

COMUNE DI CORNEDO

**PROGETTO DI MODIFICA IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE**

**SINTESI NON TECNICA**

LUGLIO 2017

Il richiedente: <b>Peripoli srl</b> Tezze di Cereda n. 39 36073 Cornedo Vicentino (VI)		Elaborato <b>3</b>
IL PROGETTISTA Ing. Massimiliano Soprana  	REDAZIONE S.I.A. Dott. For. Pietro Strobbe      Dott. For. Michele De Marchi    	

# Sommario

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b> .....	<b>6</b>
3.1	RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI PIANIFICATORI RISPETTO ALL'AREA DI LOCALIZZAZIONE.....	7
<b>4</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE</b> .....	<b>8</b>
4.1	PREMESSA .....	8
4.2	DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ ATTUALE.....	8
4.3	MODIFICHE DI PROGETTO .....	8
4.4	ORARIO DI ATTIVITÀ.....	9
4.5	OPERAZIONI DI RECUPERO E QUANTITATIVI.....	9
4.6	TIPOLOGIE DI RIFIUTI IN TRATTAMENTO.....	9
4.7	RIFIUTI PRODOTTI.....	10
4.8	ORGANIZZAZIONE DELL'IMPIANTO .....	12
4.8.1	<i>Settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento.....</i>	<i>12</i>
4.8.2	<i>Settore di trattamento del veicolo fuori uso.....</i>	<i>12</i>
4.8.3	<i>settore di deposito delle parti di ricambio .....</i>	<i>13</i>
4.8.4	<i>Settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica.....</i>	<i>13</i>
4.8.5	<i>Settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi.....</i>	<i>13</i>
4.8.6	<i>Settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili .....</i>	<i>13</i>
4.8.7	<i>Settore di deposito dei veicoli trattati.....</i>	<i>13</i>
4.9	CRITERI PER LO STOCCAGGIO DEI RIFIUTI.....	13
4.10	MACCHINE ED ATTREZZATURE UTILIZZATE .....	14
4.11	SISTEMA DI RACCOLTA E SMALTIMENTO DELLE ACQUE.....	14
4.11.1	<i>Raccolta acque di prima pioggia e di spegnimento incendio .....</i>	<i>14</i>
4.11.2	<i>Modifiche di progetto.....</i>	<i>14</i>
4.12	EMISSIONI IN ATMOSFERA.....	15
4.13	MATERIE PRIME UTILIZZATE.....	15
4.14	EMISSIONI DI RUMORE .....	16
4.14.1	<i>Analisi della rumorosità generata dall'impianto.....</i>	<i>16</i>
4.15	TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO .....	19
4.16	SOLUZIONI ALTERNATIVE.....	20
4.16.1	<i>Non realizzazione del progetto ("Opzione 0") .....</i>	<i>20</i>
4.16.2	<i>Sito alternativo .....</i>	<i>20</i>
<b>5</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE</b> .....	<b>21</b>

5.1	IMPATTI DELL'ATTIVITÀ CON L'AMBIENTE .....	21
5.2	ATMOSFERA.....	23
5.3	AMBIENTE IDRICO: ACQUE SUPERFICIALI.....	24
5.4	AMBIENTE IDRICO: ACQUE SOTTOSUPERFICIALI.....	26
5.5	RUMORE .....	27
5.6	TRAFFICO E VIABILITÀ .....	28
5.7	PAESAGGIO.....	29
<b>6</b>	<b>SINTESI DEGLI IMPATTI .....</b>	<b>31</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>34</b>

## 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 Peripoli Srl, presso il sito di via Tezze di Cereda n. 39 in Comune di Cornedo Vicentino (VI).

Il presente studio di impatto ambientale, unito al progetto definitivo relativo alle modifiche 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'uso, 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) ed allo stoccaggio dei veicoli da recuperare.

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

L'impianto di autodemolizione, oggetto di modifica, comprende un fabbricato in piena disponibilità della ditta proponente e le relative pertinenze esterne (piazze e viabilità interna); il lotto produttivo aziendale è ubicato in via Tezze di Cereda, n. 39 in prossimità della zona industriale di Cornedo Vicentino (VI), posta lungo la Strada Provinciale 246 "Recoaro".

Il sito aziendale rientra nella sezione "Castelgomberto" N. 125011 e "Montepulgo" N. 103132 della Carta Tecnica Regionale – Scala 1:5.000, catastalmente individuato al Foglio n. 23 mappali n. 849 del Comune Censuario di Cornedo Vicentino, nell'area nord-orientale della provincia di Vicenza.

Sotto il profilo geografico, l'area in esame è situata nella media Valle dell'Agno ad una quota di circa 160 m s.l.m., in prossimità della confluenza tra l'asse vallivo principale e l'impluvio di sinistra idrografica del T. Poscola.

L'immobile aziendale ricade in prossimità di una zona industriale classificata come ZTO "D – Produttiva" dallo strumento urbanistico comunale vigente e risulta confinante con una zona agricola. I primi insediamenti produttivi distano circa 60 m dal lotto aziendale e sono relativi a:

- un'autofficina meccanica;
- un'azienda per la lavorazione di materiali plastici.

L'accesso all'impianto di autodemolizione avviene direttamente dalla zona produttiva limitrofa; quest'ultima è a sua volta servita dalla S.P. 246 "Recoaro", che attraversa il territorio amministrativo di Cornedo Vicentino da Sud-Est a Nord-Ovest sulla direttrice Montecchio Maggiore (autostrada A4) – Valdagno - Recoaro.

Il contesto territoriale circostante il sito aziendale, presenta lineamenti urbanistici complessi, in linea con i connotati del territorio della valle dell'Agno: 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 di fondovalle, mentre i versanti vallivi e i contesti collinari conservano i lineamenti e la vocazione agricole e silvicole, dove si alternano ampi settore boscati con radure più o meno estese destinate alle pratiche agricole.

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







### 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 Cornedo Vicentino;
- Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Cornedo Vicentino.

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 già dotato delle opere di urbanizzazione e delle reti di servizi. L'impianto è 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. 14 "Prealpi Vicentine". In particolare le azioni di progetto insisteranno all'interno dei fabbricati aziendali e nei piazzali di pertinenza, senza modifica dello stato attuale dei luoghi, ad eccezione dell'installazione dei cantilever per lo stoccaggio dei veicoli.
4. Il PTCP approvato non contiene alcuna preclusione nei confronti dell'iniziativa progettuale in esame; in particolare l'impianto di recupero autoveicoli è ubicato 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 Cornedo Vicentino.
6. Dall'analisi del Piano comunale, l'impianto autorizzato oggetto di modifica ricade all'interno della ZTO E2 agricola, per la quale le norme di piano non indicano motivi ostativi per lo svolgimento dell'attività di recupero autoveicoli;
7. parte del piazzale aziendale ubicato a nord rispetto al fabbricato ricade all'interno di un ambito potenzialmente sotteso da un "Cono visuale" (art. 62 N.T.A.); l'art. 62 delle NTA, in merito ai coni visuali, non detta prescrizioni o vincoli ma indica le direttive per la formazione del Piano degli Interventi.

