

COMUNE DI CHIUPPANO

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE

RIASSUNTO NON TECNICO

Marzo 2020

<p>Il richiedente: STAR TRUCKS SRL Sede Legale: Via Francesco Ferrarin, 67 – Thiene (VI) Sede operativa : Via Piovene, 72 – Chiuppano (VI)</p> <p><i>Girolamo Solari</i></p>		<p>ELABORATO</p> <p>3 rev.1</p>
<p>IL PROGETTISTA Ing. Massimiliano Soprana</p> <p><i>Massimiliano Soprana</i></p> 	<p>REDAZIONE S.I.A. Dott. For. Michele De Marchi</p> <p><i>Michele De Marchi</i></p> 	

Sommario

1	PREMESSA	1
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	2
3	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	5
3.1	RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI PIANIFICATORI RISPETTO ALL'AREA DI LOCALIZZAZIONE	6
4	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	7
4.1	PREMESSA	7
4.2	DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ	7
4.3	ORARIO DI ATTIVITÀ	7
4.4	DESCRIZIONE DEL LOTTO PRODUTTIVO	8
4.5	OPERAZIONI DI RECUPERO E QUANTITATIVI	9
4.6	ORGANIZZAZIONE DELL'IMPIANTO	10
4.7	CRITERI PER LO STOCCAGGIO DEI RIFIUTI	11
4.8	ATTIVITÀ DI DEMOLIZIONE	12
4.9	MACCHINE ED ATTREZZATURE UTILIZZATE	13
4.10	SISTEMA DI RACCOLTA E SMALTIMENTO DELLE ACQUE	13
4.10.1	<i>Acque di dilavamento del piazzale nord (ingresso)</i>	13
4.10.2	<i>Acque di dilavamento del piazzale sud</i>	14
4.10.3	<i>Acque di dilavamento delle coperture</i>	15
4.10.4	<i>Acque civili</i>	15
4.11	EMISSIONI IN ATMOSFERA	15
4.12	MATERIE PRIME UTILIZZATE	16
4.13	EMISSIONI DI RUMORE	16
4.13.1	<i>Analisi della rumorosità generata dall'impianto</i>	16
4.13.2	<i>Rilevazioni fonometriche</i>	18
4.14	TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO	19
4.15	INTERVENTI DI SISTEMAZIONE A VERDE	20
4.16	SOLUZIONI ALTERNATIVE	21
4.16.1	<i>Non realizzazione del progetto ("Opzione 0")</i>	21
4.16.2	<i>Sito alternativo</i>	21
5	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	22
5.1	ATMOSFERA	22
5.2	AMBIENTE IDRICO: ACQUE SUPERFICIALI	23
5.3	AMBIENTE IDRICO: ACQUE SOTTOSUPERFICIALI	24
5.4	RUMORE	25
5.5	TRAFFICO E VIABILITÀ	26
5.6	PAESAGGIO	27
5.7	FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	27
6	SINTESI DEGLI IMPATTI	29
7	CONCLUSIONI	31

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 per conto della ditta STAR TRUCK S.R.L, presso il sito di via Piovene in Comune di Chiuppano (VI).

La ditta STAR TRUCK S.R.L., con sede legale in Comune di Thiene (VI), via Francesco Ferrarin n. 67, intende attivare un nuovo impianto di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso (autodemolizione) presso il sito operativo di via Piovene n. 72 in Comune di Chiuppano (VI).

Il presente Studio di Impatto Ambientale (c.d. SIA), unitamente al progetto definitivo relativo alla progettazione dell'impianto, viene presentato attivando la procedura di "Valutazione di impatto ambientale" (c.d. VIA) ai sensi del D.lgs 152/2006 ss.mm.ii.

La ditta ha pertanto chiesto istanza per la procedura di VIA, incaricando lo scrivente Dott. For. Michele De Marchi di produrre lo "Studio di Impatto Ambientale", redatto sulla base delle indicazioni e i contenuti di cui all'allegato VII alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006, relativo al progetto di un nuovo impianto di autodemolizione, da attivarsi presso il sito di via Piovene n. 72, in Comune di Chiuppano(VI).

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'impianto di progetto comprende un fabbricato e le relative pertinenze esterne (piazzali e viabilità interna); il lotto produttivo è ubicato in via Piovene n. 77, all'interno della zona industriale di Chiuppano (VI), posta lungo la Strada Provinciale 349 "del Costo" e in prossimità del casello autostradale della A31 "Valdastico".

Il sito aziendale rientra nella sezione "Piovene Rocchette" N. 103023 della Carta Tecnica Regionale – Scala 1:5.000, catastalmente individuato al Foglio n. 10 mappali n. 341 del Comune Censuario di Chiuppano, nell'area settentrionale della provincia di Vicenza.

L'immobile aziendale ricade all'interno di una zona industriale classificata come ZTO "D1 – Produttiva" dallo strumento urbanistico comunale vigente e risulta confinante con:

- a nord con via Piovene;
- ad est con altra attività produttiva (magazzino materiali edili);
- a sud con una zona agricola;
- ad ovest con una porzione di fabbricato attualmente non utilizzato.

L'accesso all'impianto aziendale avviene direttamente da via Piovene (viabilità interna della zona produttiva); quest'ultima è a sua direttamente connessa con la S.P. 349 "del Costo", che attraversa il territorio amministrativo di Piovene Rocchette e Chiuppano. A circa 100 m dal sito di progetto è inoltre presente il casello autostradale (A31) di Piovene Rocchette.

Il contesto territoriale circostante il sito aziendale, presenta lineamenti urbanistici complessi, in linea con i connotati del territorio dell'Alto Vicentino: 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.

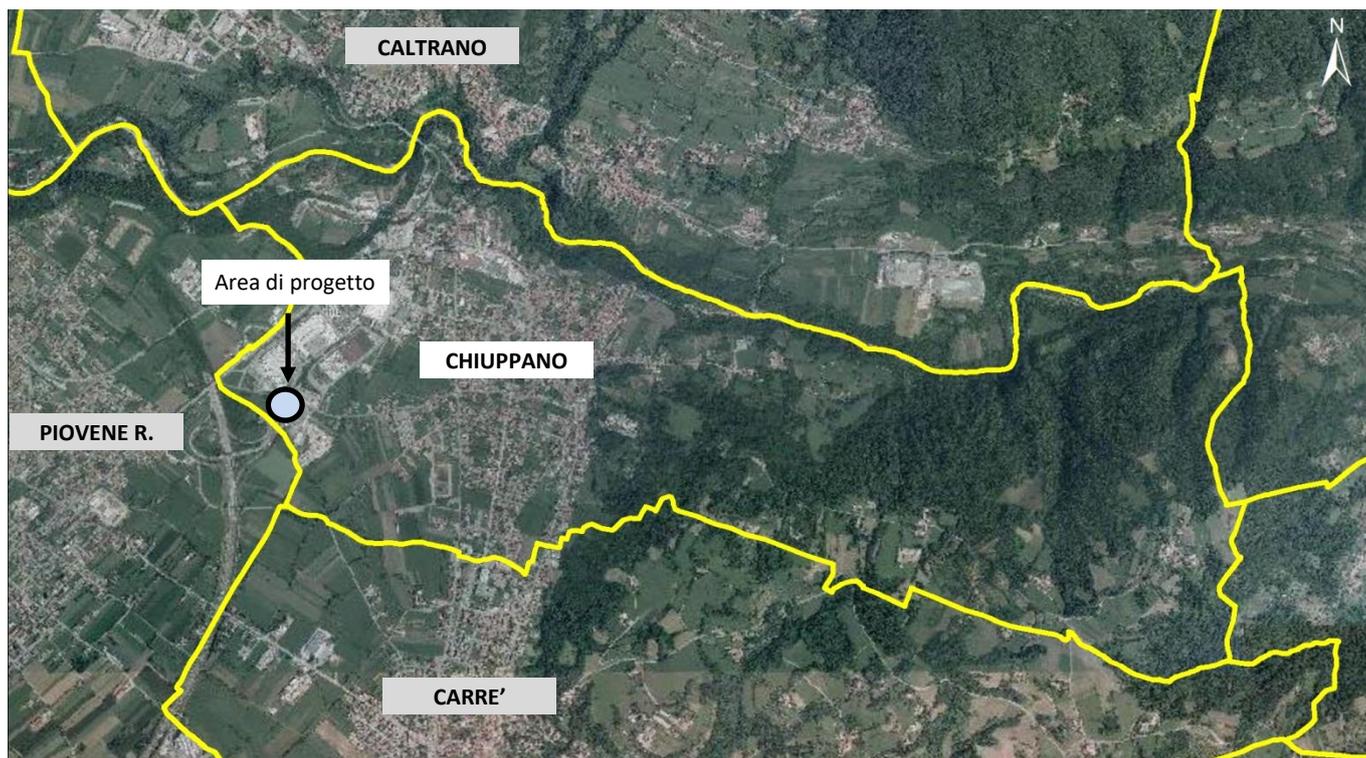


FIGURA 1: INDIVIDUAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO CON RIFERIMENTO AI LIMITI AMMINISTRATIVI COMUNALI.



