezione, messa in riserva R13 rifiuti C&D 88

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

PREMESSA

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

1.1. MOTIVAZIONI

Il progetto presentato da IFAF S.p.A. (di seguito Proponente) riguarda l'incremento della potenzialità di recupero dei rifiuti costituiti da fresato d'asfalto, la riorganizzazione delle aree operative e l'adeguamento funzionale dei presidi dell'impianto situato in Via Calnova 105, nel Comune di Noventa di Piave (VE). Il presente Studio Preliminare Ambientale (di seguito SPA) descrive gli interventi e ne valuta gli effetti ai fini della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Le attività di gestione dei rifiuti comprendono due flussi distinti:

- Fresato d'asfalto, codice EER 170302: messa in riserva R13 e recupero R5. Il progetto prevede l'incremento del quantitativo annuo destinato al recupero da 16.000 a 50.000 Mg/anno, con una capacità massima di trattamento R5 di 200 Mg/giorno.
- Rifiuti inerti da costruzione e demolizione: sola messa in riserva R13, senza trattamento presso l'impianto, per un quantitativo invariato di 4.500 Mg/anno.

Il quantitativo complessivo gestito passa pertanto da 20.500 a 54.500 Mg/anno. Quest'ultimo comprende 50.000 Mg/anno di fresato destinato al recupero e 4.500 Mg/anno di rifiuti da costruzione e demolizione esclusivamente messi in riserva. Restano invariati i codici EER ammessi e la quantità massima di rifiuti contemporaneamente stoccabile, pari a 5.210 Mg, suddivisa in 4.760 Mg di fresato d'asfalto e 450 Mg di rifiuti da costruzione e demolizione.

La riorganizzazione interna comprende la realizzazione di nuovi box con copertura apribile, denominati silos negli elaborati progettuali, destinati al deposito del granulato di conglomerato bituminoso che ha cessato la qualifica di rifiuto ai sensi dell'art. 184-ter del D.Lgs. 152/2006 e del D.M. 28 marzo 2018, n. 69. Questi depositi sono distinti dalle aree di stoccaggio dei rifiuti e possono essere utilizzati anche, in alternativa, per materie prime destinate alla produzione di conglomerati bituminosi, quali sabbie e pietrisco, previa pulizia e identificazione dei comparti. È inoltre previsto l'utilizzo alternativo dei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso per il deposito di inerti o di granulato di conglomerato bituminoso già qualificato End of Waste, secondo le esigenze operative.

L'intervento è funzionale alla gestione dei maggiori quantitativi recuperati e reimpiegati nel ciclo produttivo e all'avvio delle produzioni conformi ai CAM Strade, nel relativo campo di applicazione.

Il progetto comprende inoltre l'aggiornamento delle linee fognarie nell'area dell'autolavaggio e del piazzale limitrofo, con separazione delle acque meteoriche dalle acque di lavaggio dei mezzi. Queste ultime sono recapitate, previo trattamento, nella fognatura gestita da V.E.R.I.T.A.S. S.p.A.; le acque meteoriche interessate dalla nuova rete confluiscono nel circuito esistente con recapito in corpo idrico superficiale.

Rimane distinto il circuito della piazzola lavaruote, ricompreso nell'autorizzazione allo scarico in acque superficiali. Non sono previsti nuovi recapiti finali degli scarichi né nuovi camini di processo.

Rimane confermato l'assetto principale dell'impianto di produzione di conglomerati bituminosi.

Lo scenario di massimo impatto considerato nello SPA comprende anche il possibile impiego di un vaglio mobile cingolato, descritto al § 5.3, senza ulteriori incrementi della potenzialità richiesta o introduzione di nuove tipologie di rifiuti.

Le opere si sviluppano interamente all'interno del sedime esistente, su superfici operative in

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

prevalenza già impermeabilizzate, con un incremento netto di superficie impermeabile di 269 m². Le valutazioni dello SPA riguardano la configurazione complessiva di progetto e considerano l'incremento dell'attività di recupero e dei flussi di trasporto, il possibile impiego del vaglio e le modifiche alle aree di deposito e alle reti di raccolta delle acque.

1.2. PRESENTAZIONE DEL SOGGETTO PROPONENTE ED ATTIVITÀ SVOLTE

Si riportano i principali dati identificativi del soggetto proponente.

Ragione sociale	**IMPRESA FACCHETTI ADOLFO E FIGLI IFAF S.p.a.**
Sede legale:	**Noventa di Piave (VE) - Via Calnova, 105**
Sede operativa:	**Noventa di Piave (VE) - Via Calnova, 105**
Codice Fiscale:	**00181830274**
Partita IVA:	**00181830274**
Telefono:	**0421 658505**
Fax:	**0421 658449**
E-mail	**info@ifaf-spa.com**
E-mail certificata	**ifaf.spa@legalmail.it**

Il Proponente opera nel settore della produzione di conglomerati bituminosi e svolge, presso il medesimo insediamento, attività di recupero dei rifiuti costituiti da fresato d'asfalto e di messa in riserva di rifiuti inerti da costruzione e demolizione. Le attività di gestione dei rifiuti sono funzionalmente integrate con il ciclo produttivo, secondo le operazioni e le condizioni previste dai titoli autorizzativi.

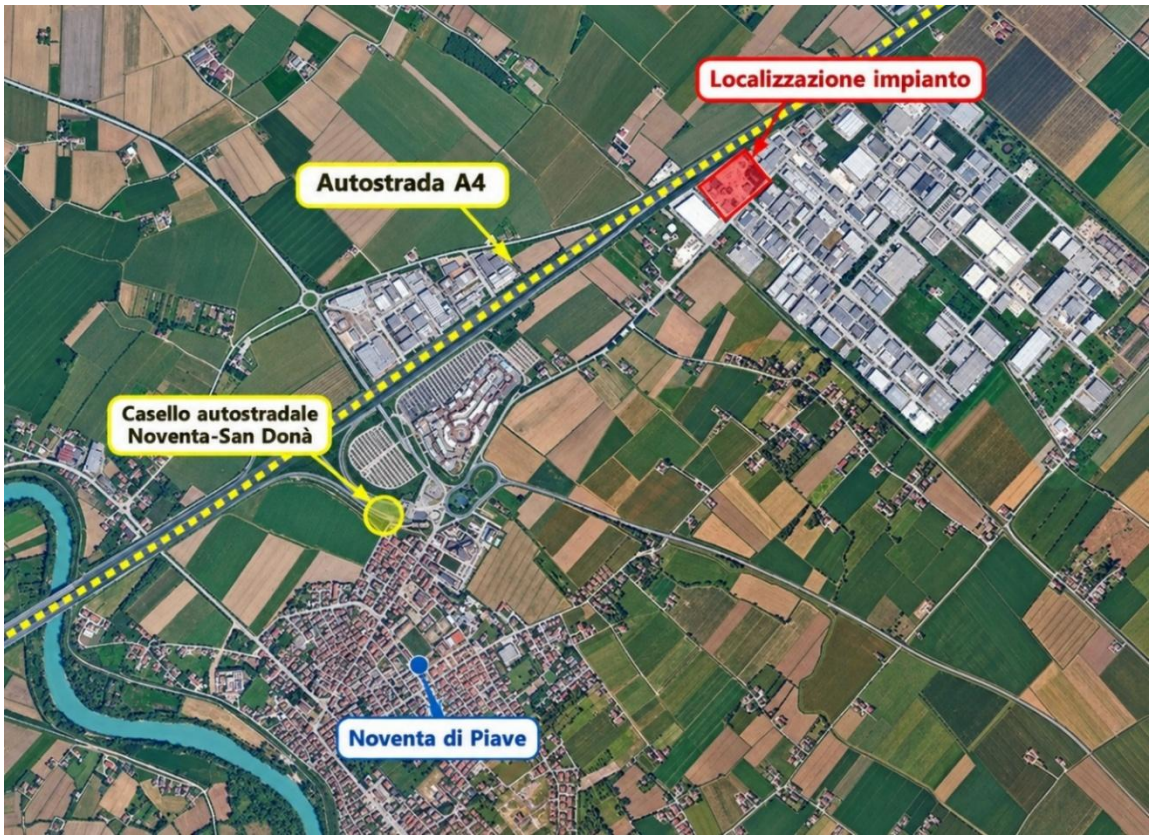


Figura 1 – Inquadramento territoriale su ortofoto

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

L'impianto di Noventa di Piave (Figura 1) rappresenta un nodo produttivo strategico per il territorio, grazie alla sua collocazione lungo un asse viario primario e alla capacità di fornire materiali per opere infrastrutturali e manutentive su scala locale e sovracomunale.
Le modifiche proposte si inseriscono in un percorso di miglioramento continuo dell'efficienza produttiva e della sostenibilità ambientale dell'impianto.

1.3. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

L'impianto è situato nel territorio comunale di Noventa di Piave (VE), lungo Via Calnova, all'interno di un comparto produttivo caratterizzato dalla presenza di insediamenti industriali e infrastrutture viarie. L'area è catastalmente identificata al Foglio 8, mappali 174, 219, 762 e 772 del Censuario di Noventa di Piave.

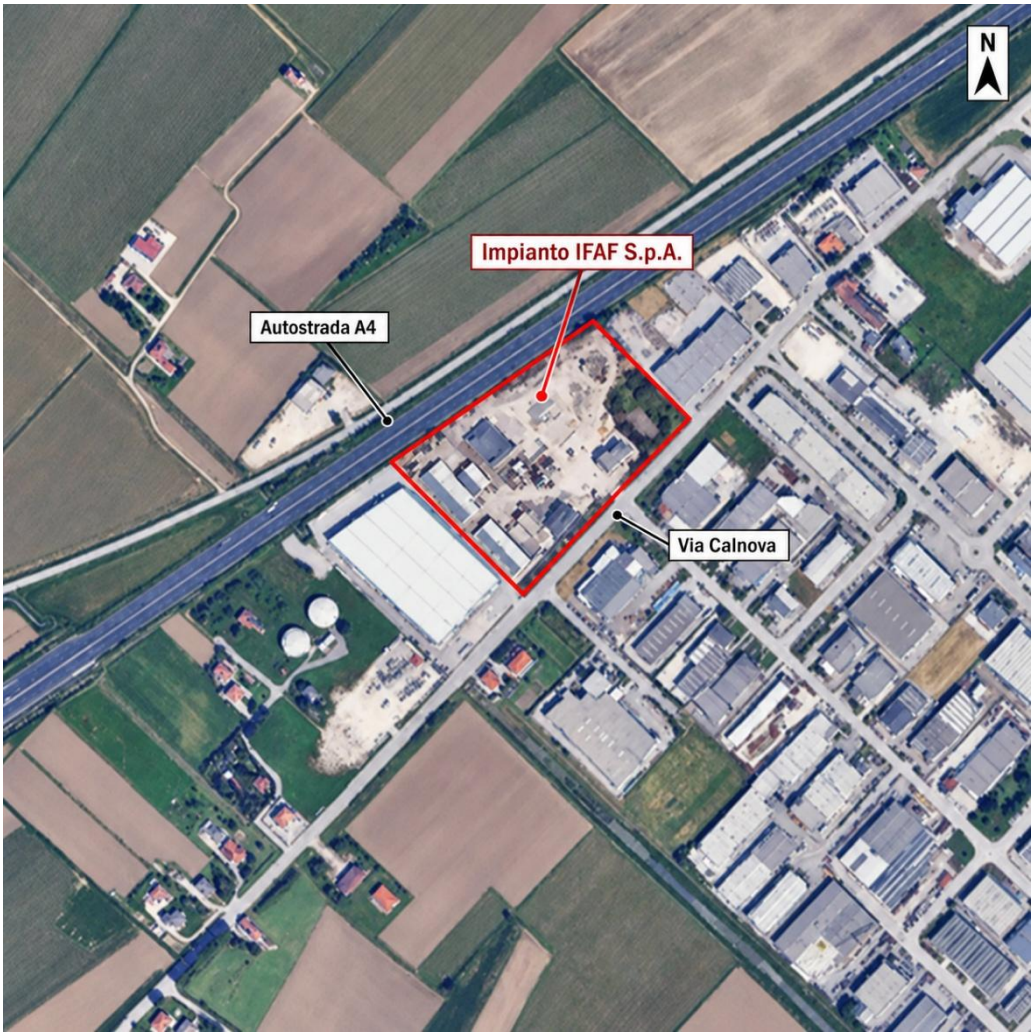


Figura 2 – Localizzazione su ortofoto dell'impianto di titolarità del Proponente (Tavola 1 di progetto)

La posizione dell'impianto (Figura 2) risulta strategica rispetto alla rete infrastrutturale locale: Via Calnova costituisce infatti un asse di collegamento diretto con la viabilità provinciale e con il casello autostradale di Noventa di Piave, garantendo un accesso agevole ai mezzi pesanti e una gestione efficiente dei flussi di ingresso e uscita.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

L'insediamento comprende superfici pavimentate, fabbricati, aree verdi e infrastrutture tecnologiche dedicate alle attività di produzione, deposito e recupero dei materiali. La planimetria dello stato di fatto (Figura 3) evidenzia un'organizzazione funzionale già consolidata, con aree distinte per la ricezione dei materiali, la messa in riserva, la miscelazione degli inerti e del fresato, la produzione dei conglomerati bituminosi e la movimentazione interna dei mezzi.

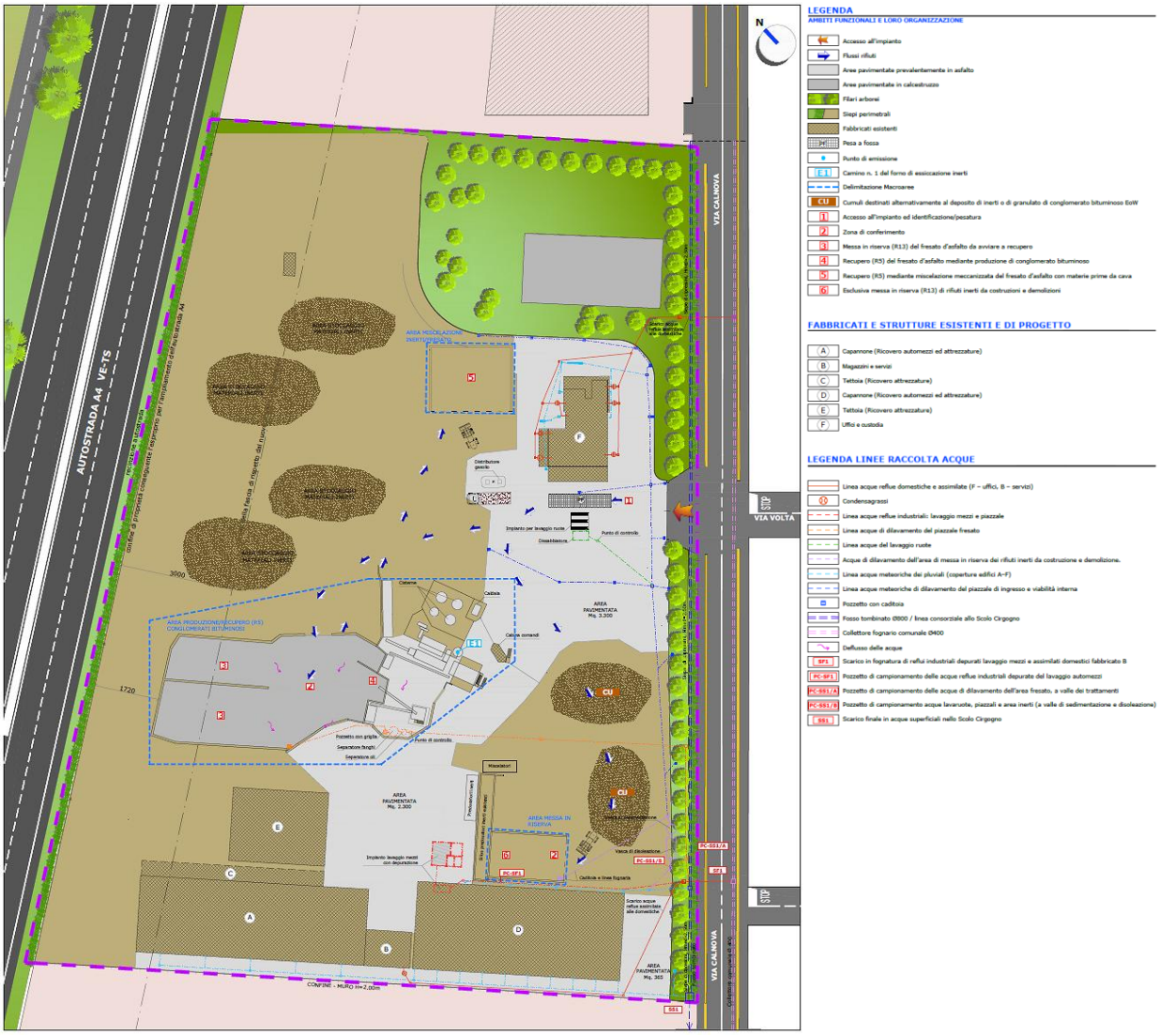


Figura 3 – Layout impianto – Stato di Fatto (Tavola 2 di progetto)

Gli interventi interessano esclusivamente il sedime esistente e comportano un incremento netto di superficie impermeabile di 269 m². L'assetto delle aree operative e le modifiche previste sono illustrati nel quadro progettuale dello SPA e negli elaborati grafici di progetto. Le relazioni con gli strumenti di pianificazione e con le componenti ambientali sono esaminate nei successivi capitoli.

1.4. ITER AUTORIZZATIVO

L'impianto opera sulla base dell'Autorizzazione Unica Ambientale adottata dalla Città

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Metropolitana di Venezia con Determinazione n. 629 del 27 febbraio 2019, comprendente i titoli relativi alle emissioni in atmosfera, agli scarichi e alle attività di recupero dei rifiuti in procedura semplificata. L'insediamento è stato inoltre oggetto del precedente provvedimento di esclusione dalla procedura di VIA prot. n. 47154/2010, con relativo parere n. 11/2010, assunto quale riferimento per la ricostruzione del quadro autorizzativo e delle prescrizioni pregresse.

Le modifiche descritte nel presente SPA sono sottoposte alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, con riferimento alle categorie dell'Allegato IV alla Parte Seconda, punto 7, lettera z.b), e punto 8, lettera t). L'autorità competente è la Città Metropolitana di Venezia. L'esercizio nella nuova configurazione e per la maggiore potenzialità richiesta sarà disciplinato dal pertinente titolo autorizzativo rilasciato a conclusione della presente procedura, secondo il regime applicabile.

È distinta dalla presente procedura la comunicazione di modifica non sostanziale dell'AUA, presentata tramite il SUAP di Noventa di Piave ai sensi dell'art. 6, comma 1, del D.P.R. 59/2013, pratica n. 00181830274-28092026-1053, protocollo REP_PROV_VE/VE-SUPRO/0544835 del 29 settembre 2026. Tale comunicazione riguarda la riorganizzazione dei settori R13 e i tre box coperti per il deposito dell'End of Waste, funzionali all'avvio delle produzioni conformi ai CAM Strade, mantenendo invariati tipologie, operazioni e quantitativi autorizzati. L'incremento della potenzialità di recupero è invece oggetto della presente verifica di assoggettabilità a VIA.

Per le opere edilizie si richiama la S.C.I.A. P.E. n. 96/2026, protocollo comunale n. 10236 del 13 luglio 2026, e la relativa presa d'atto prot. n. 11566 del 7 agosto 2026. Per gli aspetti di prevenzione incendi si rinvia alla documentazione delle attività esistenti e alla dichiarazione tecnica del 13 ottobre 2026 relativa alle modifiche dei depositi esaminate.

Ai fini della Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA), la documentazione di progetto comprende gli elaborati per la valutazione preliminare – Screening Specifico di Livello I, secondo la disciplina regionale e i formulari approvati con D.G.R. n. 28/2025, con il relativo geodatabase e metadato. L'analisi considera l'intera configurazione oggetto dello screening VIA; gli elementi territoriali pertinenti sono richiamati nel quadro programmatico dello SPA.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

2. STRUMENTI NORMATIVI E DATI STATISTICI DI RIFERIMENTO

2.1. NORMATIVA NAZIONALE SUI RIFIUTI

La gestione dei rifiuti in Italia è disciplinata principalmente dalla *Parte IV del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, recante *"Norme in materia ambientale"*, che costituisce il riferimento normativo nazionale per le attività di produzione e gestione dei rifiuti, comprendenti le operazioni di raccolta, trasporto, recupero e smaltimento.
La disciplina trova applicazione anche alle attività di gestione dei rifiuti speciali derivanti da attività industriali, dalle operazioni di costruzione e demolizione e dalle lavorazioni connesse alla realizzazione e manutenzione delle infrastrutture, quali quelle svolte presso l'impianto gestito dal Proponente.
Ai sensi dell'art. 178 del D.Lgs. 152/2006, la gestione dei rifiuti deve essere effettuata conformemente ai principi di precauzione, prevenzione, sostenibilità, proporzionalità, responsabilizzazione e cooperazione dei soggetti coinvolti, nonché al principio "chi inquina paga". La medesima disposizione stabilisce inoltre che la gestione debba essere effettuata secondo criteri di efficacia, efficienza, economicità, trasparenza e fattibilità tecnica ed economica, assicurando la tutela dell'ambiente e della salute umana.
Un ulteriore riferimento fondamentale è costituito dalla gerarchia nella gestione dei rifiuti, prevista dall'art. 179 del D.Lgs. 152/2006, che individua il seguente ordine di priorità:

1. prevenzione;
2. preparazione per il riutilizzo;
3. riciclaggio;
4. recupero di altro tipo, incluso il recupero di energia;
5. smaltimento.

Tale gerarchia costituisce il riferimento generale per l'individuazione delle modalità di gestione dei rifiuti e orienta, in via prioritaria, verso le soluzioni che consentono il recupero delle risorse e la riduzione del ricorso allo smaltimento, tenendo conto, in relazione ai singoli flussi di rifiuti, degli aspetti ambientali, sanitari, tecnici, economici e sociali.
Nell'ambito delle attività svolte presso l'impianto del Proponente, assumono pertanto rilievo le disposizioni relative alla corretta classificazione e gestione dei rifiuti, alle operazioni di recupero e alle condizioni previste dai provvedimenti autorizzativi vigenti.
I rifiuti devono essere individuati e classificati secondo la normativa vigente e secondo l'Elenco Europeo dei Rifiuti (EER), sulla base delle rispettive caratteristiche e dell'origine del flusso di rifiuti. Nell'ambito dell'impianto sono gestite le tipologie di rifiuti ammesse dai provvedimenti autorizzativi vigenti, secondo le relative condizioni, quantitativi e modalità operative.
Con particolare riferimento alle attività oggetto del presente SPA, assumono rilievo le operazioni di recupero previste dall'assetto autorizzativo dell'impianto, comprese le attività di messa in riserva e le successive operazioni finalizzate al recupero dei materiali. La gestione dei rifiuti deve pertanto essere effettuata nel rispetto delle condizioni stabilite dai titoli autorizzativi, assicurando la corretta separazione e identificazione dei flussi, il rispetto degli obblighi di tracciabilità previsti dalla normativa vigente e l'adozione di modalità operative idonee a prevenire possibili effetti negativi sulle diverse componenti ambientali.
Nel quadro della disciplina nazionale, particolare rilievo assume pertanto il rispetto delle condizioni autorizzative relative alle tipologie e ai quantitativi dei rifiuti gestiti, alle modalità di deposito e movimentazione, alle operazioni di trattamento e recupero e alle misure adottate per prevenire o limitare le possibili emissioni e gli impatti sull'ambiente.
Le disposizioni della Parte IV del D.Lgs. 152/2006 costituiscono quindi il principale riferimento

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

per l'inquadramento delle attività di gestione dei rifiuti svolte presso l'impianto e per la valutazione delle modifiche oggetto del presente progetto. Nell'ambito del presente SPA, tali disposizioni assumono rilievo in quanto costituiscono il quadro di riferimento per l'analisi delle caratteristiche delle attività previste e delle possibili interazioni che le modifiche progettuali possono determinare rispetto alle componenti ambientali interessate.
L'analisi degli effetti ambientali connessi alle modifiche proposte viene pertanto sviluppata nei successivi capitoli con riferimento alle specifiche caratteristiche dell'intervento, all'assetto autorizzativo dell'impianto e alle condizioni ambientali e territoriali del contesto nel quale lo stesso risulta inserito.
Il progetto, trattandosi di modifiche sostanziali comprendenti l'incremento della potenzialità di recupero dei rifiuti, richiede quindi una valutazione preventiva degli effetti ambientali.

2.2. DISCIPLINA DEL RECUPERO DEI RIFIUTI COSTITUITI DA FRESATO D'ASFALTO

Il recupero dei rifiuti costituiti da fresato d'asfalto, identificati dal codice EER 170302, è disciplinato dalla Parte IV del D.Lgs. 152/2006. Per le attività svolte in procedura semplificata, il riferimento tecnico è costituito dal D.M. 5 febbraio 1998 e successive modifiche, con particolare riguardo alla tipologia 7.6 dell'Allegato 1, suballegato 1, relativa al conglomerato bituminoso.
La cessazione della qualifica di rifiuto è disciplinata dall'art. 184-ter del D.Lgs. 152/2006 e dal D.M. 28 marzo 2018, n. 69, che stabilisce i criteri specifici per ottenere il «granulato di conglomerato bituminoso». Il decreto definisce i rifiuti ammissibili, gli scopi di utilizzo del materiale recuperato e i requisiti di qualità e controllo previsti dall'Allegato 1. Il rispetto dei criteri è attestato dal produttore mediante la dichiarazione di conformità relativa a ciascun lotto, secondo l'art. 4 e l'Allegato 2.
La disciplina End of Waste riguarda la qualificazione del materiale ottenuto dal recupero e resta distinta dal titolo che autorizza l'attività dell'impianto e ne stabilisce operazioni, quantitativi e condizioni di esercizio. Nel progetto, tale disciplina interessa il recupero del fresato d'asfalto; i rifiuti inerti da costruzione e demolizione restano destinati alla sola messa in riserva R13. L'impiego dei materiali nelle produzioni conformi ai CAM Strade richiede inoltre il rispetto dei pertinenti requisiti tecnici e ambientali.
Il deposito del granulato già qualificato End of Waste comprende i box dell'Area G e, secondo le esigenze operative, i due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso (identificati dall'Etichetta CU nelle tavole progettuali), utilizzabili alternativamente per inerti o per il medesimo granulato. Questa destinazione resta distinta dalla messa in riserva dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione, mantenuta nell'ambito 7, e dai cumuli di rifiuti in formazione o in attesa degli esiti analitici.

2.3. NORMATIVA REGIONALE

La Regione Veneto ha sviluppato nel tempo un articolato quadro normativo e programmatorio volto a disciplinare la gestione dei rifiuti, le attività industriali e le trasformazioni territoriali, con particolare attenzione alla tutela dell'ambiente, alla riduzione delle pressioni antropiche e alla promozione del recupero dei materiali. Le disposizioni regionali costituiscono un riferimento essenziale per la valutazione del progetto di modifica dell'impianto del Proponente, in quanto definiscono criteri, indirizzi e requisiti tecnici applicabili alle attività di recupero del fresato di asfalto e di messa in riserva dei rifiuti inerti, nonché alle emissioni in atmosfera e alla localizzazione degli impianti produttivi.

2.3.1. LEGGE REGIONALE SUI RIFIUTI

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

Per quanto riguarda la Regione Veneto si deve ricordare che è stato approvato l'Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali con DGR n. 988 del 09/08/2022 - Bur. n. 107 del 02/09/2022.
Sono stati riportati tra gli allegati all'Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali Allegato A1, gli aggiornamenti del:
- programma per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da collocare in discarica (RUB);
- programma regionale per la gestione degli imballaggi e dei rifiuti da imballaggio;
- programma per la riduzione della produzione dei rifiuti;
- programma per la decontaminazione e smaltimento degli apparecchi soggetti ad inventario secondo l'art. 4 del d. lgs. 209/99.

I succitati programmi, valutati coerenti e attuali rispetto le nuove richieste normative, sono stati riportati aggiornando in alcuni casi solamente i riferimenti normativi, in altri casi la situazione quantitativa dei rifiuti da gestire, in altri casi ancora focalizzando l'attenzione sulle iniziative strategiche o sulle misure già individuate dalla precedente pianificazione in quanto già incluse tra le azioni del Piano aggiornato.
Non va altresì dimenticata la Legge regionale 21 gennaio 2000, n. 3 ("Nuove norme in materia di gestione dei rifiuti") che individua le procedure di gestione e di autorizzazione degli impianti di trattamento rifiuti delegando alla Provincia territorialmente competente il compito di approvare i progetti per gli impianti di recupero.
L'impianto del Proponente opera invece, per le operazioni di recupero R13 (messa in riserva) e R5 (recupero di sostanze inorganiche) del fresato di asfalto e per la sola messa in riserva (R13) dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione, in regime di procedura semplificata ai sensi degli artt. 214 e 216 del D.Lgs. 152/2006, nell'ambito dell'AUA Det. n. 629/2019. Per il nuovo assetto il titolo all'esercizio sarà acquisito a conclusione dello screening, secondo il regime autorizzativo applicabile e senza ripartizioni quantitative preventive fra le modalità di recupero.

