



**PROVINCIA DI VICENZA**  
**AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO**  
**SETTORE AMBIENTE**

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243  
Domicilio Fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contrà Gazzolle, 1 – 36100 Vicenza

Indirizzo di posta elettronica certificata: [provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net](mailto:provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net)

**COMMISSIONE TECNICA PROVINCIALE PER L'AMBIENTE**  
**(LEGGE REGIONALE N. 33/85, ART. 14)**

**MONTALBETTI SPA**

**VIA SERENISSIMA, 16 – GRISIGNANO DI ZOCCO**

**PARERE N. 02/0119**

La Commissione Tecnica Provinciale per l'Ambiente, riunitasi a seguito di convocazione, il 31 gennaio 2019 presso gli uffici di Contra' Gazzolle, 1 Vicenza, esamina il progetto presentato per l'approvazione, in procedura ordinaria, della modifica per l'impianto di messa in riserva [R13] con cernita [R12] e recupero [R4] di rifiuti speciali.

**Relazione Istruttoria**

PROPONENTE: MONTALBETTI SPA  
SEDE LEGALE: Viale dell'Industria, 62 – Cairate (VA)  
SEDE INTERVENTO: Via Serenissima, 16 – Grisignano di Zocco  
TIPOLOGIA ATTIVITÀ: Impianto di recupero rifiuti  
COMUNE INTERESSATO: Grisignano di Zocco  
DATA DOMANDA: 17/12/2018 prot.n. 82834  
DATA INTEGRAZIONI: \\\

**DOCUMENTAZIONE TECNICA PRESENTATA:**

- Relazione tecnica
- Lay-out impianto.

**PREMESSE**

La ditta MONTALBETTI SPA con sede operativa a Grisignano di Zocco in Via Serenissima n.16 è titolare di un'autorizzazione all'esercizio per un impianto di messa in riserva [R13] con cernita [R12] e recupero [R4] di rifiuti speciali, con provvedimento provinciale n.070/2014 del 24 aprile 2014.

Ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 26 della L.R. 3/2000 e loro ss.mm.ii., il provvedimento costituisce autorizzazione all'esercizio e allo scarico di acque reflue ed ha validità fino al 06.03.2022; l'attività, per le medesime condizioni gestionali ed operative, è stata oggetto di giudizio (favorevole) di compatibilità ambientale con D.G.P. n° 61 del 24.02.2009

I quantitativi massimi di rifiuti gestibili dall'impianto sono definiti in:

- rifiuti in ingresso: 5.020 tonnellate;
- rifiuti prodotti dall'attività: 60 tonnellate;
- il quantitativo massimo di rifiuti accettabili all'impianto è definito in 600 t./giorno;
- il quantitativo massimo di rifiuti accettabili all'impianto è definito in 90.800 t./anno.
- il quantitativo massimo di rifiuti sottoposti a trattamento (R12/R4) è definito in 365 t./giorno;
- il quantitativo massimo di rifiuti sottoposti a trattamento (R12/R4) è definito in 83.000 t./anno.

I rifiuti autorizzati in ingresso sono elencati nell'allegato 1 alla suddetta autorizzazione ed i relativi codici CER e quantitativi in gestione non subiscono variazioni e/o incrementi.

### Ubicazione sito di messa in riserva

L'impianto della Ditta MONTALBETTI SPA si colloca in un'area individuata in Via Serenissima n.16, in Comune di Grisignano di Zocco, con collocazione urbanistica in parte in zona D1 industriale ed in parte in zona E2 Agricola primaria, sottoposta a rispetto. L'attività viene svolta sulla sola parte classificata D1.



La gestione è indirizzata nel recupero di rifiuti metallici sia a base ferrosa che non ferrosa.

Le lavorazioni consistono in: selezione, cernita, cesoiatura, pressatura. La cernita dei cumuli esterni di materiale, al fine di preparare i materiali ferrosi in gruppi omogenei prima del trattamento, viene effettuata con benna a polipo meccanica e semovente dotata di braccio meccanico telescopico. Il materiale cernito viene depositato all'interno del capannone dove n. 2 carri ponte e/o macchine operatrici dell'impianto consentono una sua movimentazione all'interno, al fine di alimentare le differenti aree e macchinari per le successive lavorazioni. In particolare le lavorazioni, come già anticipato, consistono in:

- cesoiatura: taglio a misura pronto forno del materiale a mezzo di macchine a cesoia idraulica;
- pressatura: preparazione pronto forno di materiale ferroso in pacchi di varie misure.

Tutte le lavorazioni sono effettuate a secco ovvero senza l'aggiunta di acqua o liquidi.

Vengono effettuate le verifiche sui rifiuti in ingresso secondo quanto previsto dal D.M. 05.02.1998 e ss.mm.ii. (PCB, PCT < 25 ppb; inerti, metalli non ferrosi, plastiche < 5% in peso; oli < 10% in peso; non radioattivo ai sensi del D.Lgs. n. 230 del 17.03.1995).

Per i rifiuti costituiti da parti di mezzi mobili (solo R13) viene altresì verificata l'assenza di componenti in amianto. Per i rifiuti costituiti da apparecchiature (solo R13), vengono accettati solo se non contenenti sostanze lesive dell'ozono stratosferico di cui alla legge 549/93 o HFC.

