

REGIONE VENETO



COMUNE DI LASTEBASSE

PROVINCIA DI VICENZA

NUOVO PARCHEGGIO IN LOCALITA' TOGNI E
CONSOLIDAMENTO MURO DI SOSTEGNO
STRADA DI ACCESSO AL CIMITERO

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

IL PROGETTISTA:

dott. Ing. Everardo Altieri
Via Vittorio Veneto, 79
36035 Marano Vic. (VI)
everardo.altieri@gmail.com
everardo.altieri@ingpec.eu

COMMITTENTE:

Comune di Lastebasse
Via Roma n.1
36040 Lastebasse
P.I. 00577360241
Pec: lastebasse.vi@cert.ip-veneto.net

R. U. P.

Geom. Alessandro Fiorentini

TITOLO

RELAZIONE FATTIBILTA' AMBIENTALE

ELAB.

Q

COMMESSA

2 0 0 1

ANNO

2 0 2 1

PROG.

D E

ARG.

A

N° FILE

1 8

TIPO DOCUMENTO

F R A -

REV.

0 2

| REV.N | DATA | MOTIVO DELLA EMISSIONE | ESEGUITO | CONTROLLATO | APPROVATO |
|-------|---------------|------------------------|----------|-------------|-----------|
| 00 | novembre 2021 | EMISSIONE | E.A. | E.A. | E.A. |
| 01 | gennaio 2022 | revisione generale | E.A. | E.A. | E.A. |
| 02 | gennaio 2023 | revisione generale | E.A. | E.A. | E.A. |

Sommario

| | | |
|-------|--|--|
| 1. | Premesse | 3 |
| 2. | Localizzazione | 4 |
| 3. | Quadro di riferimento programmatico | 5 |
| 3.1 | PAI – Piano stralcio per l’Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione 5 | |
| 3.2 | PTRC – Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Regione Veneto | 6 |
| 3.1 | PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Provincia di Vicenza | Errore. Il segnalibro non è definito. |
| 3.2 | PATI – Piano di Assetto del territorio intercomunale dei Comuni di Lastebasse, Pedemonte e Valdastico | 6 |
| 3.2.1 | Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale | 6 |
| 3.2.2 | Carta delle Invarianti | 8 |
| 3.2.3 | Carta delle trasformabilità | 8 |
| 3.2.4 | Consumo di suolo | 10 |
| 3.2.5 | Sismicità dell’area | 10 |
| 3.2.6 | Geologia, geotecnica ed idrogeologia | 10 |
| 4. | Quadro progettuale | 11 |
| 4.1 | Predimensionamento idraulico | 11 |
| 4.2 | Predimensionamento strutturale: | 12 |
| 4.3 | Predimensionamento impianto pubblica illuminazione | 12 |
| 5. | Quadro di riferimento ambientale | 13 |
| 5.1 | Premessa: valutazione degli impatti | 13 |
| 5.2 | Atmosfera | 13 |
| 5.2.1 | Qualità dell’aria | 13 |
| 5.2.2 | Clima acustico | 14 |
| 5.3 | Ambiente idrico | 14 |
| 5.4 | Suolo | 14 |
| 5.5 | Vegetazione | 15 |
| 5.6 | Fauna | 15 |
| 5.7 | Paesaggio | 15 |
| 5.8 | Sistema antropico | 16 |
| 5.9 | Sistema territoriale e infrastrutturale | 16 |
| 5.10 | Riassunto degli impatti | 16 |
| 6. | Conclusioni | 18 |

1. Premesse

Il presente *Studio di fattibilità ambientale* è incluso nel progetto Definitivo/Esecutivo del *Nuovo parcheggio in località Togni – Consolidamento muro strada del cimitero*.

Il progetto prende spunto da due indirizzi fondamentali che vengono di seguito indicati:

1. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), la Relazione “Ambito insediativo conurbazione multicentrica dell’Alto Vicentino”, capitolo 8, fra gli “Indirizzi della Pianificazione comunale”, cita fra gli obiettivi primari: “Rafforzare il tessuto produttivo dell’area, migliorare la qualità degli insediamenti e dell’offerta dei servizi alla persona ed all’impresa”;
2. Legge 09.01.1989 n° 13 e ss.mm. ii. ha come obiettivo: “dare l’opportunità ai cittadini, aventi difficoltà ambulatorie, di poter accedere ai servizi pubblici (Chiese, Municipio, scuole, ecc.)”;
3. Fondo Comuni confinanti – Programma interventi Annualità 2020: “Opere di consolidamento di muri di sostegno nella viabilità comunale (Intesa n° 3 del 14/05/2020, gestione delle risorse di cui all’art. 2 commi 117 e 117 bis della L. 23/12/2009 e s.m.i.).

Sulla scorta degli indirizzi fondamentali, uno degli obiettivi dell’Amministrazione comunale è quello di dare la possibilità di parcheggio al nucleo abitato della Frazione Togni; inoltre dare l’opportunità ai cittadini aventi difficoltà deambulatorie di poter accedere alla Chiesa Parrocchiale senza dover affrontare la gradinata di accesso al Tempio, la cui pendenza e sviluppo rendono l’accesso difficoltoso sia per la salita che per la discesa.

Come indicato precedentemente, con questo intervento gli indirizzi pianificatori vengono integralmente raggiunti.

L’area individuata è situata a monte della Chiesa in località Togni, facilmente accessibile da qualsiasi mezzo e da cui l’accesso alla Chiesa è diretto.

Questo intervento inoltre dà la possibilità di realizzare una ricomposizione paesaggistica-ambientale dell’intero lotto interessato, con la creazione di piccoli percorsi pedonali attrezzati per lo svago ed il tempo libero a favore delle famiglie limitrofe e non solo.

Contestualmente è previsto il consolidamento/rifacimento del muro di sostegno della strada del cimitero.

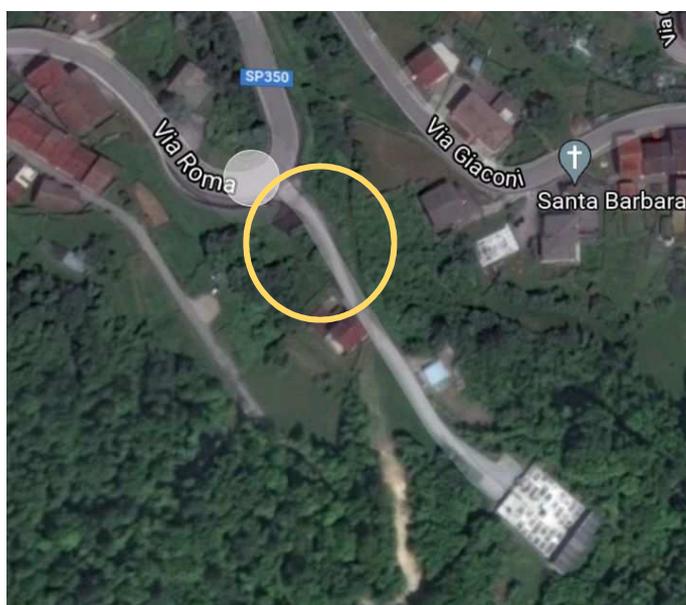
A partire dal collegamento con la S.P.350, per un tratto di circa 50 metri, la piattaforma stradale presenta fenomeni di degrado ed evidenti segni di cedimento in corrispondenza del lato esterno, dovuti a cedimenti del muro di sostegno a “secco” che presenta spancamenti, perdita di materiale, instabilità dovuta alla vetustà, alla presenza di piante che con le loro radici compromettono gradualmente la stabilità del muro e, di conseguenza, compromettendo la stabilità della strada di accesso al cimitero.