2.3.2. PIANO REGIONALE GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI (PRGR) – DGR N. 988/22

Con DGR n. 988 del 9 agosto 2022, la Regione Veneto ha approvato l'aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali, che costituisce il principale strumento di pianificazione in materia di gestione dei rifiuti. Il PRGR:

- promuove il recupero dei materiali inerti e del fresato di asfalto;
- incentiva la riduzione del conferimento in discarica;
- favorisce l'utilizzo di materiali riciclati nelle opere pubbliche;
- definisce criteri di sostenibilità per gli impianti di trattamento e recupero.

Il progetto del Proponente risulta pienamente coerente con tali indirizzi, in quanto:

- → valorizza il fresato di asfalto come materia prima secondaria;
- → riduce il consumo di aggregati naturali;
- → contribuisce alla chiusura del ciclo dei materiali nel settore stradale;
- → incrementa il recupero di materia all'interno del sedime produttivo esistente, senza espansioni in aree esterne.

L'obiettivo di conformità ai CAM Strade è riferito al D.M. 5 agosto 2024, come modificato dal D.M. 11 settembre 2025, nel campo applicabile alle produzioni. Il rispetto dei CAM e dei requisiti prestazionali del prodotto resta distinto dalla cessazione della qualifica di rifiuto e dalla verifica degli impatti dell'impianto.

2.4. NORMATIVA REGIONALE SULLE EMISSIONI IN ATMOSFERA

Le attività di produzione di conglomerati bituminosi sono soggette alla disciplina della Parte V

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

del D.Lgs. 152/2006, integrata dalle disposizioni regionali in materia di autorizzazioni alle emissioni. I limiti e le prescrizioni dell'impianto sono quelli dell'AUA vigente. Per la coerenza con gli obiettivi regionali di qualità dell'aria si richiama il PRTRA aggiornato con D.G.R. n. 377 del 15 aprile 2025, pubblicata nel BUR n. 56 del 29 maggio 2025.
Il progetto non prevede nuovi camini di processo e mantiene i limiti autorizzati per il camino n. 1 (AUA Det. n. 629/2019, punto 8.1). La maggiore intensità di esercizio, le movimentazioni e il possibile vaglio comportano contributi emissivi valutati nello scenario complessivo ai §§ 4.5 e 7.2.3. Le misure di contenimento delle polveri e la manutenzione dei sistemi di abbattimento concorrono agli obiettivi del PRTRA; il Piano non sostituisce le condizioni autorizzative dell'impianto.

2.5. NORMATIVA IN MATERIA DI INQUINAMENTO ACUSTICO

La disciplina di riferimento è costituita dalla L. 26 ottobre 1995, n. 447 «Legge quadro sull'inquinamento acustico», che all'art. 8, comma 4, prescrive la documentazione di previsione di impatto acustico a corredo delle domande di autorizzazione all'esercizio di attività produttive, e dai relativi decreti attuativi: D.P.C.M. 14 novembre 1997 (valori limite di emissione e di immissione, artt. 2 e 3; valori limite differenziali, art. 4), D.M. 16 marzo 1998 (tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico) e D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 (contenimento dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare). A livello regionale si applicano la L.R. Veneto 10 maggio 1999, n. 21 «Norme in materia di inquinamento acustico» e le linee guida per la documentazione di impatto acustico di cui alla D.D.G. ARPAV n. 3 del 29 gennaio 2008.
In attuazione di tale quadro, il progetto è corredato dalla Relazione tecnica di valutazione previsionale di impatto acustico (elaborato LZ-CO260154-201026-R1 del 20.10.2026, Tecnici Competenti in Acustica Dott. Ing. Robis Camata e (come collaboratore) Dott. Ing. Luca Zanin; di seguito VPIA), redatta sulla base di rilievi fonometrici e di modellazione previsionale dello scenario di progetto. Il rapporto con il Piano Comunale di Classificazione Acustica è esaminato al § 3.7; la caratterizzazione del clima acustico e la valutazione degli impatti sono sintetizzate ai §§ 4.6 e 7.2.4, con rinvio all'elaborato specialistico per ogni approfondimento.

2.6. NORMATIVA REGIONALE IN MATERIA DI INQUINAMENTO LUMINOSO

La L.R. Veneto 7 agosto 2009, n. 17 «Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici» disciplina gli impianti di illuminazione esterna, pubblici e privati. L'art. 9, comma 2, definisce i requisiti degli impianti: intensità luminosa massima compresa tra 0 e 0,49 cd/klm a 90° ed oltre (lett. a), sorgenti ad elevata efficienza luminosa (lett. b), luminanza o illuminamento non superiori ai livelli minimi previsti dalle norme tecniche di sicurezza (lett. c) e dispositivi in grado di ridurre il flusso luminoso in misura superiore al 30% rispetto al pieno regime entro le ore 24 (lett. d). L'art. 9, comma 6, prescrive per piazzali, cantieri e complessi industriali l'impiego di proiettori, preferibilmente asimmetrici, inclinati in modo da non emettere oltre 0 cd/klm a 90° ed oltre. L'art. 8 individua le fasce di rispetto degli osservatori astronomici, nelle quali si applicano limitazioni aggiuntive, e l'art. 5, comma 1, lett. a), demanda ai Comuni il Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL). Il riferimento tecnico per i requisiti illuminotecnici delle aree di lavoro esterne è costituito dalla norma UNI EN 12464-2:2025.
L'impianto di illuminazione esterna, di natura privata e interno al sedime produttivo, è soggetto in via diretta ai requisiti dell'art. 9 della L.R. n. 17/2009, la cui verifica è contenuta nella Relazione tecnica di verifica dell'inquinamento luminoso, nel Calcolo illuminotecnico e

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

nella Planimetria illuminazione esterna redatti da Studio PR.IM.EL. (elaborati R01.482_25.REL, R01.482_25.CI e R01.482_25.EL1, progetto esecutivo rev. 01 del 01/10/2026); i relativi contenuti sono sintetizzati ai §§ 5.7 e 7.2.10.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

3. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1. IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO VIGENTE

Con deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020) è stato approvato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) attualmente vigente.
Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), approvato con D.C.R. n. 62 del 30 giugno 2020, costituisce il principale strumento di pianificazione territoriale della Regione Veneto. Esso definisce gli indirizzi strategici per la tutela, la valorizzazione e l'uso sostenibile del territorio regionale.
Il Comune di Noventa di Piave ricade all'interno dell'Ambito di Paesaggio n. 26 – Pianure del Sandonatese e Portogruarese, caratterizzato da un territorio completamente pianeggiante, profondamente strutturato dagli interventi di bonifica e da una maglia agraria regolare, con una fitta rete idraulica artificiale.

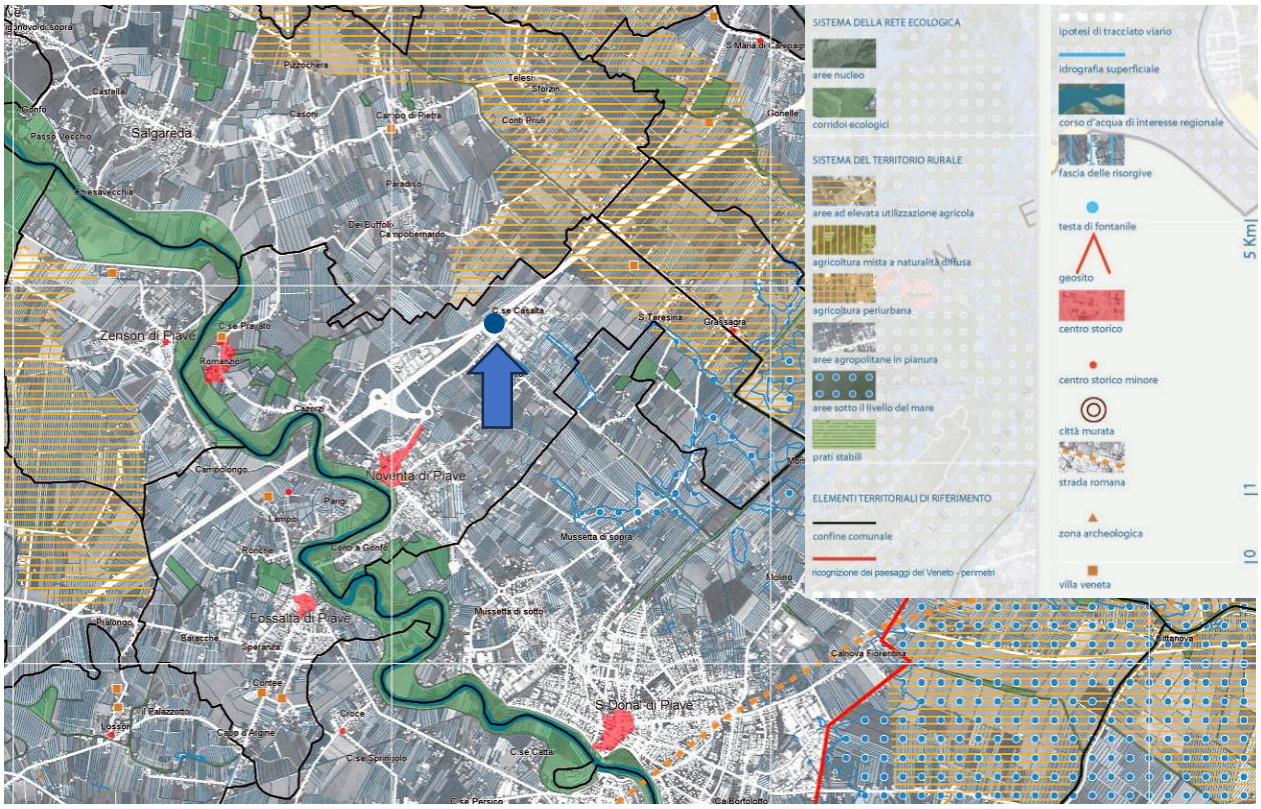


Figura 4 – PTRC Vigente, Tavola 9

Il sistema insediativo è diffuso e si sviluppa in relazione alle principali direttrici infrastrutturali, con presenza significativa di attività produttive e logistiche, in continuità con il sistema territoriale dell'area orientale veneta.
Gli obiettivi del PTRC per questo ambito (Figura 4) comprendono:

- → la tutela qualitativa delle risorse idriche e dei sistemi di bonifica;
- → la riduzione del consumo di suolo attraverso il riuso delle aree produttive esistenti;
- → il rafforzamento delle attività economiche già insediate;
- → la promozione dell'economia circolare e del recupero dei materiali;
- → la salvaguardia degli elementi paesaggistici residui e delle connessioni ecologiche

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

sovracomunali.

L'impianto del Proponente si inserisce pienamente in questo contesto, essendo localizzato in un comparto produttivo consolidato, completamente urbanizzato e con limitata presenza di elementi di naturalità. Il progetto di modifica risulta pertanto coerente con gli indirizzi del PTRC, in quanto:

- non comporta consumo di suolo né espansioni in aree agricole o naturali;
- valorizza un insediamento produttivo esistente;
- promuove il recupero del fresato d'asfalto e mantiene distinta la messa in riserva dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione;
- concentra le nuove strutture nel comparto produttivo e mantiene le schermature vegetali, collocandosi all'interno di un sedime produttivo esistente;
- mantiene la piena compatibilità con le funzioni e le dinamiche territoriali dell'Ambito 26 –Pianure del Sandonatese e Portogruarese.

3.2. PIANO TERRITORIALE GENERALE METROPOLITANO (PTGM) CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

Il Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM) della Città Metropolitana di Venezia, approvato in via transitoria con Deliberazione del Consiglio Metropolitano n. 3 del 1° marzo 2019, assume i contenuti del precedente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato con D.G.R. n. 3359 del 30 dicembre 2010 e successivamente adeguato nel 2014. I riferimenti al PTCP presenti nelle cartografie e nelle Norme Tecniche di Attuazione individuano pertanto gli elaborati recepiti nel PTGM, utilizzati per la presente verifica.

La consultazione del WebGIS «SITA – Vincoli e sistemi ambientali» della Città Metropolitana di Venezia, che restituisce la cartografia del PTCP nell'assetto adeguato al 2014, effettuata per l'area dell'impianto (Fg. 8, mappali 174, 219, 762 e 772) e per il suo intorno, ha dato il seguente esito:

– Vincoli e pianificazione territoriale (vincoli paesaggistici, archeologici e monumentali ex D.Lgs. 42/2004, vincolo idrogeologico-forestale ex R.D.L. n. 3267/1923, aree protette di interesse locale, elettrodotti):



Figura 5 – PTGM (PTCP) – Vincoli e pianificazione territoriale
Fonte: WebGIS «SITA – Vincoli e sistemi ambientali» della Città Metropolitana di Venezia

l'area dell'impianto non è interessata da vincoli paesaggistici di cui agli artt. 136 e 142 del

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

D.Lgs. 42/2004, da vincoli archeologici o monumentali (D.Lgs. 42/2004, Parte Seconda), dal vincolo idrogeologico-forestale ex R.D.L. n. 3267/1923 né da aree protette di interesse locale (L.R. 40/1984, art. 27). Il corso d'acqua vincolato più prossimo è il Canal Grassaga (art. 142, comma 1, lett. c, D.Lgs. 42/2004), che scorre a nord-est del comparto produttivo, al confine con il Comune di San Donà di Piave: la relativa fascia di tutela di 150 m dista circa 1,8 km dal perimetro dell'impianto (Figura 5). La fascia di tutela del fiume Piave si colloca a ovest e a sud-ovest, a distanza superiore a 3,5 km. Il comparto non è attraversato da elettrodotti: le linee più prossime riportate dal PTCP si trovano a nord, a distanza superiore a 4 km.

– Fragilità (pericolosità idraulica, opere di presa per pubblico acquedotto, corsi d'acqua sensibili): l'area dell'impianto e il suo intorno non sono interessati da aree a pericolosità idraulica individuate dal PTCP in riferimento al PAI (art. 15), né da aree a rischio da mareggiate (art. 16); la classificazione P1-P2 di cui al § 3.3 deriva dall'aggiornamento del PGRA (dicembre 2025), successivo al quadro conoscitivo del PTCP. Nell'intorno dell'impianto non sono presenti opere di presa per pubblico acquedotto: la più vicina riportata dalla cartografia del PTCP è ubicata in Provincia di Treviso, a circa 12,5 km in direzione nord-ovest (Figura 6); il lotto è pertanto esterno alle zone di tutela assoluta e di rispetto delle captazioni per pubblico acquedotto di cui all'art. 94 del D.Lgs. 152/2006. Non sono presenti, nell'intorno, corsi d'acqua sensibili afferenti alla Laguna di Venezia o alla fascia costiera, i più prossimi dei quali si collocano a sud-ovest, a distanza superiore a 5 km; lo Scolo Cirgogno, recettore delle acque meteoriche dell'impianto, non rientra tra i corsi d'acqua classificati sensibili.

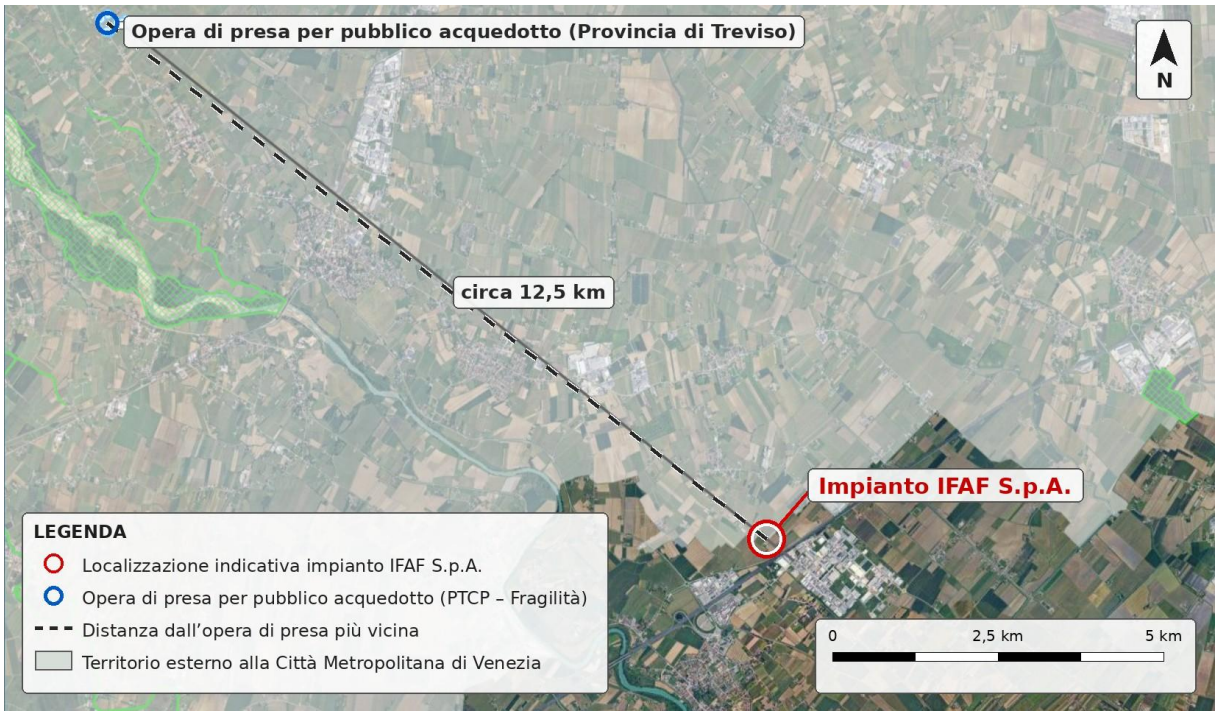


Figura 6 – PTGM (PTCP) – Fragilità
Fonte: WebGIS «SITA – Vincoli e sistemi ambientali» della Città Metropolitana di Venezia.

– Sistema ambientale (aree nucleo, corridoi ecologici, varchi ambientali, zone boscate, zone umide, vegetazione perifluviale, siti della rete Natura 2000): l'area dell'impianto ricade all'interno di un corridoio ecologico provinciale individuato dal PTCP nella cartografia del Sistema ambientale (Figura 7), che interessa la porzione nord-occidentale del comparto produttivo di Via Calnova, in adiacenza all'Autostrada A4. Sotto il profilo delle opere, l'intervento si attua all'interno del sedime produttivo esistente, su superfici operative in

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

prevalenza già pavimentate, con incremento netto di impermeabilizzazione di 269 m², senza sottrazione di vegetazione, nuove impermeabilizzazioni esterne al lotto né nuove barriere alla continuità ecologica; la siepe perimetrale esistente, oggetto di monitoraggio, concorre alla mitigazione verso il territorio agricolo circostante. L'area non interessa aree nucleo, varchi ambientali, zone boscate, zone umide (artt. 26-27), biotopi, geositi o risorgive (artt. 24 e 28), né ambiti di parchi, riserve o aree di tutela paesaggistica di interesse regionale (artt. 20, 21 e 23); nell'intorno sono presenti elementi arboreo-arbustivi lineari (art. 29) lungo la viabilità poderale e i margini dei campi, non interessati dall'intervento. A scala comunale, la Carta delle Trasformabilità del PAT colloca i corridoi ecologici principali e i varchi infrastrutturali all'esterno del sedime dell'impianto (cfr. § 3.5). I siti della rete Natura 2000 distano almeno 5,60 km (cfr. § 3.4 e Tavola VINCA – Estratti cartografici siti Natura 2000).

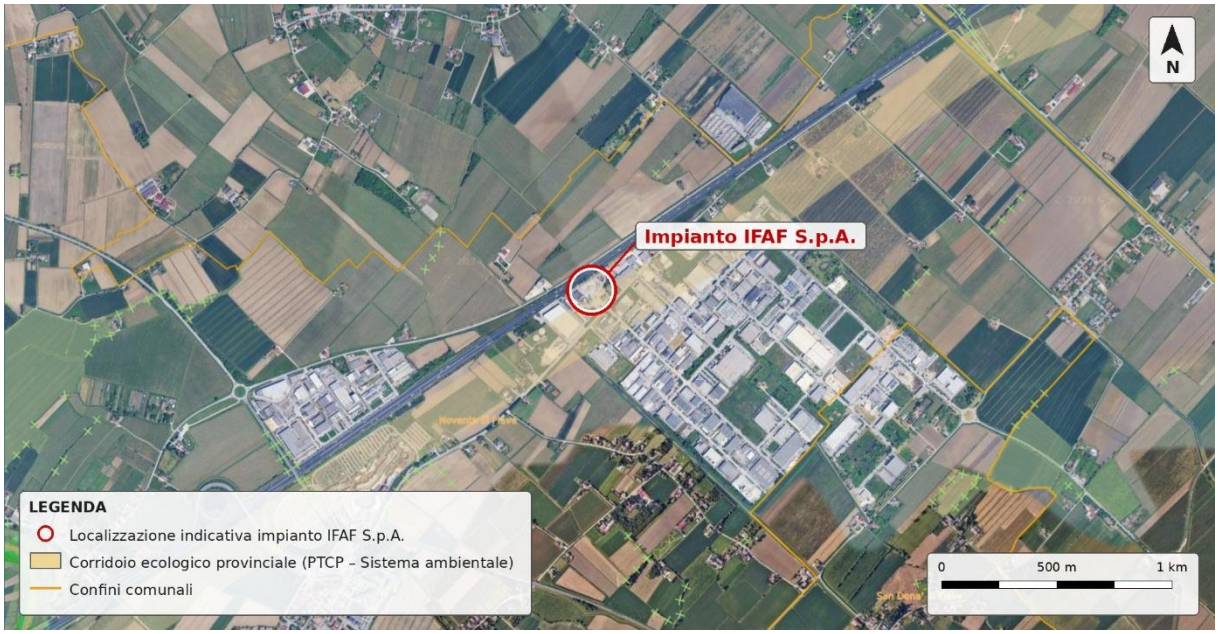


Figura 7 – PTGM (PTCP) – Sistema ambientale
Fonte: WebGIS «SITA – Vincoli e sistemi ambientali» della Città Metropolitana di Venezia.

L'indicazione del corridoio ecologico provinciale è letta congiuntamente alla sua articolazione nella pianificazione comunale. L'art. 28 delle NTA recepite nel PTGM, ai commi 8, 14 e 25, attribuisce infatti ai corridoi provinciali una funzione di collegamento da precisare e dettagliare nei PAT/PATI. Nel caso in esame, la Carta delle Trasformabilità del PAT individua i corridoi principali all'esterno del sedime produttivo e i varchi infrastrutturali a ovest dell'impianto, come illustrato al § 3.5. Il progetto conserva questa configurazione: non amplia il sedime, non occupa i varchi individuati, non rimuove la vegetazione perimetrale e non introduce nuove barriere lungo le connessioni esterne. Le opere sono concentrate nelle aree operative esistenti; i nuovi box coperti, i sistemi di raccolta delle acque e gli accorgimenti illuminotecnici concorrono al contenimento delle pressioni verso il contesto circostante. La rimodulazione delle superfici di trattamento e l'uso alternativo dei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso per inerti o granulato EoW si attuano nelle aree operative interne e conservano la separazione rispetto all'ambito 7 dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione.
Sulla base della lettura coordinata degli elaborati territoriali e delle caratteristiche progettuali, l'intervento non pregiudica la continuità fisica e la possibilità di attuazione della rete ecologica individuata dalla pianificazione. L'indicazione metropolitana risulta compatibile con la riorganizzazione proposta, mantenendo le misure di contenimento delle pressioni descritte nello SPA. Gli effetti dell'incremento di esercizio, compreso il possibile vaglio, sono esaminati

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

nel capitolo 7 e nella documentazione VIncA.

3.3. PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DI ALLUVIONI (P.G.R.A.)

Il PGRA classifica il territorio esterno alle aree fluviali in funzione delle diverse condizioni di pericolosità, nonché in funzione delle aree e degli elementi a rischio, nelle classi di pericolosità e di rischio che costituiscono condizioni di riferimento per le attività di trasformazione e uso del territorio e per la programmazione degli interventi di mitigazione strutturali o non strutturali e per i piani di emergenza di protezione civile. Attraverso il Portale SIGMA dell'Autorità di Bacino Distrettuale, le cartografie di pericolosità idraulica (Figura 8) mostrano che l'area in cui ricade l'impianto del Proponente è situata in un contesto *fortemente urbanizzato*, caratterizzato dalla presenza dell'Autostrada A4, di comparti produttivi e di un sistema di drenaggio artificiale consolidato. Dalle mappe di pericolosità idraulica emergono i seguenti elementi:

- l'area d'intervento in cui si edificano i nuovi silos identifica *zone P1-P2* (pericolosità moderata-media), tipiche dei contesti di pianura con drenaggio artificiale;
- assenza di aree fluviali o fasce di pertinenza idraulica;
- la morfologia pianeggiante e il drenaggio artificiale determinano, in corrispondenza dell'impianto, tiranti nulli o inferiori a 50 cm (Figure 10–12).



Figura 8 – Pericolosità idraulica



Figura 9 – Rischio idraulico

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

Le mappe di rischio idraulico (Figura 9) mostrano che:

- l'area d'intervento in cui si edificano i nuovi silos identifica *prevalentemente rischio* R1–R2, associato alla presenza di infrastrutture e superfici impermeabili;
- le aree di gestione dei materiali sono pavimentate e servite dalla rete di raccolta e trattamento delle acque, che ne limita la vulnerabilità in caso di allagamento.

Le mappe dei tiranti d'acqua (Figura 10, Figura 11 e Figura 12) fornite mostrano la distribuzione delle altezze idriche potenziali in caso di eventi con tempi di ritorno 30, 100 e 300 anni.

Dall'analisi emerge che:

- in corrispondenza dell'impianto i tiranti risultano nulli o inferiori a 50 cm in tutti gli scenari (TR 30, TR 100, TR 300);
- le aree con tiranti superiori a 100 cm sono localizzate a distanza dall'impianto, prevalentemente in zone depresse o lungo la viabilità secondaria;
- l'Autostrada A4 costituisce un elemento di discontinuità topografica che contribuisce a separare i bacini di accumulo idrico.

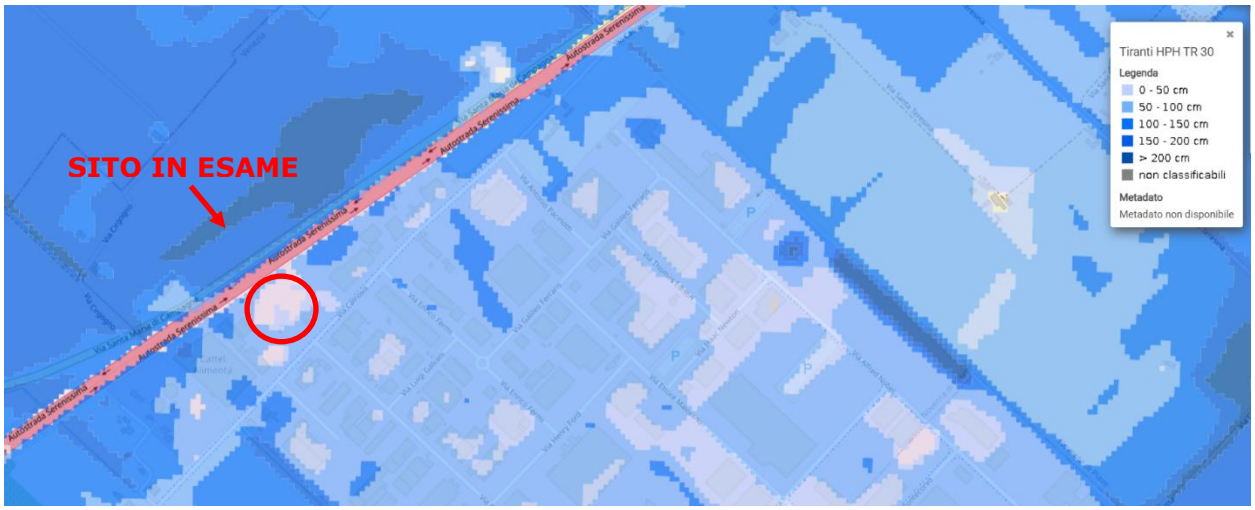


Figura 10 – Tirante a 30 anni



Figura 11 – Tirante a 100 anni

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

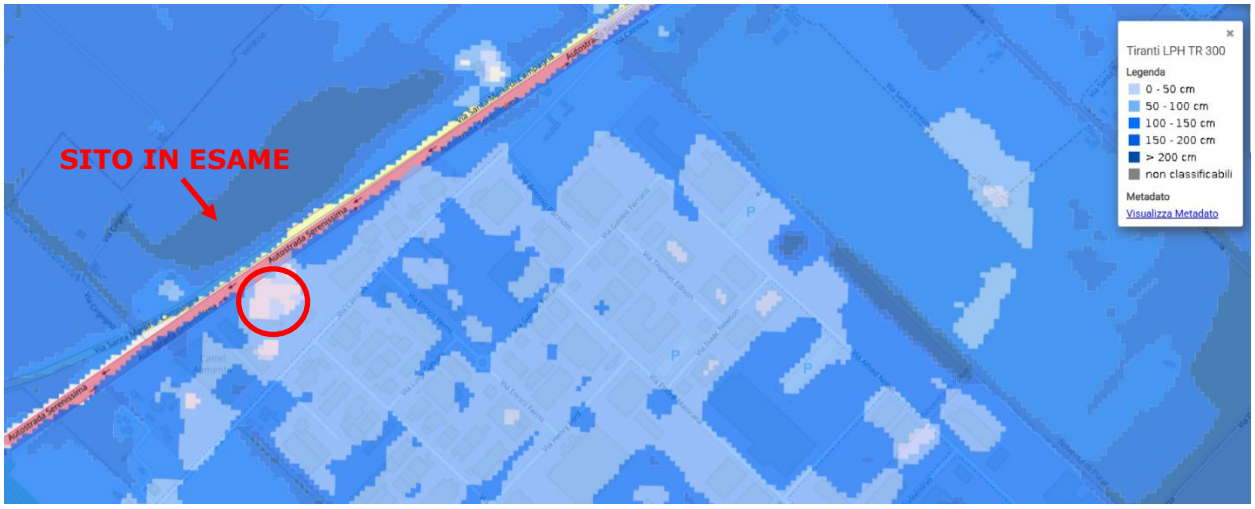


Figura 12 – Tirante a 300 anni

Le cartografie esaminate collocano l'intervento in un contesto a pericolosità P1–P2, esterno alle aree fluviali e alle aree a pericolosità elevata P3. Non ricorre pertanto, per tali classificazioni, il criterio di esclusione localizzativa individuato dall'Elaborato D del PRGR per il Distretto delle Alpi Orientali.

