

REGIONE VENETO
PROVINCIA DI VICENZA
COMUNE DI ISOLA VICENTINA

DITTA

MARSETTI RECYCLING SRLS

**PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI
SETTORE AUTOMOBILISTICO**

SINTESI NON TECNICA

APRILE 2017

Il richiedente: MARSETTI RECYCLING SRLS 		Elaborato N. 3
IL PROGETTISTA	REDAZIONE S.I.A.	
Ing. Massimiliano Soprana 	Dott. For. Pietro Strobbe 	Dott. For. Michele De Marchi  

Sommario

1	PREMESSA	1
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	2
3	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	6
3.1	RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI PIANIFICATORI RISPETTO ALL'AREA DI LOCALIZZAZIONE.....	7
4	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	8
4.1	PREMESSA	8
4.2	DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ	8
4.3	ORARIO DI ATTIVITÀ.....	8
4.4	OPERAZIONI DI RECUPERO E QUANTITATIVI.....	9
4.5	TIPOLOGIE DI RIFIUTI IN TRATTAMENTO.....	9
4.6	RIFIUTI PRODOTTI.....	10
4.7	ORGANIZZAZIONE DELL'IMPIANTO	11
4.7.1	<i>Settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento.....</i>	<i>11</i>
4.7.2	<i>Settore di trattamento del veicolo fuori uso.....</i>	<i>11</i>
4.7.3	<i>settore di deposito delle parti di ricambio</i>	<i>12</i>
4.7.4	<i>Settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi</i>	<i>12</i>
4.7.5	<i>Settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili</i>	<i>12</i>
4.7.6	<i>Settore di deposito dei veicoli trattati.....</i>	<i>12</i>
4.8	CRITERI PER LO STOCCAGGIO DEI RIFIUTI.....	12
4.9	MACCHINE ED ATTREZZATURE UTILIZZATE	13
4.10	SISTEMA DI RACCOLTA E SMALTIMENTO DELLE ACQUE.....	13
4.11	EMISSIONI IN ATMOSFERA.....	14
4.12	MATERIE PRIME UTILIZZATE.....	14
4.13	EMISSIONI DI RUMORE	15
4.13.1	<i>Analisi della rumorosità generata dall'impianto.....</i>	<i>15</i>
4.14	TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO	17
4.15	SOLUZIONI ALTERNATIVE.....	18
4.15.1	<i>Non realizzazione del progetto ("Opzione 0")</i>	<i>18</i>
4.15.2	<i>Sito alternativo</i>	<i>18</i>
5	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	19
5.1	IMPATTI DELL'ATTIVITÀ CON L'AMBIENTE	19
5.2	ATMOSFERA.....	21
5.3	AMBIENTE IDRICO: ACQUE SOTTOSUPERFICIALI.....	22
5.4	RUMORE	24
5.5	TRAFFICO E VIABILITÀ	25
5.6	PAESAGGIO.....	26
6	SINTESI DEGLI IMPATTI	27
7	CONCLUSIONI	29

1 PREMESSA

La presente relazione costituisce la Sintesi non Tecnica relativa allo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.), redatto a supporto del procedimento amministrativo finalizzato alla compatibilità ambientale e all'autorizzazione del progetto per un impianto di autodemolizione e recupero rifiuti del settore automobilistico, per conto della ditta Marsetti Recycling SRLS, presso il sito di via Europa 45/f in Comune di Isola Vicentina (VI).

Lo studio di impatto ambientale, unito al progetto definitivo relativo alla realizzazione dell'impianto, viene presentato attivando la procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi del D.lgs 152/2006 ss.mm.ii.

L'attività di progetto si svolgerà all'interno di un capannone industriale esistente, opportunamente adeguato all'uopo, mentre l'area esterna di pertinenza del capannone sarà adibita esclusivamente al transito di automezzi commerciali per il conferimento dei rifiuti da trattare (veicoli fuori uso) e allo stoccaggio dei rifiuti prodotti.

Al presente studio ha collaborato un gruppo interdisciplinare che, con contributi specialistici, ha redatto la presente relazione. Di seguito si riportano i componenti del gruppo ed il ruolo svolto nella realizzazione dello studio.

Dott. For. Pietro Strobbe	Aspetti paesaggistici, analisi e valutazioni congruità programmatiche, analisi componenti ambientali, analisi e valutazione degli impatti sulle diverse componenti
Dott. For. Michele De Marchi	Analisi e valutazioni congruità programmatiche, analisi componenti ambientali, analisi e valutazione degli impatti sulle diverse componenti
Ing. Massimiliano Soprana	Analisi progetto e realizzazione, valutazione di impatto acustico, analisi delle emissioni in atmosfera.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il nuovo impianto di autodemolizione verrà attivato all'interno di un fabbricato esistente in piena disponibilità della ditta proponente; il fabbricato è ubicato in viale Europa 45 all'interno della zona industriale di Isola Vicentina (VI), posta lungo la Strada Provinciale 46 "del Pasubio".

Il sito rientra interamente nella sezione "Castelnovo" N. 103142 della Carta Tecnica Regionale – Scala 1:5.000, catastalmente individuato al Foglio n. 14 mappali n. 599 – sub 3 del Comune Censuario di Isola Vicentina, nell'area nord-occidentale della provincia di Vicenza.

Sotto il profilo geografico, l'area in esame è situata nel punto di passaggio fra la dorsale collinare Schio-Vicenza (verso ovest) e dall'alta pianura vicentina (in direzione nord, sud ed est). L'area ricade all'interno del bacino idrografico del fiume Brenta Bacchiglione.

L'immobile aziendale ricade all'interno di una zona industriale classificata come ZTO "D – Produttiva" dallo strumento urbanistico comunale vigente, ad una quota di circa 70 m s.l.m., e risulta confinante con:

- un'azienda per la lavorazione del vetro a Sud-Ovest;
- un' autofficina e l'ecocentro del comune di Isola Vicentina a Sud-Est;
- a Nord con un'area agricola;
- a Nord Est con un'azienda di noleggio ponteggi.

L'area industriale è direttamente servita dalla S.P. 46 "del Pasubio", che attraversa il territorio amministrativo di Isola Vicentina da Sud-Est a Nord-Ovest sulla direttrice Vicenza - Schio - Pian delle Fugazze - Rovereto e la direttrice Est-Ovest, che interseca la SP pedemontana sulla direttrice Bassano – Thiene - Priabona - Valle dell'Agno.

Il contesto territoriale circostante il sito aziendale, presenta lineamenti urbanistici complessi, in linea con i connotati del territorio dell'alta pianura vicentina: le zone edificate consolidate dei centri municipali si alternano alle zone industriali più o meno estese, relegando a lembi ormai frammentati di territorio le zone agricole.

FIGURA 1: LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO ALL'INTERNO DELLA PROVINCIA DI VICENZA.



FIGURA 2: INDIVIDUAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO SU BASE ORTOFOTO.

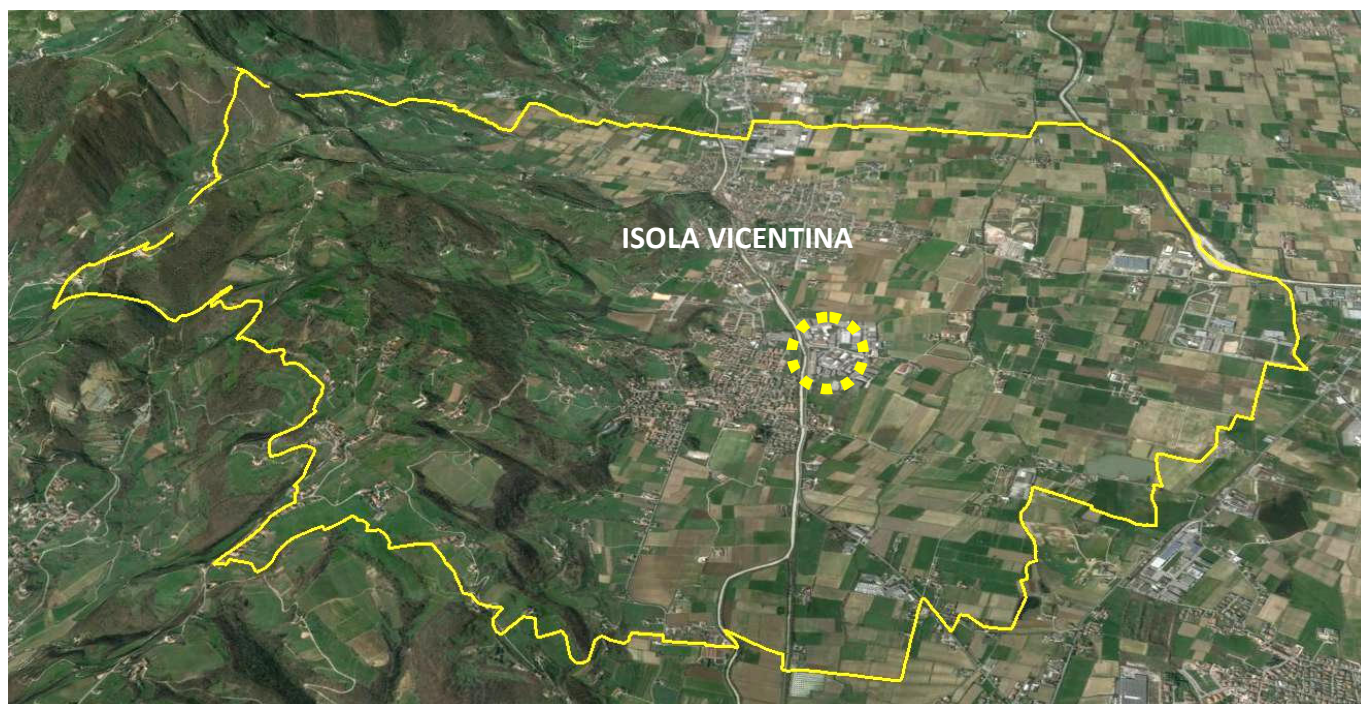


FIGURA 3: INDIVIDUAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO SU BASE ORTOFOTO.