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

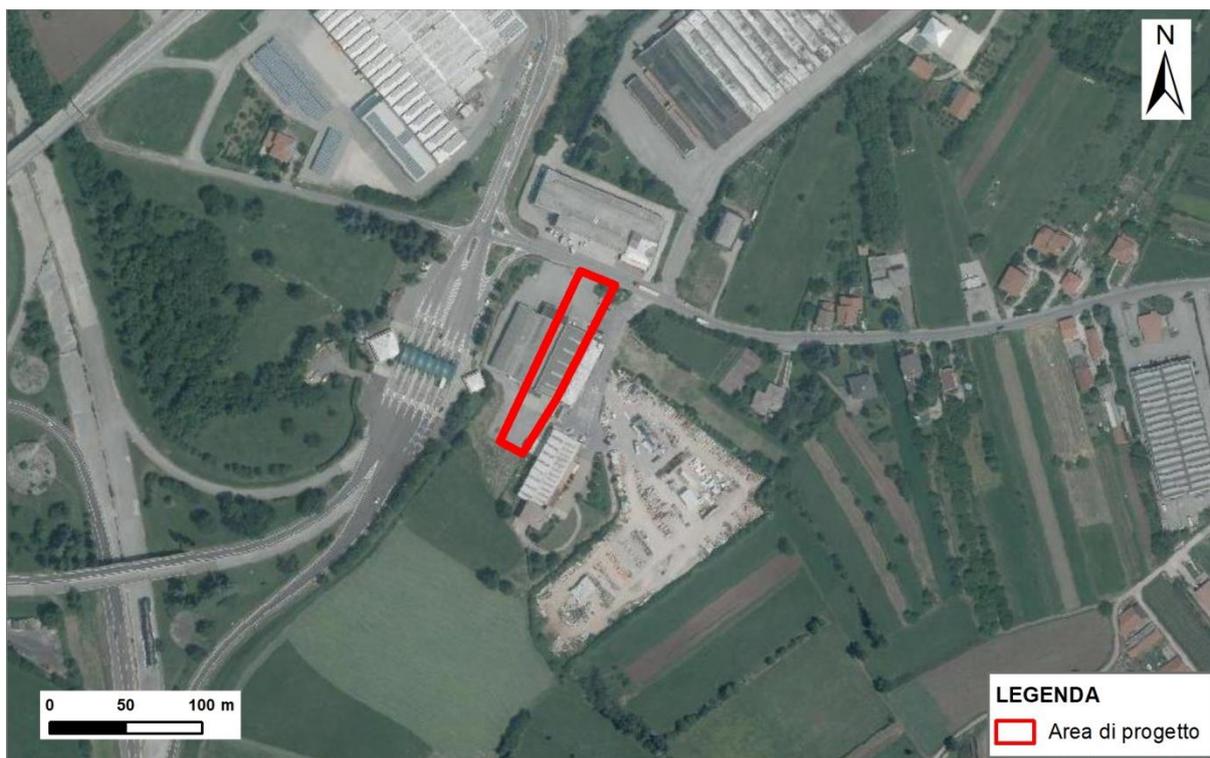


FIGURA 3: INQADRAMENTO SU BASE ORTOFOTO.

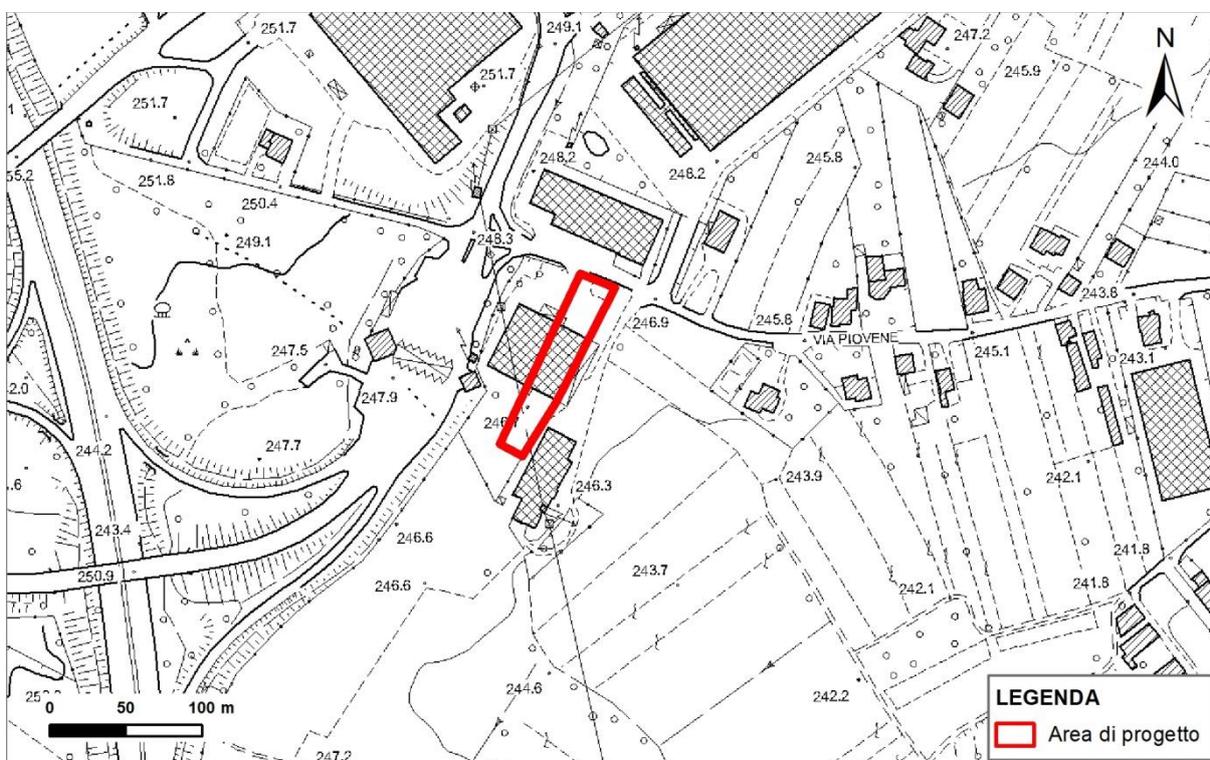


FIGURA 4: INQADRAMENTO SU BASE CARTA TECNICA REGIONALE.

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 Chiuppano;
- Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Chiuppano.

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 dilavamento), 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 e nei piazzali di pertinenza, senza modifica significativa dello stato attuale dei luoghi.
4. Il PTCP approvato non contiene alcuna preclusione nei confronti dell'iniziativa progettuale in esame; in particolare l'impianto di autodemolizione sarà 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 Chiuppano.
6. Dall'analisi del Piano comunale, l'impianto autorizzato oggetto di modifica ricade all'interno della ZTO D produttiva, per la quale le norme di piano non indicano motivi ostativi per lo svolgimento dell'attività di recupero rifiuti;

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	//
	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.C.P. della Provincia di Vicenza	<i>Vincolo sismico Zona 3 (art. 11 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 Chiuppano	<i>Compatibilità geologica ai fini edificatori: area idonea". Aree di urbanizzazione consolidata (art. 44). Ambiti Territoriali Omogenei A.T.O. 3 Contesto produttivo/tecnologico</i>
	P.I. del Comune di Chiuppano	<i>Il sito di progetto ricade all'interno di ZTO D1 "Industria – artigianato di completamento" (art.18 N.T.O.).</i>

4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

4.1 PREMESSA

La ditta STAR TRUCK S.R.L. intende attivare presso lo stabile produttivo di Chiuppano (VI) in via Piovene n. 72, un centro di raccolta e trattamento dei veicoli a motore fuori uso (principalmente a), sulla base della Direttiva 2000/53/CE (D.Lgs. 209/03). Il nuovo impianto prevede la possibilità di ricevere autoveicoli fuori uso (codice CER 16 01 04* e 16 01 06).