Le opere sono comprese nella S.C.I.A. P.E. n. 96/2026 e interessano il sedime produttivo esistente. La relazione dell'ing. Andrea de Götzen del 9 luglio 2026 esamina il sistema di drenaggio e verifica la compensazione dell'incremento netto di superficie impermeabile di 269 m² mediante un volume di invaso di 12,80 m³, superiore ai 5,38 m³ richiesti. La gestione dei maggiori deflussi meteorici risulta quindi verificata nei termini dell'elaborato specialistico, mantenendo il recapito nella rete esistente.

Il quadro esaminato non evidenzia una preclusione localizzativa derivante dalle classi di pericolosità rappresentate. La disciplina delle opere resta quella del PGRA e della relativa documentazione edilizia; l'esito della verifica di invarianza riguarda la compensazione dei deflussi generati dall'intervento. L'uso alternativo dei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso modifica la destinazione dei materiali depositati e mantiene la collocazione dei depositi, senza introdurre ulteriori opere o superfici impermeabili per questa specifica modifica.

3.4. RETE NATURA 2000 E AREE NATURALI PROTETTE

Per quanto riguarda la Rete Natura 2000, il territorio comunale di Noventa di Piave non ospita siti ricadenti entro i propri confini. I siti più prossimi, individuati mediante il WebGIS regionale e rappresentati nella Tavola VINCA – Estratti cartografici siti Natura 2000, sono quattro, due dei quali (ZSC IT3240030 e ZPS IT3240023) coincidenti e sovrapposti lungo l'asta fluviale del Piave; tali siti risultano collocati a distanze significative e in contesti ecologici completamente differenti rispetto all'area produttiva di Via Calnova, caratterizzata da un'elevata urbanizzazione e dalla presenza di infrastrutture viarie e insediamenti produttivi.

Il sito ZSC/ZPS IT3240008 "Bosco di Cessalto" si trova a circa 5,60 km in linea d'aria verso est (distanza indicativa dall'ubicazione dell'impianto, misurata sul WebGIS regionale). Si tratta di uno dei pochi residui di bosco planiziale della pianura veneta, caratterizzato da habitat forestali di pregio e da un'elevata naturalità, totalmente estranei al contesto urbanizzato e infrastrutturato in cui ricade l'impianto. A una distanza di circa 8,27 km si collocano la ZSC IT3240030 "Grave del Piave – Fiume Soligo – Fosso di Negrisia", designata ai sensi della Direttiva 92/43/CEE «Habitat», e la ZPS IT3240023 "Grave del Piave", designata ai sensi della

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Direttiva 2009/147/CE «Uccelli», tra loro coincidenti e sovrapposte lungo l'asta del Piave, così che la distanza indicativa dall'ubicazione dell'impianto risulta la medesima per entrambe. I due siti tutelano un sistema fluviale e perifluviale caratterizzato da ghiareti, greti attivi e habitat ripariali tipici dei corsi d'acqua di risorgiva e di pianura. La ZPS assume inoltre rilievo per l'avifauna legata agli ambienti di greto e perifluviali. La struttura ecologica dei due siti è strettamente legata alla dinamica fluviale del Piave ed è distinta dal contesto produttivo del sito; le possibili vie indirette di incidenza sono esaminate nella documentazione VIncA. A circa 9,14 km dall'impianto si trova infine la ZSC IT3240033 "Ambito dei fiumi Meolo e Vallio", un complesso di habitat ripariali, corsi d'acqua minori e aree umide lineari che costituiscono corridoi ecologici di rilevanza locale.
La distanza geografica (Figura 13 e Figura 14; Tavola VINCA – Estratti cartografici siti Natura 2000) e l'assenza di occupazione diretta dei siti sono considerate unitamente alle vie indirette di incidenza e al corridoio ecologico provinciale richiamato al § 3.2. La documentazione VIncA di Livello I riguarda il progetto complessivo, compresi incremento di capacità, reti aggiornate e possibile vaglio, e conclude per l'assenza di incidenze negative significative sui siti della rete Natura 2000.

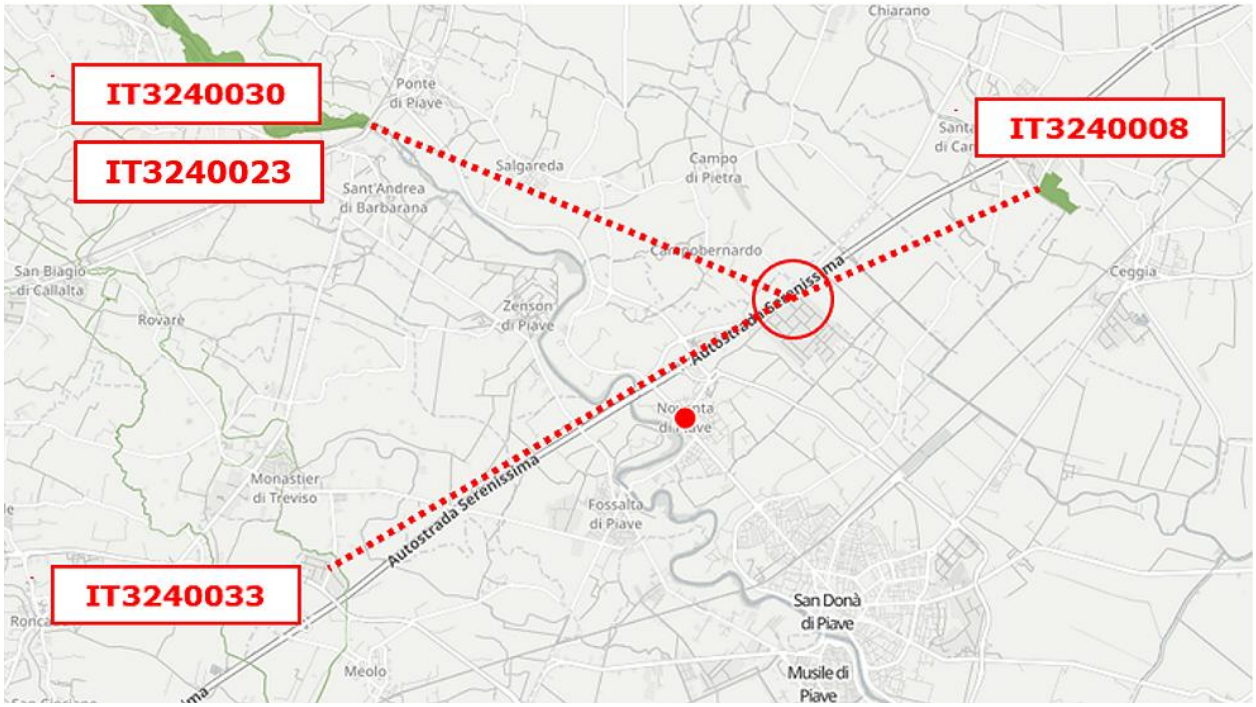


Figura 13 – Siti Natura 2000 più prossimi (EEA – Natura 2000 Viewer)
(sito https://natura2000.eea.europa.eu)

Il sito si colloca in un comparto produttivo con aree operative pavimentate e vegetazione di margine; all'esterno sono presenti aree agricole, elementi lineari e rete idrografica minore. Le aree direttamente trasformate non ospitano habitat di interesse comunitario; gli elementi di margine, potenzialmente frequentati dalla fauna, e le connessioni ecologiche indicate dalla pianificazione sono conservati dal progetto.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

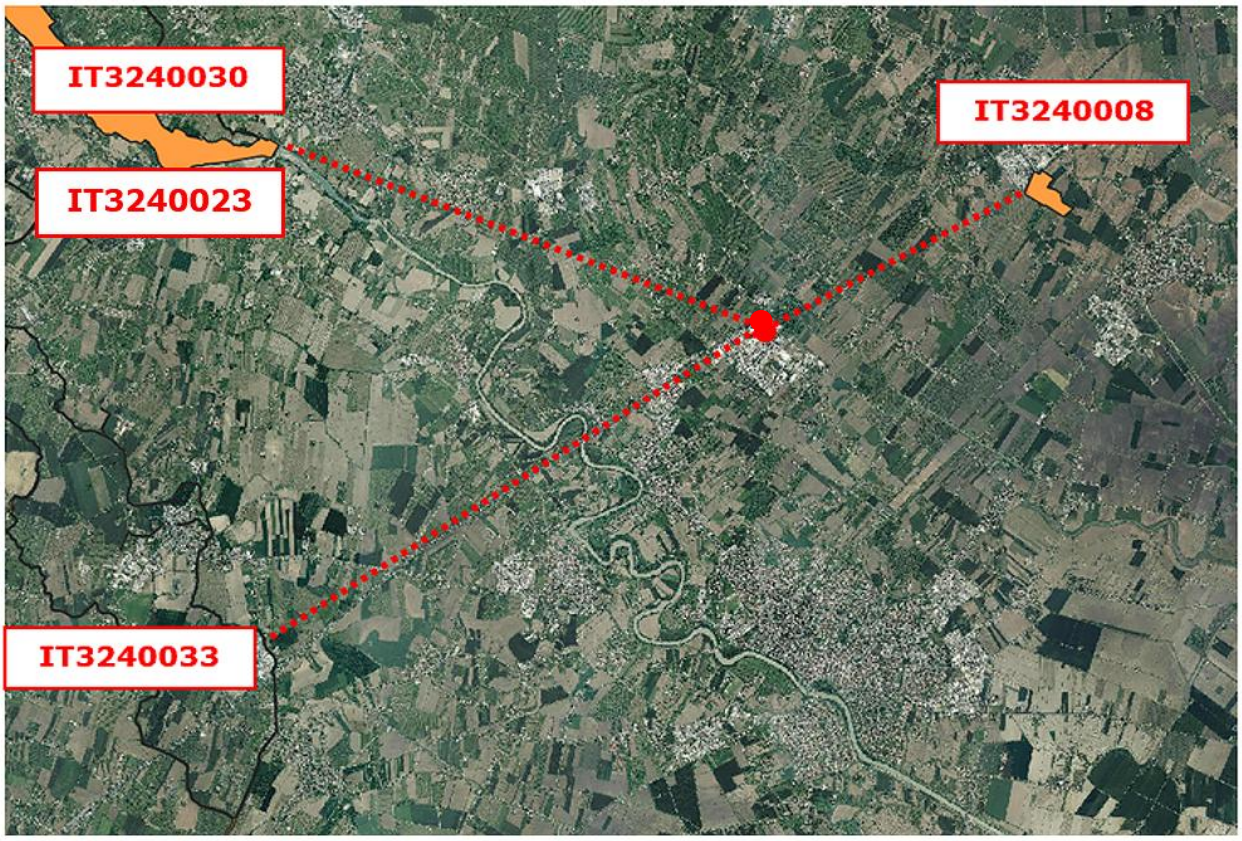


Figura 14 – Siti Natura 2000 più prossimi (WebGIS Regione Veneto)
(sito IDT Regione Veneto – WebGIS)

3.5. IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

Dal punto di vista della pianificazione sovraordinata, il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Noventa di Piave individua l'area dell'impianto, nella Carta delle Trasformabilità (Figura 15), all'interno degli «Ambiti di riqualificazione e riconversione» di cui all'art. 13 delle N.T.A. e, nella Carta dei Vincoli (Figura 16), all'interno delle zone a Pericolosità Moderata (P1) di cui all'art. 6 delle N.T.A.; i relativi estratti sono riportati nella Tavola 1.
La classificazione P1 riportata nel PAT è letta insieme all'aggiornamento PGRA, richiamato al § 3.3. Con riferimento alle azioni strategiche, l'art. 13 delle N.T.A. del PAT demanda al Piano degli Interventi (PI), per ciascun ambito di riqualificazione e riconversione, la definizione di specifiche disposizioni planivolumetriche in relazione al contesto storico, architettonico, ambientale e paesaggistico, la disciplina delle destinazioni d'uso e la valutazione del ricorso a programmi complessi, alla perequazione urbanistica, al credito edilizio e alla compensazione urbanistica. L'intervento in esame, che introduce i nuovi box coperti all'interno del sedime esistente senza mutamento della destinazione d'uso produttiva in atto, consistendo nell'incremento dei quantitativi annui di rifiuti gestiti e nella riorganizzazione funzionale delle superfici operative e l'uso alternativo per inerti o granulato EoW dei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso, non pregiudica l'attuazione delle future disposizioni del PI per l'ambito. Con riferimento al sistema dei valori e delle tutele (artt. 8-10 delle N.T.A.), la Carta delle Trasformabilità non individua sull'area dell'impianto ambiti territoriali di importanza paesaggistica o ambientale, corridoi ecologici, aree boscate né contesti figurativi. A scala comunale, i «corridoi ecologici principali» sono localizzati all'esterno del comparto produttivo, lungo il margine sud-occidentale della zona industriale, mentre la continuità ecologica attraverso l'Autostrada A4 è affidata ai «varchi infrastrutturali» individuati a ovest

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

dell'impianto, a una distanza indicativa di circa 200 m. Il corridoio ecologico provinciale individuato dal PTCP nella cartografia del Sistema ambientale (cfr. § 3.2), che alla scala di rappresentazione provinciale interessa anche la porzione nord-occidentale del comparto, compreso il sedime dell'impianto, è letto congiuntamente al dettaglio comunale ai sensi dell'art. 28 delle NTA del PTCP. Le opere restano nel sedime produttivo, non interessano i varchi rappresentati e non introducono barriere alla continuità ecologica; le pressioni aggiuntive del maggior esercizio sono valutate nel capitolo 7, con il raccordo fra piani descritto al § 3.2.

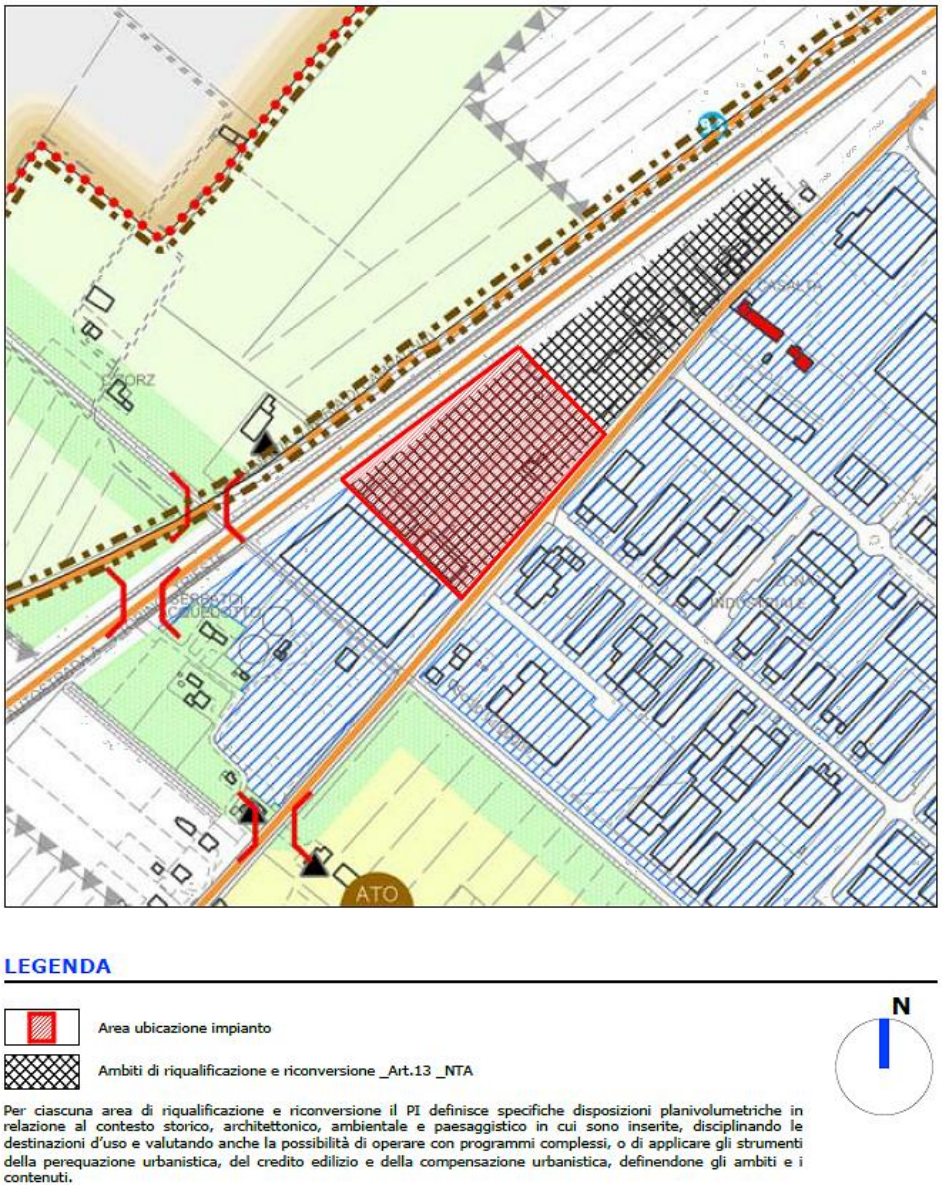


Figura 15 – Localizzazione area intervento su PAT – Carta delle trasformabilità

Gli estratti del PAT (Figura 15 e Figura 16) documentano il contesto produttivo e gli elementi di tutela rappresentati alla scala comunale. La loro lettura, coordinata con il PTCP/PTGM e con il PGRA aggiornato, conferma la compatibilità dell'intervento con le connessioni ecologiche e con le condizioni idrauliche del contesto.

Si evidenzia che la classificazione di pericolosità idraulica riportata dal PAT, sebbene coerente nella sostanza con l'inquadramento generale dell'area, riflette un quadro conoscitivo antecedente al più recente aggiornamento del PGRA. Le mappe di pericolosità e rischio del

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni – Distretto Idrografico delle Alpi Orientali sono state infatti aggiornate con Delibera n. 12 della Conferenza Istituzionale Permanente del 18.12.2025, adottate in salvaguardia ai sensi dell'art. 65, commi 7 e 8, del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 12, comma 2, del D.Lgs. 23 febbraio 2010, n. 49 (recepimento della Direttiva 2007/60/CE), e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana – Serie Generale n. 16 del 21 gennaio 2026, con efficacia dal giorno successivo alla pubblicazione.

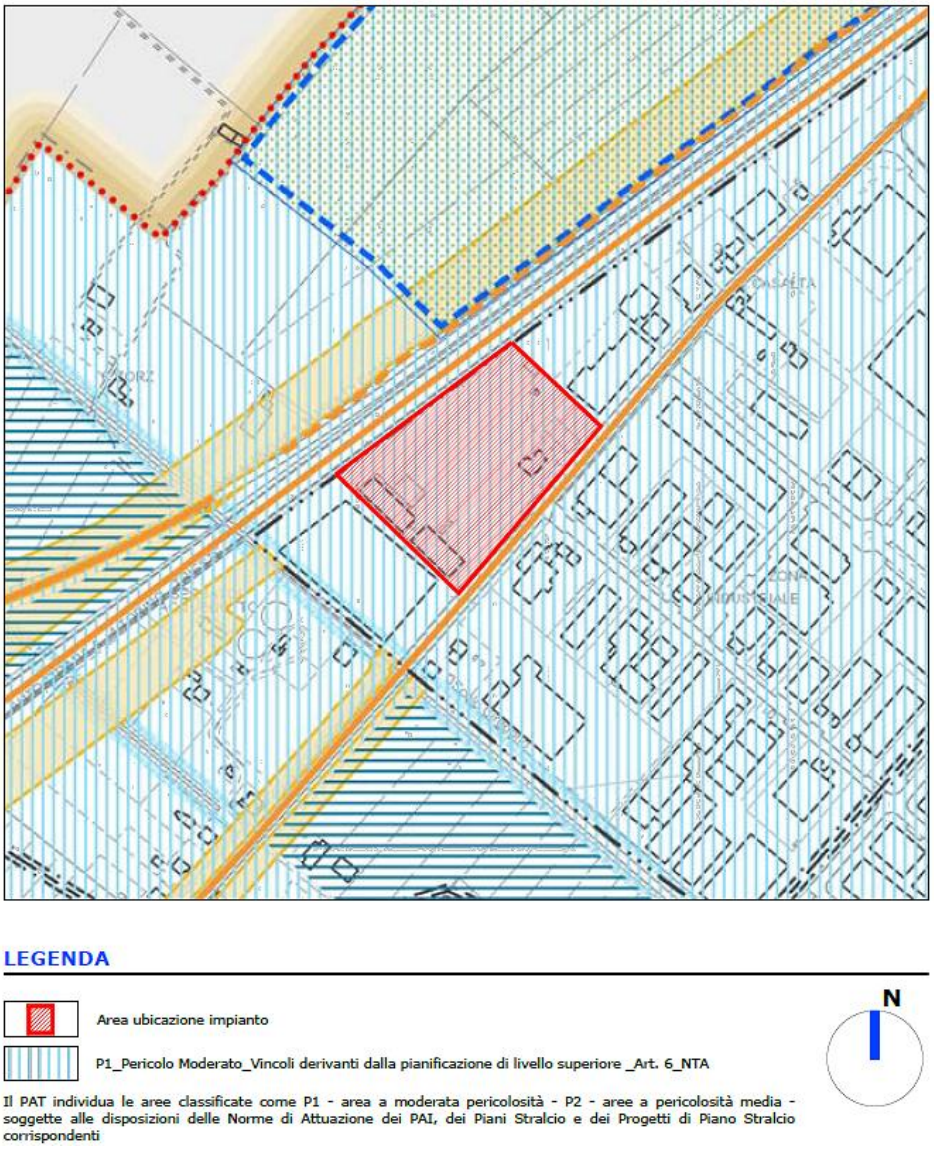


Figura 16 – Localizzazione area intervento su PAT – Carta dei vincoli

Ai sensi dell'art. 65, comma 8, D.Lgs. 152/2006, tali misure di salvaguardia sono immediatamente vincolanti nei confronti delle amministrazioni, degli enti pubblici e dei soggetti privati e prevalgono, laddove non ancora recepite, sulle previsioni degli strumenti di pianificazione comunale. Ai fini della presente valutazione si assume pertanto quale riferimento prevalente la classificazione di pericolosità idraulica desunta dal PGRA aggiornato (P1-P2, pericolosità moderata-media – cfr. § 3.3), mentre la classificazione del PAT viene richiamata quale riferimento della pianificazione urbanistica comunale vigente, in attesa del relativo adeguamento cartografico.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

3.6. IL PIANO DEGLI INTERVENTI

L'estratto del Piano degli Interventi (PI) utilizzato nella documentazione (Tav. 13.3.4 «Zonizzazione – Zona artigianale est», elaborato adeguato alla Variante n. 13 al PI) classifica l'area dell'impianto come Zona D1, disciplinata dall'art. 42 delle Norme Tecniche Operative (N.T.O.) (Figura 17).



Figura 17 – Localizzazione area intervento su Piano degli Interventi

Tale destinazione consente l'insediamento e l'esercizio di attività industriali, artigianali e di servizio, nonché interventi di riorganizzazione interna, adeguamento tecnologico e miglioramento funzionale degli impianti esistenti. La tavola del PI riportata nella documentazione evidenzia come l'area sia parte integrante di un più ampio sistema produttivo, privo di habitat naturali significativi e caratterizzato da un uso del suolo stabilmente orientato alle attività industriali. Il PI non individua per il lotto perimetri di PUA, comparti obbligatori, Progetti Norma o Schede Normative attuativi dell'ambito di riqualificazione e riconversione individuato dal PAT (cfr. § 3.5). Una porzione nord-occidentale del lotto ricade nella fascia di rispetto stradale dell'Autostrada A4 (artt. 32-33 delle N.T.O.; D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495), all'interno del perimetro dei centri abitati: i nuovi box (silos) dell'Area G sono collocati all'esterno del limite della fascia di rispetto, posto a 30 m dal nuovo confine autostradale, come rappresentato nelle Tavole 2-

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

5, e all'interno della fascia permangono esclusivamente aree di deposito scoperte, senza nuove costruzioni. Il confine sud-occidentale del lotto è interessato da una fascia di servitù idraulica relativa all'idrografia pubblica (artt. 32-33 delle N.T.O.), non interessata dalle opere in progetto. La destinazione D1 documenta la vocazione produttiva del sito. La rimodulazione delle superfici di trattamento e l'uso alternativo dei due cumuli (denominati CU) esistenti a sinistra dell'ingresso per inerti o granulato EoW restano funzionali all'attività produttiva insediata e distinti dalla messa in riserva dei rifiuti inerti dell'ambito 7. Per il limite effettivo della fascia A4 il Comune richiama, quale riferimento rispetto alla rappresentazione ricognitiva del PI, il progetto autostradale P.115, Tavola A07.00.0.0; gli effetti connessi all'incremento della potenzialità di recupero sono valutati nel capitolo 7.

3.7. IL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA E LA DISCIPLINA DELL'INQUINAMENTO LUMINOSO

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica distingue le sei classi previste dalla normativa. Gli elaborati pubblicati dal Comune comprendono la Tavola 3.1, senza fasce delle infrastrutture, e la Tavola 3A, comprensiva delle fasce autostradali e ferroviarie.
Il Comune di Noventa di Piave è dotato di Piano Comunale di Classificazione Acustica ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. a), della L. 447/1995 e della L.R. Veneto n. 21/1999, oggetto di revisione nel 2023. Secondo quanto riportato nella VPIA (§ 4), l'area dell'impianto del Proponente e gli edifici circostanti ricadono in Classe VI «Aree esclusivamente industriali», ad eccezione delle abitazioni poste a sud-ovest lungo Via Calnova, ricadenti in Classe V «Aree prevalentemente industriali». Si applicano pertanto i valori limite delle Tabelle B e C del D.P.C.M. 14 novembre 1997: in Classe VI, emissione 65 dB(A) e immissione 70 dB(A) sia nel periodo diurno sia nel periodo notturno; in Classe V, emissione 65/55 dB(A) e immissione 70/60 dB(A) (diurno/notturno). Il criterio differenziale (5 dB(A) diurni e 3 dB(A) notturni) non si applica nelle aree in Classe VI (art. 4, comma 1, D.P.C.M. 14.11.1997) ed è esaminato nella VPIA presso le abitazioni in Classe V.
Il lotto è parzialmente compreso nelle fasce di pertinenza acustica dell'Autostrada A4 (strada di tipo A; fascia A di 100 m e fascia B di ulteriori 150 m, D.P.R. 142/2004, Allegato 1); Via Calnova, sulla quale si riversa il traffico indotto, è classificata quale strada di tipo F, con limiti definiti in relazione alla zonizzazione acustica delle aree interessate.
La VPIA riporta esiti favorevoli per lo stato attuale e per lo scenario di progetto nel periodo diurno (06:00–22:00), comprendente il possibile vaglio e il traffico indotto; le conclusioni sono riferite alle ipotesi operative e alle verifiche richiamate al § 7.2.4.
Inquinamento luminoso. Il territorio comunale di Noventa di Piave non ricade nelle fasce di rispetto degli osservatori astronomici di cui all'art. 8 della L.R. Veneto n. 17/2009 (Relazione R01.482_25.REL); per l'impianto di illuminazione esterna in progetto si applicano i requisiti dell'art. 9 della medesima legge (cfr. § 2.6), esaminati nella documentazione illuminotecnica allegata. Trattandosi di impianto privato interno al sedime, l'intervento non interferisce con la programmazione dell'illuminazione pubblica di competenza comunale.