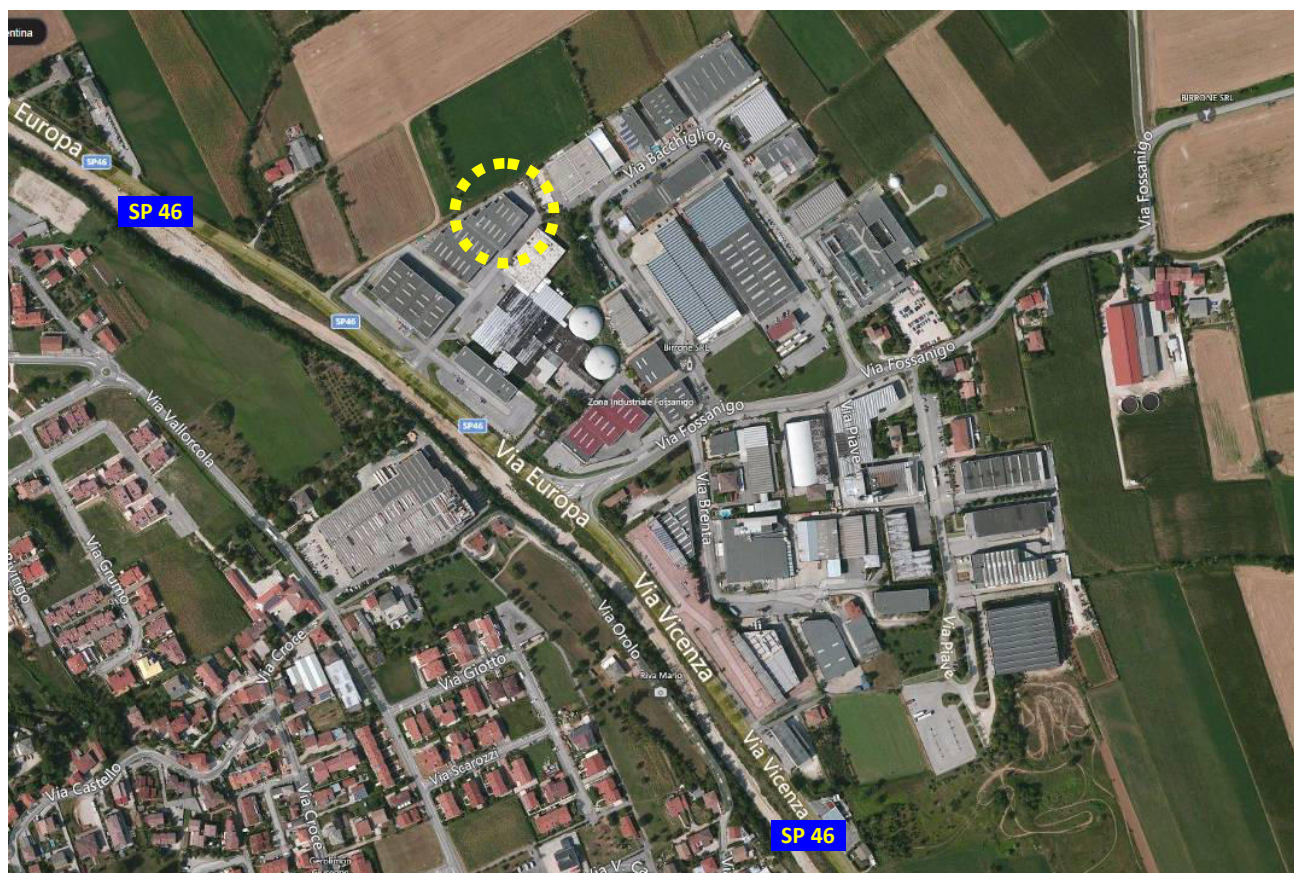
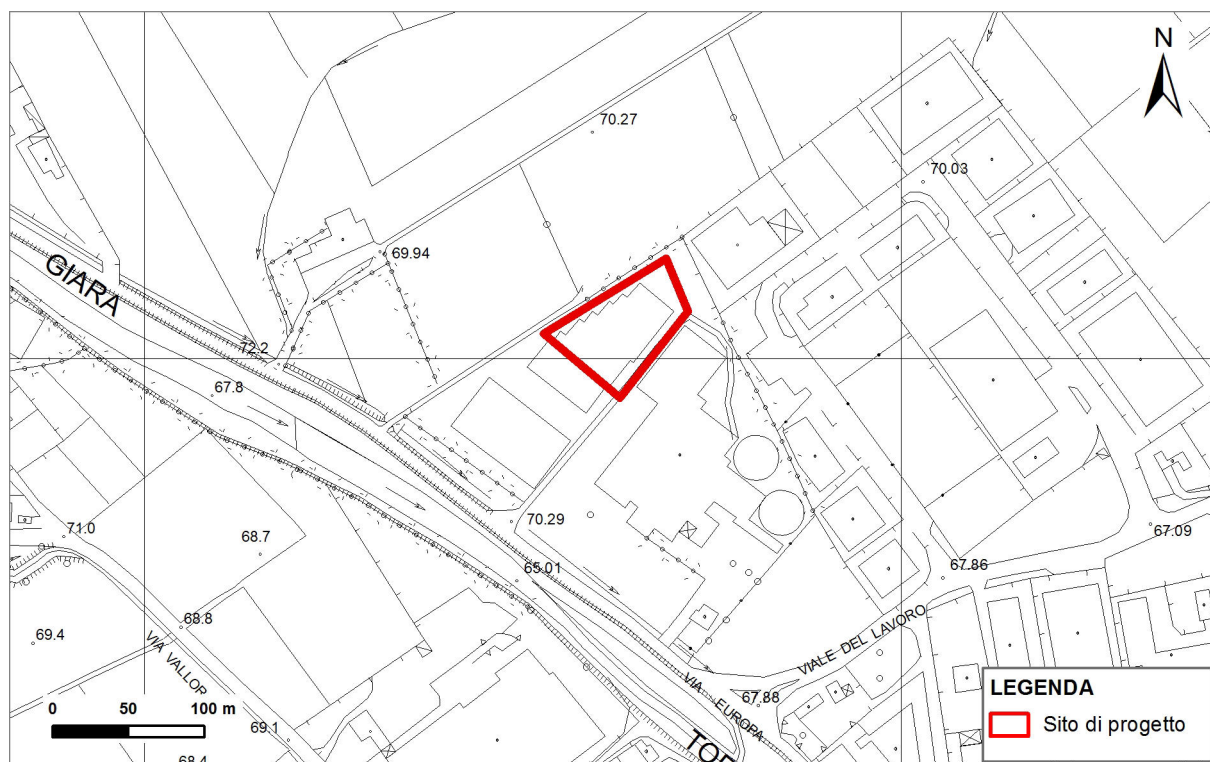


FIGURA 4: INQADRAMENTO SU BASE CARTA TECNICA REGIONALE.



3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il quadro di riferimento programmatico, ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e della D.G.R.V. n. 1624 dell'11 maggio 1999, fornisce gli elementi conoscitivi dell'opera progettata in relazione agli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale che hanno attinenza con il Progetto, al fine della verifica delle relazioni tra intervento proposto e la pianificazione stessa.

Ai fini del presente studio sono stati presi in esame :

- Piano Regionale Gestione Rifiuti Urbani e Speciali;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza;
- Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.);
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Isola Vicentina;
- Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Isola Vicentina.

L'esame degli strumenti di pianificazione in relazione alla proposta progettuale consente di trarre le seguenti conclusioni:

1. Il P.T.R.C. vigente non contiene alcuna preclusione di sorta al progetto in esame. In termini generali, il progetto risulta in accordo con le disposizioni del Piano in merito alla gestione delle acque reflue di processo all'interno degli ambiti di ricarica degli acquiferi.
2. Sia il P.T.R.C. vigente che adottato non contengono alcuna preclusione di sorta nei confronti della proposta progettuale in esame. In particolare si prevede di interessare le strutture esistenti ubicate all'interno di un ambito produttivo (ZTO D) già dotato delle opere di urbanizzazione e delle reti di servizi. L'impianto sarà dotato di specifici presidi ambientali e di sicurezza atti a scongiurare potenziali interferenze nei confronti delle componenti ambientali con particolare riferimento alle acque superficiali e di falda (raccolta, trattamento ed invio in fognatura delle acque di prima pioggia), alle emissioni in atmosfera e rumorose.
3. Il progetto proposto non comporta azioni in contrasto con gli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica, adottati con variante parziale al PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica e relativi all'ambito n. 23 "Alta pianura vicentina". In particolare le azioni di progetto insisteranno all'interno dei fabbricati aziendali ubicati nella zona produttiva (ZTO D) di Isola Vicentina, senza modifica dello stato attuale dei luoghi, ad eccezione della realizzazione di una tettoia esterna.
4. Il PTCP approvato non contiene alcuna preclusione nei confronti dell'iniziativa progettuale in esame; in particolare l'impianto di recupero autoveicoli sarà attivato all'interno di un fabbricato produttivo esistente, dimensionato e realizzato con i necessari presidi ambientali e di sicurezza, al fine di scongiurare potenziali pericoli per l'ambiente (in particolare per la falda) e per la salute umana.
5. Il progetto proposto ricade in un ambito compatibile con le norme tecniche, le prescrizioni e i vincoli del PAT del Comune di Isola Vicentina.
6. Dall'analisi del Piano degli Interventi di Isola Vicentina, l'area di progetto ricade all'interno dell'ambito di Zonizzazione: ZTO D3 Zone produttive - commerciale, direzionale, produttiva (Art. 28 N.T.O.); L'impianto in parola risulta coerentemente inserito all'interno di un contesto produttivo, ove le norme di piano non indicano motivi ostativi per l'attivazione dell'impianto di recupero autoveicoli;
7. il fabbricato aziendale ricade parzialmente all'interno di "Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 Corsi d'acqua". La porzione di fabbricato ricadente all'interno del vincolo non subirà modifiche di sorta e sarà dedicata esclusivamente allo stoccaggio delle auto bonificate utilizzate per la rivendita di pezzi di ricambio. I cassoni e la nuova tettoia saranno ubicati in prossimità del fronte Nord-Est del fabbricato ove non insistono vincoli di sorta.

3.1 RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI PIANIFICATORI RISPETTO ALL'AREA DI LOCALIZZAZIONE

La tabella seguente riporta una sintesi dei vincoli e degli indirizzi progettuali derivanti dalla pianificazione sovraordinata.

PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE	P.T.R.C. Vigente	<i>Fascia di ricarica degli acquiferi (art. 12 N.T.A.)</i>
	P.T.R.C. Adottato	<i>Elementi territoriali di riferimento: tessuto urbanizzato. Area di primaria tutela quantitativa degli acquiferi (art. 16 N.T.A.)</i>
	Piano Regionale di Tutela delle Acque	<i>Zona omogenea di protezione "Zona della ricarica"</i>
	Piano di Stralcio per l'Assetto Idrogeologico	<i>L'area di progetto ricade all'esterno di aree classificate a pericolosità idraulica</i>
	Piano di Gestione dei Rischi Alluvionali	<i>L'area di progetto ricade all'esterno di aree classificate a rischio alluvionale</i>
PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE	P.T.P. della Provincia di Vicenza	<i>Vincolo sismico Zona 3 (art. 11 N.T.A.) Aree agropolitane (art. 24 N.T.A.) Aree produttive (art. 66-71 N.T.A.) Ambiti strutturali di paesaggio PTRC – Alta pianura vicentina n. 23</i>
PIANIFICAZIONE DI LIVELLO LOCALE	P.A.T. del Comune di Isola Vicentina	<i>Il fabbricato aziendale ricade parzialmente all'interno di "Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 Corsi d'acqua". Compatibilità geologica ai fini edificatori: area idonea a condizione (art. 23)". Aree di urbanizzazione consolidata (art. 28). Ambiti Territoriali Omogenei A.T.O. 4 territorio aperto e zone produttive (art. 24 N.T.A.).</i>
	P.I. del Comune di Isola Vicentina	<i>Il fabbricato aziendale ricade parzialmente all'interno di "Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 Corsi d'acqua". ZTO D3 Zone produttive: commerciale, direzionale, produttiva (Art. 28 N.T.O.).</i>

4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

4.1 PREMESSA

La ditta Marsetti Recycling intende attivare presso lo stabile produttivo di Isola Vicentina (VI) in via Europa n. 45/f, un centro di raccolta e trattamento dei veicoli a motore fuori uso (principalmente automobili), sulla base della Direttiva 2000/53/CE (D.Lgs. 209/03). Il nuovo impianto prevede la possibilità di ricevere, oltre agli autoveicoli fuori uso (codice CER 16 01 04* e 16 01 06), anche i rifiuti con codici di altre attività affini.