La ditta intende svolgere attività di raccolta di veicoli fuori uso (principalmente autocarri) non bonificati (CER 16 01 04*) e bonificati (CER 16 01 06) con una capacità massima di trattamento pari a 500 mezzi leggeri (peso medio 1.200 Kg/auto) e 500 mezzi pesanti all'anno (peso max 14 ton con una medio 10 ton/autocarro) , corrispondenti a **5.600 t/anno**.

Le operazioni che vengono eseguite su detti rifiuti 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.

Unitamente all'attività di autodemolizione, la ditta proponente intende attivare anche l'attività di vendita al dettaglio dei pezzi di ricambio derivati dalla bonifica/smontaggio delle autovetture, sfruttando gli spazi e le pertinenze dell'immobile di via Piovene.

Relativamente all'insediamento dell'attività commerciale precedentemente indicata, la Giunta Comunale ha espresso parere favorevole nella seduta del 27.02.2020.

4.2 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ

L'attività della ditta consiste:

- raccolta di veicoli fuori uso (principalmente autocarri) 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;
- rivendita di pezzi di ricambio.

Si specifica che il trattamento consiste principalmente nella messa in sicurezza e nel recupero delle parti legate al motore. Viene poi eventualmente recuperata la cabina mentre tutto il resto (cassoni, pianali, carcassa auto ecc) viene demolito per ottenere ferro e alluminio.

Non vengono quindi lasciati in modo continuativo mezzi bonificati a disposizione per il recupero di ulteriori pezzi di ricambio.

4.3 ORARIO DI ATTIVITÀ

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

4.4 DESCRIZIONE DEL LOTTO PRODUTTIVO

L'immobile oggetto della presente istanza è un edificio ad uso artigianale eretto su area privata, ricadente in zona D1/7 – artigianale/industriale di completamento, e sito in comune di Chiuppano, catastalmente censito al foglio 1 mappale nr.341 di proprietà della ditta LB Engineering Srl.

Per motivate esigenze della ditta LB Engineering Srl, si è provveduto a presentare una SCIA allo sportello unico atta a dividere in due unità immobiliari distinte e del tutto autonome, l'edificio artigianale in questione (SCIA prot. Suap REP_PROV_VI/VI-SUPRO 0268232/07-11-2019 – Pratica edilizia nr.2019/E9/1470).

La SCIA ha compreso anche la divisione delle reti fognarie dove sono stati riportati alcuni interventi per l'adeguamento alla raccolta delle acque di dilavamento.

Il lotto comprende un'area di circa 2.700 mq, di cui:

- 870 mq coperti dedicati al capannone, pavimentato in cls;
- 1.190 mq piazzali scoperti: 600 mq piazzale nord/ingresso e 590 mq piazzale lato sud;
- 210 mq relativi al settore coperto per lo stoccaggio dei rifiuti prodotti (nuova tettoia in aderenza al fronte sud del fabbricato);
- 430 mq dedicati a verde: 110 mq in prossimità dell'ingresso e 320 mq sul retro del capannone.

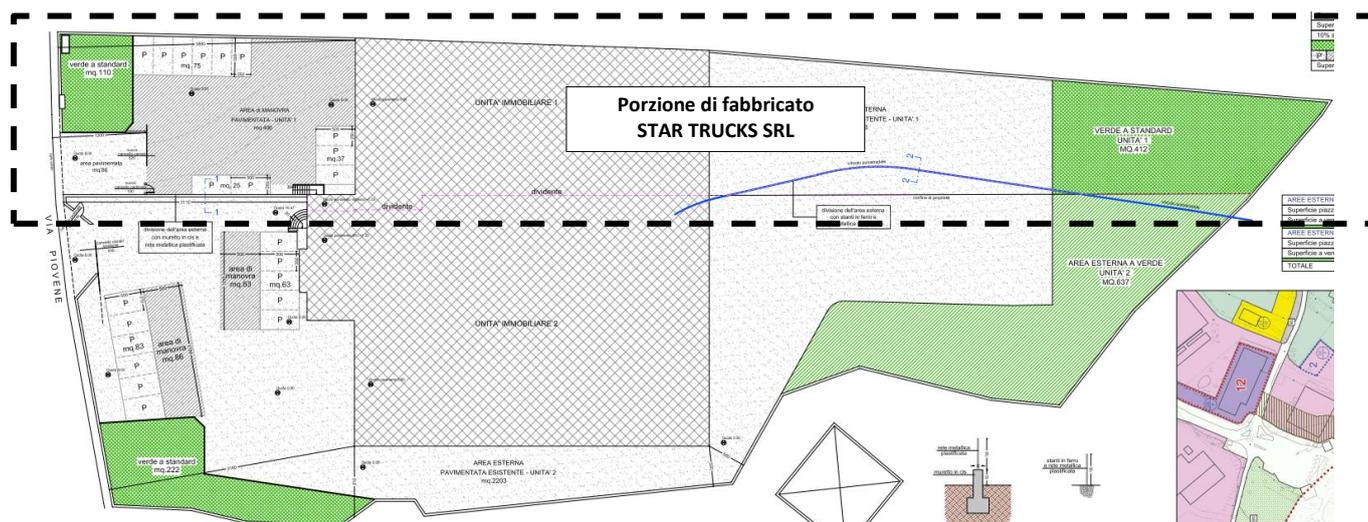


FIGURA 5. ESTRATTO PLANIMETRIA SCIA RELATIVA ALLA SUDDIVISIONE IMMOBILIARE DEL FABBRICATO.

4.5 OPERAZIONI DI RECUPERO E QUANTITATIVI

Nel prospetto che segue sono riportati la tipologia di rifiuti, l'attività ed i quantitativi annui previsti. Il progetto prevede una quantità di rifiuti in ingresso stoccati pari a 33 ton e uno stoccaggio di rifiuti prodotti pari a 55,06 Ton di cui 5,14 ton pericolosi.

TABELLA 1. TIPOLOGIE DI RIFIUTO

CER	CLASSIFICAZIONE	DESCRIZIONE
Operazione recupero R4 – trattamento		
16 01 04*	Pericoloso	Veicoli fuori uso
16 01 06	Non pericoloso	Veicoli fuori uso, non contenenti né liquidi né altri componenti pericolose

TABELLA 2. TIPOLOGIE DI OPERAZIONE

Operazione di recupero	Descrizione	Quantità massima *	
R4	Riciclo/recupero di componenti principalmente metallici (parti di ricambio- motori)	30 t/giorno	5000 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)		

* Stima in base a 3 autocarri da 10 ton cad.

TABELLA 3. QUANTITATIVI STOCCAGGI RIFIUTI IN INGRESSO

Stoccaggio		Tipologia	CER	Contenitore	Quantità	Destinazione
Non pericolosi	Pericolosi				in Kg	
	interno	N. 4 autocarri da bonificare	16 01 04*	Al massimo 2 nell'area di stoccaggio e un mezzo sull'area di lavorazione con due autoveicoli da bonificare	33.000 pari a 3 autocarri e due auto	R4
interno		autocarri bonificati	16 01 06			R4

4.6 ORGANIZZAZIONE DELL'IMPIANTO

L'area è organizzata nei "settori" previsti dal decreto 209/03 ed individuabili in Tav. 1 Lay-out impianto in allegato:

A. Settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento: l'area di conferimento e stoccaggio è prevista all'interno del capannone (Area A); la stessa area verrà utilizzata anche per lo stoccaggio di mezzi bonificati.

Si prevede di utilizzare l'area di bonifica automezzi pesanti (Area B) anche per stoccaggio di mezzi da bonificare e bonificati in attesa di lavorazione.

Gli automezzi da sottoporre a trattamento saranno conferiti all'interno dell'impianto con 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.

Alla consegna vengono effettuate le verifiche in merito alla documentazione del veicolo, alle eventuali autorizzazioni al trasporto, alla documentazione sul trasporto rifiuti. Verificata la conformità, il veicolo viene accettato ed il titolare del centro di raccolta rilascia al detentore del veicolo, o al concessionario gestore di automercato o della succursale di una casa costruttrice, apposito certificato di rottamazione conforme ai requisiti indicati nell'allegato IV al D. Lg. 209/2003, completato dalla descrizione dello stato del veicolo, nonché dall'impegno di provvedere direttamente alla cancellazione dal PRA (se non ancora effettuata) e al trattamento del veicolo.