3.8. IL PIANO COMUNALE DELLE ACQUE

Il Piano comunale delle acque descrive per il bacino Cirgogno–sub Grassaga comprendente la zona industriale di Via Calnova, criticità del drenaggio a scala di bacino e una rete articolata in tratti misti e separati. Il Piano non individua criticità specifiche riferite al lotto del Proponente. Per il lotto, la RT descrive la rete meteorica aggiornata e i rispettivi recapiti: nuove condotte DN500 per 50 m e tre pozzetti, con un invaso di 12,80 m³ a fronte di 5,38 m³ richiesti per l'incremento impermeabile di 269 m². La rete aggiornata assicura l'invarianza delle portate verso il ramo esterno servente il lotto; la qualità degli scarichi è garantita dai

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

trattamenti e dai titoli descritti al § 5.8.

3.9. LA CLASSIFICAZIONE SISMICA

Il Comune di Noventa di Piave è classificato in Zona sismica 3, una categoria che identifica territori a sismicità moderata (Figura 18), nei quali l'azione sismica attesa è relativamente contenuta ma comunque tale da richiedere l'applicazione delle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC 2018) per tutte le nuove opere strutturali. La classificazione deriva dalla normativa nazionale e dagli aggiornamenti regionali, che hanno progressivamente affinato la zonazione sulla base dei dati storici e delle analisi geofisiche. Il progetto prevede la realizzazione di nuove strutture (silos dell'Area G con pareti in c.a., strutture di fondazione ed elevazione e copertura mobile in acciaio), soggette alle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al D.M. 17 gennaio 2018 e agli adempimenti di cui agli artt. 65 e 93 del D.P.R. 380/2001 per le opere strutturali in zona sismica, da assolvere nell'ambito del titolo edilizio; non sono previsti interventi sulle strutture portanti dei fabbricati esistenti.

Zona sismica	Descrizione	accelerazione con probabilità di superamento del 10% in 50 anni [ag]	accelerazione orizzontale massima convenzionale (Norme Tecniche) [ag]	numero comuni con territori ricadenti nella zona (*)
1	Indica la zona più pericolosa, dove possono verificarsi fortissimi terremoti.	$0,25 < a_g \leq 0,35$ g	0,35 g	801
2	Zona dove possono verificarsi forti terremoti.	$0,15 < a_g \leq 0,25$ g	0,25 g	2.345
3	Zona che può essere soggetta a forti terremoti ma rari.	$0,05 < a_g \leq 0,15$ g	0,15 g	3.040
4	E' la zona meno pericolosa, dove i terremoti sono rari ed è facoltà delle Regioni prescrivere l'obbligo della progettazione antisismica.	$a_g \leq 0,05$ g	0,05 g	1.712

Figura 18 – Schema Classificazione Sismica – Zona 3 – Comune di Noventa di Piave

In sintesi, la classificazione sismica di Noventa di Piave non introduce vincoli ostativi per il progetto: le nuove strutture sono progettate e realizzate nel rispetto delle NTC 2018 e la componente non richiede approfondimenti specifici ai fini della procedura di screening ambientale.

3.10. PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali (PRGR), approvato dalla Regione

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Veneto con DGR n. 988/2022, rappresenta lo strumento di pianificazione che orienta l'intero sistema regionale della gestione dei rifiuti, definendo obiettivi, strategie e criteri per la prevenzione, il recupero e lo smaltimento. Il piano recepisce i principi dell'economia circolare e della gerarchia europea dei rifiuti, ponendo particolare attenzione alla riduzione del conferimento in discarica e alla valorizzazione dei materiali recuperabili, soprattutto nel settore delle costruzioni e delle manutenzioni stradali. Nel quadro delineato dal PRGR, i rifiuti inerti e il fresato di asfalto assumono un ruolo strategico, poiché rappresentano flussi ad elevato potenziale di recupero. Il piano promuove esplicitamente il riutilizzo del fresato come componente dei conglomerati bituminosi, riconoscendone il valore come materia prima secondaria e incoraggiando gli impianti a incrementarne l'impiego, in coerenza con gli obiettivi di riduzione del consumo di aggregati naturali.
L'impianto del Proponente si colloca pienamente all'interno di questo quadro programmatico. Le attività svolte — in particolare la messa in riserva (R13) e il recupero (R5) del fresato di asfalto e la sola messa in riserva (R13) dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione — rispondono in modo diretto agli indirizzi del PRGR, che considera prioritario il recupero dei materiali provenienti dalle opere stradali e la loro reintroduzione nei cicli produttivi. Le modifiche progettuali proposte incrementano la potenzialità di recupero del fresato d'asfalto fino a 50.000 Mg/anno, senza nuove tipologie di rifiuti, e migliorano l'efficienza e l'ordine gestionale dell'impianto, in coerenza con l'obiettivo del PRGR di massimizzare il recupero di materia. Il PRGR sottolinea inoltre l'importanza di concentrare le attività di recupero all'interno di aree produttive consolidate, evitando nuovo consumo di suolo e privilegiando interventi di razionalizzazione interna. Anche sotto questo profilo, il progetto del Proponente risulta pienamente coerente: le opere previste si inseriscono in un contesto industriale già urbanizzato, senza espansioni esterne e senza alterazioni del territorio circostante. Nel complesso, il progetto si allinea in modo naturale agli obiettivi del Piano Regionale, contribuendo alla chiusura del ciclo dei materiali nel settore delle infrastrutture viarie e rafforzando il ruolo del recupero come componente essenziale della gestione sostenibile dei rifiuti speciali in Veneto.

3.11. VERIFICA SISTEMATICA DEI CRITERI LOCALIZZATIVI REGIONALI

La verifica dei criteri localizzativi dell'Elaborato D del PRGR, aggiornato con D.G.R. n. 988/2022, è riferita alla modifica dell'impianto esistente e alle superfici effettivamente interessate. La tabella seguente sintetizza gli esiti della lettura coordinata degli strumenti territoriali, delle caratteristiche progettuali e degli elaborati specialistici. Le valutazioni degli impatti di esercizio sono sviluppate nei successivi capitoli dello SPA. La verifica comprende la rimodulazione delle superfici di trattamento e il deposito alternativo di inerti o granulato EoW nei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso, nell'ambito della medesima localizzazione produttiva.

Tabella 1 – Sintesi schematica della verifica sistematica

Categoria di tutela	Riferimento normativo	Esito della verifica per il sito del Proponente (Via Calnova 105, Noventa di Piave)
Tutela del territorio rurale e delle produzioni agroalimentari di qualità	Elaborato D, categ. tutela territorio rurale	L'intervento interessa il sedime produttivo esistente, classificato D1 dal PI, senza occupazione di superfici agricole destinate alle produzioni tutelate. Non si determinano interferenze dirette con gli usi agricoli considerati dal criterio.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Categoria di tutela	Riferimento normativo	Esito della verifica per il sito del Proponente (Via Calnova 105, Noventa di Piave)
Pericolosità idrogeologica e aree a dissesto	Elaborato D; PAI, PGRA-AO	L'intervento ricade nelle classi P1–P2 rappresentate negli estratti PGRA, all'esterno delle aree fluviali e P3 cui il PRGR associa l'esclusione localizzativa. La compensazione dei nuovi deflussi è verificata dalla relazione idraulica del 9 luglio 2026. Per le opere si richiama l'inquadramento del § 3.3.
Tutela delle risorse idriche (corpi idrici, captazioni, vulnerabilità falda, zone vulnerabili da nitrati)	Elaborato D, § 1.1.4; D.Lgs. 152/2006, art. 94 e Parte III; PTA Veneto, D.C.R. n. 107/2009 e s.m.i.	Le cartografie esaminate non rappresentano opere di presa per pubblico acquedotto interferenti con il lotto. Le nuove opere non interessano la fascia di servitù idraulica indicata dal PI al margine sud-occidentale. La protezione delle acque è assicurata dai circuiti distinti di raccolta e trattamento descritti al § 5.8., con mantenimento dei recapiti finali esistenti.
Tutela dei beni culturali, paesaggistici e archeologici	Elaborato D; D.Lgs. 42/2004	Gli estratti territoriali esaminati non individuano vincoli monumentali, paesaggistici o archeologici direttamente interferenti con le opere. L'intervento resta nel comparto produttivo esistente e conserva la schermatura vegetale perimetrale.
Tutela del patrimonio naturale (Rete Natura 2000, aree naturali protette)	Elaborato D; D.P.R. 357/1997; Regolamento regionale n. 4/2025 (L.R. 12/2024)	Il sito è esterno alla Rete Natura 2000 e alle aree naturali protette rappresentate. Il rapporto con il corridoio provinciale recepito nel PTGM è valutato al § 3.2: le opere non occupano i varchi individuati dal PAT e conservano gli elementi vegetali di margine e la continuità fisica delle connessioni esterne. Le possibili incidenze sui siti Natura 2000 sono trattate nella documentazione VIncA.
Tutela della popolazione (distanza da centri abitati, funzioni sensibili)	Elaborato D	La localizzazione conserva la destinazione produttiva D1 e non introduce nuove aree esterne di attività. Gli effetti sui ricettori connessi a maggiore esercizio, movimentazioni e possibile vaglio sono trattati nelle valutazioni ambientali e nella relazione acustica, distinguendoli dall'idoneità urbanistica del sito. La VPIA individua quali ricettori più esposti le abitazioni lungo Via Calnova (Classe V), per le quali riporta un esito favorevole della verifica del criterio differenziale nello scenario di progetto, nei termini richiamati al § 7.2.4.
Qualità dell'aria e clima acustico	Elaborato D; Parte V D.Lgs. 152/2006; L. 447/1995; D.P.C.M. 14.11.1997; L.R. Veneto 21/1999	Il progetto mantiene i camini di processo esistenti e comprende presidi per il contenimento delle emissioni diffuse. L'incremento dell'attività e il possibile vaglio sono inclusi nello scenario ambientale. Le valutazioni delle componenti atmosfera e rumore sono riportate nei pertinenti paragrafi dello SPA e negli elaborati specialistici. Per il rumore, la VPIA (20.10.2026) riporta esiti favorevoli rispetto ai limiti del PCCA e al criterio differenziale presso i ricettori in Classe V, nelle ipotesi dello scenario esaminato (cfr. § 7.2.4).
Aspetti territoriali e infrastrutturali (accessibilità, ambiti produttivi)	Elaborato D	L'impianto è localizzato in zona produttiva D1 ed è accessibile da Via Calnova. La relazione viabilistica conferma il mantenimento dei livelli di servizio A–B nello scenario di progetto. Secondo gli elaborati progettuali, i nuovi box dell'Area G sono esterni alla fascia di rispetto autostradale; non sono previste nuove costruzioni al suo interno né opere nella fascia di servitù idraulica. La rimodulazione delle superfici operative e l'uso alternativo dei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso mantengono la localizzazione produttiva e la distinzione dai rifiuti in messa in riserva.

3.12. CONCLUSIONI

L'analisi degli strumenti di pianificazione evidenzia la coerenza del progetto con la

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

destinazione produttiva dell'insediamento e con gli indirizzi di riutilizzo delle aree già infrastrutturate e di valorizzazione dei materiali recuperabili. L'intervento mantiene il sedime esistente, senza espansioni nelle aree agricole o naturali circostanti. La riorganizzazione comprende le superfici di trattamento e l'utilizzo alternativo dei due cumuli (denominati CU) esistenti a sinistra dell'ingresso per inerti o granulato EoW, distinti dalla messa in riserva dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione.
La lettura coordinata del PTGM e del PAT consente di ricondurre le modifiche all'organizzazione interna del comparto produttivo, conservando i varchi e gli elementi vegetali che sostengono le connessioni ecologiche. Le classi PGRA rappresentate non determinano il criterio di esclusione localizzativa previsto dal PRGR per le aree fluviali e a pericolosità elevata; la compensazione dei nuovi deflussi meteorici è verificata dall'elaborato idraulico dedicato.
Si ritiene pertanto che la localizzazione e l'impostazione territoriale del progetto siano coerenti con il quadro programmatico esaminato. Le condizioni applicabili alle opere e all'esercizio sono quelle dei pertinenti strumenti e titoli autorizzativi; gli effetti dell'incremento della potenzialità, delle movimentazioni e del possibile vaglio sono valutati nei successivi capitoli dello SPA. Con riferimento alla classificazione acustica comunale e alla L.R. Veneto n. 17/2009, si richiamano gli esiti riportati dalla VPIA e le caratteristiche del progetto illuminotecnico, nei rispettivi ambiti di valutazione (§§ 3.7 e 2.5–2.6).

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

4.1. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

L'area oggetto dell'intervento ricade nel territorio comunale di Noventa di Piave, in un comparto produttivo consolidato situato lungo Via Calnova, in prossimità del principale asse viario che collega il centro urbano con la rete infrastrutturale sovracomunale. Tale area ricade nel Foglio 8, mappali 174, 219, 762 e 772 del Comune di Noventa di Piave, come evidenziato nell'estratto di mappa catastale di seguito riportato (Figura 19).



Figura 19 – Estratto di mappa catastale – Foglio 8, mappali 174, 219, 762 e 772

Il contesto territoriale è quello tipico della Pianura Orientale veneta, un territorio di bonifica completamente pianeggiante, modellato da una fitta rete di scoli e canali artificiali che regolano il deflusso delle acque meteoriche e garantiscono la funzionalità idraulica dell'area. L'intorno dell'impianto è occupato da attività industriali, logistiche e commerciali, con edifici e infrastrutture che definiscono un paesaggio fortemente artificiale. La viabilità principale, costituita dalla SP55dir e dall'autostrada A4, conferisce all'area un ruolo strategico dal punto

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

di vista dei collegamenti e della movimentazione delle merci, contribuendo alla vocazione produttiva del comparto.
Il sito appartiene a un comparto produttivo consolidato, con prevalenza di superfici artificiali e infrastrutture. Gli elementi di sensibilità del contesto comprendono la rete idrica di bonifica, le condizioni di pericolosità idraulica P1–P2 e le relative fasce di rispetto, oltre alle connessioni ecologiche individuate dalla pianificazione. La vegetazione di margine e gli spazi agricoli esterni costituiscono gli elementi di maggiore naturalità residua rispetto alle aree operative dell'impianto.

4.2. INQUADRAMENTO GEOLOGICO

4.2.1. GEOLOGIA

Il territorio di Noventa di Piave appartiene alla pianura alluvionale orientale del Veneto, un'area caratterizzata da una morfologia completamente pianeggiante, modellata nel tempo dai processi deposizionali del sistema fluviale Piave–Livenza e successivamente trasformata in modo profondo dagli interventi di bonifica idraulica. Il substrato geologico è costituito da potenti successioni di sedimenti continentali, prevalentemente sabbiosi e limosi, alternati a livelli ghiaiosi più profondi, che testimoniano la dinamica fluviale e deltizia che ha caratterizzato la formazione della pianura.

4.2.2. GEOMORFOLOGIA

La geomorfologia locale riflette le trasformazioni della pianura di bonifica e la successiva urbanizzazione del comparto produttivo. Nel sedime operativo dell'impianto il terreno è livellato e occupato in prevalenza da pavimentazioni, edifici e infrastrutture; non sono descritti elementi geomorfologici di pregio. Il reticolo degli scoli e dei canali artificiali costituisce un elemento riconoscibile della morfologia e dell'organizzazione idraulica del territorio circostante.

4.2.3. SUOLO

Le aree operative sono in prevalenza pavimentate e destinate alla produzione, al deposito e alla movimentazione dei materiali. Restano aree verdi di pertinenza e vegetazione di margine. L'uso del suolo è pertanto caratterizzato dall'elevata artificializzazione del sedime, in continuità con il comparto produttivo circostante; gli spazi agricoli e il reticolo di bonifica connotano invece le aree esterne al comparto.

4.3. INQUADRAMENTO IDROLOGICO

4.3.1. IDROGEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE

Il territorio di Noventa di Piave appartiene al sistema idrogeologico della pianura alluvionale orientale, caratterizzato da depositi fluviali e di bonifica che hanno dato origine a un acquifero complesso, con falde sovrapposte e generalmente ben alimentate. La falda freatica è presente a profondità modeste e mostra oscillazioni stagionali legate sia alle precipitazioni sia al regime del Piave, che rappresenta uno degli elementi idrogeologici più influenti dell'area. La permeabilità dei terreni varia in funzione della granulometria: gli strati superficiali, prevalentemente limoso-sabbiosi, presentano una permeabilità moderata, mentre i livelli più profondi, ghiaiosi e sabbiosi, garantiscono una circolazione idrica più significativa.
Le aree operative dispongono di pavimentazioni e sistemi di raccolta delle acque di

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

dilavamento. Tali presidi proteggono il sottosuolo e la falda nelle aree di lavorazione e deposito. Il quadro localizzativo relativo alle captazioni e alle zone di salvaguardia è richiamato nella Tabella 1 e nel § 3.2.
Il drenaggio superficiale è connesso alla rete di bonifica.

4.3.2. GESTIONE DELLE ACQUE METEORICHE

Nell'assetto esistente i circuiti idrici sono distinti per origine, trattamento e recapito, secondo l'AUA e la configurazione descritta nella Relazione tecnica generale. Le principali linee comprendono le acque meteoriche delle aree operative e il lavaruote, con recapito superficiale, e i reflui dell'autolavaggio dei mezzi, con recapito in pubblica fognatura.
Le superfici operative pavimentate in conglomerato bituminoso o calcestruzzo sono servite da pendenze, caditoie e canalette di raccolta. La rete interna si raccorda al sistema di drenaggio del comparto e alla rete di bonifica. I circuiti dell'autolavaggio e del lavaruote rimangono distinti:

- le acque dell'autolavaggio sono trattate nell'impianto dedicato e recapitate alla pubblica fognatura gestita da V.E.R.I.T.A.S., secondo il punto 8.4 dell'AUA e il relativo atto di assenso;
- i circuiti in corpo idrico superficiale comprendono quelli disciplinati dal punto 8.2 dell'AUA, fra i quali il lavaruote, con i rispettivi trattamenti e recapito al canale consorziale Cirgogno.

Il sistema è dotato di impianti di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento (sedimentazione, dissabbiatura e separazione degli oli, come rappresentato in Tavola 4), autorizzati allo scarico nel canale consorziale Cirgogno dall'AUA Det. n. 629/2019 (punto 8.2), con rispetto dei limiti della colonna «scarico in acque superficiali» della Tabella 1 dell'Allegato B alle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque e analisi degli scarichi con frequenza almeno annuale.
La configurazione dei circuiti e dei punti di campionamento, con la distinzione fra stato esistente e integrazioni progettuali, è descritta nel § 5.8.

4.4. CLIMA

Il territorio di Noventa di Piave è caratterizzato da un clima tipicamente temperato subcontinentale, influenzato sia dalla vicinanza al mare Adriatico sia dalla posizione nella pianura veneta orientale. Le stagioni sono ben definite: gli inverni risultano generalmente freddi e umidi, con frequenti nebbie e precipitazioni distribuite in modo irregolare, mentre le estati sono calde, spesso afose, e caratterizzate da una maggiore stabilità atmosferica. Le precipitazioni annuali si concentrano soprattutto nei mesi primaverili e autunnali, quando l'ingresso di masse d'aria più instabili determina episodi piovosi anche intensi, tipici della fascia pedemontana e della pianura orientale.
La ventilazione e la stabilità atmosferica condizionano la dispersione degli inquinanti e il trasporto delle polveri. Nel semestre freddo la ridotta ventilazione, le inversioni termiche e i ristagni d'aria tipici della pianura veneta possono favorire l'accumulo degli inquinanti; nei periodi caldi e asciutti assumono rilievo la risospensione del particolato dalle superfici esposte e l'elevata presenza di superfici artificiali nel comparto produttivo.

4.5. QUALITÀ DELL'ARIA

La qualità dell'aria nel territorio di Noventa di Piave risente delle sorgenti presenti nella

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

pianura veneta orientale e delle condizioni meteorologiche che ne regolano la dispersione. Il traffico lungo l'autostrada A4 e la viabilità locale, le attività produttive del comparto e gli impianti termici civili concorrono al quadro delle pressioni territoriali. Il contesto è interessato da episodi critici di PM10, soprattutto durante le fasi invernali di stabilità atmosferica. Un riferimento di contesto è la stazione ARPAV di San Donà di Piave, codice IT1222A, di fondo urbano: i dati PM10 riportati nel presente SPA indicano medie annue di 28, 27 e 24 µg/m³ rispettivamente nel 2023, 2024 e 2025, con 51, 44 e 23 superamenti del valore giornaliero. La stazione è rappresentativa del contesto territoriale di riferimento. Il quadro si raccorda alla pianificazione regionale per la qualità dell'aria richiamata nel quadro programmatico.
Fra le sorgenti presenti nel sito figurano le emissioni convogliate connesse alla produzione del conglomerato bituminoso e le emissioni diffuse associate alla movimentazione dei materiali, ai depositi e al transito dei mezzi sulle superfici operative. Esse si inseriscono nel quadro delle pressioni del comparto produttivo e della viabilità circostante.

4.6. RUMORE E CLIMA ACUSTICO

Il clima acustico dell'area è caratterizzato nella VPIA mediante rilievi fonometrici diurni eseguiti il 07.10.2026 e il 13.10.2026 in quattro posizioni al confine di proprietà (P1 sud, verso Via Calnova e le abitazioni; P2 ovest; P3 nord, verso l'A4; P4 est) e mediante monitoraggio in continuo di sette giorni (13–20.10.2026) in facciata al corpo uffici su Via Calnova. Il rumore residuo diurno ai confini è compreso tra 55,0 e 64,2 dB(A) ed è determinato prevalentemente dal traffico dell'Autostrada A4 e di Via Calnova. Il monitoraggio lungo Via Calnova restituisce livelli equivalenti di periodo pari a 63,4 dB(A) diurni e 58,4 dB(A) notturni; il periodo notturno risente anche delle attività produttive del comparto attive in tale fascia oraria e non costituisce uno scenario di esercizio notturno dell'impianto del Proponente. Per lo stato attuale, la VPIA riporta esiti favorevoli rispetto ai limiti di emissione e di immissione della Classe VI e al criterio differenziale presso le abitazioni di Via Calnova. Durante i rilievi non sono state riscontrate componenti tonali, impulsive o a bassa frequenza (D.M. 16.03.1998, Allegato B). Per i dati di dettaglio si rimanda alla VPIA.

4.7. VEGETAZIONE, FAUNA E BIODIVERSITÀ

Il comparto produttivo di Via Calnova presenta un elevato grado di antropizzazione, con edifici industriali, piazzali pavimentati e infrastrutture viarie. All'interno delle aree operative le condizioni per lo sviluppo di habitat sono limitate dalla destinazione produttiva e dalla continuità delle superfici artificiali. La vegetazione perimetrale, i filari e le aree verdi residue costituiscono tuttavia elementi da considerare nella lettura ecologica del sito e del suo rapporto con gli spazi esterni, anche quando non configurano habitat di interesse comunitario. Le componenti vegetali di margine possono offrire rifugio, alimentazione e possibilità di spostamento alla fauna compatibile con ambienti antropizzati. Nel contesto esterno assumono rilievo gli spazi agricoli, le siepi, i filari e la rete idrica minore, in un territorio attraversato da infrastrutture che ne interrompono la continuità.

4.8. VALENZE AMBIENTALI ED ECOLOGICHE

Il quadro ecosistemico del sito è caratterizzato da un'elevata trasformazione antropica: nel sedime prevalgono superfici pavimentate, strutture produttive e depositi, con limitata

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

naturalità delle aree operative. Le valenze ecologiche residue si concentrano nella vegetazione perimetrale e negli elementi di margine, in relazione agli spazi agricoli e alla rete idrica minore esterni. L'urbanizzazione e le infrastrutture determinano una marcata frammentazione delle connessioni territoriali.
A questa condizione attuale si affianca la previsione del corridoio ecologico provinciale rappresentato dal PTCP/PTGM, che alla scala provinciale interessa anche il sedime dell'impianto. Gli estratti della Carta delle Trasformabilità del PAT riportati nello SPA localizzano invece i corridoi principali all'esterno del comparto produttivo e i varchi infrastrutturali a ovest. Il raccordo fra previsione provinciale e dettaglio comunale è descritto nel § 3.2 e nel § 3.5.

4.9. MORFOLOGIA E PAESAGGIO

La morfologia pianeggiante, tipica della pianura veneta orientale, favorisce visuali estese, localmente interrotte da fabbricati, impianti, infrastrutture e fasce vegetate. Nel comparto di Via Calnova prevalgono le funzioni industriali e logistiche, mentre l'autostrada A4 e la viabilità principale costituiscono elementi riconoscibili del paesaggio. Le fasce verdi e gli spazi aperti residui concorrono alla percezione dei margini dell'insediamento e svolgono una funzione di filtro, anche in un contesto fortemente antropizzato.
L'impianto partecipa a tale configurazione mediante i fabbricati, le attrezzature di produzione, i piazzali e i depositi esistenti. La percezione dall'esterno dipende dalla posizione dell'osservatore, dalle strutture interposte e dalla vegetazione perimetrale. Il rapporto fra il fronte produttivo, la viabilità e gli spazi aperti circostanti costituisce il riferimento descrittivo del contesto paesaggistico.

4.10. RIFIUTI E CICLO DEI MATERIALI

Il Comune di Noventa di Piave, sede dell'impianto, si distingue per performance superiori alla media regionale: nel 2024 la raccolta differenziata comunale si attesta all'83,6%, in crescita costante dal 2004 (quando era pari al 63,2%), a testimonianza di un sistema locale maturo e pienamente orientato al recupero di materia. La produzione di rifiuti urbani pro capite nel Comune è pari a 683 kg/abitante/anno, mentre il rifiuto urbano residuo pro capite si attesta a 130 kg/abitante/anno, valore che — pur in leggero aumento negli ultimi anni (124 kg nel 2021 e nel 2022, 128 kg nel 2023) — resta nettamente inferiore ai livelli registrati nel primo decennio di rilevazione (oltre 150 kg/abitante/anno tra il 2008 e il 2010).
L'attività si colloca nel sistema del recupero di materia, con riferimento specifico al fresato d'asfalto e alla gestione degli inerti. I dati sulla raccolta differenziata descrivono la maturità del sistema comunale e regionale, ma riguardano i rifiuti urbani e non misurano gli effetti del progetto sul rifiuto speciale con Codice EER 170302. Il beneficio perseguito consiste nell'incremento del recupero e del reimpiego del fresato in sostituzione di risorse primarie e nella riduzione del ricorso a destinazioni di smaltimento. L'effettivo contributo dipende dalla conformità dei rifiuti in ingresso, dall'efficienza delle operazioni di recupero e dalla qualità e destinazione dei materiali ottenuti. Il richiamo ai CAM Strade riguarda i prodotti e gli impieghi nel relativo campo di applicazione; rimangono distinti l'accertamento della cessazione della qualifica di rifiuto, la conformità prestazionale del prodotto e la valutazione ambientale dell'impianto.
L'insediamento svolge attività di produzione di conglomerati bituminosi e di gestione del

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

fresato d'asfalto e di rifiuti inerti. Il ciclo si inserisce nel comparto produttivo di Via Calnova, con aree dedicate all'accettazione, alla messa in riserva, al recupero del fresato e al deposito dei materiali ottenuti. La descrizione delle attività e dei flussi è sviluppata nel quadro progettuale.

4.11. CAMPI ELETTROMAGNETICI E INQUINAMENTO LUMINOSO

4.11.1. CAMPI ELETTROMAGNETICI

Le sorgenti elettromagnetiche pertinenti all'impianto comprendono la cabina elettrica esistente, la distribuzione interna e le apparecchiature ordinarie di servizio al ciclo produttivo. Il comparto non è attraversato da elettrodotti (§ 3.2).
Per le installazioni elettriche l'esposizione dipende dalle caratteristiche delle apparecchiature, dai carichi e dalla distanza dai punti accessibili e dai ricettori.

4.11.2. INQUINAMENTO LUMINOSO

Il contesto di Via Calnova è caratterizzato dall'illuminazione artificiale tipica delle aree produttive (illuminazione pubblica stradale, impianti di illuminazione esterna degli insediamenti industriali e della vicina viabilità autostradale A4), che costituisce una pressione luminosa preesistente nel contesto territoriale. Secondo quanto riportato nella Relazione tecnica di verifica dell'inquinamento luminoso, calcolo illuminotecnico e planimetria dell'illuminazione esterna redatti da Studio PR.IM.EL. (elaborati R01.482_25.REL, R01.482_25.CI e R01.482_25.EL1, progetto esecutivo rev. 01 del 01/10/2026), il territorio comunale di Noventa di Piave non ricade nelle fasce di rispetto degli osservatori astronomici di cui all'art. 8 della L.R. Veneto 7 agosto 2009, n. 17, all'interno delle quali si applicano limitazioni aggiuntive; i siti della Rete Natura 2000 più prossimi distano oltre 5,5 km dall'impianto (cfr. § 3.4).