La ditta intende principalmente svolgere attività di raccolta di veicoli fuori uso non bonificati (CER 16 01 04*) e bonificati (CER 16 01 06) con una capacità massima di trattamento pari a 3.500 mezzi leggeri e 500 mezzi pesanti all'anno, corrispondenti a **5.000 t/anno**.

Le operazioni che vengono eseguite su detti rifiuti non sono:

- **R13:** messa in riserva di rifiuti per sottoporli a una delle operazioni indicate nei punti da R1 a R12 (escluso il deposito temporaneo prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti);
- **R4:** riciclo/recupero dei metalli e dei composti metallici.

Il progetto prevede lo sviluppo dell'iniziativa distinguendo due fasi temporali (fase 1 e fase 2). Nella fase 1 si prevede l'attivazione dell'impianto di recupero veicoli nella porzione più a Nord del capannone, mentre la fase 2, di completamento, prevede l'ampliamento interessando anche la porzione di capannone posta in continuità a Sud. Il presente SIA analizza il progetto così come previsto nella fase 2.

4.2 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ

L'attività della ditta consiste:

- principalmente nella raccolta di veicoli fuori uso (principalmente autoveicoli) non bonificati (CER 16 01 04*) e bonificati (CER 16 01 06), nel trattamento di bonifica dei mezzi ed eventuale successiva separazione delle parti recuperabili per la rivendita di pezzi di ricambio e il recupero dei materiali;
- si prevede che in ingresso possano essere accettati anche rifiuti non pericolosi per successive attività di recupero (recupero di cavi, trattamento di motori elettrici e dei filtri olio).

4.3 ORARIO DI ATTIVITÀ

La ditta opererà durante l'orario diurno ed indicativamente nell'orario dalle 7.00 alle 19.00.

4.4 OPERAZIONI DI RECUPERO E QUANTITATIVI

Nel prospetto che segue sono riportati la tipologia di rifiuti, l'attività ed i quantitativi annui previsti. Si precisa che il peso medio di un mezzo da bonificare è pari a 1 tonnellata, mentre quello di un mezzo bonificato è 0,75 tonnellate.

Operazione di recupero	Descrizione	Quantità massima	
R4	Riciclo/recupero di componenti principalmente metallici (parti di ricambio-motori).	50 t/giorno	5.000 t/anno
R13	Messa in riserva di rifiuti per sottoporli a una delle operazioni indicate nei punti da R1 a R12 (escluso il deposito temporaneo prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti).		

4.5 TIPOLOGIE DI RIFIUTI IN TRATTAMENTO

OPERAZIONE RECUPERO R4 (TRATTAMENTO) RIFIUTI IN INGRESSO

CER	CLASSIFICAZIONE	DESCRIZIONE	CARETTERISTICHE
16 01 04*	Pericoloso	Veicoli fuori uso da bonificare	Veicoli da bonificare
16 01 07*	Pericoloso	Filtri dell'olio	Filtri olio
16 01 06	Non pericoloso	Veicoli fuori uso bonificati, non contenenti né liquidi né altri componenti pericolose	Veicoli bonificati
16 02 14	Non pericoloso	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	Motori elettrici
16 02 16	Non pericoloso	Componenti rimosso da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215	Motori elettrici
16 01 17	Non pericoloso	Metalli ferrosi	Ferro
16 01 18	Non pericoloso	Metalli non ferrosi	Cavi, rame, magnesio, alluminio, materiale elettrico non contenente mercurio
16 01 19	Non pericoloso	Plastica	Materiale plastico e fibre sintetiche (paraurti, plance, imbottiture sedili, pannelli, ...)
16 01 22	Non pericoloso	Metalli ferrosi	Motori ed assali e motori elettrici
17 02 01	Non pericoloso	Legno	Legno da cassoni di mezzi pesanti

4.6 RIFIUTI PRODOTTI

OPERAZIONE RECUPERO R13 (STOCCAGGIO) RIFIUTI PRODOTTI

CER	CLASSIFICAZIONE	DESCRIZIONE	CARETTERISTICHE
13 01 10*	Pericoloso	Oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati	Oli minerali per circuiti idraulici
13 02 04*	Pericoloso	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati	Scarti olio minerale
13 02 05*	Pericoloso	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	Olio motore, trasmissione, cambio
13 02 06*	Pericoloso	Scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	Scarti olio sintetico
13 02 08*	Pericoloso	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	Altri oli
13 07 01*	Pericoloso	Olio combustibile e carburante diesel	Olio combustibile e carburante diesel
13 07 03*	Pericoloso	Altri carburanti	Benzina
15 02 02*	Pericoloso	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	Materiale assorbente esausto
15 01 10*	Pericoloso	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	Imballaggi vari contaminati
16 01 04*	Pericoloso	Veicoli fuori uso da bonificare	Veicoli da bonificare
16 01 07*	Pericoloso	Filtri dell'olio	Filtri olio
16 01 08*	Pericoloso	Componenti contenenti mercurio	Componenti contenenti mercurio
16 01 09*	Pericoloso	Componenti contenenti PCB	Componenti contenenti PCB
16 01 10*	Pericoloso	Componenti esplosivi (ad esempio "air bag")	Air-bag
16 01 11*	Pericoloso	Pastiglie per freni, contenenti amianto	Freni in amianto
16 01 13*	Pericoloso	Liquidi per freni	Liquidi per freni
16 01 14*	Pericoloso	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	Antigelo
16 06 01*	Pericoloso	Batterie al piombo	Batterie
16 08 07*	Pericoloso	Catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose	Catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose
16 10 01*	Pericoloso	Soluzioni acquose di scarto, contenenti sostanze pericolose	Acqua lavaggio vetri
15 01 01	Non pericoloso	Imballaggi in carta e cartone	Imballaggi in carta e cartone puliti
15 01 03	Non pericoloso	Imballaggi in legno	Pallet in legno non riutilizzabili puliti
16 01 03	Non pericoloso	Pneumatici fuori uso	Pneumatici fuori uso
16 01 06	Non pericoloso	Veicoli fuori uso bonificati, non contenenti né liquidi né altri componenti pericolose	Veicoli bonificati
16 01 12	Non pericoloso	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111
16 01 17	Non pericoloso	Metalli ferrosi	Ferro
16 01 18	Non pericoloso	Metalli non ferrosi	Cavi, rame, magnesio, alluminio, materiale elettrico non contenente mercurio
16 01 19	Non pericoloso	Plastica	Materiale plastico e fibre sintetiche (paraurti, plance, imbottiture sedili, pannelli, ...)
16 01 20	Non pericoloso	Vetro	Vetro
16 01 22	Non pericoloso	Componenti non specificati altrimenti	Motori ed assali e motori elettrici
16 01 99	Non pericoloso	Rifiuti non specificati altrimenti	Rifiuti assimilabili vari da smaltire (tappetini, moquette, fari, gomme)
16 02 14	Non pericoloso	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	Motori elettrici
16 02 16	Non pericoloso	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215	Motori elettrici
16 05 05	Non pericoloso	Gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 160504	Fluidi dei sistemi di condizionamento
16 08 01	Non pericoloso	Catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 160807)	Catalizzatori non contenenti sostanze pericolose
19 12 03	Non pericoloso	Metalli non ferrosi	Rame da trattamento cavi
19 12 04	Non pericoloso	Plastica e gomma	Plastica da cavi
19 12 07	Non pericoloso	Legno diverso da quello di cui alla voce 19 12 06	Legno da cassoni mezzi pesanti/agricoli
19 12 12	Non pericoloso	Altri rifiuti (compresi materiali misti) prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti, diversi da quelli di cui alla voce 191211	Misto

4.7 ORGANIZZAZIONE DELL'IMPIANTO

Gli stoccaggi dei rifiuti in ingresso e l'attività di recupero rifiuti si svolgerà all'interno del fabbricato aziendale. La pavimentazione dell'area interna al capannone è in cemento impermeabile, così come la pavimentazione dell'area esterna. Gli accessi sono dotati di un cordolo di 2 cm per la raccolta di eventuali acque di spegnimento, in modo che l'area interna svolga anche la funzione di eventuale bacino di raccolta. Anche gli accessi agli uffici saranno dotati di cordoli. I cordoli inoltre assicurano il contenimento di eventuali spanti all'interno dell'area dell'impianto per il tempo necessario alla loro rimozione (assorbimento con materiale inerte). Si prevede che i veicoli bonificati possano essere sovrapposti mediante cantilever fino ad un massimo di 4 autoveicoli.

Nei piazzali esterni non è prevista la presenza di mezzi né da bonificare, né bonificati.

Sul piazzale esterno, lungo il fronte Nord-Est del fabbricato, si prevede lo stoccaggio dei rifiuti prodotti all'interno di cassoni coperti.

Lungo lato Nord-Ovest, confinante con terreni agricoli, è previsto lo stoccaggio di rifiuti in cassoni coperti, aventi altezza massima di 2,5 m; dal momento che il piano del piazzale è -1,5 m al di sotto del piano del terreno agricolo confinante, l'altezza sporgente dei cassoni prevista risulta al massimo in 1 m.

La ditta svolgerà anche attività di commercializzazione di parti di ricambio; l'area dedicata alla vendita è ubicata all'interno del capannone, su una superficie di circa 50 mq. Saranno previsti posti auto dedicati ai clienti come da regolamento commerciale comunale (superficie totale 50 mq).

4.7.1 SETTORE DI CONFERIMENTO E DI STOCCAGGIO DEL VEICOLO FUORI USO PRIMA DEL TRATTAMENTO

L'area di conferimento e stoccaggio dei rifiuti in ingresso (veicoli da bonificare) è ubicata all'interno del capannone (aree 1-B, 9-B e 2-A); è prevista un'area dove stoccare in alternativa i mezzi da bonificare o bonificati (aree 9-B e 2-A). I veicoli da sottoporre a trattamento di bonifica subito dopo il loro arrivo possono essere conferiti e stoccati anche direttamente nel settore di trattamento (locale A, area bonifica).

Gli automezzi da sottoporre a trattamento sono conferiti all'interno dell'impianto secondo uno dei seguenti modi:

- 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 aveva ritirato il veicolo destinato alla demolizione.