### 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.

<b>PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE</b>	<b>P.T.R.C. Vigente</b>	<i>Fascia di ricarica degli acquiferi (art. 12 N.T.A.)</i>
	<b>P.T.R.C. Adottato</b>	<i>Elementi territoriali di riferimento:tessuto urbanizzato. Area di primaria tutela quantitativa degli acquiferi (art. 16 N.T.A.)</i>
	<b>Piano Regionale di Tutela delle Acque</b>	<i>Zona omogenea di protezione "Zona della ricarica"</i>
	<b>Piano di Stralcio per l'Assetto Idrogeologico</b>	<i>L'area di progetto ricade all'esterno di aree classificate a pericolosità idraulica</i>
	<b>Piano di Gestione dei Rischi Alluvionali</b>	<i>L'area di progetto ricade all'esterno di aree classificate a rischio alluvionale</i>
<b>PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE</b>	<b>P.T.P. della Provincia di Vicenza</b>	<i>Vincolo sismico Zona 3 (art. 11 N.T.A.) Aree agricoltura periurbana (art. 23 N.T.A.) Ambiti strutturali di paesaggio PTRC – Prealpi vicentine n.14</i>
<b>PIANIFICAZIONE DI LIVELLO LOCALE</b>	<b>P.A.T. del Comune di Cornedo Vicentino</b>	<i>Parte del piazzale aziendale ubicato a nord rispetto al fabbricato ricade all'interno di un ambito potenzialmente sotteso da un "Cono visuale" (art. 62 N.T.A.); Compatibilità geologica ai fini edificatori: area idonea a condizione (art. 25)". Ambiti Territoriali Omogenei A.T.O. 2 ambito di sviluppo e riqualificazione dell'edificato lungo la sinistra Agno (art. 36 N.T.A.).</i>
	<b>P.I. del Comune di Cornedo Vicentino</b>	<i>Zonizzazione: ZTO E2 Zona agricola generica; il fabbricato è classificato come "Attività di rottamazione".</i>

## 4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

### 4.1 PREMESSA

La ditta Peripoli srl intende apportare alcune modifiche al proprio impianto di autodemolizione autorizzato, sito in Comune di Cornedo Vicentino (VI) in via Tezze di Cereda n. 39. Il nuovo impianto prevede la possibilità di ricevere in ingresso, oltre agli autoveicoli fuori uso (codice CER 16 01 04\* e 16 01 06 già autorizzati), anche i rifiuti con codici CER 16 01 17, 16 01 18 e 16 01 22 provenienti dal settore delle riparazioni automobilistiche.

La ditta intende principalmente dare seguito all'attuale attività di raccolta di veicoli fuori uso non bonificati (CER 16 01 04\*) e bonificati (CER 16 01 06) mantenendo la capacità massima di trattamento autorizzata pari a 4.000 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.

### 4.2 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ ATTUALE

L'attività della ditta consiste 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. La ditta risulta ad oggi già autorizzata per i codici CER citati.

### 4.3 MODIFICHE DI PROGETTO

Il progetto in esame prevede di apportare le seguenti modifiche all'impianto autorizzato:

1. Accettare in ingresso anche i rifiuti con codici CER 160117, 160118 e 160122, attualmente trattati solo come prodotti dalla propria attività (e non in ingresso).
2. Aumentare le quantità in stoccaggio dei seguenti rifiuti:
  - Olio combustibile e carburante diesel, CER 13 07 01\*
  - Altri carburanti, CER 13 07 03\*
  - Pneumatici fuori uso, CER 16 01 03
  - Filtri olio e carburanti, 16 01 07\*
  - Cavi, rame, magnesio, materiale elettrico non contenete mercurio, CER 16 01 18 - 17 04 11
  - Batterie, CER 16 06 01\*
3. Stoccare le auto bonificate non più direttamente sovrapposte a contatto una sull'altra (come attualmente avviene) ma con un sistema "a cantilever".
4. Utilizzare l'area di conferimenti mezzi da bonificare (area A Tav. 1) anche per lo stoccaggio di mezzi bonificati, in attesa di trasferimento da/a deposito automezzi in sicurezza (Area C Tav. 1).
5. Riorganizzare l'ubicazione dei nuovi stoccaggi dei rifiuti all'interno del capannone
6. Riorganizzare l'ubicazione delle zone di bonifica e smontaggio automezzi
7. Spostare l'area di parcheggio ad uso privato
8. Adeguamento del sistema di sollevamento delle acque di prima pioggia.

#### 4.4 ORARIO DI ATTIVITÀ

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

#### 4.5 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).	40 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).		

#### 4.6 TIPOLOGIE DI RIFIUTI IN TRATTAMENTO

##### OPERAZIONE RECUPERO R4 (TRATTAMENTO) RIFIUTI IN INGRESSO

Stoccaggio		Tipologia	CER	Contenitore	Attuale	Di progetto
Non pericolosi	Pericolosi				Quantità in Kg	
	Piazzale esterno	Auto da bonificare	16 01 04*	Area dedicata piazzale esterno	45.000 pari a 45 auto	6.0000 pari a 60 auto
1E		Motori	16 01 22	Cassone scarrabile	0	12.000
2E		Ferro	16 01 17	Cassone scarrabile	0	10.000
3E		Alluminio e rame/ottone	16 01 18	Cassone scarrabile	0	6.100

## 4.7 RIFIUTI PRODOTTI

## OPERAZIONE RECUPERO R13 (STOCCAGGIO) RIFIUTI PRODOTTI

Stoccaggio		Tipologia	CER	Contenitore	Attuale	Di progetto
Non pericolosi	Pericolosi				Quantità in Kg	
<b>Pericolosi</b>						
	1	Olio motore	13 02 05 *	cisterna in metallo su bacino di contenimento	2300	2300
	2	Olio della trasmissione	13 02 05 *	bidone da 200 litri	180	180
	3	scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione clorurati	13 02 04*	tanica in metallo o in polietilene su bacino di contenimento	25	25
	3	Olio del cambio	13 02 05 *	bidone da 200 litri	180	180
	3	scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	13 02 06*	tanica in metallo o in polietilene su bacino di contenimento	25	25
	3	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	13 02 08*	bidone metallico o in polietilene su bacino di contenimento	25	25
	4	Olio circuito idraulico	13 01 10 *	bidone da 200 litri	180	180
	5	Liquido dei freni	16 01 13 *	bidone da 200 litri	180	180
	6	Antigelo-liquido refrigerante	16 01 14 *	cisterna in metallo su bacino di contenimento	2300	2300
	7	catalizzatori esauriti contenenti sostanze pericolose	16 08 07*	bidone in polietilene	30	30
	8	Filtri olio e carburanti	16 01 07 *	3 Bidoni di 200 litri a tenuta	100	400
	9	Condensatori con PCB	16 01 09 *	Bidone da 200 litri	20	20
	10	Componenti con mercurio	16 01 08 *	Bidone da 200 litri	20	20
	11	Air-bag	16 01 10 *	Bidone da 200 litri	100	100
	12	olio combustibile e carburante diesel	13 07 01*	tanica in metallo su bacino di contenimento	25	500
	12	Altri carburanti	13 07 03*	tanica in metallo su bacino di contenimento	25	200
	13	Batterie	16 06 01 *	Su casse in materiale plastico nr tre da 1000 litri/cad	2.500	4.000
	14	Freni con amianto	16 01 11*	Bidone da 200 litri	20	20
	15	Materiale assorbente esausto	15 02 02*	Bidone da 200 litri	100	100
	15	Colaticci	13 02 05*	n. 2 cisterne con intercapedine interrata per ciascuna area di bonifica	5000	5000
	16	soluzioni acquose di scarto	16 10 01*	bidone in polietilene su bacino di	100	100