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 nell'Area A, anche direttamente nel settore di trattamento (Area B della Tav. 1).

B. Settore di trattamento del veicolo fuori uso: l'area di trattamento (messa in sicurezza e demolizione) è prevista all'interno del capannone. Sarà pavimentata con cls impermeabilizzato con resina con pendenza tale da convogliare eventuali spanti verso una griglia collegata a contenitore di raccolta a tenuta.

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.

C. Settore di deposito delle parti di ricambio: all'interno del capannone in scaffalature (Area H).

D. Settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica: non prevista;

E. Settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi: il progetto prevede una specifica area interna per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi (Aree F). I rifiuti pericolosi verranno separati all'origine e stoccati, in relazione alla provenienza, alla tipologia e alle caratteristiche di pericolo in appositi contenitori a tenuta stagna, su bacino di contenimento se necessario. I contenitori avranno caratteristiche chimico-fisiche idonee al contenimento del rifiuto.

F. Settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili: è prevista un'area interna per lo stoccaggio dei rifiuti non pericolosi (Aree C e D). I rifiuti non pericolosi e recuperabili verranno anch'essi sistemati all'interno di contenitori in relazione ai rispettivi codici CER.

G. Settore di deposito dei veicoli trattati: i veicoli bonificati ai quali sono stati tolti i pezzi commerciabili verranno stoccati in area interna A se non completamente demoliti con cartellonistica (CER 160106).

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) hanno un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni da effettuare e 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 in cls impermeabilizzato con resina ed è dotato di sistema di raccolta spanti (descritto nel precedente punto b).

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

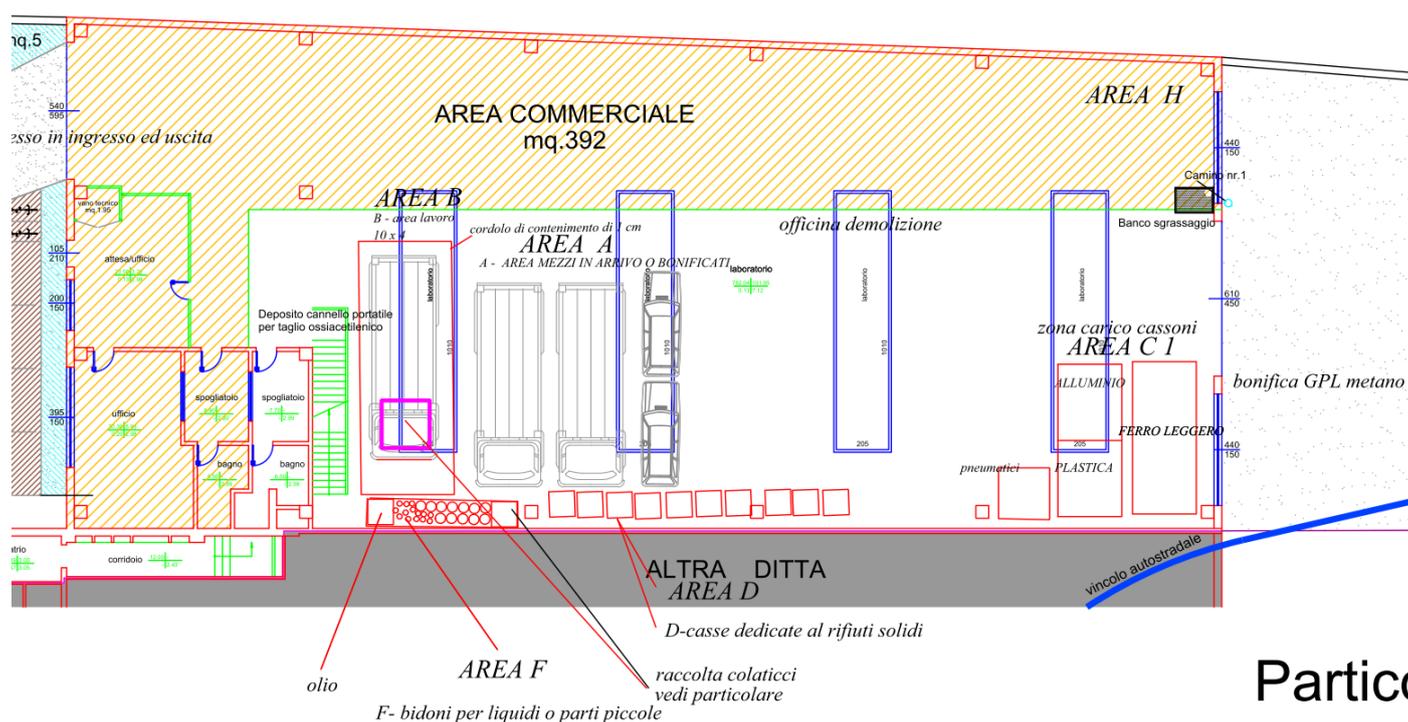


FIGURA 6. INDIVIDUAZIONE DEI SETTORI (A-G) FUNZIONALI ALL'ATTIVITÀ DI AUTODEMOLIZIONE ALL'INTERNO DEL FABBRICATO AZIENDALE.

4.7 CRITERI PER LO STOCCAGGIO DEI RIFIUTI

I rifiuti verranno stoccati all'interno del capannone e gestiti in modo da assicurare la protezione ambientale e per la salute dell'uomo (art 178 D.Lgs 152/2006 - finalità); vengono suddivisi in base alle loro caratteristiche di pericolosità (art 187 D.Lgs 152/2006- divieto di miscelazione di rifiuti pericolosi).

Non sono previsti contenitori fissi o interrati. Tutti i contenitori di liquidi verranno 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 verrà 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).

4.8 ATTIVITÀ DI DEMOLIZIONE

L'attività di demolizione comprenderà le seguenti attività previste dalla normativa:

- A. smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso od altre operazioni equivalenti, volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente;
- B. rimozione, separazione e deposito dei materiali e dei componenti pericolosi in modo selettivo, così da non contaminare i successivi residui della frantumazione provenienti dal veicolo fuori uso;
- C. eventuale smontaggio e deposito dei pezzi di ricambio commercializzabili, nonché dei materiali e dei componenti recuperabili, in modo da non compromettere le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero: è previsto un magazzino dedicato per lo stoccaggio delle parti di ricambio e cassoni o casse contenenti materiali da avviare a recupero di materia dove verranno stoccati i rifiuti recuperabili derivanti dall'attività di recupero.

Un'importante attività della ditta consiste proprio nella commercializzazione dei pezzi di ricambio, con esclusione di quelli indicati nell'allegato III D.Lgs. 209/03 destinati alla sicurezza che vengono rivenduti solamente alle imprese esercenti attività di autoriparazione.

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;
- 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;
- Macchina per la bonifica dei liquidi frigoriferi;
- Lancia per la pulizia dei motori.

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. La ditta non utilizza, pertanto, acque in modo continuo.

Gli occasionali spanti durante la fase di messa in sicurezza dei mezzi e le acque di lavaggio dei motori verranno conferiti in una vasca di raccolta e conferiti come rifiuto.

Le acque che la ditta avrà in carico sono:

- Acque reflue industriali (spanti occasionali internamente al fabbricato conferito come rifiuto);
- Acque meteoriche di dilavamento:
 - piazzale esterno nord-ingresso;
 - piazzale esterno lato sud;
 - coperture;
- Acque civili.

L'attività della ditta rientra tra quelle indicate al punto 6 (Impianti di smaltimento e/o di recupero di rifiuti), Allegato F, Art. 121, D.Lgs. 152 del 3 Aprile 2006 (Piano di Tutela delle Acque – PTA – Norme Tecniche di Attuazione). La ditta è soggetta, pertanto, agli obblighi di cui al comma 1, art. 39 del PTA.

4.10.1 ACQUE DI DILAVAMENTO DEL PIAZZALE NORD (INGRESSO)

Il piazzale nord, di estensione paria a 600 mq, verrà utilizzato per il transito dei mezzi conferenti ed in parte per lo stoccaggio delle cabine rigenerate destinate alla vendita. Il progetto, in via cautelativa, prevede la raccolta ed il trattamento dei primi 10 mm dell'evento meteorico; le acque così trattate verranno convogliate alla rete delle acque nere della lottizzazione produttiva.

