

**Determinazione del Dirigente del
Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Attività Estrattiva**

N. 07-307395

OGGETTO: Progetto: Piattaforma Integrata per il Trattamento di Autoveicoli Dimessi
Comune: Torino
Proponente: Comitato Promotore
Procedura di Verifica ex art. 10 L.R. n. 40 del 14/12/1998 e s.m.i.
Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Il Dirigente del Servizio
Valutazione Impatto Ambientale e Attività Estrattiva

Premesso che:

- in data 14/12/2004 il Comitato Promotore - con sede legale in *Torino, piazza Palazzo di Città n. 1*, CF 97631690019, ha presentato domanda, di avvio alla fase di verifica della procedura di VIA, ai sensi dell'art. 4, comma 1 della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i. "*Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione*", relativamente al progetto di realizzazione di una *Piattaforma Integrata per il Trattamento di Autoveicoli Dismessi*, in quanto rientrante nella categoria progettuale n. 50 dell'Allegato B2: "*Centri di raccolta, stoccaggio e rottamazione di rottami di ferro, autoveicoli e simili con superficie superiore a 1 ettaro*";
- da un esame preliminare della documentazione presentata, la stessa è risulta essere priva dei presupposti per l'avvio del procedimento, per cui in data 29/12/2004 è stato richiesto al Proponente di perfezionare l'istanza al fine di consentire l'avvio dell'istruttoria interdisciplinare;
- in data 23/03/2005 il Comitato Promotore ha perfezionato l'istanza fornendo la documentazione integrativa richiesta;
- il citato progetto è stato sottoposto alla fase di verifica della procedura di VIA a norma dell'art. 10 della citata L.R. n. 40/98;
- in data 14/04/2005, è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 15, l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati di progetto forniti e dell'individuazione del responsabile del procedimento;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni e su di esso non sono pervenute osservazioni da parte del pubblico;
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con D.G.P. 63-65326 del 14/04/1999 e s.m.i.;
- l'istruttoria provinciale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA e con i contributi forniti dai componenti dell'organo tecnico;
- in data 12/05/2005, si è svolta la riunione della Conferenza di Servizi presso la sede dell'Area Risorse Idriche e Qualità dell'Aria della Provincia di Torino, Via Valeggio n. 5, Torino, convocata ai sensi dell'art. 14, comma 1, della Legge 7 Agosto 1990, n. 241, come modificato dall'art.9 L. 24 novembre 2000 n. 340.

Rilevato che:**Motivazioni dell'opera**

- Il Comune di Torino e l'Amiat Spa hanno costituito in data 10 ottobre 2002 il "*Comitato Promotore per la realizzazione di una Piattaforma Integrata per il trattamento di autoveicoli dismessi nella Città di Torino*" con lo scopo di avviare un riordino delle attività nell'ambito cittadino che rispondesse alle recenti normative in materia emanate sia a livello nazionale che comunitario.

Localizzazione

- Il Comitato Promotore intende localizzare l'impianto presso il complesso immobiliare esistente e attualmente inutilizzato, ubicato in Torino, Corso Giulio Cesare 294-300, di conseguenza è stato predisposto il progetto in esame che prevede interventi di manutenzione e risanamento conservativo di un'opera già esistente.
- Il complesso immobiliare oggetto dell'intervento è ubicato nella zona nord della Città di Torino, in Corso Giulio Cesare, nei pressi dell'incrocio con Via Oxilia e adiacente a Via Ramazzini (ex Strada Basse di Stura).
- La zona in cui si trova l'area di progetto ha prevalente destinazioni d'uso industriale e terziario; nelle immediate vicinanze, al di là del Corso Giulio Cesare, abbiamo un abitato residenziale consolidato.