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

QUADRO PROGETTUALE

5. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

5.1. FINALITÀ E CONTENUTI DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il Quadro di Riferimento Progettuale dello SPA, coordinato con la Relazione tecnica generale aggiornata (Elaborato A), comprende:

- la descrizione dello stato di fatto dell'impianto e del contesto insediativo;
- la descrizione delle modifiche proposte e delle relative opere;
- la valutazione della coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale vigenti.

5.2. STATO DI FATTO

L'impianto è ubicato in Via Calnova n. 105, nel Comune di Noventa di Piave (VE), catastalmente individuato al Foglio 8, mappali 174, 219, 762 e 772. L'area si sviluppa su una superficie fondiaria complessiva di 33.329 m², all'interno di un comparto produttivo consolidato e completamente urbanizzato. L'impianto è attivo da anni nella produzione di conglomerato bituminoso e nel recupero, mediante operazioni R13 (messa in riserva) e R5 (recupero), di fresato d'asfalto (EER 170302), nonché nella sola messa in riserva (R13) di rifiuti inerti da costruzione e demolizione (tipologia 7.1 del D.M. 5 febbraio 1998), in forza dell'Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata dalla Città Metropolitana di Venezia con Determinazione n. 629 del 27.02.2019 (sostitutiva dell'AUA prot. n. 94501 del 17.11.2015 – Det. n. 3317/2015; valida sino al 23.02.2030, per un quantitativo massimo complessivo di 20.500 Mg/anno e una quantità massima stoccabile in impianto di 5.210 Mg) e del Decreto di esclusione dalla procedura di VIA (prot. 47154/2010 e relativo parere n. 11/2010). Diversamente dal caso di un nuovo insediamento su suolo libero, il presente progetto non comporta quindi l'introduzione di un impianto ex novo, bensì l'incremento della potenzialità di recupero e la riorganizzazione interna di un sito produttivo già integralmente urbanizzato e autorizzato. Per la descrizione di dettaglio dello stato di fatto e del contesto territoriale si rimanda al precedente § 4.1.

5.3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto realizza in Area G tre box affiancati, denominati «silos» negli elaborati progettuali, con superficie utile di 128 m² ciascuno, per complessivi 384 m² utili e 415,29 m² di ingombro lordo. I comparti sono destinati al granulato di conglomerato bituminoso che ha cessato la qualifica di rifiuto ai sensi dell'art. 184-ter del D.Lgs. 152/2006 e del D.M. 28 marzo 2018, n. 69; possono ospitare in uso alternato sabbie e pietrisco, previa pulizia e identificazione. L'Area G non è destinata a rifiuti ancora in attesa di qualificazione End of Waste e non incrementa il massimo istantaneo di rifiuti stoccabili.

La copertura apribile e richiudibile protegge i materiali nelle fasi di inattività e consente l'accesso per carico e scarico. La Tavola 4 e la relazione idraulica computano nelle superfici coperte la sola nuova porzione a copertura fissa dell'Area G (145,29 m²), per un totale coperto di 3.865 m²; la porzione a copertura mobile (circa 270 m²) resta computata tra le superfici scoperte pavimentate, pari a 8.821 m² nello stato di progetto, per complessivi 12.686 m² di superfici impermeabili. La copertura mobile dei box, ordinariamente mantenuta chiusa,

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

protegge l'intera Area G (415,29 m²) dal dilavamento; ai fini dell'invarianza idraulica la porzione a copertura mobile, già pavimentata nello stato di fatto, non determina incremento di superficie impermeabile, che resta pari a 269 m². L'incremento netto di superficie impermeabile assunto dal progetto e dalla verifica idraulica è pari a 269 m², distinto dall'ingombro lordo dei box; le opere restano nel sedime produttivo esistente.
Il progetto comprende anche la rimodulazione delle superfici destinate al trattamento dei rifiuti e l'utilizzo dei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso per il deposito alternativo di inerti o di granulato di conglomerato bituminoso già qualificato End of Waste. La destinazione di ciascun cumulo può variare secondo le esigenze operative, mantenendo riconoscibile il materiale depositato. I due cumuli sono distinti dai box dell'Area G e dall'ambito 7, riservato alla messa in riserva dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione; costituiscono depositi all'aperto, ai quali si applicano i presidi di contenimento delle polveri e di raccolta delle acque previsti per le superfici operative. Il layout individua, inoltre, la zona di vagliatura e frantumazione dei materiali, riportata nelle Tavole 4 e 5.
Il ciclo mantiene predosatori, forno essiccatore, abbattimento delle polveri, silos filler, torre di mescolamento e cabina comandi. La capacità massima complessiva R5 richiesta è di 200 Mg/giorno e 50.000 Mg/anno di fresato con Codice EER 170302, senza ripartizioni quantitative preventive tra le modalità di recupero. I tempi di esercizio e le contemporaneità degli elaborati specialistici sono ipotesi dello scenario valutato e non sostituiscono tali limiti. L'Elaborato A e le Tavole 3, 4 e 5 descrivono la configurazione di riferimento.
Ai fini della valutazione dello scenario di massimo impatto, il progetto considera inoltre il possibile impiego, all'interno del sedime produttivo, di un vaglio mobile cingolato per le operazioni di vagliatura dei materiali, assunto con riferimento alla scheda tecnica della macchina McCloskey R70 (motore diesel da 63 kW; ingombro operativo di circa 11,49 × 12,45 m; massa di 15,4 t). L'installazione del vaglio non è allo stato decisa: ove impiegato, esso opera nell'ambito delle operazioni di recupero R5 e dei quantitativi complessivi di progetto (200 Mg/giorno e 50.000 Mg/anno di fresato), senza determinare un ulteriore contingente di trattamento né l'ingresso di nuove tipologie di rifiuti. I relativi contributi in termini di rumore, emissioni diffuse di polveri ed emissioni del motore sono inclusi nello scenario valutato al capitolo 7; il giudizio acustico è riferito alla VPIA (art. 8, comma 4, L. 447/1995). La VPIA include il vaglio posizionato nello scenario modellato sul retro delle tramogge di carico, insieme alle altre sorgenti dell'impianto e al traffico indotto (cfr. § 7.2.4).
L'incremento del recupero e il deposito protetto sostengono l'impiego dei materiali recuperati nelle infrastrutture stradali, in coerenza con i CAM Strade del D.M. 5 agosto 2024, come modificato dal D.M. 11 settembre 2025. La protezione di sabbie e granulato destinati alla miscelazione, la gestione dei fumi e delle polveri e la tracciabilità delle forniture sono pertinenti ai criteri applicabili ai prodotti e all'impianto produttivo. La rispondenza di ciascuna fornitura ai CAM è documentata secondo il relativo capitolato e i mezzi di prova richiesti, distintamente dalla cessazione della qualifica di rifiuto.

5.4. QUANTITATIVI MASSIMI DI RIFIUTI GESTITI

L'AUA Det. n. 629/2019, punto 8.3, ammette attualmente 20.500 Mg/anno complessivi e una quantità massima istantanea di 5.210 Mg. Il progetto prevede R5 per il fresato EER 170302 fino a 200 Mg/giorno e 50.000 Mg/anno complessivi, senza ripartizioni quantitative preventive fra le modalità di recupero. Restano invariati 4.500 Mg/anno di rifiuti inerti da costruzione e demolizione in sola R13: EER 101311, 170101, 170102, 170103, 170107, 170802, 170904 e

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

200301. Il quantitativo annuo complessivo gestito è quindi 54.500 Mg. Lo stoccaggio massimo istantaneo rimane 5.210 Mg, di cui 4.760 Mg di fresato e 450 Mg di inerti; non è incrementato dal possibile vaglio. Le capacità annue, la giacenza istantanea e la capacità geometrica dei comparti sono grandezze distinte. Il deposito di EoW già qualificato o di materie prime nell'Area G non concorre al massimo di rifiuti stoccabili.
L'altezza massima dei cumuli di rifiuti nello stato di progetto è pari a 5,50 m, secondo le modalità di gestione indicate nel § 5.5.

5.5. GESTIONE OPERATIVA

Il fresato d'asfalto (EER 170302) e i rifiuti inerti da costruzione e demolizione (tipologia 7.1 del D.M. 5 febbraio 1998) in ingresso sono sottoposti, all'atto del conferimento, a pesatura e identificazione del mezzo conferente (ambito 1 di Tavola 5), nonché a verifica documentale del formulario di identificazione (art. 193 del D.Lgs. 152/2006) e visiva di conformità rispetto ai codici EER ammessi dall'AUA Det. n. 629/2019 (punto 8.3). I rifiuti sono quindi avviati alla messa in riserva (R13) negli ambiti operativi dedicati individuati in Tavola 5 – ambiti 3 per la messa in riserva R13 del fresato e ambito 7 per l'esclusiva messa in riserva R13 dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione, successivamente conferiti a impianti terzi autorizzati, previo scarico nelle zone di conferimento (ambiti 2) – separati per tipologia a garanzia della tracciabilità dei flussi. Il fresato in riserva è successivamente prelevato e alimentato, per la quota di reimpiego, ai predosatori inerti e al forno essiccatore, dove viene miscelato con gli inerti di cava, il bitume proveniente dalle cisterne di stoccaggio e il filler, secondo le ricette di produzione gestite dalla cabina comandi (operazione R5, tipologia 7.6.3 a, ambito 5); per la tipologia 7.6.3 c) il fresato è avviato alla miscelazione meccanizzata con materie prime da cava (ambito 6) per la produzione di materiale per costruzioni stradali e piazzali industriali. Il granulato di conglomerato bituminoso che, nel rispetto dei criteri di cui all'art. 3 e all'Allegato 1 del D.M. 28 marzo 2018, n. 69 e previa dichiarazione di conformità ex art. 4 del medesimo decreto, ha cessato la qualifica di rifiuto (End of Waste, art. 184-ter del D.Lgs. 152/2006) è depositato nei nuovi silos dell'Area G (ambito 4 di Tavola 5) o, in alternativa agli inerti, nei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso, mantenendolo separato dai rifiuti in messa in riserva e dai lotti in attesa degli esiti analitici. I silos dell'Area G possono essere utilizzati anche per il deposito alternato di materie prime per la produzione di conglomerato bituminoso, quali sabbie e pietrisco, previa pulizia e identificazione dei comparti. Il conglomerato bituminoso prodotto viene scaricato e caricato sui mezzi per il trasporto a destinazione. Nella gestione dei lotti sono mantenute distinte l'area destinata al cumulo in formazione e quella destinata al cumulo in attesa degli esiti analitici. Le superfici utilizzate per lo stoccaggio, la lavorazione e il trasporto dei rifiuti sono mantenute impermeabili e in efficienza, in continuità con le condizioni del precedente provvedimento di esclusione dalla procedura di VIA.
Nello stato di progetto, l'altezza massima dei cumuli di rifiuti è pari a 5,50 m, misurata dal piano pavimentato di appoggio al punto più alto del cumulo. Tale limite si applica al fresato d'asfalto e ai rifiuti inerti in messa in riserva, nonché ai cumuli in formazione e ai lotti in attesa degli esiti analitici, fino alla cessazione della qualifica di rifiuto. Restano invariati i quantitativi massimi istantanei di rifiuti stoccabili e la separazione degli ambiti operativi. Il deposito nell'Area G riguarda esclusivamente materiali già qualificati End of Waste o materie prime in uso alternato e rimane distinto dai depositi di rifiuti.
Le fasi del ciclo operativo sono così distinte:

- il fresato d'asfalto in ingresso (EER 170302) mantiene la qualifica di rifiuto durante la

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

messa in riserva (R13) negli ambiti 3;
- il trattamento di recupero (R5) è effettuato secondo le modalità della tipologia 7.6.3 del D.M. 5 febbraio 1998;
- il granulato di conglomerato bituminoso cessa la qualifica di rifiuto al termine del trattamento, previa verifica dei criteri dell'Allegato 1 del D.M. 28 marzo 2018, n. 69, e predisposizione della dichiarazione di conformità per ciascun lotto, secondo l'art. 4 e l'Allegato 2 del medesimo decreto;
- il granulato già qualificato End of Waste è depositato nell'Area G, corrispondente all'ambito 4, oppure nei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso in uso alternativo con inerti, separatamente dai rifiuti e dai lotti in attesa degli esiti analitici. I comparti possono ospitare alternativamente sabbie e pietrisco, previa pulizia e identificazione.

5.6. UTILIZZO DI RISORSE

Le risorse del ciclo restano inerti di cava, bitume, filler, combustibili ed energia. La maggiore potenzialità può aumentare i consumi complessivi annui, mentre l'impiego del materiale recuperato riduce il fabbisogno di risorse primarie per unità di prodotto.
Le ipotesi di approvvigionamento della relazione viabilistica sono utilizzate ai fini della stima dei trasporti e non definiscono quote autorizzative fra modalità di recupero. Lo scenario comprende anche il combustibile del possibile vaglio.

5.7. DOTAZIONI IMPIANTISTICHE E INFRASTRUTTURALI

Le dotazioni impiantistiche esistenti — predosatori inerti, forno essiccatore, abbattitore polveri, silos filler, torre di mescolamento, cabina comandi e sistemi di pesatura e identificazione dei mezzi — restano invariate. Il progetto le integra con i nuovi silos dell'Area G, dotati di copertura apribile e richiudibile, e con le opere di captazione e drenaggio delle acque descritte al § 5.8. Nello scenario di massimo impatto è considerato inoltre il possibile vaglio mobile cingolato descritto al § 5.3.
L'impianto di illuminazione esterna interessa le aree di lavorazione, deposito e manovra, compresa la zona antistante l'Area G. Il progetto illuminotecnico di Studio PR.IM.EL., rev. 01 del 01/10/2026, prevede apparecchi LED full cut-off, con flusso orientato verso il basso ed emissione nulla verso l'emisfero superiore (ULR = 0%), e lo spegnimento programmato del 50% degli apparecchi nelle ore notturne. Tali soluzioni contengono la dispersione luminosa e i consumi, secondo i requisiti della L.R. Veneto n. 17/2009. Per il dimensionamento e le verifiche prestazionali si rinvia agli elaborati illuminotecnici allegati. L'illuminazione notturna risponde a esigenze di sicurezza e non comporta la previsione di attività produttive notturne nello scenario valutato.
Ai fini della prevenzione incendi, la Dichiarazione tecnica del 13/10/2026 attesta, per i nuovi box e le modifiche dei depositi esaminate, la non riconducibilità all'attività n. 70 dell'Allegato I al D.P.R. 151/2011 e l'assenza di aggravio del rischio per le attività già soggette. Per queste ultime la Relazione tecnica generale richiama l'attestazione di rinnovo periodico di conformità, con successivo rinnovo entro il 24/02/2027. Le conclusioni della dichiarazione restano riferite alle opere e alle dotazioni espressamente esaminate.

5.8. GESTIONE DELLE ACQUE

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

La configurazione definitiva mantiene i circuiti distinti delle acque meteoriche e del lavaruote, diretti allo scarico superficiale SS1 nello Scolo Cirgogno, e dei reflui industriali dell'autolavaggio, diretti allo scarico SF1 in pubblica fognatura. Le opere integrano la captazione, il convogliamento e il controllo interno senza introdurre nuovi recapiti finali.
Lo scarico SS1 è servito dai pozzetti PC-SS1/A, per il circuito del fresato dopo i relativi trattamenti, e PC-SS1/B, per lavaruote e circuito dei piazzali dopo la separazione dei solidi e i trattamenti di sedimentazione e disoleazione pertinenti. Alla rete dei piazzali sono raccordate le nuove captazioni e la dorsale DN500. Restano i due punti di controllo intermedio delle linee del fresato e del lavaruote: essi non sostituiscono i pozzetti di campionamento finali e non costituiscono scarichi aggiuntivi.
Le canalette grigliate sui lati nord e ovest dell'autolavaggio intercettano le meteoriche delle superfici circostanti prima che raggiungano la piazzola di lavaggio. La raccolta comprende inoltre le acque delle coperture C ed E e del piazzale limitrofo. Le condotte PVC Ø200 e Ø300 e il tratto terminale in calcestruzzo DN500, lungo 50 m in due tratti da 25 m, confluiscono nel collettore meteorico esistente DN300 a monte dei trattamenti dei piazzali. Il tratto DN500 comprende tre pozzetti 100 × 100 × 100 cm, due con caditoia e uno di collegamento. Dopo sedimentazione e disoleazione le acque attraversano PC-SS1/B e raggiungono SS1 attraverso il fosso tombinato lungo Via Calnova.
Presso il distributore sono previsti due ulteriori pozzetti per intercettare le acque di dilavamento e gli eventuali spanti accidentali dell'area di erogazione, con invio ai trattamenti dei piazzali e a PC-SS1/B. I due manufatti sono distinti dai tre pozzetti della dorsale DN500. Per spanti consistenti resta l'opzione, descritta nell'Elaborato A, di una valvola di intercettazione sulla rete dedicata del distributore, da approfondire in sede di approvazione del progetto. Tale opzione non è assunta come opera già definita né come presupposto del giudizio ambientale.
I reflui dell'autolavaggio mantengono la linea dedicata con pre-sedimentazione, disoleazione, trattamento chimico-fisico e filtrazione finale su carboni attivi. Il pozzetto PC-SF1 campiona la sola componente industriale depurata; i reflui assimilati alle domestiche del fabbricato B si uniscono a valle del campionamento, prima dello scarico SF1. Gli scarichi dei servizi sono quelli individuati nei rispettivi elaborati. Per la pubblica fognatura il riferimento è l'assenso VERITAS S.p.A. prot. n. 0117343/26 del 12/10/2026, relativo al lavaggio automezzi e ai due scarichi dei servizi igienici di magazzino e uffici.
La separazione delle meteoriche esterne dall'autolavaggio riduce gli apporti idraulici impropri al depuratore chimico-fisico e i volumi meteorici avviati alla fognatura delle acque usate. La captazione locale presso il distributore migliora il contenimento delle possibili dispersioni.
L'incremento netto di 269 m² di superficie impermeabile è compensato dal sistema di invaso previsto dalla Relazione di Invarianza Idraulica dell'Ing. Andrea de Götzen del 09/07/2026, § 7, e dalla Tav. 02 del 08/07/2026. Il volume complessivo di progetto è 12,80 m³, a fronte del fabbisogno minimo di 5,38 m³; il primo valore riguarda l'intero sistema di invaso e non la sola capacità geometrica della condotta DN500. La verifica quantitativa dei deflussi, sviluppata secondo i riferimenti della relazione specialistica, resta distinta dalla qualità degli scarichi.

5.9. RIFIUTI SECONDARI PRODOTTI DALLE OPERAZIONI DI RECUPERO

Le operazioni di recupero R13/R5 non generano, di norma, rifiuti secondari significativi, trattandosi di un processo di reimpiego diretto del fresato d'asfalto quale materia prima secondaria nel ciclo di produzione del conglomerato. Eventuali frazioni estranee non conformi,

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

individuate in fase di accettazione o di movimentazione (cfr. § 5.11), sono depositate in via temporanea in area dedicata, identificate con il codice EER pertinente e conferite a soggetti terzi autorizzati al recupero o allo smaltimento, con tracciabilità garantita mediante registro di carico e scarico e formulari di identificazione dei rifiuti (FIR), ai sensi degli artt. 190 e 193 del D.Lgs. 152/2006.

5.10. CONTROLLI ANALITICI

Il controllo di qualità in ingresso è finalizzato a verificare la conformità del fresato d'asfalto conferito al codice EER 170302 (rifiuto non pericoloso) e l'assenza di frazioni estranee o potenzialmente pericolose, mediante verifica documentale (FIR) e visiva del carico in accettazione. Il conglomerato bituminoso prodotto è sottoposto al sistema di controllo di produzione in fabbrica (Factory Production Control) richiesto dalla norma armonizzata UNI EN 13108 ai fini della marcatura CE del prodotto, con verifica periodica dei requisiti prestazionali delle miscele bituminose. Le modalità e la frequenza dei controlli restano quelle già in essere nell'ambito del sistema di gestione qualità aziendale, non modificate dal presente progetto. Il controllo prestazionale del conglomerato e la marcatura CE non sostituiscono la verifica dei criteri del D.M. n. 69/2018 per il granulato End of Waste. Per i lotti sono mantenute distinte l'area del cumulo in formazione e quella del cumulo in attesa di analisi, fino alla qualificazione; la tracciabilità documenta destinazioni e reimpieghi, in continuità con il precedente VIA prot. 47154/2010.

5.11. GESTIONE DELLE NON CONFORMITÀ

I carichi di fresato d'asfalto che risultino non ammissibili rispetto al codice EER 170302 autorizzato, ovvero che presentino frazioni estranee non ammesse o materiali potenzialmente pericolosi, sono respinti in fase di accettazione e non ammessi allo scarico, con registrazione dell'evento. Qualora la non conformità sia rilevata successivamente all'accettazione, il materiale è posto in stoccaggio separato e identificato, in attesa di conferimento a idoneo impianto terzo autorizzato al recupero o allo smaltimento, nel rispetto della gerarchia di gestione dei rifiuti di cui all'art. 179 del D.Lgs. 152/2006.

5.12. CONTROLLO DELLE EMISSIONI ODORIGENE E DELLE POLVERI

Il contenimento delle emissioni convogliate è affidato ai sistemi di abbattimento e ai filtri a maniche del forno essiccatore. Le emissioni diffuse sono contenute mediante la limitazione delle velocità interne dei mezzi e, per l'Area G, dalla copertura apribile/richiudibile dei nuovi silos, che limita la dispersione di polveri e l'esposizione del granulato di conglomerato bituminoso (End of Waste) agli agenti atmosferici durante le fasi di inattività. Le emissioni convogliate restano quelle già autorizzate ai sensi della Parte V del D.Lgs. 152/2006, senza nuovi camini di processo né variazione dei limiti di flusso di massa del camino n. 1 (AUA Det. n. 629/2019, punto 8.1); a fronte della maggiore frequenza delle movimentazioni connessa all'incremento della potenzialità, i presidi di cui alla Parte I dell'Allegato V alla Parte Quinta del D.Lgs. 152/2006 sono mantenuti e rafforzati (bagnatura delle piste e dei cumuli nei periodi siccitosi, pulizia periodica delle superfici pavimentate, contenimento delle altezze di caduta; cfr. § 8). Il possibile vaglio rientra nelle medesime misure gestionali per movimentazione, altezze di caduta e contenimento della risospensione.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

5.13. ESPERIENZE CONSOLIDATE DEL PROPONENTE

Il Proponente opera da anni nel settore della produzione di conglomerati bituminosi e nella gestione del fresato d'asfalto, mediante operazioni R13/R5, e dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione, in sola messa in riserva (R13), in forza di un'autorizzazione unica ambientale in essere dal 2015 (preceduta dal Decreto di esclusione dalla procedura di VIA del 2010). Tale continuità gestionale, ultradecennale, comprova la disponibilità in capo al proponente di esperienza consolidata sotto il profilo tecnico (conduzione del ciclo produttivo e delle operazioni di recupero) e sotto il profilo gestionale-amministrativo (rapporti con gli enti di controllo, tenuta della documentazione di tracciabilità dei rifiuti), elemento di garanzia circa la corretta gestione anche della configurazione impiantistica modificata.

5.14. TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO

Il progetto comporta l'incremento della potenzialità di recupero del fresato d'asfalto da 16.000 a 50.000 Mg/anno (cfr. § 5.4), con conseguente incremento del traffico veicolare indotto dai conferimenti in ingresso, dalle spedizioni del prodotto in uscita e dall'approvvigionamento delle materie prime. La quantificazione è desunta dalla Relazione Viabilistica predisposta da Planum Srl (elaborato P25082-A-73-0A.00-RIL-r00), sulla base dei dati forniti dal proponente (Tabella 3, pag. 27): i conferimenti di fresato passano da 640 a 2.000 mezzi/anno (da circa 3 a 8 mezzi/giorno), mentre restano invariati i 180 conferimenti annui di rifiuti inerti da demolizione.

A supporto di tale valutazione, si richiama la Relazione Viabilistica predisposta da Planum Srl (elaborato P25082-A-73-0A.00-RIL-r00), redatta a corredo del progetto e basata su rilievi di traffico radar continuativi (7 giorni consecutivi, 21–27 gennaio 2026) condotti su Via Calnova (media infrasettimanale di circa 5.800 veic/giorno bidirezionali, 10% mezzi pesanti) e su Via Martiri delle Foibe – SP55dir (circa 14.800 veic/giorno, 9% mezzi pesanti), nonché su rilievi di manovra alle cinque principali intersezioni della rete e su modellazione di microsimulazione dinamica (software PTV Vissim). Lo studio, riferito allo stato di fatto e alla capacità autorizzata di 16.000 Mg/anno di fresato d'asfalto e 4.500 Mg/anno di rifiuti inerti da C&D (complessive 20.500 Mg/anno) (scenario SDF-M), conferma condizioni di circolazione fluide (velocità media di rete pari a 56 km/h, ritardo medio veicolare di 7,00 secondi) e Livelli di Servizio compresi tra A e B su tutti i nodi della rete analizzata, incluso il nodo di accesso diretto all'impianto (intersezione Via Calnova/Via Alessandro Volta), senza criticità riscontrate.

La medesima relazione viabilistica sviluppa lo scenario PROG-M riferito a 50.000 Mg/anno di fresato e 4.500 Mg/anno di inerti in sola R13, per complessivi 54.500 Mg/anno gestiti.

Per lo scenario di progetto lo studio stima (Relazione Viabilistica, § 5, Tabelle 3 e 4, pagg. 27-29):

- 87 accessi giornalieri di mezzi pesanti e commerciali (36 nello stato di fatto), pari a circa 21.693 accessi/anno (7.293 nello stato di fatto), con incremento dei conferimenti di fresato da circa 3 a 8 mezzi/giorno;
- movimenti accessori sostanzialmente invariati: pianale per il trasporto delle macchine operatrici (2 spostamenti/giorno in ingresso e 2 in uscita) e rifornimenti di gasolio, con rifornimenti di bitume portati da 2 a 3 accessi settimanali;
- un totale giornaliero di 90 spostamenti in ingresso e 90 in uscita, a fronte di 39 + 39 nello stato di fatto, corrispondente a un incremento degli spostamenti giornalieri di mezzi pesanti

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

pari al 131%;

- nell'ora di punta del mattino (7:30-8:30), applicando cautelativamente l'incremento del 131% ai mezzi pesanti effettivamente rilevati all'accesso, 2 auto e 10 mezzi pesanti in ingresso e 7 auto e 5 mezzi pesanti in uscita, rispetto a 2 auto + 4 mezzi pesanti in ingresso e 7 auto + 2 mezzi pesanti in uscita dello stato di fatto.

Anche in tale configurazione la microsimulazione dinamica restituisce parametri di funzionamento della rete sostanzialmente invariati (velocità media 56 km/h; ritardo medio per veicolo 7,02 s contro 7,00 s dello stato di fatto – Tabella 7) e il mantenimento del Livello di Servizio A al nodo di accesso all'impianto e dei LOS A-B su tutte le intersezioni analizzate (Tabelle 10-19, HCM 2010). Lo studio conclude per la compatibilità dell'incremento con la rete viaria esistente, «senza necessità di interventi correttivi» (conclusioni della Relazione viabilistica Planum). Ne discende che la rete stradale di accesso è in grado di assorbire il traffico aggiuntivo indotto dall'incremento di potenzialità oggetto della presente istanza. Il risultato riguarda la funzionalità viaria e il cumulo dei flussi nella rete modellata; non sostituisce la valutazione cumulativa di rumore e qualità dell'aria.

Tabella 2 – Traffico indotto: stato di fatto e stato di progetto
(fonte: Relazione Viabilistica Planum Srl, P25082-A-73-0A.00-RIL-r00, rev. 00 del 07/04/2026)

Parametro / fonte Planum (Relazione Viabilistica Planum Srl)	Stato di fatto (AUA in vigore)	Stato di progetto (nuova potenzialità)
Fresato gestito – quantità annua totale	16.000 Mg/anno	50.000 Mg/anno
Rifiuti da demolizione – quantità annua gestita in sola R13	4.500 Mg/anno	4.500 Mg/anno (invariata)
Mezzi per conferimento fresato	3/giorno – 640/anno	8/giorno – 2.000/anno
Mezzi pesanti e commerciali –accessi medi giornalieri (Tab. 3 Relazione Planum S.r.l.)	36	87
Mezzi pesanti e commerciali – accessi annui (Tab. 3 Relazione Planum S.r.l.)	7.293	21.693
Pianale trasporto macchine operatrici (Tab. 4 Relazione Planum S.r.l.)	2 in + 2 out /giorno	2 in + 2 out /giorno
Rifornimenti di bitume (Tab. 4 Relazione Planum S.r.l.)	2 in + 2 out /settimana	3 in + 3 out /settimana
Totale spostamenti giornalieri (Tab. 4. Pag. 29 Relazione Planum S.r.l.)	39 in + 39 out	90 in + 90 out (+131%)
Ora di punta 7:30-8:30 – ingresso impianto (Tab. 5 Relazione Planum S.r.l.)	2 auto + 4 mezzi pesanti	2 auto + 10 mezzi pesanti
Ora di punta 7:30-8:30 – uscita impianto (Tab. 5 Relazione Planum S.r.l.)	7 auto + 2 mezzi pesanti	7 auto + 5 mezzi pesanti
Velocità media di rete / ritardo medio (Tab. 7 Relazione Planum S.r.l.)	56 km/h – 7,00 s	56 km/h – 7,02 s
LOS nodo 2 – accesso del Proponente (Tabb. 12-13 Relazione Planum S.r.l.)	A (ritardo 1,0 s)	A (ritardo 1,0 s)
LOS complessivo nodi 1-5 (Tabb. 10-19 Relazione Planum S.r.l.)	A-B	A-B

Nota di lettura: i numeri di tabella e le pagine indicati nelle righe rinviano esclusivamente alla Relazione viabilistica Planum S.r.l., P25082-A-73-0A.00-RIL-r00, rev. 00 del 07/04/2026. Gli accessi e gli spostamenti sono riportati secondo le definizioni e le basi temporali dello studio viabilistico e non costituiscono grandezze direttamente intercambiabili. Le eventuali ripartizioni fra modalità di recupero sono ipotesi di calcolo viabilistico e non quote quantitative preventive del progetto. L'incremento

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

settimanale qui indicato riguarda il bitume; gli altri rifornimenti accessori sono descritti nel testo.