Non vengono ritirati i rifiuti rientranti nel campo di applicazione del D.Lgs. 151/2005 in materia di RAEE

### **STATO DI PROGETTO**

La ditta Montalbetti Spa è un fornitore strategico di RFI – Rete Ferroviaria Italiana e delle varie Società di scopo della galassia FS – Ferrovie dello Stato, per le quali la qualità del lavoro svolto e specificità del sito di Grisignano di Zocco, ovvero la presenza di un raccordo ferroviario autorizzato e pienamente operativo, sono due elementi rilevanti. Il programma di rinnovo del parco mezzi rotabili di RFI/FS e la conseguente uscita di specifiche gare per la demolizione di diverse fattispecie di rotabili, oltre ai carri ferroviari con pianale già trattati con successo dalla Montalbetti presso lo stabilimento di Grisignano di Zocco, rendono necessario un adeguamento dell'impianto e dell'autorizzazione al fine di fare fronte a queste nuove esigenze.

In particolare si richiede di gestire il:

- CER 16.01.04\*, non limitatamente, come ora prescritto e autorizzato, a carri ferroviari aventi ralle e pattini (punti di contatto tra carrello e chassis) contenenti amianto compatto, con le relative operazioni R13 e R4, ma anche alle altre fattispecie di rotabili contenenti sostanze pericolose (come locomotive, carri speciali, carrozze ferroviarie);
- CER 160215\* (Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso) con riferimento ad apparecchi e attrezzature contenenti sostanze pericolose che l'azienda rinviene presso i cantieri di bonifica e demolizione presso cui opera.

A tal fine l'azienda intende proporre una parziale riorganizzazione degli spazi interni al capannone principale al fine di installare una struttura permanente ove si possano realizzare le operazioni di bonifica delle componenti pericolose dei rotabili in parola all'interno di un ambiente confinato che rispetti tutti i vincoli e prescrizioni di legge in ambito di ambiente e sicurezza dei lavoratori.

Non si preveda alcuna modifica strutturale dell'impianto, nessuna modifica al ciclo delle acque, alle quantità complessive di rifiuti, delle operazioni di recupero, delle aree funzionali.

### **Descrizione delle fasi previste**

All'interno della gamma di materiali rotabili facenti parte del processo di dismissione progressivo in attuazione da parte dei principali operatori ferroviari (Trenitalia, Trenord etc.), tra i più rappresentativi sia per complessità costruttiva, sia per le dimensioni che per le attività di bonifica necessarie alla loro demolizione, si possono individuare due tipologie di veicoli rotabili:

- Locomotive elettriche;
- Automotore Diesel da manovra.

Le caratteristiche tecniche di tali veicoli rotabili e le tipologie di bonifica necessarie alla loro completa dismissione verranno descritte in seguito.



## Caratteristiche ed organizzazione impianto

### Locomotive elettriche

Trattasi di locomotive elettriche articolate in servizio nel 1975 per treni viaggiatori o merci progettate, sia per la parte meccanica che per quella elettrica, dall'Ufficio Studi Locomotive del Servizio Materiale e Trazione delle Ferrovie dello Stato e sono composte da due semicasse accoppiate con 3 carrelli a 2 assili, mossi da 12 motori in corrente continua (6 motori doppi tipo 82-400) da 400 kW ognuno. A seconda delle versioni sono presenti due motoalternatori oppure uno o due convertitori statici.

Sostanzialmente la locomotiva elettrica è costituita per la parte meccanica dalla cassa, dal carrello, dalla cabina, dal telaio e dagli impianti meccanici e, per la parte elettrica, dai motori, alternatori, convertitori, sistemi di comunicazione di bordo, impianti elettrici in BT, MT e AT; a questi si aggiungono l'impianto pneumatico e quello idraulico relativo all'acqua/olio.

Le prime macchine E655 entrarono in servizio tra la fine del 1975 e il 1976 ed portarono, nel tempo, ad un totale di 459 mezzi circolanti a 459 mezzi; durante gli anni si sono susseguite varie evoluzioni fino ad arrivare alla sesta serie, conclusa nel 1989.

Nel 2009 sono iniziati gli accantonamenti delle E.655 ed E.656 della divisione cargo oggetto di gravi guasti che non fossero riparabili oppure prossimi a scadenza di chilometraggio disponibile, arrivando a distogliere dal servizio quasi 120 unità, nel corso degli anni successivi la dismissione è proseguita fino ad arrivare, novembre 2017, ad un numero di esemplari ridotto a sole 29 unità, ora da dismettere

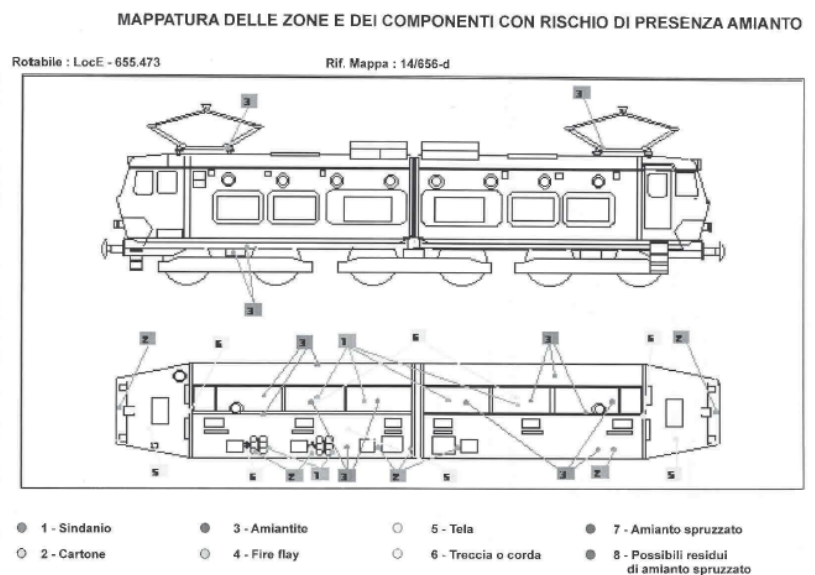
### ***Mappature amianto e FAV locomotive elettriche***

Le FAV vengono adoperate per le loro capacità di isolamento termico ed acustico, spesso in sostituzione dell'amianto. Esse comprendono un ampio sottogruppo di fibre inorganiche artificiali, quali le lane di roccia, le lane di vetro, le lane di scoria, le fibre ceramiche refrattarie (FCR) e le lane di nuova generazione. Risulta importante evidenziare come a seconda della composizione delle suddette FAV, vi siano dei potenziali impatti biologici differenti sulla salute umana.

