

Regione Veneto
Provincia di Treviso
Comune di Volpago del Montello

IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE autorizzato con
Decreto della Provincia n. 335 del 29 maggio 2007
AMPLIAMENTO DELL'AREA DI DEPOSITO

VERIFICA DI ASSOGETTABILITÀ ALLA
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO
AMBIENTALE

PROGETTO PRELIMINARE

A01

RELAZIONE TECNICA

Data: Maggio 2016

Cod.: 305505

Committente

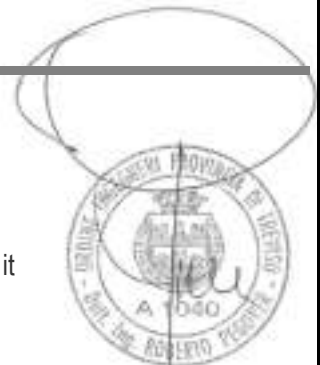
RIZZARDO S.r.l.
Via Cavour, 16
31044 Montebelluna

RIZZARDO S.r.l.
Sede Legale: Via Cavour, 16 - 31044 MONTEBELLUNA
Sede Operativa: Via Cavour, 16 - 31040 VOLPAGO
Cod. Fisc. e Part. IVA: 04011530260
Tel. 0423.622019 - Fax 0423.879988



Studio Tecnico Conte & Pegorer
ingegneria civile e ambientale

Via Siora Andriana del Vescovo, 7 – 31100 TREVISO
e-mail: contepegorer@gmail.com - Sito web: www.contepegorer.it
tel. 0422.30.10.20 r.a. - fax 0422.42.13.01



INDICE

1	PREMESSA.....	4
1.1	CERTIFICAZIONI	4
1.1	CRONISTORIA AMMINISTRATIVA	4
1.2	AUTORIZZAZIONE ATTUALE	5
2	INQUADRAMENTO DEL SITO (TAV. B01).....	6
2.1	COLLOCAZIONE GEOGRAFICA.....	6
2.2	INDIVIDUAZIONE CATASTALE.....	7
2.3	INQUADRAMENTO URBANISTICO.....	7
2.3.1	Piano Regolatore Generale (P.R.G.).....	7
2.3.2	Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.).....	8
3	INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	9
3.1	D.LGS 03 APRILE 2006, N. 152: “NORME IN MATERIA AMBIENTALE” E S.M.I.	9
3.2	DECRETO LEGISLATIVO 24 GIUGNO 2003, N. 209 – ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2000/53/CE RELATIVA AI VEICOLI FUORI USO	9
3.3	VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DEL PROGETTO ALLA PROCEDURA V.I.A.....	10
3.3.1	Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale.....	10
3.3.2	Valutazione di Impatto Ambientale di competenza regionale o provinciale.....	10
3.3.3	Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale di competenza regionale o provinciale.....	10
3.3.4	Conclusioni	11
4	DIMENSIONI DEL PROGETTO	12
4.1	STATO DI FATTO/AUTORIZZATO (TAV. B02, B03).....	12
4.1.1	Caratteristiche generali dell’impianto di autodemolizione	12
4.1.2	Gestione delle acque	12
4.1.3	Organizzazione generale dell’ impianto di autodemolizione.....	13
4.1.4	Suddivisione dei settori	14
4.1.5	Capacità di stoccaggio.....	15
4.1.6	Modalità di stoccaggio.....	16
	Pezzi di ricambio.....	16
	Liquidi.....	16
	Pneumatici fuori uso.....	17
4.1.7	Criteri di stoccaggio	17
4.1.8	Deposito materiali assorbenti.....	18
4.1.9	Modalità di messa in sicurezza del veicolo fuori uso.....	19
4.1.10	Attività di demolizione.....	20
4.1.11	Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio.....	21
4.1.12	Criteri di gestione.....	21
4.2	STATO DI PROGETTO (TAV. B04).....	22
4.2.1	Obiettivi.....	22
4.2.2	Predisposizione dell’impianto.....	22
4.2.2.1	Nuovo capannone.....	23
4.2.2.1	piazzale esterno	23
4.2.2.2	Gestione delle acque	23
4.2.3	Organizzazione della nuova area in ampliamento	25
4.2.4	Caratteristiche dell’impianto a seguito dell’intervento.....	26
4.2.4.1	Caratteristiche dimensionali.....	26
4.2.4.2	Attività dell’impianto	26
	Suddivisione dei settori.....	26
	Capacità di stoccaggio.....	28
5	CUMULO CON ALTRI PROGETTI	29
5.1	PROCEDURA DI VALUTAZIONE DELL’EFFETTO CUMULO.....	29

STUDIOTECNICO CONTE & PEGORER – VIA SIOGA ANDRIANA DEL VESCOVO, 7 – 31100 TREVISO

5.2	ELENCO PROGETTI INDIVIDUATI NEL RAGGIO DI 1 KM	30
5.3	CONCLUSIONI.....	32
6	UTILIZZAZIONE DI RISORSE NATURALI	33
6.1	RISORSE MINERARIE.....	33
6.2	RISORSE ENERGETICHE	33
6.3	RISORSE AMBIENTALI.....	33
6.4	CONCLUSIONE.....	34
7	PRODUZIONE DI RIFIUTI.....	35
8	INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI.....	35
9	RISCHIO DI INCIDENTI PER LE SOSTANZE O LE TECNOLOGIE UTILIZZATE.....	36
9.1	DISPERSIONE ACCIDENTALE DI RIFIUTI NELL'AMBIENTE	36
9.2	INCENDIO O ESPLOSIONE.....	36
9.3	RISCHI PER GLI ADDETTI.....	37
9.4	EMISSIONI DI GAS, VAPORI, FUMI O POLVERI.....	37
9.5	ALTRI RISCHI.....	37

1 PREMESSA

La Ditta Rizzardo S.r.l. con sede legale in via Cavour 16, Montebelluna gestisce un impianto di autodemolizione ubicato in comune di Volpago del Montello, in via S.R. Feltrina.

È intenzione della Ditta utilizzare un terreno ubicato in adiacenza all'impianto attuale per ampliare la propria area di deposito al fine di agevolare la gestione dell'attività dal punto di vista operativo ed amministrativo.

L'attività rientra fra le categorie elencate nell'allegato IV della parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. ed è prodotta, quindi, la verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 della norma citata.

La presente relazione descrive il progetto preliminare, come richiesto dall'art. 20 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. seguendo le linee guida riportate nell'allegato V della parte II, aggiornate con D.M. 30 marzo 2015, e, più precisamente, le caratteristiche del progetto tradotte nei seguenti punti:

- dimensioni del progetto;
- cumulo con altri progetti;
- utilizzazione di risorse naturali;
- produzione di rifiuti;
- inquinamento e disturbi ambientali;
- rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.

1.1 CERTIFICAZIONI

La Ditta è in possesso del Certificato ISO 14.001 2004.

1.1 CRONISTORIA AMMINISTRATIVA

Di seguito sono riportati gli atti amministrativi più significativi che hanno interessato l'impianto in oggetto.

- 2006 – Decreto del Dirigente della Provincia di Treviso del 22 settembre 2006, n. 643 – Approvazione del progetto ed autorizzazione all'esercizio provvisorio dell'impianto di demolizione veicoli e scarico acque.

- 2007 – Decreto del Dirigente della Provincia di Treviso del 29 maggio 2007, n. 335 – Autorizzazione all'esercizio dell'impianto di demolizione veicoli.
- 2010 – Decreto del Dirigente della Provincia di Treviso del 28 gennaio 2010, n. 39 – Modifica gestionale con sostituzione della planimetria allegata al D.D.P. del 22.09.2006, n. 643.
- 2014 – Decreto del Dirigente della Provincia di Treviso del 07 luglio 2014, n. 289 – Modifica dell'impianto con ampliamento dell'area di deposito dei veicoli bonificati.

1.2 AUTORIZZAZIONE ATTUALE

La Ditta Rizzardo S.r.l. è attualmente autorizzata, fino al 31 maggio 2017, all'esercizio dell'attività di raccolta per la demolizione ed il trattamento di veicoli fuori uso, sito in Comune di Volpago del Montello, Via Feltrina Sud 13/A, nonché allo scarico delle acque trattate dall'impianto di depurazione annesso allo stabilimento ai sensi del D.D.P. del 29 maggio 2007, n. 335, come modificato dai successivi D.D.P 28.01.2010, n. 39 e D.D.P. del 22.09.2006, n. 643.