5.15. GARANZIE FINANZIARIE E DISMISSIONE

Ai sensi della D.G.R.V. n. 2721 del 29.12.2014, l'esercizio delle attività di recupero dei rifiuti in procedura semplificata ex artt. 214 e 216 del D.Lgs. 152/2006 (iscrizione n. 508 al Registro provinciale delle imprese che effettuano il recupero dei rifiuti, AUA Det. n. 629/2019, punto 8.3) è subordinato alla prestazione di idonee garanzie finanziarie a favore della Città Metropolitana di Venezia, commisurate alla capacità autorizzata e finalizzate a garantire l'adempimento degli obblighi derivanti dal provvedimento autorizzativo, incluso il ripristino ambientale in caso di inadempienza. L'attività è garantita dalla polizza fideiussoria n. 2071588 emessa da COFACE S.p.A. e dalla relativa appendice prescritta al punto 4 dell'AUA Det. n. 629/2019. La quantità massima stoccabile in impianto (5.210 Mg) resta invariata; le garanzie finanziarie saranno verificate e, ove necessario, adeguate alla potenzialità di progetto (54.500 Mg/anno) secondo i criteri di calcolo della D.G.R.V. n. 2721/2014, in sede di aggiornamento del titolo autorizzativo. In caso di futura cessazione dell'attività, è prevista la dismissione delle strutture realizzate (silos e relative coperture, opere di drenaggio dedicate), con corretta gestione dei materiali di risulta secondo i rispettivi codici EER e ripristino delle superfici pavimentate alla configurazione compatibile con la destinazione produttiva del sito.

5.16. SINTESI CAPITOLARE

In sintesi, il presente capitolo ha illustrato lo stato di fatto dell'impianto esistente e le caratteristiche del progetto di riorganizzazione delle aree operative (§§ 5.2-5.3), i quantitativi massimi gestiti, incrementati a 54.500 Mg/anno a parità di quantità massima stoccabile (§ 5.4), le modalità di gestione operativa (§ 5.5), l'utilizzo di risorse (§ 5.6), le dotazioni impiantistiche e infrastrutturali (§ 5.7), il sistema di gestione delle acque, integrato dalle nuove opere di drenaggio verificate ai sensi dell'invarianza idraulica (§ 5.8), i rifiuti secondari eventualmente prodotti (§ 5.9), i controlli analitici in ingresso e sul prodotto (§ 5.10), la gestione delle non conformità (§ 5.11), i presidi per il contenimento di emissioni diffuse e polveri (§ 5.12), le esperienze gestionali consolidate del proponente (§ 5.13), la stima del traffico veicolare indotto dall'incremento di potenzialità (§ 5.14), e le garanzie finanziarie connesse alla dismissione (§ 5.15). Il quadro progettuale così delineato costituisce la base di riferimento per l'analisi delle soluzioni alternative e il giudizio di congruità della soluzione adottata, sviluppati nel capitolo seguente, e per la valutazione degli impatti potenziali sulle componenti ambientali di cui al capitolo 7.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

6. ANALISI DELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE

6.1. GIUDIZIO DI CONGRUITÀ DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE ADOTTATA

Il Quadro di Riferimento Progettuale si completa con l'analisi delle soluzioni alternative al progetto proposto; tale procedura è normalmente finalizzata a vagliare le ipotesi dal punto di vista della collocazione geografica o dal punto di vista della modalità di organizzazione dell'attività (oltre alla non realizzazione dell'intervento).
In relazione al caso in questione sono state individuate le seguenti possibili soluzioni alternative:

- **Alternative di tipo strategico** che individuano sia gli interventi finalizzati a prevenire la domanda sia le misure diverse per realizzare lo stesso obiettivo;
- **Alternative di processo o strutturali** che possono essere definite nella fase di progettazione e consistono nell'esame di differenti soluzioni organizzative e nell'impiego di differenti tecnologie e materiali;
- **Alternative di localizzazione** dell'intervento che devono necessariamente scaturire da una approfondita conoscenza del territorio (in riferimento alle caratteristiche dei fattori ambientali) e dei limiti e delle potenzialità di utilizzo dello stesso;
- **Alternative di compensazione o di minimizzazione** degli effetti negativi che sono determinati in fase di redazione del progetto e permettono, attraverso la definizione di specifici interventi, di ridurre gli impatti (evidentemente negativi) non eliminabili;
- **Alternativa "zero"** che consiste nella non realizzazione del progetto.

Trattandosi, nel caso in esame, non della realizzazione di un nuovo insediamento ma della modifica interna di un impianto esistente e già autorizzato, l'analisi che segue è sviluppata tenendo conto di tale specificità, con particolare riguardo alle alternative di processo/strutturali e all'alternativa zero, mentre le alternative di tipo strategico e di localizzazione sono esaminate nei limiti in cui risultano pertinenti a un intervento di riorganizzazione impiantistica su sedime esistente.

6.2. ALTERNATIVA DI TIPO STRATEGICO

Ai sensi della gerarchia di gestione dei rifiuti di cui all'art. 179 del D.Lgs. 152/2006 (prevenzione; preparazione per il riutilizzo; riciclaggio; recupero di altro tipo; smaltimento), la scelta strategica del recupero di materia mediante operazioni R13/R5 del fresato d'asfalto, con reimpiego quale materia prima secondaria nel ciclo produttivo del conglomerato bituminoso, è già operante da anni presso l'impianto del Proponente (AUA Det. n. 629/2019) e privilegia il recupero di materia rispetto allo smaltimento, ferme le priorità di prevenzione e preparazione per il riutilizzo previste dalla gerarchia. Il presente progetto non modifica tale scelta strategica, già consolidata, ma ne rafforza l'efficacia operativa mediante una migliore organizzazione dello stoccaggio.

6.3. ALTERNATIVE DI PROCESSO O STRUTTURALI

In fase di progettazione sono state valutate tre soluzioni per la riorganizzazione dell'area destinata allo deposito del granulato di conglomerato bituminoso – End of Waste (Area G): il mantenimento dello stato attuale, senza opere aggiuntive; la realizzazione di una tettoia di

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

copertura fissa, priva di sistema di apertura/chiusura; la realizzazione di nuovi silos dotati di copertura scorrevole apribile e richiudibile. Le prime due soluzioni, pur presentando caratteristiche diverse in termini di protezione del materiale e di impegno di superficie impermeabile, risultano meno efficaci della soluzione infine adottata sotto il profilo del contenimento delle emissioni diffuse di polveri e della flessibilità operativa nelle fasi di movimentazione, per le ragioni di dettaglio esposte nella Relazione Tecnica di progetto (Elaborato A, § 3.1.1), cui si rimanda.

6.4. ALTERNATIVE DI LOCALIZZAZIONE

Non si pone, nel caso di specie, un problema di scelta della localizzazione dell'intervento: l'impianto del Proponente è già insediato, da anni e in forza di titolo autorizzativo vigente (AUA Det. n. 629/2019), in un'area classificata a destinazione produttiva (comparto industriale consolidato di Via Calnova), coerente con la pianificazione urbanistica comunale vigente (cfr. Quadro di Riferimento Programmatico). Il progetto si sviluppa integralmente all'interno del perimetro dell'impianto esistente, su una porzione di area già pavimentata e produttiva (Area G), senza ampliamenti del sedime né interessamento di aree esterne. Non risultano pertanto praticabili né necessarie alternative di localizzazione, trattandosi di modifica interna di un insediamento già autorizzato nella sua collocazione attuale.

6.5. ALTERNATIVE DI COMPENSAZIONE E MINIMIZZAZIONE

Le misure di minimizzazione degli impatti sono state recepite direttamente nell'assetto progettuale: copertura apribile/richiudibile dei nuovi silos, quale presidio intrinseco per il contenimento delle polveri (§ 5.12); dimensionamento della rete di drenaggio secondo il principio di invarianza idraulica, con un margine di sicurezza del 138% rispetto al fabbisogno minimo normativo (§ 5.8). Data la contenuta entità dell'incremento di superficie impermeabile (269 m², pari allo 0,8% della superficie fondiaria) e la natura degli effetti indotti dall'incremento di potenzialità, contenuti dai presidi gestionali descritti al capitolo 8, non emerge la necessità di individuare ulteriori misure compensative rispetto a quelle già integrate nel progetto.

6.6. ALTERNATIVA "ZERO"

L'alternativa "zero", corrispondente al mantenimento dello stato attuale senza la realizzazione dei nuovi silos, comporterebbe la permanenza del deposito del granulato di conglomerato bituminoso (End of Waste) nelle aree scoperte esistenti, con maggiore esposizione del materiale agli agenti atmosferici e più elevato rischio di dispersione di polveri nelle fasi di movimentazione, a fronte dell'assenza di qualsiasi incremento delle superfici impermeabili. Tale alternativa non consentirebbe di conseguire gli obiettivi di razionalizzazione gestionale e di contenimento delle emissioni diffuse posti a base del progetto (cfr. Relazione Tecnica, § 3.1.1) e precluderebbe l'incremento della potenzialità di recupero del fresato, con conseguente maggiore ricorso a materie prime vergini da cava; essa non risulta pertanto preferibile rispetto alla soluzione progettuale proposta.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

Tabella 3 – Matrice di coerenza

Tipologia di alternativa	Esito della valutazione	Giudizio di congruità
Strategica	Il recupero R13/R5 del fresato d'asfalto è già l'opzione gestionale consolidata da anni, coerente con il livello più alto della gerarchia dei rifiuti perseguibile	**Alto**
Di processo/strutturale	I silos con copertura apribile/richiudibile risultano la soluzione più efficace tra quelle esaminate per protezione del materiale, flessibilità operativa e contenimento delle polveri	**Alto**
Di localizzazione	Non pertinente: intervento su impianto esistente, già autorizzato nella collocazione attuale	**Non applicabile**
Di compensazione/ minimizzazione	Misure già integrate nel progetto (copertura apribile, rete di drenaggio con margine di sicurezza del 138%); nessuna ulteriore misura necessaria	**Alto**
"Zero"	Comporterebbe maggiore esposizione del materiale e rischio di dispersione di polveri, senza conseguire gli obiettivi di razionalizzazione gestionale	**Basso (non preferibile)**

6.7. CONCLUSIONI

Sulla base delle valutazioni sopra esposte, la soluzione progettuale prescelta è da considerarsi la più idonea, in quanto: conferma e rafforza la scelta strategica del recupero di materia già operante presso l'impianto; si colloca in un sito già autorizzato e urbanizzato, senza necessità di alternative di localizzazione; integra fin dalla fase di progettazione le misure di minimizzazione degli impatti più efficaci tra quelle esaminate (copertura apribile, rete di drenaggio dimensionata con ampio margine di sicurezza); risulta preferibile all'alternativa zero, che non consentirebbe di conseguire gli obiettivi di contenimento delle emissioni diffuse e di razionalizzazione gestionale. Il giudizio di congruità della soluzione progettuale adottata, rispetto alle alternative esaminate, è pertanto da ritenersi complessivamente positivo.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

ANALISI DEGLI IMPATTI

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

7. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

7.1. INTRODUZIONE

La valutazione degli impatti ambientali è stata condotta in conformità ai criteri dell'Allegato V alla Parte II del D.Lgs. 152/2006, considerando:

- → le caratteristiche del progetto,
- → la localizzazione dell'intervento,
- → la sensibilità delle componenti ambientali,
- → la natura, l'entità e la durata degli impatti potenziali,
- → la presenza di eventuali effetti cumulativi.

L'intervento proposto dal Proponente consiste in una riorganizzazione interna delle aree operative e nell'installazione di nuovi silos di stoccaggio (Area G) in un'area già pavimentata e destinata ad attività produttiva. Il progetto prevede l'incremento della potenzialità di recupero del fresato d'asfalto fino a 50.000 Mg/anno (54.500 Mg/anno complessive), senza ampliamenti del sedime né modifiche delle tipologie di operazioni di recupero autorizzate (R13/R5) e della sequenza tecnologica del ciclo produttivo; l'intervento comporta un incremento contenuto delle superfici impermeabili (269 m², pari allo 0,8% della superficie fondiaria), con invarianza idraulica verificata nella Relazione di Invarianza Idraulica redatta ai sensi della D.G.R. Veneto n. 2948/2009. L'assetto valutato comprende anche il deposito alternativo di inerti o granulato EoW nei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso, distinti dai box coperti dell'Area G e dall'ambito 7 dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione.

La valutazione è stata pertanto orientata a verificare l'entità degli effetti indotti dall'incremento di potenzialità, in particolare sul traffico, sulla qualità dell'aria e sul clima acustico, e la coerenza dell'intervento con il quadro territoriale e ambientale esistente.

Il presente SPA adotta un metodo qualitativo strutturato per percorsi causali, riferito alla variazione prodotta dal progetto nel contesto esistente. Il confronto distingue lo stato di fatto, inquadrato nei titoli vigenti e nei rilievi disponibili, dallo scenario complessivo di progetto, comprendente il maggiore esercizio, le opere di riorganizzazione e il possibile vaglio. I dati e i risultati degli elaborati specialistici costituiscono la base delle valutazioni pertinenti.

Il percorso segue la sequenza in Figura 20.

Per ogni componente sono individuati i fattori determinanti del giudizio, senza attribuzione di punteggi o calcolo di medie fra componenti.

Individuazione dell'interazione. Si accerta se la modifica generi una pressione aggiuntiva e attraverso quale percorso questa possa interessare la componente o il ricettore. L'assenza di interazione è motivata in rapporto alla modifica e non attesta l'assenza di pressioni preesistenti. La carenza di dati non equivale all'assenza di impatto.

Caratterizzazione dell'effetto e sensibilità. Sono considerati natura, intensità, estensione, probabilità, insorgenza, durata, frequenza, reversibilità e possibili effetti cumulativi; l'eventuale dimensione transfrontaliera è esaminata ove pertinente. Le caratteristiche dell'effetto sono rapportate alle funzioni e alla vulnerabilità della componente, alla presenza di ricettori e agli obiettivi di tutela. La destinazione produttiva del sito è un elemento del contesto e non determina, da sola, una ridotta sensibilità di tutte le componenti.

Distinzione delle fasi. Le interferenze delle opere riguardano scavi, movimentazioni e lavorazioni circoscritte alle aree operative, con effetti temporanei locali e con la permanenza della quota di impermeabilizzazione aggiuntiva. In esercizio assumono rilievo le pressioni

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ricorrenti derivanti da maggiore attività, movimentazioni, traffico e possibile vagliatura. I risultati modellistici sono utilizzati esclusivamente per le fasi e le configurazioni effettivamente analizzate.

Presidi ed effetto residuo. Si descrivono le misure effettivamente comprese nel progetto e le evidenze della loro efficacia. Il giudizio conclusivo riguarda l'effetto che permane considerando tali misure e le relative condizioni operative. Le opzioni progettuali non definite e la sola previsione di monitoraggi futuri non sono assunte come dimostrazione della riduzione dell'impatto.



Figura 20 – Schema di flusso della valutazione degli impatti

La classificazione adottata nello SPA distingue le seguenti condizioni:

→ Assente: non è individuata un'interazione aggiuntiva pertinente, diretta o indiretta, fra la modifica e la componente, sulla base delle caratteristiche documentate del progetto.

→ Negativo – trascurabile: l'interazione esiste, ma determina una variazione minima e circoscritta, priva di apprezzabili alterazioni delle condizioni o delle funzioni della componente.

→ Negativo – basso: la variazione è riconoscibile ma limitata; l'effetto residuo rimane circoscritto e non determina alterazioni rilevanti della componente, tenuto conto della sua sensibilità e dei presidi documentati.

→ Negativo – medio: l'effetto residuo determina un'alterazione apprezzabile per intensità, diffusione, persistenza, cumulo o sensibilità del ricettore; le condizioni di compatibilità richiedono una motivazione specifica.

→ Negativo – alto: l'effetto residuo comporta un'alterazione rilevante o una compromissione delle condizioni o delle funzioni della componente, anche per conseguenze persistenti, difficilmente reversibili o cumulative.

→ Positivo: è individuato un miglioramento rispetto allo stato attuale, del quale sono precisati oggetto, condizioni e dimensione documentabile. I benefici potenziali sono distinti dai risultati già conseguiti.

L'attribuzione della classe deriva dalla lettura congiunta dei criteri e rende espliciti quelli

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

determinanti. Durata continuativa e irreversibilità non determinano, da sole, un impatto alto; sensibilità e cumulo possono invece aumentare la rilevanza di una pressione anche modesta. Il rispetto dei limiti è una verifica essenziale, ma non coincide automaticamente con un impatto trascurabile. Eventuali criticità rispetto a limiti o condizioni applicabili sono esaminate specificamente e non compensate mediante altri criteri favorevoli. Gli effetti positivi su una componente non annullano quelli negativi su altre.
Per assicurare la coerenza dei giudizi fra le componenti, i criteri del punto 3 dell'Allegato V alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 sono declinati per ciascuna classe secondo la Tabella 4. La stessa griglia è applicata a tutte le componenti; le classi «Assente» e «Positivo» sono definite nell'elenco precedente.

Tabella 4 – Criteri di attribuzione delle classi di impatto residuo

Criterio (All. V, punto 3)	Negativo – trascurabile	Negativo – basso	Negativo – medio	Negativo – alto
Entità ed estensione	Puntuale, interna al sedime	Sedime e immediato intorno	Intorno esteso o più gruppi di ricettori	**Scala territoriale**
Intensità e complessità	Variazione non apprezzabile	Variazione riconoscibile, con rispetto dei limiti applicabili	Alterazione apprezzabile o rispetto dei limiti subordinato a condizioni aggiuntive	**Superamento di limiti o alterazione rilevante**
Durata, frequenza e reversibilità	Temporanea o reversibile	Ricorrente, reversibile con i presidi previsti	Continuativa, reversibile nel medio periodo	**Permanente o difficilmente reversibile**
Sensibilità della componente e dei ricettori	Bassa o assenza di ricettori	Ricettori presenti, tutelati dai presidi	Ricettori sensibili esposti	**Aree tutelate o ricettori sensibili direttamente interessati**
Probabilità	Remota	Possibile, contenuta dai presidi	Probabile	**Certa**
Cumulo con altre pressioni	Assente	Contributo incrementale limitato	Contributo apprezzabile su pressioni critiche	**Contributo determinante**
Esito delle verifiche specialistiche	Non necessarie o ampiamente favorevoli	Favorevoli	Favorevoli con condizioni	**Non favorevoli**

La classe attribuita non è inferiore a quella indicata dal criterio più sfavorevole fra intensità, sensibilità dei ricettori ed esito delle verifiche specialistiche; gli altri criteri motivano la collocazione all'interno della classe. Per le componenti dotate di verifica quantitativa (rumore, traffico, invarianza idraulica) la classe è attribuita dopo il riscontro dell'esito dell'elaborato specialistico. La classe del cumulo non è inferiore alla classe più alta delle componenti che condividono la medesima via di pressione.
Le quantificazioni disponibili sono mantenute nel loro campo di applicazione; per gli effetti stimati qualitativamente sono indicati gli elementi progettuali e ambientali a sostegno del giudizio e i limiti delle evidenze. I rischi di eventi anomali sono letti considerando sia le conseguenze potenziali sia la possibilità che si verifichino, senza attribuire probabilità numeriche non documentate. Il cumulo è sviluppato nel § 7.3. La Tabella 5 sintetizza gli stessi giudizi espressi nei capoversi conclusivi delle singole componenti.
Il riferimento normativo è costituito dai criteri del punto 3 dell'Allegato V alla Parte II del

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

D.Lgs. 152/2006. Per l'impostazione generale del rapporto fra caratteristiche dell'effetto, sensibilità dell'ambiente ricevente e impatto residuo si assumono quali riferimenti tecnici: Commissione europea, Environmental Impact Assessment of Projects – Guidance on Screening (2017); Linee guida SNPA n. 28/2020 «Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale», approvate dal Consiglio SNPA il 9 luglio 2019; EPA Ireland, Guidelines on the Information to be Contained in Environmental Impact Assessment Reports (2022), cap. 3. Per l'ambito del cumulo si richiama inoltre il § 4.1 delle linee guida allegate al D.M. 30 marzo 2015. La scala qualitativa sopra definita è adottata ai fini del presente SPA.

7.2. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

L'analisi delle singole componenti ambientali ha evidenziato quanto segue:

7.2.1. SUOLO E SOTTOSUOLO

L'intervento resta nel sedime produttivo e non occupa nuove aree esterne. Prevede scavi localizzati per fondazioni e reti e un incremento netto di superficie impermeabile di 269 m², pari allo 0,8% della superficie fondiaria. La compensazione delle portate è verificata nella relazione idraulica; la protezione di suolo e sottosuolo è affidata alle pavimentazioni e ai presidi di raccolta e trattamento, distintamente dalla verifica di invarianza (cfr. §§ 4.3.2 e 5.8).

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – trascurabile. Gli scavi sono localizzati e l'impermeabilizzazione aggiuntiva, permanente, è limitata a 269 m², circa lo 0,8% della superficie fondiaria, entro il sedime produttivo esistente. Le pavimentazioni e la raccolta delle acque proteggono il sottosuolo nelle aree di trattamento e deposito. Per estensione e intensità, l'effetto residuo sulla componente è minimo e compatibile con l'assetto del sito.

7.2.2. RISORSA IDRICA

La gestione delle acque nello stato di progetto mantiene SS1 nello Scolo Cirgogno e SF1 in pubblica fognatura e rafforza la raccolta interna descritta al § 5.8. Le griglie perimetrali dell'autolavaggio sottraggono le meteoriche esterne al trattamento chimico-fisico dedicato ai reflui di lavaggio; i nuovi pozzetti presso il distributore intercettano dilavamento e spanti. La dorsale DN500 si raccorda alla rete meteorica a monte dei trattamenti dei piazzali, con campionamento in PC-SS1/B. PC-SS1/A resta dedicato al circuito del fresato e PC-SF1 alla sola componente industriale depurata dell'autolavaggio, prima della confluenza dei reflui assimilati del fabbricato B.
Il volume complessivo di invaso di 12,80 m³, a fronte di 5,38 m³ richiesti per 269 m² di nuova impermeabilizzazione, sostiene l'esito favorevole della verifica di invarianza. La raccolta più capillare e la separazione dei circuiti costituiscono miglioramenti funzionali della protezione delle acque; il controllo della qualità resta affidato ai trattamenti, alla manutenzione e ai campionamenti pertinenti. La compatibilità con il PGRA è verificata nel quadro territoriale (§ 3.3).

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – basso. I maggiori deflussi delle superfici modificate sono compensati dal sistema di invaso verificato nella relazione idraulica. I circuiti distinti, i trattamenti e la separazione delle meteoriche dall'autolavaggio contengono le possibili alterazioni qualitative, anche per le superfici dei depositi all'aperto. La configurazione conserva i recapiti esistenti e determina un effetto residuo contenuto, compatibile con la

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

gestione delle acque dell'insediamento.

7.2.3. ATMOSFERA

Non vengono introdotti nuovi camini di processo e restano invariati i limiti autorizzati per il camino n. 1. L'incremento della potenzialità comporta un aumento delle giornate di esercizio e dei transiti di mezzi pesanti e, quindi, delle emissioni diffuse e da traffico su base annua; la copertura dei silos dell'Area G, la riorganizzazione delle aree operative e il rafforzamento dei presidi di contenimento delle polveri (cfr. § 8) ne limitano gli effetti. Nello scenario di massimo impatto si considerano inoltre le emissioni diffuse di polveri connesse alla vagliatura e le emissioni del motore diesel (63 kW) del possibile vaglio mobile cingolato (cfr. § 5.3), contenute con i presidi di cui al § 8. Le movimentazioni e l'esposizione dei materiali nei due cumuli all'aperto a sinistra dell'ingresso sono considerate tra le sorgenti diffuse, con pulizia delle superfici, bagnatura nei periodi siccitosi e contenimento delle altezze di caduta. I presidi di contenimento delle polveri si applicano anche alle operazioni nella zona di vagliatura e frantumazione individuata nel layout.

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – basso. Il maggior esercizio, il traffico, la possibile vagliatura e i due cumuli all'aperto generano una pressione emissiva aggiuntiva, valutata qualitativamente nel contesto territoriale caratterizzato da criticità episodiche del PM10. L'abbattimento esistente, la copertura dei silos dell'Area G e i presidi operativi sulle sorgenti diffuse contengono gli effetti alla fonte. Nel complesso, il contributo incrementale del progetto risulta limitato e l'impatto residuo è valutato non significativo.

7.2.4. RUMORE E CLIMA ACUSTICO

La VPIA ha simulato lo scenario di progetto con il software CadnaA (ISO 9613-2), previa calibrazione del modello sullo stato attuale secondo la UNI 11143-1 (scarti tra valori misurati e calcolati non superiori a 0,9 dB(A)). Lo scenario comprende l'impianto di produzione del conglomerato bituminoso, la pala gommata, il vaglio esistente e il possibile vaglio mobile cingolato considerati in funzionamento contemporaneo. L'impianto di produzione e i vagli sono assunti in funzione per 7 ore nel periodo diurno, rispetto alle 3 ore considerate nello stato attuale, con 250 giorni/anno di esercizio. Sono inclusi il traffico pesante indotto, interno ed esterno su Via Calnova, desunto dalla Relazione Viabilistica Planum per l'ora di punta (07:30–08:30), e il posizionamento del vaglio mobile sul retro delle tramogge di carico. Le durate e le contemporaneità assunte corrispondono all'assetto operativo di progetto; le capacità di recupero restano pari a 200 Mg/giorno e 50.000 Mg/anno di fresato, senza ripartizioni quantitative preventive fra modalità di recupero.

La VPIA (§§ 7.2 e 8.3) riporta esiti favorevoli rispetto ai limiti di emissione e di immissione ai confini di proprietà e al criterio differenziale presso le abitazioni di Via Calnova (ricettore R1, Classe V). Il punto più prossimo al limite di emissione è P2, al confine ovest, con un livello riportato di 64,0 dB(A) e un'ampiezza unilaterale dell'intervallo di incertezza di 0,9 dB, a fronte di 65 dB(A). La verifica considera le sorgenti, le durate e le contemporaneità descritte nello scenario di progetto. La VPIA prevede un riscontro fonometrico nello stato di progetto a conferma delle previsioni (cfr. § 9.4).

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – basso. La VPIA verifica il maggior esercizio diurno considerando insieme impianto, vagli e traffico indotto e riporta il rispetto dei limiti applicabili ai confini e del criterio differenziale presso le abitazioni di Via Calnova. Gli esiti, il posizionamento delle sorgenti e i presidi descritti sostengono la compatibilità acustica della configurazione di progetto. La pressione sonora aggiuntiva rimane contenuta e l'impatto

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

residuo è non significativo.

7.2.5. TRAFFICO E MOBILITÀ

Il numero di accessi giornalieri di mezzi pesanti e commerciali aumenta da 36 a 87 (+142%; Relazione Viabilistica, Tabella 3), corrispondenti a 90 spostamenti in ingresso e 90 in uscita comprensivi dei movimenti accessori (39 + 39 nello stato di fatto; +131%, Tabella 4), in funzione dell'incremento della potenzialità; la logistica interna risulta migliorata dalla riorganizzazione delle aree operative. I rilievi di traffico e la modellazione di microsimulazione dinamica condotti a supporto della Relazione Viabilistica (Planum Srl, elaborato P25082-A-73-0A.00-RIL-r00; cfr. § 5.14) confermano, per lo stato di fatto, Livelli di Servizio compresi tra A e B su tutte le intersezioni della rete stradale di accesso, incluso il nodo di ingresso/uscita dell'impianto, senza fenomeni di accodamento o congestione significativi.
Nello scenario di progetto sviluppato nella medesima Relazione Viabilistica (50.000 Mg/anno di fresato, oggetto della presente istanza), caratterizzato da 90 spostamenti giornalieri di mezzi pesanti in ingresso e 90 in uscita (+131% rispetto ai 39 + 39 dello stato di fatto – Tabella 4, pag. 29), i parametri di rete restano sostanzialmente invariati (ritardo medio 7,02 s contro 7,00 s) e tutte le intersezioni mantengono LOS A-B, con LOS A al nodo di accesso all'impianto.