I criteri di classificazione delle fibre artificiali vetrose tengono conto del diametro medio geometrico basato sulla lunghezza delle fibre e del contenuto degli ossidi alcalini e alcalino-terrosi. L'attribuzione della classificazione "cancerogeno" è strettamente collegata al diametro medio geometrico della fibra e alla presenza degli ossidi alcalini e alcalino-terrosi.

Le FAV con diametro medio geometrico pesato sulla lunghezza  $> 6 \mu\text{m}$  caratterizzate dalla proprietà di mantenere costante il diametro in caso di frammentazione sono esentate dalla classificazione come cancerogene poiché soddisfano i requisiti della nota R ed hanno CER 1706 4.

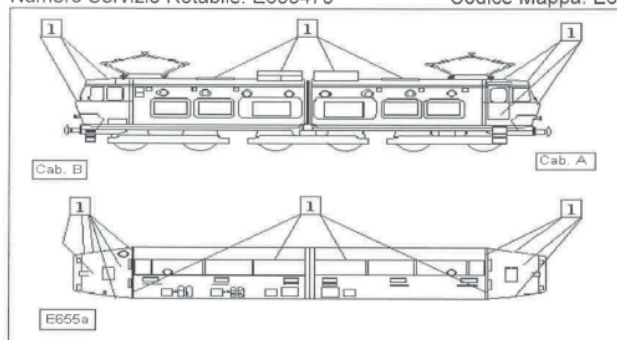
Le fibre che presentano un diametro medio geometrico pesato sulla lunghezza  $\leq 6 \mu\text{m}$  sono da considerarsi cancerogene di classe 1B se il contenuto di ossidi alcalini e alcalino-terrosi risulta essere  $\leq 18\%$  e di classe 2 se il contenuto di ossidi alcalini e alcalino-terrosi risulta essere  $> 18\%$ . Per entrambe il codice CER da assegnarsi è il 17 06 03\*.



## MAPPATURA DELLE ZONE COIBENTATE CON FIBRE ARTIFICIALI VETROSE

Numero Servizio Rotabile: E655473

Codice Mappa: E655a



Stampa Rotabile con Fibre Artificiali Vetrose

Indietro

Stampa

Zona	Stato	Descrizione Stato	Descrizione Intervento	Data Intervento	Rischio
Convogliatori	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Fiancate Cabina A	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Fiancate Cabina B	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Imperiale Cabina A	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Imperiale Cabina B	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Pavimento cabina A	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Pavimento cabina B	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Porte	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Parete Separazione cabine A-AT	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Parete Separazione cabine B-AT	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Ricasco frontale cab. A	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Ricasco frontale cab. B	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Serrande Scorrevoli	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Testata Cabina A	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Testata Cabina B	1	Non imbustata	-	-	R38-R40
Tettucci Fissi	1	Non imbustata	-	-	R38-R40

### Locomotive da manovra diesel

Tra i modelli di locomotive a trazione Diesel, sia per la rappresentatività che per la strategia di dismissione in atto da parte di RFI si è scelto in questo paragrafo di descrivere gli automotori da manovra Diesel 214 della serie 4000. Le locomotive della serie 4000 vennero costruite in numero di 319 unità tra il 1979 e il 1986, dagli stabilimenti di produzione SOCIMI di Milano, Antonio Badoni Lecco e Officine Greco. La dimensione compatta di tale locomotiva, circa 7,2 m di lunghezza e 2,5 m di passo, garantiva versatilità e, unitamente alla spinta ricevuta da un motore diesel a 4 tempi a iniezione diretta a 8 cilindri disposti a "V" raffreddato ad aria da 175 kW, tale veicolo assicurava durata ed affidabilità. La trasmissione del moto avviene tramite il convertitore idraulico di coppia Voith del tipo L33U, costruito dalla Breda su licenza, con tre marce selezionabili che permettono di raggiungere le velocità di 11, 21 e 35 km/h. La trasmissione è seguita da un riduttore-invertitore Breda che infine trasmette il moto alle ruote per mezzo di due catene tipo duplex. Nella progettazione della struttura sono state tenute in conto l'insonorizzazione della cabina di guida e la sicurezza prevedendo corrimani all'intorno sui praticabili e accesso alla cabina centrale posteriore mediante un terrazzino di accesso. La locomotiva è dotata di impianto frenante ad aria compressa con freno Westinghouse. Anche le sabbie sono azionate ad aria compressa. Il peso complessivo della locomotiva è compreso tra e 20 e le 22 Ton.