2. Localizzazione

Le opere di progetto sono localizzate in via Roma nella località Togni del Comune di Lastebasse, incluso nella provincia di Vicenza.

Come già anticipato nella premessa, l'area interessata dal parcheggio è posizionata a sud della Chiesa;

l'area interessata dal consolidamento del muro è situata nei pressi del tornante di accesso al centro del paese.

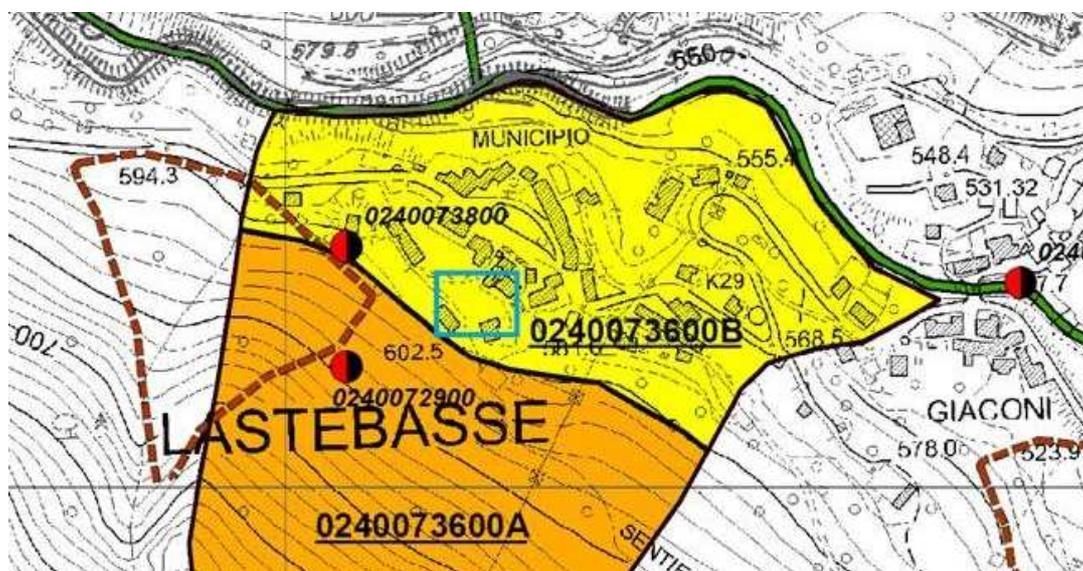


3. Quadro di riferimento programmatico

3.1 PAI – Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione, redatto dall'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo e approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 21.11.2013, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione, riguarda la protezione dalle acque, la conservazione, la difesa e la valorizzazione del suolo, la salvaguardia della qualità delle acque superficiali e sotterranee e il loro disinquinamento, la compatibilità ambientale dei sistemi produttivi, la salvaguardia dell'ambiente naturale nonché l'acquisizione e la diffusione dei dati fino all'informazione della pubblica opinione. Gli aspetti che presentano tale tematica riguardano la compatibilità geologica a fini urbanistici, aree soggette a dissesti idrogeologici, aree soggette a pericolosità idraulica, aree soggette a pericolosità geologica. Analizzando la documentazione a disposizione si evince che l'Autorità di Bacino non segnala pericolosità idrauliche, così come nella *Carta della pericolosità da valanga – Comune di Lastebasse (VI), Pedemonte (VI), Tonezza del Cimone (VI) e Valdastico (VI)* non sono evidenziate aree con pericolosità o probabili valanghe. La Carta della pericolosità geologica mostra che l'area di progetto ricade in un'area P2 – Pericolosità geologica media. Le norme tecniche prevedono all' ART. 11 - Disciplina degli interventi nelle aree classificate a pericolosità media P2: Nelle aree classificate a pericolosità media P2 la pianificazione urbanistica e territoriale può prevedere: [...] b. nuove zone da destinare a parcheggi, solo se imposti dagli standard urbanistici, purché compatibili con le condizioni di pericolosità che devono essere segnalate. L'intervento relativo al muro di sostegno è al di fuori della carta delle pericolosità

L'intervento è dunque nel suo complesso compatibile con le prescrizioni suddette.



Perimetrazione e classi di pericolosità geologica

-  P1 - Pericolosità geologica moderata
-  P2 - Pericolosità geologica media
-  P3 - Pericolosità geologica elevata
-  P4 - Pericolosità geologica molto elevata

Figura 1 PAI – Carta della pericolosità geologica- Comune di Lastebasse (VI)

3.2 PTRC – Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Regione Veneto

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio.

Ai sensi dell'art. 24 della L.R. 11/04, "il piano territoriale regionale di coordinamento, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione".

Il PTRC costituisce il documento di riferimento per la tematica paesaggistica, ai sensi del decreto legislativo 42/2004, stante quanto disposto dalla legge regionale, che gli attribuisce valenza di "*piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici*".

La variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica, è stata adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013.

Si è analizzata la cartografia a disposizione, ovvero Tavola 01c - Uso del suolo. Idrologia e rischio sismico, Tavola 04 – Mobilità, Tavola 08 - Città, motore del futuro, Tavola 09 - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica.

Le tavole, in corrispondenza dell'area di progetto, non mostrano elementi particolari.