Le acque derivanti dalla piovosità successiva ai primi 10 mm verranno conferite su suolo, tramite una nuova trincea disperdente, previo passaggio su pozzetto di campionamento fiscale.

Il conferimento finale in trincea disperdente della piovosità successiva ai primi 10 mm è stato preferito al conferimento in fognatura meteorica, in quanto quest'ultima, seppur presente, conferisce in pozzo perdente. Si ritiene pertanto che il conferimento su suolo (trincea disperdente) costituisca una miglior garanzia di protezione ambientale rispetto al conferimento in fognatura meteorica (successivo pozzo perdente).

Le opere di adeguamento del sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento del piazzale nord-ingresso sono così come descritte e rappresentate negli elaborati progettuali sono segnalate nella SCIA prot. Suap REP_PROV_VI/VI-SUPRO 0268232/07-11-2019 – Pratica edilizia nr.2019/E9/1470.

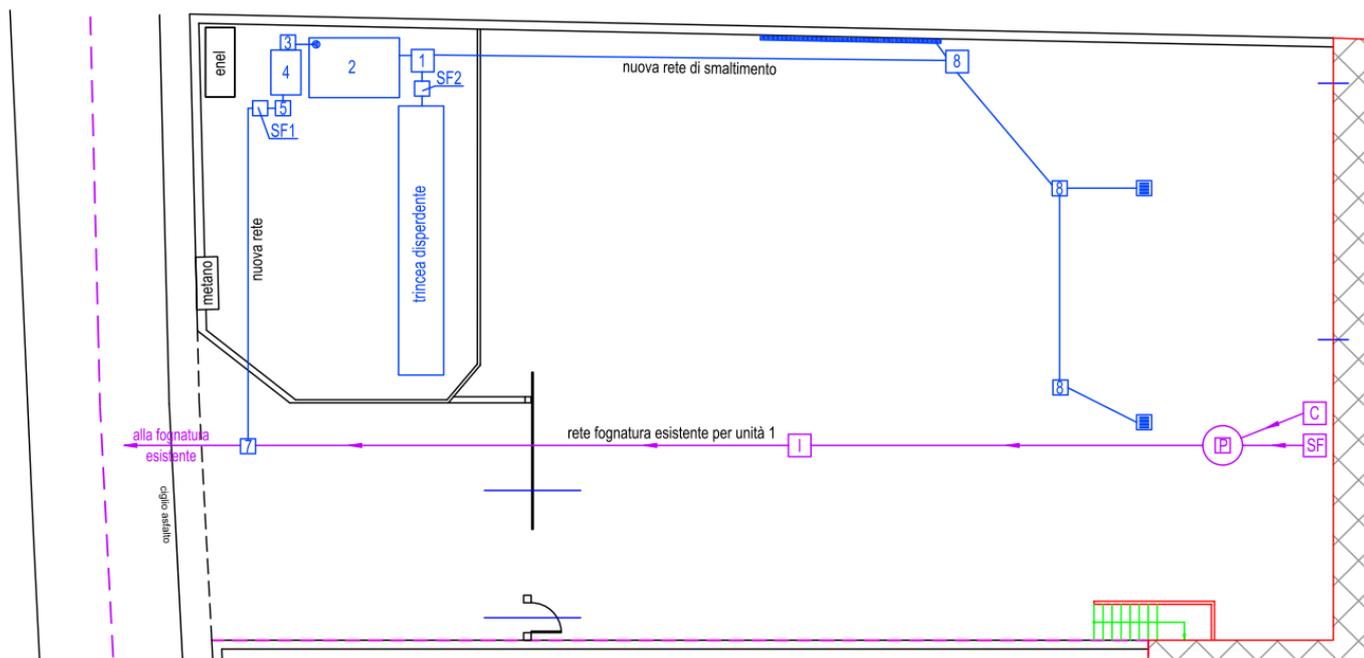


FIGURA 7. SISTEMA DI RACCOLTA E TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI DILAVAMENTO DEL PIAZZALE NORD-INGRESSO.

4.10.2 ACQUE DI DILAVAMENTO DEL PIAZZALE SUD

Sul lato sud della proprietà è presente un secondo piazzale pavimentato, di estensione pari a 723 mq. Il progetto prevede l'attività di stoccaggio delle cabine rigenerate. Si ritiene pertanto che non vi sia rischio di dilavamento di sostanze pregiudizievoli per l'ambiente.

Attualmente le acque meteoriche di dilavamento del piazzale sono conferite presso pozzo perdente.

In via cautelativa il progetto prevede la raccolta delle acque meteoriche di dilavamento del piazzale sud mediante caditoie, il trattamento di sedimentazione veloce con filtro a coalescenza e il conferimento presso trincea disperdente.

Le opere di adeguamento sopra richiamate non risultano segnalate nella SCIA prot. Suap REP_PROV_VI/VI-SUPRO 0268232/07-11-2019 – Pratica edilizia nr.2019/E9/1470. Necessitano pertanto di specifica autorizzazione nell'ambito del provvedimento unico Provinciale di VIA.

Si precisa che il sistema di raccolta, trattamento delle acque e la stessa trincea disperdente saranno realizzati all'esterno della fascia di 30 m relativa al vincolo autostradale. Inoltre, la trincea disperdente sarà posta all'interno dell'area destinata a "standard a verde", nella porzione sud del sito aziendale.

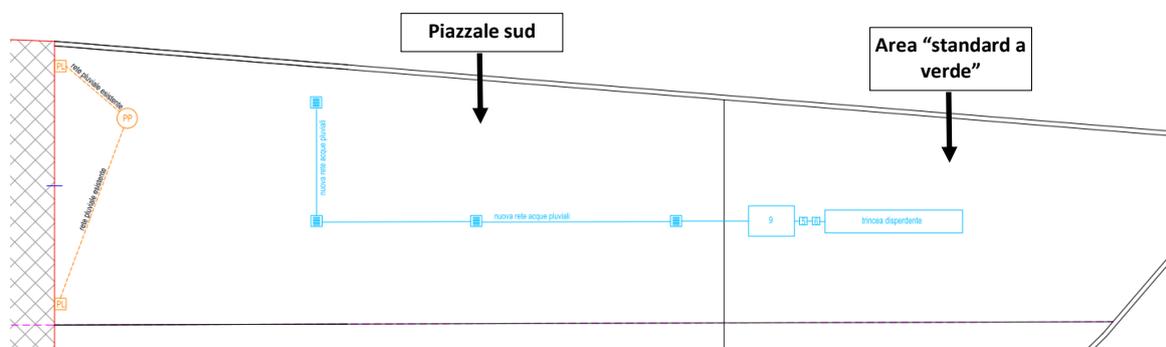


FIGURA 8. SISTEMA DI RACCOLTA E TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI DILAVAMENTO DEL PIAZZALE SUD.

4.10.3 ACQUE DI DILAVAMENTO DELLE COPERTURE

L'estensione della copertura del capannone è pari a 870 mq. L'attività comporta un'emissione di tipo convogliato poco significativa (emissione dal camino di lavaggio pezzi con un consumo di solvente inferiore a 20 litri/anno, con assenza di polveri e/o aerosol depositabili sulla copertura); pertanto sulle coperture non insistono, con ragionevole certezza, fonti significative di potenziali sostanze pregiudizievoli per l'ambiente, per le quali si esclude il dilavamento.

Pertanto, le acque di dilavamento delle coperture, intercettate da condotte dedicate, saranno conferite nell'attuale pozzo perdente, mantenendo invariato lo stato attuale.

4.10.4 ACQUE CIVILI

Le acque civili vengono conferite in fognatura comunale nera. La linea di questo scarico è già attiva ed il conferimento avviene a mezzo pompa di rilancio (oggetto di verifica e manutenzione).

4.11 EMISSIONI IN ATMOSFERA

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

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

TABELLA 4 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 litri/anno)

L'unica fonte di emissione in atmosfera convogliata è relativa all'operazione di pulizia dei pezzi: l'operazione di sgrassaggio pezzi con solvente verrà 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 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).

Il consumo di acqua per il lavaggio motori potrà essere di 500- 700 litri pari a 25-35 motori all'anno.

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.

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, specifica "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 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 Chiuppano e Carrè secondo quanto disposto dall'art. 6 della Legge Quadro 447 del 26 Ottobre 1995 e relativo D.P.C.M. del 14 Novembre 1997.