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – basso. L'incremento dei mezzi pesanti è assorbito dalla rete esaminata nella relazione Planum S.r.l.: le intersezioni mantengono Livelli di Servizio A–B, il nodo di accesso all'impianto conserva il LOS A e il ritardo medio di rete varia da 7,00 a 7,02 secondi. La funzionalità della viabilità rimane sostanzialmente invariata e l'impatto residuo dei flussi aggiuntivi è contenuto e compatibile con la rete esistente.

7.2.6. FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

Le opere non prevedono occupazioni esterne al sedime né rimozione della schermatura vegetale. Il corridoio ecologico provinciale è considerato insieme alle connessioni e ai varchi del PAT, mantenendo distinta la conservazione fisica dei margini dalle pressioni indirette (cfr. § 3.2). La Sezione 3 del format VIncA del Proponente, Livello I – Screening Specifico, esamina propagazione atmosferica, rumore, luce, connessioni idrauliche e fauna di margine e conclude per l'assenza di incidenze negative significative sui siti Natura 2000 per lo scenario complessivo descritto. La conclusione costituisce il riferimento tecnico per la valutazione delle incidenze del progetto.
Con riferimento al disturbo luminoso sulla fauna notturna (in particolare avifauna migratrice e chirotteri), l'impianto di illuminazione esterna impiega apparecchi full cut-off con emissione nulla verso l'emisfero superiore (ULR = 0%), flusso orientato esclusivamente verso il basso e riduzione del 50% degli apparecchi accesi nelle ore notturne; tali accorgimenti limitano la dispersione luminosa. La valutazione considera gli effetti sugli elementi di connessione e sulla fauna di margine descritti nella documentazione VIncA.

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – basso. La conservazione della vegetazione perimetrale e delle connessioni fisiche esterne, insieme al contenimento di polveri, rumore, luce e dilavamento, limita le pressioni aggiuntive sulla fauna di margine e sugli elementi di continuità ecologica. La Sezione 3 del format VIncA del Proponente conclude per l'assenza di incidenze negative significative sui siti Natura 2000. L'impatto residuo sugli ecosistemi è pertanto contenuto e compatibile con le funzioni ecologiche del contesto esaminato.

7.2.7. PAESAGGIO

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

I nuovi box e le relative coperture modificano localmente il profilo dell'impianto entro il comparto produttivo; la schermatura vegetale esistente è mantenuta e curata.

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – trascurabile. La variazione visiva dei nuovi box e delle coperture è localizzata nel comparto produttivo, in relazione alle strutture esistenti e alla schermatura vegetale mantenuta. L'uso alternativo dei due cumuli interessa depositi già presenti nel sito. Il progetto conserva la riconoscibilità del contesto industriale e determina un'alterazione percettiva di entità minima, compatibile con il paesaggio dell'insediamento.

7.2.8. AMBIENTE UMANO

Gli effetti sulla popolazione sono valutati rispetto ai ricettori effettivamente individuati, considerando aria, rumore e traffico. L'incremento della potenzialità aumenta l'intensità di esercizio e i flussi (cfr. §§ 7.2.3–7.2.5). Per la componente rumore, la VPIA individua quali ricettori più esposti le abitazioni lungo Via Calnova in Classe V, a circa 150–170 m dall'impianto di produzione, per le quali l'elaborato specialistico riporta un esito favorevole della verifica del criterio differenziale anche nello scenario di progetto (cfr. § 7.2.4).

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – basso. Le pressioni aggiuntive di aria, rumore e traffico sono contenute dai presidi previsti e dall'organizzazione dell'esercizio diurno. Il rispetto dei limiti acustici presso le abitazioni di Via Calnova e il mantenimento della funzionalità viaria costituiscono riscontri favorevoli per i ricettori presenti. Considerate congiuntamente le componenti pertinenti, l'impatto residuo sull'ambiente umano risulta limitato e non significativo.

7.2.9. RADIAZIONI NON IONIZZANTI

Il progetto non introduce nuove sorgenti di campi elettromagnetici: le uniche sorgenti presenti sono la cabina elettrica esistente e gli impianti elettrici ordinari, per i quali restano applicabili i limiti di esposizione, i valori di attenzione e gli obiettivi di qualità di cui al D.P.C.M. 8 luglio 2003, attuativo della L. 22 febbraio 2001, n. 36. Il nuovo impianto di illuminazione esterna non costituisce sorgente rilevante di campi elettromagnetici; i relativi effetti in termini di inquinamento luminoso sono valutati al paragrafo seguente.

Giudizio sull'impatto residuo: assente. La modifica mantiene le sorgenti elettromagnetiche ordinarie dell'insediamento e non introduce nuove sorgenti rilevanti o variazioni impiantistiche capaci di generare un'esposizione aggiuntiva significativa. Per la configurazione di progetto non si individuano pertanto impatti incrementali pertinenti sulla componente.

7.2.10. INQUINAMENTO LUMINOSO

Il calcolo illuminotecnico dell'area di lavorazione considera 29 proiettori LED full cut-off (ULR = 0%; n. 25 da 153 W e n. 4 da 74 W, potenza complessiva 4,12 kW), installati con flusso orientato verso il basso e dotati di spegnimento programmato del 50% degli apparecchi nelle ore notturne; il progetto illuminotecnico (Relazione tecnica di verifica dell'inquinamento luminoso, calcolo illuminotecnico e planimetria dell'illuminazione esterna redatti da Studio PR.IM.EL. (elaborati R01.482_25.REL, R01.482_25.CI e R01.482_25.EL1, progetto esecutivo rev. 01 del 01/10/2026)) conclude per la conformità dei corpi illuminanti alla L.R. Veneto n. 17/2009. In relazione al contesto produttivo, all'orientamento dei proiettori e alla riduzione notturna prevista, le soluzioni progettuali contengono la dispersione luminosa, con valutazione qualitativa della luce riflessa e del possibile disturbo sulla fauna di margine, considerati al § 7.2.6 e nella documentazione VIncA.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – basso. Le ottiche full cut-off, l'orientamento verso il basso e lo spegnimento notturno programmato del 50% degli apparecchi contengono la dispersione luminosa. La conformità dei corpi illuminanti riportata dalla relazione specialistica e la gestione prevista limitano la pressione locale, compresa la componente riflessa verso gli elementi di margine. L'impatto residuo è contenuto e compatibile con il contesto produttivo e le connessioni ecologiche considerate.

7.2.11. RIFIUTI E CICLO DEI MATERIALI

L'aumento della capacità R5 del fresato da 16.000 a 50.000 Mg/anno, entro il massimo complessivo di 200 Mg/giorno, accresce di 34.000 Mg/anno la capacità di recupero rispetto all'assetto vigente. Restano invariati i 4.500 Mg/anno degli inerti in sola R13, le tipologie ammesse e la giacenza istantanea massima di 5.210 Mg. L'incremento di capacità è distinto dalla quantità di materiale effettivamente recuperata e immessa sul mercato.
Il reimpiego del granulato conforme e il deposito protetto sostengono la circolarità dei materiali e gli impieghi pertinenti ai CAM Strade, secondo i requisiti e i mezzi di prova applicabili alle forniture.
Restano distinti la cessazione della qualifica di rifiuto, la conformità prestazionale del prodotto e il beneficio ambientale dell'impianto. Eventuali frazioni estranee e i residui dei trattamenti delle acque mantengono le rispettive modalità di gestione. Il beneficio è valutato in termini di capacità di recupero aggiuntiva e di sostituzione di risorse primarie mediante il reimpiego del prodotto conforme.

Giudizio sull'impatto residuo: positivo. L'aumento di 34.000 Mg/anno della capacità di recupero del fresato rafforza il reimpiego di materia e la sostituzione di risorse primarie nelle destinazioni ammesse. La gestione per lotti e la flessibilità dei depositi sostengono l'utilizzo del granulato conforme. Il beneficio ambientale consiste nella maggiore capacità di recupero disponibile e nel reimpiego dei materiali effettivamente prodotti e qualificati.

7.2.12. RISCHI DI INCIDENTI E CALAMITÀ

Le possibili conseguenze ambientali di anomalie e incidenti riguardano soprattutto spanti nelle aree operative e di erogazione, inefficienze di raccolta e trattamento e malfunzionamenti delle dotazioni. La valutazione considera le superfici pavimentate, i circuiti idrici distinti, le captazioni, le manutenzioni e le procedure di gestione descritte nel quadro progettuale. La valvola di intercettazione presso il distributore resta un'opzione da definire e non è assunta quale presidio già disponibile (cfr. § 5.8).
Per la prevenzione incendi sono richiamate le conclusioni della dichiarazione tecnica del 13/10/2026 nei soli ambiti espressamente esaminati, come precisato nel § 5.7. Il possibile vaglio e il maggiore esercizio sono gestiti secondo le procedure operative dell'impianto.
La pericolosità idraulica P1–P2 è valutata secondo il quadro del § 3.3; in corrispondenza dell'impianto i tiranti attesi sono nulli o inferiori a 50 cm.

Giudizio sull'impatto residuo: negativo – trascurabile. Le pavimentazioni, la raccolta e il trattamento delle acque, la manutenzione delle dotazioni e le procedure di gestione contengono le possibili conseguenze ambientali delle anomalie nelle aree operative. Il quadro di pericolosità P1–P2 e la configurazione delle opere sono considerati nel pertinente inquadramento territoriale. Con i presidi descritti, gli effetti residui degli eventi anomali risultano localizzati e di entità contenuta.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Tabella 5 – Sintesi della valutazione degli impatti ambientali

Componente ambientale	Aspetto ambientale	Stato attuale	Modifica prevista dal progetto	Impatto potenziale	Giudizio residuo
Suolo e sottosuolo	Superfici impermeabili, movimentazione materiali	Aree operative in prevalenza pavimentate; aree verdi e vegetazione di margine	Incremento di 269 m² di superficie impermeabile, con invarianza idraulica verificata; rimodulazione delle superfici operative e uso alternativo dei due cumuli esistenti	Scavi localizzati e impermeabilizzazione aggiuntiva contenuta; pavimentazioni e raccolta delle acque proteggono il sottosuolo; effetto residuo locale di entità minima	**Negativo – trascurabile**
Risorsa idrica	Acque meteoriche di dilavamento	Rete esistente con recapito autorizzato; rete scolante e sensibilità idraulica del contesto	Dorsale DN500 e tre pozzetti; due captazioni presso il distributore e griglie dell'autolavaggio; gestione del dilavamento dei depositi; recapiti finali invariati	Compensazione dei nuovi deflussi verificata; raccolta e trattamenti distinti contengono le alterazioni qualitative e migliorano la separazione delle meteoriche dall'autolavaggio	**Negativo – basso**
Atmosfera	Emissioni da impianto e movimentazione mezzi	Emissioni autorizzate; contesto ARPAV con criticità episodiche del PM10	Nessun nuovo camino; maggior esercizio e transiti; possibile vaglio mobile; copertura silos Area G, uso alternativo dei due cumuli all'aperto e presidi polveri	Contributi aggiuntivi da esercizio, movimentazioni, cumuli, traffico e vaglio contenuti alla fonte da abbattimento, coperture e presidi operativi; impatto qualitativamente basso nel contesto PM10	**Negativo – basso**
Rumore	Sorgenti sonore impiantistiche e movimentazione	Sorgenti produttive e infrastrutturali; sito in Classe VI e abitazioni di Via Calnova in Classe V secondo la VPIA	Maggior esercizio e movimentazioni; possibile vaglio nello scenario complessivo	Esiti favorevoli riportati dalla VPIA per lo scenario diurno, comprendente il possibile vaglio e il traffico; riferimento al § 7.2.4	**Negativo – basso**
Traffico e mobilità	Mezzi in ingresso/uscita	Flussi consolidati	Da 36 a 87 accessi/giorno di mezzi pesanti e commerciali (+142%); 90 + 90 spostamenti in ingresso/uscita (+131%); LOS A–B mantenuti	Incremento dei flussi di mezzi pesanti assorbito dalla rete (LOS A-B)	**Negativo – basso**

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Componente ambientale	Aspetto ambientale	Stato attuale	Modifica prevista dal progetto	Impatto potenziale	Giudizio residuo
Flora, fauna ed ecosistemi	Vegetazione di margine e possibili percorsi di disturbo e continuità ecologica	Comparto produttivo con vegetazione perimetrale; corridoio ecologico provinciale e connessioni territoriali	Opere interne al sedime; maggior esercizio e illuminazione	Nessuna nuova occupazione di habitat esterni o barriera fisica; pressioni indirette locali considerate con presidi e conclusioni della Sezione 3 del format VIncA del Proponente	**Negativo – basso**
Paesaggio	Percezione visiva	Area produttiva schermata da siepe	Nuovi box coperti; uso alternativo dei due cumuli esistenti; mantenimento della schermatura vegetale	Modifica visiva localizzata nel comparto produttivo; permanenza delle opere e schermatura vegetale mantenuta	**Negativo – trascurabile**
Ambiente umano	Vicinanza a ricettori sensibili	Abitazioni lungo Via Calnova individuate dalla VPIA; altri edifici nel comparto produttivo	Incremento dei transiti di mezzi pesanti	Pressioni di aria, rumore e traffico sul contesto effettivo	**Negativo – basso**
Rifiuti	Gestione R13/R5	Quantità e tipologie autorizzate	R5 200 Mg/giorno e 50.000 Mg/anno; totale gestito 54.500 Mg/anno, di cui 4.500 in sola R13; stoccaggio invariato	Maggiore capacità di recupero disponibile e sostituzione di risorse primarie attraverso il reimpiego dei materiali effettivamente recuperati e conformi	**Positivo**
Radiazioni non ionizzanti	Impianti elettrici	Cabina elettrica e impianti ordinari esistenti	Invariati	Nessun impatto	**Assente**
Inquinamento luminoso	Illuminazione esterna area di lavorazione	Contesto produttivo già illuminato; esterno a fasce di rispetto osservatori (L.R. 17/2009)	Proiettori LED full cut-off, flusso verso il basso e spegnimento notturno programmato del 50% degli apparecchi	Dispersione luminosa contenuta mediante ottiche, orientamento e gestione; valutazione qualitativa; pressione locale e possibile luce riflessa, con attenzione alla fauna di margine	**Negativo – basso**

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Componente ambientale	Aspetto ambientale	Stato attuale	Modifica prevista dal progetto	Impatto potenziale	Giudizio residuo
Rischi di incidenti e calamità	Spanti, anomalie impiantistiche ed esposizione idraulica	Aree operative, depositi e distributore; procedure esistenti e pericolosità P1–P2	Box e reti aggiornate; possibile vaglio nel layout produttivo	Possibili effetti localizzati delle anomalie, contenuti da pavimentazioni, raccolta e trattamento, manutenzioni e procedure, quadro idraulico e antincendio esaminato nei pertinenti paragrafi	**Negativo – trascurabile**

La Tabella 5 riporta le classi definite nel § 7.1 e i criteri determinanti dei giudizi conclusivi delle singole componenti. Le valutazioni qualitative e le verifiche quantitative degli elaborati specialistici concorrono alla motivazione di ciascun esito. Il contributo cumulativo è esaminato nel § 7.3. La Tabella 6 riporta il controllo di coerenza fra i criteri della Tabella 4, i riscontri documentali e le classi attribuite nei capoversi conclusivi del § 7.2.

Tabella 6 – Controllo di coerenza dei giudizi

Componente	Criteri determinanti	Riscontro	Classe
Suolo e sottosuolo	Estensione, intensità	+269 m² impermeabili (0,8% del lotto) interni al sedime; invarianza verificata	**Negativo – trascurabile**
Risorsa idrica	Intensità, sensibilità del recettore	Invaso 12,80 m³ a fronte di 5,38 m³; recapiti invariati e trattamenti confermati	**Negativo – basso**
Atmosfera	Intensità, sensibilità, cumulo	Nessun nuovo camino; contributo diffuso aggiuntivo contenuto dai presidi in contesto con criticità episodiche di PM10	**Negativo – basso**
Rumore e clima acustico	Intensità, sensibilità (Classe V)	VPIA: limiti di emissione e immissione e criterio differenziale rispettati nello scenario di progetto	**Negativo – basso**
Traffico e mobilità	Intensità, estensione	Spostamenti +131%; LOS A–B invariati; ritardo medio da 7,00 a 7,02 s	**Negativo – basso**
Flora, fauna ed ecosistemi	Sensibilità, estensione	Nessuna occupazione esterna; Format VIncA: incidenze non significative	**Negativo – basso**
Paesaggio	Estensione	Box interni al comparto; schermatura vegetale mantenuta	**Negativo – trascurabile**
Ambiente umano	Sensibilità, cumulo	Esiti di aria, rumore e traffico presso le abitazioni di Via Calnova	**Negativo – basso**
Radiazioni non ionizzanti	Interazione	Nessuna nuova sorgente rilevante	**Assente**
Inquinamento luminoso	Intensità, sensibilità (fauna di margine)	LED full cut-off, ULR = 0%, spegnimento del 50%; conformità alla L.R. Veneto n. 17/2009	**Negativo – basso**
Rifiuti e ciclo dei materiali	Natura, entità	+34.000 Mg/anno di capacità di recupero del fresato	**Positivo**
Rischi di incidenti e calamità	Probabilità, conseguenze	Pavimentazioni, captazioni e trattamenti; pericolosità P1–P2 con tiranti nulli o inferiori a 50 cm	**Negativo – trascurabile**
Impatti cumulativi (§ 7.3)	Cumulo	Classe pari alla più alta delle componenti con pressioni condivise (atmosfera, rumore, traffico)	**Negativo – basso**

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Il controllo conferma che nessuna componente presenta un impatto residuo complessivo di classe "medio" o "alto", che le classi coincidono con i capoversi conclusivi delle singole componenti e con la Tabella 5 e che il giudizio cumulativo è coerente con le classi delle componenti interessate dalle medesime vie di pressione.

7.3. IMPATTI CUMULATIVI

Il cumulo è valutato rispetto ai progetti esistenti e/o approvati e alle pressioni del comparto produttivo, ai sensi dell'Allegato V alla Parte II del D.Lgs. 152/2006. La ricognizione assume come primo ambito la fascia di circa 1 km dal perimetro esterno dell'impianto, secondo il riferimento territoriale del § 4.1 delle linee guida del D.M. 30 marzo 2015; non si tratta di un raggio dal punto centrale né di un confine oltre il quale gli effetti siano automaticamente esclusi. L'analisi delle componenti segue le effettive vie di propagazione, i ricettori e la rete viaria condivisa. La ricognizione delle pubblicazioni regionali e metropolitane e delle informazioni dei gestori individua nel comparto di Via Calnova le attività riportate nella Tabella 7. Sono considerate anche attività con processi diversi dal recupero del fresato e progetti approvati non ancora in esercizio; l'appartenenza al settore rifiuti, da sola, non dimostra né esclude il cumulo. Per le attività approvate ma non ancora presenti nei rilievi di base, l'analisi del cumulo è qualitativa e considera tipologia delle sorgenti, ubicazione, ricettori potenzialmente comuni e percorsi di propagazione. I risultati delle simulazioni acustiche e viabilistiche sono utilizzati per le configurazioni effettivamente modellate; il giudizio complessivo integra tali risultati con la ricognizione delle altre attività del comparto.

Tabella 7 – Esito ricognizione progetti esistenti che possono generare impatti cumulativi

Impianto e localizzazione	Attività e stato documentati	Pertinenza al cumulo
NEKTA Ambiente S.r.l. Via E. Majorana 5	Installazione esistente per rifiuti pericolosi e non pericolosi, categorie IPPC 5.1 e 5.5. AIA n. 198/2022 e successive modifiche; PMC/PGO aggiornati con decreto n. 145 del 30/04/2026. Processi differenti dal recupero del Proponente.	*Traffico condiviso e possibili contributi atmosferici e acustici. La diversità dei processi non esclude l'esame dei ricettori comuni.*
OCT S.r.l. Via Nobel 7	Recupero di rifiuti non pericolosi prevalentemente da costruzione e demolizione, con frantumazione e vagliatura. Realizzazione autorizzata con Det. n. 1971/2024; nuovo assetto escluso da VIA con Det. n. 2276/2026. Negli atti 2026 il sito è dichiarato adeguato ma non ancora avviato.	*Sorgenti di polvere e rumore analoghe ad alcune fasi del Proponente; traffico sulla rete del comparto. I documenti contemplano anche rifiuti di altre attività: non è assunto un esercizio esclusivamente in conto proprio.*
Poletto Aldo S.r.l. Via Pacinotti 6	Impianto di recupero e trattamento di rifiuti pericolosi e non pericolosi, con processi chimici; categoria IPPC 5.1 nella documentazione AIA metropolitana.	*Processi diversi dal fresato, con possibili contributi di traffico, emissioni e rumore nel medesimo contesto produttivo.*
Superbeton S.p.A. Via Copernico Gruppo Grigolin	Sito di produzione di materiali da costruzione documentato negli elaborati pubblici. Le fonti consultate non dimostrano, per questa specifica unità, un autonomo titolo al trattamento di rifiuti.	*Considerato quale sorgente produttiva per movimentazione di aggregati, polveri, rumore e traffico.*

Atmosfera. Le possibili sovrapposizioni riguardano soprattutto polveri da movimentazione e trattamento di materiali minerali, emissioni dei mezzi e contributi convogliati delle attività presenti. Per il Proponente restano i camini e i limiti autorizzati, ma aumenta l'attività su base

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

annua ed è compreso il possibile vaglio mobile. Il contenimento alla fonte mediante coperture, pulizia, bagnatura nei periodi siccitosi e riduzione delle altezze di caduta limita il contributo incrementale. La ricognizione non evidenzia una connessione impiantistica che determini un processo emissivo comune.

Rumore. La VPIA considera le sorgenti dello stabilimento, il possibile vaglio, il traffico indotto e il contesto acustico rilevato, comprendente A4 e Via Calnova, e riporta esiti favorevoli per lo scenario di progetto. Le sorgenti di frantumazione e vagliatura del progetto OCT sono considerate nell'analisi qualitativa del cumulo come ulteriori sorgenti potenziali rispetto al quadro rilevato prima del loro avvio. La collocazione delle aree operative, i ricettori e i presidi alla fonte costituiscono gli elementi della valutazione delle sovrapposizioni. Il riscontro acustico nello stato di progetto richiamato al § 9.4 verifica le prestazioni effettive nel contesto produttivo presente.

Traffico. La microsimulazione Planum include i flussi esistenti della rete e l'incremento del Proponente da 36 a 87 accessi giornalieri di mezzi pesanti e commerciali, con 90 spostamenti in ingresso e 90 in uscita comprensivi dei movimenti accessori, e mantiene LOS A–B. Il contributo delle attività approvate ma non ancora avviate, tra cui OCT secondo gli atti del 2026, è considerato qualitativamente rispetto alla rete condivisa e agli instradamenti del comparto. Il mantenimento dei livelli di servizio e la variazione marginale del ritardo medio documentano la capacità della rete di assorbire l'incremento del Proponente e costituiscono elementi favorevoli della valutazione cumulativa.

Acque e suolo. Gli stabilimenti sono funzionalmente autonomi; nei documenti esaminati non sono individuati collettamenti di processo condivisi con il Proponente. Il possibile cumulo riguarda pertanto le pressioni sul reticolo e sui servizi comuni, senza sommare indiscriminatamente scarichi con recapiti differenti. Per il Proponente non sono introdotti nuovi recapiti, l'aumento di impermeabilizzazione è compensato dal sistema di invaso e le nuove captazioni indirizzano le acque ai rispettivi trattamenti. La separazione delle meteoriche dall'autolavaggio contiene inoltre gli apporti impropri alla fognatura delle acque usate.

Giudizio sull'impatto residuo cumulativo: negativo – basso. La valutazione qualitativa delle pressioni condivise con le attività esistenti e approvate individua un contributo incrementale del progetto contenuto, in rapporto alle sorgenti del comparto, ai ricettori e alla rete viaria comune. L'autonomia dei processi e dei circuiti, il contenimento delle emissioni alla fonte e la capacità di deflusso della rete viaria documentata sostengono la compatibilità del maggiore esercizio. Nel complesso, le interazioni esaminate non evidenziano effetti cumulativi negativi significativi e confermano la classe di impatto residuo bassa.

Dati di riferimento

Fonte: D.M. 30 marzo 2015, linee guida, § 4.1 – Gazzetta Ufficiale n. 84/2015
Fonte: Regione Veneto – NEKTA Ambiente, decreto n. 145 del 30/04/2026
Fonte: Città metropolitana di Venezia – OCT, Det. n. 2276/2026 e parere allegato
Fonte: Città metropolitana di Venezia – Poletto Aldo, documentazione AIA
Fonte: Documentazione pubblica metropolitana, Gestione materie, siti di rifornimento – Superbeton Via Copernico

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

8. MISURE DI MITIGAZIONE

Le misure di mitigazione previste sono calibrate sulla natura dell'intervento, che comprende l'incremento della potenzialità di recupero del fresato d'asfalto fino a 50.000 Mg/anno, la riorganizzazione interna delle aree operative e la realizzazione di nuovi silos in un'area già pavimentata. Oltre al mantenimento e al consolidamento delle buone pratiche gestionali già in essere, le misure sono commisurate agli effetti indotti dalla maggiore potenzialità, con particolare riferimento alle emissioni diffuse di polveri, al clima acustico e al traffico di mezzi pesanti, e sono articolate per componente ambientale come segue. Salvo ove diversamente indicato, si tratta di misure proposte dal presente SPA; sono espressamente distinte le prescrizioni già vigenti e le possibilità migliorative non vincolanti.

Suolo e sottosuolo

→ Mantenimento dell'integrità delle superfici pavimentate per prevenire infiltrazioni.

→ Controllo periodico delle pendenze e delle canalizzazioni per garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche.

→ Divieto di deposito di materiali al di fuori delle aree pavimentate e autorizzate.

Obiettivo: prevenire qualsiasi rischio di contaminazione del suolo e del sottosuolo.

Risorsa idrica

→ Mantenimento della rete di raccolta delle acque meteoriche e dei pozzetti a tenuta.

→ Pulizia periodica delle caditoie e delle canalette di raccolta.

→ Verifica periodica del corretto funzionamento dei dispositivi di sedimentazione e dissabbiatura.

→ Mantenimento dei circuiti distinti: meteoriche e lavaruote verso SS1, con controllo in PC-SS1/A e PC-SS1/B; autolavaggio depurato verso SF1, con campionamento industriale in PC-SF1 prima dei reflui assimilati del fabbricato B. Pulizia delle griglie perimetrali dell'autolavaggio e dei due pozzetti presso il distributore, per mantenere efficace la captazione prevista.

Obiettivo: garantire la continuità della gestione idraulica esistente e prevenire contaminazioni.

Atmosfera

→ Mantenimento in efficienza dei sistemi di abbattimento delle polveri e dei filtri dell'impianto.

→ Limitazione delle velocità interne dei mezzi per ridurre la risospensione delle polveri.

→ Utilizzo della copertura apribile/richiudibile dei nuovi silos (Area G) per limitare la dispersione di polveri e l'esposizione del granulato di conglomerato bituminoso (End of Waste) agli agenti atmosferici durante le fasi di inattività. Per i due cumuli all'aperto a sinistra dell'ingresso sono applicati pulizia delle superfici, bagnatura nei periodi siccitosi e contenimento delle altezze di caduta nelle movimentazioni, in continuità con i presidi operativi descritti per l'impianto.

→ Eventuale sostituzione progressiva dei mezzi endotermici con mezzi elettrici o a basse emissioni.

Obiettivo: mantenere le emissioni entro i limiti autorizzati e ridurre le emissioni diffuse.

Rumore e clima acustico

→ Mantenimento in efficienza dei macchinari e delle schermature esistenti.

→ Esercizio nel periodo di riferimento diurno (06:00–22:00), coerente con lo scenario della VPIA, che assume 7 ore/giorno di funzionamento dell'impianto di produzione e dei vagli.

→ Posizionamento del vaglio mobile sul retro delle tramogge di carico, secondo la

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

configurazione modellata nella VPIA.

→ Limitazione delle manovre dei mezzi nelle ore sensibili, nel rispetto del PCCA.

→ Controllo delle sorgenti sonore rispetto ai limiti applicabili al sito e ai ricettori, come individuati nella VPIA.

Obiettivo: garantire il rispetto dei limiti acustici applicabili al sito e ai ricettori, compreso il criterio differenziale ove previsto, anche con la maggiore attività e il possibile vaglio, assumendo a riferimento lo scenario esaminato dalla VPIA del 20.10.2026.

Traffico e mobilità

→ Organizzazione dei percorsi interni per ridurre interferenze e manovre improprie.