3.3 PATI – Piano di Assetto del territorio intercomunale dei Comuni di Lastebasse, Pedemonte e Valdastico

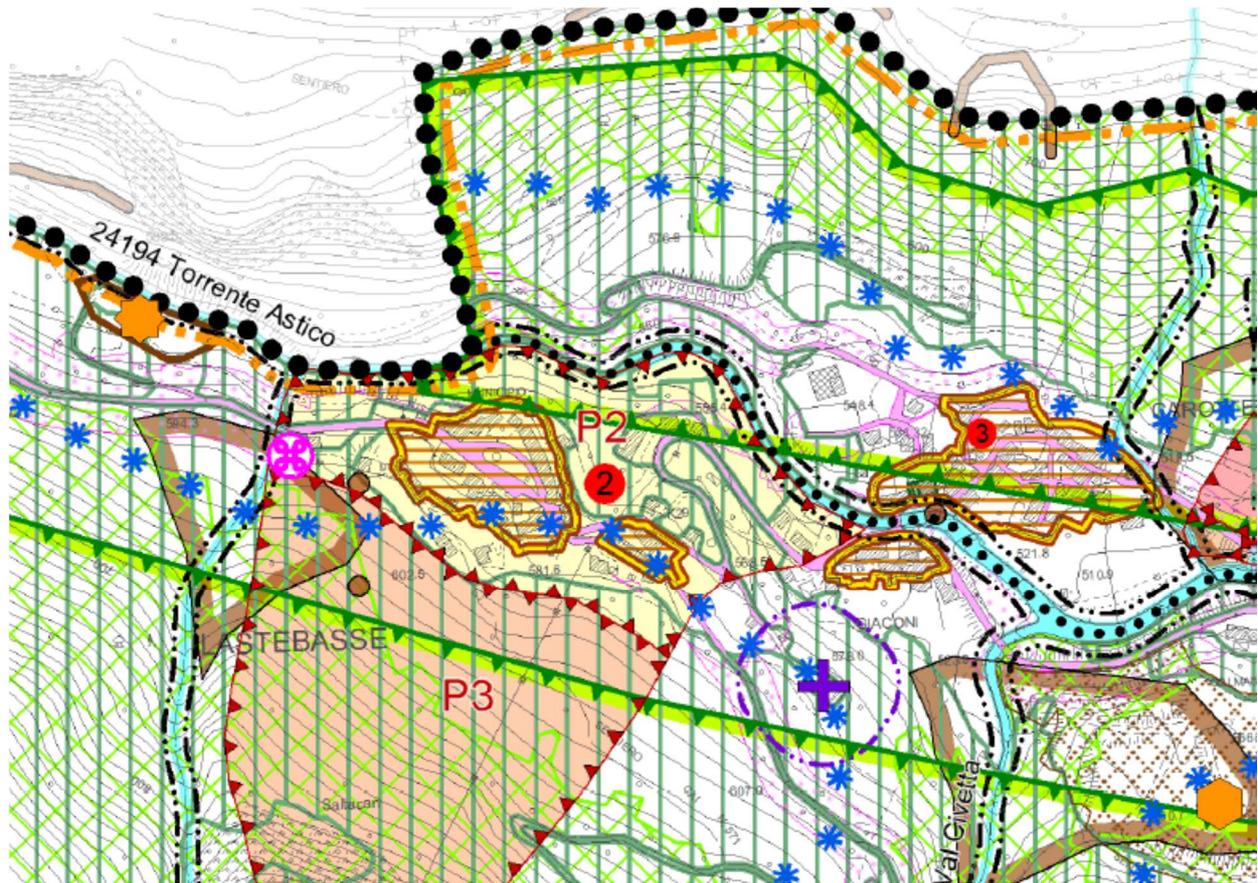
Con l'entrata in vigore della nuova Legge Regionale 23.04.2004 n° 11 "*Norme per il governo del territorio*", è stato avviato un processo di radicale cambiamento e innovazione che riguarda le modalità, le procedure della pianificazione del territorio, le caratteristiche e i contenuti delle strumentazioni urbanistiche/territoriali; tale processo ha lo scopo di abbandonare progressivamente lo strumento urbanistico generale a favore di una strumentazione più snella e flessibile, adatta a regolamentare, con più efficacia ed efficienza, la gestione dell'uso del territorio. Lo strumento preordinato al coordinamento delle politiche di pianificazione urbanistiche sovracomunali, definite dalla citata L.R. oltre che dal PTCP è il Piano di assetto del territorio (PATI).

Nel caso in oggetto i Comuni di Pedescala, Valdastico e Lastebasse si sono dotati del PATI Sovracomunale, detto PATI Alta Valle dell'Astico; in particolare, con verbale sottoscritto presso gli uffici competenti della Provincia di Vicenza, i Sindaci dei comuni di Lastebasse, Pedemonte e Valdastico, in data 23.01.2019, hanno sottoscritto gli elaborati costituenti il PATI Intercomunale Alta Valle dell'Astico.

La fattibilità dell'intervento sta dunque nell'esame dei contenuti, delle norme tecniche e delle tavole allegate.

3.3.1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

In essa sono indicate le aree di pericolosità idraulica, geologica, da valanga; sono inoltre individuate le zone di attenzione geologica in riferimento al P.A.I. del Bacino Brenta Bacchiglione. L'area in oggetto è contrassegnata con pericolosità geologica *P2 Pericolosità geologica media*, in particolare *Area soggetta a frane superficiali diffuse*; in queste aree possono essere realizzati, oltre a tutti gli interventi già ammessi nelle aree a pericolosità elevata P3 e molto elevata P4, anche tutti gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici (generali ed attuativi) vigenti alla data di approvazione del PAI 4Bacini (01.12.2012), alla data di adozione del PAI FELLA (01.12.2012) ed alla data di approvazione del PAI L (22.07.2011). Tuttavia, in base ai contenuti della Relazione geologica redatta dal dott. Geol. Andrea Bertolin di Schio, l'area in oggetto è ritenuta stabile, a bassa pericolosità geologica, sia per quanto riguarda il parcheggio Togni, sia per quanto riguarda il risanamento del muro di sostegno.



COMUNI DI
LASTEVASSE, PEDEMONTE, VALDASTICO
Provincia di Vicenza

P.A.T.I.

Elaborato 1 Scala 1:10.000

Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale

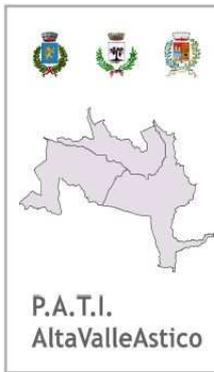
Il Sindaco di Lastevasse
Emilio Leoni

Il Sindaco di Pedemonte
Roberto Carotta

Il Sindaco di Valdstico
Claudio Guglielmi

Uffici Tecnici Comunali
Lastevasse
Pedemonte
Valdstico

Provincia di Vicenza
Settore Urbanistica



Progetto urbanistico e VAS
Fernando Lucato

AUA
Studio Pianistico - Urbanistico - Ambientale
Via S. Maria Maddalena, 10 - 36012 Lastevasse (VI)
Tel. 0444/361111 - Fax 0444/361112
www.aualastevasse.com

Analisi Geologiche e
Compatibilità Idraulica
Claudia Centomo, Marco Dal Pezzo

Analisi Agronomiche
Maurizio Novello, Carlo Klautaudas

V.Inc.A.
Carlo Klautaudas, Marco Grendele

**DOLOMITI
STUDIO**

36012 - Biadene Trevis (VI)
Via Zanella, 8/A - 0445/800000000
Tel. 0445/800000 - Fax 0445/800001

Informaticizzazione
Luca Zanella
Associazione GIS del Veneto
STUDIO LUCA ZANELLA INGEGNERE
36100 VICENZA - Via della Vittoria 19 - 0445/200000