		contenenti sostanze pericolose		contenimento		
	17	componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 16 01 07 a 16 01 11, 16 01 13 e 16 01 14	16 01 21*	bidone in polietilene	25	25
	18	Solvente esausto	14 06 03*	Bidone da 25 litri	25	25
<b>Non pericolosi</b>						
1		Motori	16 01 22	Cassone scarrabile	18.000	30.000
2		Ferro	16 01 17	Cassone scarrabile	15.000	40.000
2		Acciaio - ghisa	16 01 17	Cassone scarrabile	15.000	
3		legno	19 12 07	Cassone scarrabile	5.000	5000
4		Alluminio	16 01 18	Cassone scarrabile	10.000	15.000
5		Rame	16 01 18	bidone 200	200	1.000
6		Ottone	16 01 18	bidone 200 litri	200	500
7		Pneumatici fuori uso	16 01 03	cassone	10.000	20.000
8		materiale plastico	16 01 19	Cassone scarrabile	5000	5000
9		Rifiuti assimilabili vari da smaltire.	19 12 12	2 cassoni	20000	20000
10		Vetro	16 01 20	cassone	15000	15000
11		Cavi, rame, magnesio, materiale elettrico non contenete mercurio	16 01 18 - 17 04 11	Bidone da 200 litri	100	3000
12		filtri aria	15 02 03	cassa e bidone	200	200
13		catalizzatori non pericolosi	16 08 01	area dedicata da 3 x 3	1000	1000
14		pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 16 01 11*	16 01 12	2 bidoni da 200 litri	400	400
15		Fluidi dei sistemi di condizionamento	16 05 05	Estratti con pompa apposita e stoccati in bombola.	20	20
16		imbottiture sedili in poliuretano espanso	16 01 19	Contenitore dedicato	200	200
17		pannelli sportelli auto	16 01 19	Contenitore dedicato	200	200
18		Bombole GPL	16 01 16	Stoccaggio su cassa	300	300
19		componenti non specificati altrimenti	16 01 22	bidone in polietilene	25	25
20		Auto bonificate	16 01 06	all'esterno e all'interno dello stabile	576.000 pari a 720 auto	800.000 pari a 1000 auto
Fuori		Auto bonificate	16 01 06	all'interno dello stabile	36.000 pari a 45 auto	36.000 pari a 45 auto

## 4.8 ORGANIZZAZIONE DELL'IMPIANTO

Ai sensi del comma 3.4 – All. I -D.Lgs. n 209/03 i settori elencati con le lettere A, B, C, E, D, F e G sono pavimentati in cls impermeabile, resistente alle sostanze liquide contenute nei veicoli. In particolare il settore B, dove è maggiore il rischio di spandimenti, è pavimentato in cls impermeabilizzato con resina ed è dotato di sistema di raccolta degli spanti.

I settori adibiti al trattamento, al deposito delle parti di ricambio e allo stoccaggio di rifiuti pericolosi sono ubicati in aree coperte, all'interno del capannone come previsto dal D.Lgs. n 209/03 – All. I – comma 3.5.

### 4.8.1 SETTORE DI CONFERIMENTO E DI STOCCAGGIO DEL VEICOLO FUORI USO PRIMA DEL TRATTAMENTO

L'area di conferimento e stoccaggio è ubicata all'esterno del capannone (**Area A** della Tav. 1); si prevede, inoltre, di utilizzare all'occorrenza l'area di bonifica automezzi pesanti (Area B) anche per stoccaggio di mezzi da bonificare e bonificati.

Gli automezzi da bonificare sono conferiti all'interno dell'impianto con uno dei seguenti modi:

- consegnati direttamente dal detentore privato;
- 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.

Alla consegna vengono effettuate le verifiche in merito alla documentazione del veicolo, alle eventuali autorizzazioni al trasporto, alla documentazione sul trasporto rifiuti. Successivamente il veicolo viene scaricato dagli automezzi utilizzati per il trasporto dello stesso (se necessario) in attesa delle operazioni di messa in sicurezza e demolizione.

I veicoli da sottoporre a trattamento di bonifica subito dopo il loro arrivo possono essere conferiti e stoccati, oltre che in Area A, anche direttamente nel settore di trattamento (Area B della Tav. 1).

### 4.8.2 SETTORE DI TRATTAMENTO DEL VEICOLO FUORI USO

L'area di trattamento (messa in sicurezza e demolizione) è ubicata all'interno del capannone. Sono previste due aree di messa in sicurezza; entrambe sono pavimentate con cls impermeabilizzato con resina, dotate di pendenza tale da convogliare eventuali spanti verso un griglia collegata a contenitore di raccolta a tenuta (**Area B** della Tav. 1). In ogni caso, i ponti dedicati alla messa in sicurezza e demolizione sono dotati di proprio bacino di contenimento in grado di raccogliere eventuali spanti accidentali.

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.

#### 4.8.3 SETTORE DI DEPOSITO DELLE PARTI DI RICAMBIO

Il settore è ubicato all'interno del capannone in scaffalature e cassoni (**area H**).

#### 4.8.4 SETTORE DI ROTTAMAZIONE PER EVENTUALI OPERAZIONI DI RIDUZIONE VOLUMETRICA

La pressa oleodinamica per la riduzione volumetrica delle carcasse dei veicoli bonificate e i rifiuti recuperabili asportati è posizionata nell'**Area E** interna al capannone.

#### 4.8.5 SETTORE DI STOCCAGGIO DEI RIFIUTI PERICOLOSI

Lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi prodotti avviene all'interno del capannone (**Area F**). I rifiuti pericolosi vengono separati all'origine e stoccati, in relazione alla provenienza, alla tipologia e alle caratteristiche di pericolo, in appositi contenitori a tenuta stagna e su bacino di contenimento se necessario. I contenitori hanno caratteristiche chimico-fisiche idonee al contenimento del rifiuto stesso.

#### 4.8.6 SETTORE DI STOCCAGGIO DEI RIFIUTI RECUPERABILI

E' prevista un'area interna per lo stoccaggio dei rifiuti non pericolosi (**Area G**). I rifiuti non pericolosi e recuperabili sono anch'essi sistemati all'interno di contenitori in relazione ai rispettivi codici CER.