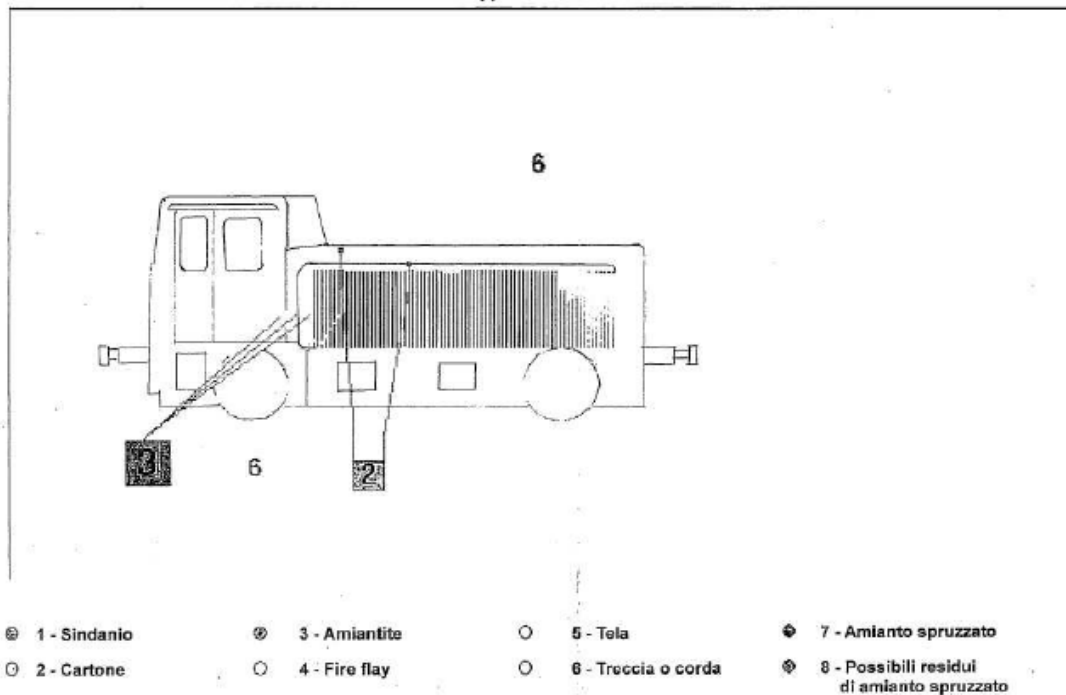
### ***Mappature amianto e FAV I locomotive da manovra diesel***

A titolo di approfondimento non esaustivo, si includono nella presente relazione le mappature fornite da Trenitalia per quanto concerne l'identificazione degli elementi per i quali è possibile riscontrare la presenza di materiali contenenti amianto, limitatamente all'automotore Diesel 214.4005. Si precisa che la quantità, la tipologia e la posizione di tali elementi presenti nel locomotore in dismissione, potranno variare da veicolo a veicolo e in funzione del modello, in quanto prodotto in serie ed in anni differenti. Tuttavia, lo schema operativo di bonifica che seguirà al paragrafo 4.1 è rappresentativo di quanto necessario ad ottenere il completo recupero del materiale rotabile eseguendo le lavorazioni a regola d'arte.

## MAPPATURA DELLE ZONE E DEI COMPONENTI CON RISCHIO DI PRESENZA AMIANTO

Rotabile : LocD - 214.4005

Rif. Mappa : 18/214-c



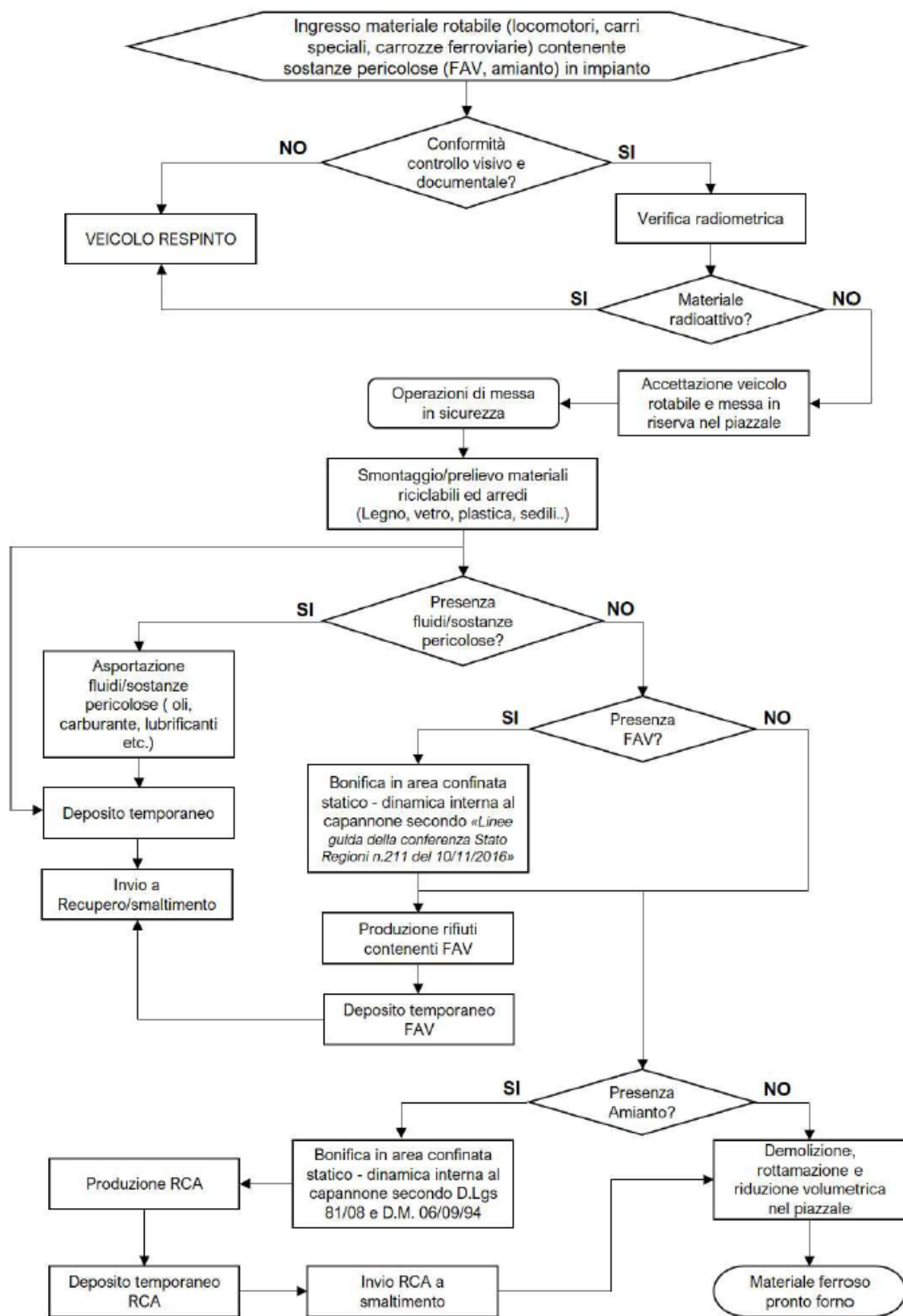
### **Modifica per la gestione di rotabili ferroviari (locomotori, carrozze, carri speciali) contenenti componenti pericolosi quali amianto friabile e fibre artificiali vetrose**