Maggio 2017

| LEGENDA | | N.T. |
|-------------------------|--|------------|
| | Confini comunali | Art. 3 |
| | Confine del PATI | Art. 3 |
| Vincoli | | |
| | Vincolo idrogeologico-forestale R.D.L. 30.12.23, n. 3267 | Art. 10 |
| | Vincolo sismico O.P.C.M. 3274/2003 - Zona 3 | Art. 13 |
| | Vincolo di destinazione agro-silvo-pastorale per antico Patrimonio Regoliero L.R. 26/96 | Art. 9 |
| | Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Corsi d'acqua | Art. 8 |
| | Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Ambiti montani per la parte eccedente 1600 m s.l.m. | Art. 8 |
| | Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Aree boscate | Art. 8 |
| | Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Aree boscate sottoposte a vincolo di protezione art. 16 L.R. 52/78 "Spitz di Tonzetta" | Art. 8 |
| | Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Zone gravate da Usi Civici | Art. 8 - 9 |
| | Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Zona di interesse archeologico "Sito del paleolitico Bassa Val delle Lanze - I Fiorentini" | Art. 8 |
| | Aree a rischio o interesse archeologico | Art. 7 |
| | Aree già destinate a bosco e pascolo interessate da incendi (art. 10, L. 353/2000) | Art. 11 |
| Rete natura 2000 | | |
| | Sito di interesse comunitario/Zona di protezione speciale "IT3220036 Altopiano dei Sette Comuni" | Art. 18 |

Pianificazione di livello superiore

| | | | | | | | |
|--|--|------------|---|------------|---|---------|---------|
| | Ambiti naturalistici di livello regionale (art. 19 N.d.A. del PTRC) "35. Monte Virena, Costa del Civallo, Bosco Fratten" e "36. Val d'Astico, Spitz di Tonezza, Altopiano dei Fiorentini e Valle di Campoluzzo" | Art. 15 | | Art. 15 | Centri storici art. 42 PTCP 2 - grande interesse, 3 - medio interesse | Art. 19 | |
| | Area di tutela paesaggistica di int. reg. e competenza provinciale (art. 34 N.d.A del PTRC "27. Altopiano dei Sette Comuni") ed Ambito di interesse naturalistico e paesaggistico da tutelare e valorizzare (art. 59 Norme del PTCP) | Art. 15 | Altri elementi | Art. 15 | Idrografia/Fasce di rispetto di 10 m - art. 96 lett. f) r.d. 25 luglio 1904 n. 523 | Art. 14 | |
| | Arece di tutela paesaggistica di int. reg. e competenza provinciale (art. 34 N.d.A del PTRC "28. Altopiano di Tonezza - Fiorentini" e "32. Val d'Assa") | Art. 15-16 | | Art. 15-16 | Discariche | Art. 14 | |
| | Piani di Area "Tonezza - Fiorentini" e "Altopiano dei Sette Comuni, dei costi e delle colline pedemontane vicentine" | Art. 12 | | Art. 12 | Cave | Art. 14 | |
| Aree a pericolosità e zone di attenzione idrogeologica in riferimento al P.A.I. bacino Brenta - Bacchiglione (P.A.I. approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 21.11.2013, G.U. n. 97 del 28.04.2014) | | | | | | | |
| Aree a pericolosità idraulica | | | | | | | |
| | Pericolosità moderata P1 | | Pericolosità media P2 | | Area fluviale F | | Art. 14 |
| | Pericolosità elevata P3 | | Pericolosità elevata P3 | | Pozzo di Prelievo per uso idropotabile/Fasce di rispetto | | Art. 14 |
| Aree a pericolosità geologica | | | | | | | |
| | Pericolosità media P2 | | Pericolosità elevata P3 | | Viabilità/Fasce di rispetto | | Art. 14 |
| | Pericolosità molto elevata P4 | | Elettrodotto 50 kV | | Cimiteri/Fasce di rispetto | | Art. 14 |
| Aree a pericolosità da valanga | | | | | | | |
| | Pericolosità media P2 ed elevata P3 | | Impianti di telecomunicazione elettronica ad uso pubblico | | Allevamenti zootecnici intensivi/Distanze minime reciproche: - con residenze civili concentrate (250 m) - con residenze civili sparse (150 m) | Art. 14 | |
| Zone di attenzione | | | | | | | |
| | Zone di attenzione geologica | | | | | | |
| Centri storici | | | | | | | |
| | Centri storici | | | | | | |

Figura 2 PATI – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

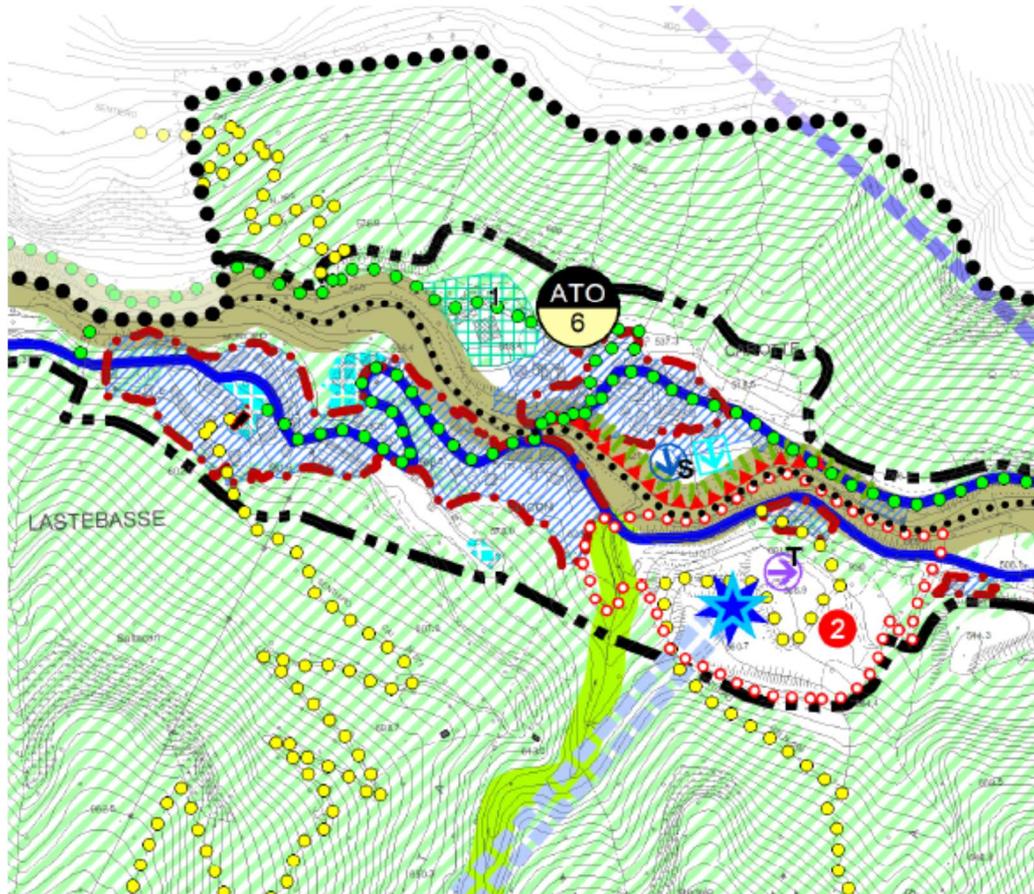
3.3.2 Carta delle Invarianti

Le invarianti indicate riguardano aspetti di natura geologica, storico-monumentale, paesaggistiche, ambientali. Nel caso specifico l'intervento proposto, anche per quanto già evidenziato, non presenta aspetti incompatibili.

3.3.3 Carta delle trasformabilità

Non avendo l'intervento in oggetto carattere edilizio, l'aspetto indicato non viene interessato.