Stato di fatto

- Il complesso edilizio ubicato in Corso Giulio Cesare 294-300 che sarà utilizzato dal proponente, sede fino al 2003 di attività di tipo industriale, risulta costituito da tre aree confinanti e collegate, così individuabili:
 - Area Corso Giulio Cesare 300 di superficie complessiva pari a 6.000 m², sulla quale insistono l'edificio lavorazioni e l'edificio uffici lavorazioni;
 - Area Corso Giulio Cesare 294 di superficie pari a 4.132 m², separata dal lotto precedente per realizzare l'edificio pluripiano attualmente di proprietà INPS; nella parte interessata dall'intervento è stato realizzato un ufficio destinato ad uffici, magazzino e lavorazioni industriali.
 - Area retrostante alla precedente priva di edifici di superficie 5.034 m², attualmente suddivisa in due settori dalla strada alle Basse di Stura (area a piazzale ed area con vegetazione spontanea), che dà accesso alla confinante proprietà L.I.T.A.
- Sul lato di Via Ramazzini, prospiciente l'area esterna ineditata e l'edificio uffici e magazzino, è in via di realizzazione un nuovo complesso edilizio direzionale-commerciale.

Descrizione degli interventi

- Sono previsti interventi di manutenzione e risanamento conservativo di un complesso immobiliare già esistente del quale l'edificio lavorazioni ed uffici verrà utilizzato per la predisposizione di n. 5 isole di bonifica a doppia stazione, n. 10-15 isole di smontaggio, un impianto ciabattatura pneumatici- riduzione volumetrica, un impianto triturazione sedili area stoccaggio materiali (attività indoor); l'Edificio uffici e magazzino verrà utilizzato come magazzino pezzi di ricambio riutilizzabili.
- I due edifici saranno uniti tramite una passerella di collegamento, tra i locali al piano terra fabbricato lavorazione e piano terra palazzina uffici, nella quale sarà presente un sistema trasporta pallets a catena fly roll.
- L'area esterna verrà impermeabilizzata per l'insediamento dell'attività di triturazione dei veicoli dismessi (attività outdoor) e per lo stoccaggio di veicoli (fino a 60), materiale ferroso, vetro, fluff, alluminio in cassoni scarrabili, e verrà realizzata una fossa in c.a. interrata per il posizionamento di serbatoi di stoccaggio dei fluidi bonificati e una vasca in c.a. interrata per la raccolta delle acque di prima pioggia.
- Il transito principale degli automezzi che trasportano gli autoveicoli da demolire è previsto con accesso sul lato est del piazzale, percorso parallelo alla proprietà L.I.T.A., scarico,

- percorso parallelo all'edificio lavorazione ed uscita su C.so Giulio Cesare.
- Gli autoveicoli scaricati vengono introdotti al piano interrato (-5m) dell'edificio lavorazioni e sottoposti a "bonifica".
 - Successivamente vengono inviati alle linee di smontaggio presenti sullo stesso piano od al piano superiore (tramite due nuovi montacarichi). Pneumatici e paraurti vengono inviati ai trituratori (sempre a quota -5m).
 - I prodotti semilavorati vengono inviati al piazzale esterno per lo stoccaggio in cassoni o per la macinatura ed i prodotti riutilizzabili per ricambi al deposito al piano terreno o al primo piano dell'altro edificio.
 - Gli automezzi per il trasporto del materiale trattato possono invece transitare dall'accesso alla lavorazione da C.so Giulio Cesare o dall'ingresso sul lato sud-ovest del piazzale. Il piano a quota -8m del fabbricato uffici e magazzino è utilizzato come parcheggio per gli addetti all'impianto, mentre il piano superiore a quota -4,45m è parzialmente utilizzato come parcheggio per i clienti, con nuovo accesso dalla Via Ramazzini.
 - È previsto il trattamento di 100 autoveicoli al giorno (su di un solo turno di lavoro di 8 ore, per 300 giorni/anno), ossia 30.000 autoveicoli/anno (corrispondenti a circa 27.330 t/a, 911 kg/autoveicolo) e 90 t/giorno di materiali avviati alla linea di macinazione/triturazione dei materiali ferrosi.
 - I rifiuti per i quali si richiede l'autorizzazione sono i veicoli fuori uso definiti dall'art. 46 del D.Lgs 22/97 ed in particolare quelli identificabili dai codici CER: 160104*, 160106, 160601*, 160116.
 - I rifiuti trattati nell'impianto in esame provengono dalla città di Torino e, più in generale, dall'area geografica Piemonte/Liguria/Valle d'Aosta e saranno conferiti sia da soggetti pubblici sia da soggetti privati.
 - La capacità di stoccaggio autoveicoli/materiali risultanti, prevista in progetto, è la seguente:
 - verrà stoccata una quantità massima di 30-60 veicoli da bonificare
 - non oltre una giornata di lavoro per il materiale ferroso (80 t)
 - n. 1 cassone scarrabile per il vetro
 - n. 2 cassoni scarrabili per il "fluff"
 - n. 2 cassoni scarrabili per l'alluminio
 - Per le plastiche ed il fluff si prevede che gli stoccaggi dei materiali siano effettuati in cassoni (i muletti opereranno su cassoni ribaltabili) ma non sono attualmente previste tettoie (si prevede di impiegare cassoni a compattazione a ghigliottina per il "fluff").
 - È invece prevista la realizzazione di una tettoia in corrispondenza dello scarico del fluff dall'impianto di triturazione.
 - Una parte dell'impianto è adibita alla triturazione e alla granulazione di sedili, con separazione dei vari componenti (materiale ferroso, gomma piuma, tessuto).
 - Il materiale da trattare è caricato direttamente nel trituratore che ha quattro alberi a rotazione inversa, posizionati su piani diversi che provvederanno a regolare la pezzatura di quanto introdotto, per mezzo di una griglia a foratura variabile posta sotto gli alberi di triturazione.
 - Da qui il pre-triturato è trasportato tramite nastro al mulino a lame rotanti. Il nastro trasportatore è munito di tratto a-magnetico per permettere la separazione dei metalli ferrosi con deferrizzatore prima della fase di granulazione.
 - Il granulo ottenuto sarà convogliato, tramite coclee, ad un separatore densimetrico che provvederà a un'ulteriore separazione in base al peso specifico diverso.
 - Le polveri e il tessuto saranno aspirate, filtrate e stoccate in appositi contenitori.
 - L'impianto di triturazione veicoli/recupero materiale ferroso e non ferroso, è posizionato nell'area esterna e la potenza del motore è pari a 4 x 75kW.
 - Il materiale da trattare è caricato, tramite ragno, in una tramoggia rinforzata; sul fondo tramoggia ci sono quattro alberi di triturazione che tramite il loro movimento a rotazione

- lenta prendono il materiale, lo portano alla dimensione della lama montata e lo scaricano sotto la camera di triturazione.
- Nella parte inferiore agli alberi di triturazione si trova un nastro trasportatore (opzionale) per l'estrazione del materiale triturato.
 - Nella predisposizione del progetto si è scelto di realizzare una struttura che si inserisca nel contesto impattando il meno possibile con l'ambiente e con il paesaggio circostante e al contempo senza ricercare alcuna mimetizzazione fittizia (recinzione trasparente con quinta arborea all'interno dell'impianto, ubicazione delle apparecchiature e scelta tipologica delle attività con inserimento degli elementi in modo ordinato in un contesto qualificato dove gli addetti, gli utenti ed i clienti risulteranno convivere nel giusto equilibrio).
 - In fase di realizzazione si prevedono consumi sugli standard dei cantieri edili. Ad opera ultimata non si prevedono consumi rilevanti per l'illuminazione interna ed esterna, la forza motrice e gli impianti di riscaldamento e condizionamento.
 - Sono state prese in considerazione energie alternative, tramite impianti fotovoltaici e a pannelli solari: i costi rapportati ai consumi previsti ne hanno sconsigliato la scelta a meno di possibilità future di finanziamenti pubblici.
 - In fase di realizzazione si prevedono consumi sugli standard dei cantieri edili.
 - Ad opera ultimata non si prevede l'utilizzo di materie prime per la conduzione dei cicli di lavorazione, al contrario si prevede di riutilizzare i vari materiali recuperati, siano essi anche i carburanti recuperati ed impiegati per la produzione energia e per l'approvvigionamento di carburante dei mezzi aziendali.
 - In fase di realizzazione non si prevedono emissioni convogliate in atmosfera. Ad opera ultimata avremo emissioni derivanti dall'impianto di riscaldamento, per le quali si prevedono i controlli secondo gli standard dettati dalle normative vigenti. Per quanto riguarda gli impianti di lavorazione dei materiali recuperabili, si prevede che le emissioni dall'impianto di frantumazione delle carcasse auto bonificate e le emissioni dall'impianto di macinazione dei sedili saranno soggette a controlli secondo gli standard dettati dalle normative vigenti.
 - In fase di realizzazione, oltre agli automezzi operativi, non si prevedono altri agenti che possano produrre emissioni diffuse in atmosfera. Ad opera ultimata si prevedono impatti principalmente legati agli automezzi operativi e agli automezzi degli utenti, che si giudicano non particolarmente rilevanti.
 - In fase di realizzazione si prevedono consumi sugli standard dei cantieri edili, comunque gli scarichi saranno realizzati in conformità alle prescrizioni dettate dalle normative vigenti in materia. In fase di gestione dell'impianto si prevedono consumi standard ed analoghi a quelli di attività artigianali di autodemolizione.
 - In fase di realizzazione delle opere, tutti i rifiuti che potranno essere accolti dall'Impianto ad Interramento Controllato "Basse di Stura" gestito dall'Amiat potranno ivi essere conferiti. Per quanto attiene le altre tipologie gli smaltimenti verranno effettuati nel rispetto del corpo normativo e regolamentare vigente.
 - In fase di gestione dell'impianto si prevede di massimizzare il recupero dei vari materiali prodotti, siano essi anche pericolosi, per conseguire gli standard di recupero dettati dalla normativa vigente. Sarà solo una minima frazione di materiali non più recuperabili che verrà inviata a smaltimento, qualora questa non possa essere recuperata termicamente.
 - Si prevede che l'impianto di frantumazione delle carcasse auto bonificate, disposto sull'area esterna, sia di media potenzialità, di recente tecnologia e meccanica, e dotato di cabina di insonorizzazione.
 - In fase di gestione si prevede che le varie attrezzature ed impianti siano fornite di idonei basamenti che limitino la propagazione delle vibrazioni tipiche degli organi meccanici in movimento durante lo svolgimento delle lavorazioni.

- In fase di gestione non si prevedono in progetto rilevanti incrementi del traffico che già attualmente insiste sull'arteria viaria di Corso Giulio Cesare, dato che la nuova viabilità che si prevede di realizzare e l'apertura di nuovi accessi carrai all'impianto permetteranno di utilizzare anche le Via Ramazzini, Via Basse di Stura e Corso Giulio Cesare 338. Anche in quantità assoluta, quotidianamente sull'impianto graviteranno massimo 20 automezzi di trasporto interessati alla conduzione dell'attività lavorativa.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota in data 27/04/05 n. prot. 20637_05 della Regione Piemonte - Direzione Opere Pubbliche - Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico - Torino;
- nota in data 05/05/05 n. prot. 10577/21.5 della Regione Piemonte - Direzione Turismo - Sport - Parchi - Settore Pianificazione Aree Protette;
- nota in data 11/05/2005 n. prot. 16139/T06.007/29 del Comune di Torino - Divisione infrastrutture e Mobilità - Settore Viabilità e Traffico.

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione, relativamente al progetto proposto, di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della **programmazione, pianificazione e normativa ambientale vigente**:
 - Il progetto in esame, prevedendo il riutilizzo di un esistente complesso produttivo inutilizzato ed in stato di relativo degrado, risulta, in linea generale, coerente con le indicazioni del Piano territoriale di Coordinamento Provinciale in tema di insediamenti produttivi e commerciali, ed in particolare risponde all'esigenza di limitare il consumo di suolo, inteso quale risorsa fondamentale nell'ambito della Pianificazione Strategica ed Ambientale del territorio (art. 10.4.1 della NdA del PTC).
 - Il PRG vigente di Torino, per l'immobile oggetto dell'intervento, prevede, come da certificato di destinazione urbanistica riportato in allegato al progetto, la seguente destinazione d'uso: "Zone urbane consolidate per le attività produttive, rispondente quindi alle attività e agli utilizzi previsti".
 - L'incremento di traffico veicolare derivanti dal trasporto degli autoveicoli dismessi all'impianto e dei rifiuti non sono stati confrontati con la compatibilità al Piano Urbano del Traffico della città di TORINO.
 - Il progetto ricade per tutta l'estensione all'interno della fascia "C" del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Po (PAI), "area di inondazione per piena catastrofica" così come definita dal PAI dell'Autorità di Bacino del Po.
- A tal riguardo le norme di attuazione del PAI indicano che la valutazione rispetto all'opportunità della realizzazione dell'intervento spetta all'amministrazione comunale, così come prescritto dall'art.31, comma 4, dello stesso PAI. Qualora il Comune di Torino non fosse in possesso di Strumento Urbanistico adeguato al PAI, dovrà essere interessata la Competente Autorità di Bacino.
- A proposito della fascia C del PAI, il recepimento del PAI è in itinere con una Variante al PRGC. Si evidenzia che le linee guida di cautela sulle aree a rischio idrogeologico (si è in presenza di classe 3-2b) richiedono una verifica della fattibilità dell'intervento in esame, sotto il profilo geologico, con una relazione firmata da parte di un esperto in materia. Inoltre la Variante in corso prevede norme più restrittive rispetto alle indicazioni contenute nelle linee guida, gli approfondimenti successivi dovranno tener conto delle indicazioni della Variante prossima all'approvazione.

– dal punto di vista **progettuale e tecnico:**

- La creazione di nuova viabilità sull'area privata in corso di acquisizione permetterà l'accesso alle imprese esistenti in luogo del precedente tracciato di strada Basse di Stura.

Si evidenzia che, trattandosi di aree private, dovranno essere opportunamente verificati eventuali diritti reali da parte dei frontisti.

L'uscita delle bisarche dal centro avviene sul contro viale di C.so Giulio Cesare mediante un passaggio adiacente alla palazzina sede degli uffici dell'INPS e sul quale si affaccia una uscita di sicurezza del medesimo edificio.

In merito ai nuovi accessi carrai da via pubblica (Via Ramazzini) alla piattaforma, gli stessi per quanto possibile dovranno rispettare l'art. 46 del Regolamento del Codice della Strada che prevede il loro arretramento; nel caso in cui non fosse possibile garantire l'arretramento del cancello questo potrà essere previsto normalmente aperto o, in subordine, potrà essere richiesta deroga trattandosi di via a fondo cieco.

Si evidenzia che se le superfici commerciali risultano superiori a 900 m² dovrà essere effettuata verifica di impatto sulla viabilità ai sensi della variante n. 31 (allegato C) del PRGC adottato dal Comune.

- Nel caso di attivazione dell'impianto di frantumazione dovranno essere indicate con dettaglio le modalità e/o i soggetti mediante i quali verrà smaltito il "fluff" prodotto dalla triturazione dei veicoli.

– dal punto di vista **ambientale:**

Sulla base del contesto ambientale in cui l'intervento si inserisce e considerate le azioni di progetto riferibili alla realizzazione dell'opera, si riportano le seguenti considerazioni in relazione alle componenti ambientali.

Acque superficiali e sotterranee

Le acque reflue domestiche vengono collettate alla fognatura nera della SMAT, in un punto di via Ramazzini, le acque meteoriche provenienti da strade, marciapiedi, tetti, pensiline, balconi vengono collettati nella fognatura bianca in un punto fissato dalla SMAT.