4.7.2 SETTORE DI TRATTAMENTO DEL VEICOLO FUORI USO

L'area di trattamento (messa in sicurezza e demolizione) è prevista all'interno del capannone, pavimentata con cls impermeabilizzato con resina con pendenza tale da convogliare eventuali spanti verso un griglia collegata a contenitore di raccolta a tenuta (locale A area bonifica). In ogni caso, i ponti dedicati alla messa in sicurezza e demolizione sono dotati di proprio bacino di contenimento per intercettare eventuali spanti.

In seguito all'accettazione il veicolo viene sottoposto ai seguenti trattamenti elencati in ordine cronologico:

- messa in sicurezza: operazione di rimozione dei componenti pericolosi;
- demolizione: operazione di smontaggio, di rimozione, di separazione e di deposito dei pezzi di ricambio commerciabili e dei materiali e dei componenti in modo da non compromettere le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero.

4.7.3 SETTORE DI DEPOSITO DELLE PARTI DI RICAMBIO

Il settore è previsto all'interno del capannone in scaffalature e cassoni (locale D).

4.7.4 SETTORE DI STOCCAGGIO DEI RIFIUTI PERICOLOSI

E' prevista un'area interna per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi. I rifiuti pericolosi vengono separati all'origine e stoccati in appositi contenitori a tenuta stagna e su bacino di contenimento se necessario, in relazione alla provenienza, alla tipologia e alle caratteristiche di pericolo. I contenitori hanno caratteristiche chimico-fisiche idonee al contenimento del rifiuto.

4.7.5 SETTORE DI STOCCAGGIO DEI RIFIUTI RECUPERABILI

E' prevista un'area interna per lo stoccaggio dei rifiuti non pericolosi; gli stoccaggi sono altresì previsti nel piazzale esterno, su appositi cassoni coperti. I rifiuti non pericolosi e recuperabili sono anch'essi sistemati all'interno di contenitori in relazione ai rispettivi codici CER.

4.7.6 SETTORE DI DEPOSITO DEI VEICOLI TRATTATI

I veicoli bonificati ai quali sono stati tolti i pezzi commerciabili vengono stoccati in area interna al capannone. Le carcasse verranno sovrapposte mediante sistema di stoccaggio "a cantilever", in modo da non dover sovrapporre a contatto i veicoli (fino ad un massimo di 4); in tal modo si preservano meglio le carcasse per l'eventuale vendita e al contempo si aumenta la sicurezza, in quanto le sovrapposizioni risultano molto più stabili.

Il settore adibito al conferimento e allo stoccaggio di veicoli da bonificare non è utilizzato come stoccaggio di veicoli trattati; le due tipologie di veicoli sono stoccate in zone separate, identificate con cartelli con indicata la provenienza (rifiuti in ingresso o prodotti) ed il n°- CER. Le posizioni su cantilever dedicate in alternativa a veicoli da bonificare e bonificate sono solo quelle al piano terreno (le altre 3 posizioni superiori sono dedicate esclusivamente ai veicoli bonificati).

4.8 CRITERI PER LO STOCCAGGIO DEI RIFIUTI

I rifiuti pericolosi sono stoccati esclusivamente all'interno del capannone, mentre i rifiuti non pericolosi sono stoccati sia all'interno che all'esterno; in particolare, all'esterno del capannone sono stoccati rifiuti non pericolosi con basso rischio di cessione (motori ed assali che potrebbero ancora dare origine a modesta cessione sono stoccati all'esterno in zona coperta). Tutti i rifiuti sono gestiti in modo da assicurare la protezione ambientale e per la salute dell'uomo (art 178 D.Lgs 152/2006 - finalità) e saranno suddivisi in base alle loro caratteristiche di pericolosità (art 187 D.Lgs 152/2006- divieto di miscelazione di rifiuti pericolosi).

Non sono presenti contenitori fissi o interrati. Tutti i contenitori di liquidi sono posizionati su bacini di contenimento in grado di raccogliere spanti, colaticci o sversamenti accidentali.

Sui recipienti verrà apposta idonea etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme in materia. Per garantire l'applicazione dei criteri per lo stoccaggio il personale è istruito in merito, anche in relazione alle condizioni di sicurezza per l'ambiente e per la salute per tali operazioni (es. riempimento, travaso).

4.9 MACCHINE ED ATTREZZATURE UTILIZZATE

Presso l'impianto aziendale sono utilizzati i seguenti macchinari ed attrezzature:

- Carrelli elevatori (a gasolio o batterie) per la movimentazione interna dei carichi;
- Caricatore gommato con polipo per la movimentazione dei carichi nel piazzale esterno;
- Ponti autosollevanti per la bonifica delle automobili;
- Utensili manuali o ad aria compressa o a batteria in genere;
- Carrello porta bombole a miscela ossi-acetilenica per modesti interventi di taglio lamiere e cesoiatura-recupero rifiuti metallici recuperabili.
- Macchina per bonifica bombole gas/gpl;
- Macchinario pela-cavi;
- Macchinario per trattamento/recupero filtri;
- Macchina per trattamento/recupero motori elettrici.

4.10 SISTEMA DI RACCOLTA E SMALTIMENTO DELLE ACQUE

Si precisa che in nessuna delle fasi di produzione è previsto il consumo o l'utilizzo d'acqua e da nessuna delle fasi operative legate alla produzione si originano acque reflue.

Per quanto riguarda le coperture, non vi sono fonti di sostanza potenzialmente pregiudizievoli per l'ambiente. L'unico camino, dedicato all'attrezzatura per il lavaggio pezzi, si caratterizza per emissioni di tipo occasionali (bonifica ambientale solo nel momento di apertura del macchinario a fine ciclo di lavaggio) e in completa assenza di polveri e particelle pesanti che potrebbero depositarsi sulle coperture. Pertanto si esclude la presenza di rischio di dilavamento di sostanze potenzialmente pregiudizievoli per l'ambiente. Il progetto prevede, pertanto, di mantenere l'attuale conferimento delle acque delle coperture in pozzo perdente.

Pertanto il sistema di raccolta e trattamento delle acque fa riferimento solo alle sole acque di dilavamento dei piazzali esterni (circa 900 mq) come nel seguito descritto. In particolare i piazzali esterni saranno dedicati a:

- stoccaggi di rifiuti prodotti all'interno di cassoni coperti;
- area di accesso e parcheggio auto dipendenti e area commerciale.

Si ritiene che il dilavamento di sostanze potenzialmente pregiudizievoli per l'ambiente sia limitato al piazzale destinato allo stoccaggio dei rifiuti prodotti. Dal momento che sarà effettuato lo stoccaggio di cassoni coperti, si ritiene che non vi siano sorgenti continue di sostanze potenzialmente pregiudizievoli e che il dilavamento si esaurisca con le acque di prima pioggia.

La ditta risulta pertanto soggetta agli obblighi di cui al comma 3 del Piano di Tutela delle Acque; il progetto prevede, pertanto, la separazione idraulica delle due aree sopra indicate e la raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia della sola zona stoccaggio rifiuti prodotti.

In particolare le acque saranno gestite nel seguente modo:

- le acque civili saranno inviate in fognatura nera (come da stato attuale);
- le acque dei pluviali delle coperture e di dilavamento del settore di accesso e parcheggio saranno inviate in pozzo perdente (come da stato attuale);
- le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali adibiti a deposito rifiuti prodotti (all'interno di cassoni coperti) saranno raccolte, trattate ed inviate in fognatura nera;
- le acque di seconda pioggia di dilavamento dei piazzali adibiti a deposito rifiuti prodotti (all'interno di cassoni coperti) saranno conferite presso il pozzo perdente esistente.

4.11 EMISSIONI IN ATMOSFERA

Presso l'impianto di progetto, le operazioni che comportano la produzione di emissioni in atmosfera sono:

- taglio ossiacetilenico;
- bonifica bombole GPL/metano tramite idoneo impianto;
- operazione di sgrassaggio pezzi con solvente.

TABELLA 1 PROSPETTO DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA GENERATE DALL'IMPIANTO.

Operazione	Frequenza operazione	Tipo emissione	Camino	Tipo emissione e quantità
Taglio lamiere	Occasionale	Discontinua Non convogliata	//	attività ad inquinamento atmosferico poco significativo (art. 269 comma 14 del D.Lgs.152/06).
Bonifica bombole GPL	Occasionale	Discontinua Non convogliata	//	attività ad inquinamento atmosferico poco significativo (art. 269 comma 14 del D.Lgs.152/06).
Pulizia pezzi	Occasionale	Discontinua (0,5 ore giorno) Convogliata	Camino 1	Emissione di solventi (circa 20 kg/anno)

L'unica fonte di emissione in atmosfera convogliata è relativa all'operazione di pulizia dei pezzi: tale attività viene svolta con l'ausilio di una macchinario a ciclo chiuso con riciclo del solvente, dotato di un sistema di aspirazione con convogliamento all'esterno degli effluenti gassosi eventualmente esalati durante la fase di apertura dello sportello per il carico-scarico dei pezzi. Si precisa che il consumo di prodotti per lo sgrassaggio si attesterà intorno ai 20 kg/anno per cui i limiti si ritengono rispettati in via generale (Allegato IV Parte II: sgrassaggio superficiale di metalli con quota di solvente inferiore a 3 kg/gg).

Le emissioni saranno convogliate da Camino n. 1, posto ad un'altezza dal suolo di 8 m, avente portata pari a 1.000 Nmc/h.

4.12 MATERIE PRIME UTILIZZATE

L'impianto di recupero rifiuti non fa uso di particolari materie prime o di quantitativi rilevanti. In particolare, per l'attività di recupero non vengono utilizzate specifiche materie prime. Per la pulizia dei pezzi effettuata con specifica macchina di lavaggio viene utilizzato uno specifico diluente a riciclo con una quantità consumata stimata di 20 litri/anno.

Le fonti di energia sono la corrente per le apparecchiature e il gasolio utilizzato per il muletto (il gasolio è in parte recuperato dall'attività di messa in sicurezza).

4.13 EMISSIONI DI RUMORE

Per quanto riguarda la produzione di rumorosità, le macchine e le attrezzature aziendali classificate come sorgenti sonore predominanti sono le seguenti:

- Carrelli elevatori Diesel;
- Fiamma Ossiacetilenica;
- Avvitatore pneumatico.

Sono inoltre previsti inoltre l' utilizzo di attrezzature per la separazione dei motori e una macchina pelacavi con rumorosità da ritenersi trascurabile rispetto alle operazioni di smontaggio.

All' interno dell' area aziendale è inoltre da considerare la possibile presenza di automezzi per il conferimento dei rifiuti.

4.13.1 ANALISI DELLA RUMOROSITÀ GENERATA DALL'IMPIANTO

Al fine di verificare i valori di rumorosità attesi dall'impianto di trattamento in esame, è stata redatta, ai sensi dell'art. 8 della Legge n. 447/95, la "Previsione di impatto acustico" (Elaborato n. 7 del fascicolo di progetto), alla quale si rimanda per ogni approfondimento sulla materia.