La carta riguarda interventi di natura edilizia per cui anche in questo caso l'intervento non è interessato.



| | | | | |
|--|--|---|--|---|
| COMUNI DI LASTE BASSE, PEDEMONTE, VALDASTICO Provincia di Vicenza | P.A.T.I. | | | |
| Elaborato 4 | Scala 1:10.000 | | | |
| <h2 style="margin: 0;">Carta della Trasformabilità</h2> | | | | |
| <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding: 5px;"> Il Sindaco di Lastebasse Emilio Leoni Il Sindaco di Pedemonte Roberto Carota Il Sindaco di Valdastico Claudio Guglielmi Uffici Tecnici Comunali Lastebasse Pedemonte Valdastico Provincia di Vicenza Settore Urbanistica </td> <td style="width: 40%; text-align: center; vertical-align: middle; padding: 5px;">  <p style="margin: 0;">P.A.T.I. AltaValleAstico</p> </td> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding: 5px;"> Progetto urbanistico e VAS Fernando Lucato AUA <small>Ateneo Universitario di Architettura e Urbanistica</small> Analisi Geologiche e Compatibilità Idraulica Claudia Geronzi, Marco Dal Pizzari Analisi Agronomiche Maurizio Novello, Carlo Klaudatos <small>CSI - Nuova Città, Venezia - Carpi</small> Vinc. A. Carlo Klaudatos, Marco Grendele CSGIOMITI STUDIO <small>80137 - Montebelluna (TV) - Via Cavour 10 - Tel. 0422/810001 - www.csgiomiti.com</small> Informazione Luca Zanella <small>Architetto iscritto all'Ordine degli Architetti della Provincia di Vicenza n. 11210/02026 - Via XXV marzo n. 10 - 36012/02026</small> </td> </tr> </table> | | Il Sindaco di Lastebasse Emilio Leoni Il Sindaco di Pedemonte Roberto Carota Il Sindaco di Valdastico Claudio Guglielmi Uffici Tecnici Comunali Lastebasse Pedemonte Valdastico Provincia di Vicenza Settore Urbanistica |  <p style="margin: 0;">P.A.T.I. AltaValleAstico</p> | Progetto urbanistico e VAS Fernando Lucato AUA <small>Ateneo Universitario di Architettura e Urbanistica</small> Analisi Geologiche e Compatibilità Idraulica Claudia Geronzi, Marco Dal Pizzari Analisi Agronomiche Maurizio Novello, Carlo Klaudatos <small>CSI - Nuova Città, Venezia - Carpi</small> Vinc. A. Carlo Klaudatos, Marco Grendele CSGIOMITI STUDIO <small>80137 - Montebelluna (TV) - Via Cavour 10 - Tel. 0422/810001 - www.csgiomiti.com</small> Informazione Luca Zanella <small>Architetto iscritto all'Ordine degli Architetti della Provincia di Vicenza n. 11210/02026 - Via XXV marzo n. 10 - 36012/02026</small> |
| Il Sindaco di Lastebasse Emilio Leoni Il Sindaco di Pedemonte Roberto Carota Il Sindaco di Valdastico Claudio Guglielmi Uffici Tecnici Comunali Lastebasse Pedemonte Valdastico Provincia di Vicenza Settore Urbanistica |  <p style="margin: 0;">P.A.T.I. AltaValleAstico</p> | Progetto urbanistico e VAS Fernando Lucato AUA <small>Ateneo Universitario di Architettura e Urbanistica</small> Analisi Geologiche e Compatibilità Idraulica Claudia Geronzi, Marco Dal Pizzari Analisi Agronomiche Maurizio Novello, Carlo Klaudatos <small>CSI - Nuova Città, Venezia - Carpi</small> Vinc. A. Carlo Klaudatos, Marco Grendele CSGIOMITI STUDIO <small>80137 - Montebelluna (TV) - Via Cavour 10 - Tel. 0422/810001 - www.csgiomiti.com</small> Informazione Luca Zanella <small>Architetto iscritto all'Ordine degli Architetti della Provincia di Vicenza n. 11210/02026 - Via XXV marzo n. 10 - 36012/02026</small> | | |
| Maggio 2017 | | | | |

| | |
|---|---|
| Elaborato 4 Scala 1:10.000 | <h2 style="margin: 0;">Carta della Trasformabilità</h2> |
| LEGENDA N.T. | |
|  | Confini comunali Art. 3 |
|  | Confini del PATI Art. 3 |
| Individuazione degli Ambiti Territoriali Omogenei - A.T.O. Art. 29 | |
|  | ATO |
|  | Sistema di fondovalle |
|  | Sistema dei costi e degli altipiani |
|  | Sistema ambientale/turistico dei fiorentini |
| Azioni strategiche | |
|  | Aree di urbanizzazione consolidata Residenze e servizi per la residenza Art. 32 |
|  | Aree di urbanizzazione consolidata Attività economiche non integrabili con la residenza Art. 32 |
|  | Servizi di interesse comune di maggior rilevanza Art. 33 |
|  | Urbanizzazione programmata Residenze, Servizi, Produttivo, Turistico/Ricettivo Art. 34 |
|  | Linee preferenziali di sviluppo insediativo Residenze, S-Servizi, P-Produttivo, T-Turistico/Ricettivo Art. 34 |
|  | Limiti fisici alla nuova edificazione Art. 35 |
|  | Edificazione diffusa Art. 36 |