2 INQUADRAMENTO DEL SITO (TAV. B01)

2.1 COLLOCAZIONE GEOGRAFICA

L'ambito territoriale rientra nell'alta pianura veneta compresa fra Treviso e Montebelluna caratterizzato da un paesaggio uniforme piatto, anche se non è lontana l'area pedemontana e collinare posta a Nord

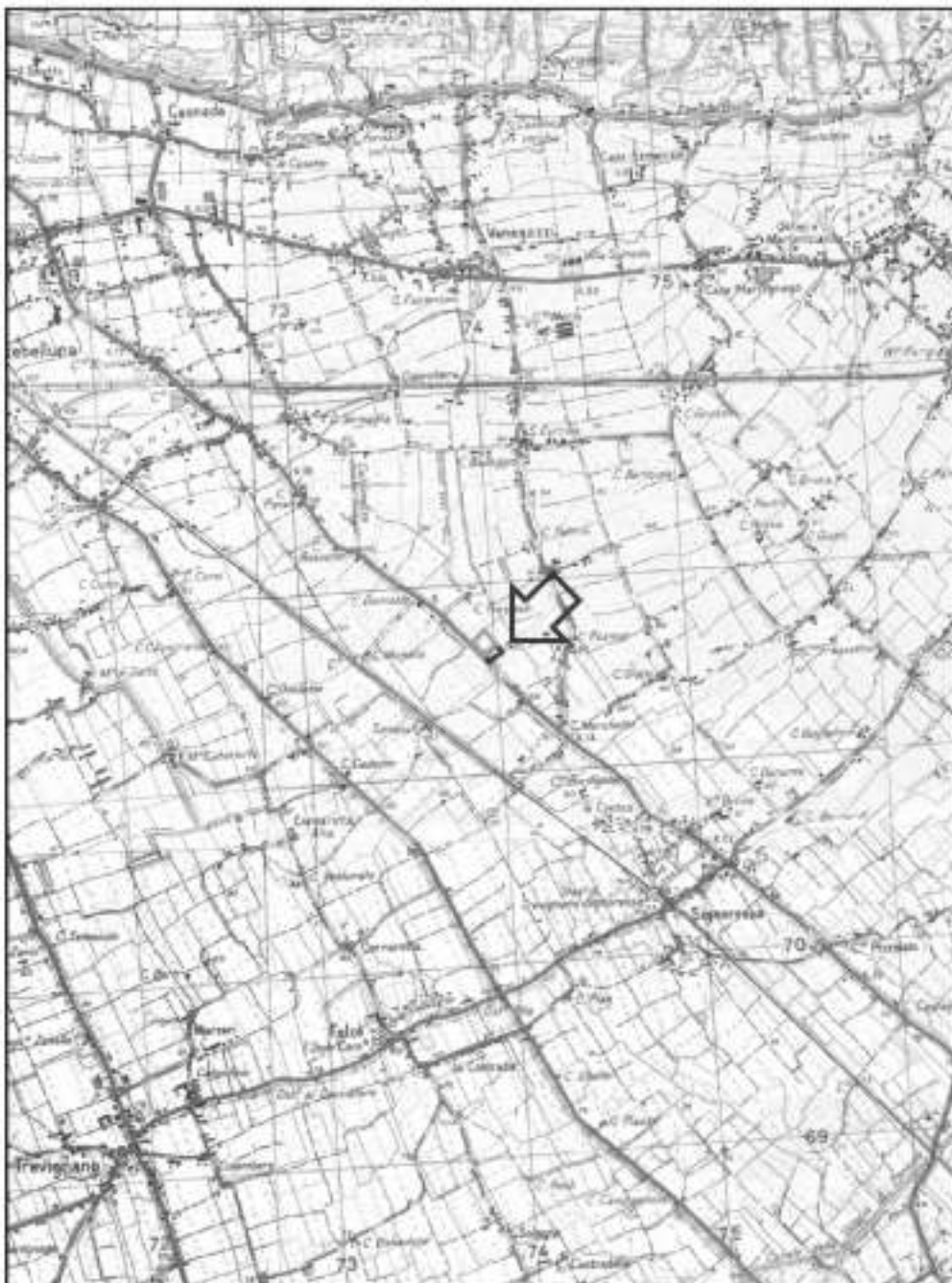


Figura 1: inquadramento geografico del sito (impianto attuale e ampliamento)

Il sito, in dettaglio, è posto lungo la Strada Regionale n. 348 “Feltrina” fra il centro abitato di Signoressa e la zona industriale posta a Est di Montebelluna.

2.2 INDIVIDUAZIONE CATASTALE

L'area dell'impianto è iscritta al Catasto Terreni come segue:

- Comune di Volpago del Montello
- Foglio 18
- Mappale n. 737

L'impianto attuale è individuato con il mappale n. 736.

2.3 INQUADRAMENTO URBANISTICO

Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) vigente del Comune di Volpago del Montello è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 2124 del 11 luglio 2003.

Il P.R.G. è stato aggiornato con successive varianti. Si sono succedute varianti, l'ultima delle quali approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 23 del 5/08/13.

Il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Volpago del Montello è stato adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 50 del 30/12/13. Il termine per la presentazione delle osservazioni è scaduto, di conseguenza, il P.A.T. è in fase di aggiornamento in attesa della successiva approvazione definitiva.

2.3.1 Piano Regolatore Generale (P.R.G.)

Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) riporta per il sito in oggetto le seguenti indicazioni:

- ◇ Zone produttive – D: Z.T.O. D1 Artigianali ed industriali di completamento – art. 11
– Zone produttive D1 (K= 60%)

Le NOME di Attuazione specificano gli standard urbanistici da rispettare per la nuova edificazione. Le nuove realizzazioni sono oggetto di autorizzazione da parte del Comune. L'iter autorizzativo in corso prende in considerazione, quindi, gli standard urbanistici della Z.T.O. in cui ricade il sito.

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

Negli elaborati grafici allegati al Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) sono riportate le seguenti indicazioni per il sito in oggetto:

- TAV. 1: CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
 - ◇ Altri vincoli: Fascia di rispetto stradale Art. 7 comma 4 N.T.A.
 - ◇ Altri vincoli: Fascia di rispetto dagli elettrodotti Art. 7 comma 12,13 N.T.A.
 - ◇ Altri vincoli: Fascia servitù idraulica relativa all'idrografia pubblica Art. 7 comma 11 – 18 N.T.A.
 - ◇ Generatori di vincolo: Elettrodotti Art.7 comma 12 N.T.A.

- TAV. 2: CARTA DELLE INVARIANTI
 - ◇ Paleoalvei

- TAV. 3: CARTA DELLE FRAGILITÀ
 - ◇ Compatibilità geologica: Terreni idonei Art.13 comma 2 N.T.A.
 - ◇ Aree soggette a dissesto idrogeologico: Area esondabile o a ristagno idrico Art.14 comma 2,3 N.T.A.
 - ◇ Aree soggette a dissesto idrogeologico: Area soggetta ad amplificazione sismica Art.13 comma 4 N.T.A.

A riguardo delle aree soggette a dissesto idrogeologico si riscontra la presenza lungo la Strada Regionale “*Feltrina*” la presenza di un’area esondabile o a ristagno definite dalle N.T.A (art. 14 comma 2) del P.A.T. come aree “*che nel tempo sono state interessate da fenomeni ricorrenti di esondazione dei corsi d’acqua o di allagamento*”. In tale area, si specifica, non rientra nel settore dove è svolta effettivamente l’attività di autodemolizione.

- TAV. 4: CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ
 - ◇ Ambiti territoriali omogenei – ATO Art. 23-26
 - ◇ Azioni strategiche: Aree di urbanizzazione consolidata
 - ◇ Azioni strategiche: Aree a destinazione produttiva confermata

Il sito ricade nell’ATO n. 3 “*Via Schiavonesca Vecchia*”. Il progetto è in fase di iter autorizzativo da parte del Comune che prende in considerazione gli aspetti urbanistici vigenti.

3 INQUADRAMENTO NORMATIVO

3.1 D.LGS 03 APRILE 2006, N. 152: “NORME IN MATERIA AMBIENTALE” E S.M.I.

Decreto suddiviso in sei parti dove sono trattate le procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC) (parte seconda), la tutela delle acque (parte terza), la gestione dei rifiuti e la bonifica dei siti contaminati (parte quarta), la tutela dell'aria e il danno ambientale. Esso, in particolare, abroga espressamente e sostituisce il D.Lgs. n. 22/97.

L'art. 208 “*Autorizzazione unica per i nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti*” descrive la procedura da attuarsi per l'autorizzazione degli impianti, e specifica in particolare al punto 6 “(...) L'approvazione sostituisce ad ogni effetto visti, pareri, autorizzazioni e concessioni di organi regionali, provinciali e comunali, costituisce, ove occorra, variante allo strumento urbanistico e comporta la dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori.

3.2 DECRETO LEGISLATIVO 24 GIUGNO 2003, N. 209 – ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2000/53/CE RELATIVA AI VEICOLI FUORI USO

Il Decreto Legislativo del 24 giugno 2003, n. 209 “*Attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso*”, modificato con il Decreto Legislativo 23 febbraio 2006 n. 149 rappresenta la principale norma di settore degli impianti di autodemolizione.

La norma ha l'obiettivo, fra gli altri, di “*di ridurre al minimo l'impatto dei veicoli fuori uso sull'ambiente, al fine di contribuire alla protezione, alla conservazione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente*” e disciplina “*le misure volte, in via prioritaria, a prevenire la produzione di rifiuti derivanti dai veicoli e, in particolare, le misure per ridurre e per controllare le sostanze pericolose presenti negli stessi veicoli, da adottare fin dalla fase di progettazione, per prevenire il rilascio nell'ambiente di sostanze pericolose, per facilitare il reimpiego, il riciclaggio e il recupero energetico e per limitare il successivo smaltimento di rifiuti pericolosi*”

Fra gli allegati della norma è da citare l'allegato I “*Requisiti relativi al centro di raccolta e all'impianto di trattamento dei veicoli fuori uso*”, il quale è suddiviso nei seguenti otto punti: “1. Ubicazione dell'impianto di trattamento”, “2. Requisiti del centro di raccolta e dell'impianto di trattamento.”, “3. Organizzazione del centro di raccolta”, “4. Criteri per lo stoccaggio”, “5. Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso.”, “6. Attività di

demolizione.”, “7. Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio.” e “8. Criteri di gestione.”.

3.3 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DEL PROGETTO ALLA PROCEDURA V.I.A.

- Descrizione sommaria del progetto

Ampliamento di impianto di demolizione di veicoli fuori uso

- Caratteristiche dimensionale

L'attuale superficie dell'impianto, comprese le pertinenze (parcheggi, aree di manovra, aree verdi, ecc.), di superficie 8.368 m² è incrementata di 3.700 m² (circa 44%).

L'impianto occuperà, quindi, una superficie complessiva di 12.068 m².

3.3.1 Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale.

L'allegato II “*Progetti di competenza statale*” della parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. specifica le opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale.

La categoria dell'intervento NON RICADE fra i progetti da sottoporre alla procedura di V.I.A.

3.3.2 Valutazione di Impatto Ambientale di competenza regionale o provinciale

L'allegato III “*Progetti di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano*” della parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. specifica le opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale.

La categoria dell'intervento NON RICADE fra i progetti da sottoporre alla procedura di V.I.A.

3.3.3 Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale di competenza regionale o provinciale

L'allegato IV “*Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano*” della parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. specifica le opere soggette a verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Il progetto RICADE fra le categoria d'intervento elencate da sottoporre alla procedura di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. ed, in particolare, nella seguente tipologia:

“8. Altri progetti

c) centri di raccolta, stoccaggio e rottamazione di rottami di ferro, autoveicoli e simili con superficie superiore a 1 ettaro;”

La Legge Regionale 18 febbraio 2016, n. 4, che ha abrogato definitivamente la L.R. 26 marzo 1999, n. 10, correla le categorie d'opere sottoposte alla Valutazione di Impatto Ambientale (All. A1) o all'assoggettabilità a V.I.A. (All. A2).

Per l'intervento in oggetto vale la seguente l'ente competente, in funzione della categoria progettuale, sono i seguenti:

A2: PROGETTI SOTTOPOSTI A VERIFICADI ASSOGGETTABILITÀ		ENTE COMPETENTE alla verifica di assoggettabilità
8. Altri progetti		
c) centri di raccolta, stoccaggio e rottamazione di rottami di ferro, autoveicoli e simili con superficie superiore a 1 ettaro;		Provincia

In base alla ripartizione stabilita dalla normativa regionale, l'Ente competente alla procedura di Assoggettabilità di Valutazione di Impatto Ambientale è la Provincia.

3.3.4 Conclusioni

Le caratteristiche tipologiche e dimensionali del progetto PREVEDONO l'applicazione della procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della normativa statale.

L'ente competente per la procedura è la Provincia di Treviso.

4 DIMENSIONI DEL PROGETTO

4.1 STATO DI FATTO/AUTORIZZATO (TAV. B02, B03)

Di seguito sono descritte le caratteristiche attuali dell'impianto di autodemolizione come autorizzato dal D.D.P. del 29 maggio 2007, n. 335 e s.m.i..

4.1.1 Caratteristiche generali dell'impianto di autodemolizione

L'impianto copre una superficie complessiva di circa 8.368 m², di questi, quelli effettivamente utilizzati per l'attività di autodemolizione sono circa 6.440 m².

La struttura principale del sito è rappresentata da un capannone industriale a pianta rettangolare, 25 x 54,75 m (1.370 m²) su due livelli dotato dei seguenti locali:

- piano terra: ufficio, locale vendita, magazzino, officina, magazzino: deposito oli-batterie, spogliatoio, servizi, portico, loggia d'ingresso, disimpegni, vani scale.
- Primo piano: ufficio, magazzino, disimpegno e vani scale.

Le altezze interne dei vani sono di 5,00 m (locali del piano terra) e 3,00 m (locali del secondo piano). Il locale officina invece presenta un'altezza utile di 8,55 m.

L'ampia area esterna si presenta pavimentata in calcestruzzo ed è utilizzata in prevalenza per il deposito delle carcasse dei veicoli. Una larga fascia frontale è utilizzata per il parcheggio dei dipendenti e dei visitatori e per mette la sosta di 94 autoveicoli.

L'impianto è dotato di recinzione perimetrale costituita da rete metallica realizzata in sommità ad una muretta perimetrale o infissa a terra. La rete è in molti tratti accoppiata con rete oscurante. Il lato Sud è aperto in quanto confinante con l'area in disponibilità alla Ditta, oggetto della presente istanza. La nuova area non accessibile dall'esterno in quanto delimitata da recinzione metallica. L'ingresso al sito è consentito solo da un unico ingresso ubicato lungo la S.R. 348 "Feltrina" regolato da cancello scorrevole.

4.1.2 Gestione delle acque

La gestione delle acque è attuata come descritto di seguito:

- Acque della copertura

Le acque dei tetti sono raccolte e smaltite in tre pozzi perpendenti (Ø150 cm - h 500 cm) e, per le parti eccedenti, nel fossato consortile presente lungo la S.S. 248.

- Acque del piazzale

Il sistema di gestione delle acque superficiali consta di una rete di pozzetti con caditoia e tubazioni interrato che convogliano le acque raccolte in tutte le aree pavimentate esterne in due dissabbiatori/disoleatori in parallelo avente la capacità di trattamento di 100 l/s.

Il sistema è stato dimensionato, cautelativamente, per il trattamento continue di tutte le acque del piazzale: sia provenienti dalle aree di deposito, sia dal parcheggio.

È stata considerata, quindi, l'intera superficie pavimentata di 6.760 m², senza distinguere la porzione del parcheggio da quella del deposito delle acque bonificate, ed è stata applicata l'equazione di possibilità pluviometrica con Tempo di Ritorno Tr pari a 10 anni con riferimento alla stazione di misura di Volpago del Montello.

L'impianto di disoleazione è di tipo fisico-gravimetrico (modello "NG 100" della ditta 2C di Caselle di Altivole) prefabbricato in cemento amato con portata 100 litri/sec costituito da:

- due defangatori monolitici in c.a. (tipo "DF MP 50") di dimensione est. 250 x 620 x 175 cm;
- due separatori monolitici in c.a (tipo "BA NG 50") di dimensione Est. 250 x 620 x 175 cm completi di nr. 4 cartucce filtro coalescenti.

Le acque depurate sono smaltite in parte per subirrigazione ed in parte sono scaricate nel fossato consortile parallelo alla Strada Regionale n. 348 "Feltrina".

- Acque nere

Le acque nere, relative ai servizi, sono inviate in una vasca IMHOFF e successivamente ad un impianto di raccolta e trattamento dei reflui.

L'impianto di depurazione è del tipo MP 11 BISTADIO, fornito dalla ditta Prefabbricati 2C s.r.l. ed è dimensionato per max 11 abitanti equivalenti. Il sistema è sovrastimato in quanto, per lo stabilimento in oggetto, sono calcolati 2 abitanti equivalenti.

L'impianto di depurazione è di tipo biologico ad ossidazione totale ed è costituito da due vasche di dimensioni Ø 1,65 m x 1,8 m (h) e Ø 1,65 m x 1,3 m (h). I processo depurativo si attua tramite le fasi: denitrificazione, ossidazione, chiarificazione e sedimentazione finale.

4.1.3 Organizzazione generale dell' impianto di autodemolizione

L'impianto è insediato sulle strutture descritte e dispone di apposite attrezzature e sistemi di contenimento. L'organizzazione logistica è impostata in linea generale come segue:

- nelle aree interne sono svolte attività di stoccaggio dei materiali (veicoli da bonificare, pezzi di ricambio, rifiuti pericolosi e materiali vari) e trattamento dei veicoli;
- nelle aree esterne è svolta in prevalenza attività di deposito dei veicoli bonificati e di stoccaggio dei materiali pressati;
- le aree in cui è prevista la posa di materiali o rifiuti, anche in contenitori, sono caratterizzate da pavimentazione impermeabile;
- l'impianto prevede l'ausilio dei seguenti mezzi:
 - una bisarca
 - due carrelli elevatori
 - un cassone con ragno
 - una pressa
 - un ragno semovente

4.1.4 Suddivisione dei settori

Il centro di raccolta è organizzato nei seguenti specifici settori corrispondenti alle diverse fasi di gestione del veicolo fuori uso:

SETTORE A – Settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento – sup. 12 m².

Posto in area interna dotata di pavimentazione. Il veicolo fuori uso appena accettato all'impianto è depositato in tale area fino alla completa esecuzione della pratica di radiazione dal P.R.A., nonché fino alla completa messa in sicurezza dello stesso.

SETTORE B – Settore di trattamento del veicolo fuori uso – sup. 128 m²

Situato in area interna dotata di pavimentazione. In tale area è installato un sistema a ponte per l'esecuzione di tutte le opere relative a messa in sicurezza del veicolo, smontaggio pezzi di ricambio, smontaggio pezzi per la successiva riduzione volumetrica (pressatura).

SETTORE C – Settore di deposito delle parti di ricambio – sup. 1.776 m²

Situato su due sale interne al capannone poste su due livelli, dove sono presenti le scaffalature per il deposito dei materiali. In tale settore è compresa anche un'area secondaria esterna posta lungo il confine Nord Est.

SETTORE D – Settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica – sup. 45 m².

Settore ubicato nell'area esterna dove è posizionata una pressa idraulica mobile. Il materiale pressato è accatastato in balle su area scoperta tramite l'uso di carrello elevatore.

SETTORE E – Settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi – sup. 31 m²

Ubicato in area interna in cui sono posti i contenitori in PE, in metallo o in polipropilene dotati delle apposite vasche di contenimento.

SETTORE F – Settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili – sup. 185 m².

Settore di stoccaggio, operato per tipologia, di parti e materiali classificabili come rifiuti recuperabili. Lo stoccaggio è operato in box aperti, area interna al capannone, o in container chiusi, area esterna. Il settore comprende anche un'area esterna destinata allo stoccaggio dei pneumatici non riutilizzabili.

SETTORE G – Settore di deposito dei veicoli trattati – sup. 2.763 m².

Settore ubicato in area esterna dotata di pavimentazione e sistema di raccolta e trattamento acque, dove sono stoccate in pile le carcasse bonificate e, in ridotte porzioni, sono stoccate le carcasse da pressare ed il materiale pressato.

I settori precedentemente descritti presentano un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni da effettuare e presentano superfici impermeabili in calcestruzzo armato, costruite con materiali resistenti alle sostanze liquide contenute nei veicoli.

4.1.5 Capacità di stoccaggio

La capacità massima di stoccaggio dell'impianto, come da autorizzazione, è espressa attraverso il numero di veicoli da bonificare ed il numero massimo dei veicoli bonificati presenti nell'impianto:

- veicoli da bonificare: 20 corrispondente, in peso, a 20 t;
- veicoli bonificati: 752 corrispondente, in peso, a 489 t.

Nello stoccaggio va considerato anche il rifiuti prodotti dall'attività

- oli esausti vari: 7.000 kg ca

- batterie esauste: 5.000 kg ca

4.1.6 Modalità di stoccaggio

L'impianto è dotato di contenitori idonei allo stoccaggio degli oli e degli altri liquidi estratti dal veicolo da bonificare. Tali contenitori sono stoccati in apposita area interna al capannone.

I sistemi di raccolta presentano caratteristiche idonee, certificate dall'industria produttrice, a contenere le varie tipologie di liquido e sono dotati di bacini di contenimento di sicurezza. Su tutti i recipienti fissi e mobili è apposta apposita etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose.

Presso l'impianto non è effettuato il trattamento di reflui.

Pezzi di ricambio

I pezzi di ricambio recuperabili o non, sono stoccati entro il capannone e in particolare:

- I pezzi di ricambio recuperabili sono stoccati su apposita scaffalatura (Settore C: settore di deposito delle parti di ricambio).
- I pezzi di ricambio non recuperabili, sono depositati su apposito cassone a tenuta stagna (Settore F: settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili).
- I pezzi di ricambio contaminati da oli recuperabili sono stoccati su apposita scaffalatura previa loro pulizia tramite sistemi assorbenti (Settore C: settore di deposito delle parti di ricambio).
- I pezzi di ricambio contaminati da oli non recuperabili, sono depositati su apposito cassone a tenuta stagna sempre previa loro pulizia tramite sistemi assorbenti (Settore F: settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili).

Liquidi

Lo stoccaggio dei liquidi e dei fluidi avviene con le seguenti modalità (Settore E: settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi):

- benzina: taniche metalliche da 20/25 litri;
- diesel: taniche metalliche da 20/25 litri;
- olio del cambio: fusto metallico;
- olio della trasmissione: fusto metallico;

- olio dei freni: fusto metallico;
- liquido antigelo: taniche in polietilene;
- fluidi dei sistemi di condizionamento: estratto tramite macchina specifica estraente e stoccato in apposite bombole;
- filtri olio: in fusti metallici previo loro scolamento;
- soluzioni acide degli accumulatori eventualmente fuoriuscite (evento eccezionale): assorbite da materiali assorbenti depositati in sacchi per essere avviati allo smaltimento.

Pneumatici fuori uso

I pneumatici non riutilizzabili sono stoccati in un apposito cassone coperto posto in area esterna (settore F: settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili).

4.1.7 Criteri di stoccaggio

L'impianto recepisce quanto previsto dalla normativa e più precisamente:

- I contenitori o i serbatoi fissi o mobili, compresi le vasche ed i bacini utilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti, presentano adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti stessi. Tutti i contenitori utilizzati sono dotati della specifica omologazione.
- I contenitori e i serbatoi fissi o mobili sono tutti provvisti di sistemi di chiusura, di accessori e di dispositivi atti ad effettuare, in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento, di travaso e di svuotamento.
- Tutti i contenitori sono muniti di appositi sistemi di chiusura ermetica a tappo filettato o a maglia (per rifiuti liquidi o rifiuti solidi). Il sistema di carico dei contenitori per le soluzioni liquide avviene mediante l'uso di apposito imbuto. Lo scarico avviene mediante sistema di aspirazione da parte dell'automezzo specifico adibito alla raccolta e trasporto. Lo stesso contenitore è consegnato direttamente per il successivo smaltimento.
- Le manichette ed i raccordi dei tubi utilizzati per il carico e lo scarico dei rifiuti liquidi contenuti nelle cisterne sono mantenuti in perfetta efficienza, al fine di evitare dispersioni nell'ambiente.

- Il serbatoio fisso o mobile riserva un volume residuo di sicurezza pari a almeno il 10% e sarà dotato di dispositivo antitraboccamento o di tubazioni di troppo pieno e di indicatore di livello.
- I serbatoi di stoccaggio dei rifiuti liquidi pericolosi posti fuori terra, sono dotati di un bacino di contenimento di capacità pari ad almeno 1/3 della capacità geometrica totale dei serbatoi o, in ogni caso, non inferiore al 100% della capacità geometrica del serbatoio di maggiore capacità. Su tutti i recipienti fissi e mobili è apposta apposita etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose.
- Lo stoccaggio degli accumulatori è effettuato in appositi contenitori stagni, forniti dalla struttura incaricata allo smaltimento, dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse.
- La gestione del CFC e degli HCF avviene in conformità alla normativa vigente.
- L'estrazione del fluido refrigerante avviene per mezzo di apposita macchina dotata di bombola da 10 kg e compressore di recupero ad alta temperatura.
- Per i rifiuti pericolosi sono rispettate le norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute.
- Lo stoccaggio in cumuli è relativo ai soli veicoli accatastati e le carcasse che subiranno riduzione volumetrica per pressatura. Si tratta di rifiuti non polverulenti che non producono reflui in quanto sottoposti preliminarmente all'operazione di bonifica. Detti cumuli sono realizzati sul piazzale esterno dotato di basamento in calcestruzzo impermeabili resistente all'attacco chimico dei rifiuti. Le acque di dilavamento sono raccolte dal sistema di drenaggio ed inviate all'impianto di disoleazione.
- Lo stoccaggio degli oli usati è realizzato nel rispetto delle disposizioni vigenti. I pezzi smontati contaminati da oli sono stoccati in cassoni stagni e sottoposti a pulitura con sistemi assorbenti.
- I recipienti, fissi o mobili, utilizzati all'interno dell'impianto di trattamento sono sempre destinati ad essere reimpiegati per le stesse tipologie di rifiuti.

4.1.8 Deposito materiali assorbenti

Eventuali spandimenti accidentali possono essere controllati e gestiti facilmente attraverso tempestivi interventi di assorbimento che prevedono l'utilizzo di appositi materiali. La ditta in esame è in grado di impiegare, in particolare, prodotti specifici quali il Nautex

STUDIOTECNICO CONTE & PEGORER – VIA SIOIRA ANDRIANA DEL VESCOVO, 7 – 31100 TREVISO

Hydrophobe Plus per la bonifica delle zone contaminate. Tale prodotto è costituito da alghe marine fossilizzate, denominate 'coccoliti' a cui sono stati aggiunti batteriofilizzati specifici 'mangia-petrolio'.

Le pavimentazioni sono oggetto di pulizia periodica mediante spazzatrice.

Le sostanze utilizzate per l'assorbimento sono depositate dopo l'uso in idonei sacchi ed inviate al conferimento.

4.1.9 Modalità di messa in sicurezza del veicolo fuori uso

La messa in sicurezza del veicolo fuori uso è attuata nel settore B tramite la seguente procedura.

- Accumulatori

Gli accumulatori una volta rimossi sono depositati nell'apposito cassone a tenuta stagna. Le sostanze acide non sono trattate ad eccezione di versamenti accidentali nel qual caso sono attuati interventi di bonifica con l'utilizzo di sostanze assorbenti adatte.

- Serbatoi di gas compresso

I serbatoi di gas sono messi in sicurezza con sistema idoneo che prevede la combustione del residuo costituito attraverso bruciatore, appositamente studiato per la combustione del gas GPL e dotato di elettrovalvola, termocoppia e termostato di sicurezza.

- Airbag

La rimozione dell'accumulatore comporta la messa in sicurezza dell'airbag.

- Carburante residuo

In sede di smontaggio il serbatoio è svuotato del suo contenuto e tramite imbuto, immesso nell'apposito fusto.

- Oli e liquidi pericolosi

L'asporto degli oli avviene mediante l'esecuzione dello scarico per caduta, dal veicolo sul carroponete, su un apposito contenitore e con l'ausilio di dispositivo dotato di pompa di aspirazione dell'olio di fondo per il successivo invio nell'apposito contenitore.

Il liquido refrigerante (antigelo) è raccolto mediante scarico dal fondo, raccolto in apposito contenitore e versato nel contenitore utilizzato per lo stoccaggio.

Fluidi riguardanti il sistema di climatizzazione sono aspirati tramite apposito dispositivo e stoccati in un'apposita bombola.

Altri fluidi (quali acqua di lavaggio cristalli) sono immessi tramite imbuto direttamente nell'apposito contenitore.

Durante l'asportazione sono evitati sversamenti e adottati opportuni accorgimenti e utilizzate idonee attrezzature al fine di evitare rischi per gli operatori addetti al prelievo.

- Filtro olio

Il filtro-olio una volta smontato, è fatto scolare tramite imbuto sul contenitore dell'olio motore e successivamente depositato nell'apposito contenitore, salvo che il filtro stesso non faccia parte di un motore destinato a reimpiego.

- Condensatori contenenti PCB

Fase finale della messa in sicurezza dell'autoveicolo, prevede il suo riposizionamento a terra per l'estrazione dei condensatori contenenti PCB, che vengono raccolti in apposito contenitore in PE, pronti per il successivo smaltimento.

- Componenti con mercurio

Sempre nella fase finale della messa in sicurezza, in cui il veicolo è posizionato a terra, è prevista l'estrazione di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio ed il suo deposito in apposito contenitore in PE, pronti per il successivo smaltimento.

4.1.10 Attività di demolizione

L'attività di demolizione continua sempre nel settore B. Le operazioni possono essere riassunte nelle seguenti fasi:

- Smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso od altre operazioni equivalenti, volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente. Le operazioni sono svolte dal personale qualificato con l'ausilio dell'attrezzatura presente nel locale officina. Il personale ha in dotazione gli opportuni sistemi di protezione individuale e di prevenzione dagli infortuni.
- 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. Operazione svolta manualmente mediante l'impiego di adeguata attrezzatura. Le varie parti del veicolo sono suddivise e depositate nei sistemi di contenimento come già descritto.
- 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. I componenti commercializzabili sono asportati con cautela al fine di garantire la loro totale efficienza nel riuso. Le parti contaminate da oli sono ripulite con idonei sistemi di assorbimento. I componenti commercializzabili sono depositati, alla fine, nel settore C.

4.1.11 Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio

Le operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio sono effettuate sempre nel settore B, dove è eseguita la messa in sicurezza dei veicoli, e prevedono:

- Catalizzatori.

Rimozione dei catalizzatori e loro deposito negli appositi scaffali per il loro riutilizzo o in cassone se non riutilizzabili. Le operazioni sono eseguite adottando i necessari provvedimenti per evitare la fuoriuscita di materiali e per garantire la sicurezza degli operatori.

- Componenti metallici contenenti rame alluminio e magnesio

Operazione di rimozione eseguita qualora i componenti citati siano effettivamente separabili, attraverso operazioni non particolarmente complesse, dai materiali di altra natura. I metalli estratti sono depositati e suddivisi in appositi contenitori.

- Pneumatici

I pneumatici estratti dal veicolo sono accatastati nell'apposita area (settore C), se giudicati idonei al loro riutilizzo, altrimenti considerati come rifiuto recuperabile e depositati nel Settore F.

- Grandi componenti in plastica

Dei componenti in plastica si prevede il recupero solo dei paraurti.

- Componenti in vetro

I componenti in vetro rimossi sono depositati nell'apposito cassone ed avviati al riciclo attraverso il conferimento in impianti esterni.

4.1.12 Criteri di gestione

L'impianto applica i seguenti criteri di gestione.

- I veicoli in entrata da bonificare non sono accatastati per livelli successivi.
- L'accatastamento dei veicoli messi in sicurezza è eseguito per livelli sovrapposti sempre con sovrapposizione massima di tre veicoli e previa verifica delle condizioni di stabilità e valutazione dei rischi per la sicurezza dei lavoratori.
- L'accatastamento delle carcasse già sottoposte alle operazioni di messa in sicurezza ed il cui trattamento è stato completato non è superiore ai cinque metri di altezza.

- Le parti di ricambio destinate alla commercializzazione sono stoccate prendendo gli opportuni accorgimenti, per evitare il loro deterioramento ai fini del successivo reimpiego.
- Lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili è realizzato in modo tale da non modificare le caratteristiche del rifiuto e da non comprometterne il successivo recupero.
- Le operazioni di stoccaggio sono effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e fluidi.
- I pezzi smontati sono stoccati in luoghi adeguati ed i pezzi contaminati da oli sono stoccati su basamenti impemeabili.

4.2 STATO DI PROGETTO (TAV. B04)

4.2.1 Obiettivi

L'obiettivo del progetto è l'ampliamento dell'area di deposito dei veicoli bonificati senza intervenire sulle altre aree di lavorazione e sulla modalità di gestione operativa dell'impianto.

4.2.2 Predisposizione dell'impianto

L'intervento è attuato su un terreno adiacente all'attuale impianto e comunicante direttamente con esso.

L'area, delimitata da recinzione in continuità con quella dell'attuale impianto, ha una superficie di circa 3.700 m² e sarà oggetto dei seguenti interventi:

- realizzazione di un capannone di superficie 662 m²;
- pavimentazione dell'intera area esterna, di superficie di circa 3.036 m², in calcestruzzo realizzando, quindi, un piazzale con stessa tipologia di pavimentazione di quello esistente;
- realizzazione di un sistema di raccolta acque della copertura;
- realizzazione di un sistema di raccolta acque e trattamento delle superficie esterne pavimentate;
- realizzazione di un sistema di raccolta delle acque nere del nuovo capannone.

La progettazione delle opere descritte in dettaglio di seguito, sta seguendo l'iter autorizzativo, dal punto di vista edile ed urbanistico, del comune di Volpago del Montello.

Nell'attuale area dell'impianto sarà ripristinata l'area di parcheggio esterna, ora utilizzata come deposito di carcasse bonificate.

Terminati i lavori l'intero stabilimento presenterà un'area di parcheggio e movimento auto e mezzi di 3.423 m² che comprenderà 130 posti auto di cui 3 per disabili.

4.2.2.1 NUOVO CAPANNONE

Sarà realizzato un fabbricato ad uso artigianale, di forma trapezoidale che copre una superficie di 662,36 m² e con dimensioni dei lati: 35,98 m, 19,89 m, 34,39 m, 17,91 m.

Il fabbricato si sviluppa su due livelli fuori terra: al piano terra è ricavata un'unità artigianale, mentre al piano primo, a cui si accede tramite l'ascensore e scala, è ricavata un'unità ad uso magazzino artigianale.

4.2.2.1 PIAZZALE ESTERNO

L'area esterna sarà pavimentata in calcestruzzo e collegata al piazzale esistente. Essa sarà suddivisa in due porzioni:

- piazzale sul retro del nuovo capannone destinato al deposito dei veicoli bonificati;
- piazzale antistante al nuovo capannone destinato a parcheggio dipendenti e visitatori.

La distribuzione dei parcheggi, che si integra a quelli esistenti, è stata dimensionata in base agli standard urbanistici dettati dalla Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. vigente (art. 11).

4.2.2.2 GESTIONE DELLE ACQUE

La gestione delle acque è attuata su modello del sistema adottato per l'impianto esistente, come descritto in seguito.

La nuova gestione richiede la realizzazione di un nuovo punto di scarico sul fossato parallelo alla S.R: "Feltrina" realizzato secondo le prescrizioni del Consorzio di Bonifica competente. I punti di scarico complessivi, sul ricettore citato, diventeranno, quindi, 3

- Acque della copertura

Le acque del tetto del nuovo capannone saranno raccolte ed accumulate in due vasche a tenuta per il reimpiego e smaltite in due pozzi perdenti. L'ingresso ai pozzi perdenti è regolato da pozzetti di sezionamento con funzione di deviare le portate superiori a quelle

di assorbimento del pozzo perdette su altra condotta che scarica nel fossato consortile presente lungo la S.R: “Feltrina”.

- Acque del piazzale

La gestione delle acque è eseguita anche in questo caso senza separate la porzione del parcheggio da quella del deposito delle acque bonificate.

Tutte le acque (sia di prima pioggia, sia di seconda pioggia) attraversano un nuovo impianto di depurazione con capacità di trattamento di 90 l/sec e di seguito accumulate in una vasca interrata di dimensioni 12,5 x 10,0 x 1,0 (h) e capacità di accumulo di 125 m³.

Le acque che escono per troppo pieno, dalla vasca citata, sono smaltite tramite una rete di 14 pozzi perdenti con dimensioni Ø 200 cm x 1,50 cm (h).

Le acque in eccesso sono inviate nel fossato consortile assieme alle acque della copertura.

La rete di raccolta è stata dimensionata, dal punto di vista quantitativo, secondo le indicazioni del Consorzio di bonifica di competenza che prescrive un invaso minimo di 350 m³/ha.

Il disoleatore è stato dimensionato valutando il massimo evento piovoso come segue:

$$S \times b \times \varphi$$

Dove:

$$S = \text{superficie piazzale} = 3.491,7 \text{ m}^2$$

$$b = \text{battente massimo evento piovoso} = 50 \text{ mm} \Rightarrow 0,05 \text{ m (periodo 1 h)}$$

$$\varphi = \text{coefficiente di deflusso} = 0,90$$

quindi:

$$3.491,7 \times 0,05 \times 0,90 = 157,13 \text{ m}^3/\text{h} \Rightarrow \mathbf{43,65 \text{ l/s}}$$

Sarà installato un impianto con capacità di trattamento di **90 l/s**, nettamente superiore a quello richiesto dal calcolo effettuato. Il modello prescelto è il NG 90 della ditta 2.0 prefabbricati. Esso è suddiviso in tre settori:

1) Defangatore tipo DF MP 25/25

Vasca monolitica parallelepipedica in c.a.v. di dimensioni esterne: 250 x 250 x 250 (h) cm con setti di separazione e sifoni.

Capacità totale: 10.050 litri.

Portata: 90 l/s

2) Disoleatore primario tipo BA MP 90

Vasca monolitica parallelepipedica in c.a.v. di dimensioni esterne: 250 x 370 x 250 (h) cm.

La vasca è suddivisa in due settori da setti sifonati dove avviene la separazione degli oli per flottazione.

Capacità totale: 18.112 litri

Portata: 90 l/s

3) Disolfilter tipo 2C MP 90

Vasca monolitica parallelepipedica in c.a.v. di dimensioni esterne: 250 x 370 x 250 (h) cm dotato di filtri a coalescenza con 4 cartucce.

Capacità totale: 18.112 litri.

Portata: 90 l/s.

- Acque nere

Sarà predisposta una nuova linea di raccolta delle acque nere del nuovo capannone allacciata al depuratore biologico esistente. Il depuratore, descritto nel paragrafo 4.1.2, ha una potenzialità di trattamento di max 11 abitanti equivalenti. Per lo stabilimento in oggetto, comprensivo dell'ampliamento, è calcolata la presenza di personale corrispondente a 3 abitanti equivalenti. L'impianto di trattamento è in grado di sopperire, quindi, la configurazione della nuova istanza.

Le acque depurate sono inviate nel fossato consortile tramite il nuovo punto di scarico.

4.2.3 Organizzazione della nuova area in ampliamento

La nuova area sarà destinata, come già citato, al deposito dei veicoli bonificati (settore G).

Sono ricavate le seguenti nuove aree:

- nr. 4 aree esterne di superficie complessiva di circa 1.290 m²;
- nr.1 area interna al nuovo capannone di superficie di circa 635 m², che può essere utilizzata per una superficie di circa 444 m² per il deposito dei veicoli bonificati.

Le carcasse saranno stoccate al massimo su tre livelli e sempre in modo da evitare fenomeni d'instabilità sull'accatastamento.

La rimanente area esterna sarà utilizzata per la viabilità interna ai fini logistici per il trasferimento dei materiali fra i vari settori.

4.2.4 Caratteristiche dell'impianto a seguito dell'intervento

4.2.4.1 CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

Terminato il nuovo intervento, l'impianto presenterà le seguenti caratteristiche dimensionali:

- Sup. complessiva del lotto: 12.068 m²
- Sup. capannone lavorazione, magazzino e amministrazione: 1.369 m²
- Sup. capannone magazzino: 662 m²
- Sup. complessiva piazzale esterno: 9.853 m²
- Sup. piazzale destinato a parcheggio e manovra auto e mezzi: 3.423 m²

4.2.4.2 ATTIVITÀ DELL'IMPIANTO

L'intervento proposto non modifica la modalità operativa di gestione dell'impianto di autodemolizione. L'attività continua ad essere svolta con le modalità attuali come descritto nel paragrafo 4.1. Non variano la modalità e i criteri di stoccaggio, la modalità di messa in sicurezza del veicolo fuori uso, la procedura di demolizione e gli altri criteri di gestione.

Le modifiche apportate con l'istanza riguardano la suddivisione dei settori, e, quindi, la capacità di stoccaggio.

Si evidenzia l'inserimento di un nuovo settore di deposito dei veicoli in entrata, necessario al fine di svolgere le pratiche amministrative, prima di eseguire effettivamente l'operazione di demolizione.

Suddivisione dei settori

Il progetto comporta la seguente revisione dei settori dell'impianto:

SETTORE 0 – Settore di sosta dei veicoli, che non denotano evidenti segni di possibile rilascio di liquidi, gas o altri materiali pericolosi in attesa di svolgere le procedure amministrative che permettono di attivare la procedura di demolizione – sup. 408 m².

Nuovo settore.

SETTORE A – Settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento – sup. 12 m². Invariato.

SETTORE B – Settore di trattamento del veicolo fuori uso – sup. 128 m². Invariato.

SETTORE C – Settore di deposito delle parti di ricambio – sup. 1.757 m². È variata l'area esterna dislocata sempre lungo il confine dell'impianto a seguito dello spostamento della pressa. La superficie è leggermente ridotta. Variata.

SETTORE D – Settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica – sup. 45 m². Settore dislocato di 10 m verso Nord, a ridosso del confine dell'impianto. È mantenuta la superficie occupata

SETTORE E – Settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi – sup. 31 m². Invariato.

SETTORE F – Settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili. È eliminata la superficie esterna, adiacente al lato Nord Est del capannone dedicata allo stoccaggio dei motori e dei pneumatici. Questi materiali trovano posto nell'area esterna – sup. 147 m². Variato.

SETTORE G – Settore di deposito dei veicoli trattati – sup. 4.063 m². Si tratta del settore oggetto dell'intervento. È incrementata la superficie, rispetto alla situazione attuale (2.763 m²), di 1.300 m² (+47%).

La tabella seguente riassume il raffronto fra la situazione attuale e quella della nuova proposta.

SETTORI DI ATTIVITÀ	Attuale m ²	Progetto m ²	Variazione m ²	
Settore 0		408	408	nuova
Settore A	12	12	0	invariata
Settore B	128	128	0	invariata
Settore C	1.776	1.757	-19	di diminuita
Settore D	45	45	0	invariata
Settore E	31	31	0	invariata
Settore F	185	147	-38	di diminuita
Settore G	2.763	4.063	1.300	aumentata

Capacità di stoccaggio

La nuova superficie a disposizione determina un incremento della capacità di stoccaggio dei veicoli bonificati. Gli altri dati rimangono invariati, in quanto, non si attua un incremento della lavorazione.

- veicoli da bonificare: 40 corrispondente, in peso, a 40 t;
- veicoli bonificati: 1.182 corrispondente, in peso, a 768 t.

Nello stoccaggio vanno considerati anche i rifiuti prodotti dall'attività:

- oli esausti vari: 7.000 kg ca
- batterie esauste: 5.000 kg ca

L'intervento proposto determina, in conclusione, un incremento della capacità di stoccaggio dei veicoli bonificati da 752 unità, corrispondente a 489 t, a 1.194 unità, corrispondente a circa 776 t.

5 CUMULO CON ALTRI PROGETTI

5.1 PROCEDURA DI VALUTAZIONE DELL'EFFETTO CUMULO

L'effetto cumulo è da intendersi il sommarsi delle interferenze o sovrapposizioni fra attività produttive presenti in uno stesso contesto territoriale, con conseguente amplificazione degli impatti sull'ambiente o conflitti a danno dell'economia locale e, quindi, delle attività stesse.

Tale criterio è stato esplicitato nel D.M. 30.03.2015 *“Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”*

L'obiettivo della valutazione dell'effetto cumulo, come specificato a paragrafo 4.1 dell'allegato al D.M. 30.03.2015, è quello di evitare:

“- la frammentazione artificiosa di un progetto, di fatto riconducibile ad un progetto unitario, eludendo l'assoggettamento obbligatorio a procedura di verifica attraverso una riduzione «ad hoc» della soglia stabilita nell'allegato IV alla parte seconda del decreto legislativo n. 152/2006;

- che la valutazione dei potenziali impatti ambientali sia limitata al singolo intervento senza tenere conto dei possibili impatti ambientali derivanti dall'interazione con altri progetti localizzati nel medesimo contesto ambientale e territoriale.”

Sempre al paragrafo 4.1 è specificato *“Il criterio del «cumulo con altri progetti» deve essere considerato in relazione a progetti relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione:*

- appartenenti alla stessa categoria progettuale indicata nell'allegato IV alla parte seconda del decreto legislativo n. 152/2006;

- ricadenti in un ambito territoriale entro il quale non possono essere esclusi impatti cumulati sulle diverse componenti ambientali;”

(...)

“L'ambito territoriale è definito dalle autorità regionali competenti in base alle diverse tipologie progettuali e ai diversi contesti localizzativi, con le modalità previste al paragrafo 6 delle presenti linee guida. Qualora le autorità regionali competenti non provvedano diversamente, motivando le diverse scelte operate, l'ambito territoriale è definito da:

- una fascia di un chilometro per le opere lineari (500 m dall'asse del tracciato);

- una fascia di un chilometro per le opere areali (a partire dal perimetro esterno dell'area occupata dal progetto proposto)."

L'ambito territoriale da analizzare rientra, quindi, nella fascia di un chilometro.

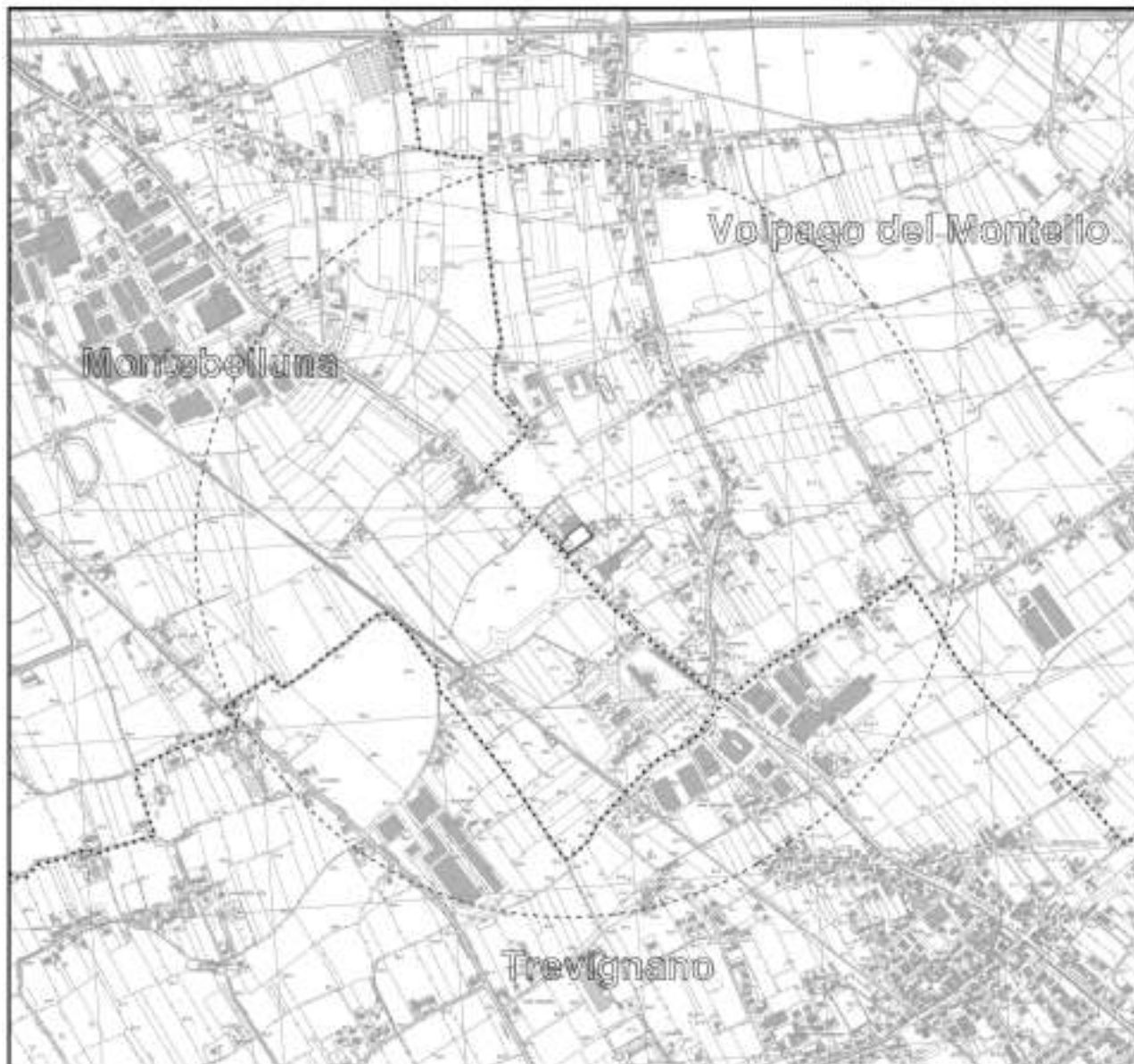
La valutazione è, quindi effettuata individuando la presenza di progetti di opere o interventi di nuova realizzazione relativi alle seguente categoria elencata nell'allegato IV *"Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano"* della parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i.

"8. Altri progetti

c) centri di raccolta, stoccaggio e rottamazione di rottami di ferro, autoveicoli e simili con superficie superiore a 1 ettaro;"

5.2 ELENCO PROGETTI INDIVIDUATI NEL RAGGIO DI 1 KM

L'ambito interessato rientra nei comuni di Volpago del Montello, Trevignano e Montebelluna, come dimostrato dalla figura seguente, riportante, al centro, il sito d'intervento e l'equidistanza di 1 km da esso.



Ente competente per la procedura di verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e per il rilascio delle autorizzazioni per tale tipologia di impianto è la Provincia di Treviso.

Per la valutazione dell'effetto cumulo ci si avvale, quindi, dei dati forniti dall'ente citato.

- Elenco ditte che svolgono l'attività di autodemolizione

Provincia di Treviso > TEMI/AMBIENTE > rifiuti > Documenti e progetti > Impianti di gestione rifiuti autorizzati in procedura ordinaria

Si tratta dell'elenco degli impianti in attività.

Nessun progetto nel raggio di 1 km.

- Progetto presentati con procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale.

Provincia di Treviso > Via - Valutazione Impatto Ambientale > Pubblicazione elaborati dei procedimenti di Screening in corso

Dall'esame dell'elenco dei progetto dal 2012 al 2016, non sono presenti istanze di altri progetti, simili a quello in oggetto, nel territorio analizzato.

5.3 CONCLUSIONI

L'analisi dei dati prodotti dalle fonti citate non ha evidenziato, nell'ambito territoriale considerato entro un raggio di 1 km dal sito in questione la presenza di progetti simili a quello proposto.

6 UTILIZZAZIONE DI RISORSE NATURALI

La miglior definizione di risorsa naturale riportata in letteratura è *“tutto ciò che può essere utilizzato dall'uomo per le proprie esigenze, sia allo stato originario, sia dopo essere stato trasformato.”*

Il concetto di risorsa naturale, di conseguenza, non riguarda solo l'aspetto strettamente ambientale, ma è fortemente legato al sistema economico della società ed alle sue mutazioni storiche. In antichità erano considerate risorse naturali la terra, la pesca, la caccia, i minerali, ecc. Attualmente una delle principali risorse è, ad esempio, quella energetica di origine fossile (gas, petrolio) e non fossile (legno, sole, uranio).

Le risorse naturali si distinguono, inoltre, in risorse rinnovabili o non rinnovabili. Le prime si rinnovano mediante un ciclo biologico breve, mentre le seconde sono presenti in quantità predeterminate e si formano solo dopo lunghi cicli geologici. Le risorse non rinnovabili sono, quindi, quelle che richiedono maggiore attenzione, poiché esauribili, e sono prese in considerazione, di conseguenza, per il progetto in questione. Esse sono riassunte di seguito:

- risorse minerarie: metalli e materie prime inorganiche;
- risorse energetiche: combustibili fossili, gas naturale e legno;
- risorse ambientali: acqua, suolo, vegetazione e paesaggio.

6.1 RISORSE MINERARIE

L'attività di autodemolizione non richiede l'additivazione o l'utilizzo di altri materiali o sostanze.

L'impianto non utilizza risorse minerarie.

6.2 RISORSE ENERGETICHE

L'attività dell'impianto richiede, per il funzionamento delle attrezzature, gasolio ed energia elettrica. Diverse operazioni previste nella lavorazione sono effettuate manualmente, direttamente dagli addetti.

6.3 RISORSE AMBIENTALI

Il progetto di ampliamento prevede l'intervento su una nuova area e, quindi, il consumo di suolo. Da specificare che si tratta di un settore già ricadente nella disponibilità della Ditta e con aveva alcun utilizzo specifico.

Non è previsto l'utilizzo significativo delle altre risorse ambientali.

6.4 CONCLUSIONE

L'analisi descritta dimostra che l'impatto relativo all'utilizzo delle risorse naturali è irrilevante.

7 PRODUZIONE DI RIFIUTI

L'attività è volta ad attuare gli obiettivi della normativa di settore, ossia a favorire il riciclo dei materiali ed il riutilizzo delle parti meccaniche recuperate.

Ogni materiale estratto ha, quindi, un prevalente indirizzo di recupero o riutilizzo, mentre l'invio allo smaltimento è limitato a ridotte partite di rifiuti.

8 INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI

La lavorazione dell'impianto di autodemolizione è svolta principalmente in ambiente interno.

Nel piazzale esterno è eseguito lo stoccaggio e la movimentazione dei veicoli e delle carcasse e alcune operazioni come la pressatura.

Da specificare che la messa in sicurezza dei veicoli, che prevede l'estrazioni dei materiali, in prevalenza liquidi, pericolosi è effettuata nell'apposita officina interna.

L'emissione di polveri od odori in ambiente esterno all'impianto è da ritenersi remota. Da considerare l'eventuale impatto acustico causato in particolari momenti dell'attività (movimentazione e pressatura).

La gestione delle acque è attuata secondo le indicazioni della normativa vigente, che si basa sul principio di precauzione.

Non sono individuati potenziali elementi contaminanti che possono influenzare direttamente o indirettamente l'uomo, la flora e la fauna e non sono individuati potenziali rischi di bioaccumuli nelle catene alimentari di interesse umano o animale.

9 RISCHIO DI INCIDENTI PER LE SOSTANZE O LE TECNOLOGIE UTILIZZATE

Sono analizzati di seguito i rischi di incidenti connessi con la tipologia di impianto in oggetto.

Si evidenzia che l'attività svolta dall'impianto non rientra nel campo di applicazione del decreto legislativo n° 105 del 26 giugno 2015 l'Italia che ha recepito la direttiva 2012/18/UE (cd. Seveso III), relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, soggetti, quindi, all'obbligo di presentazione di una Notifica alle Autorità Competenti (art.13 del D.lgs. 105/2015), a seguito della quale vengono inseriti nel Registro delle Aziende a Rischio di incidente Rilevante.

9.1 DISPERSIONE ACCIDENTALE DI RIFIUTI NELL'AMBIENTE

La dispersione accidentale di rifiuti nell'ambiente può essere associato a comportamenti errati del personale o al malfunzionamento dei mezzi o delle macchine operatrici. La quantità di materiale accidentalmente scaricato non è rilevante al punto da impedire un rapido controllo dell'accadimento.

I liquidi presenti nei veicoli non ancora bonificati non sono in quantità tale da rendere difficoltoso il loro contenimento e recupero tramite sistemi assorbenti in caso di fuoriuscita involontaria.

Si ritiene improbabile che uno sversamento accidentale possa determinare impatti significativi sull'ambiente.

9.2 INCENDIO O ESPLOSIONE

I veicoli non ancora bonificati possono contenere liquidi e materiali infiammabili. Le operazioni di bonifica, eseguite entro breve termine, hanno lo scopo di rendere sicuro il veicolo anche da questo punto di vista.

Lo stabilimento è soggetto alla normativa antincendio e, quindi, recepisce le prescrizioni del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco in relazione alla presenza di materiali infiammabili.

9.3 RISCHI PER GLI ADDETTI

L'esercizio dell'impianto comporta l'applicazione della normativa sulla sicurezza e tutela della salute dei lavoratori, che prende in considerazione sia la tipologia dell'attività svolta sia le caratteristiche tecniche delle macchine utilizzate.

Le macchine e le attrezzature utilizzate sono dotate di marchio CE e sono conformi alle direttive comunitarie.

Gli addetti, nello svolgere l'attività, utilizzeranno le Dotazioni di Protezione Individuali in funzione delle relative mansioni.

9.4 EMISSIONI DI GAS, VAPORI, FUMI O POLVERI

Presso l'impianto è effettuato lo stoccaggio limitato di materiali, soprattutto liquidi, che possono produrre emissioni di gas o vapori come, ad esempio, oli e benzine.

Si specifica che le batterie dei veicoli sono stoccate in appositi contenitori nello stato in cui sono prelevate; lo è previsto lo svuotamento dei liquidi contenuti.

Fonti di emissioni di gas sono i motori a scoppio dei mezzi di trasporto e delle macchine operatrici. I mezzi e le macchine sono soggette a specifica normativa che prevede la revisione ed il controllo periodico dei gas prodotti.

Non è prevista, quindi, l'emissione improvvisa di gas, vapori, fumi o polveri che possono causare pericolo per gli addetti o per le popolazioni locali.

9.5 ALTRI RISCHI

L'attività di dell'impianto non comporta l'impiego di additivi e la miscelazione di materiali.

Non sono individuati altri rischi connessi all'attività in oggetto.

Considerate le caratteristiche delle aree confinanti, si esclude il rischio di estensione di eventuali incidenti nelle aree limitrofe o la produzione di un "*effetto domino*".