In particolare, la previsione è stata eseguita per stabilire se le rumorosità prodotte dalla futura attività presso il sito in oggetto, saranno tali da rispettare i limiti imposti dalla normativa attualmente applicabile.

Da un punto di vista acustico, per l'individuazione dell'area di appartenenza su cui la Ditta è insediata, si fa riferimento alla zonizzazione del territorio realizzata dal Comune di Isola Vicentina secondo quanto disposto dall'art. 6 della Legge Quadro 447 del 26 Ottobre 1995 e relativo D.P.C.M. del 14 Novembre 1997.

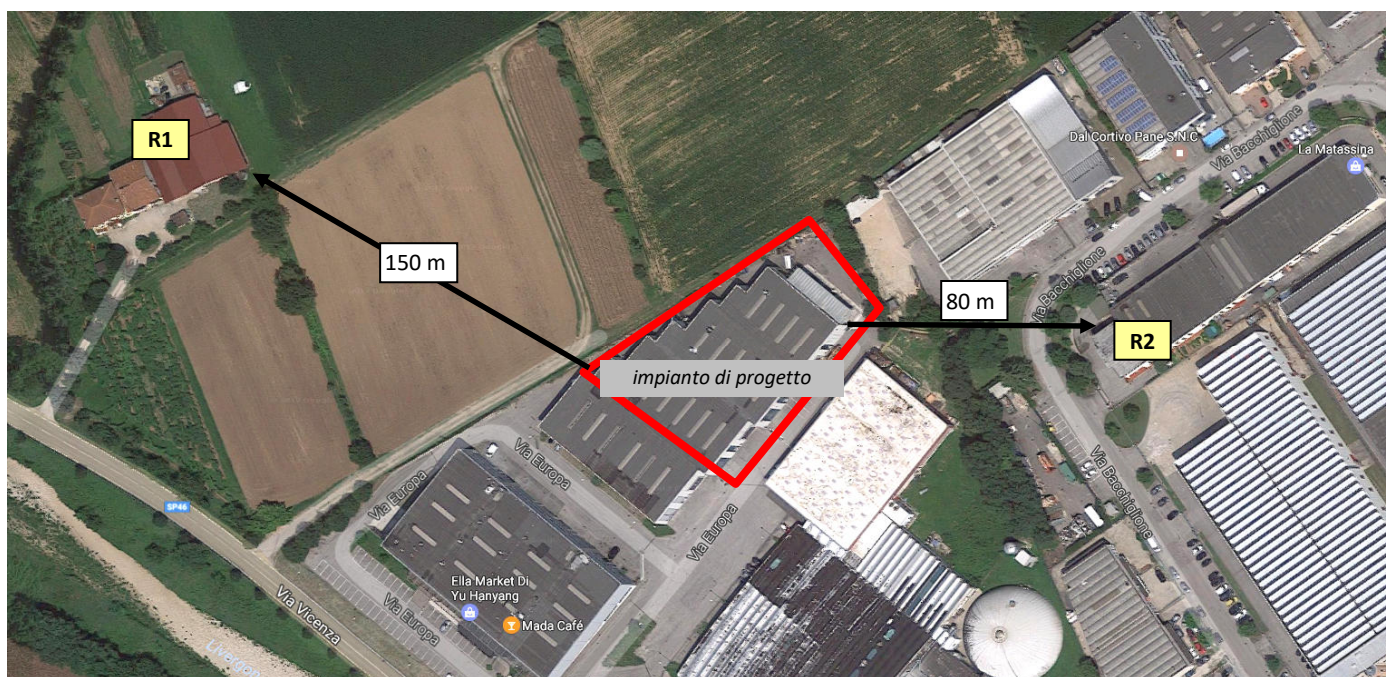
La classe di appartenenza dell'area in oggetto viene definita come "**Classe V – Aree prevalentemente industriali**" che prevede per il periodo diurno un valore limite assoluto di immissione di $Leq(A)$ pari a 70 dB(A), un valore limite assoluto di emissione di $Leq(A)$ pari a 65 dB(A) ed un limite differenziale di immissione pari a 5 dB(A). Per la limitrofa "Classe III – Aree di tipo misto" il piano di zonizzazione prevede per il periodo diurno, un valore limite assoluto di immissione di $Leq(A)$ pari a 60 dB(A), un Valore limite assoluto di emissione di $Leq(A)$ pari a 55 dB(A), ed un limite differenziale di immissione pari a 5 dB(A).

I **ricettori sensibili** sono stati identificati con le abitazioni, trattandosi dei soggetti maggiormente esposti alle emissioni acustiche prodotte dall' attività di recupero rifiuti.

TABELLA 2 DESCRIZIONE DEI RICETTORI SENSIBILI INDIVIDUATI PER LA PREVISIONE DI IMPATTO ACUSTICO.

Ricettore		Distanza dal confine dell'area di progetto	Classe acustica di appartenenza	Comune di appartenenza
R1	Abitazione in zona agricola	150 m	Classe III	Comune di Isola Vic.na
R2	Abitazione del custode in zona produttiva	80 m	Classe V	Comune di Isola Vic.na

FIGURA 5 UBICAZIONE DEI RICETTORI SENSIBILI INDIVIDUATI PER LA PREVISIONE DI IMPATTO ACUSTICO.



Presso i ricettori sensibili sono state eseguite le rilevazioni fonometriche effettuate per caratterizzare la zona da un punto di vista acustico al fine di valutare il rumore residuo della zona.

Ricettore		Caratterizzazione Sorgenti Significative	Leq [dB(A)]
R1	Abitazione in zona agricola	- Traffico veicolare - Attività Ditte limitrofe	47,4
R2	Abitazione in zona produttiva	- Traffico veicolare - Attività Ditte limitrofe	46,2

Nello specifico i macchinari individuati saranno caratterizzati dalle seguenti potenze sonore.

TABELLA 3: IMPIANTI E MACCHINE OPERATRICI UTILIZZATE PRESSO IL SITO DI TRATTAMENTO DI PROGETTO.

Macchinario	Potenza acustica	Ore utilizzo giornaliero	Frequenza utilizzo	Localizzazione fonte
Carrelli elevatori elettrici Carrelli elevatori Diesel	97 dB(A)	4 ore/giorno	Utilizzo discontinuo	All'interno del fabbricato Piazzali esterni
Fiamma Ossiacetilenica	97 dB(A)	2 ore/giorno	Utilizzo discontinuo	All'interno dell'area di pertinenza dell'impianto
Avvitatore	97 dB(A)	4 ore/giorno	Utilizzo discontinuo	All'interno dell'area di pertinenza dell'impianto
Autocarro	101 dB(A)	3 ore/giorno	Utilizzo discontinuo	All'interno del fabbricato Piazzali esterni Viabilità della zona produttiva

4.14 TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO

L'attività di trattamento inerti determinerà la generazione di traffico indotto per:

- mezzi commerciali pesanti per il conferimento dei rifiuti da trattare (automezzi da bonificare);
- mezzi commerciali pesanti per il trasporto in uscita dei rifiuti prodotti;
- autoveicoli dei clienti per l'acquisto delle parti di ricambio.

Per la determinazione dei transiti si è fatto riferimento al quantitativo massimo di rifiuti trattabili annualmente dall'impianto pari a 5.000 ton, ovvero 500 automezzi pesanti e 3.500 veicoli anno.

La ditta utilizzerà automezzi commerciali leggeri (tipo carro attrezzi) per il conferimento di autoveicoli da bonificare, mentre farà uso di automezzi commerciali pesanti per quanto riguarda il conferimento di automezzi pesanti da bonificare.

Ciò premesso, tenuto conto che la ditta opererà per 220 giorni lavorativi all'anno, si stimano i seguenti flussi nell'ipotesi di produttività massima dell'impianto:

- 16 veicoli commerciali leggeri al giorno per il conferimento di autoveicoli da bonificare;
- 3 veicoli commerciali pesanti al giorno per il conferimento di automezzi pesanti da bonificare;

Per quanto riguarda la stima relativa ai flussi orari si è considerato un arco temporale di 8 ore in quanto:

- 32 passaggi/giorno (4 passaggi/ora) di veicoli commerciali leggeri;
- 6 passaggi/giorno di veicoli commerciali pesanti.

Per quanto riguarda i flussi relativi al comparto commerciale (vendita dei pezzi di ricambio), non risultano stimabili in sede di progetto e ad ogni modo risulteranno di entità modesta e trascurabile in rapporto al contesto produttivo di appartenenza.

4.15 SOLUZIONI ALTERNATIVE

Lo studio delle soluzioni alternative ai progetti che rientrano nel settore dei rifiuti in genere, è di solito indirizzato a vagliare le ipotesi dal punto di vista della collocazione geografica o dal punto di vista della modalità di trattamento che viene svolta.

Al caso in oggetto sono state individuate le seguenti soluzioni alternative:

- non realizzazione del progetto (“opzione 0”);
- sito alternativo.

4.15.1 NON REALIZZAZIONE DEL PROGETTO (“OPZIONE 0”)

L’ipotesi di non avviare l’impianto di recupero di autocarri dismessi, non rappresenta la soluzione migliore considerando che:

- l’impianto di progetto consente di recuperare potenziali “rifiuti” e re-inserirli nel mercato come pezzi di ricambio, attuando quindi un processo di riutilizzo dei rifiuti altrimenti smaltiti;
- la realizzazione dell’impianto in analisi consente di aumentare le prospettive di mercato (differenziazione dell’offerta) della ditta proponente altrimenti limitata alla sola attività di auto officina.

L’impianto persegue e si ispira, inoltre, ai principi della politica ambientale, volti alla valorizzazione dei rifiuti intesi non più solamente come “prodotto da smaltire”, ma come prodotto da ripensare e da riutilizzare, da re-imettere sul mercato, al fine di garantire maggiore sostenibilità ai processi produttivi.

In conclusione la scelta di non avviare l’impianto di recupero autoveicoli contrasta con la legittima scelta di crescita aziendale (trattandosi in buona sostanza del potenziamento di un servizio già offerto dalla proponente che da anni opera nel settore dell’auto officine e nella vendita di pezzi di ricambio), la seconda con il diritto di fruire legittimamente, per la realizzazione del progetto in esame, di un’area in affitto compatibile sotto il profilo urbanistico.

Dal punto di vista ambientale la localizzazione del sito appare consona, in quanto nell’ambito di un complesso produttivo consolidato che non verrà in alcun modo variato con la realizzazione del progetto proposto.

4.15.2 SITO ALTERNATIVO

L’attuale sito industriale è da definirsi idoneo alla collocazione dell’impianto di progetto, considerando l’aspetto ambientale (come dimostrato nella sezione apposita del presente Studio di Impatto Ambientale) e logistico in quanto:

- ubicato all’interno di un’area industriale del Comune di Isola Vicentina;
- collocato in prossimità di una principale arteria stradale della zona (S.P. 46);
- il fabbricato e le strutture esistenti risultano idonei e compatibili con l’attività proposta.