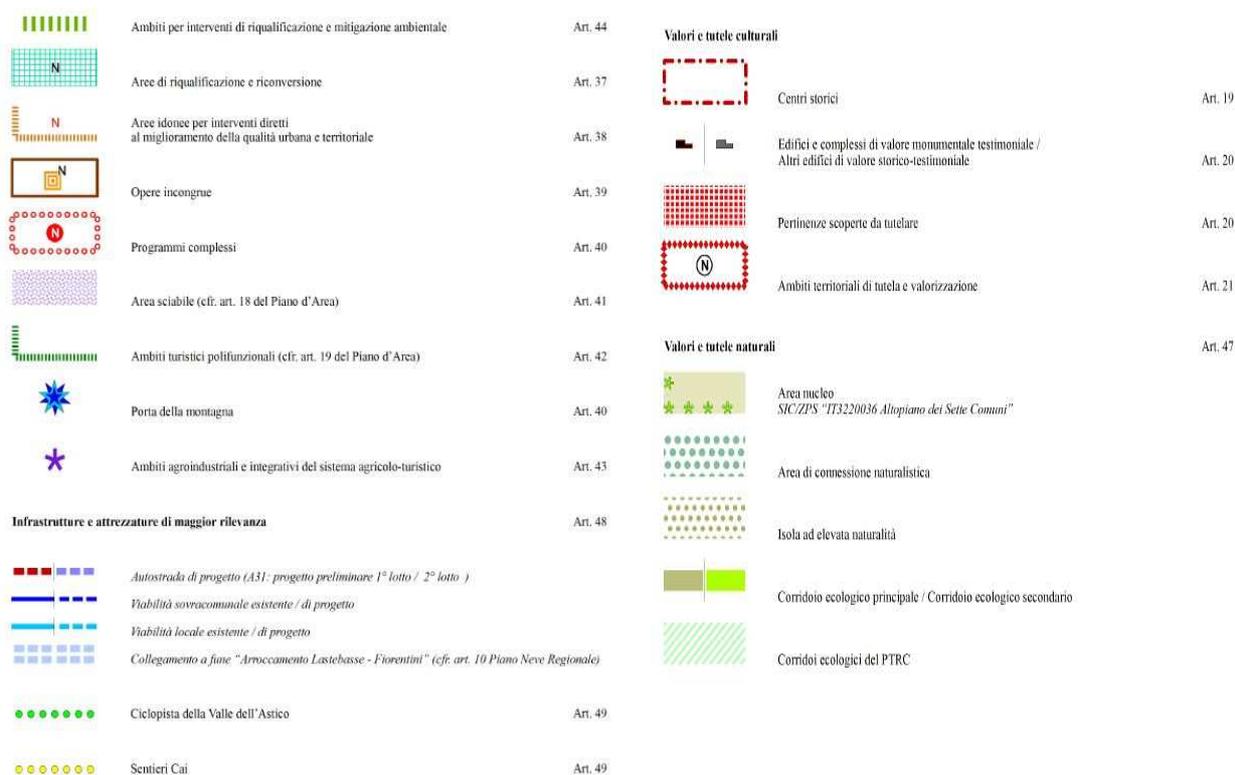


Figura 3 PATI - Carta delle trasformabilità

3.3.4 Consumo di suolo

Per quanto riguarda il consumo di suolo, la superficie ammessa per il Comune di Lastebasse è di ha 2,55, fissata nel PATI, assegnata con D.G.R.V. n° 668/2018; l'intervento specifico ha una superficie di circa mq 250, per cui si ritiene che il problema, vista l'esiguità delle dimensioni, sia compatibile con future iniziative di natura urbanistico/edilizia. Per quanto riguarda il muro di sostegno, il problema non si pone poiché l'intervento ripristina una situazione in essere

3.3.5 Sismicità dell'area

L'area rientra in Zona sismica 3; considerato l'intervento in studio, che in sostanza riguarda una ricomposizione ambientale, con modesto intervento strutturale, non si ritiene che sussistano problemi conseguenti ad eventuali eventi di natura sismica. Allegati al presente progetto sono le relazioni di calcolo statico sia dei muri del parcheggio che del muro strada del cimitero, in cui viene considerata la stabilità anche in funzione sismica, come da normativa.

3.3.6 Geologia, geotecnica ed idrogeologia

Sono considerate parte integrante del presente Studio di fattibilità ambientale le relazioni geologiche redatte dal Dott. Geol. Andrea Bertolin, incaricato dal Comune di Lastebasse; le scelte tecniche progettuali prendono spunto dai contenuti di tali relazioni.

4. Quadro progettuale

In sede di studio di fattibilità sono state presentate all'Amministrazione comunale due soluzioni progettuali, contenenti una diversa ricomposizione ambientale e un diverso posizionamento degli stalli, per quanto riguarda il parcheggio e tre soluzioni riportanti diverse tipologie di intervento per il muro di sostegno.

La proposta progettuale scelta riguarda la realizzazione del parcheggio per auto sul terreno posto sull'immediato retro della Chiesa Parrocchiale, (loc. Togni) costituito da sette stalli delle dimensioni minime di m 3.20 cadauno (dimensioni conformi al regolamento allegato alla L. 13-1989); avendo l'intervento la forma di un setto di corona circolare con centro ideale nel centro dell'abside della chiesa, gli stalli avranno la forma fra un rettangolo ed un trapezio.

La pavimentazione dell'area di parcheggio è prevista in cubetti di porfido, in armonia con quanto realizzato nel piazzale della Chiesa.

Sul lato monte verrà realizzata una muretta in c.a. dell'altezza variabile da un metro (lato stradina di accesso alla località Togni) fino a m 2,20 sull'altro estremo; sarà realizzata in calcestruzzo armato pigmentato, con casseri prestampati di forma particolare, con sovrastante ringhiera in tubi di acciaio inossidabile o di altra forma e materiale.

Inoltre verrà realizzato un percorso pedonale, adagiato, per quanto possibile, sulle curve di livello, collegato al sentiero che scende da monte; le aree ricomprese verranno ricomposte a verde in armonia con il paesaggio; i percorsi pedonali verranno realizzati in pavimentazione drenante di graniglia legata a cemento.

È prevista inoltre la costruzione di un piccolo muretto di contenimento sulla stradina di accesso a partire dalla piazza principale, al fine di dare visibilità ai mezzi in discesa dal parcheggio, la cui visibilità è allo stato attuale compromessa dalla presenza di una siepe; sopra il muretto sarà posta in opera idonea protezione ed idoneo cartello stradale di avviso di restringimento della carreggiata.

La regimazione delle acque piovane di competenza del parcheggio, verrà realizzata attraverso la posa di caditoie stradali collegate a tubazioni convoglianti le acque in apposito pozzo perdente, in considerazione dell'elevata capacità drenante del terreno interessato.

L'impianto di illuminazione del parcheggio sarà realizzato con lampade a LED, poste alla base del muro di sostegno allo scopo di delineare l'area senza creare zone di flusso luminoso incompatibili con la normativa regionale (luce zero verso l'alto). Sulla piazza centrale è prevista una centralina di ricarica per auto elettriche.

Per quanto riguarda il muro di sostegno, considerato lo stato di evidente instabilità, è stata scelta la soluzione di demolizione dei muri a secco, ove esistenti, ed il rifacimento del muro in c.a. con la tecnica del soli nailing, consistente nel placcaggio della parete in c.a., mediante l'inserimento di tiranti in acciaio ed il successivo rivestimento della parete con un paramento in pietra locale al fine di ricostituire il sistema tipico dei muri di sostegno della vallata. Questa soluzione meglio si inserisce nel contesto in quanto segue l'andamento della parete senza la necessità di scavi di fondazione invasivi e delicati per la sicurezza sia degli operatori, sia della stabilità della strada sovrastante

4.1 Dimensionamento idraulico

In base ai contenuti della relazione geologica del Dott. Geol. Andrea Bertolin, incaricato dall'amministrazione, in cui è riportato: "il sottosuolo è costituito da una coltre di depositi quaternari dello spessore di alcune decine di metri che poggia su un substrato roccioso (dolomia), privo di dissesti", considerato che la permeabilità è elevata tale da garantire l'infiltrazione delle acque meteoriche, che è prevista la realizzazione di una nuova area pavimentata, a ridosso della strada che aggira il duomo e che è già servita da fognatura

bianca e caditoie/griglie sufficientemente ampie da intercettare le acque ruscellanti sulle superfici stradali in forte pendenza, data la modesta entità della nuova superficie pavimentata, per il dimensionamento delle acque piovane si considera una pioggia di 200mm/ora, corrispondente a 500l/s*ha, con una portata massima di 6,6 l/s, per cui sarà necessario prevedere l'inserimento di due caditoie, con confluimento dell'acqua ad un pozzo perdente del diametro di m 1 e della profondità di m 1,50.