#### 4.8.7 SETTORE DI DEPOSITO DEI VEICOLI TRATTATI

I veicoli bonificati sono stoccati in un'apposita area sul piazzale esterno (**Area C**). Allo stato attuale i veicoli trattati possono essere sovrapposti uno sull'altro a contatto diretto (fino ad un massimo di 3); il progetto prevede di installare un 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 le scocche 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 stocate 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).

### 4.9 CRITERI PER LO STOCCAGGIO DEI RIFIUTI

I rifiuti sono stoccati all'interno del capannone e gestiti in modo da assicurare la protezione ambientale e per la salute dell'uomo; sono, inoltre, 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 di capacità pari al serbatoio stesso, oppure, nel caso che nello stesso bacino di contenimento vi siano più serbatoi, pari ad almeno il 1/3 del volume totale dei serbatoi e, in ogni caso, non inferiore al volume del serbatoio di maggiore capacità.

Sui recipienti è apposta idonea etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura e di sostanze pericolose. 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).

#### 4.10 MACCHINE ED ATTREZZATURE UTILIZZATE

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

- Pressa Bonfiglioli a motore a scoppio per la pressatura delle carcasse bonificate;
- Carrelli elevatori (a gasolio o batterie) per la movimentazione interna dei carichi;
- Caricatore gommato con polipo Solmec 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.

#### 4.11 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.

Gli scarichi relativi all'impianto sono:

- scarico nella rete delle acque nere delle acque provenienti dai servizi igienici, conferite in fognatura comunale; autorizzazione 15202/AMB del 27 febbraio 2009 volturata alla ditta Peripoli srl in data 25 febbraio 2016.
- scarico delle acque meteoriche di prima pioggia delle coperture e dei piazzali in fognatura comunale; autorizzazione 15202/AMB del 27 febbraio 2009 volturata alla ditta Peripoli srl in data 25 febbraio 2016.
- scarico delle acque meteoriche di seconda pioggia delle coperture e dei piazzali in fognatura bianca, che conferisce poi in corpo idrico superficiale; autorizzazione 15202/AMB del 27 febbraio 2009 volturata alla ditta Peripoli srl in data 25 febbraio 2016.

Le acque di prima pioggia sono raccolte in un bacino dedicato, successivamente vengono trattate e inviate allo scarico in fognatura consortile. Un ulteriore bacino è dedicato alla raccolta acque da spegnimento incendio. Il progetto non prevede modifiche all'impianto.

##### 4.11.1 RACCOLTA ACQUE DI PRIMA PIOGGIA E DI SPEGNIMENTO INCENDIO

Le acque provenienti dai piazzali e dalle coperture vengono convogliate ad un pozzetto di grigliatura per la separazione dei corpi grossolani, e quindi, attraverso il pozzetto scolmatore, al bacino di raccolta acque di prima pioggia; tale vasca ha una capacità di 97 mc, e pertanto la prima pioggia raccolta corrisponde ai primi 10 mm. Una volta che il bacino è pieno le acque di supero sono inviate per gravità ad un secondo pozzetto scolmatore per il riempimento del bacino raccolta acque per spegnimento incendio (97 mc). Normalmente tale bacino è mantenuto pieno, e pertanto le acque di supero (seconda pioggia) vengono conferite direttamente in corpo idrico superficiale attraverso condotta di fognatura bianca).

##### 4.11.2 MODIFICHE DI PROGETTO

Al fine di adeguare l'impianto alla vigente normativa, il progetto in esame prevede:

- l'installazione di un sensore di pioggia per comandare la pompa di sollevamento delle acque di prima pioggia con un ritardo di 5 h dopo la fine dell'evento;
- la normativa impone lo svuotamento della vasca di prima pioggia al massimo entro 48 h dalla fine dell'evento; a tal proposito il progetto prevede l'aumento della portata della pompa di sollevamento delle acque di prima pioggia da 2 a 3 mc/h. In tal modo si assicurerà che la vasca di raccolta delle acque di prima pioggia sia vuota dopo 35 h dal termine dell'evento, in accordo con la normativa in materia.

#### 4.12 EMISSIONI IN ATMOSFERA

L'unica operazione in grado di generare emissioni in atmosfera è l'operazione di sgrassaggio per la pulizia dei pezzi con solvente, svolta con l'ausilio di una macchina di lavaggio a ciclo chiuso con riciclo del solvente, dotato di un sistema di convogliamento all'esterno. Questa rientra nell'elenco di attività in deroga (All. IV parte II del D.Lgs. 152/06: sgrassaggio superficiale dei metalli con consumo complessivo dei solventi non superiore ai 3 kg/gg.) visto il quantitativo utilizzato previsto di 20 litri all'anno.

Le altre emissioni riguardano le operazioni occasionali di taglio lamiere e bonifica bombole GPL le quali sono riconducibili ad attività ad inquinamento atmosferico poco significativo (art. 269 comma 14 del D.Lgs.152/06).

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

Operazione	Frequenza operazione	Tipo emissione	Camino	Tipo emissione e quantità
<b>Taglio lamiere</b>	Occasionale	Discontinua Non convogliata	//	attività ad inquinamento atmosferico poco significativo (art. 269 comma 14 del D.Lgs.152/06).
<b>Bonifica bombole GPL</b>	Occasionale	Discontinua Non convogliata	//	attività ad inquinamento atmosferico poco significativo (art. 269 comma 14 del D.Lgs.152/06).
<b>Pulizia pezzi</b>	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).

#### 4.13 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).

#### 4.14 EMISSIONI DI RUMORE

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

- pressa per la riduzione volumetrica;
- Carrelli elevatori Diesel;
- Fiamma Ossiacetilenica;
- Avvitatore pneumatico.

All' interno dell'area aziendale si deve, inoltre, considerare la possibile presenza di automezzi per il conferimento dei rifiuti.

##### 4.14.1 ANALISI DELLA RUMOROSITÀ GENERATA DALL'IMPIANTO

Dal punto vista acustico le modifiche di progetto non comporteranno nessuna modifica alle emissioni acustiche; l'unico aumento, rispetto allo stato attuale, sarà dovuto all'installazione di nuove postazioni di smontaggio veicoli (postazioni comunque già autorizzate).

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

In particolare, la previsione è stata eseguita per stabilire se le rumorosità prodotte dall'attuale e 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 Cornedo Vicentino secondo quanto disposto dall'art. 6 della Legge Quadro 447 del 26 Ottobre 1995 e relativo D.P.C.M. del 14 Novembre 1997.

Il lotto produttivo aziendale è classificato dal PRG del Comune di Cornedo Vicentino come Z.T.O. di tipo E2B "zona agricola" con deroga, per la quale sono ammesse attività industriali ed artigianali e che pertanto comprendono attività di autodemolizione e conseguente recupero di materiali.

La classe di appartenenza dell'area in oggetto viene definita come "**area ad ambito soggetto a specifica normativa (Art. 24) confinante direttamente con fasce di transizione**". Per tali fasce di transizione che circoscrivono le attività di rottamazione, come previsto dal regolamento comunale, valgono i valori limite stabiliti dall'art.6 per la classe inferiore (**classe IV**) ovvero per il periodo notturno valore limite di immissione pari a 65 dB(A), valore di emissione pari a 60 dB(A) e valore limite differenziale 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.