Sulla base di quanto sopra esposto non si ravvisa la necessità di valutare siti alternativi diversi da quello proposto dal progetto, anche in ragione del fatto che il fabbricato industriale individuato risulta attualmente l’unico sito in disponibilità della ditta proponente per l’esercizio dell’attività.

5 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

5.1 IMPATTI DELL'ATTIVITÀ CON L'AMBIENTE

Una prima fase dell'analisi, sviluppata nel SIA, relativa all'individuazione degli impatti potenzialmente significativi ha riguardato la selezione delle linee di impatto di cui verificare l'interesse per il caso in esame. Sono stati pertanto individuati i potenziali effetti negativi indotti dall'impianto in analisi nei confronti dei settori ambientali (Aria, Clima, Acque superficiali, Acque sotterranee, Suolo, Sottosuolo, Assetto idro-geomorfologico, Rumore, Vibrazioni, Radiazioni non ionizzanti, Radiazioni ionizzanti, Flora e Vegetazioni, Fauna, Ecosistemi, Salute e Benessere, Paesaggio, Beni culturali, Assetto Territoriale).

In definitiva, poiché i fattori di impatto potenziale non interessano tutti i settori ambientali considerati, ma solo alcuni, la valutazione è stata effettuata solo per i settori ambientali interessati da possibili impatti. Tali settori sono riepilogati nel prospetto che segue.

TABELLA 4: PROSPETTO DEI SETTORI AMBIENTALI INTERESSATI DAL PROGETTO IN ESAME.

Settore ambientale	Impatto potenziale da approfondire nel SIA	Motivazione
ARIA	Contributi all'inquinamento atmosferico locale da micro-inquinanti emessi da sorgenti puntuali	L'impianto di progetto comporta l'emissione in atmosfera di quantitativi limitati di solventi (20 kg/anno).
ACQUE SOTTERRANEE	Inquinamento delle acque di falda da percolazione di sostanze pericolose conseguente ad accumuli temporanei di materiali di processo o a deposito di rifiuti	Il progetto prevede il deposito all'interno del capannone industriale di sostanze pericolose: si escludono pertanto potenziali effetti ambientali nel caso di sversamenti accidentali, relativi al rischio di inquinamento delle acque di falda a causa della percolazione di sostanze pericolose. Lo stoccaggio e la movimentazione avverranno, infatti, su superfici pavimentate, su locali interni al fabbricato aziendale. Gli accessi verranno dotati di un cordolo di 25 cm in grado di assicurare il contenimento di eventuali sconti all'interno dell'area dell'impianto per il tempo necessario alla loro rimozione. Nei piazzali esterni sarà effettuato lo stoccaggio dei rifiuti prodotti all'interno di cassoni coperti; le acque meteoriche di dilavamento di prima pioggia saranno raccolte, trattate ed inviate presso la rete fognaria, mentre le acque di seconda pioggia saranno inviate presso l'attuale pozzo perdente.
RUMORE	Impatti diretti da rumore su ricettori sensibili in fase di esercizio da elementi tecnologici realizzati con il progetto	Le operazioni di bonifica dei veicoli fuori uso saranno condotte prevalentemente con l'ausilio di utensili manuali (es. avvitatori, fiamma ossiacetilenica) e di altri elementi tecnologici (macchina di lavaggio, pompa per estrazione fluidi). La movimentazione interna dei materiali sarà svolta con l'ausilio di muletti. Occorrerà verificare che le nuove immissioni sonore non compromettano la qualità dei ricettori sensibili circostanti (abitazioni).
PAESAGGIO	Intrusione nel paesaggio visibile di nuovi elementi potenzialmente negativi sul piano estetico-percettivo	Il fabbricato aziendale, tuttavia, ricade parzialmente all'interno del "Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Corsi d'acqua" per effetto del torrente Giara. La porzione di fabbricato ricadente all'interno del vincolo non subirà modifiche di sorta e sarà dedicato esclusivamente allo stoccaggio delle auto bonificate utilizzate per la rivendita di pezzi di ricambio. I cassoni e la nuova tettoia saranno ubicati in prossimità del fronte Nord-Est del fabbricato ove non insistono vincoli di sorta.

ASSETTO TERRITORIALE	Alterazioni nei livelli e nella distribuzione del traffico sul territorio interessato	La fase di esercizio dell'impianto prevede la generazione di traffico veicolare pesante indotto nella misura di 4 passaggi di automezzi pesanti in entrata ed uscita dall'impianto. Il traffico veicolare pesante indotto può comportare un sovraccarico locale di traffico sulla viabilità locale.
	Miglioramento della offerta di servizi	La realizzazione del progetto rappresenta un'occasione per l'offerta, da parte del proponente, di servizi aggiuntivi in grado di soddisfare le richieste del mercato.
	Offerta di nuove opportunità occupazionali	La nuova attività consentirà di aumentare le prospettive di mercato e la possibilità di prevedere l'assunzione di nuovi addetti.

Nell'analisi approfondita del SIA non sono stati pertanto considerati i seguenti settori ambientali:

- Clima;
- Acque superficiali;
- Suolo, Sottosuolo, Assetto Idro-Geomorfologico;
- Vibrazioni;
- Radiazioni non ionizzanti;
- Radiazioni ionizzanti;
- Flora e vegetazione;
- Fauna;
- Ecosistemi;
- Beni culturali.

I settori ambientali sopra elencati sono stati esclusi dall'analisi approfondita del SIA, in quanto sono stati verificati ed esclusi potenziali effetti negativi nei confronti dei settori ambientali stessi. In particolare l'intervento in progetto non può produrre, su questi ultimi, alcun impatto significativo o comunque peggiorativo del loro attuale stato di qualità.

5.2 ATMOSFERA

L'area vasta in analisi, per quanto riguarda gli aspetti attinenti con la qualità dell'aria, è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- nell'ambito territoriale del Comune di Isola Vicentina i settori maggiormente emissivi risultino gli impianti residenziali, i veicoli a motore (automobili, veicoli pesanti e leggeri); le attività di produzione di mangimi e sgrassaggio metalli (in particolare per i COV), le reti di distribuzione del gas (CH₄); si osserva come gli impianti residenziali e le automobili costituiscano una sorgente importante di emissioni per quasi tutti gli inquinanti considerati;
- il Quadro Conoscitivo della Regione del Veneto (Stima delle emissioni in atmosfera nel territorio regionale veneto - banca dati di indicatori del quadro conoscitivo LR n.11/04) fornisce per il territorio comunale di Isola Vicentina il valore di 269,20 ton/anno di emissioni di COV (Composti Organici Volatili).

Relativamente all'ambito locale (area di progetto ed immediato intorno) la qualità dell'aria, è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- l'ambito è influenzato dalle emissioni che si verificano lungo la viabilità interna della zona industriale dal passaggio di autoveicoli commerciali leggeri e mezzi pesanti;
- all'interno dell'ambito industriale possono essere presenti complessi produttivi in grado di generare emissioni particolari o significative;
- la qualità dell'aria del sito può risentire dalla presenza della vicina SP 46 "del Pasubio" per il passaggio di veicoli e mezzi di ogni dimensione che generano emissioni gassose.

Per quanto riguarda la produzione di **sostanze odorigene**, si precisa che le attività condotte nell'ambito aziendale non determinano la produzione di livelli significativi di odori sgradevoli in grado da determinare forme di impatto nei confronti delle aree contermini e circostanti.

I ricettori sensibili individuati per la stima degli impatti sono stati identificati con le abitazioni presenti all'interno dell'ambito territoriale di analisi. In particolare le suddette abitazioni si collocano ad oltre 80 m dall'impianto di progetto.

Di seguito si procede con la stima degli impatti relativamente a quanto sopra esposto.

Emissioni gassose in atmosfera da sorgenti convogliate

L'impianto di autodemolizione di progetto prevede l'attivazione di un camino:

1. **Camino n. 1:** relativo alle emissioni di solvente generate dalla macchina per il lavaggio pezzi (macchinario a ciclo chiuso con riciclo del solvente);

Il consumo di solvente annuo previsto dalla macchina per lo sgrassaggio/pulizia dei pezzi è di circa 20 Kg/anno. Giornalmente è previsto un utilizzo occasionale della macchina e il conseguente livello di emissioni risulterà comunque inferiore ai 3 Kg/giorno.

Rapportando i valori di emissione previsti di solvente (COV) dal progetto in esame con i valori di emissioni totali annui di COV registrati nel Comune di Isola Vicentina (269,20 ton/anno), risulta che la fase di esercizio dell'impianto comporterà un aumento di circa 0,007 % di COV/anno; tale incremento risulta non significativo, del tutto trascurabile.

Relativamente ai contributi all'inquinamento atmosferico locale da micro-inquinanti emessi da sorgenti puntuali (camini), si può concludere che l'impianto di progetto non rappresenta una potenziale premessa per l'emissione di sostanze pericolose la cui ricaduta può interessare in modo significativo ricettori sensibili circostanti

L'impianto di autodemolizione in analisi prevede l'attività di "taglio lamiera" tramite ossitaglio, eseguita all'interno del capannone, con frequenza occasionale della durata massima di circa 5 minuti ad intervento, per un totale cumulato di 1 ora/settimana. Le emissioni risultano di tipo diffuso, in quanto il taglio viene svolto all'interno del capannone in luoghi diversi, a seconda delle reali necessità operative. Vista la quantità esigua e la bassa frequenza dell'emissione, il volume del capannone e il ricambio d'aria naturale, non si ritengono necessari sistemi di aspirazione localizzati.

Per quanto riguarda la valutazione delle emissioni non si hanno a disposizione dati quantitativi, tuttavia sulla base di quanto esposto, si evince l'assenza di significativi contributi aggiuntivi alle immissioni ad opera delle operazioni di ossitaglio, ovvero incrementi degli inquinanti misurati.

Relativamente all'inquinamento atmosferico da sostanze pericolose provenienti da sorgenti diffuse (occasionali operazioni di ossitaglio), si può concludere che l'impianto di progetto non rappresenta una potenziale premessa per l'emissione di sostanze pericolose la cui ricaduta può interessare in modo significativo ricettori sensibili circostanti.

5.3 AMBIENTE IDRICO: ACQUE SOTTOSUPERFICIALI

Sulla base di quanto indicato nel quadro di riferimento ambientale l'area vasta in analisi, per quanto riguarda gli aspetti attinenti le acque sotterranee, è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- l'ambito territoriale appartiene alla pianura alluvionale vicentina, nell'ambito della fascia di ricarica delle risorgive;
- il territorio di Isola Vicentina ricade in un'area di transizione tra l'acquifero freatico indifferenziato e il sistema multifalce in pressione. Il deflusso generale delle falde è da Nord-Ovest verso Sud-Est.
- il PTCP della Provincia di Vicenza esclude la presenza di acquiferi inquinati nell'ambito territoriale in analisi;
- il Rapporto Ambientale del PTCP della Provincia di Vicenza riporta un valore pari a 3 "impatto antropico significativo" relativamente al pozzo di prelievo di Caldogno, posto a valle rispetto all'area di progetto;
- Il territorio comunale di Isola Vicentina si sviluppa immediatamente a monte del limite superiore della fascia delle risorgive, in una situazione di transizione tra l'acquifero indifferenziato dell'alta pianura ed il sistema multistrato a sud della linea delle risorgive, derivante dalla presenza di alcuni livelli argillosi impermeabili sufficientemente continui ed estesi.