Differentemente dai carri ferroviari gestiti in precedenza, carri ferroviari aventi ralle e pattini (punti di contatto tra carrello e chassis) contenenti amianto compatto, i veicoli rotabili come i locomotori ferroviari (trazione elettrica e diesel) possono presentare degli elementi in amianto in matrice friabile oltre che compatta. Inoltre, è possibile riscontrare la presenza di fibre artificiali vetrose (FAV) pericolose di Cat.2 (lane minerali pericolose) Cat.1B (fibre ceramiche refrattarie), utilizzate come materiale coibente. Il potenziale riscontro di tali materiali all'interno del veicolo rotabile rende necessaria l'introduzione di una struttura adeguatamente dimensionata per effettuare in completa sicurezza le operazioni di bonifica: una capannina confinata staticamente e dinamicamente, come descritto nel paragrafo 4.2 della relazione tecnica.

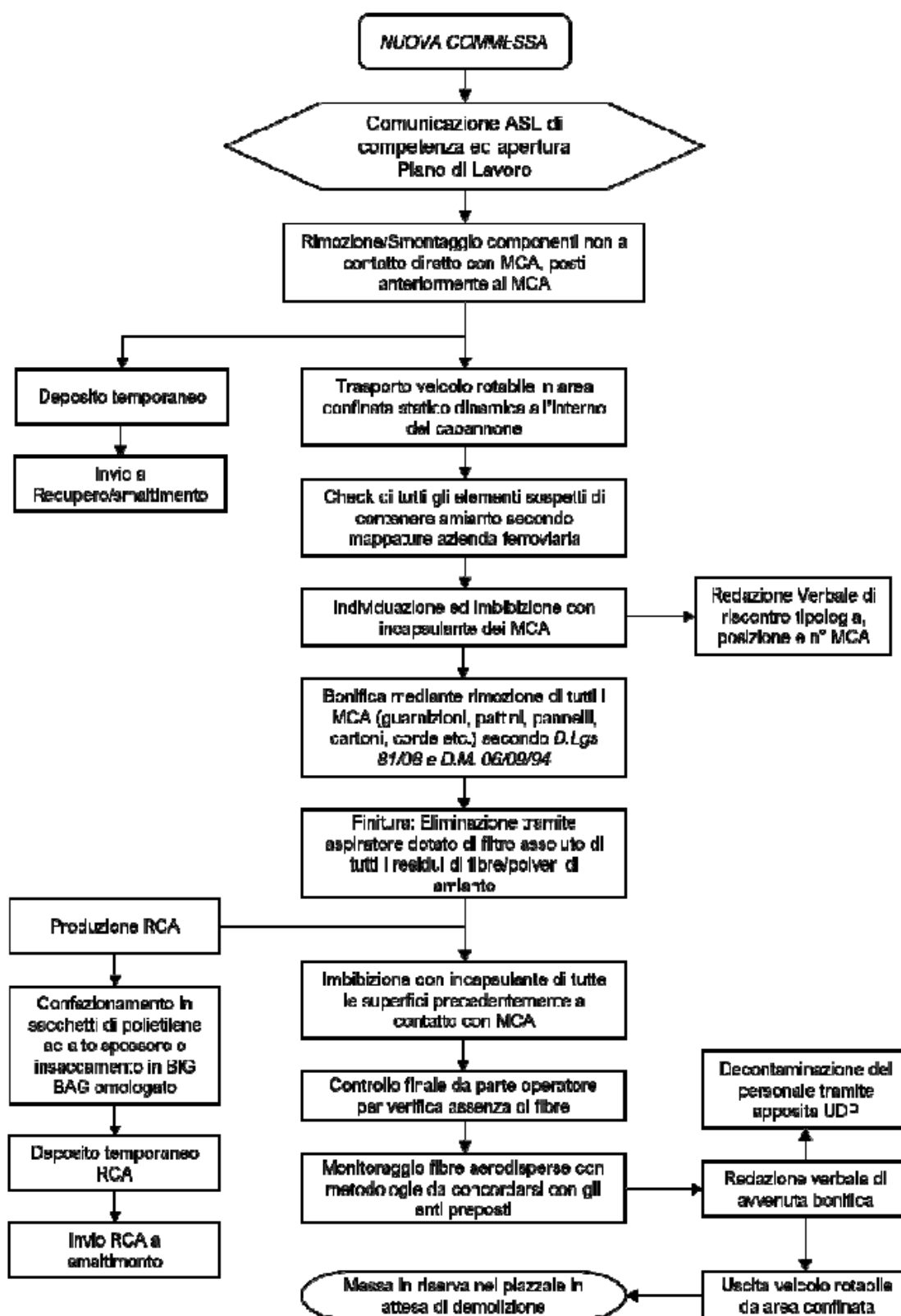
Il confinamento di tipo statico dinamico permetterà lo svolgimento di tutte le operazioni di rimozione di tali materiali, nel totale rispetto delle normative vigenti, in particolare del D.lgs 81/08 "Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro", il D.M. 06/09/1994 "Normative e metodologie tecniche di applicazione dell'art.6, comma 3, e dell'art.12, comma 2, della legge 27 marzo 1992, n.257, relativa alla cessazione dell'impiego dell'amianto", delle Linee guida delle fibre artificiali vetrose della conferenza Stato-Regioni n.211 del 10/11/2016". Durante tutte le operazioni di demolizione e bonifica verranno altresì ovviamente osservate le prescrizioni relative al T.U.A., testo unico ambientale del D.lgs 152/06, così come le aree di deposito temporaneo dei rifiuti saranno conformi all'art. 183 dello stesso decreto legge.