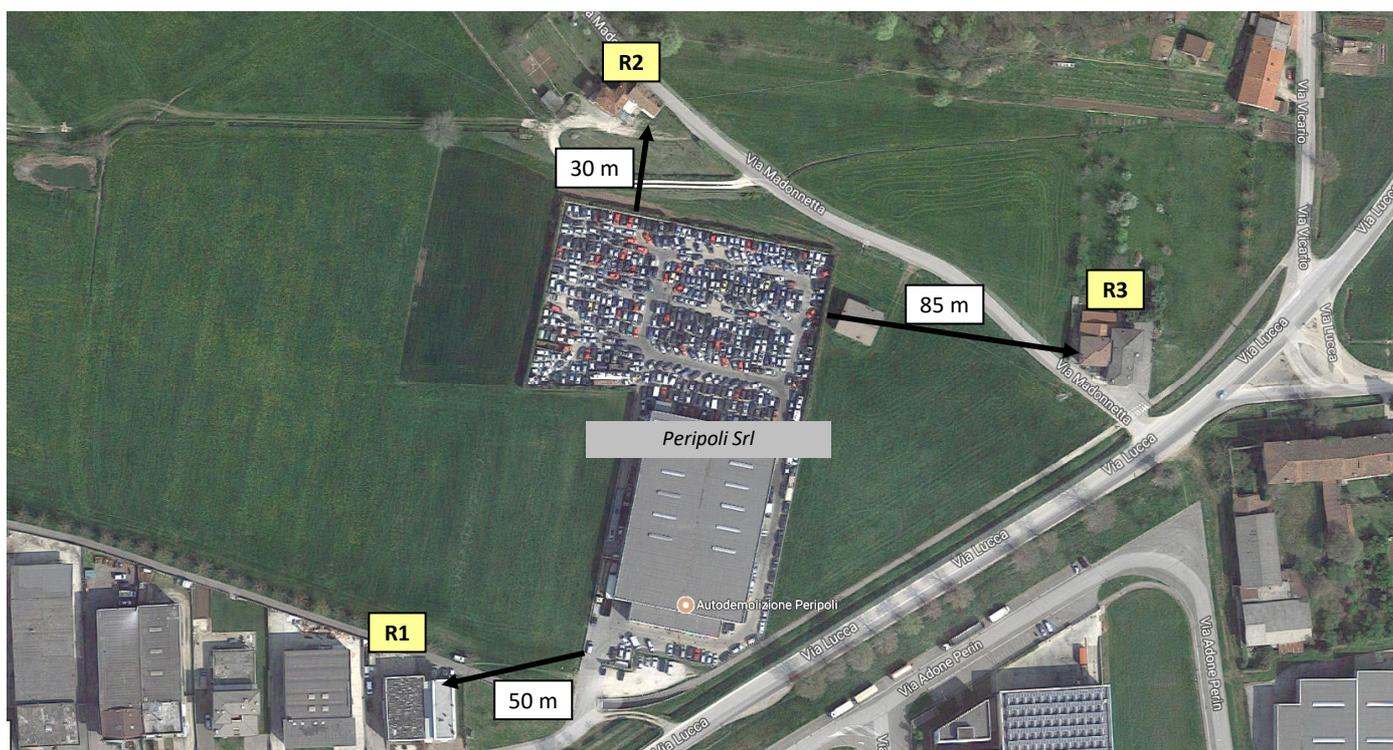
Tali ricettori inoltre sono presenti all'interno un'area definita come "Classe III – Area di tipo misto" che prevede un Valore limite assoluto di immissione di Leq(A) pari a 60 dB(A) per il periodo diurno, un Valore limite assoluto di emissione di Leq(A) pari a 55 dB(A) per il periodo diurno ed un limite differenziale di immissione pari a 5 dB(A) per il periodo.

Si può notare inoltre che i ricettori R1 ed R3 ricadono in fasce di pertinenza stradale, entro tali fasce il rumore da traffico veicolare non concorre al raggiungimento del livello di immissione (art 3 comma 2 del DPCM 14/11/97).

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 del custode in zona produttiva	50 m dir. Sud-Ovest	Classe V	Comune di Cornedo Vicentino
R2	Abitazione in zona agricola	30 m dir. Nord	Classe IV	Comune di Cornedo Vicentino
R3	Abitazione in zona agricola	85 m dir. Ovest	Classe I	Comune di Cornedo Vicentino

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.

TABELLA 3 MISURA DEL RUMORE RESIDUO

Ricettore		Caratterizzazione Sorgenti Significative	Leq [dB(A)]
R1	Abitazione in zona produttiva	- Traffico veicolare - Attività ditte limitrofe	56,5

TABELLA 4 MISURA DEL RUMORE AMBIENTALE

Ricettore		Caratterizzazione Sorgenti Significative	Leq [dB(A)]
R1	Abitazione in zona produttiva	- Traffico veicolare - Attività ditte limitrofe - Attività ditta Peripoli	58,1
R2	Abitazione in zona produttiva	- Traffico veicolare - Attività ditte limitrofe	45,8
R2	Abitazione in zona agricola	- Traffico veicolare - Attività ditte limitrofe	65,7

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

TABELLA 5: 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

#### 4.15 TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO

L'attività di autodemolizione 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 4.000 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:

- 20 veicoli commerciali leggeri al giorno per il conferimento di autoveicoli da bonificare;
- 2 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:

- 40 passaggi/giorno (4 passaggi/ora) di veicoli commerciali leggeri;
- 4 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.

#### 4.16 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.

##### 4.16.1 NON REALIZZAZIONE DEL PROGETTO (“OPZIONE 0”)

L’ipotesi di non avviare apportare le modifiche all’impianto di recupero autoveicoli autorizzato, 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 razionalizzazione dell’impianto in analisi consente di aumentare le prospettive di mercato (differenziazione dell’offerta) della ditta proponente altrimenti limitata dall’attuale assetto operativo.

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-immettere sul mercato, al fine di garantire maggiore sostenibilità ai processi produttivi.

In conclusione la scelta di non apportare le modifiche in parola all’impianto di recupero autoveicoli contrasta con la legittima scelta di crescita aziendale (trattandosi in buona sostanza del miglioramento di un servizio già offerto dalla proponente che da anni opera nel settore dell’autodemolizione 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 proprietà compatibile sotto il profilo urbanistico.