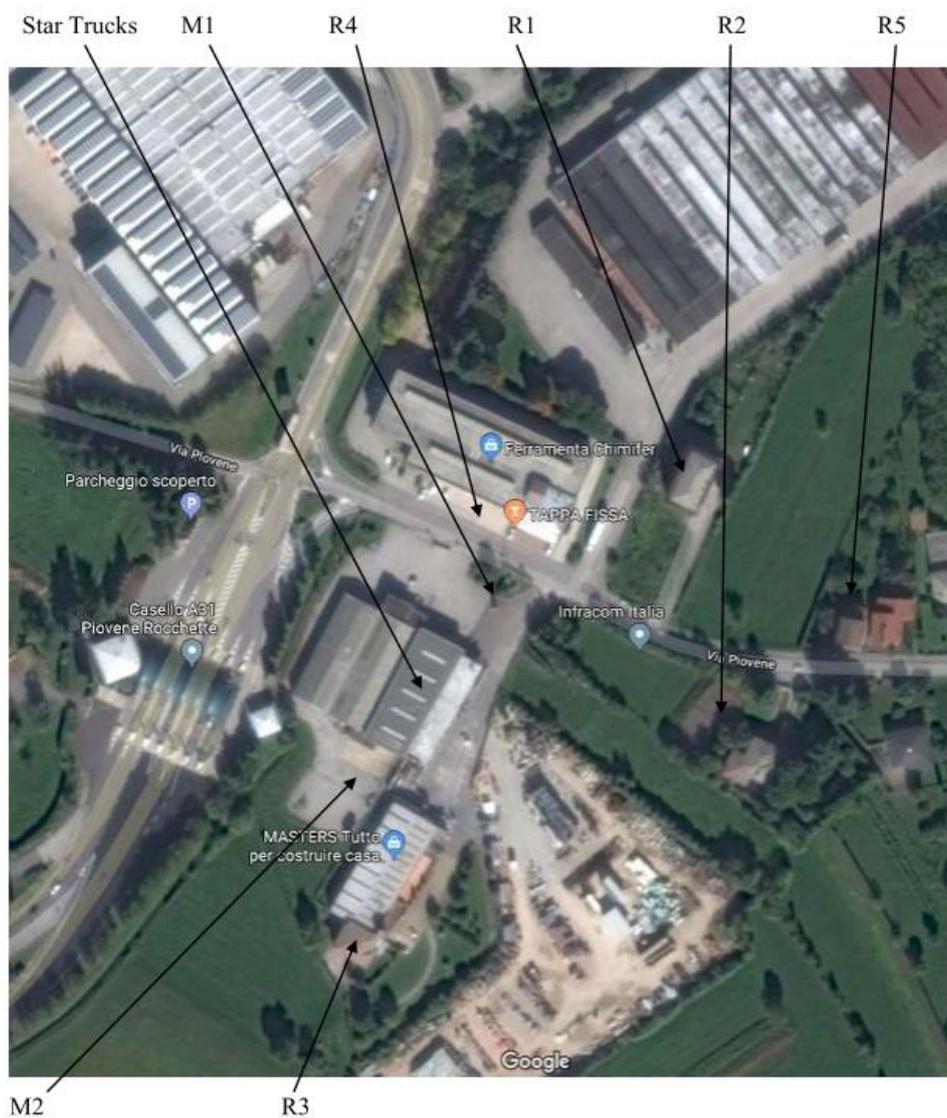
La classe di appartenenza dell'area in oggetto viene definita come "**Classe V – Aree prevalentemente industriali**" che prevede per il periodo diurno un valore limite assoluto di immissione di Leq(A) pari a 70 dB(A), un valore limite assoluto di emissione di Leq(A) pari a 65 dB(A) ed un limite differenziale di immissione pari a 5 dB(A).

Per la limitrofa "Classe III – Aree di tipo misto", relativa alla porzione territoriale ricadente in Comune di Carrè, 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 ed edifici commerciali trattandosi dei soggetti maggiormente esposti alle emissioni acustiche prodotte dall'attività di recupero rifiuti.

TABELLA 5 DESCRIZIONE DEI RICETTORI SENSIBILI INDIVIDUATI PER LA PREVISIONE DI IMPATTO ACUSTICO.

	Ricettore	Distanza dal confine dell'area di progetto	N° piani fuori terra	Altezze di verifica emissione:	Classe acustica
R 1	Abitazione	70 m	3	1,5m; 4,5 m; 7,5 m	V
R 2	Abitazione	115 m	1	1,5 m	III
R3	Abitazione	110 m	2	1,5m; 4,5 m;	V
R4	Locale commerciale	50 m	1	1,5	IV
R5	Abitazione	150 m	2	1,5m; 4,5 m	II



Le sorgenti significative di rumore sono riferibili:

- arrivo dei mazzi da bonificare
- operazioni di smontaggio con avvitatori
- carrelli elevatori e gli autocarri in transito.

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

TABELLA 6: IMPIANTI E MACCHINE OPERATRICI UTILIZZATE PRESSO IL SITO DI PROGETTO.

Tipo attività	Macchinario	Potenza acustica	Ore utilizzo giornaliero	Frequenza utilizzo	Localizzazione fonte
Smontaggio veicoli	Carrelli elevatori Diesel (movimentazione e posizionamento carcasse)	97 dB(A)	4 ore/giorno	Utilizzo discontinuo	All'interno del fabbricato
	Fiamma Ossiacetilenica	97 dB(A)	2 ore/giorno	Utilizzo discontinuo	All'interno del fabbricato
Smontaggio veicoli e riparazione veicoli	Avvitatore	97 dB(A)	4 ore/giorno	Utilizzo discontinuo	All'interno del fabbricato
Trasporto	Autocarro	107,1 dB(A)	3 ore/giorno	Utilizzo discontinuo	All'interno del fabbricato Piazzali esterni Viabilità della zona produttiva

La maggior parte delle lavorazioni si svolgeranno all'interno dello stabile, eccezion fatta per lo stoccaggio esterno.

La maggior fonte di rumore risulterà la movimentazione di rifiuti ferrosi da parte di ditte esterne, tramite autocarro dotato di gru.

La periodicità di movimentazione risulta pari a 1 volta ogni 15 giorni per il ferro e di 1 volta al mese per l'alluminio, plastica e pneumatici; il tempo di lavorazione è stimato in massimo 15-20 minuti.

Il tempo di funzionamento dell'attività di smontaggio è stimata in al massimo 10 ore giornaliere.

Il volume di traffico indotto dalla nuova attività risulterà non significativo; trattasi, nello specifico, di 2-4 transiti al giorno di autocarri per il conferimento dei mezzi da bonificare.

4.13.2 RILEVAZIONI FONOMETRICHE

Si riporta di seguito la tabella di indicazione delle rilevazioni fonometriche effettuate per caratterizzare la zona da un punto di vista acustico al fine di valutare il rumore residuo della zona.

Posizione di misura	Data misura	Identificazione Posizione di misura	Caratterizzazione Sorgenti Significative	Leq [dB(A)]	L95 [dB(A)]
M1	03/09/2019	Davanti all'entrata di Via Piovone	Ditte esterne e traffico veicolare	47,1	37,6
M2	03/09/2019	Dietro allo stabile	Ditte esterne e traffico veicolare – uscita casello autostradale	53,2	43,6

4.14 TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO

L'attività di autodemolizione determinerà la generazione di traffico indotto per:

- mezzi commerciali pesanti per il conferimento degli 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 5.600 ton, ovvero 500 automezzi pesanti e 500 mezzi leggeri 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:

- 1 veicoli commerciali leggeri al giorno per il conferimento di autoveicoli da bonificare;
- 4 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:

- 2 passaggi/giorno (1 passaggi ogni 4 ore) di veicoli commerciali leggeri;
- 8 passaggi/giorno di veicoli commerciali pesanti (1 passaggio/ora).

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 INTERVENTI DI SISTEMAZIONE A VERDE

Al fine di ottemperare a quanto previsto nell'art. 30 del Prontuario di mitigazione allegato al Piano degli Interventi del Comune di Chiuppano, il progetto prevede la sistemazione a verde con siepe arboreo-arbustiva lungo il confine sud del lotto, in modo da mitigare la percezione visiva dell'impianto di autodemolizione, integrando e potenziando l'area verde esterna, già presente nell'ambito della lottizzazione industriale (opere di urbanizzazione primaria della Z.I.).