→ Mantenimento della segnaletica interna e delle aree di carico/scarico.

→ Incremento dei mezzi pesanti indotti da 36 a 87 mezzi/giorno (Relazione Viabilistica Planum Srl, Tabella 3), distribuiti nelle fasce orarie 6:30-11:30 e 13:30-17:30 e instradati prevalentemente verso la rotatoria di accesso all'autostrada A4.

Obiettivo: evitare impatti sulla viabilità interna ed esterna.

Tale valutazione trova riscontro nella Relazione Viabilistica predisposta da Planum Srl (elaborato P25082-A-73-0A.00-RIL-r00; cfr. § 5.14), che conferma, per lo stato di fatto e la capacità autorizzata di 16.000 Mg/anno di fresato d'asfalto e 4.500 Mg/anno di rifiuti inerti da C&D (complessive 20.500 Mg/anno), condizioni di circolazione fluide sull'intera rete stradale di accesso (velocità media 56 km/h, ritardo medio 7,00 s) e Livelli di Servizio A-B su tutte le intersezioni analizzate, incluso il nodo di accesso all'impianto.

Lo stesso studio verifica inoltre che, nello scenario di progetto (50.000 Mg/anno di fresato; 87 mezzi pesanti/giorno, circa 21.693 accessi/anno; 90 + 90 spostamenti giornalieri complessivi), la rete viaria esistente assorbe i flussi aggiuntivi senza variazioni apprezzabili dei Livelli di Servizio e senza necessità di interventi correttivi (Relazione Viabilistica, §§ 5 e 8): non si rendono pertanto necessarie misure di mitigazione sulla viabilità esterna.

Inquinamento luminoso

→ Impiego di apparecchi LED ad alta efficienza (144 lm/W) e temperatura di colore di 4.000 K di tipo full cut-off, con intensità luminosa per $\gamma \geq 90°$ compresa tra 0 e 0,49 cd/klm, installati con vetro di chiusura orizzontale (art. 9, comma 2, lett. a) e b), L.R. Veneto n. 17/2009).

→ Proiettori asimmetrici installati con inclinazione tale da non emettere oltre 0 cd/klm a 90° ed oltre (art. 9, comma 6, L.R. Veneto n. 17/2009).

→ Livelli di illuminamento definiti per le singole superfici di calcolo in funzione dei compiti visivi del prospetto 7 della UNI EN 12464-2 per le specifiche aree di lavoro (art. 9, comma 2, lett. c), L.R. n. 17/2009).

→ Spegnimento programmato del 50% degli apparecchi nelle ore notturne mediante orologio (art. 9, comma 2, lett. d), L.R. n. 17/2009).

Obiettivo: contenere l'inquinamento luminoso e i consumi energetici dell'illuminazione esterna.

Flora, fauna ed ecosistemi

→ Mantenimento della schermatura vegetale perimetrale esistente.

→ Divieto di movimentazioni esterne al sedime pavimentato.

→ Contenimento delle pressioni indirette su vegetazione di margine e connessioni ecologiche, secondo la valutazione VIncA.

Obiettivo: conservare gli elementi vegetali e limitare il disturbo agli elementi della rete ecologica.

Paesaggio

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

→ Mantenimento delle schermature vegetali e inserimento dei nuovi box nel contesto produttivo.
→ Contenimento della percezione delle nuove coperture mediante collocazione interna e schermature esistenti.
→ Mantenimento dell'ordine e della pulizia delle aree operative.

Obiettivo: garantire la continuità dell'inserimento paesaggistico.

Ambiente umano

→ Mantenimento delle buone pratiche gestionali per ridurre polveri, rumore e interferenze.
→ Gestione dei transiti dei mezzi pesanti nelle fasce orarie diurne indicate dalla Relazione Viabilistica (6:30-17:30), con instradamento prevalente verso la rotatoria di accesso all'autostrada A4 (misura proposta).
→ Monitoraggio periodico delle condizioni di sicurezza interna.

Obiettivo: tutelare la salute e il benessere dei lavoratori e della popolazione.

Radiazioni non ionizzanti

→ Mantenimento in efficienza degli impianti elettrici.
→ Nessuna introduzione di nuove sorgenti significative.

Obiettivo: garantire livelli trascurabili di esposizione.

Le misure previste sono finalizzate a consolidare le buone pratiche gestionali esistenti e a contenere gli effetti indotti dall'incremento della potenzialità di recupero; esse risultano proporzionate alla natura dell'intervento e adeguate a prevenire impatti significativi.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

9. MONITORAGGI

9.1. CONTESTO OPERATIVO E SCOPI DEL MONITORAGGIO

Il monitoraggio accompagna l'esercizio della configurazione descritta nell'Elaborato A e verifica l'efficienza dei presidi rispetto al maggior recupero, alle movimentazioni e al possibile vaglio. Il riferimento cogente resta costituito dai titoli applicabili, compresa l'AUA Det. n. 629/2019 e le condizioni del provvedimento di esclusione da VIA prot. 47154/2010 pertinenti all'esercizio. Le verifiche gestionali dello SPA integrano tale quadro senza sostituire prescrizioni o assegnare frequenze analitiche diverse da quelle autorizzate.
I controlli sono collegati a una risposta operativa: individuazione dell'anomalia, intervento sul presidio o sulla modalità di lavoro e riscontro dell'efficacia della correzione. Gli esiti analitici, le manutenzioni e gli interventi sono conservati nella documentazione gestionale pertinente. Il sistema distingue le verifiche ordinarie dagli approfondimenti motivati da guasti, anomalie persistenti o variazioni effettive delle condizioni di esercizio.

9.2. MONITORAGGIO DELLE ACQUE METEORICHE E REFLUE

Il controllo riguarda SS1 e SF1 e i rispettivi trattamenti e punti di campionamento descritti al § 5.8. Comprende la rete esistente, la nuova dorsale DN500, le griglie perimetrali dell'autolavaggio e due pozzetti presso il distributore. Le verifiche operative comprendono:

- verifiche periodiche dello stato delle pavimentazioni, delle canalizzazioni e delle caditoie;
- controllo del corretto deflusso e dei collegamenti verso i rispettivi trattamenti e recapiti autorizzati;
- pulizia programmata dei pozzetti per prevenire accumuli di materiale;
- verifica della corretta realizzazione e del funzionamento delle nuove captazioni e dei raccordi alla rete esistente, prima del loro utilizzo, con particolare riguardo all'invio delle meteoriche ai trattamenti dei piazzali e alla separazione dai reflui dell'autolavaggio;

Per gli scarichi in corpo idrico superficiale si applica il punto 8.2 dell'AUA Det. n. 629/2019, compresi i controlli almeno ogni 365 giorni da laboratorio accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025 su pH, COD, solidi sospesi totali e idrocarburi totali, nei termini del provvedimento.
Per SS1 i campionamenti sono riferiti ai punti PC-SS1/A e PC-SS1/B secondo il titolo applicabile; i controlli intermedi delle linee del fresato e del lavaruote mantengono la loro funzione specifica. Per la pubblica fognatura si applicano il punto 8.4 dell'AUA e l'assenso VERITAS S.p.A. prot. n. 0117343/26 del 12/10/2026. PC-SF1 consente il controllo del refluo industriale depurato prima della miscelazione con i reflui assimilati del fabbricato B. Parametri, limiti e frequenze non sono trasferiti indistintamente tra i circuiti.
La manutenzione comprende la rimozione di sedimenti e oli dai manufatti di trattamento, il controllo dell'accessibilità dei campionamenti e la pulizia dei punti di captazione. In caso di spanto presso il distributore si attuano tempestivamente contenimento e raccolta dei liquidi, evitando il loro dilavamento; le verifiche successive accertano la funzionalità del tratto interessato e dei relativi trattamenti.

9.3. MONITORAGGIO DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA

Il controllo delle emissioni in atmosfera comprende il camino n. 1 (denominato E1), i sistemi di abbattimento e le sorgenti diffuse associate a depositi, scarico, carico, transiti e, ove

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

impiegato, al vaglio mobile. Il maggior esercizio richiede che le prestazioni dei presidi siano mantenute lungo l'intera attività, anche nelle fasi più gravose per movimentazione e condizioni meteorologiche.
Per le emissioni convogliate restano applicabili i controlli e le condizioni del punto 8.1 dell'AUA Det. n. 629/2019, con i parametri, le modalità e le frequenze previsti dal titolo. La gestione verifica l'efficienza dell'abbattitore e del filtro a maniche, l'integrità delle condotte e delle tenute, il corretto funzionamento della pulizia del filtro e dei dispositivi di controllo effettivamente installati, nonché l'accessibilità dei punti di prelievo. Rapporti di prova e manutenzioni consentono di correlare gli esiti alle condizioni di esercizio e di individuare eventuali anomalie.
Per le emissioni diffuse le ispezioni interessano i fronti di scarico, le piste interne, i punti di trasferimento e la zona di vagliatura e frantumazione e i depositi, con attenzione ai periodi asciutti e ventosi e alle movimentazioni intense. Il riscontro riguarda la formazione di pennacchi visibili, il trascinamento di materiale sulle superfici e l'efficacia dei presidi. In particolare, si controllano:

- condizioni delle superfici operative e dei percorsi, pulizia e necessità di bagnatura nei periodi siccitosi, evitando ruscellamenti impropri;
- velocità dei mezzi, altezza dei cumuli di rifiuti non superiore a 5,50 m, altezze di caduta, modalità di carico e scarico, chiusura della copertura dell'Area G nelle fasi di inattività e contenimento della polvere presso il possibile vaglio; le ispezioni comprendono anche i due cumuli all'aperto a sinistra dell'ingresso e la riconoscibilità del materiale depositato nell'uso alternativo inerti/EoW.
- continuità della schermatura vegetale e condizioni manutentive dei mezzi e del motore del possibile vaglio, evitando prolungate soste con motore acceso non necessarie alle operazioni.

In presenza di dispersioni evidenti si interviene sulla causa mediante pulizia, bagnatura mirata, riduzione dell'altezza di scarico o rimodulazione della movimentazione interessata; se il presidio è inefficiente, la fase che genera l'anomalia è ripresa dopo il ripristino delle condizioni di controllo. L'intervento e il successivo riscontro sono documentati nell'ambito della gestione delle manutenzioni e delle anomalie.
Eventuali odori anomali sono verificati in rapporto alla fase operativa, alle condizioni del materiale e all'efficienza dei sistemi esistenti, con intervento sulla sorgente individuata. Approfondimenti strumentali sono valutati quando gli esiti dei controlli o anomalie persistenti ne mostrino la necessità, secondo la disciplina e il titolo applicabili.

9.4. MONITORAGGIO DEL RUMORE

Il controllo acustico è riferito al maggior esercizio, ai transiti e al possibile vaglio, nelle condizioni rappresentative dello scenario valutato dalla VPIA del 20/10/2026. Comprende:

- manutenzione periodica dei macchinari;
- verifica del rispetto degli orari di esercizio;
- controllo delle condizioni delle sorgenti, delle schermature e del posizionamento del possibile vaglio sul retro delle tramogge, coerentemente con l'assetto considerato nella VPIA.

La VPIA del 20/10/2026, § 8.3, indica una verifica fonometrica nello stato di progetto per confermare i livelli previsti. Il riscontro riguarda la configurazione modificata, compreso il vaglio mobile ove effettivamente impiegato, nelle condizioni di funzionamento

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

rappresentative.
Tale riscontro è riferito alla configurazione modificata ed è distinto dalla campagna fonometrica che l'art. 2, lett. a), del provvedimento di esclusione da VIA prot. 47154/2010 collegava all'avvio dell'impianto allora approvato.
Per il progetto attuale il riferimento operativo è quindi la verifica della configurazione modificata richiamata dalla VPIA, insieme alle condizioni che saranno stabilite dall'autorità competente.

9.5. MONITORAGGIO DEL PAESAGGIO

Il monitoraggio paesaggistico riguarda la manutenzione della schermatura vegetale esistente, per conservarne continuità e funzione di mitigazione visiva:

- mantenimento della continuità e dell'efficienza vegetativa della siepe perimetrale, in coerenza con l'assetto del sito e con le opere di progetto;
- interventi di potatura finalizzati al rinforzo vegetativo;
- sostituzione delle piante eventualmente deperite.

9.6. MONITORAGGIO DELL'AMBIENTE UMANO

Il monitoraggio dei rapporti con il contesto insediativo è finalizzato a individuare e risolvere tempestivamente eventuali disagi riconducibili all'attività, con particolare riguardo a traffico, polveri, rumore e pulizia della viabilità. Comprende:

- presa in carico delle eventuali segnalazioni dei cittadini e delle attività limitrofe, individuando luogo, periodo e fenomeno segnalato per verificarne la relazione con le operazioni in corso;
- verifica delle cause e adozione delle correzioni pertinenti, con eventuale comunicazione diretta agli interessati degli interventi eseguiti e dei riscontri utili alla risoluzione del problema;
- riscontro dell'efficacia delle misure e conservazione degli elementi essenziali della segnalazione, della verifica e dell'esito nella documentazione gestionale. Restano fermi gli obblighi di comunicazione previsti dalla legge o dal titolo autorizzativo per gli eventi che li richiedono.

9.7. MONITORAGGIO DELLE RADIAZIONI NON IONIZZANTI

Non sono previste nuove sorgenti rilevanti di radiazioni non ionizzanti; per la modifica non è individuata la necessità di un monitoraggio specifico.
La verifica si limita alla normale manutenzione degli impianti elettrici e all'osservanza delle normative vigenti.

9.8. MONITORAGGIO DELL'ILLUMINAZIONE ESTERNA

Il monitoraggio dell'impianto di illuminazione esterna consiste nella verifica periodica del corretto funzionamento del sistema di spegnimento programmato del 50% degli apparecchi nelle ore notturne, del mantenimento dell'orientamento e dell'inclinazione di installazione dei proiettori previsti dal progetto illuminotecnico (Studio PR.IM.EL., elaborati R01.482_25.REL, R01.482_25.CI e R01.482_25.EL1, rev. 01 del 01/10/2026) e dell'integrità dei vetri di protezione, a garanzia del permanere dei requisiti di cui all'art. 9 della L.R. Veneto 7 agosto

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

2009, n. 17.

9.9. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Il sistema di controllo è proporzionato alla modifica e copre le pressioni effettivamente incrementate: esercizio e movimentazione dei materiali, emissioni, traffico e possibile vagliatura. La continuità dei controlli autorizzati è integrata dalla verifica funzionale delle opere e delle modalità operative che ne sostengono l'efficacia, senza trasferire obblighi da altri impianti o introdurre frequenze analitiche non previste.

Per le acque, la corrispondenza tra origine, trattamento e campionamento permette di individuare il circuito interessato da un'anomalia. Le griglie dell'autolavaggio mantengono separati gli apporti meteorici dai reflui da depurare; i pozzetti presso il distributore e i trattamenti dei piazzali rafforzano la captazione delle possibili dispersioni. Il controllo dell'invaso riguarda la funzionalità idraulica, mentre analisi e manutenzioni verificano la qualità e l'efficienza dei trattamenti.

Per l'atmosfera il controllo del camino e dei sistemi di abbattimento si affianca alle ispezioni delle sorgenti diffuse, rendendo possibile un intervento immediato sulle operazioni che generano dispersioni. Per il rumore il riscontro nello stato di progetto confronta le prestazioni effettive con lo scenario della VPIA, anche in relazione al contesto produttivo presente. La manutenzione delle schermature e dell'illuminazione conserva nel tempo i presidi descritti.

La gestione delle segnalazioni completa il sistema con una verifica delle cause, l'adozione delle correzioni e il riscontro agli interessati quando utile. Il criterio comune è chiudere il problema con una misura efficace e documentabile. Tale impostazione sostiene il mantenimento delle condizioni di compatibilità e dei benefici del progetto lungo l'esercizio dell'impianto, nel rispetto dei titoli applicabili.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

CONCLUSIONI

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

10. CONSIDERAZIONI FINALI

Il progetto denominato «MODIFICA SOSTANZIALE DELL'IMPIANTO DI RECUPERO RIFIUTI E PRODUZIONE DI CONGLOMERATI BITUMINOSI CON INCREMENTO DELLA CAPACITÀ DI RECUPERO, RIORGANIZZAZIONE DELLE AREE OPERATIVE E ADEGUAMENTO FUNZIONALE DELLE DOTAZIONI IMPIANTISTICHE E DEI PRESIDI AMBIENTALI» riguarda l'impianto del Proponente, ubicato in Via Calnova 105. Prevede una capacità massima complessiva di trattamento R5 di 200 Mg/giorno e 50.000 Mg/anno di fresato d'asfalto con Codice EER 170302 e mantiene 4.500 Mg/anno di inerti in sola messa in riserva (R13); il quantitativo complessivamente gestito è dunque di 54.500 Mg/anno e lo stoccaggio massimo istantaneo resta invariato a 5.210 Mg. Sono invariate le operazioni di recupero ammesse e le tipologie di rifiuti assentiti con l'AUA; la configurazione comprende i box EoW/materie prime in uso alternato, le reti aggiornate e il possibile vaglio nello scenario di massimo impatto, senza ripartizioni quantitative preventive fra modalità di recupero. Sono inoltre compresi i due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso, utilizzabili alternativamente per inerti o granulato EoW, distinti dai rifiuti in messa in riserva.

Lo SPA valuta l'intervento nella sua configurazione complessiva, coordinata con l'Elaborato A: maggior recupero del fresato, riorganizzazione dei depositi, box coperti dell'Area G e uso alternativo dei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso, nuove captazioni e dorsale meteorica, illuminazione e possibile vaglio mobile. Le opere restano nel sedime produttivo esistente; l'incremento netto di superficie impermeabile è di 269 m², circa lo 0,8% della superficie fondiaria, con compensazione idraulica verificata nella relazione specialistica.

Il beneficio principale è l'aumento della capacità di recupero del fresato da 16.000 a 50.000 Mg/anno, pari a ulteriori 34.000 Mg/anno di capacità autorizzabile di recupero di materia. Il materiale effettivamente recuperato può sostituire risorse vergini nelle destinazioni ammesse, in funzione delle caratteristiche del prodotto e delle ricette di impiego, riducendo il fabbisogno di aggregati naturali e valorizzando la componente bituminosa ove tecnicamente recuperata.

Le risultanze ambientali e i benefici progettuali sono così sintetizzati:

- → Uso del suolo e organizzazione dei depositi. Il recupero aumenta in un impianto esistente senza espansioni esterne. I tre box dell'Area G migliorano ordine, identificazione e separazione dei materiali qualificati; l'uso alternato con materie prime avviene previa pulizia. La copertura richiudibile riduce l'esposizione del deposito alle precipitazioni e limita le dispersioni nelle fasi di inattività. I due cumuli all'aperto a sinistra dell'ingresso integrano la flessibilità dei depositi mediante l'uso alternativo per inerti o granulato EoW; il contenimento delle polveri è affidato ai presidi operativi delle superfici scoperte.
- → Atmosfera. Il progetto mantiene i camini di processo e i limiti autorizzati; il maggior esercizio, i transiti e il possibile vaglio introducono contributi aggiuntivi gestiti attraverso abbattimento, coperture, pulizia, bagnatura e controllo delle movimentazioni. Il monitoraggio distingue emissioni convogliate e diffuse e collega le anomalie all'intervento sulla sorgente.
- → Traffico. La relazione di Planum S.r.l. mantiene livelli di servizio A–B anche nello scenario di progetto, con LOS A all'accesso dell'impianto. La disponibilità di una filiera locale di recupero e produzione, prossima alla rete principale, sostiene una logistica funzionale alle opere stradali del territorio.
- → Rumore. La VPIA del 20/10/2026 riporta esiti favorevoli rispetto ai limiti applicabili e al criterio differenziale nelle ipotesi diurne considerate, comprendenti il possibile vaglio e il

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

traffico indotto. Il controllo della configurazione in esercizio è distinto dagli adempimenti storici del provvedimento del 2010, secondo quanto chiarito al § 9.4.

- → Illuminazione e margini del sito. Gli apparecchi LED full cut-off con ULR = 0%, orientamento verso il basso e spegnimento notturno programmato del 50% contengono dispersione luminosa e consumi secondo il progetto specialistico. La manutenzione delle schermature vegetali conserva la mitigazione visiva e gli elementi di margine. La gestione notturna della luce per sicurezza non introduce un esercizio produttivo notturno nello scenario valutato.
- → Acque. Il progetto migliora il controllo dei percorsi idrici senza nuovi recapiti finali. Le griglie intorno all'autolavaggio intercettano le meteoriche prima dell'ingresso nella piazzola e riducono gli apporti impropri al depuratore chimico-fisico e alla fognatura delle acque usate. I due pozzetti del distributore rafforzano la raccolta locale di dilavamento e spanti; la dorsale meteorica convoglia gli apporti ai trattamenti esistenti dei piazzali. Il volume complessivo di invaso di 12,80 m³, rispetto a 5,38 m³ richiesti, compensa l'impermeabilizzazione aggiuntiva nei termini della verifica specialistica.
- → Controllabilità degli scarichi. PC-SS1/A e PC-SS1/B consentono di distinguere i contributi diretti a SS1; PC-SF1 verifica la componente industriale dell'autolavaggio prima dei reflui assimilati del fabbricato B e del recapito SF1. La chiara individuazione dei circuiti migliora manutenzione, campionamento e individuazione delle anomalie. L'eventuale valvola per spanti consistenti al distributore resta un'opzione da valutare in approvazione, senza essere assunta come presidio già definito.
- → Biodiversità e localizzazione. Le opere non occupano siti Natura 2000 o aree esterne al sedime; il rapporto con le connessioni ecologiche e le possibili vie indirette di incidenza è trattato nella documentazione VIncA. Il quadro programmatico dello SPA motiva la coerenza della modifica con la destinazione produttiva e i criteri territoriali esaminati, distinguendo l'esito localizzativo dagli impatti dell'esercizio.
- → Cumulo. La ricognizione comprende NEKTA Ambiente S.r.l., OCT, Poletto Aldo e il sito produttivo Superbeton del Gruppo Grigolin. La valutazione integra le pressioni atmosferiche, acustiche, viabilistiche e idriche delle attività esistenti e approvate con gli esiti delle verifiche specialistiche disponibili. Il contributo incrementale del progetto è valutato qualitativamente di livello basso; le interazioni esaminate risultano compatibili con il contesto e non evidenziano effetti cumulativi negativi significativi.
- → CAM Strade e qualità dei materiali. La maggiore disponibilità di granulato recuperato, la gestione per lotti e il deposito protetto sostengono l'attuazione dei CAM Strade del D.M. 5 agosto 2024, modificato dal D.M. 11 settembre 2025, in particolare per riutilizzo del conglomerato bituminoso, circolarità dei prodotti e gestione dell'impianto produttivo. La copertura di sabbie e granulato destinati alla miscelazione è coerente con i criteri applicabili; la minore esposizione alla pioggia contiene l'umidità del materiale e il fabbisogno di essiccazione. La qualifica End of Waste, la conformità prestazionale e la prova del contenuto riciclato mantengono funzioni distinte e sono documentate secondo le norme e i capitolati applicabili.
- → Rilevanza territoriale. Il potenziamento di una filiera di recupero prossima ai cantieri è pertinente al programma della terza corsia A4, in particolare al tratto San Donà di Piave–Portogruaro illustrato dalla concessionaria Autostrade Alto Adriatico. La disponibilità di capacità e di materiali qualificati può contribuire alla gestione circolare dei flussi e all'approvvigionamento delle opere, nel rispetto dei requisiti delle singole commesse.

Il sistema di mitigazione e monitoraggio collega i benefici del progetto al mantenimento delle

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

prestazioni ambientali: efficienza dei trattamenti e delle captazioni, controllo delle emissioni, riscontro acustico, manutenzione delle schermature e gestione tempestiva delle segnalazioni. Il maggiore recupero è accompagnato da una migliore organizzazione dei flussi e da presidi verificabili lungo l'esercizio.

La valutazione complessiva del progetto, comprensiva del maggiore recupero del fresato, del possibile vaglio, della rimodulazione delle superfici operative, dei box coperti e dell'uso alternativo dei due cumuli esistenti a sinistra dell'ingresso, evidenzia impatti residui negativi di livello basso o trascurabile, un effetto assente per le radiazioni non ionizzanti e un beneficio sul ciclo dei materiali. Anche la valutazione cumulativa restituisce un impatto residuo basso. Con le modalità operative e i presidi descritti, gli effetti ambientali negativi del progetto risultano non significativi; si propone pertanto il non assoggettamento alla procedura di VIA.

La proposta di non assoggettamento è sostenuta dal recupero di materia, dal mantenimento del sedime e dei recapiti, dal miglioramento della gestione delle acque e dei depositi e dagli esiti delle verifiche specialistiche nei rispettivi ambiti. La documentazione VIncA concorre al procedimento secondo la disciplina applicabile; restano le condizioni dei titoli pertinenti e quelle eventualmente stabilite nel provvedimento conclusivo.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it

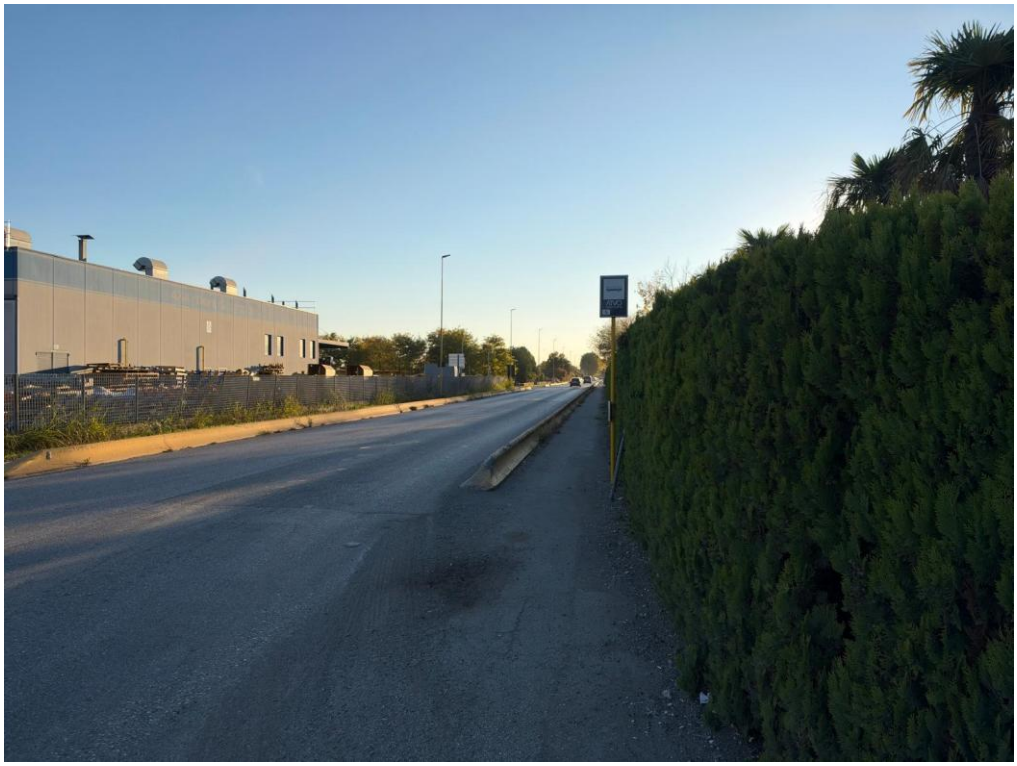
ATLANTE FOTOGRAFICO

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it



Fotografia 1 – Vista frontale area d'ingresso e di uscita (esterno proprietà)



Fotografia 2 – Vista fuori ingresso verso Ovest (esterno proprietà)

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Fotografia 3 – Vista fuori ingresso verso Est (esterno proprietà)



Fotografia 4 – Pesa a fossa in area d'ingresso (interno proprietà)

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it



Fotografia 5 – Area Uffici e casa custode



Fotografia 6 – Impianto di produzione del conglomerato bituminoso e cisterne bitume

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it



Fotografia 7 – Torre di miscelazione, tamburo essiccatore e nastro di alimentazione



Fotografia 8 – Predosatori inerti e area di alimentazione g.c.b. all'impianto (indicato punto di emissione E1)

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Fotografia 9 – Deposito in cumulo delimitato da elementi prefabbricati



Fotografia 10 – Vista dell'area di miscelazione a freddo

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it



Fotografia 11 – Tettoia esistente a servizio dell'area operativa e strutture dell'impianto



Fotografia 12 – Compartimentazione dei depositi mediante elementi prefabbricati

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it



Fotografia 13 – Area formazione e deposito cumuli



Fotografia 14 – Vista lato di confine Sud-Ovest con parcheggi auto

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ARCH. MATTEO DIANESE – VIA RISORGIMENTO 16/B – 30027 SAN DONÀ DI PIAVE (VE) – TEL 0421 222553 – FAX 0421 1880213 – EMAIL m.dianese@studiodianese.it



Fotografia 15 – Area cumuli inerti e sabbie



Fotografia 16 – Area ricezione, messa in riserva R13 rifiuti C&D

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 80716/2026 del 11-11-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente