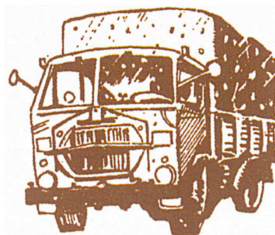


L'ESTENSORE:

dott. ing. Ruggero Rigoni
iscritto al n.1023
dell'Ordine degli Ingegneri di Vicenza

IL PROPONENTE:

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



**CARROZZERIA
LESSIO S.R.L.**

*noleggio veicoli industriali
import - export veicoli*

VIA BASSANESE, 126 - TEL. 0424 30821 - FAX 0424 393718
E-MAIL: info@carrozzerialessio.it - R.I., C.F. e P.IVA: 01779130242
36060 ROMANO D'EZZELINO (VI)

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ (A V.I.A.)
del progetto di un
IMPIANTO DI "CAMIONDEMOLIZIONE"**

in

Comune di Romano d'Ezzelino

Provincia di Vicenza

data: Aprile 2013

STUDIO DI INGEGNERIA AMBIENTALE ING. RUGGERO RIGONI

36100 VICENZA - via Divisione Folgore, 36 - Tel.: 0444.927477 - Fax: 0444.937707 - email: rigoni@ordine.ingegneri.vi.it

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

(Art. 20 D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

DEL PROGETTO DI UN

IMPIANTO DI “CAMIONDEMOLIZIONE”

in

Comune di Romano d'Ezzelino

PROVINCIA DI VICENZA

- INDICE -

0. PREMESSA	1
1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO (PROGETTO PRELIMINARE)	4
1.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA.....	4
1.2 ORGANIZZAZIONE DELL'IMPIANTO E INTERVENTI IN PROGETTO	5
1.2.1 Organizzazione dell'impianto ed operazioni previste.....	6
1.2.1.1 <i>Area A: settore di conferimento dei veicoli fuori uso.....</i>	<i>7</i>
1.2.1.2 <i>Area B: settore di messa in sicurezza e smontaggio del veicolo fuori uso.....</i>	<i>8</i>
1.2.1.3 <i>Aree C1-C2: settore di deposito temporaneo dei rifiuti pericolosi (prodotti).....</i>	<i>11</i>
1.2.1.4 <i>Aree D1-D2: settore di deposito temporaneo dei rifiuti non pericolosi (prodotti).....</i>	<i>12</i>
1.2.1.5 <i>Deposito delle parti di ricambio (ricambi usati)</i>	<i>12</i>
1.2.1.6 <i>Area E: piazzola esterna di deposito temporaneo di veicoli messi in sicurezza e di rifiuti in container.....</i>	<i>12</i>
1.2.2 Interventi in progetto	13
1.2.2.1 <i>Allestimento del settore di conferimento e del settore di smontaggio/demolizione</i>	<i>13</i>
1.2.2.2 <i>Stoccaggi interni</i>	<i>14</i>
1.2.2.3 <i>Allestimento della piazzola esterna di deposito veicoli messi in sicurezza e altri rifiuti non pericolosi in container.....</i>	<i>15</i>
1.2.3 Impianto di trattamento / depurazione delle acque meteoriche (esistente)	15
1.3 TIPOLOGIE DI RIFIUTI ACCETTABILI ED OPERAZIONI PREVISTE IN IMPIANTO	17
1.4 POTENZIALITÀ DI TRATTAMENTO E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO DELL'IMPIANTO	21
1.4.1 Potenzialità di trattamento.....	21
1.4.2 Capacità di stoccaggio.....	21
2. STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE.....	24
2.1 INQUADRAMENTO DEL PROGETTO RISPETTO AGLI ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE	24
2.1.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)	26
2.1.2 Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.)	32
2.1.3 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)	34
2.2 INQUADRAMENTO DEL PROGETTO RISPETTO AI POSSIBILI IMPATTI	40

ALLEGATI:

- Allegato 1:** copia Certificato di Destinazione Urbanistica dell'area.
- Allegato 2:** copia Concessione Idraulica per lo scarico nella Roggia Cornara – Prot. n. 832 del 25/01/06 - rilasciata dal Consorzio di Bonifica Pedemontano Brenta
- Allegato 3:** copia Certificato di Agibilità del capannone.
- Allegato 4:** copia Certificato di Prevenzione Incendi – Prot. n. 23874 del 02/11/2009 – e Attestazione di rinnovo periodico conformità antincendio.
- Allegato 5:** dichiarazione di disponibilità dell'area.
- Allegato 6:** corrispondenza tra i contenuti dell'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii. e lo Studio Preliminare Ambientale presentato.

Elaborati grafici:

- TAV. 01:** inquadramento territoriale.
- TAV. 02:** planimetria e lay-out dell'impianto.
- TAV. 03:** captazione e trattamento acque meteoriche dei piazzali.
- TAV. 04:** documentazione fotografica.

0. PREMESSA

La Carrozzeria LESSIO s.r.l. è insediata in Comune di Romano d'Ezzelino in Via Bassanese, 126 dove ha una nota carrozzeria specializzata nella riparazione di veicoli industriali e nella costruzione di allestimenti speciali.

L'area della Carrozzeria LESSIO ricade in una zona urbanisticamente individuata (vedasi "estratto di P.R.G." nella **tav. 01**) prevalentemente in Z.T.O. D/1.1 "*per insediamenti produttivi di completamento*", parte in Z.T.O. D/2 "*per insediamenti commerciali*" e parte, seppur minimale, in Z.T.O. CI-2 "*per insediamenti residenziali*", come risulta dal Certificato di Destinazione Urbanistica riportato in allegato 1.

Volendo ottimizzare la propria attività, ovvero per poter offrire un servizio (di riparazione) conveniente alla propria clientela, la Carrozzeria LESSIO intende abbinare alla propria attività principale (di carrozzeria industriale) un'attività complementare di "camiondemolizione"; trattasi di una demolizione specializzata nel trattamento di veicoli industriali fuori uso (principalmente autocarri e trattori stradali), funzionale al recupero di parti di carrozzeria e di pezzi di ricambio da utilizzare nella propria attività (per le riparazioni di veicoli industriali), ossia di una demolizione "in conto proprio".

L'attività di camiondemolizione sarà in definitiva quella di un piccolo centro di raccolta di veicoli industriali fuori uso tal quali (C.E.R. 16 01 04*) e privati di sostanze pericolose - messi in sicurezza (C.E.R. 16 01 06), finalizzata al recupero di pezzi di ricambio per uso proprio (per riparazioni), con potenzialità (e quindi dimensioni) decisamente modeste, corrispondenti ad una capacità massima di trattamento pari a 120 t/anno (al massimo 15 veicoli industriali / anno) e ad una capacità di stoccaggio pari ad 80,570 t di rifiuti (di cui 25 t di rifiuti pericolosi).

A prescindere dall'"USO PROPRIO" e dalle PICCOLE DIMENSIONI dell'impianto, la specifica attività in discussione è comunque soggetta agli obblighi normativi di cui all'art. 231 del D.Lgs. N.152/06 e ss.mm.ii., in relazione alla tipologia di veicoli trattati, esclusi dalla disciplina del D.Lgs. N.209/03 e ss.mm.ii.. A livello operativo, peraltro, per quanto concerne l'articolazione dell'attività di

trattamento ed i relativi apprestamenti tecnici, il D.Lgs. N.209/03 rimane comunque, se non l'unico, un utile riferimento di criteri e metodi con il quale è quindi opportuno rapportarsi; per quanto riguarda infine le procedure a cui attenersi, si deve far riferimento alle *“Linee guida per il trattamento dei veicoli fuori uso e le conseguenti problematiche ambientali”* definite dalla recente norma UNI 11448 - Giugno 2012.

Ciò considerato, la Carrozzeria LESSIO intende utilizzare una porzione del proprio capannone e parte dell'area scoperta di pertinenza per realizzare un *impianto di “camiondemolizione”*; poichè la nuova attività prevede (anche) il recupero di rifiuti pericolosi (veicoli fuori uso – C.E.R. 16 01 04*), il progetto dell'impianto rientra fra quelli indicati al *punto 7, lett. z.a: “impianti di smaltimento e recupero di rifiuti pericolosi, mediane operazioni di cui all'allegato B, lettere D2, D8 e da D13 a D15, ed all'Allegato C, lettere da R2 a R9.....”* dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. N. 152/06 e ss.mm.ii., per i quali è prevista la *“verifica di assoggettabilità a V.I.A.”* ai sensi della Parte II della norma medesima. In particolare, per i progetti rientranti nell'allegato IV alla parte II, l'*art. 20 (verifica di assoggettabilità)* del D.Lgs. N.152/06 e ss.mm.ii. dispone che il Proponente trasmetta all'Autorità competente (nel caso specifico alla Provincia):

- *il progetto preliminare,*
- *lo studio preliminare ambientale,*

sulla base dei quali l'Autorità medesima procede alla *“verifica di assoggettabilità”* a termine della quale si esprime sulla necessità o meno della V.I.A..

Stante la mancanza di sussidi tecnici standardizzati e di specifici criteri applicativi, per l'elaborazione dei documenti richiesti appare logico riferirsi, data l'analogia dell'obiettivo perseguito, a quanto già previsto dalla L.R. N. 10/99 per le tipologie progettuali assoggettate a *“screening”* relativamente alle quali il soggetto proponente richiede la *“verifica”* all'Autorità competente allegando i seguenti elaborati:

- *la descrizione del progetto dell'impianto, opera o intervento,*
- *una relazione con i dati necessari per individuare e valutare i possibili impatti sotto il profilo ambientale e territoriale.*

Ciò premesso, col presente documento, che comprende il “*progetto preliminare*” e lo “*studio preliminare ambientale*”, si provvede a descrivere l’impianto in progetto e a fornire gli elementi utili a valutarne la compatibilità ambientale rispetto:

- ai piani territoriali / di programmazione settoriale,
- ai possibili impatti sulle componenti ambientali interessate,

con le semplificazioni consone alla tipologia e alla obiettiva modesta consistenza dello specifico progetto. A questo proposito, si ribadisce che il progetto di che trattasi prevede interventi minimali (unicamente l’allestimento di settori operativi e stoccaggi interni ad un capannone esistente e la realizzazione di una piazzola esterna, dotata dei relativi sistemi di captazione e disoleazione delle acque meteoriche) finalizzati alla realizzazione di un impianto di ridotte dimensioni e potenzialità, che necessita della “verifica” in questione soltanto perché rientrante, quantunque per quantitativi annui decisamente modesti, fra gli impianti di recupero di rifiuti pericolosi (veicoli industriali fuori uso C.E.R. 16 01 04*).

1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO (PROGETTO PRELIMINARE)

1.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA

La Carrozzeria LESSIO si trova in una zona contigua al confine comunale sud del Comune di Romano d'Ezzelino (che segue la direttrice di Via Bassanese), in prossimità della sopraelevata S.S. 47 ed è raggiungibile dallo svincolo di Romano Sud sito a 400 m a sud dell'area (vedasi estratto di P.R.G. e ortofoto satellitare nella **tav. 01**).

L'area della Carrozzeria LESSIO s.r.l. è catastalmente censita in Comune di Romano d'Ezzelino al Fg. 16, mappali nn. 121, 1080, 1083, 1295 e 1616 (vedasi estratto di mappa catastale nella **tav. 01**). Con riferimento al vigente P.R.G. di Romano d'Ezzelino ("VARIANTE 25" approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 29/11/2007), l'area ricade prevalentemente in zona *D/1.1 di completamento per insediamenti produttivi artigianali ed industriali*, parte in zona *D/2 per insediamenti commerciali* e parte residuale in zona *C1-2 per insediamenti residenziali* (vedasi Certificato di Destinazione Urbanistica in allegato 1).

L'area non è soggetta ad alcun tipo di vincolo, è costeggiata dalla Roggia Cornara, che scorre tombinata sotto la pista ciclabile lungo il confine ovest, già utilizzata per il recapito delle acque meteoriche dei pluviali dei fabbricati e di quelle scolanti dal piazzale impermeabilizzato, a norma del provvedimento di concessione idraulica rilasciato dal competente Consorzio di Bonifica (copia in allegato 2).

L'area, che si estende su una superficie complessivamente pari a circa 6'600 mq, è recintata e dispone di due accessi da Via Bassanese e di un ulteriore accesso (di servizio) da Via Oslavia.

L'impianto di "camiondemolizione" sarà ricavato in una porzione del capannone di proprietà agibile (vedasi Certificato di Agibilità in allegato 3) attualmente adibito ad attività di carrozzeria e in una porzione di area pertinenziale esterna, ricadente in zona D/1.1 artigianale-industriale.

1.2 ORGANIZZAZIONE DELL'IMPIANTO E INTERVENTI IN PROGETTO

Lo scopo dell'iniziativa, cui si riferisce il presente progetto, è l'allestimento di un impianto di demolizione specificatamente previsto per il recupero ad uso proprio di pezzi di ricambio da veicoli industriali fuori uso tal quali (C.E.R. 16 01 04*) e messi in sicurezza (C.E.R. 16 01 06); questa attività sarà quindi di supporto all'attività principale (in essere) di carrozzeria e, a tale scopo, viene prevista in alcune (piccole) porzioni del complesso produttivo esistente, con limitati interventi di adattamento finalizzati unicamente a garantire in via preventiva:

- la tutela delle componenti ambientali, in particolare la difesa del suolo e del sottosuolo,
- la sicurezza delle lavorazioni e del luogo di lavoro.

Non viene prevista alcuna costruzione edilizia, ma unicamente opere di protezione del suolo e di captazione/controllo delle acque meteoriche di dilavamento, per continuare a garantirne lo scarico (in corpo idrico superficiale) nel rispetto dei limiti di accettabilità applicabili.

In estrema sintesi il progetto in discussione prevede (come rappresentato nella **tav. 02**: planimetria e lay-out dell'impianto):

- l'allestimento dell'area da adibire all'attività di camiondemolizione e degli annessi stoccaggi di rifiuti "prodotti" in una porzione del capannone (esistente) adibito a carrozzeria;
- la realizzazione di una piazzola pavimentata esterna, idraulicamente compartimentata e dotata di sistema di captazione e disoleazione delle acque meteoriche insistenti, per il deposito di veicoli messi in sicurezza e di rifiuti non pericolosi (quelli più voluminosi) prodotti dall'attività di autodemolizione (stoccati entro container coperti).

1.2.1 Organizzazione dell'impianto ed operazioni previste

L'accesso all'impianto di camiondemolizione avverrà dal piazzale comune all'attività principale svolta nei vari fabbricati mentre per il conferimento dei veicoli fuori uso si prevede l'utilizzo dell'area tettoiata prospiciente il capannone principale (in una porzione del quale si prevede di ricavare il settore operativo della camiondemolizione).

Considerato l'esiguo numero di veicoli previsto in giacenza e trattamento (max n. 2 veicoli), le aree a disposizione, gli accessi di congrua larghezza, le vie di transito interno e gli spazi di manovra risultano adeguati sia per l'agevole movimentazione dei mezzi in conferimento, sia per la mobilità interna propria dell'attività principale in essere.

L'impianto ha, nella configurazione prevista dal progetto, un'organizzazione in "settori"; come richiesto dalla normativa tecnica di riferimento, rappresentata dalla UNI 11448:2012 e dal D.Lgs. n. 209/03, tutte le aree interessate dalla presenza di rifiuti hanno una superficie idonea all'effettuazione delle operazioni previste, sono pavimentate, impermeabili e resistenti alle sostanze liquide contenute nei veicoli. In particolare, l'area nella quale si prevede di effettuare la messa in sicurezza e le attività di smontaggio/demolizione (dove quindi è maggiore il rischio di percolamenti) ha pavimento in calcestruzzo armato liscio che sarà dotato di sistema di drenaggio e raccolta di eventuali colaticci/percolati.

Questo settore, che include anche le aree di deposito temporaneo di rifiuti pericolosi, è ricavato in una porzione del capannone e risulta quindi dislocato in area coperta così come richiesto dalla UNI 11448:2012 e dal D.Lgs. n.209/03, per quanto applicabili (come riferimento tecnico).

Di seguito si descrivono le aree dell'impianto di "camiondemolizione", rappresentate nella **tav. 02**: planimetria e lay-out dell'impianto.

1.2.1.1 Area A: settore di conferimento dei veicoli fuori uso

Il settore di conferimento dei veicoli fuori uso è identificato nell'area tettoiata prospiciente il capannone esistente, dove i veicoli da demolire possono arrivare con le seguenti modalità:

- consegnati direttamente dal detentore che vuole disfarsi del veicolo;
- tramite soggetto autorizzato al trasporto dei veicoli fuori uso;
- tramite un concessionario, gestore di automercato o della succursale di una casa costruttrice che ha ritirato il veicolo destinato alla demolizione;
- tramite altro impianto di autodemolizione autorizzato.

La tipologia del veicolo conferito può corrispondere al C.E.R. 16 01 04 (veicolo tal quale) oppure al C.E.R. 16 01 06 (veicolo privato di sostanze pericolose, ovvero già messo in sicurezza) secondo la distinzione di cui al punto 3 della UNI 11448:2012.

Alla consegna vengono effettuate le verifiche in merito alla documentazione del veicolo, alle eventuali autorizzazioni al trasporto e alla documentazione sul trasporto rifiuti, seguendo la procedura di accettazione di cui al punto 5.1 e all'Appendice A della UNI 11448:2012.

Una volta "accettato", il veicolo viene scaricato dal mezzo di trasporto per destinarlo alle operazioni di messa in sicurezza (se necessario). Prima delle operazioni di messa in sicurezza viene effettuata la prova di funzionalità del motore per definire la sua destinazione. Se la prova risulta positiva il motore può essere venduto integro mentre se risulta negativa si procede alla demolizione.

Il veicolo da sottoporre alle operazioni di messa in sicurezza, subito dopo la sua accettazione, viene portato all'interno del capannone (per la rimozione delle sostanze e delle componenti pericolose). In ogni caso, anche per i veicoli "già messi in sicurezza", si provvede ad una verifica prima di avviarli all'area di deposito esterna.

Nell'area di conferimento può sostare provvisoriamente un unico veicolo.

1.2.1.2 Area B: settore di messa in sicurezza e smontaggio del veicolo fuori uso

L'area da adibire al settore operativo della camiondemolizione sarà ricavata in una porzione del capannone; dei 734 mq del capannone, circa 190 mq saranno dedicati alla specifica nuova attività. L'area suddetta sarà destinata alle operazioni di messa in sicurezza, allo smontaggio delle parti di carrozzeria e dei pezzi meccanici e comprende anche le aree di deposito temporaneo dei rifiuti (pericolosi e alcuni non pericolosi) prodotti dalle operazioni medesime (aree C - D).

Nell'area di messa in sicurezza / smontaggio viene "trattato" un veicolo per volta.

L'area, pavimentata con massetto di cemento armato lisciato al quarzo per usi industriali, sarà presidiata da una canala grigliata collegata ad un contenitore di raccolta a tenuta di eventuali colaticci/percolati.

Nel settore individuato, il veicolo da demolire sarà sottoposto, nell'ordine, alle seguenti operazioni:

- messa in sicurezza: operazioni di rimozione di sostanze e di componenti solidi e liquidi pericolosi (in conformità a quanto previsto al punto 5.2 della UNI 11448:2012 e al punto 5.1 All. 1 D.Lgs. n.209/03);
- smontaggio/demolizione: operazioni di smontaggio di parti di ricambio (che vengono stoccate a magazzino) e di rimozione/separazione dei materiali e delle componenti riutilizzabili/recuperabili, condotte in modo da non comprometterne le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero e comunque secondo quanto previsto al punto 5.3 della UNI 11448:2012.

In particolare, la **messa in sicurezza** dei veicoli fuori uso prevede le fasi e le modalità di cui alla seguente tabella, che riporta i riferimenti alla UNI 11448:2012 e all'All. 1 del D.Lgs. N.209/03.

Ovviamente, prima di procedere alle operazioni di messa in sicurezza, si avrà cura di verificare l'assenza o, eventualmente, di asportare dal veicolo i rifiuti non pertinenti il veicolo stesso (punto 5.2a) della UNI 11448:2012).

Punto 5.2 UNI 11448:2012 D.Lgs. n.209/03	Punto 5.1 All.1 D.Lgs. n.209/03	Modalità prevista
5.2.b) rimozione e stoccaggio degli accumulatori: - la rimozione degli accumulatori, deve essere eseguita manualmente, con l'ausilio di apposita attrezzatura minuta; gli addetti che svolgono questa operazione devono essere dotati di idonei dispositivi di protezione individuale (per esempio guanti protettivi, scarpe di sicurezza, dispositivi di protezione degli occhi, ecc.), - a seguito della rimozione, si procede allo stoccaggio degli accumulatori, che deve avvenire in appositi contenitori stagni e, se necessario, realizzati in materiale resistente alle sostanze acide, dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dagli stessi. Generalmente la neutralizzazione delle soluzioni acide contenute negli accumulatori è eseguita fuori sito, secondo le indicazioni dell'organo competente.	5.1.a) rimozione degli accumulatori, neutralizzazione delle soluzioni acide eventualmente fuoriuscite e stoccaggio in appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse; la neutralizzazione elettrolitica può essere effettuata sul posto o in altro luogo.	la rimozione degli accumulatori sarà effettuata da personale qualificato, dotato di idonei D.P.I., con l'ausilio di apposita attrezzatura minuta; gli accumulatori saranno stoccati entro appositi contenitori omologati, resistenti all'attacco acido, a tenuta nei confronti di eventuali perdite di sostanze acide dagli accumulatori; eventuali percolati potranno essere neutralizzati in loco mediante calce o polvere equipollente.
5.2.c) trattamento dei serbatoi di gas compresso: - estrazione mediante pompa antideflagrazione, - stoccaggio in recipienti a norma di legge (fissi o mobili), - riutilizzo del gas combustibile all'interno dell'impianto (per esempio per l'alimentazione di altre attrezzature o per il riscaldamento degli uffici), - combustione del residuo gassoso tramite torcia aero-propanica, - bonifica del serbatoio vuoto per la messa in sicurezza tramite riempimento con fluidi (per esempio azoto, acqua, fluidi inerti).	5.1.b) rimozione dei serbatoi di gas compresso ed estrazione, stoccaggio e combustione dei gas ivi contenuti nel rispetto della normativa vigente per gli stessi combustibili.	Non applicabile in quanto non vengono ritirati veicoli con serbatoi di gas compresso.
5.2.d) rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere, quali airbag ancora attivi: - la neutralizzazione può avvenire anche per esplosione in vettura con attrezzatura specifica. Gli airbag neutralizzati tramite esplosione in vettura non necessitano dello smontaggio successivo, - la manipolazione delle cariche esplosive deve essere effettuata esclusivamente da personale che abbia ricevuto una specifica formazione documentata circa i comportamenti cui attenersi;	5.1.c) rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere, quali air-bag.	E' prevista la neutralizzazione in vettura mediante apposita attrezzatura portatile omologata utilizzata da personale allo scopo adeguatamente istruito / formato.
5.2.e) prelievo del carburante: - per l'estrazione del carburante si deve utilizzare una specifica attrezzatura dotata di sistemi antideflagranti. Il carburante deve essere avviato al reimpiego immediato, - il temporaneo deposito dello stesso deve avvenire in contenitori idonei allo scopo e rispondenti ai criteri di sicurezza, nei limiti quantitativi stabiliti dalla legislazione vigente in materia;	5.1.d) prelievo del carburante e avvio a riuso.	Il carburante verrà prelevato con specifica attrezzatura e riutilizzato per usi interni. Eventuale carburante in esubero verrà stoccato in contenitori idonei omologati.

5.2.f) prelievo dei liquidi: - la rimozione dei liquidi deve essere effettuata con impianti automatizzati i quali aspirano pneumaticamente i liquidi, o con altri metodi di prelievo che garantiscano almeno analoga efficienza evitando che vi siano percolazioni nel veicolo. 1) Liquidi contenuti nei motori, nei cambi e nelle altre componenti meccaniche: il prelievo dell'olio deve essere effettuato utilizzando una specifica attrezzatura al fine di evitare il contatto diretto e movimentazione dei liquidi da parte degli addetti. L'olio può non essere rimosso per il reimpiego delle parti interessate. 2) Liquido freni e fluidi idraulici devono essere conservati in contenitori separati rispetto agli oli esausti. 3) Liquido antigelo. 4) Liquido lavavetri ed altri eventuali liquidi contenuti nel veicolo; 5.2.h) prelievo dei fluidi refrigeranti dei sistemi di condizionamento: i fluidi refrigeranti devono essere prelevati utilizzando specifiche attrezzature dotate di un sistema di stoccaggio che consentano il successivo avvio a recupero/reimpiego o a smaltimento del fluido prelevato.	5.1.e) rimozione, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori, secondo le modalità e le prescrizioni fissate per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi, di olio motore, di olio della trasmissione, di olio del cambio, di olio del circuito idraulico, di antigelo, di liquido refrigerante, di liquido dei freni, di fluidi refrigeranti dei sistemi di condizionamento e di altri liquidi e fluidi contenuti nel veicolo fuori uso, a meno che non siano necessari per il reimpiego delle parti interessate.	Tutti i liquidi verranno prelevati con apposite attrezzature e stoccati in contenitori separati nell'area ad essi dedicata. I fluidi del sistema di condizionamento saranno estratti con specifica attrezzatura in grado di aspirare il gas contenuto e di immetterlo in bombola dedicata. Il fluido verrà stoccato per essere riutilizzato o smaltito come rifiuto.
5.2.g) rimozione del filtro olio: l'olio percolato deve essere stoccato con gli oli lubrificanti, il filtro deve essere depositato in apposito contenitore per il trattamento conseguente; il filtro olio può non essere rimosso se necessario per il reimpiego del motore;	5.1.f) rimozione del filtro-olio che deve essere privato dell'olio, previa scolatura; l'olio prelevato deve essere stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro deve essere depositato in apposito contenitore, salvo che il filtro stesso non faccia parte di un motore destinato al reimpiego.	I filtri olio (se rimossi) verranno lasciati scolare prima di essere alienati a rifiuto. Il contenitore per l'olio motore sarà dotato di cesto forato per la scolatura dei filtri che dopo un tempo opportuno verranno prelevati e stoccati nel contenitore dedicato.
5.2.i) rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti PCB (policlorobifenili), qualora contenuti nei veicoli;	5.1.g) rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti PCB.	I condensatori contenenti PCB non sono presenti nei veicoli recenti e, in ogni caso, se rinvenuti verranno asportati e messi in deposito in contenitore dedicato. In caso di incertezza, i condensatori verranno gestiti come contenenti PCB.
5.2.j) rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio;	5.1.h) rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio.	I componenti contenenti mercurio possono essere presenti nei veicoli meno recenti: ne viene prevista l'asportazione e lo stoccaggio in contenitore dedicato.

Le operazioni di **smontaggio** sono finalizzate ad asportare dal veicolo parti di valore adatte ad un reimpiego diretto per l'uso originario classificabili come ricambi usati; lo smontaggio, che deve salvaguardare l'integrità del componente, verrà effettuato con l'ausilio di attrezzatura da officina manuale o pneumatica. Il veicolo messo in sicurezza, privato delle parti qualificate come ricambi usati, può essere ceduto come tale oppure come "carcassa bonificata" ad altri impianti autorizzati per il suo recupero finale; in quest'ultimo caso si provvederà a rimuovere:

- pneumatici,
- grandi componenti in plastica monomateriale (per esempio paraurti),
- altri componenti in plastica monomateriale (serbatoi),
- vetri,
- catalizzatore,
- componenti metallici non ferrosi (di rame e/o alluminio),
- qualsiasi altro materiale o rifiuto estraneo al veicolo.

Se del caso, si provvederà altresì a separare parti meccaniche ad alto contenuto di metallo (come motori, cambi, trasmissioni, ecc.) per conferirli separatamente agli impianti di recupero autorizzati.

I vari rifiuti prodotti dallo smontaggio saranno depositati separatamente nelle apposite aree all'uopo individuate.

La movimentazione dei vari materiali pesanti sarà effettuata con carrelli elevatori e per gli stoccaggi in area esterna verranno utilizzati container dotati di copertura (vedasi allegata **tav. 02**: planimetria e lay-out dell'impianto).

Il progetto non prevede la riduzione volumetrica delle carcasse bonificate che, una volta private tutte le parti recuperabili, saranno avviate ad altri impianti autorizzati per le definitive operazioni di recupero.

1.2.1.3 Aree C1-C2: settore di deposito temporaneo dei rifiuti pericolosi (prodotti)

Lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi (prodotti) è previsto nell'area interna delimitata da un cordolo di compartimentazione. I rifiuti pericolosi verranno stoccati in modo differenziato, in relazione alla loro tipologia e alle caratteristiche di pericolo, in appositi contenitori a tenuta stagna presidiati (quelli liquidi o contenenti rifiuti liquidi) da bacini di contenimento. I contenitori avranno caratteristiche di resistenza idonee alla natura del rifiuto da contenere.

1.2.1.4 Aree D1-D2: settore di deposito temporaneo dei rifiuti non pericolosi (prodotti)

Lo stoccaggio dei rifiuti non pericolosi (prodotti) è previsto nell'area interna, delimitata dal cordolo di compartimentazione. I rifiuti non pericolosi (in particolare catalizzatori esauriti, pastiglie freni non contenenti amianto e gas condizionatori) verranno stoccati, in modo differenziato, in relazione alla loro tipologia e alle loro caratteristiche, in appositi contenitori. I contenitori avranno caratteristiche di resistenza idonee alla natura del rifiuto da contenere.

1.2.1.5 Deposito delle parti di ricambio (ricambi usati)

Le parti e i pezzi di ricambio, da utilizzare unicamente per le proprie necessità aziendali, per le operazioni di riparazione, saranno catalogati e stoccati a magazzino in apposite scaffalature e/o rastrelliere.

1.2.1.4 Area E: piazzola esterna di deposito temporaneo di veicoli messi in sicurezza e di rifiuti in container

Il deposito dei veicoli messi in sicurezza (C.E.R. 16 01 06) e di alcuni rifiuti (voluminosi) non pericolosi prodotti dalle operazioni di smontaggio / demolizione viene previsto in un'area (piazzola) esterna, in prossimità dell'accesso all'impianto in progetto (previsto da via Oslavia); i rifiuti non pericolosi saranno stoccati in container metallici (dotati di copertura) separati per codici C.E.R..

Ogni deposito sarà contraddistinto da apposita cartellonistica indicante la descrizione e il C.E.R. dei rifiuti stoccati.

La piazzola di stoccaggio sarà idraulicamente compartimentata e presidiata da una canaletta grigliata di captazione delle acque meteoriche insistenti, che verranno raccolte e trattate (disoleate) prima del loro convogliamento all'impianto di depurazione esistente, che tratta tutte le acque meteoriche scolanti dalle aree impermeabilizzate esterne dell'azienda.

1.2.2 Interventi in progetto

Come già detto, il progetto non prevede alcuna nuova costruzione edilizia, salvo modesti interventi finalizzati all'organizzazione (delimitazione) dell'impianto, alla tutela del sottosuolo e al controllo delle acque meteoriche di dilavamento. In particolare, il progetto in discussione prevede (come rappresentato nella **tav. 02**: planimetria e lay-out dell'impianto) gli apprestamenti di seguito descritti.

1.2.2.1 Allestimento del settore di conferimento e del settore di smontaggio/demolizione

Il settore conferimento (area A) non necessita di particolari apprestamenti; si ritiene sufficiente prevedere l'identificazione (perimetrazione) dell'area con segnaletica orizzontale e la segnalazione della tipologia di rifiuti da conferire mediante apposito cartello verticale riportante la descrizione e il codice C.E.R..

Per separare la porzione di capannone adibita alle operazioni di smontaggio / demolizione e di deposito dei rifiuti prodotti dall'area restante (che rimarrà adibita all'attività di carrozzeria), si prevede una delimitazione realizzata con elementi modulari accostati tipo Jersey in materiale plastico di colore rosso e bianco.

La pavimentazione dell'area interna è in calcestruzzo armato levigato al quarzo; il perimetro del settore smontaggio / demolizione sarà delimitato con una cordonatura di tipo stradale (con interposta guarnizione di tenuta) per la compartimentazione idraulica dell'area e quindi per il contenimento di eventuali colaticci che potranno essere rimossi mediante assorbimento con idonei materiali; la captazione di eventuali percolati sarà assicurata da una canaletta grigliata afferente ad un pozzetto in c.a.v. entro cui sarà alloggiato un contenitore di raccolta a tenuta, in polietilene, estraibile. Il pozzetto avrà dimensioni interne pari a 80 x 80 x H 100 cm e alloggerà un contenitore a tenuta in HDPE Ø 60 cm x H 80 cm. I liquidi accidentalmente versati, raccolti nel contenitore suddetto, possono essere facilmente aspirati con attrezzatura mobile e accumulati entro bonzette che verranno dislocate nell'apposita area (C) di stoccaggio (dei rifiuti pericolosi) per il successivo conferimento ad impianti di trattamento autorizzati.

1.2.2.2 Stoccaggi interni

I rifiuti pericolosi prodotti dalle operazioni di messa in sicurezza saranno stoccati all'interno del capannone (nell'area C) e gestiti, in modo da assicurare la protezione ambientale e per la salute dell'uomo (art. 178 D.Lgs. N.152/2006 - finalità), in base alle loro caratteristiche di pericolosità (art. 187 D.Lgs. N.152/2006 - divieto di miscelazione di rifiuti pericolosi).

Non sono previsti contenitori fissi o interrati. Tutti i contenitori di liquidi saranno posizionati su bacini di contenimento di capacità almeno pari al volume del serbatoio stesso, oppure, nel caso lo stesso bacino di contenimento alloggi più serbatoi, pari ad almeno il 1/3 del volume totale dei serbatoi ospitati e, in ogni caso, non inferiore al volume del serbatoio di volume maggiore. Sono previsti 2 bacini di contenimento (C1 e C2) di dimensioni rispettivamente pari a 6,00 x 1,20 x H 0,25 m e 3,30 x 1,20 x H 0,25 m aventi quindi capacità rispettivamente pari a 1'800 lt (C1) e 1'000 lt (C2) sui quali verranno posti al massimo:

sul bacino C1: un totale di 4'300 litri di rifiuti ($4'300 / 3 = \sim 1'433 \text{ lt} < 1'800 \text{ lt}$)

di cui 1'500 lt riconducibili al serbatoio di volume maggiore,

sul bacino C2: un totale di 1'950 litri di rifiuti ($1'950 / 3 = 650 \text{ lt} < 1'000 \text{ lt}$)

di cui 1'000 lt riconducibili al serbatoio di volume maggiore,

come descritto nella allegata **tav. 02**: planimetria e lay-out dell'impianto.

Il controllo del livello dei contenitori sarà effettuato a vista salvo che per i contenitori di olio motore e liquido antigelo; per questi ultimi contenitori si prevede l'adozione di un controllo di livello a galleggiante; il livello massimo garantirà un franco residuo del 10% rispetto al volume geometrico del serbatoio.

I recipienti saranno opportunamente etichettati, con l'indicazione del rifiuto contenuto e delle rispettive caratteristiche di pericolo conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose. Per garantire l'applicazione dei criteri per lo stoccaggio, il personale verrà all'uopo opportunamente istruito; il personale sarà anche formato per il rispetto delle condizioni di sicurezza per l'ambiente e per la salute previste per le operazioni di manipolazione di sostanze pericolose (es. riempimento dei serbatoi).

1.2.2.3 *Allestimento della piazzola esterna di deposito veicoli messi in sicurezza e altri rifiuti non pericolosi in container*

La piazzola esterna di deposito è prevista in un'area già impermeabilizzata che comunque deve essere almeno risagomata (e quindi ri-pavimentata) con opportuna pendenza in modo da corrivare le acque meteoriche insistenti verso un lato maggiore, lungo il quale si prevede di posare una canaletta grigliata, per la captazione e lo sgrondo delle acque meteoriche stesse. La piazzola di deposito, avente dimensioni $37,00 \times 3,70$ m, sarà realizzata con massetto di calcestruzzo dello spessore di 20 cm, armato con rete elettrosaldata Ø 8 mm maglia 20×20 cm; la superficie sarà sagomata con pendenza (dell'1%) a confluire nella canaletta grigliata di cui sopra, delimitata esternamente da una cordonata di compartimentazione idraulica.

La canaletta di raccolta sarà resa a perfetta tenuta, mediante sigillatura delle giunzioni dei vari elementi, così come saranno sigillate le giunzioni degli elementi della cordonata di contenimento, in modo da prevenire fughe laterali d'acqua. La canaletta prevista (vedasi **tav. 03**) ha una sezione di 15×15 cm e uno sviluppo lineare di circa 36 m. Le acque captate dalla canaletta saranno convogliate in due pozzetti interrati di disoleazione statica, collegati in serie, aventi dimensioni interne: $100 \times 100 \times H150$ cm. A valle dei due pozzetti di disoleazione, sarà posto in opera un pozzetto di ispezione, da cui le acque (disoleate) defluiranno per gravità, mediante un (nuovo) collettore interrato raccordato all'esistente rete di esaurimento delle acque meteoriche, all'impianto di depurazione e quindi allo scarico (esistente) nella Roggia Cornara (tratto tombinato).

1.2.3 Impianto di trattamento / depurazione delle acque meteoriche (esistente)

Ancorché nelle aree esterne della Carrozzeria LESSIO non insistano depositi permanenti di rifiuti / materiali in grado di rilasciare sostanze pericolose a seguito del dilavamento meteorico, trattandosi in buona sostanza di aree di parcheggio e movimentazione mezzi, si è a suo tempo provveduto alla realizzazione di un impianto di trattamento delle acque meteoriche scolanti dalle aree impermeabilizzate, che vengono infine esaurite nella Roggia Cornara; per lo scarico in parola, che si immette in un tratto tubulato del corso d'acqua, è stata acquisita la concessione idraulica dal competente Consorzio di Bonifica Pedemontano Brenta (in allegato 2 alla presente relazione).

Il progetto in discussione non prevede l'impermeabilizzazione di ulteriori aree rispetto alla situazione in essere e quindi non sussistono condizioni di aggravio del carico idraulico afferente all'impianto terminale che viene pertanto confermato così come si confermano le condizioni (idraulicamente invarianti) in base alle quali è stato rilasciato il provvedimento di concessione per lo scarico nella Roggia Cornara.

Per ragioni di cautela sotto il profilo amministrativo (di autorizzazione allo scarico) e per rendere possibile il controllo dello scarico parziale - di acque di dilavamento - proveniente dall'area di deposito esterna asservita all'impianto di camiondemolizione, si è peraltro ritenuto opportuno prevedere, con il presente progetto, una coppia di pozzetti disoleatori e un pozzetto di ispezione "dedicato" a monte della confluenza dello scarico parziale suddetto nella rete recapitante all'impianto di trattamento terminale esistente. I particolari dei manufatti di disoleazione e del pozzetto di ispezione sono riportati nella **tav. 03**.

Per quanto concerne l'impianto di trattamento esistente (vedasi **tav. 03**), trattasi di un insieme di manufatti funzionali alla rimozione di eventuali solidi (mediante decantazione) e di eventuali olii (mediante disoleazione a coalescenza) potenzialmente veicolati dall'acqua meteorica scolante dai piazzali impermeabilizzati ed è pertanto idoneo al tipo di acque trattate. In particolare, l'impianto di trattamento risulta costituito nell'ordine dai seguenti comparti:

- un pozzo scolmatore (della seconda pioggia) a pianta circolare (del diametro di 130 cm);
- una vasca di raccolta e predecantazione delle acque di 1^a pioggia, in c.a.p. a pianta circolare (del diametro di 220 cm), interrata, con tirante d'acqua di circa 150 cm, dalla quale le acque vengono sollevate alla successiva sezione di disoleazione,
- una vasca di disoleazione in c.a.p. a pianta circolare (del diametro di 170 cm), interrata, avente tirante d'acqua di circa 150 cm, con filtro a coalescenza per la separazione di olii e idrocarburi,
- una vasca interrata di raccolta e decantazione finale, in c.a.p. a pianta circolare (del diametro di 170 cm), avente tirante d'acqua di circa 150 cm;
- un pozzetto ispezione finale.

1.3 TIPOLOGIE DI RIFIUTI ACCETTABILI ED OPERAZIONI PREVISTE IN IMPIANTO

Come già detto, il progetto è relativo all'allestimento di un impianto di "camion-demolizione" finalizzato al recupero ad uso proprio di pezzi di ricambio ricavati da veicoli industriali fuori uso tal quali (C.E.R. 16 01 04*) e messi in sicurezza (C.E.R. 16 01 06); la nuova attività sarà quindi di supporto a quella principale (in essere) di carrozzeria industriale.

Per quanto sopra, all'impianto in progetto si prevede di conferire unicamente due tipologie di rifiuti corrispondenti ai codici C.E.R. 16 01 04* (veicoli fuori uso) e 16 01 06 (veicoli fuori uso, già privati di sostanze/componenti pericolose), così come definiti dalla norma UNI 11448:2012; la seconda tipologia di rifiuti (C.E.R. 16 01 06) può comprendere tanto le carcasse dei veicoli, prive o complete di motore, quanto l'intero veicolo, purchè (in entrambi i casi) siano stati rimossi i liquidi e tutte le altre componenti pericolose.

I veicoli possono essere conferiti all'impianto con le seguenti modalità:

- consegnati direttamente dal detentore che vuole disfarsi del veicolo;
- tramite soggetto autorizzato al trasporto dei veicoli fuori uso;
- tramite un concessionario, gestore di automercato o della succursale di una casa costruttrice, che ha ritirato il veicolo destinato alla demolizione;
- tramite altro impianto di autodemolizione autorizzato.

All'atto della consegna del veicolo (rifiuto), nell'apposito settore di conferimento (area tettoia prospiciente il capannone), saranno effettuate le verifiche in merito alla documentazione del veicolo e alle eventuali autorizzazioni sul trasporto rifiuti.

Una volta "accettato", il veicolo viene scaricato dal mezzo di trasporto per destinarlo (se necessario) alle operazioni di messa in sicurezza effettuate all'interno del capannone, ovvero alla verifica delle condizioni di messa in sicurezza (già effettuate) per i veicoli C.E.R. 16 01 06.

Preliminarmente alle operazioni di messa in sicurezza (per i veicoli C.E.R. 16 01 04*) viene effettuata la prova di funzionalità del motore, per definire la sua destinazione; se la prova risulta positiva, il motore può essere venduto integro mentre se risulta negativa si procede alla demolizione.

Ovviamente, prima di procedere alle operazioni di messa in sicurezza, si avrà cura di verificare l'assenza o, eventualmente, di asportare dal veicolo i rifiuti non pertinenti il veicolo stesso.

La messa in sicurezza dei veicoli verrà effettuata, con l'ausilio di attrezzature manuali, da personale qualificato all'uopo formato e dotato di idonei D.P.I. e si articolerà nelle operazioni in seguito elencate:

- rimozione degli accumulatori e loro stoccaggio (deposito temporaneo);
- neutralizzazione (in vettura) degli air bag ancora attivi (non esplosi);
- prelievo ed accumulo del carburante (per il riuso interno);
- prelievo e stoccaggio separato (deposito temporaneo) dei liquidi pericolosi (oli, liquido circuito frenante, liquido antigelo, liquido lavavetri) e del fluido refrigerante del sistema di condizionamento;
- rimozione (eventuale) e stoccaggio del filtro dell'olio (deposito temporaneo);
- rimozione e stoccaggio (deposito temporaneo) di eventuali condensatori contenenti PCB (policlorobifenili);
- rimozione e stoccaggio (deposito temporaneo) di eventuali componenti contenenti Mercurio;
- rimozione e stoccaggio (deposito temporaneo) di eventuali pastiglie dei freni contenenti Amianto;
- rimozione e stoccaggio (deposito temporaneo) di ogni eventuale altro componente contenente metalli pesanti (Piombo, Cadmio);
- rimozione e stoccaggio (deposito temporaneo) di eventuali catalizzatori pericolosi;
- rimozione e stoccaggio (deposito temporaneo) di eventuali altri componenti pericolosi segnalati dalle case costruttrici del veicolo.

I rifiuti prodotti dalle operazioni di messa in sicurezza saranno stoccati separatamente, in relazione alla loro tipologia e alle caratteristiche di pericolo, in appositi contenitori a tenuta stagna presidiati (quelli liquidi o contenenti liquidi) da bacini di contenimento. I contenitori, che avranno caratteristiche di resistenza idonee alla natura del rifiuto da contenere, saranno disposti su aree specificatamente individuate ad allestite all'interno del capannone.

Le operazioni di demolizione coincidono praticamente con le operazioni di smontaggio finalizzate all'asportazione (dal veicolo) di parti di valore adatte ad un reimpiego diretto per l'uso originario (parti classificabili come ricambi usati) e di

altre componenti da avviare a recupero separatamente dalla carcassa, per la promozione del riciclaggio, presso specifici impianti autorizzati.

Per quanto riguarda le parti adatte al reimpiego diretto, come ricambi usati, non è possibile, a priori, definirne il tipo e la consistenza, ciò dipendendo dalle condizioni del veicolo e/o della parte stessa al momento del conferimento, la cui valutazione sarà, di volta in volta, effettuata dal personale della Carrozzeria Lessio s.r.l..

Per quanto riguarda invece le attività di smontaggio finalizzate alla promozione del riciclaggio, viene prevista la possibilità di rimuovere:

- pneumatici,
- grandi componenti in plastica monomateriale (per esempio paraurti),
- altri componenti in plastica monomateriale (serbatoi),
- vetri,
- catalizzatori non contenenti sostanze pericolose,
- pastiglie dei freni non contenenti sostanze pericolose,
- componenti metallici non ferrosi (di rame e/o alluminio),
- componenti metallici ferrosi,
- qualsiasi altro materiale o rifiuto estraneo al veicolo.

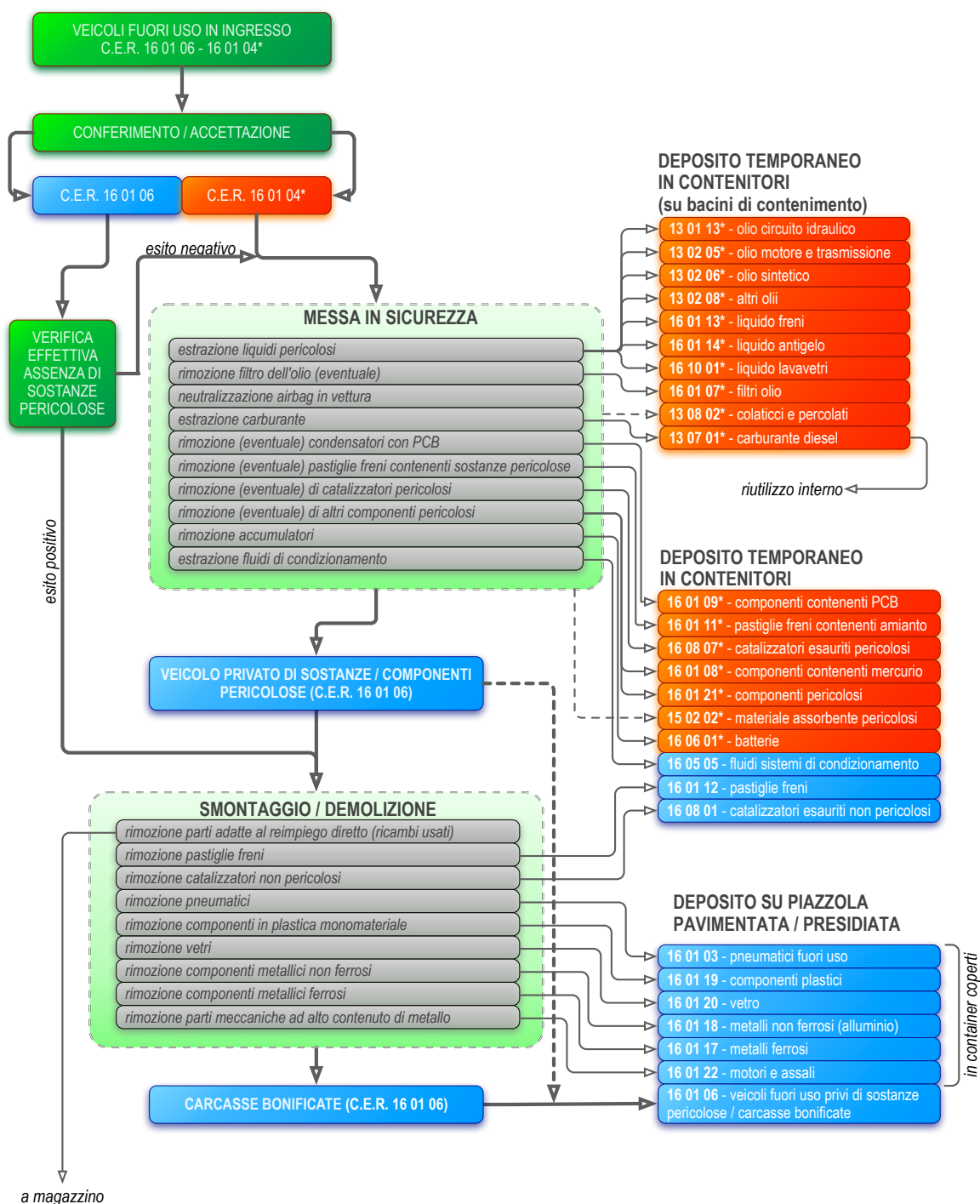
Se del caso, si provvederà altresì a separare parti meccaniche ad alto contenuto di metallo (come motori, cambi, trasmissioni, ecc.) per conferirle separatamente agli impianti di recupero.

I diversi rifiuti esitati dallo smontaggio saranno depositati, separatamente, in apposite aree all'uopo predisposte; la movimentazione dei vari materiali pesanti sarà effettuata con carrelli elevatori e per gli stoccaggi in area esterna verranno utilizzati container dotati di copertura.

Il progetto non prevede la riduzione volumetrica delle carcasse bonificate che, una volta private tutte le parti recuperabili, saranno avviate ad altri impianti autorizzati per le definitive operazioni di recupero.

A pagina seguente viene riportato lo schema a blocchi delle attività di recupero che sono previste per l'impianto in progetto.

SCHEMA A BLOCCHI DELL'ATTIVITA' DI "CAMIONDEMOLIZIONE"



1.4 POTENZIALITÀ DI TRATTAMENTO E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO DELL'IMPIANTO

1.4.1 Potenzialità di trattamento

Considerata la finalità del progetto, ovvero l'allestimento di un impianto di "camion-demolizione" per il recupero ad uso proprio (per le riparazioni effettuate dalla carrozzeria Lessio s.r.l.) di pezzi di ricambio ricavati da veicoli industriali fuori uso, e valutate la tipologia di operazioni effettuate (operazioni di messa in sicurezza e demolizione/smontaggio manuali) e le sue modeste dimensioni, l'impianto in progetto avrà una potenzialità massima (capacità massima) di trattamento pari a 120 t/anno, corrispondente ad un massimo di 15 veicoli industriali/anno.

1.4.2 Capacità di stoccaggio

La capacità massima di stoccaggio dell'impianto, valutata sulla base delle superfici e dei sistemi di contenimento individuati nel lay-out riportato alla **tav. 02**, ascende a 80,570 t di rifiuti (di cui 25 t di rifiuti pericolosi).

Le tabelle che seguono (*"Rifiuti in stoccaggio prodotti"* e *"Rifiuti in stoccaggio prodotti per area"*) riportano una descrizione dei rifiuti che si prevede di produrre dalle operazioni di messa in sicurezza e trattamento dei veicoli, le relative quantità e modalità di stoccaggio.

Tabella riepilogativa rifiuti in stoccaggio prodotti (ordinata per C.E.R.)

Codice C.E.R.	Descrizione rifiuti				Descrizione contenitore							Posizione	
	Descrizione C.E.R.	Caratteristiche rifiuto			Contenitore stoccaggio	Q.tà max (kg)	Dimensioni					Area	ID
		Descrizione rifiuto	Stato fisico	Pericolosità			Lunghezza (m)	Larghezza (m)	Altezza (m)	n.	Volume (mc)		
13 01 13*	altri olii per circuiti idraulici	olio circuito idraulico	L	P	fusto metallico su bacino di contenimento	180	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20	C	1
13 02 05*	scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	olio motore, olio della trasmissione, olio del cambio	L	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	1'350	2,00	Ø 1,00	/	1	1,50	C	3
13 02 06*	scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	L	P	fusto metallico su bacino di contenimento	180	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20	C	4
13 02 08*	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	L	P	fusto metallico su bacino di contenimento	180	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20	C	5
13 07 01*	olio combustibile e carburante diesel	carburante diesel	L	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	400	/	Ø 0,80	0,90	1	0,45	C	17
13 08 02*	altre emulsioni	colatici e percolati	L	P	cisternette su bacino di contenimento	2'000	1,00	1,00	1,00	2	2,00	C	6
15 02 02*	assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	materiale assorbente	S	P	fusto metallico	80	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20	C	10
16 01 03	pneumatici fuori uso	pneumatici fuori uso	S	NP	container scarrabile con copertura	5'000	5,00	2,40	1,50	1	18,00	E	23
16 01 04*	veicoli fuori uso	veicoli fuori uso	S	P	area esterna pavimentata tettoata	8'000	22,00	3,60	/	/	80 mq	A	/
16 01 04*	veicoli fuori uso	veicoli fuori uso	S	P	area interna pavimentata	8'000	15,50	6,50	/	/	100 mq	B	/
16 01 06	veicoli fuori uso non contenenti liquidi né altre componenti pericolose	veicoli fuori uso privi di sostanze pericolose	S	NP	area esterna pavimentata	16'000	24,00	5,00	/	/	120 mq	E	27
16 01 07*	filtri dell'olio	filtri olio (previa scolatura)	S	P	fusto metallico su bacino di contenimento	100	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20	C	2
16 01 08*	componenti contenenti mercurio	componenti contenenti mercurio	S	P	contenitore in polietilene	20	/	Ø 0,30	0,35	1	0,025	C	11
16 01 09*	condensatori contenenti PCB	componenti contenenti PCB	S	P	contenitore in polietilene	20	/	Ø 0,30	0,35	1	0,025	C	12
16 01 11*	pastiglie per freni, contenenti amianto	pastiglie freni contenenti amianto	S	P	contenitore in polietilene in bagno d'acqua	20	/	Ø 0,30	0,35	1	0,025	C	14
16 01 12	pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111	pastiglie freni NON contenenti amianto	S	NP	cassa metallica	1'000	1,00	1,00	1,00	1	1,00	D	19
16 01 13*	liquidi per freni	liquido freni	L	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	200	1,00	Ø 0,50	/	1	0,20	C	9
16 01 14*	liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	antigelo	L	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	1'000	1,50	Ø 1,00	/	1	1,00	C	7
16 01 17	metalli ferrosi	Ferro	S	NP	container scarrabile con copertura	10'000	5,00	2,40	1,50	1	18,00	E	25
16 01 18	metalli non ferrosi	Alluminio	S	NP	container scarrabile con copertura	5'000	5,00	2,40	1,50	1	18,00	E	26
16 01 19	plastica	componenti, paraurti, plance, cruscotti, imbottiture, pannelli, in materiale plastico	S	NP	container scarrabile, a 2 scomparti, con copertura	850	2,40	2,40	1,50	1	8,50	E	22
16 01 20	vetro	vetro	S	NP		1'700	2,40	2,40	1,50	1	8,50	E	21
16 01 21*	componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	S	P	contenitore in polietilene	20	/	Ø 0,30	0,35	1	0,025	C	13
16 01 22	componenti non specificati altrimenti	motori e assali	S	NP	container scarrabile con copertura	15'000	5,00	2,40	1,50	1	18,00	E	24
16 05 05	gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 160504	fluidi dei sistemi di condizionamento	G	NP	bombola metallica (attrezzatura omologata)	20	/	/	/	1	0,05	D	20
16 06 01*	batterie al piombo	batterie	S	P	cargopallet omologato	2'000	1,00	1,00	1,00	1	1,00	C	15
16 08 01	catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 160807)	catalizzatori non contenenti sostanze pericolose	S	NP	casse metalliche	1'000	1,00	1,00	1,00	2	2,00	D	18
16 08 07*	catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose	catalizzatori esauriti contenenti sostanze pericolose	S	P	cassa metallica	500	1,00	1,00	1,00	1	1,00	C	16
16 10 01*	soluzioni acquose di scarto, contenenti sostanze pericolose	liquidi lavavetri	S	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	750	1,00	Ø 1,00	/	1	0,75	C	8

Tabella riepilogativa aree di stoccaggio rifiuti prodotti

Posizione		Codice C.E.R.	Descrizione rifiuti			Descrizione contenitore						
Area	ID		Descrizione rifiuto	Stato fisico	Pericolosità	Contenitore stoccaggio	Q.tà max (kg)	Dimensioni				
								Lunghezza (m)	Larghezza (m)	Altezza (m)	n.	Volume (mc)
A	/	16 01 04*	veicoli fuori uso	S	P	area esterna pavimentata tettoiata	8'000	22,00	3,60	/	/	80 mq
B	/	16 01 04*	veicoli fuori uso	S	P	area interna pavimentata	8'000	15,50	6,50	/	/	100 mq
C	1	13 01 13*	olio circuito idraulico	L	P	fusto metallico su bacino di contenimento	180	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20
C	2	16 01 07*	filtri olio (previa scolatura)	S	P	fusto metallico su bacino di contenimento	100	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20
C	3	13 02 05*	olio motore, olio della trasmissione, olio del cambio	L	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	1'350	2,00	Ø 1,00	/	1	1,50
C	4	13 02 06*	scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	L	P	fusto metallico su bacino di contenimento	180	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20
C	5	13 02 08*	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	L	P	fusto metallico su bacino di contenimento	180	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20
C	6	13 08 02*	colatici e percolati	L	P	cisternette su bacino di contenimento	2'000	1,00	1,00	1,00	2	2,00
Totale stoccaggi su bacino di contenimento C1											4,30	
C	7	16 01 14*	antigelo	L	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	1'000	1,50	Ø 1,00	/	1	1,00
C	8	16 10 01*	liquidi lavavetri	S	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	750	1,00	Ø 1,00	/	1	0,75
C	9	16 01 13*	liquido freni	L	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	200	1,00	Ø 0,50	/	1	0,20
Totale stoccaggi su bacino di contenimento C2											1,95	
C	10	15 02 02*	materiale assorbente	S	P	fusto metallico	80	/	Ø 0,55	0,85	1	0,20
C	11	16 01 08*	componenti contenenti mercurio	S	P	contenitore in polietilene	20	/	Ø 0,30	0,35	1	0,025
C	12	16 01 09*	componenti contenenti PCB	S	P	contenitore in polietilene	20	/	Ø 0,30	0,35	1	0,025
C	13	16 01 21*	componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	S	P	contenitore in polietilene	20	/	Ø 0,30	0,35	1	0,025
C	14	16 01 11*	pastiglie freni contenenti amianto	S	P	contenitore in polietilene in bagno d'acqua	20	/	Ø 0,30	0,35	1	0,025
C	15	16 06 01*	batterie	S	P	cargopallet omologato	2'000	1,00	1,00	1,00	1	1,00
C	16	16 08 07*	catalizzatori esauriti contenenti sostanze pericolose	S	P	cassa metallica	500	1,00	1,00	1,00	1	1,00
C	17	13 07 01*	carburante diesel	L	P	cisterna metallica su bacino di contenimento	400	/	Ø 0,80	0,90	1	0,45
Totale stoccaggi area C							9'000					
D	18	16 08 01	catalizzatori non contenenti sostanze pericolose	S	NP	casse metalliche	1'000	1,00	1,00	1,00	2	2,00
D	19	16 01 12	pastiglie freni NON contenenti amianto	S	NP	cassa metallica	1'000	1,00	1,00	1,00	1	1,00
D	20	16 05 05	fluidi dei sistemi di condizionamento	G	NP	bombola metallica (attrezzatura omologata)	20	/	/	/	1	0,05
Totale stoccaggi area D							2'020					
E	21	16 01 20	vetro	S	NP	container scarrabile, a 2 scomparti, con copertura	1'700	2,40	2,40	1,50	1	8,50
E	22	16 01 19	componenti, paraurti, plance, cruscotti, imbottiture, pannelli, in materiale plastico	S	NP		850	2,40	2,40	1,50	1	8,50
E	23	16 01 03	pneumatici fuori uso	S	NP	container scarrabile con copertura	5'000	5,00	2,40	1,50	1	18,00
E	24	16 01 22	motori e assali	S	NP	container scarrabile con copertura	15'000	5,00	2,40	1,50	1	18,00
E	25	16 01 17	Ferro	S	NP	container scarrabile con copertura	10'000	5,00	2,40	1,50	1	18,00
E	26	16 01 18	Alluminio	S	NP	container scarrabile con copertura	5'000	5,00	2,40	1,50	1	18,00
E	27	16 01 06	veicoli fuori uso privi di sostanze pericolose	S	NP	area esterna pavimentata	16'000	24,00	5,00	/	/	120 mq
Totale stoccaggi area E							53'550					

2. STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

2.1 INQUADRAMENTO DEL PROGETTO RISPETTO AGLI ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE

L'inquadramento territoriale del sito oggetto dell'intervento proposto è argomento della **tav. 01**.

Di seguito si esaminano gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'intervento in progetto e gli *“atti di pianificazione e programmazione territoriale”* che sono:

- il (nuovo) Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) adottato con D.C.P. n. 40 del 20/05/2010, recentemente approvato dalla Regione Veneto e attualmente in fase di “adattamento” da parte della Provincia di Vicenza;
- il Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.) di Romano d'Ezzelino;
- il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Romano d'Ezzelino.

Ai fini della valutazione della coerenza del progetto con i vari atti di pianificazione e di programmazione del territorio, si ribadisce che il progetto stesso non richiede ALCUN INTERVENTO EDILIZIO ma unicamente opere di protezione del suolo e di captazione/controllo delle acque meteoriche di dilavamento delle aree scoperte, di cui viene mantenuto lo scarico (in corpo idrico superficiale) nel rispetto dei limiti di accettabilità applicabili; in particolare, non viene previsto nessun aumento delle superfici impermeabilizzate scoperte.

A prescindere da quanto sopra, sembra comunque opportuna (anche) una valutazione di coerenza rispetto a quanto previsto dal Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) della Regione Veneto, non tanto per ragioni sostanziali (non si vede infatti alcun sostanziale aggravio né per l'aspetto idraulico né dal punto di vista inquinologico rispetto alla situazione in essere) quanto piuttosto per una ragione formale / amministrativa in quanto l'impianto (di recupero) in progetto rientra fra le tipologie di “insediamenti” elencati nell'Allegato F (al punto 6) delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del P.T.A.. Le N.T.A. del P.T.A. della Regione Veneto contengono definizioni e prescrizioni riguardanti anche la gestione e lo scarico delle

acque *meteoriche di dilavamento* (art. 39). Sotto questo profilo è il caso di osservare che tutta l'area della Carrozzeria LESSIO s.r.l., compreso quindi anche l'impianto in progetto, risulta "adeguata" a quanto previsto dall'art. 39 in quanto:

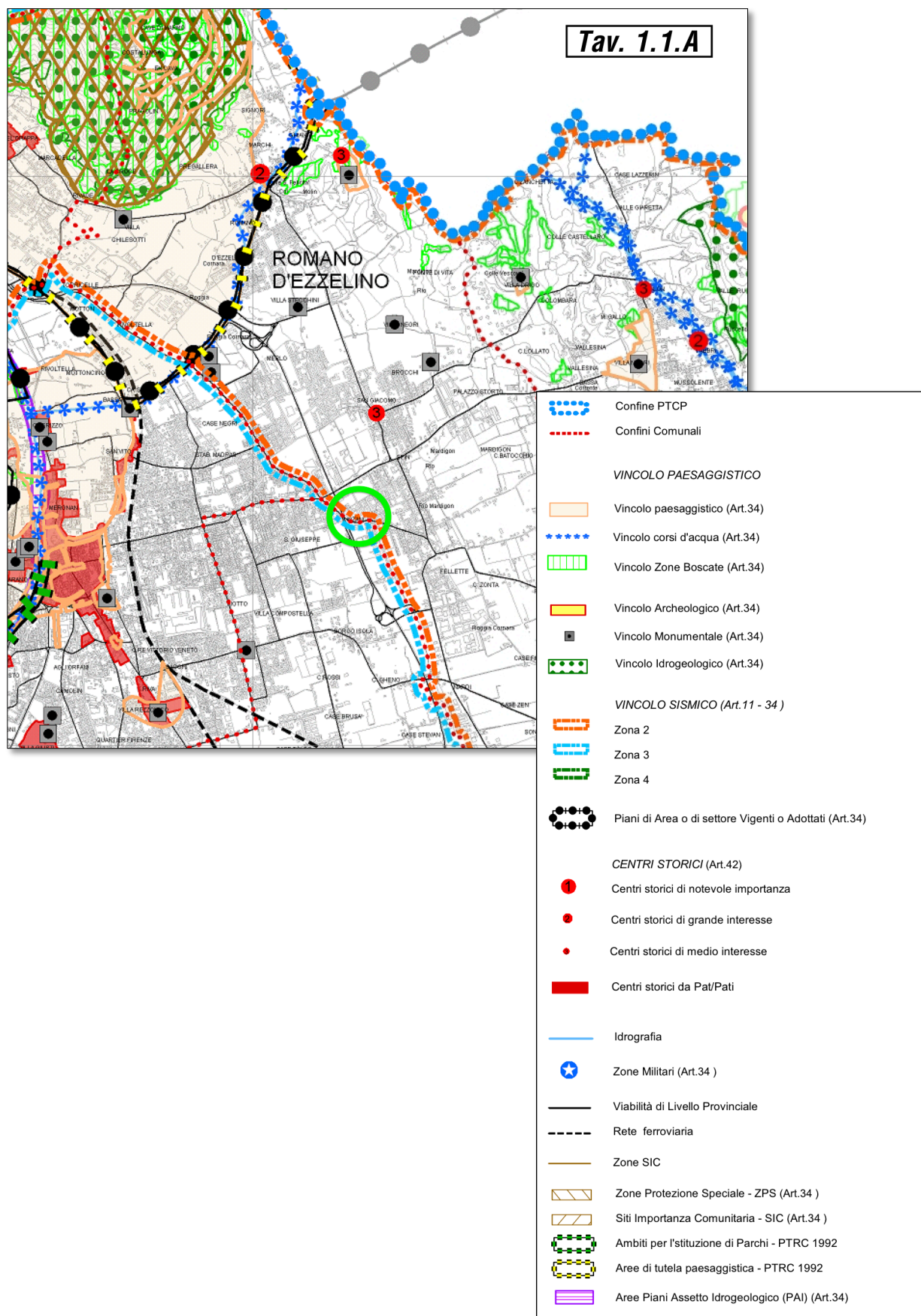
- a) la piazzola scoperta da adibire a deposito temporaneo di rifiuti (carcasce bonificate / veicoli messi in sicurezza e alcuni rifiuti - voluminosi - non pericolosi prodotti dalle operazioni di smontaggio / demolizione entro container dotati di copertura), che rientra nel caso disciplinato dal comma 1 dell'art. 39, sarà impermeabilizzata, idraulicamente compartimentata e presidiata da una canaletta grigliata di captazione delle acque meteoriche insistenti, che verranno raccolte e disoleate (in continuo) prima di essere convogliate all'impianto (ulteriore) di trattamento esistente, al quale afferiscono tutte le acque meteoriche scolanti dalle aree impermeabilizzate esterne dell'azienda;
- b) la restante superficie scoperta, pure impermeabilizzata, è presidiata da un sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia che vengono sedimentate e disoleate (con un disoleatore a coalescenza) prima di essere scaricate nella Roggia Cornara; le acque di seconda pioggia, che non necessitano di trattamento, vengono esaurite nel medesimo recettore attraverso apposito pozzetto di ispezione; per lo scarico in parola, che si immette in un tratto tubulato del corso d'acqua, è stata anche acquisita la concessione idraulica dal competente Consorzio di Bonifica Pedemontano

2.1.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

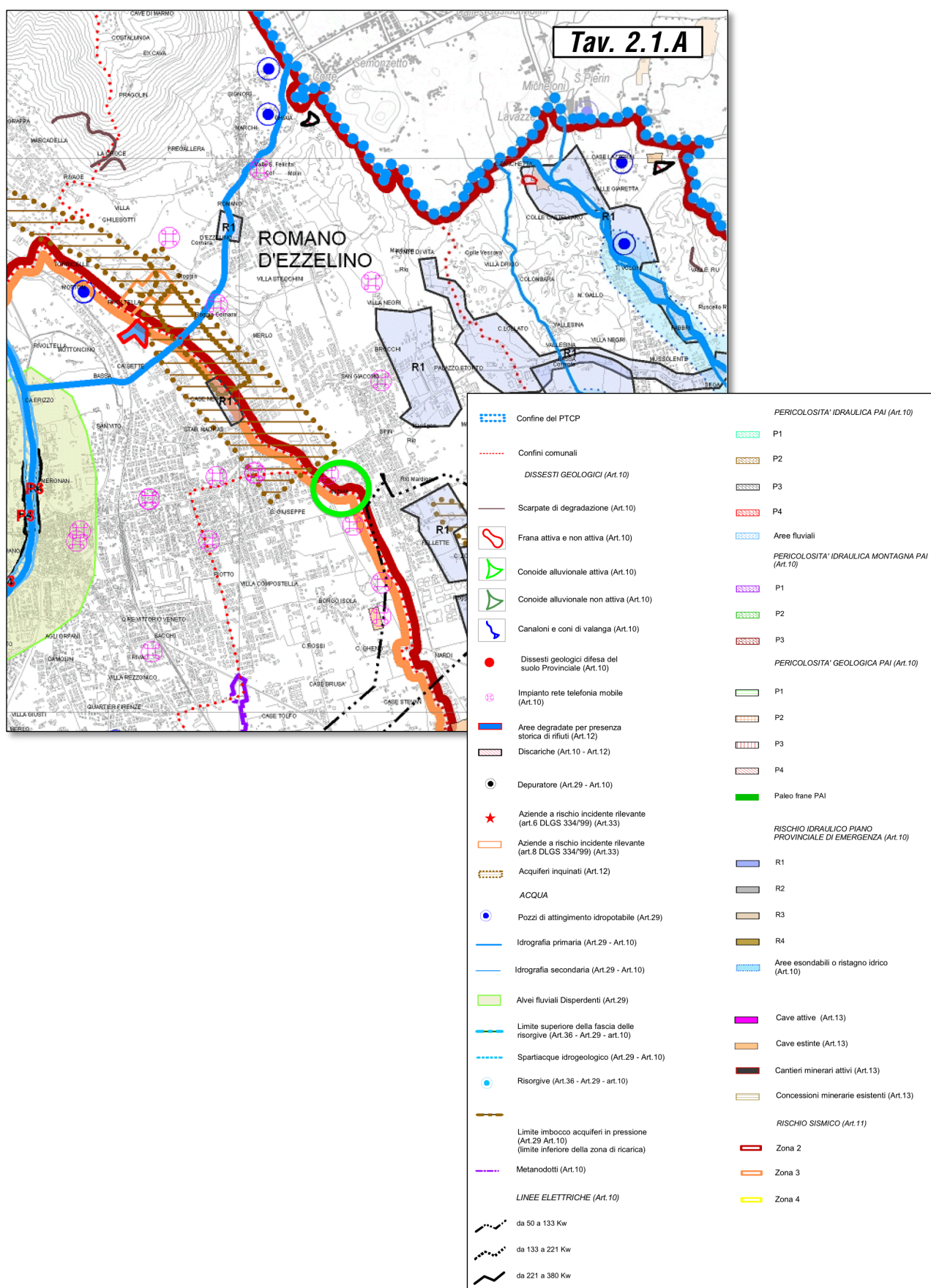
Per quanto riguarda l'inquadramento dell'impianto rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), con riferimento alle relative tavole (al momento disponibili), si evidenzia quanto segue:

- 1) Elaborato 1.1.A - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale NORD: il sito è classificato come zona 2 di rischio sismico; si evidenzia come tale classificazione assuma rilevanza unicamente nella pianificazione del territorio dove il locale strumento urbanistico (P.A.T.), attraverso la microzonazione sismica, verificherà l'idoneità alla trasformazione urbanistica al fine di prevenire il rischio. Nel dettaglio, l'intervento in progetto non prevede trasformazioni urbanistico/edilizie che possano incidere in alcun modo sulla componente territoriale di rischio sismico.
- 2) Elaborato 2.1.A - Carta della fragilità NORD: il sito è classificato come zona 2 di rischio sismico; trattandosi della stessa problematica di cui sopra, valgono le stesse considerazioni.
- 3) Elaborato 3.1.A - Carta del sistema ambientale NORD: il sito ricade in un'area di agricoltura mista a naturalità diffusa non soggetta a vincoli e al limite di un'area carsica che non prevede limitazioni o vincoli per l'intervento in progetto; si evidenzia come, rispetto a questa tavola di P.T.C.P. (che individua le aree da sottoporre a particolare tutela), il sito risulti a debita distanza dai S.I.C./Z.P.S più prossimi (il SIC / ZPS IT3260018 "Grave e zone umide della Brenta" si trova a circa 2,8 Km a ovest, mentre il SIC / ZPS IT3230022 "Massiccio del Grappa" si trova a circa 3,0 Km a nord).
- 4) Elaborato 4.1.A - Sistema insediativo - infrastrutturale NORD: il sito non ricade in alcuna zona di tutela o vincolo.
- 5) Elaborato 5.1.A - Sistema del paesaggio - Reti fruibili per l'utilizzo delle risorse naturalistiche, storiche ed architettoniche NORD: il sito ricade in un'area di agricoltura mista a naturalità diffusa non soggetta a vincoli.

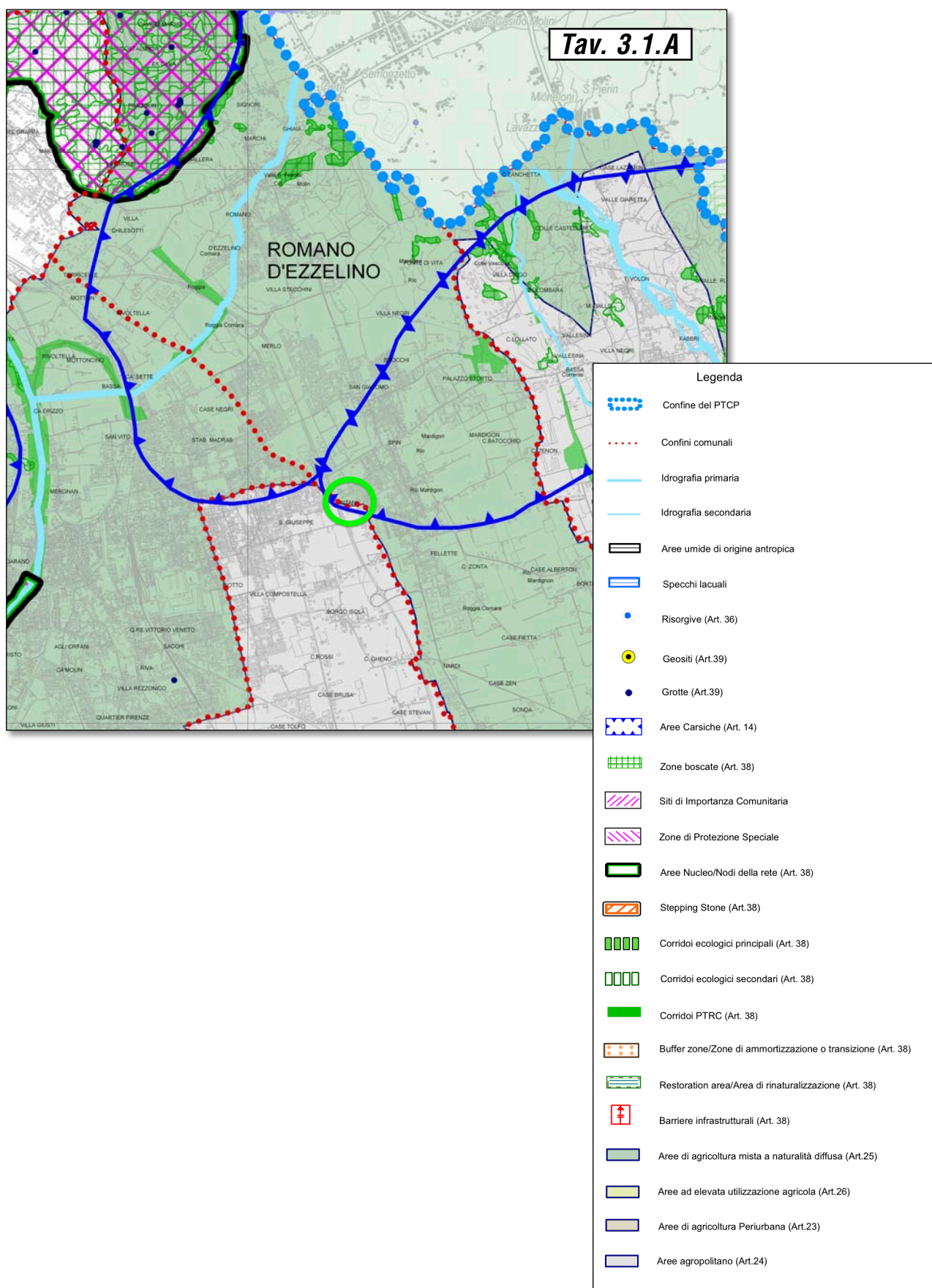
Di seguito si riportano gli estratti delle tavole (disponibili) del P.T.C.P. con indicata l'ubicazione del sito della Carrozzeria LESSIO s.r.l..

Stralcio dell'Elaborato 1.1.A - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale NORD

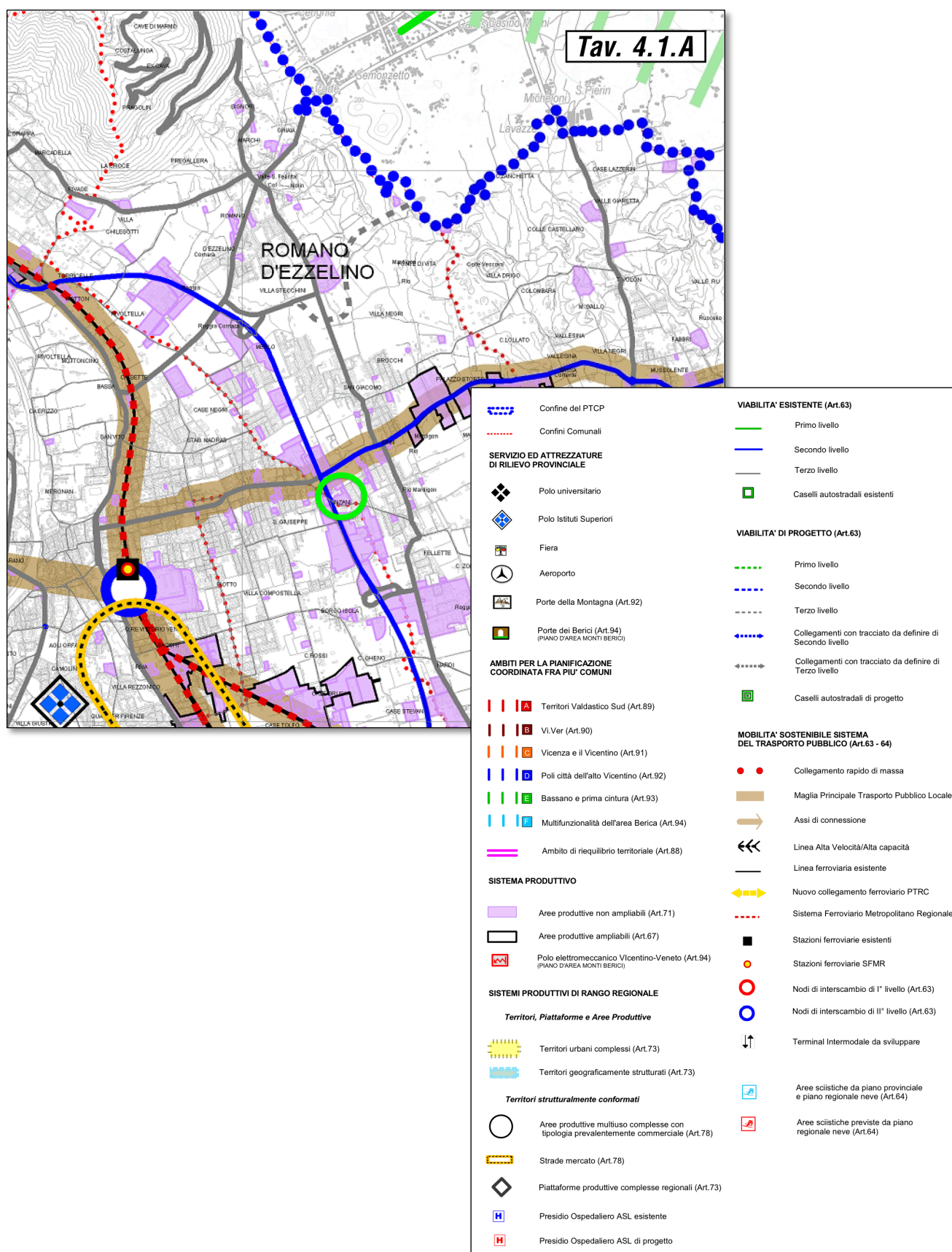
Stralcio dell'Elaborato 2.1.A - Carta della fragilità NORD



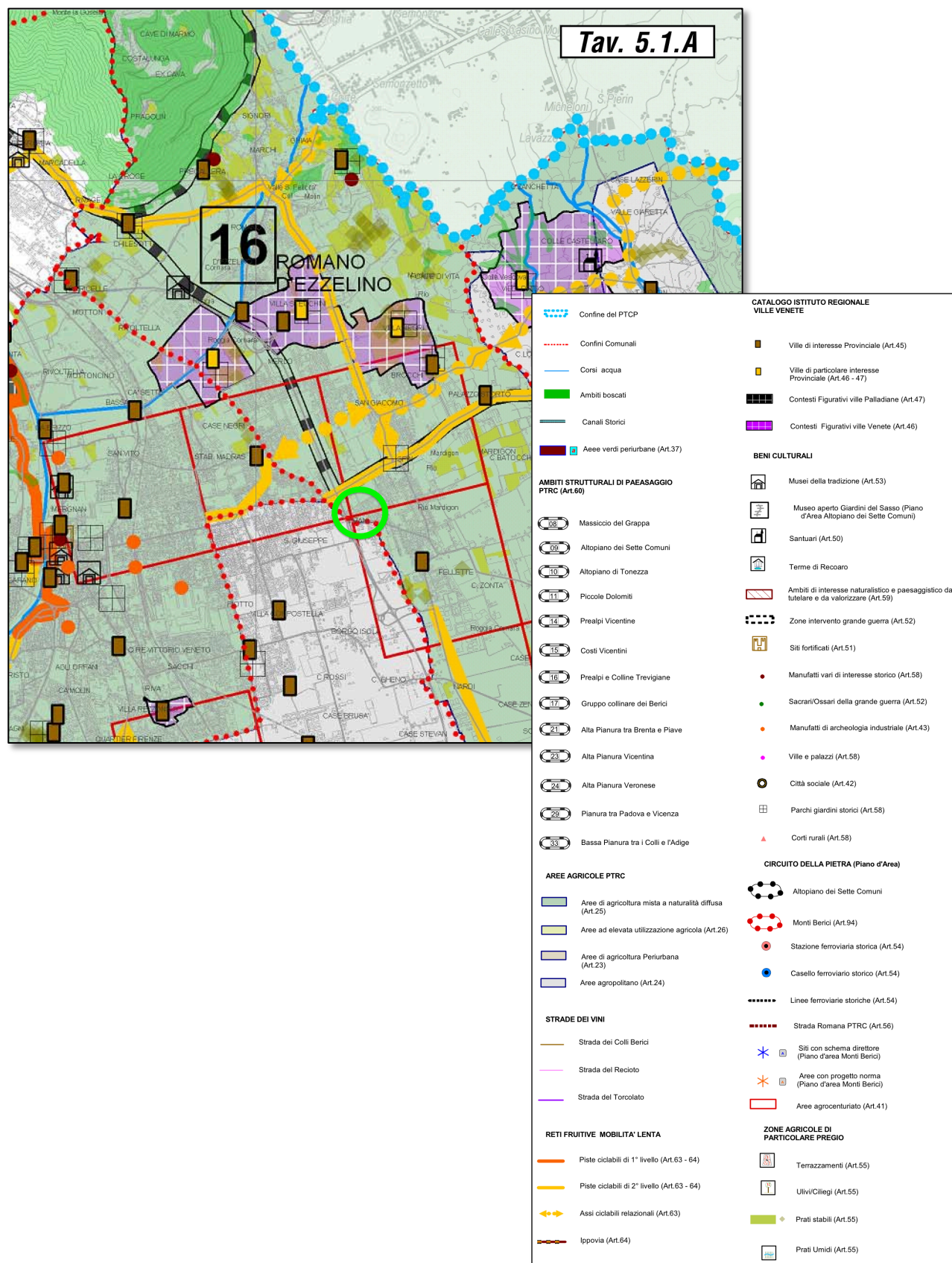
Stralcio dell'Elaborato 3.1.A - Carta del sistema ambientale NORD



Stralcio dell'Elaborato 4.1.A - Sistema insediativo - infrastrutturale NORD

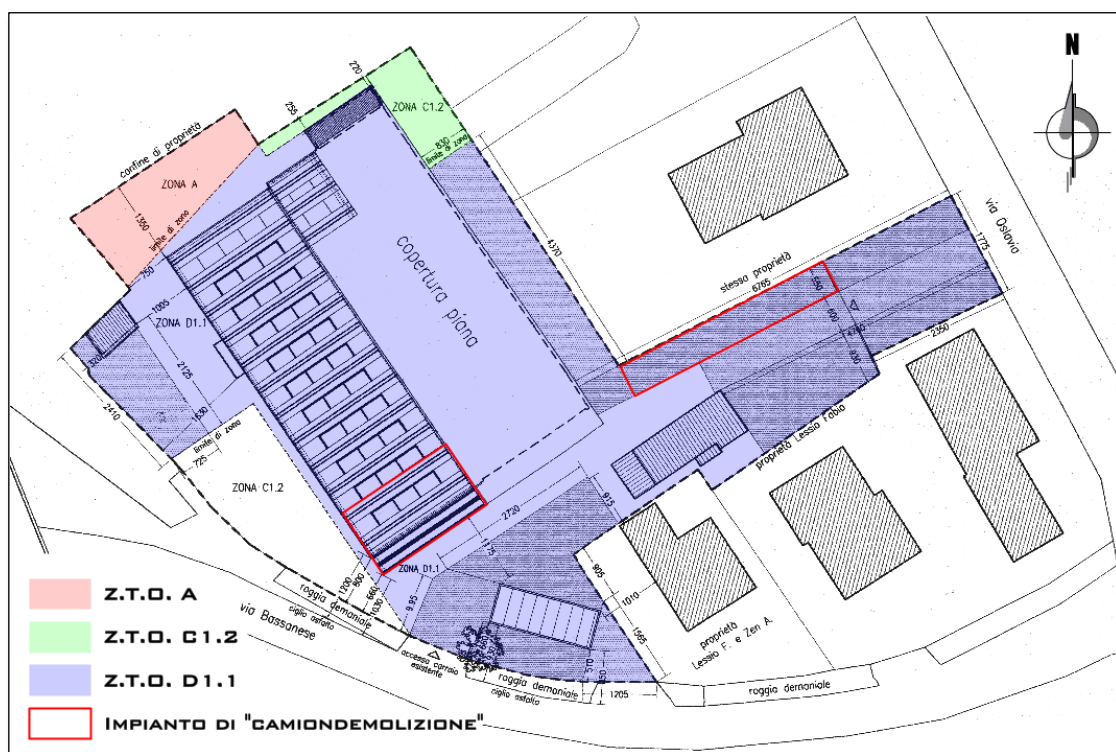


Stralcio dell'Elaborato 5.1.A - Sistema del paesaggio - Reti fruibili per l'utilizzo delle risorse naturalistiche, storiche ed architettoniche NORD



2.1.2 Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.)

Il vigente P.R.G. del Comune di Romano d'Ezzelino ("VARIANTE 25" approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 29/11/2007) classifica l'area dove si trova la Carrozzeria LESSIO s.r.l. parte in zona *D/1.1 di completamento per insediamenti produttivi artigianali ed industriali*, parte in zona *D/2 per insediamenti commerciali* e parte in zona *C1-2 per insediamenti residenziali*, come risulta dalla planimetria riassuntiva (fuori scala) delle zonizzazioni previste dal P.R.G. sotto riportata. Il sito di progetto ricade in area classificata come D/1.1. L'area non è soggetta ad alcun vincolo e il progetto in discussione non prevede nuove costruzioni né interventi di modifica degli edifici esistenti.



L'area della Carrozzeria Lessio s.r.l. è costeggiata dalla Roggia Cornara, che scorre tombinata sotto la pista ciclabile lungo il confine ovest, già utilizzata per il recapito delle acque meteoriche dei pluviali dei fabbricati e di quelle scolanti dal piazzale impermeabilizzato, a norma del provvedimento di concessione idraulica rilasciato dal competente Consorzio di Bonifica Pedemontano Brenta.

L'area della Carrozzeria Lessio s.r.l., che si estende su una superficie complessivamente pari a circa 6'600 mq, è recintata e dispone di due accessi da Via Bassanese e di un altro accesso (di servizio) da Via Oslavia.

L'impianto di "camiondemolizione" sarà ricavato in una porzione del capannone di proprietà agibile attualmente adibito ad attività di carrozzeria e in una porzione di area pertinenziale esterna.

Lo sfruttamento della porzione di area pertinenziale esterna per ricavare la piazzola destinata al deposito della carcasse bonificate / veicoli messi in sicurezza e di alcuni rifiuti non pericolosi (voluminosi) prodotti dall'attività di smontaggio / demolizione, comporta la sottrazione di un'area originariamente destinata a standard urbanistici (parcheggio) per una superficie pari a circa 140 mq; si reputa peraltro che le aree disponibili per la movimentazione e manovra dei vettori e l'area di parcheggio per la clientela siano ampiamente in grado di assorbire la riallocazione della superficie a standard.

2.1.3 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)

Relativamente al sito della Carrozzeria LESSIO s.r.l. (catastralmente censita in Comune di Romano d'Ezzelino al Fg. 16, mappali nn. 121, 1080, 1083, 1295 e 1616) si rilevano i seguenti vincoli ed invarianti previsti dal P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio del Comune di Romano d'Ezzelino):

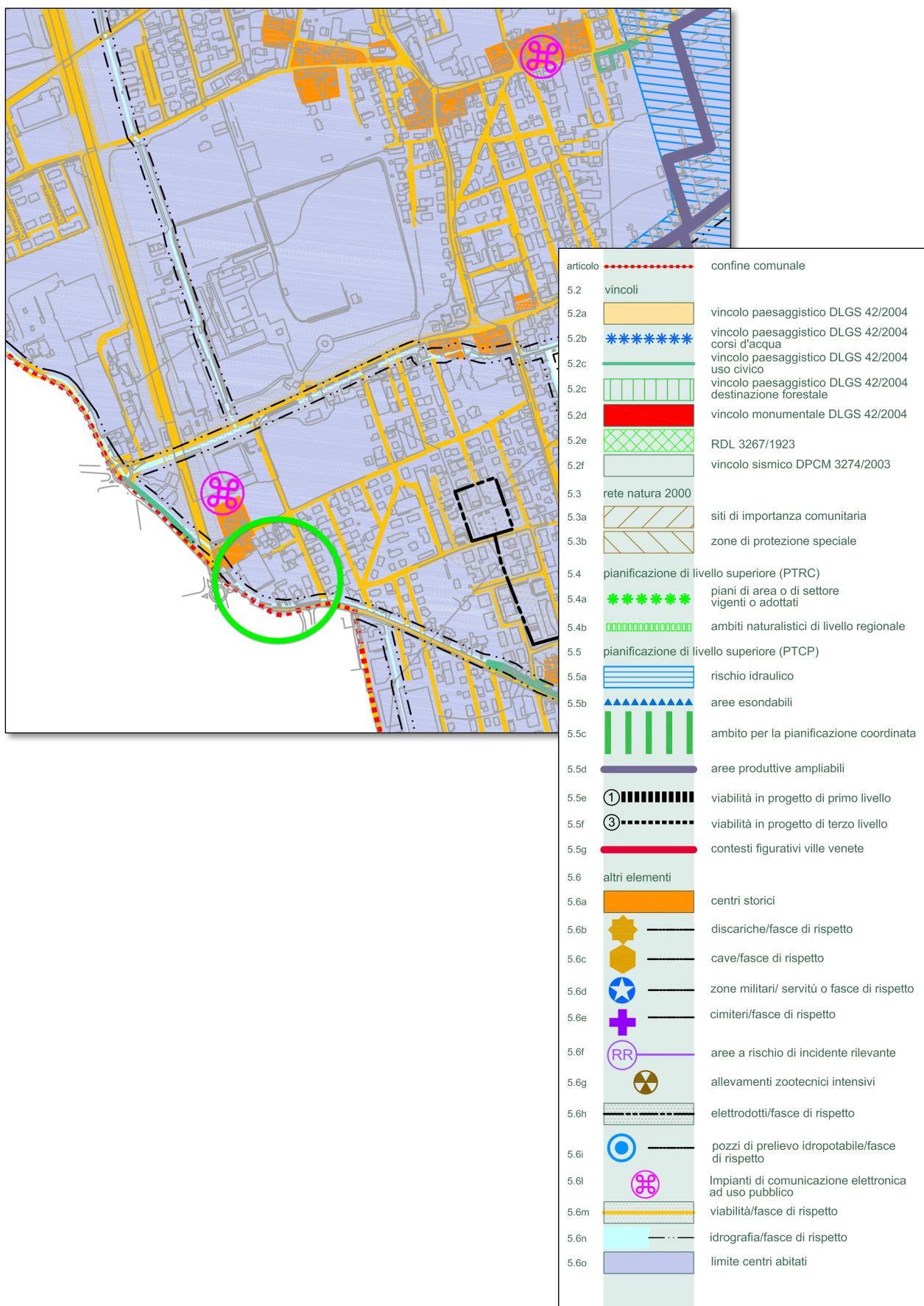
- nell'elab. 1.4. - *“Carta dei vincoli e della Pianificazione territoriale”*:
 - la porzione nord del sito rientra nella definizione dei centri storici;
- nell'elab. 2.4 - *“Carta delle invarianti”*:
 - la porzione nord del sito rientra nella definizione dei centri storici;
- nell'elab. 3.4 - *“Carta della fragilità”*:
 - il sito rientra fra le *“aree idonee ai fini edificatori”*; in queste aree (art. 7 - punto 7.1 delle N.T.A. del P.A.T.), l'alta permeabilità dei terreni determina un altrettanto elevato grado di vulnerabilità dell'acquifero indifferenziato presente nel sottosuolo; devono pertanto essere adottati idonei accorgimenti a tutela della falda quali: allestimento di idonee reti di collettamento acque reflue, sistemi di impermeabilizzazione e prevenzione delle perdite dalla rete di scarico, sistemi di drenaggio delle acque meteoriche; per rispondere a queste prescrizioni, l'impianto sarà dotato di:
 - sistema di captazione e raccolta, a tenuta, degli eventuali colaticci / percolati interni al capannone (area di messa in riserva / smontaggio);
 - sistema di trattamento delle acque meteoriche, che vengono scaricate a norma di concessione idraulica in corpo idrico superficiale (Roggia Cornara);
 - il sito rientra, come tutto il Territorio Comunale, fra le aree classificate come *“Zona Sismica 2”* (ai sensi dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20/03/2003 e della Deliberazione del Consiglio Regionale del Veneto n. 67 del 03/12/2003); la microzonazione sismica del territorio applicata dal P.A.T. definisce l'area in cui ricade il sito come *“area stabile suscettibile di amplificazioni sismiche”*;

- il sito rientra nella *“fascia di tutela dei corsi d’acqua”*; nel dettaglio si segnala che l’intervento in progetto non prevede trasformazioni urbanistico/edilizie sostanziali ma unicamente opere di protezione del suolo e di captazione/controllo delle acque meteoriche di dilavamento delle aree scoperte riconducibili a modesti *“interventi sul patrimonio edilizio esistente...”*;
- nell’elab. 4.4 - *“Carta della trasformabilità”*:
 - il sito rientra in “A.T.O. n. 4 - Fellette”;
 - il sito rientra fra le *“aree a urbanizzazione consolidata”*.

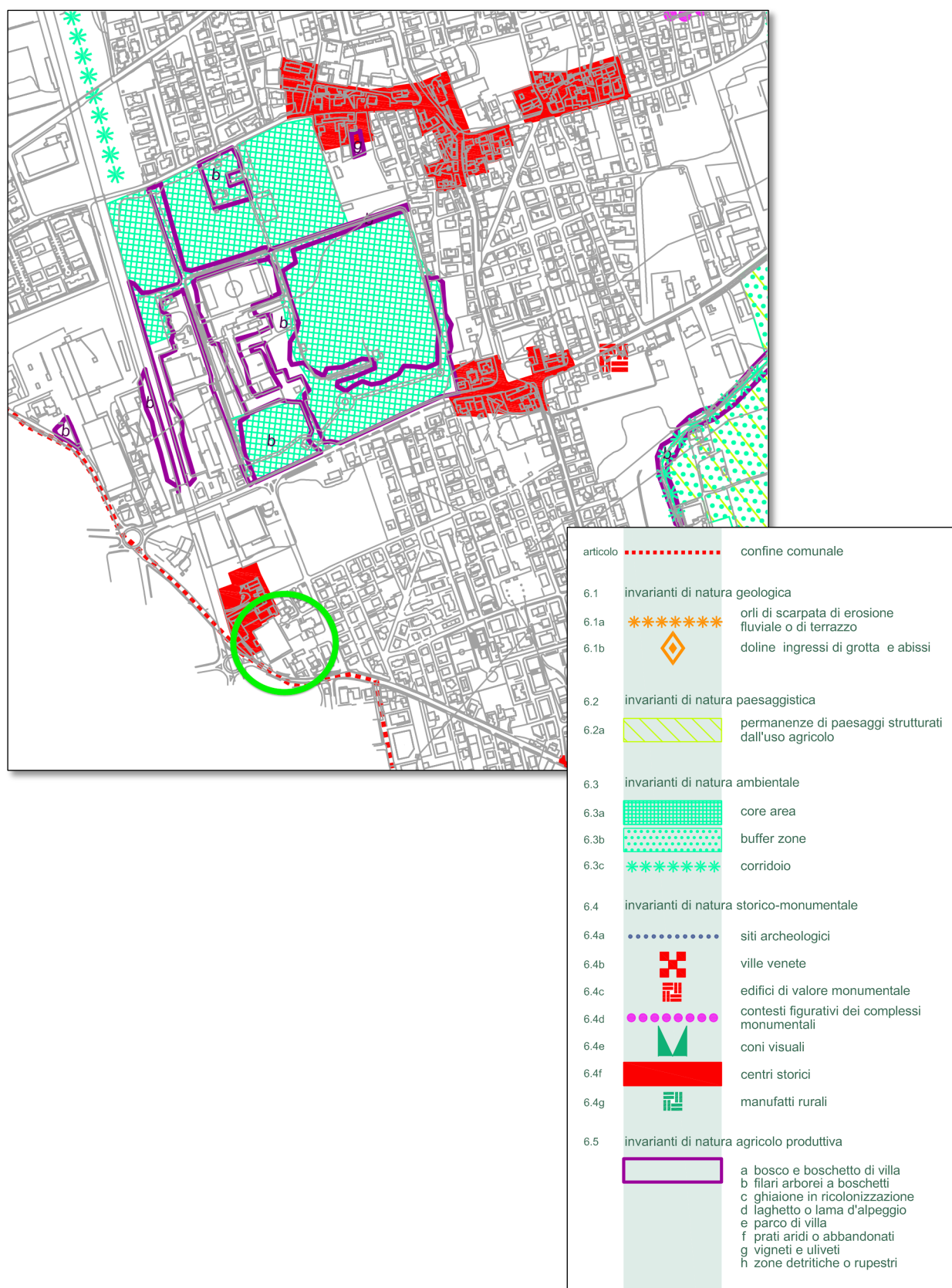
Di seguito si riportano gli estratti cartografici del P.A.T. con individuato il sito della Carrozzeria LESSIO s.r.l..

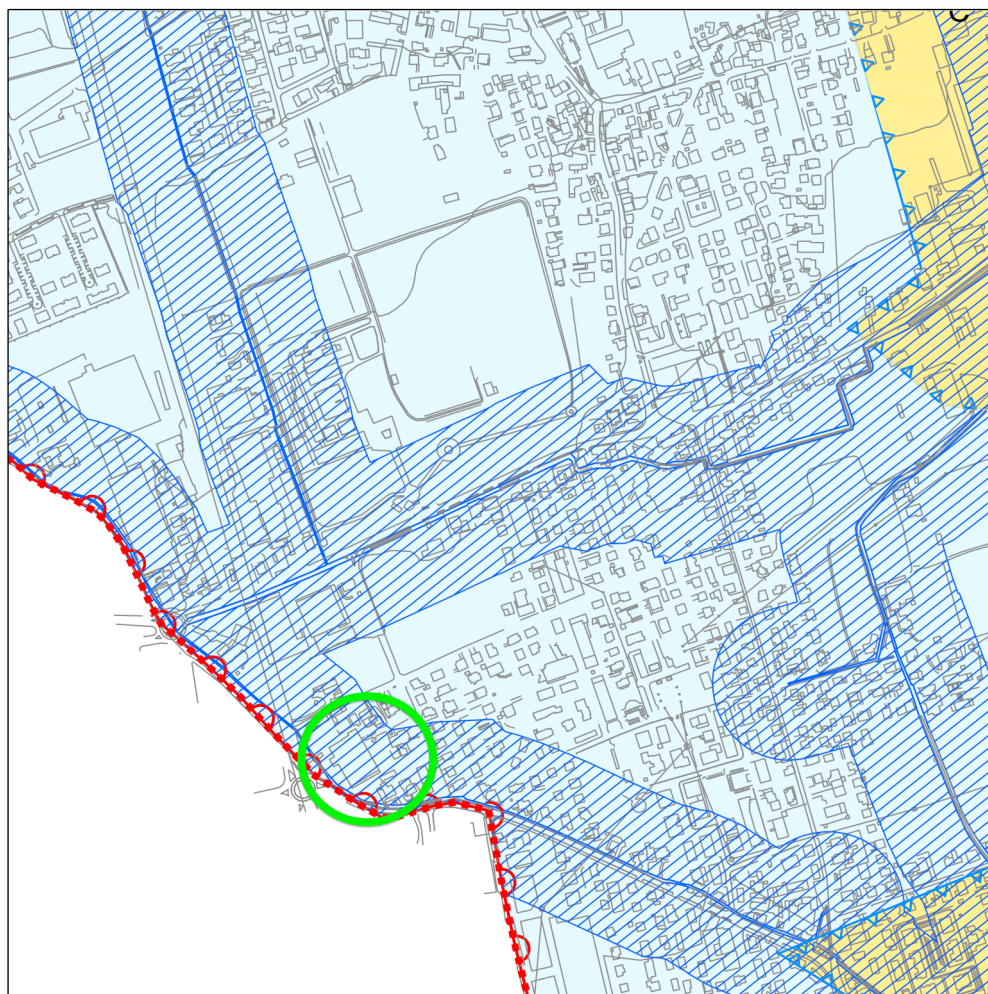
Di seguito si riportano gli estratti cartografici del P.A.T. con individuato il sito della Carrozzeria LESSIO s.r.l..

Stralcio dell'elaborato 1.4. - "Carta dei vincoli e della Pianificazione territoriale"



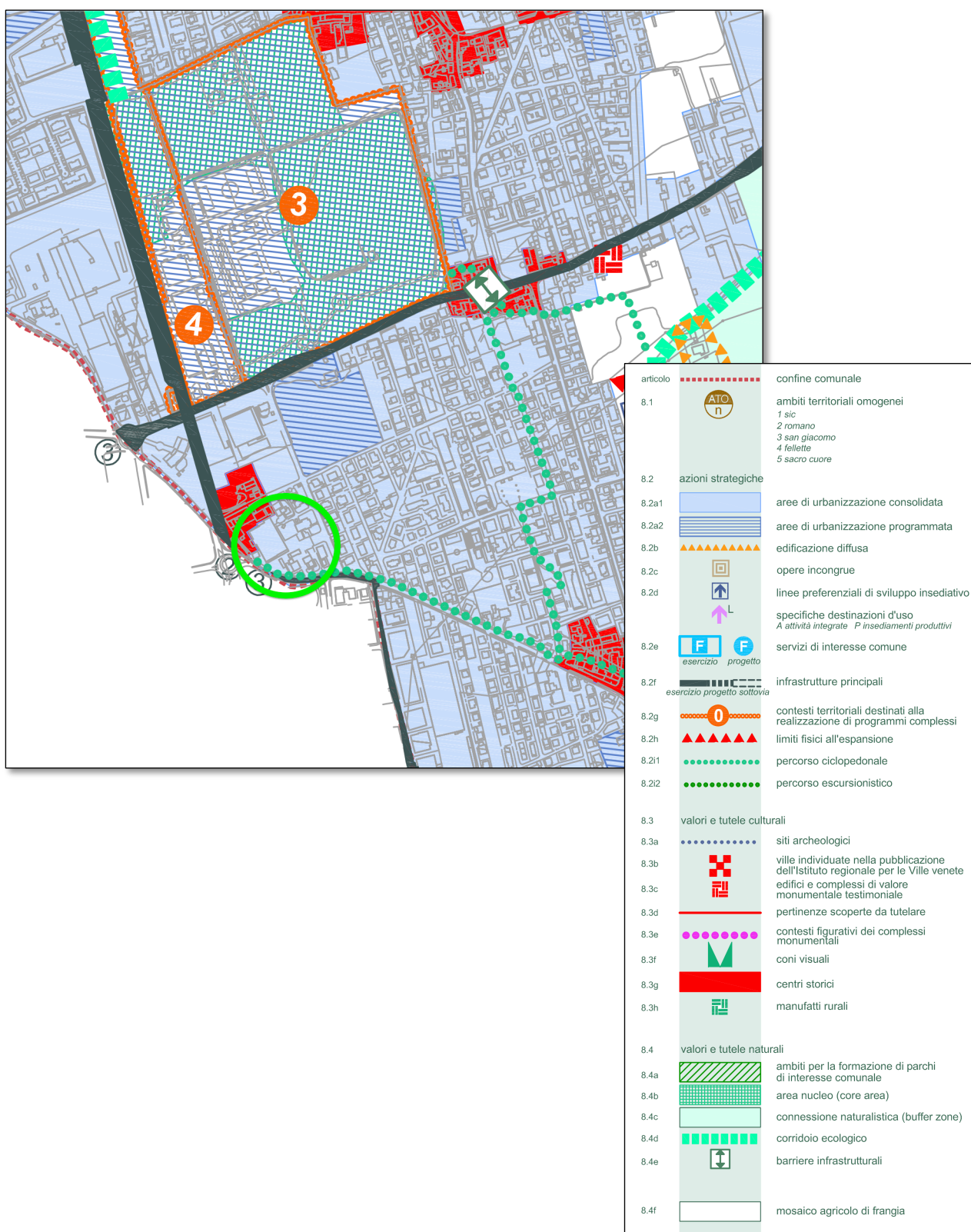
Stralcio dell'elaborato 2.4 - “Carta delle invarianti”



Stralcio dell'elaborato 3.4 - "Carta della fragilità"

articolo	-----	confine comunale
7.1	compatibilità geologica	
7.1a		area idonea
7.1b	A B C	area idonea a condizione
7.1c		area non idonea
7.2	zone omogenee in prospettiva sismica	
7.2a		aree stabili suscettibili di amplificazioni sismiche
7.2b		aree suscettibili di instabilità
7.3	aree soggette a dissesto idrogeologico	
7.3a		area di frana
7.3b		area esondabile o ristagno idrico
7.4	zone di tutela	
7.4a		fascia di tutela dei corsi d'acqua
7.4b	◆◆◆◆◆◆◆◆	area di interesse storico

Stralcio dell'elaborato 4.4 - "Carta della trasformabilità"



Considerato che l'intervento in progetto non prevede nuove costruzioni né modifiche degli edifici esistenti, concretizzandosi unicamente in opere di protezione del suolo e di captazione/controllo delle acque meteoriche di dilavamento delle aree scoperte riconducibili a modesti *"interventi sul patrimonio edilizio esistente..."*, non si rilevano elementi preclusivi al progetto in parola in relazione a quanto previsto dal P.A.T..

2.2 INQUADRAMENTO DEL PROGETTO RISPETTO AI POSSIBILI IMPATTI

Nel presente paragrafo si considerano gli effetti dell'intervento in progetto sulle diverse componenti ambientali: suolo-sottosuolo-acque sotterranee, idrografia-acque superficiali, atmosfera, clima acustico, sistema viario-traffico-trasporti, paesaggio, vegetazione-flora-fauna e salute pubblica.

Il progetto si caratterizza per il suo trascurabile impatto ambientale in ragione:

- *della sua localizzazione, all'interno di un insediamento produttivo esistente;*
- *della tipologia di interventi previsti, limitati unicamente all'allestimento dei settori operativi e degli stoccaggi interni al capannone e alla realizzazione della piazzola esterna con i relativi sistemi di captazione e disoleazione delle acque meteoriche;*
- *della tipologia di operazioni effettuate (unicamente manuali) nonché delle modeste dimensioni e delle limitate potenzialità e capacità di stoccaggio dell'impianto in progetto;*

e quindi anche:

- *dell'assenza di processi che possano dar luogo ad emissioni in atmosfera;*
- *dell'adeguatezza delle misure di tutela in essere per la protezione del suolo-sottosuolo (pavimentazioni resistenti ed impermeabili e operazioni effettuate su aree idraulicamente compartimentale e presidiate) tanto nelle aree interne quanto nelle aree scoperte e dei sistemi di captazione e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento su cui, obiettivamente, non può avere alcuna significativa incidenza l'intervento in progetto;*
- *dell'irrilevante incidenza del progetto sul traffico esistente;*

- *dell'assenza di macchinari ed attività che potrebbero dar luogo ad emissioni acustiche ulteriori e/o diverse da quelle derivanti dall'attività attualmente svolta;*
- *dei fabbisogni dei servizi a rete, compatibili con le esigenze dell'impianto anche a seguito delle (nuove) implementazioni in progetto;*
- *dell'adeguatezza delle misure (in essere) di mitigazione dell'interferenza visiva ovvero dell'assenza di effetti di interferenza sulla visualità, che non sarà minimamente modificata dall'intervento in progetto.*

Per quanto concerne la localizzazione del progetto, l'impianto di camiondemolizione sarà realizzato nell'ambito di un complesso artigianale esistente che si estende su una superficie complessiva di circa 6'600 mq, in Comune di Romano D'Ezzelino, in un ambito produttivo con al margine alcune abitazioni (sostanzialmente quelle dei Soci della Carrozzeria Lessio). Il sito di progetto ricade in zona *D/I.1 di completamento per insediamenti produttivi artigianali ed industriali*; l'area non è soggetta ad alcun tipo di vincolo. Il sito risulta pertanto idoneo alla localizzazione dell'impianto in progetto; la Legge Regionale n°3/2000 stabilisce infatti che: *"i nuovi impianti di smaltimento e recupero rifiuti sono ubicati di norma nell'ambito delle singole zone territoriali omogenee produttive o per servizi tecnologici"* (art. 21 - comma 2). Questa condizione è verificata.

Considerata la tipologia di intervento in progetto, possono essere ragionevolmente trascurati sia gli impatti determinati dalle *"azioni di progetto"* (non sono previste nuove costruzioni ma soltanto apprestamenti interni al capannone esistente e la realizzazione di una piazzola esterna) sia quelli determinati dalle *"azioni di post-esercizio"*.

Anche per quanto concerne gli impatti determinati dalle *"azioni di esercizio"*, non si possono palesare sostanziali modifiche (peggioramenti) rispetto alla situazione esistente; l'attività di camiondemolizione (che prevede operazioni non dissimili da quelle dell'attività in essere) non può infatti determinare alcun significativo impatto aggiuntivo. Più precisamente nell'impianto in discussione, che è finalizzato al recupero ad uso proprio di pezzi di ricambio da veicoli industriali fuori uso tal quali (C.E.R. 16 01 04*) e messi in sicurezza (C.E.R. 16 01 06), verrà effettuata un'attività di supporto all'attività principale (in essere) semplicemente adibendo, a tale scopo,

alcune (piccole) porzioni del complesso produttivo esistente, con l'adozione di cautele tali da prevenire ogni forma di inquinamento, conformemente a quanto disposto dal 2° comma dell'art. 178 del D. Lgs. N. 152/06: *“I rifiuti devono essere recuperati o smaltiti senza pericolo per la salute dell'uomo e senza usare procedimenti o metodi che potrebbero recare pregiudizio all'ambiente e, in particolare:*

- *senza determinare rischi per l'acqua, l'aria, il suolo e per la fauna e la flora;*
- *senza causare inconvenienti da rumori ed odori;*
- *senza danneggiare il paesaggio e i siti di particolare interesse, tutelati in base alla normativa vigente.”*

L'attività di camiondemolizione non darà luogo ad alcuno scarico di acque industriali (di processo / lavaggio / raffreddamento). Tutta l'area destinata alle operazioni di messa in sicurezza – smontaggio - demolizione ed allo stoccaggio dei rifiuti pericolosi prodotti dalle operazioni stesse sarà allestita all'interno del capannone esistente (area coperta), su superficie impermeabilizzata con massetto in c.a., idraulicamente compartimentata e presidiata da una canala grigliata collegata ad un contenitore di raccolta, a tenuta, di eventuali colaticci/percolati; lo stoccaggio dei rifiuti prodotti sarà effettuato entro idonei contenitori dislocati (quelli per i rifiuti liquidi) su appositi bacini di contenimento grigliati. L'area esterna dell'impianto in progetto sarà limitata ad una piccola piazzola (~ 140 mq) impermeabilizzata con massetto di calcestruzzo armato ed idraulicamente compartimentata; l'acqua meteorica (di dilavamento) scolante da questa superficie, captata da una canaletta grigliata, sarà prudenzialmente disoleata prima di essere immessa nella rete di esaurimento delle acque meteoriche afferente all'impianto di trattamento (ulteriore) asservito a tutta l'area esterna, tributario dello scarico (esistente) in un tratto tombinato della Roggia Cornara, a norma di concessione idraulica rilasciata dal competente Consorzio di Bonifica. Sulla scorta di queste considerazioni, l'esercizio del nuovo impianto di camiondemolizione non comporterà alcun impatto aggiuntivo sulle componenti ambientali **suolo – sottosuolo – acque sotterranee** e non prefigura alcuna possibile incidenza sulle componenti **idrografia – acque superficiali**.

L'attività di recupero non prevede trattamenti chimici, biologici, termici e nemmeno fisici - meccanici che possano dar luogo a processi emissivi di gas e odori; non si prefigura quindi alcun impatto sulla componente **atmosfera**.

Il progetto non prevede l'utilizzo di macchinari e/o apparecchiature, né fisse né mobili, che possano dar luogo ad emissioni acustiche ulteriori e/o diverse da quelle derivanti dall'attività attualmente svolta; non vi sono in definitiva nuove sorgenti acustiche rispetto alle quali si renda necessaria una specifica valutazione previsionale dell'impatto acustico; in altre parole il progetto non ha nessun effetto sulle emissioni acustiche che risulteranno, nella configurazione finale di progetto, identiche a quelle in essere, necessariamente e di fatto compatibili con la destinazione urbanistica dell'area. Anche per quanto concerne il contributo delle sorgenti "mobili", si ritiene che l'irrilevante incremento di traffico di automezzi pesanti in ingresso e in uscita non sia obiettivamente tale da produrre alcuna modificazione del clima acustico in essere e, in definitiva, non si prevede alcun significativo impatto aggiuntivo sulla componente *clima acustico*.

In merito alle operazioni di trasporto si precisa che, in quanto finalizzata al recupero di pezzi di ricambio per uso proprio, l'attività di camiondemolizione avrà potenzialità (e quindi dimensioni) decisamente modeste, corrispondenti ad una capacità massima di trattamento pari a 120 t/anno (circa 15 veicoli industriali/anno); date le quantità in gioco, il traffico di vettori (max 2 vettori/mese) risulterà, se non impercettibile, del tutto ininfluenza sul sistema viario esistente; l'esercizio dell'attività di camiondemolizione non comporterà quindi alcun impatto aggiuntivo sulle componenti *sistema viario-traffico-trasporti*.

L'attività di camiondemolizione in progetto non può "danneggiare il paesaggio" dato che la stessa sarà inserita nel medesimo insediamento sede dell'attività in essere della Carrozzeria LESSIO, con limitati interventi di adattamento. Non viene prevista alcuna (nuova) costruzione edilizia, ma (all'esterno) unicamente opere di protezione del suolo e di captazione/controllo delle acque meteoriche di dilavamento delle aree scoperte. Per quanto sopra e, in particolare, sotto il profilo dell'impatto "visivo", considerato che:

- non è prevista alcuna nuova costruzione né la realizzazione di installazioni fisse in area scoperta,
- l'estetica dei fabbricati (esistenti) è conforme ai tipi in uso industriale e ai parametri edilizi,
- gli (ulteriori) apprestamenti infrastrutturali non producono alcuna interferenza visiva,

l'unico effetto percepibile dell'impianto di camiondemolizione in progetto è rappresentato dalla piazzola esterna di deposito veicoli messi sicurezza e da alcuni container di deposito di rifiuti non pericolosi, sicuramente assorbibile senza scompensi nel contesto dell'insediamento, non prefigurando quindi significative discontinuità nemmeno "a corto raggio"; non vi sarà, in definitiva, alcun impatto sulla componente *paesaggio*.

Per quanto riguarda la tutela dei "siti di particolare interesse", in considerazione della distanza e delle caratteristiche dell'intervento in progetto, è da ritenersi escluso ogni possibile interessamento delle componenti ambientali, degli habitat e delle specie presenti nei S.I.C. più vicini (il SIC / ZPS "Grave e zone umide della Brenta" che si trova a circa 2,8 Km a ovest e il SIC / ZPS "Massiccio del Grappa" che si trova a circa 3,0 Km a nord) ritenendosi per questa ragione di poter trascurare ogni ulteriore specifica valutazione. Considerato inoltre che l'impianto di camiondemolizione sarà interamente realizzato all'interno di un complesso produttivo esistente, in cui non sono presenti specie vegetali o animali da proteggere e nemmeno habitat adatti al loro insediamento, la realizzazione del progetto non comporterà alcun impatto sulle componenti *vegetazione – flora e fauna*.

Per quanto riguarda la *salute pubblica*, i possibili impatti sono riconducibili in generale alla presenza di:

- sostanze tossiche,
- radiazioni (ionizzanti e non),
- agenti patogeni,
- rumore.

Date le caratteristiche dei rifiuti gestiti, le modalità di trattamento ed i presidi ambientali in essere e previsti in progetto si può ragionevolmente escludere qualsivoglia effetto negativo sulla salute pubblica legato alla presenza di sostanze tossiche; per quanto concerne le radiazioni (ionizzanti e non), è esclusa la presenza di materiali radioattivi ai sensi del D. Lgs. 17/03/90, N. 230 e la natura dei rifiuti gestiti è tale da escludere la presenza di agenti patogeni. In merito al rumore, si ribadisce l'assenza di effetti significativi determinati dall'esercizio della nuova attività in progetto.

In merito alla sicurezza dei lavoratori, l'attività di camiondemolizione che intende svolgere la Carrozzeria Lessio comporterà, per gli addetti, rischi infortunistici correlati alla presenza di mezzi in arrivo e in partenza e all'utilizzo delle attrezzature di lavoro e rischi "chimici" da contatto con liquidi potenzialmente pericolosi, tutti rischi ai quali sono già esposti i lavoratori in relazione all'attività in essere, che quindi sono già stati adeguatamente informati / formati secondo quanto stabilito dal D.Lgs. N. 81/08 e ss.mm.ii..

I rischi derivanti dagli specifici fattori di pericolo sono principalmente i seguenti:

- rischio d'investimento dei lavoratori da parte dei mezzi in transito (carrelli elevatori, autocarri, autovetture);
- rischio di tagli, abrasioni, schiacciamenti e contusioni per quanto riguarda l'utilizzo di macchine ed attrezzature di lavoro (taglio lamiera, cesoiatura, uso di utensili...) durante le operazioni di smontaggio/demolizione e durante la movimentazione manuale dei pezzi (componenti e rottami metallici e non);
- rischio da movimentazione manuale dei carichi: durante la demolizione saranno messi a disposizione dei lavoratori carrellini e gru manuali (cavallette) per il sollevamento dei vari componenti in modo da limitare il rischio da movimentazione manuale dei carichi;
- rischio di incendio per la presenza di materiali / liquidi combustibili - infiammabili; il rischio, insito nell'attività in essere (che comprende anche la verniciatura), non avrà alcun aggravio significativo ad opera della nuova attività che è affine a quella per la quale la ditta ha già acquisito il Certificato di Prevenzione Incendi (copia in allegato 4).

La *prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro* sono garantiti dal pieno rispetto delle disposizioni normative che regolano la materia (date essenzialmente dal D.Lgs. N.81/08 e ss.mm.ii.).

IN CONCLUSIONE: l'impatto ambientale determinato dalla nuova attività di camiondemolizione, a supporto di quella principale (in essere) di carrozzeria, risulta, se non nullo, complessivamente trascurabile.

L'Estensore

- ing. Ruggero Rigoni -