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

##### 4.16.2 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 lotto produttivo già autorizzato per l’attività di autodemolizione, posto in prossimità dell’area industriale del Comune di Cornedo Vicentino;
- collocato in prossimità di due principali arterie stradali della zona (SP 46 e SP 124);
- 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 6: PROSPETTO DEI SETTORI AMBIENTALI INTERESSATI DAL PROGETTO IN ESAME.**

Settore ambientale	Impatto potenziale da approfondire nel SIA	Motivazione
<b>ARIA</b>	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 litri/anno).
<b>ACQUE SUPERFICIALI</b>	Inquinamento di corpi idrici superficiali per dilavamento meteorico di superfici inquinate	Le acque di dilavamento di prima pioggia delle superfici potenzialmente inquinate (piazzi) saranno inviate presso la rete fognaria. Le acque di dilavamento di seconda pioggia saranno inviate nella rete delle acque bianche (roggia delle Tezze) della zona produttiva.
<b>ACQUE SOTTERRANEE</b>	Inquinamento delle acque di falda da percolazione di sostanze pericolose conseguente ad accumuli temporanei di materiali di processo o a deposito di rifiuti	Nei piazzali esterni sarà effettuato lo stoccaggio dei rifiuti prodotti in ingresso; 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 la rete delle acque bianche superficiali.
<b>RUMORE</b>	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 sono 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 dei materiali sarà svolta con l'ausilio di muletti. Occorrerà verificare che le immissioni sonore non compromettano la qualità dei ricettori sensibili circostanti (abitazioni).
<b>PAESAGGIO</b>	Intrusione nel paesaggio visibile di nuovi elementi potenzialmente negativi sul piano estetico-percettivo	Il progetto non comporta la realizzazione di nuovi volumi edilizi in grado di produrre significative intrusioni nel paesaggio attuale. In particolare non è prevista la realizzazione di nuove opere. L'installazione dei cantilever nei piazzali esterni aziendali rappresenta un elemento di potenziale intrusione nel paesaggio visibile sul piano estetico-percettivo.

<b>ASSETTO TERRITORIALE</b>	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 2 automezzi pesanti in entrata nell'impianto Il traffico veicolare pesante indotto può comportare un sovraccarico locale di traffico sulla SP 246.
	Miglioramento della offerta di servizi	La realizzazione del progetto rappresenta un'occasione per migliorare l'offerta, da parte del proponente, di servizi aggiuntivi in grado di soddisfare le richieste del mercato.
	Offerta di nuove opportunità occupazionali	Le modifiche di progetto consentiranno 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;
- 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:

- 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 Cornedo Vicentino il valore di 204,9 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 (via Tezze di Cereda) 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 delle vicine SP 246 "Recoaro" e della SP 124 "Priabona" per il passaggio di veicoli e mezzi di ogni dimensione che generano emissioni gassose.

Per quanto riguarda la produzione di **sostanze odorogene**, 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 a circa 60 m dai limiti del lotto produttivo aziendale.

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 Cornedo Vicentino (204,9 ton/anno), risulta che l'impianto comporterà un aumento di circa 0,01 % 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 SUPERFICIALI

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

- l'ambito territoriale appartiene all'alta pianura alluvionale veneta, al di sopra della fascia delle risorgive; le caratteristiche geologiche determinano, quindi la formazione di una rete idrografica poco sviluppata ed attiva in presenza di precipitazioni meteoriche significative.
- l'area di progetto ricade all'interno del sottobacino idrografico del torrente Poscola; La qualità delle acque è decisamente buona nella zona pedecollinare fino a monte di Castelgomberto ma poi gli scarichi civili degli insediamenti urbani e l'afflusso di grossi depuratori industriali causano un netto peggioramento dell'ambiente acquatico;
- il territorio dell'alta pianura è caratterizzato da una marcata antropizzazione, che risente indirettamente delle alterazioni del regime idrologico naturale causate da prelievi e rilasci nella parte a monte, e risente invece direttamente degli usi di tipo agricolo e industriale; inoltre è presente anche un'alterazione morfologica più o meno spinta di parte del reticolo idrografico, il quale in alcune zone è costituito prevalentemente da canali artificiali derivanti dalle opere di urbanizzazione;

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

- la rete idrografica locale è poco sviluppata come è tipico dell'alta pianura, zona a Nord della fascia delle risorgive, ed è rappresentata dai seguenti corsi d'acqua principali: il t. Agno e il t. Poscola caratterizzati da prolungati regimi di secca;
- l'area è caratterizzata dalla presenza di un materasso alluvionale in cui è presente un acquifero permeabile ed idraulicamente indifferenziato, ospitante una ricca falda freatica, che in generale varia da 10-15 m di profondità.

L'impiantistica aziendale non prevede la produzione e quindi lo scarico di acque di processo (acque industriali utilizzate nelle lavorazioni) presso corpi idrici superficiali. Per quanto riguarda gli aspetti idraulici, il progetto in esame non prevede la realizzazione di opere o manufatti esterni al capannone aziendale, ma l'adeguamento dei locali interni e l'istallazione di nuovi impianti tecnologici per il lo stoccaggio dei veicoli bonificati. Non si ravvisa pertanto la possibilità di interferire, in modo diretto, con l'attuale sistema di regimazione delle acque.

Le acque piovane di prima pioggia derivanti dal dilavamento dei piazzali sono raccolte e convogliate presso l'impianto di trattamento aziendale e successivamente inviate alla fognatura consortile.

Le acque di seconda pioggia meteoriche di dilavamento sono, invece, convogliate presso la roggia delle Tezze secondo le modalità e autorizzazioni vigenti, mantenendo pertanto inalterato il quadro attuale. I quantitativi storicamente immessi risultano del tutto paragonabili con quelli previsti in progetto in ragione della sostanziale invarianza delle superfici esterne a piazzale. I quantitativi immessi nella roggia delle Tezze risultano, pertanto, compatibili con il regime idraulico del corso d'acqua interessato.

Come precedentemente indicato, la gestione delle acque e l'assetto idrografico dell'ambito territoriale in cui ricade l'impianto di progetto consentono di escludere la possibile contaminazione di corsi d'acqua, sia naturali che antropici. L'area di progetto non interessa, infatti, direttamente alcun corso d'acqua.

Le acque di prima pioggia di dilavamento dei piazzali esterni, trattate e inviate presso la fognatura, non rappresentano un problema relativamente alla possibilità di contaminazione delle acque superficiali in quanto, per l'appunto, inviate alla rete delle acque nere consortile. Il sistema di gestione è tale per cui, anche nel caso di malfunzionamento del sistema di trattamento delle acque di dilavamento, le acque contaminate sarebbero trattenute all'interno della bacino di raccolta delle stesse.

Le acque di seconda pioggia, eccedenti le acque di prima pioggia, non provocano, per la loro stessa natura, il rilascio di quantitativi significativi di sostanze inquinanti. Il loro invio diretto alla roggia delle Tezze non rappresenta, quindi, un elemento di criticità relativamente alla possibilità di contaminazione delle acque superficiali in quanto, per l'appunto, non contenenti inquinanti di sorta.

### **Prescrizioni operative/gestionali**

Dovranno essere previsti tutti gli accorgimenti tecnici e le procedure gestionali atti a minimizzarne l'eventuale dispersione di sostanze inquinanti. 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 sostanze pericolose, gli operatori dovranno essere istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza e di bonifica.