Relativamente all'ambito locale (area di progetto ed immediato intorno) l'ambiente idrico sotterranee è condizionato in linea generale dai seguenti fattori:

- l'area di progetto ricade all'interno di una lottizzazione a destinazione produttiva dove le acque meteoriche di dilavamento dei tetti e dei piazzali esterni vengono convogliate presso pozzi perdenti, direttamente comunicanti con il sistema idrico sotterranee;
- la falda acquifera è posta a circa 10-15 m di profondità rispetto al piano di campagna.

Durante la fase di esercizio dell'impianto le azioni in grado di produrre possibili interferenze nei confronti delle acque sotterranee sono le seguenti:

- stoccaggio dei rifiuti prodotti nei piazzali esterni soggetti a dilavamento meteorico.

Rischio di rilascio di inquinanti

Per quanto riguarda l'attività di recupero autoveicoli e più in generale le operazioni svolte all'interno dello stabilimento produttivo (stoccaggio rifiuti pericolosi), nessuna di queste determina interazione diretta o indiretta con l'ambiente idrico sotterraneo.

In particolare si precisa quanto segue:

- i rifiuti in ingresso potenzialmente inquinanti (pericolosi e non pericolosi) sono stoccati all'interno dello stabilimento in aree delimitate e pavimentate;
- l'attività di recupero sarà condotta esclusivamente all'interno del fabbricato, su superfici impermeabili, dotate di cordolo di contenimento per quanto riguarda la raccolta delle acque di spegnimento;
- la possibilità di dilavamento di sostanze chimiche dai rifiuti e conseguente potenziale rischio di inquinamento di acque superficiali, sotterranee e suolo è praticamente nulla;

Per quanto riguarda i piazzali esterni, destinati allo stoccaggio dei rifiuti prodotti dal ciclo produttivo aziendale, si segnala come attualmente le acque meteoriche di dilavamento sono inviate direttamente presso pozzi perdenti. A tal riguardo, Il progetto in parola prevede:

- lo stoccaggio dei rifiuti prodotti all'interno di cassoni coperti, posizionati su superfici impermeabilizzate;
- la realizzazione di un sistema di raccolta, trattamento ed invio in fognatura delle acque nere delle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali;
- l'invio ai pozzi perdenti delle acque di seconda pioggia.

Le soluzioni progettuali sopra descritte consentiranno di raccogliere, trattare ed inviare in fognatura le acque di dilavamento potenzialmente interessate dalla presenza di inquinanti (prima pioggia) e di inviare ai pozzi perdenti le acque prive di inquinanti di sorta (acque di seconda pioggia).

Si precisa, infatti, che gli stoccaggi dei rifiuti prodotti all'interno di cassoni coperti esclude il rischio di cessione di inquinanti anche in caso di dilavamento, mentre permane il rischio residuo di rilascio di inquinanti nel caso di eventi incidentali.

Prescrizioni operative/gestionali

Dovranno essere previsti tutti gli accorgimenti tecnici e le procedure gestionali atti a minimizzarne l'eventuale dispersione di sostanze inquinanti sui piazzali esterni. In particolare si indicano le seguenti raccomandazioni:

- nell'eventualità si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali dovuti a guasti di macchinari, incidenti tra automezzi e/o sversamenti di rifiuti, gli operatori dovranno essere istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza e di bonifica.

5.4 RUMORE

L'area vasta in analisi, per quanto riguarda gli aspetti attinenti con la rumorosità, è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- le principali sorgenti sonore, rilevabili su area vasta, sono collegabili al traffico veicolare stradale relativo alle più importanti infrastrutture viarie presenti nel territorio con particolare riferimento alla Strada Provinciale 46. Questa manifesta un elevato passaggio di veicoli di ogni tipologia e dimensione.

Relativamente all'ambito locale (area di progetto ed immediato intorno), la rumorosità locale è condizionata in linea generale dai seguenti fattori:

- Secondo il Piano di Classificazione Acustica il valore limite assoluto di immissione per il periodo diurno è di 70 dB(A);
- le principali sorgenti sonore rilevabili nei pressi del sito aziendale sono dovute principalmente alle attività delle ditte presenti nella zona industriale (Z.T.O. D); secondariamente si registrano valori di rumorosità dovuti al traffico veicolare lungo la SP46;
- l'area di progetto confina a Nord-Ovest con una zona agricola, mentre le abitazioni singole più prossime al sito sono ubicate a circa 80 m (abitazione interna alla zona industriale) e 150 m (abitazione in zona agricola).

Durante la fase di esercizio le fonti di rumorosità significative verso l'ambiente esterno sono riconducibili a:

- impiantistica e mezzi utilizzati per l'esercizio dell'attività di recupero autoveicoli.

Il settore ambientale "Rumore" costituisce un comparto potenzialmente influenzato dal progetto. I potenziali effetti correlati all'attivazione dell'attività di autodemolizione sono relativi alla:

- impatti diretti da rumore su ricettori sensibili in fase di esercizio da attrezzature e macchinari utilizzati durante le fasi lavorative;

I ricettori sensibili individuati per la stima degli impatti sono stati identificati con le abitazioni presenti all'interno dell'ambito territoriale di analisi. In particolare le suddette abitazioni si collocano ad oltre 80 m e 150 m dall'impianto di progetto.

Le operazioni di bonifica dei veicoli fuori uso saranno condotte prevalentemente con l'ausilio di utensili manuali (es. avvitatori, fiamma ossiacetilenica) e di altri elementi tecnologici (pompa per estrazione fluidi). La movimentazione interna dei materiali sarà svolta con l'ausilio di muletti.

Occorrerà verificare che le nuove immissioni sonore non compromettano la qualità dei ricettori sensibili circostanti (abitazioni).

Le operazioni di recupero, caratterizzate da emissioni di rumore di tipo continuo, si svolgono all'interno del capannone aziendale, con finestre, porte e portoni normalmente chiusi. Le operazioni di carico/scarico e di stoccaggio, discontinue ed occasionali, si svolgono all'interno utilizzando esclusivamente carrelli elevatori.

L'area aziendale esterna sarà adibita esclusivamente ad area di manovra, stoccaggio rifiuti prodotti e parcheggio per i clienti; non è prevista, pertanto, alcuna attività produttiva all'esterno del capannone, ad esclusione dello stoccaggio di rifiuti prodotti all'interno di cassoni scoperti. Le uniche attività che estemporaneamente potrebbero essere svolte a portone aperto sono quelle legate alle saltuarie operazioni di carico/scarico merce ed entrata/uscita mezzi.

Dai risultati riportati nel SIA, si evince che l'attività aziendale determina effetti non significativi nei confronti della componente Rumore in prossimità dei ricettori sensibili (abitazioni).

A tal proposito, in prossimità dei ricettori sensibili il modello di propagazione delle isofone prevede un livello di rumorosità indotto dall'impianto aziendale massimo pari a 48,2 dB; tale valore, sommandosi al rumore di fondo attuale (46,6 dB) potrà generare forme occasionali di disturbo, comunque inferiori a 66 dB in prossimità dei ricettori sensibili Abitazione 1 e Abitazione 2, e del tutto assimilabili a quelli attuali.

Considerando la tipologia e le modalità delle lavorazioni svolte, i confini di proprietà, natura e dimensioni degli ostacoli sui percorsi di propagazione del rumore verso i ricettori, distanze con gli altri insediamenti ed il tipo di zona in cui è individuata la Ditta, si prevede che saranno rispettati i limiti di immissione ed emissione previsti nel periodo diurno per tali aree dalla zonizzazione acustica approvata dal Comune di Isola Vicentina.

Tali livelli quindi, oltre a rispettare i limiti imposti dalla normativa vigente in materia, rientrano, secondo la scala proposta da Gisotti e Bruschi (1992), nella tipologia di “Rumore fastidioso o molesto che può disturbare il sonno o il riposo”. Tenuto conto che l’impianto opererà in orario diurno (07:00÷19:00), l’attesa di effettivo disturbo è pressoché trascurabile e quindi non influisce negativamente nei confronti del benessere e delle salute pubblica.

Anche l’effetto cumulativo con le altre emissioni rumorose delle ditte contermini, appare non significativo sia in ragione dei livelli stimati, sia in relazione al contesto produttivo dell’area in esame.

È comunque opportuno sottolineare che dovranno necessariamente essere effettuate delle misure di monitoraggio post-operam, al fine di verificare l’effettiva attendibilità della previsione oggetto del presente SIA ed il conseguente rispetto dei valori richiesti dalla vigente normativa di riferimento.

5.5 TRAFFICO E VIABILITÀ

Il territorio amministrativo comunale di Isola Vicentina si caratterizza per i seguenti fattori:

- in rapporto al sistema Altovicentino, Isola Vicentina è interessata da forti flussi di traffico a medio e breve raggio ed è nel contempo caratterizzata da una carenza di infrastrutture viarie correttamente gerarchizzate;
- sulla base dell’attualizzazione dei dati del rapporto SIRSE per il periodo 2000-2008 i flussi di traffico totale lungo la SP 46 “del Pasubio” si attesta su valori di circa 16.700 veicoli/giorno (traffico medio giornaliero), mentre il traffico commerciale pesante, lungo il medesimo tratto viario, risulta di circa 1.300 veicoli/giorno (traffico medio giornaliero);

Per quanto riguarda l’area di progetto:

- l’impianto di progetto risulta ubicato all’interno di una zona produttiva (ZTO D), già dotata da idonea viabilità per il transito di traffico veicolare commerciale e direttamente servita dalla SP 46 “del Pasubio”.

Gli effetti del nuovo impianto sul sistema viabilistico locale si possono identificare in due diversi aspetti: modifiche dei flussi stradali, modifiche totali o di punta dei flussi.

Il traffico veicolare di esercizio sarà costituito da **mezzi commerciali leggeri e pesanti**, adibiti al trasporto dei veicoli da recuperare; i valori di flusso sono stati calcolati come affluenze orarie in una giornata-tipo lavorativa, considerando i valori ottenuti sulla base del quantitativo massimo annuale in trattamento (3.500 autoveicoli e 500 automezzi pesanti).

Sulla base delle informazioni relative alla capacità produttiva dell’impianto si è quindi stimato un traffico veicolare in entrata ed uscita pari a 32 passaggi/giorno di mezzi commerciali leggeri e 6 passaggi/giorno di mezzi commerciali pesanti (valore medio desunto dal quantitativo massimo annuale in trattamento).

Per quanto riguarda la stima relativa ai flussi orari si è considerato un arco temporale di 8 ore:

- 32 passaggi/giorno (4 passaggi/ora) di veicoli commerciali leggeri;
- 6 passaggi/giorno (circa 1 passaggio/ora) di veicoli commerciali pesanti.