Per quanto riguarda il muro di sostegno, il problema non si pone in quanto l'intervento non varia la situazione attuale, trattandosi di un'opera di intervento straordinario su un manufatto esistente e non interessato da regimazione idraulica.

4.2 Dimensionamento strutturale

Sia le opere in c.a. del parcheggio che le opere del muro di sostegno, sono state dimensionate sulla scorta delle considerazioni contenute nella relazione geologica, e sono corredate di apposite relazioni di calcolo.

4.3 Impianto pubblica illuminazione

La segnalazione dei posti auto verrà realizzata con faretti incassati a LED, luce asimmetrica, conformi alla Normativa sull'Inquinamento luminoso, installati a circa 50 cm dal piano viabile ed a interasse di circa m.3,50.

Il percorso pedonale sarà dotato di punti luce su palo altezza fuori terra m. 1,20, opportunamente cablati ed alimentati con apparecchio di illuminazione a LED 15W/1.800 Lm, temp. Colore 4.000 °K, ottica asimmetrica.

L'impianto sarà alimentato da colonnina stradale con quadretto a protezione magnetotermica differenziale, con linea di alimentazione in FG7 or 2*6 mmq.

E' prevista l'installazione di una colonnina per ricarica auto elettriche, posizionata nella piazza della Chiesa in corrispondenza del parcheggio esistente, in vicinanza della fontana ed in posizione vicina all'utenza ENEL, ed in grado di alimentare contemporaneamente due auto elettriche.

5. Quadro di riferimento ambientale

5.1 Premessa: valutazione degli impatti

Come già detto in premessa, per quanto riguarda la fattibilità ambientale del progetto, si sottolinea che le opere di progetto sono mirate a:

- Rafforzare il tessuto produttivo dell'area, migliorare la qualità degli insediamenti e dell'offerta dei servizi alla persona ed all'impresa, concordemente a quanto stabilito dal PTCP;
- Dare l'opportunità ai cittadini, aventi difficoltà ambulatorie, di poter accedere ai servizi pubblici (Chiese, Municipio, scuole, ecc.), come stabilito dalla Legge 09.01.1989 n° 13 e ss.mm. ii..
- Mettere in sicurezza la viabilità comunale.

Di seguito si analizzano i vari ambiti e si prendono in esame le componenti ambientali che potenzialmente possono essere oggetto di modifiche o influenze degli interventi di progetto.

Gli impatti sull'ambiente sono stati esaminati specificatamente con riferimento alle singole componenti ambientali di seguito elencate:

- Atmosfera
- Acque superficiali e sotterranee
- Suolo e sottosuolo
- Vegetazione e flora
- Fauna
- Paesaggio
- Sistema antropico
- Sistema territoriale e infrastrutturale
- Sistema socio-economico

Dall'analisi della documentazione a disposizione, si evince che nell'area non ricadono zone Natura 2000, e si può affermare con ragionevolezza che le aree Natura 2000 più vicine non risentiranno dei lavori e delle conseguenti variazioni nell'area in oggetto. Non si ritiene pertanto necessaria la valutazione di Incidenza Ambientale.

5.2 Atmosfera

5.2.1 Qualità dell'aria

Fase di cantiere

In fase di cantiere gli impatti sulla qualità dell'aria sono essenzialmente connessi alla diffusione in atmosfera di polveri durante operazioni di scavo e movimentazione delle terre e rocce da scavo e di sostanze inquinanti prodotte dalla combustione nei motori a scoppio dei mezzi d'opera di cantiere.

Per quanto riguarda le polveri derivanti dal movimento terre, l'area interessata e il tempo di permanenza in sospensione, dipenderanno dalle dimensioni e dal peso delle particelle in sospensione, oltre che dall'entità dei volumi movimentati e dalle condizioni metereologiche.

Relativamente alle sostanze inquinanti prodotte dai mezzi di cantiere, queste saranno limitate ai soli spazi di cantiere e al solo periodo di realizzazione degli interventi. Si ritiene comunque che il numero dei mezzi d'opera sia molto contenuto, in considerazione del modesto movimento di terra, e pertanto il contributo agli impatti nell'atmosfera sia ridotto.

Fase di esercizio

In fase di esercizio, la sola alterazione possibile alla qualità dell'atmosfera sarà limitata essenzialmente alle emissioni dei mezzi utilizzati nelle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere.

Gli impatti saranno, anche in questa fase, limitati nello spazio e nel tempo.

5.2.2 Clima acustico

Fase di cantiere

Gli impatti sull'ambiente acustico sono connessi soprattutto alle attività di scavo di sbancamento per le emissioni sonore dovute ai mezzi di cantiere. In questa fase, i livelli di alterazione del clima acustico possono essere rilevanti, ancorché discontinui nel tempo e nello spazio.

Ovviamente tali impatti avranno natura temporanea e saranno limitati alla sola fase di cantiere.

Fase di esercizio

In fase di esercizio non si prevedono sostanziali modifiche per i recettori acustici, se non nelle fasi di manutenzione ordinaria e straordinaria, comunque sempre di carattere temporaneo.

5.3 Ambiente idrico

Fase di cantiere

Durante la fase di cantiere la tipologia di carico più rilevante può riguardare l'aumento di torbidità delle acque di deflusso superficiale causato dal dilavamento del materiale asportato dai fenomeni meteorici.

Tale problematica è dovuto alla movimentazione del terreno durante le operazioni di scavo, sbancamento e di realizzazione della pavimentazione. Si ritiene tuttavia che tali impatti possano essere considerati lievi e reversibili oltre che a breve termine.

Altra possibile fonte di impatto per l'ambiente idrico, sia superficiale che sotterraneo, è relativo a sversamenti accidentali di materiale combustibile o oli minerali utilizzati per le macchine di cantiere.

Ad ogni modo la mitigazione degli impatti e la prevenzione dell'inquinamento potenziale verrà attuata prevalentemente mediante provvedimenti di carattere logistico quali, ad esempio, lo stoccaggio dei lubrificanti e degli oli esausti in appositi contenitori dotati di vasche di contenimento; l'esecuzione delle manutenzioni, dei rifornimenti e dei raddocchi su superfici pavimentate e coperte. Verranno predisposti opportuni locali per servizi igienici con la raccolta dei relativi reflui in opportune vasche.

Fase di esercizio

Non si rilevano impatti potenzialmente negativi all'ambiente idrico in fase di esercizio delle opere, se non relativi alla momentanea presenza dei mezzi per la realizzazione degli interventi di manutenzione.

Relativamente all'aumento della superficie pavimentata e quindi impermeabile a scapito di quella a verde, potrebbe comportare un aumento delle acque di ruscellamento durante soprattutto fenomeni meteorologici intensi. Tuttavia la superficie coinvolta risulta trascurabile e saranno previste modalità di drenaggio e raccolta delle acque meteoriche.

5.4 Suolo

Fase di cantiere

In fase di cantiere, l'impatto principale è relativo all'occupazione del suolo dovuta al cantiere. Tale occupazione sarà limitata ai soli tempi di realizzazione dell'opera.