Durante le lavorazioni ed al termine della commessa verranno eseguite delle analisi di monitoraggio delle fibre aerodisperse a tutela del personale e dell'ambiente (MOCF se presenti solo FAV, in SEM qualora si riscontrasse anche amianto) con modalità e tempistiche da concordarsi con gli enti preposti.

Il dettaglio delle operazioni indentificate nello schema di flusso saranno oggetto di approfondimento nel piano di lavoro e nel DVR specifico che verranno redatti per ogni commessa in essere, in accordo con gli enti preposti (ASL, SPISAL).



**MODALITÀ RIMOZIONE AMIANTO COMPATTO E FRIABILE DA  
VEICOLI FERROVIARI FUORI USO CER 18 01 04\***





## **Confinamento statico-dinamico per la bonifica di Amianto e FAV Cat.1B**

### **CONFINAMENTO STATICO**

Il confinamento statico verrà eseguito mediante una composizione modulare di pannelli metallici coibentati in schiuma poliuretana (densità 40 kg/m<sup>3</sup>) tipo sandwich aventi spessore di cm. 5, fissati ad un'intelaiatura in acciaio al carbonio e sigillati. Una volta realizzata la struttura sarà verificata la sua tenuta statica attraverso una prova fumo. La pavimentazione sarà realizzata effettuando un trattamento sulla superficie del pavimento esistente, con vernici epossidiche che lo renderanno impermeabile e resistente agli agenti fisici.

Tenuto conto della dimensioni dei locomotori (circa m. 18 x 3 x 4) il confinamento sarà realizzato con le seguenti caratteristiche e dimensioni:

- una zona di lavoro (cosiddetta rossa) di circa m. 10 di larghezza per m. 21 di lunghezza e m. 5 di altezza;
- una precamera, anteposta all'ingresso, che fungerà da chiusa d'aria, di circa m. 10 di larghezza, m. 3 di lunghezza e m. 5 di altezza.

I due varchi d'ingresso al confinamento statico, per l'ingresso dei locomotori, saranno realizzati mediante la predisposizione di due pannelli sandwich scorrevoli lateralmente, e dimensionati in modo tale da lasciare liberi almeno cm. 50 di luce sottostante, che verrà tamponata con dei flap in gomma semirigida che si piegheranno verso l'interno. Questo al fine di consentire, dopo l'accensione dei depressori, l'ingresso di aria falsa all'interno del confinamento e garantire, quindi, i ricambi d'aria senza il rischio dell'implosione della struttura. A depressori spenti i flap scenderanno e chiuderanno il pertugio sotto le porte scorrevoli. A completamento della zona confinata, sarà predisposto un box container prefabbricato che servirà come Unità per la Decontaminazione del Personale (UDP).

L'ingresso e l'uscita dall'area di lavoro del personale avverrà esclusivamente attraverso l'unità di decontaminazione del personale allo scopo di decontaminare adeguatamente gli addetti e limitare al massimo l'eventuale dispersione di amianto all'esterno del cantiere. L'unità di decontaminazione sarà costituita da un box container, raccordato direttamente con la struttura (vedi planimetria in allegato), composto da 5 zone distinte, poste in successione in modo da costituire un percorso obbligato.