Le piantumazioni di progetto sono finalizzate alla realizzazione di una mascheratura vegetazionale, volta a mitigare la percezione visiva dell'impianto dal fronte sud della lottizzazione e ad assicurare il rispetto degli standard a verde imposti dalla normativa comunale.

Si rimanda, ad ogni buon conto, alla "Relazione tecnica delle opere a verde" allegata al fascicolo progettuale per gli aspetti relativi al dimensionamento e alla specifica descrizione.

La sistemazione a verde prevede la messa a dimora di essenza arboree ed arbustive, scelte tra quelle indicate nel richiamato prontuario, autoctone ed ecologicamente coerenti con le caratteristiche stazionali locali.

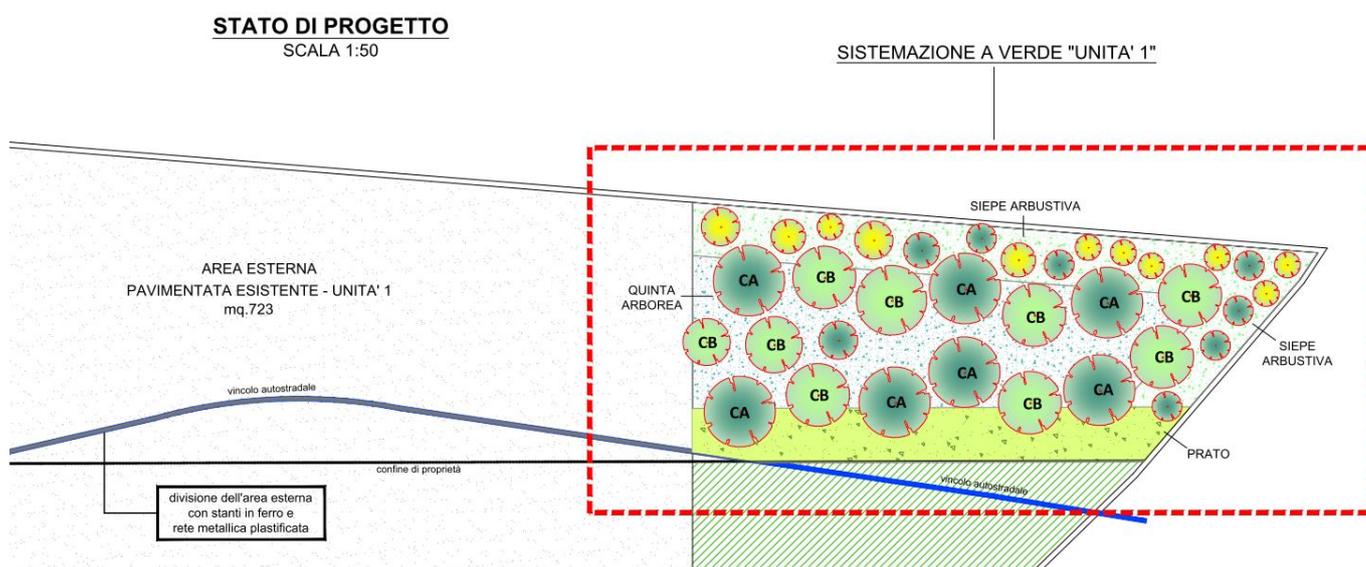


FIGURA 9. ESTRATTO DALL'ELABORATO CARTOGRAFICO "SISTEMAZIONE A VERDE DI PROGETTO."

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 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 opera nel settore della vendita di pezzi di ricambio e di mezzi), 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.

4.16.2 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 un’area industriale del Comune di Chiuppano;
- collocato in prossimità di due principali arterie stradali della zona (S.P. 349 e A31);
- 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 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 Chiuppano il valore di 57,5 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 Piovene) e dalla limitrofa autostrada A31 a seguito 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 349 "del Costo" e dell'autostrada A31 "Valdastico" per il passaggio di veicoli e mezzi di ogni dimensione che generano emissioni gassose.

Durante la fase di esercizio dell'impianto le principali fonti di emissioni in atmosfera sono le seguenti:

- emissioni in atmosfera convogliate dal camino a servizio dell'attività di recupero veicoli.

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 100 m dai punti di emissione convogliata.

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 Chiuppano (57,5 ton/anno), risulta che la fase di esercizio dell'impianto comporterà un aumento di circa 0,03 % di COV/anno; tale incremento risulta non significativo e del tutto trascurabile.

Relativamente all'inquinamento atmosferico da sostanze pericolose provenienti da sorgenti diffuse (occasionalmente 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.

5.2 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 Astico-Tesina; La qualità delle acque è decisamente buona nella zona pedemontana fino a monte di Vicenza, 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;
- nell'alta pianura vicentina lo stato ambientale dei corsi d'acque è prevalentemente "Non inquinato – Poco inquinato" e in misura minore inquinato.

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 dal t. Astico caratterizzato da frequenti 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, posta a 80 m di profondità;
- secondo il "Mappaggio della qualità biologica dei corsi d'acqua superficiali della Provincia di Vicenza" il torrente Timonchio, corso d'acqua oggetto di monitoraggio più prossimo all'ambito di intervento, risulta classificato come "non inquinato".

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 derivanti da spanti accidentali all'interno del fabbricato verranno raccolte e smaltite come rifiuto.

Le acque 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. Si stima pertanto un impatto nullo nei confronti della componente "Acque superficiali".

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.

5.3 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 all'alta pianura alluvionale vicentina, al di sopra della fascia delle risorgive;
- il territorio di Chiuppano presenta un sistema idrogeologico multifalde. Il deflusso generale delle falde in pressione è verso Sud;
- lo Stato Chimico delle Acque Sotterranee che emerge dal campionamento dei pozzi di Marano Vicentino e Thiene evidenziano valori che variano da "Impatto antropico ridotto e sostenibile" a "Impatto rilevante";
- il PTCP della Provincia di Vicenza non indica nell'ambito territoriale in analisi la presenza di acquiferi inquinati;
- l'ambito territoriale è caratterizzato dalla presenza di un potente materasso alluvionale in cui è presente un acquifero permeabile ed idraulicamente indifferenziato, ospitante una ricca falda freatica;

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

- l'area è caratterizzata dalla presenza di un potente materasso alluvionale in cui è presente un acquifero permeabile ed idraulicamente indifferenziato, ospitante una ricca falda freatica;
- La Carta delle Isofreatiche dell'Analisi Geologica del PAT evidenzia che la quota della falda freatica, in periodi normali, risulta compresa tra 152 m e 156 m s.l.m., corrispondente ad una soggiacenza media generale rispetto al piano campagna attuale dell'area di progetto di circa -80 m;
- la vulnerabilità degli acquiferi secondo il Piano di Protezione Civile risulta Media per l'ambito territoriale di appartenenza, mentre procedendo verso Sud-Est, secondo la direzione della falda freatica, il livello di vulnerabilità passa da Variabile (Comune di Villaverla) ad Elevata (Comune di Caldogno).

Rischio di rilascio di inquinanti

Per quanto riguarda l'attività di recupero rifiuti 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 del fabbricato, 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;
- sul piazzale esterno si prevede lo stoccaggio dei beni da vendere (cabine bonificate);
- il piazzale esterno sarà dotato di un sistema di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento con recapito finale presso la rete delle acque nere;
- 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. Si precisa che gli stoccaggi dei rifiuti all'interno del fabbricato, su superfici impermeabili esclude il rischio di cessione di inquinanti, 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 all'autostrada A31, alla Strada Provinciale 349. Entrambe manifestano 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 349 e alla A 31;
- l'area di progetto si colloca all'interno della zona produttiva di Chiuppano, mentre le abitazioni singole più prossime al sito sono ubicate a circa 70 m dall'impianto (abitazione interna alla zona industriale).

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 70 m dall'impianto di progetto.

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

I valori di rumorosità stimati potranno generare forme occasionali di disturbo, comunque inferiori a 55 dB in prossimità dei ricettori sensibili, 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 Chiuppano.

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 Chiuppano si caratterizza per i seguenti fattori:

- in rapporto al sistema Altovicentino, Chiuppano è interessato 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 2000-2007 i flussi di traffico totale lungo la SP 349 "del Costo" attualizzati all'anno 2019 si attesta su valori di 23.429 veicoli giorno (traffico medio giornaliero), mentre il traffico commerciale pesante, lungo il medesimo tratto viario, risulta di 1.444 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 349 "del Costo" e dall'autostrada A31 "Valdastico".