Fase di esercizio

L'impatto relativo alla componente suolo, dopo che le attività di cantiere si saranno concluse, è dovuto alla modifica data dalla realizzazione dello sbancamento di progetto e alla successiva occupazione del suolo con il nuovo parcheggio e l'area ricreativa: infatti, attualmente, è presente un pendio con superficie a verde che verrà sostituito in parte con superfici pavimentate per gli scopi già detti.

Non si ritiene che questo impatto sia negativo, in quanto consentirà un utilizzo del suolo per gli scopi di cui si è già discusso.

Nulla si può dire per quanto riguarda la fase di esercizio del muro di sostegno.

5.5 Vegetazione

Fase di cantiere

L'area di progetto è inserita in un contesto antropizzato, e non sono segnalati elementi di pregio naturalistico.

Durante le attività di cantiere si prevedono impatti alla vegetazione dovuti al passaggio dei mezzi e all'eventuale sfalcio della vegetazione per la realizzazione del cantiere.

Fase di esercizio

Gli impatti negativi alla vegetazione sono essenzialmente legati alla riduzione della superficie a verde che attualmente è presente nel pendio, per il solo riguardo al parcheggio. Tuttavia la superficie coinvolta risulta essere limitata.

5.6 Fauna

Fase di cantiere

In fase di cantiere gli impatti alla fauna saranno dovuti al disturbo alla fauna e all'aviofauna dato dalla presenza dei mezzi di cantiere che comportano l'emissione di polveri e rumori e dallo sfalcio della vegetazione. Si sottolinea comunque che i mezzi nelle aree di cantiere procederanno a velocità ridotte e le attività saranno contenute nelle ore diurne, riducendo il pericolo di abbagliamento.

Tuttavia, dato il contesto antropizzato, non ci sono evidenze che nell'area risiedano specie faunistiche e habitat di particolare pregio.

Fase di esercizio

Dato il contesto antropizzato, non si rilevano impatti negativi alla fauna.

5.7 Paesaggio

Fase di cantiere

In fase di cantiere l'impatto al paesaggio sarà dovuto all'occupazione degli spazi del cantiere e agli interventi ad esso collegati, oltre che al transito dei mezzi d'opera. Gli impatti avranno quindi carattere temporaneo e saranno limitati alle sole aree di cantiere.

Fase di esercizio

In fase di esercizio gli impatti sul paesaggio sono dovuti alle variazioni prodotte nell'area, ovvero dallo sbancamento del pendio per la realizzazione del parcheggio di progetto. Tuttavia, le opere così come previste dal progetto, sono state inserite coerentemente nell'attuale contesto che risulta essere antropizzato.

Per quanto riguarda il muro di sostegno, la ricomposizione post opera, garantirà la continuità con lo stato precedente.

5.8 Sistema antropico

Fase di cantiere

In fase di cantiere si avranno impatti riconducibili alle attività per la realizzazione delle opere, quindi dovuti essenzialmente al rumore, alle polveri e al paesaggio.

Ovviamente saranno limitati al solo periodo di svolgimento delle attività.

Fase di esercizio

Ci saranno impatti positivi conseguenti al fatto che, con la realizzazione delle opere di progetto, si darà l'opportunità ai cittadini aventi difficoltà deambulatoriali di poter accedere alla Chiesa Parrocchiale senza dover affrontare la gradinata di accesso al Tempio, la cui pendenza e sviluppo rendono l'accesso difficoltoso sia per la salita che per la discesa.

Come già detto, questo intervento dà la possibilità di realizzare una ricomposizione paesaggistica-ambientale dell'intero lotto interessato, con la creazione di piccoli percorsi pedonali attrezzati per lo svago e il tempo libero a favore della popolazione.

Per quanto riguarda il muro di sostegno anche in questo caso non esistono impatti.

5.9 Sistema territoriale e infrastrutturale

Fase di cantiere

In fase di cantiere gli impatti saranno relativi alla presenza del cantiere e al passaggio dei mezzi di cantiere. Presumibilmente la strada adiacente all'area subirà delle interruzioni o delle modifiche al traffico.

Fase di esercizio

In fase di esercizio la presenza del parcheggio produrrà benefici sulla riorganizzazione del territorio e sulla viabilità. Sono previsti infatti la costruzione di un piccolo muretto di contenimento sulla stradina di accesso a partire dalla piazza principale, al fine di dare visibilità ai mezzi in discesa dal parcheggio, la cui visibilità è allo stato attuale compromessa dalla presenza di una siepe; sopra il muretto sarà posta in opera idonea protezione ed idoneo cartello stradale di avviso di restringimento della carreggiata e di immissione in area adibita a parcheggio della Piazza centrale..

Inoltre la realizzazione dell'area ricreativa consentirà un utilizzo dell'area che ora, per la conformazione del pendio, non è sfruttabile.

La costruzione del muro di sostegno garantirà la sicurezza del traffico di accesso al Cimitero.

5.10 Riassunto degli impatti

Di seguito vengono riassunti gli impatti delle varie componenti indotti nelle fasi di cantiere e nella fase di esercizio.

| | |
|--|-------------------|
| | non significativo |
|--|-------------------|

| | |
|--|-----------------------|
| | temporaneo/mitigabile |
| | negativo |
| | positivo |

| | FASE DI CANTIERE | FASE DI ESERCIZIO |
|--|------------------|-------------------|
| Atmosfera - aria | | |
| Atmosfera – clima acustico | | |
| Ambiente idrico | | |
| Suolo | | |
| Vegetazione | | |
| Fauna | | |
| Paesaggio | | |
| Sistema antropico | | |
| Sistema territoriale e infrastrutturale | | |

6. Conclusioni

Nel presente documento di studio di fattibilità ambientale del progetto *Nuovo parcheggio in località Togni/consolidamento muro strada cimitero*, si è proceduto innanzitutto all'analisi del contesto territoriale, urbanistico e ambientale nel quale le opere saranno inserite. Per fare questo si sono analizzati i piani d'ambito, ovvero i documenti che definiscono gli assetti complessivi del territorio e che sono mirati, tra le altre cose, al raggiungimento di uno sviluppo territoriale sicuro e sostenibile e alla tutela dell'ambiente. In particolare si sono analizzati: PAI – Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione, PTRC – Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Regione Veneto PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Provincia di Vicenza e il PATI – Piano di Assetto del territorio intercomunale dei Comuni di Lastebasse, Pedemonte e Valdastico.

Dall'analisi dei piani non sono emerse particolarità o elementi con i quali le opere di progetto possano interferire.

Nel documento si sono poi descritte le opere di progetto. Infine, con riferimento alle peculiarità dell'area e alle caratteristiche del progetto, si sono valutati preliminarmente gli impatti delle opere previste sull'ambiente. Da questa valutazione è emerso che le alterazioni principali alle varie componenti ambientali avverranno durante le attività di realizzazione delle opere, quindi in fase di cantiere.

Una volta concluse le attività, le variazioni apprezzabili saranno quelle connesse all'occupazione del suolo e al paesaggio, oltre che al sistema antropico.

Si ritiene pertanto che l'impatto complessivo dell'opera sia positivo.