### **CONFINAMENTO DINAMICO**

Per realizzare un efficace isolamento dell'area di lavoro verrà predisposto un sistema di estrazione dell'aria che metta in depressione il cantiere di bonifica rispetto l'esterno (confinamento dinamico). Il sistema di estrazione garantirà un grado di depressione tale che, attraverso i percorsi di accesso al cantiere, si verifichi un flusso d'aria dall'esterno verso l'interno in modo da evitare qualsiasi fuoriuscita di fibre. Nello stesso tempo questo sistema garantirà il rinnovamento dell'aria riducendo la concentrazione delle fibre di amianto eventualmente aerodisperse all'interno dell'area di lavoro. La capacità estrattiva da realizzare, nelle aree di bonifica, sarà pari a 5 ricambi ora, calcolati sulla somma delle capacità estrattive delle macchine installate rispetto al volume geometrico dell'area di lavoro. Gli estrattori saranno avviati prima dell'inizio delle operazioni di disturbo dell'amianto e funzioneranno 24/24 ore senza interruzioni, fino all'avvenuta bonifica del lotto di locomotori. All'interno dell'area di cantiere verrà mantenuto un estrattore di riserva, nel caso di avaria di una macchina in funzione. Sarà predisposto, inoltre, un gruppo elettrogeno, per intervenire automaticamente in caso di interruzione dell'energia elettrica di rete. Gli estrattori d'aria saranno installati all'esterno, nella posizione più lontana rispetto all'ingresso dell'aria che dovrà avvenire solamente attraverso l'unità di decontaminazione personale e i varchi d'ingresso ed uscita dei locomotori. L'aria filtrata con filtro assoluto sarà espulsa all'esterno del fabbricato attraverso tubazioni flessibili che fuoriusciranno dalla copertura del capannone.

Gli estrattori d'aria sono dotati di sistema di allarme che consente l'immediata verifica dello stato del filtro assoluto; il sistema è provvisto di blocchi per eccesso o difetto di pressione determinati da un intasamento del filtro o rottura meccanica dello stesso. Gli allarmi sono di tipo acustico e luminoso. Nel locale confinato sarà sempre presente un aspiratore portatile con filtro HEPA che

verrà utilizzato anche per l'aspirazione di elementi interni alla massa del locomotore. I filtri dopo l'uso verranno smaltiti come gli elementi contenenti amianto.

### **Demolizione di componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso presso i cantieri aventi CER 16 02 15\***

Nell'ambito dei cantieri di dismissione e/o bonifica di centrali termoelettriche, raffinerie, industrie chimiche ed impianti di produzione industriali di varia natura è consuetudine riscontrare la presenza di macchinari, apparecchiature fuori uso, porzioni di linee di impianti termici ed elettrici che presentano delle componenti metalliche contaminate da amianto (friabile o compatto) per le quali, per le difficoltà operative proprie delle attività di cantiere, risulta di difficile attuazione una completa bonifica on site.

Pertanto, usualmente, si procede al sezionamento in sicurezza di queste componenti, per poi avviarle ad operazioni di recupero/smaltimento presso centri autorizzati attribuendo codice CER 16 02 15\*. L'amianto viene solitamente riscontrato negli elementi di giunzione o di raccordo, quali flange, guarnizioni, accoppiamenti di tali apparecchiature.

Intenzione di Montalbetti S.p.A. è quella di completare l'iter di bonifica di tali componenti presso l'impianto di Grisignano di Zocco, utilizzando la struttura confinata staticamente e dinamicamente sopra descritta, in modo tale da poter recuperare il materiale ferroso ed evitando contestualmente un possibile invio a discarica dello stesso.

Ai fine dello stoccaggio preliminare viene introdotto un nuovo cassone scarrabile 25 per la messa in riserva del materiale.

Le modalità di gestione e recupero saranno le medesime descritte per la rimozione dei componenti pericolosi dai locomotori.

### **GESTIONE ACQUE**

Non vi è alcuna variazione rispetto alla gestione autorizzata delle acque.

### **GESTIONE DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA**

Il calcolo della capacità estrattiva da predisporre fa riferimento al volume dell'area confinata ed alla portata d'aria delle unità di estrazione indicata dal costruttore (ovviamente provviste di tutti i mezzi filtranti previsti per il normale esercizio); all'interno della zona confinata verranno garantiti almeno 5 ricambi/h. Dunque, avendo la zona confinata un volume di circa ( $24 \text{ m} \times 10 \text{ m} \times 5 \text{ m} = 1.200 \text{ m}^3$  e dovendo garantire 5 ricambi d'ora, dunque  $6.000 \text{ m}^3$  di aria da trattare, sarà necessario installare due estrattori da  $3.600 \text{ m}^3/\text{h}$  (che rimarranno in funzione per tutta la durata dell'intervento, senza mai essere spenti a fine turno e/o durante eventuali pause) più un terzo di uguale potenza in assistenza ai due.

Gli estrattori saranno equipaggiati di conta ore al fine di controllarne le ore di funzionalità. Sarà installato un impianto di alimentazione elettrica, al di fuori della zona rossa, munito di interruttore differenziale  $I_{dn} < 30\text{mA}$ , collegato a terra. L'impianto elettrico sarà realizzato in modo tale da soddisfare tutte le esigenze del cantiere (boiler UdP, pompa dell'acqua, aspiratori, ecc.) e i cavi elettrici saranno posizionati in modo da non recare intralcio alle attività e non essere danneggiati accidentalmente. Infine, gli estrattori saranno collegati ad un gruppo elettrogeno ad accensione automatica, che alimenterà gli stessi in caso di mancata erogazione dell'energia elettrica, da parte dell'ente fornitore.

### **GESTIONE DELLE EMISSIONI ACUSTICHE**

Non vi è alcuna variazione sostanziale rispetto all'impatto acustico.

### **PIANO DI SICUREZZA DELL'IMPIANTO**

Non vi è alcuna variazione sostanziale rispetto al piano approvato..

### **PIANO DI RIPRISTINO DELL'AREA**

Non vi è alcuna variazione sostanziale rispetto al piano approvato.