Le interazioni con il flusso stradale possono essere valutate sia dal punto di vista dei flussi complessivi, sia dal punto di vista degli accessi nei momenti di punta.

L'esercizio dell'impianto di autodemolizione di progetto produrrà una nuova domanda di mobilità nel seguito valutata nel suo complesso, anche in relazione alle attività produttive in corso nel contesto territoriale (zona produttiva D).

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 (500 automezzi pesanti e 500 mezzi leggeri).

Sulla base delle informazioni relative alla capacità produttiva dell'impianto si è quindi stimato un traffico veicolare in entrata ed uscita pari a 2 passaggi/giorno di mezzi commerciali leggeri e 8 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:

- 8 passaggi/giorno (1 passaggio/ora) di veicoli commerciali pesanti;
- 2 passaggi/giorno (circa 1 passaggio ogni 4 ore) di veicoli commerciali leggeri.

Si precisa che i mezzi conferenti e in uscita dall'impianto di progetto interesseranno la sola viabilità a servizio della zona produttiva (via Piovene) immettendosi direttamente nella SP349 "del Costo" o nella A31 "Valdastico", 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 349); in particolare:

- la SP 349 presenta un traffico diurno medio feriale attualizzato all'2019 di 23.429 veicoli di cui **1.444** riferibili ad automezzi commerciali pesanti e **1.952** a veicoli commerciali leggeri.

Analisi dell'impatto lungo la SP 349 "del Costo"

L'esercizio dell'impianto di progetto determinerà una generazione di traffico veicolare commerciale leggero lungo la SP 349 (sistema di area vasta/viabilità sovraordinata) pari a circa 6 transiti/giorno di automezzi commerciali pesanti. La rimanente quota parte (2 transiti/giorno di automezzi commerciali pesanti) si immetterà direttamente nella A31.

Una volta immessi nella SP349 i flussi si dirameranno prevalentemente verso Ovest (direzione zona industriale di Schio).

Ciò premesso il traffico veicolare indotto di progetto determina un aumento stimato nell'ordine di + 0,4% (veicoli commerciali pesanti) lungo la SP 349.

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 Chiuppano 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 paesaggistica, storica ed archeologica.

Per quanto riguarda l'area di progetto:

- gli elementi paesaggistici più importanti della zona sono la zona agricola posta a sud rispetto alla lottizzazione produttiva, dove si riscontrano gli elementi tipici e caratterizzanti del paesaggio agrario;
- la mancanza di elementi arborei rilevanti e diffusi fa sì che l'ambito aziendale e la zona produttiva di appartenenza 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.

Il progetto in esame prevede di attivare l'impianto di recupero autoveicoli all'interno di un fabbricato produttivo esistente senza apportare modifiche di sorta, ad esclusione della riorganizzazione interna degli spazi. Le pertinenze esterne (piazzali) saranno utilizzate per il deposito dei beni (cabine e automezzi in vendita) e per il transito dei vettori.

Non si preventiva quindi la possibilità di determinare variazioni significative allo stato attuale dei luoghi; si richiama inoltre il contesto produttivo – industriale di appartenenza, caratterizzato dalla presenza di fabbricati produttivi e di strutture ed opere di servizio, all'interno del quale non sono riconoscibili elementi architettonici relazionabili con aspetti storico – monumentali e culturali riconosciuti. Al fine di migliorare l'attuale percezione del lotto produttivo dalla zona agricola, lungo il confine sud verrà piantumata una siepe arborea utilizzando essenze locali ed ecologicamente coerenti.

5.7 FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

Il sito produttivo aziendale ricade all'interno della zona industriale di Chiuppano, confinante a sud con terreni destinati all'agricoltura. Non si rileva la presenza di specie faunistiche e floristiche di pregio, attesa la destinazione e la preminente vocazione industriale del contesto territoriale in esame.

Per quanto riguarda le azioni previste dal progetto in esame si ritiene che quest'ultimo non possa introdurre fattori aggiuntivi di interferenza, all'interno di un'area già caratterizzata dalla presenza di attività produttive in atto. L'attività aziendale insisterà, inoltre, all'interno del fabbricato e sui piazzali aziendali esistenti. L'attività in parola non prevede, inoltre, la sottrazione di superficie agricola o in qualche misura interessata da ecosistemi, elementi vegetazionali o habitat faunistici, ma insisterà in un'area urbanisticamente consolidata.

L'esercizio dell'impianto di recupero autoveicoli nella configurazione di progetto non può determinare alcun impatto significativo sulle componenti flora e fauna.

Dal punto di vista ecosistemico, il sito aziendale è ubicato all'interno di ambiti produttivi (ZTO D), ove la presenza antropica e i relativi fattori di pressione hanno determinato una significativa riduzione della complessità bio-ecologica locale. Ne deriva un ambiente già compromesso, ove le ulteriori pressioni antropiche possono portare ad una marginale riduzione della biodiversità

residua senza, comunque, compromettere la stabilità dei veri e propri ambienti naturali, comunque non presenti all'interno od in prossimità dell'area aziendale.

Le modifiche progettuali non determineranno sottrazione significativa o frammentazione di habitat faunistici, non saranno interessati direttamente o indirettamente gli elementi della rete ecologica locale, provinciale e regionale, in quanto si concentreranno all'interno di un ambito produttivo dove l'urbanizzazione risulta consolidata.

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 pulizia dei pezzi (sgrassaggio)	Contributi all'inquinamento atmosferico locale di sostanze inquinanti emessi da sorgenti convogliate	L'attività di pulizia dei pezzi comporterà l'utilizzo di quantitativi limitati di solvente (20 kg/anno), tali da non determinare possibili variazioni sullo stato della qualità dell'aria.		TR
ACQUE SUPERFICIALI	Attività di recupero automezzi	Alterazione del regime idraulico delle acque superficiali e contaminazione delle acque superficiali	L'impianto non dà luogo a scarichi idrici di tipo produttivo. Le acque di processo saranno raccolte e smaltite come rifiuto, mentre le acque di dilavamento dei piazzali saranno raccolte, trattate ed inviate presso la fognatura delle acque nere. Non si stimano potenziali interferenze a carico della componente ambientale.		TR
ACQUE SOTT.	Stoccaggio dei beni (cabine e mezzi in vendita) piazzali esterni	Inquinamento delle acque di falda da percolazione di sostanze pericolose conseguente il dilavamento dei materiali	L'impianto non dà luogo a scarichi idrici di tipo produttivo. Le acque di processo saranno raccolte e smaltite come rifiuto, mentre le acque di dilavamento dei piazzali, dove si svolgeranno attività significative, saranno raccolte, trattate ed inviate presso la fognatura delle acque nere. Non si stimano potenziali interferenze a carico della componente ambientale.	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 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.				
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 autodemolizione di progetto. Presso i ricettori sensibili (abitazioni) potranno generarsi forme occasionali di disturbo, comunque inferiori ai 65 dB; inoltre i valori stimati risultano del tutto assimilabili a quelli attuali.	PR	NB
TRAFFICO E VIABILITA'	Traffico veicolare commerciale indotto dall'esercizio dello dell'impianto di autodemolizione	Alterazioni nei livelli e nella distribuzione del traffico sul territorio interessato	Il traffico veicolare indotto comporterà un aumento dello 0,4% (veicoli commerciali pesanti) rispetto ai flussi ai automezzi pesanti lungo la SP 349; si stimano pertanto aumenti significativi rispetto agli attuali flussi veicolari. Trattandosi di arterie relativamente sviluppate, caratterizzate da un flusso costante di mezzi commerciali (SP 349 e A31), l'impatto dovuto ai mezzi connessi con l'attività dell'impianto di progetto non risulterà distinguibile.		NB
PAESAGGIO	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	Il progetto in esame prevede di attivare l'impianto di autodemolizione all'interno di un fabbricato produttivo esistente senza apportare modifiche di sorta, ad esclusione della riorganizzazione interna degli spazi e la realizzazione di una tettoia in aderenza al fabbricato. Le pertinenze esterne (piazzali) saranno utilizzate per il deposito dei beni e per la movimentazione dei vettori.		NB

7 CONCLUSIONI

Il presente Studio ha esaminato il “Progetto di autodemolizione” della ditta Star Trucks Srl, localizzato nella zona industriale (Z.T.O. D) di Chiuppano (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 urbanizzato 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 55 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 l’attività di vettoriamento, stoccaggio delle cabine rigenerate, saranno raccolte, trattate e inviate presso la fognatura delle acque nere.