Il pozzetto fiscale posto a valle dell'impianto di trattamento aziendale dovrà sempre essere mantenuto in efficienza, in modo da permettere il prelievo manuale o con l'attrezzatura automatica (auto campionatore); tale pozzetto dovrà, inoltre, essere sempre accessibile da parte delle autorità competenti al controllo e dovrà essere idoneo per i prelievi e le misure di portata dei reflui di scarico.

#### 5.4 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 sottosuperficiali, 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 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 2 "impatto antropico ridotto e sostenibile" relativamente ai pozzi di prelievo di Brendola, Arzignano e Montebello Vicentino, posti a valle rispetto all'area di progetto;

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

- l'area di progetto ricade all'interno di un lotto a destinazione produttiva dove le acque meteoriche di dilavamento di prima pioggia dei tetti e dei piazzali esterni vengono convogliate presso la rete delle acque nere, mentre le sonde piogge sono recapitate presso la rete delle acque bianche superficiale (roggia delle Tezze).
- 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 sottosuperficiali 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 in aree delimitate e pavimentate dotate di sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento di prima pioggia.
- 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 spengimento;
- la possibilità di dilavamento di sostanze chimiche dai rifiuti e conseguente potenziale rischio di inquinamento di acque superficiali, sotterranee e suolo è praticamente nulla.

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 presso la rete superficiale delle acque bianche le acque prive di inquinanti di sorta (acque di seconda pioggia).

Si precisa che gli stoccaggi dei rifiuti su superfici impermeabili 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.

## 5.5 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 246 e alla Strada Provinciale 124. La prima 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:

- le principali sorgenti sonore rilevabile nei pressi del sito aziendale sono dovute principalmente alle attività delle ditte presenti nella zona industriale (Z.T.O. D); si registrano, inoltre, valori di rumorosità dovuti al traffico veicolare lungo la SP 246 e alla SP 124;
- l'area di progetto confina a Nord-Ovest con una zona agricola, mentre le abitazioni singole più prossime al sito sono ubicate a circa 50 m dal limite di proprietà (abitazione interna alla zona industriale) e 30 m dal limite di proprietà (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 a 30 m, 50 e 85 m dall'impianto di progetto.

Le operazioni di bonifica dei veicoli fuori uso sono 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.

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 autoveicoli 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 del tutto simile all'attuale, con valori massimi pari a 58,1 dB; tale valore potrà generare forme occasionali di disturbo, comunque inferiori a 66 dB in prossimità dei ricettori sensibili Abitazione 1 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 Cornedo.

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 della 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.

## 5.6 TRAFFICO E VIABILITÀ

Il territorio amministrativo comunale di Cornedo Vicentino si caratterizza per i seguenti fattori:

- in rapporto al sistema Altovicentino, Cornedo Vicentino 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 2000-2006 i flussi di traffico totale lungo la SP 246 "del Recoaro" attualizzati all'anno 2017 si attesta su valori di circa 14.679 veicoli/giorno (traffico medio giornaliero), mentre il traffico commerciale pesante, lungo il medesimo tratto viario, risulta di circa 1.589 veicoli/giorno (traffico medio giornaliero);

Per quanto riguarda l'area di progetto:

- l'impianto di progetto risulta ubicato in prossimità di una zona produttiva (ZTO D), già dotata di idonea viabilità per il transito di traffico veicolare commerciale e direttamente servita dalla SP 246 "Recoaro" e dalla SP 124 "Priabona".

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.

L'esercizio dell'impianto di trattamento di progetto non produrrà una nuova domanda di mobilità dal momento che gli attuali quantitativi di rifiuti in ingresso rimarranno invariati.

Il traffico veicolare di esercizio è 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 (4.000 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 40 passaggi/giorno di mezzi commerciali leggeri e 4 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:

- 40 passaggi/giorno (5 passaggi/ora) di veicoli commerciali leggeri;
- 4 passaggi/giorno (circa 1 passaggio ogni 2 ore) 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 immettendosi direttamente nella SP 246 o nella SP 124, 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 246); in particolare:

- la SP 246 presenta un traffico diurno medio feriale nell'anno 2017 di 14.679 veicoli di cui **1.589** riferibili ad automezzi commerciali pesanti e **1.577** a veicoli commerciali leggeri.

#### **Analisi dell'impatto lungo la SP 246 "Recoaro"**

L'esercizio dell'impianto di progetto determinerà una generazione di traffico veicolare commerciale leggero lungo la SP 246 (sistema di area vasta/viabilità sovraordinata) pari a circa 40 transiti/giorno e veicolare pesante pari a circa 5 transiti/ora.

Una volta immessi nella SP246 i flussi si diramano verso Nord (direzione Valdagno) e in parte verso Sud (direzione Montecchio Maggiore).

Ciò premesso il traffico veicolare indotto dall'aziendale rappresenta il 2,5% (veicoli commerciali leggeri) e 0,25% (veicoli commerciali pesanti) dell'attuale traffico lungo la SP 246, dal momento che l'impianto di progetto non produrrà aumenti di sorta rispetto agli attuali flussi veicolari.

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

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

## **5.7 PAESAGGIO**

Il territorio amministrativo comunale di Cornedo Vicentino 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;
- l'impianto ricade all'esterno di ambiti gravati da vincoli di natura storica ed archeologica; a circa 150 m in direzione Est, rispetto al sito aziendale, è presente una villa di "interesse Provinciale" ai sensi dell'art. 45 del PTCP. L'impianto risulta tuttavia ubicato all'esterno dei contesti figurativi delle ville Venete (art. 45 PTCP) così come riportato nella Tavola 5.1.B "Sistema del Paesaggio" del PTCP e nella tav. 4 "Carta della trasformabilità" del PAT.

Per quanto riguarda l'area di progetto:

- gli elementi paesaggistici più importanti delle zona sono la zona agricola circostante la lottizzazione produttiva e le morfologie collinari limitrofe, dove si riscontrano gli elementi tipici e caratterizzanti del paesaggio agrario (terrazzamenti e siepi boscate);
- la presenza del verde è legata alla siepe sempreverde posta lungo il limite dell'impianto. La mancanza di elementi arborei rilevanti e diffusi fa sì che l'ambito aziendale e la zona produttiva limitrofa risultino monotoni e piatti,

specialmente durante i mesi invernali, quando i campi destinati a seminativo vengono arati e le alberature stradali sono prive di fogliame.

- parte del piazzale aziendale ubicato a nord rispetto al fabbricato ricade all'interno di un ambito potenzialmente sotteso da un "Cono visuale" individuato dal Piano di Assetto del Territorio del Comune di Cornedo Vicentino.

Il progetto prevede l'utilizzo di un fabbricato produttivo esistente e del piazzale aziendale, senza introdurre nuovi volumi edilizi o edificazione di sorta; si prevede il riordino del sistema degli stoccaggi esterni dei veicoli bonificati utilizzando dei cantilever. In tal modo gli stoccaggi sui piazzali esterni risulteranno razionalizzati, regolari e ordinati sotto il profilo visivo. L'utilizzo di tale tecnologia comporterà, diversamente, l'aumento dell'altezza degli stoccaggi che da 3 m passeranno a circa 7 m.