**Tutto ciò premesso e considerato, la Commissione Tecnica Provinciale per l'Ambiente**

**Rilevato** che risultano assenti i rappresentanti dell'Ulss n.8, Vigili del Fuoco e Genio Civile;

**Ritenuto** di procedere all'espressione del parere in merito al progetto in discussione;

## ESPRIME PARERE

**Favorevole** all'approvazione del progetto presentato dalla ditta MONTALBETTI SPA, per la modifica dell'impianto di messa in riserva [R13] con cernita [R12] e recupero [R4] di rifiuti speciali, in Via Serenissima, 16 in Comune di Grisignano di Zocco, con le seguenti prescrizioni:

### **1. Avvio impianto:**

L'inizio dell'attività ed il suo esercizio provvisorio sono subordinati alla presentazione di:

- comunicazione di inizio lavori per l'allestimento del progetto, nella configurazione approvata;
- comunicazione di fine dei lavori, con riscontro dell'avvenuta esecuzione degli interventi previsti, che dovranno essere documentati da apposita tavola grafica;
- **comunicazione di inizio attività** con contestuale **nomina del tecnico responsabile** dell'impianto (in possesso delle "idonee conoscenze tecniche" di cui all'art. 28, comma 1, della L.R. 3/2000, che dovranno essere documentate mediante autocertificazione resa ai sensi dell'art. 47 del DPR 445/2000) e **presentazione delle garanzie finanziarie**, adeguate secondo quanto previsto dalla D.G.R.V. n° 2721/2014 del 29.12.2014.

Ogni eventuale modifica al progetto approvato che dovesse rendersi necessaria od opportuna durante la fase di esercizio provvisorio, dovrà essere preventivamente comunicata alla Provincia di Vicenza, al Comune di Grisignano di Zocco e all'A.R.P.A.V. di Vicenza.

### **2. Esercizio provvisorio:**

- a) La Società dovrà rispettare l'organizzazione complessiva dell'impianto e le condizioni organizzative di stoccaggio dei rifiuti e i processi di trattamento, esclusivamente nelle aree indicate, come richiamato negli elaborati tecnici presentati.
- b) La Società dovrà comunicare preventivamente a questo Servizio le variazioni che si intendono apportare alla gestione dell'impianto e informare tempestivamente la Provincia, il Comune di Grisignano di Zocco e l'A.R.P.A.V. di Vicenza di eventuali anomalie e/o incidenti che dovessero verificarsi nell'esercizio corrente dell'attività.
- c) La Società dovrà assicurare che la gestione dell'impianto e la manipolazione dei rifiuti rispettino le norme vigenti in materia di tutela della salute dell'uomo e dell'ambiente, nonché di sicurezza e igiene sul lavoro, emissioni in atmosfera e prevenzione incendio.
- d) La Società dovrà mantenere un'adeguata impermeabilizzazione delle pavimentazioni, in modo da evitare possibili inquinamenti al terreno sottostante.
- e) La Società dovrà mantenere le superfici costantemente pulite e in buono stato d'uso, rimuovendo tutti gli spanti in genere, occorsi durante l'attività.
- f) La superficie dedicata al conferimento deve avere dimensioni tali da consentire un'agevole movimentazione dei mezzi e delle attrezzature in ingresso ed in uscita.
- g) Dovranno essere inoltre identificate in modo univoco mediante idonea cartellonistica indicante il codice C.E.R..
- h) Il camino di espulsione ed il relativo punto di campionamento dovranno essere realizzati in conformità a:
  - la sezione di campionamento dovrà rispettare quanto previsto al punto 3.5 dell'allegato 6 alla parte 5 del D.Lgs.152/06 (in particolare per quanto riguarda la norma UNI EN 15259); per ogni punto di controllo e prelievo dovrà essere garantita la presenza, in alternativa, o di una bocchetta di prelievo dotata di tronchetto filettato, munito di tappo e saldato al camino, o di flangia universale di dimensioni unificate dotata di fori passanti e di controflangia cieca per la chiusura; in caso di impossibilità tecnica l'azienda dovrà procedere a formulare una proposta alternativa secondo i criteri espressi Delibera di Giunta Provinciale n.173 del 22/05/2012 e riportati nel sito specifico [www.provincia.vicenza.it/ente/la-struttura-della-provincia/servizi/ambiente-1/emissioni-in-atmosfera-controlli-analitici-1](http://www.provincia.vicenza.it/ente/la-struttura-della-provincia/servizi/ambiente-1/emissioni-in-atmosfera-controlli-analitici-1). I punti di prelievo devono sempre essere accessibili in sicurezza da parte delle autorità competenti al controllo.
  - le quote dei camini devono risultare più alte di almeno un metro rispetto al colmo dei tetti, ai parapetti e a qualunque altro ostacolo o struttura distante meno di 10 metri. Le bocche dei

camini situati a distanza compresa fra 10 e 50 metri da aperture di locali abitati devono essere a quota non inferiore a quella del filo superiore dell'apertura più alta.

i) le analisi di controllo delle emissioni dovranno evidenziare il parametro Amianto come valore non rilevabile.

**3. Collaudo:**

a) Il documento di collaudo dovrà essere redatto entro i termini e con i contenuti previsti dall'art. 25, comma 8, della L.R. 3/2000 e ss.mm.ii.

b) Contestualmente al collaudo, dovrà essere, eventualmente, presentato un nuovo lay-out che tenga conto di tutte le eventuali variazioni individuate dalla Ditta durante la fase di collaudo ed esplicitamente ritenute dal collaudatore di carattere gestionale e non sostanziale.

c) Il collaudo dovrà dare evidenza di una procedura gestionale per il mantenimento nel tempo dello stato di integrità delle pavimentazioni.

Il Segretario della Commissione  
*f. to dott.ssa Cristina Del Sal*

Il Presidente della Commissione  
*f.to ing. Filippo Squarcina*