Si precisa che i mezzi conferenti e in uscita dall’impianto di progetto interesseranno la sola viabilità a servizio della zona produttiva (via Europa) immettendosi direttamente nella SP 46 del Pasubio, senza interferire in alcun modo con contesti residenziali di sorta.

Nella presente analisi si è tenuto conto, pertanto, dei flussi veicolari commerciali che attualmente insistono sulla viabilità provinciale (SP 46); in particolare:

- la SP 46 presenta un traffico diurno medio feriale nell’anno 2017 di 16.734 veicoli di cui **1.327** riferibili ad automezzi commerciali pesanti e **1.642** a veicoli commerciali leggeri.

Analisi dell'impatto lungo la SP 46 "Pasubio"

L'esercizio dell'impianto di progetto determinerà una generazione di traffico veicolare commerciale leggero lungo la SP 46 (sistema di area vasta/viabilità sovraordinata) pari a circa 32 transiti/giorno e veicolare pesante pari a circa 6 transiti/giorno.

Una volta immessi nella SP46 i flussi si dirameranno verso Nord (direzione Schio) e in parte verso Sud (direzione Vicenza).

Ciò premesso il traffico veicolare indotto di progetto determina un aumento stimato nell'ordine di +2,0% (veicoli commerciali leggeri) e + 0,5% (veicoli commerciali pesanti) lungo la SP 46.

Trattandosi di arterie relativamente sviluppate, caratterizzate da un flusso costante di mezzi commerciali, l'impatto dovuto ai mezzi connessi con l'attività dell'impianto di progetto non risulterà distinguibile.

Le considerazioni sopra esposte permettono di esprimere un giudizio di non significatività dell'impatto nei confronti della suddetta componente viaria: impatto trascurabile

5.6 PAESAGGIO

Il territorio amministrativo comunale di Isola Vicentina si caratterizza per i seguenti fattori:

- il territorio dell'Alto vicentino ha subito negli ultimi decenni una notevole trasformazione. Da un paesaggio prettamente agricolo, si è gradualmente passati ad una realtà caratterizzata dalla diffusione della piccola e media industria;
- Il territorio attuale può essere perciò rappresentato come un'accostarsi di distese di campi coltivati, con centri abitati di varia estensione ed edifici produttivi confinati entro spazi ben delimitati e disseminati a macchia di leopardo;
- i centri urbani presentano caratteristiche comuni o connotati da un prevalente sviluppo di tipo lineare (lungo le principali strade di comunicazione con il territorio circostante) con tendenza alla saturazione progressiva degli spazi interposti.

Per quanto riguarda l'area di progetto:

- gli elementi paesaggistici più importanti della zona sono il torrente Giara e la zona agricola circostante la lottizzazione produttiva;
- la presenza del verde è legata ai numerosi campi presenti all'esterno della zona industriale, privi però di elementi naturali, quali siepi e boschetti. La mancanza di elementi arborei rilevanti e diffusi fa sì che il paesaggio risulti monotono e piatto, specialmente durante i mesi invernali, quando i campi destinati a seminativo vengono arati e le coltivazioni arboree sono prive di fogliame.

Il progetto in esame prevede di attivare l'impianto di recupero veicoli all'interno di un fabbricato produttivo esistente senza apportare modifiche di sorta, ad esclusione della realizzazione di una tettoia sul fronte Nord-Est. Le pertinenze esterne (piazzali) saranno utilizzate per il deposito dei rifiuti prodotti (all'interno di cassoni chiusi) e per il posteggio delle auto dei clienti.

Si precisa che la porzione aziendale ricadente all'interno del vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 non subirà modifiche rispetto all'attuale stato esterno dei luoghi, in quanto l'attività si svolgerà all'interno del fabbricato produttivo.

Per quanto riguarda la realizzazione della nuova tettoia, quest'ultima si configura come un elemento congruo e non intrusivo rispetto alla destinazione dei luoghi, inserendosi all'interno di un contesto produttivo (ZTO D). La modifica dello stato dei luoghi risulterà marginale, e non darà luogo a riduzione degli elementi strutturanti del sistema paesaggistico locale (torrente Giara e zona agricola) in quanto insisterà sul piazzale aziendale.

Non si ravvisano, inoltre, possibili interferenze nei confronti delle relazioni visive del contesto paesaggistico, in quanto la tettoia ricade all'interno di un contesto produttivo, non relazionato con gli elementi a valenza paesaggistica (torrente Giara e zona agricola).

6 SINTESI DEGLI IMPATTI

Nel seguito si riportano, in tabella, i riepiloghi relativi alle analisi contenute all'interno del presente SIA, suddivisi per fase di cantiere e fase di esercizio.

Legenda:

PRESCRIZIONE / MITIGAZIONE

PR	Prescrizione
MIT	Mitigazione

IMPATTO FINALE

PA	Positivo Alto
PM	Positivo Medio
PB	Positivo Basso
TR	Trascurabile
NB	Negativo Basso
NM	Negativo Medio
NA	Negativo Alto

	AZIONE	INTERFERENZA	GIUDIZIO SINTETICO	PRESCRIZIONE / MITIGAZIONE	IMPATTO FINALE
ATMOSFERA	Attività di recupero rifiuti	Contributi all'inquinamento atmosferico locale di sostanze inquinanti emessi da sorgenti convogliate	Rapportando i valori di emissione previsti di solvente (COV) dal progetto in esame con i valori di emissioni totali annui di COV registrati nel Comune di Isola Vicentina (269,20 ton/anno), risulta che la fase di esercizio dell'impianto comporterà un aumento di circa 0,007 % di COV/anno; tale incremento risulta non significativo, del tutto trascurabile. Le emissioni risultano ben al di sotto dei limiti di legge.		TR
ACQUE SUP.	Il progetto non produce possibili effetti nei confronti della componente ambientale "Acque superficiali".				
ACQUE SOTT.	Stoccaggio rifiuti prodotti su piazzali esterni	Inquinamento delle acque di falda da percolazione di sostanze pericolose conseguente il dilavamento dei rifiuti	Le soluzioni progettuali consentiranno di raccogliere, trattare ed inviare in fognatura le acque di dilavamento potenzialmente interessate dalla presenza di inquinanti (prima pioggia) e di inviare ai pozzi perdenti le acque prive di inquinanti di sorta (acque di seconda pioggia). Si precisa, infatti, che gli stoccaggi dei rifiuti prodotti all'interno di cassoni coperti esclude il rischio di cessione di inquinanti anche in caso di dilavamento, mentre permane il rischio residuo di rilascio di inquinanti nel caso di eventi incidentali.	PR	TR
CONSUMO RISORSE	Il progetto non produce possibili effetti nei confronti della componente ambientale "Consumo di risorse".				
BIOCENOSI ED ECOSISTEMI	Il progetto non produce possibili effetti nei confronti della componente ambientale "Biocenosi ed ecosistemi". Il progetto non introduce fattori aggiuntivi di interferenza, all'interno di un'area fortemente urbanizzata già caratterizzata dalla presenza di attività produttive in atto. Il progetto insisterà, inoltre, all'interno del fabbricato aziendale, non prevedendo la sottrazione di superficie agricola o in qualche misura interessata da ecosistemi, elementi vegetazionali o habitat faunistici.				
RUMORE	Utilizzo di macchine ed attrezzature	Disturbo nei confronti di ricettori sensibili (abitazioni)	La Valutazione Previsionale di Impatto Acustico ha verificato il rispetto dei limiti di legge presso i ricettori sensibili, con riferimento alle emissioni rumorose generate dall'impianto di recupero rifiuti di progetto. Presso i ricettori sensibili (abitazioni) potranno generarsi forme occasionali di disturbo, comunque inferiori ai 66 dB; inoltre i valori stimati risultano del tutto assimilabili a quelli attuali.		NB
TRAFFICO E VIABILITA'	Traffico veicolare commerciale indotto dall'esercizio dello dell'impianto di recupero autoveicoli	Alterazioni nei livelli e nella distribuzione del traffico sul territorio interessato	Il traffico veicolare indotto di progetto determina un aumento stimato nell'ordine di +2,0% (veicoli commerciali leggeri) e + 0,5% (veicoli commerciali pesanti) lungo la SP 46. Trattandosi di arterie relativamente sviluppate, caratterizzate da un flusso costante di mezzi commerciali, l'impatto dovuto ai mezzi connessi con l'attività dell'impianto di progetto non risulterà distinguibile.		TR
PAESAGGIO	Intrusione nel paesaggio visibile di nuovi elementi potenzialmente negativi sul piano estetico-percettivo	Realizzazione di opere esterne in grado di modificare lo stato esterno dei luoghi	La porzione aziendale ricadente all'interno del vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 non subirà modifiche rispetto all'attuale stato esterno dei luoghi, in quanto l'attività si svolgerà all'interno del fabbricato produttivo. La nuova tettoia non comporta lo scadimento dello stato dei luoghi in quanto congrua rispetto alla destinazione produttiva dell'ambito.	MIT	TR

7 CONCLUSIONI

Il presente Studio ha esaminato il “Progetto di autodemolizione e recupero rifiuti settore automobilistico” della ditta Marsetti Recycling Srls, localizzato nella zona industriale (Z.T.O. D1) di Isola Vicentina (VI).

L’analisi degli impatti conseguenti l’attuazione del progetto NON ha evidenziato criticità significative; gli impatti stimati in fase di esercizio, ancorché trascurabili o di tipo negativo basso, sono quasi esclusivamente limitati all’area di progetto e al contesto industriale di appartenenza (zona industriale).

Le emissioni in atmosfera (COV – Composti Organici Volatili), calcolate con riferimento ai dati disponibili, si attestano su valori non significativi, tali da generare interferenze di tipo non significativo nei confronti della qualità dell’aria del sistema locale.

Per la componente rumore emerge che l’impiantistica in funzione, produce livelli di rumorosità in prossimità dei ricettori sensibili individuati (abitazioni), paragonabili ai livelli attuali. In prossimità di tali abitazioni il modello di propagazione delle isofone evidenzia un livello di rumorosità indotto massimo inferiore a 50 dB; tale valore, anche in considerazione al rumore di fondo attuale dovuto al contesto produttivo di zona, risulta del tutto sostenibile e non influisce negativamente nei confronti del benessere e della salute pubblica, anche in considerazione degli orari diurni dell’attività aziendale.

Per quanto riguarda le componenti sottosuolo, acque sotterranee ed acque superficiali si escludono possibili interferenze negative in quanto l’attività di recupero e di stoccaggio di rifiuti pericolosi si svolgerà esclusivamente all’interno del capannone aziendale su area impermeabilizzata; inoltre l’esercizio dell’impianto in progetto non dà luogo ad alcuno scarico diretto o indiretto di acque industriali (reflui di processo), mentre le acque di dilavamento dei piazzali esterni, ove avrà luogo lo stoccaggio dei rifiuti prodotti, saranno raccolte, trattate e inviate presso la fognatura delle acque nere.