I cantilever sopravvanzeranno le attuali siepi perimetrali di circa 3-4 m, modificando, pertanto, l'attuale assetto percettivo del compendio aziendale con particolare riferimento ai lati Est, Nord e Ovest.

Parte del piazzale aziendale ubicato a nord rispetto al fabbricato, dove saranno posizionati i cantilever, ricade all'interno di un ambito potenzialmente sotteso da un "Cono visuale" (art. 62 N.T.A. del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Cornedo).

La modifica dello stato dei luoghi (inserimento dei cantilever) prevista dal progetto risulterà significativa con riferimento al cono visuale individuato dal PAT, e darà maggiore evidenza al compendio produttivo. Trattasi, ad ogni modo, di un effetto marginale rispetto agli elementi strutturanti del sistema paesaggistico locale (zona agricola) in quanto insisterà sul piazzale aziendale esterno, confinante con l'ambito agricolo stesso, tenuto conto che gli elementi tipologici, caratterizzanti il paesaggio oggetto di tutela (terrazzamenti e siepi boscate), sono presenti sull'opposto versante collinare.

Si stimano, pertanto, interferenze giudicate sostenibili nei confronti delle relazioni visive del contesto paesaggistico potenzialmente sotteso dal cono visuale, in quanto il piazzale aziendale ricade all'interno di un lotto produttivo, posto a confine con un coltivo agricolo, oltre il quale risulta possibile riconoscere gli elementi caratterizzanti il paesaggio oggetto di tutela (terrazzamenti e siepi boscate).

Le siepi sempreverdi perimetrali, poste lungo i confini del lotto produttivo aziendale, svolgeranno un ruolo di parziale mitigazione della visibilità dei cantilever, in quanto le strutture tecnologiche sopravvanzeranno la siepe di circa 3-4 m.

## 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

<b>PR</b>	Prescrizione
<b>MIT</b>	Mitigazione

#### IMPATTO FINALE

<b>PA</b>	<b>Positivo Alto</b>
<b>PM</b>	<b>Positivo Medio</b>
<b>PB</b>	<b>Positivo Basso</b>
<b>TR</b>	<b>Trascurabile</b>
<b>NB</b>	<b>Negativo Basso</b>
<b>NM</b>	<b>Negativo Medio</b>
<b>NA</b>	<b>Negativo Alto</b>

	AZIONE	INTERFERENZA	GIUDIZIO SINTETICO	PRESCRIZIONE / MITIGAZIONE	IMPATTO FINALE
<b>ATMOSFERA</b>	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 Cornedo Vicentino (204,9 ton/anno), risulta che l'impianto contribuisce per una quota parte di circa 0,01 % di COV/anno; tale contributo risulta non significativo, del tutto trascurabile.. Le emissioni risultano ben al di sotto dei limiti di legge.		<b>TR</b>
<b>ACQUE SUPERFICIALI</b>	Adduzione delle acque di dilavamento in esubero presso la rete idrica superficiale	Alterazione del regime idraulico delle acque superficiali e Contaminazione delle acque superficiali	Le acque di seconda pioggia meteoriche di dilavamento sono convogliate presso la roggia delle Tezze secondo le modalità e autorizzazioni vigenti, mantenendo pertanto inalterato il quadro attuale. Le acque di seconda pioggia, eccedenti le acque di prima pioggia, non provocano, per la loro stessa natura, il rilascio di quantitativi significativi di sostanze inquinanti. Il loro invio diretto alla roggia delle Tezze non rappresenta, quindi, un elemento di criticità relativamente alla possibilità di contaminazione delle acque superficiali in quanto, per l'appunto, non contenenti inquinanti di sorta.		<b>TR</b>
<b>ACQUE SOTT.</b>	Stoccaggio rifiuti 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 alla rete delle acque bianche quelle prive di inquinanti di sorta (acque di seconda pioggia).	<b>PR</b>	<b>TR</b>
<b>CONSUMO RISORSE</b>	Il progetto non produce possibili effetti nei confronti della componente ambientale "Consumo di risorse".				
<b>BIOCENOSI ED ECOSISTEMI</b>	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 urbanizzata già caratterizzata dalla presenza di attività produttive in atto. Il progetto insisterà, inoltre, all'interno di un lotto produttivo, non prevedendo la sottrazione di superficie agricola o in qualche misura interessata da ecosistemi, elementi vegetazionali o habitat faunistici.				
<b>RUMORE</b>	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.		<b>NB</b>
<b>TRAFFICO E VIABILITA'</b>	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 dall'aziendale rappresenta il 2,5% (veicoli commerciali leggeri) e 0,25% (veicoli commerciali pesanti) dell'attuale traffico lungo la SP 246, dal momento che l'impianto di progetto non produrrà aumenti di sorta rispetto agli attuali flussi veicolari. Trattandosi di arterie relativamente sviluppate, caratterizzate da un flusso costante di mezzi commerciali (SP 246 e SP 124), l'impatto dovuto ai mezzi connessi con l'attività dell'impianto di progetto non risulterà distinguibile.		<b>TR</b>

AZIONE	INTERFERENZA	GIUDIZIO SINTETICO	PRESCRIZIONE / MITIGAZIONE	IMPATTO FINALE
--------	--------------	--------------------	----------------------------	----------------

<b>PAESAGGIO</b>	Intrusione nel paesaggio visibile di nuovi elementi potenzialmente negativi sul piano estetico-percettivo	Realizzazione di opere esterne in grado di modificare lo stato dei luoghi	La modifica dello stato dei luoghi (inserimento dei cantilever) prevista dal progetto risulterà significativa con riferimento al cono visuale individuato dal PAT, e darà maggiore evidenza al compendio produttivo. Trattasi, ad ogni modo, di un effetto marginale rispetto agli elementi strutturanti del sistema paesaggistico locale (zona agricola) in quanto insisterà sul piazzale aziendale esterno, confinante con l'ambito agricolo stesso, tenuto conto che gli elementi tipologici, caratterizzanti il paesaggio oggetto di tutela (terrazzamenti e siepi boscate), sono presenti sull'opposto versante collinare.	<b>MIT</b>	<b>NB</b>
------------------	---	---	---	------------	-----------

## 7 CONCLUSIONI

Il presente Studio ha esaminato il “Progetto di autodemolizione e recupero rifiuti settore automobilistico” della ditta Peripoli Srl, localizzato nel lotto produttivo aziendale di Cornedo Vicentino (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 produttivo di appartenenza.

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 secondo le modifiche introdotte dal progetto, produce livelli di rumorosità in prossimità dei ricettori sensibili individuati (abitazioni), del tutto paragonabili ai livelli attuali. In prossimità di tali abitazioni il modello di propagazione delle isofone evidenzia un livello di rumorosità indotto massimo inferiore a 60 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 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.

Infine, le modifiche allo stato esterno dei luoghi, a seguito dell’installazione di cantilever nel piazzale aziendale, comporteranno un effetto marginale rispetto agli elementi strutturanti del sistema paesaggistico locale, anche in ragione della parziale mitigazione svolta dalla siepe sempreverde perimetrale.