Le acque di prima pioggia del piazzale in c.a. dell'area esterna che verrà utilizzato come stoccaggio dei rifiuti contenuti in scarrabili e sul quale è presente l'impianto di triturazione veicoli dismessi, vengono collettati in una vasca interrata.

Il piazzale di triturazione è circoscritto da una canalina grigliata di prima raccolta. Il refluo è quindi condotto al punto di raccolta. Non è prevista una raccolta di acque di prima pioggia su altre parti del piazzale.

Non sono previsti scarichi di tipo industriale. Gli impianti in progetto sono dotati di sistemi di utilizzo dell'acqua a ciclo chiuso.

La planimetria complessiva fognature E33 non indica il percorso delle acque di prima pioggia sino al ricettore finale (vasca interrata in c.a.); non vengono fornite in merito notizie sulla gestione di queste acque reflue (tipo di trattamento e relativo scarico in corpo ricettore idoneo o loro gestione come rifiuti liquidi).

Atmosfera

Sono previsti tre camini di evacuazione delle emissioni in atmosfera provenienti dall'impianto di triturazione dei sedili (3.000 Nm³/h, 20 mg/Nm³ di polveri), dall'impianto di triturazione dei veicoli (3.000 Nm³/h, 20 mg/Nm³ di polveri), entrambi affluenti ad un impianto di depolverazione a maniche autopulenti e dall'impianto di macinazione dei veicoli (13.000 Nm³/h, 20 mg/Nm³ di polveri), affluente ad un impianto di abbattimento polveri mediante scrubber a cono venturi (scrubber a cascata).

Tali emissioni hanno un impatto sulla popolazione residente nelle aree residenziali più prossime e su quella lavorativa dei limitrofi edifici commerciali-direzionali e destinati a servizi, utilizzando impianti di condizionamento centralizzati.

La documentazione fornita non evidenzia le distanze e le altezze rispetto ai circostanti

fabbricati, né vengono evidenziati con precisione i prevedibili impatti sull'atmosfera.

Le emissioni prodotte consistono principalmente nelle polveri derivanti dalla frantumazione e movimentazione dei rottami ferrosi e non ferrosi, nelle quali si possono identificare la presenza di singole sostanze inorganiche che si presentano sotto forma di polveri appartenenti alle classi 1 – 2 – 3 di cui all'allegato 1 voce 2 del D.M. 12/07/1990.

Relativamente agli aspetti connessi con l'impatto sulla matrice ambientale aria, si ritiene che tale documentazione sia carente in alcuni aspetti utili a valutare il possibile impatto generato dall'opera, nonché le misure atte ad ottimizzare l'inserimento dell'opera stessa nell'ambiente circostante, con riferimento alle scelte localizzative e tecniche.

In particolare sono emerse le seguenti carenze:

- non è stata prodotta una planimetria che individui la posizione dei 3 camini a servizio delle fasi di triturazione e che ne evidenzii le distanze e le altezze rispetto ai circostanti fabbricati;
- con riferimento alle fasi di macinazione, non vengono forniti dettagli costruttivi delle apparecchiature che mostrino l'adeguatezza delle stesse al fine della limitazione del diffondersi di emissioni diffuse; in particolare non si desume in che misura le apparecchiature siano di tipo chiuso in tutte le parti ove la movimentazione e manipolazione del materiale può generare polveri; analogamente non è chiarito in quali punti siano posizionate le aspirazioni degli effluenti che vengono invece convogliati a camino. Non è possibile altresì desumere se dette aspirazioni siano posizionate anche in prossimità dei punti di carico delle apparecchiature, nonché di scarico finale dei materiali triturati;
- non sono riportate esaustive informazioni sulla movimentazione dei materiali triturati e dei semilavorati dalle aree di lavoro interne al capannone all'area di stoccaggio esterna; in particolare non si desume con chiarezza se tale movimentazione venga effettuata tramite l'ausilio di cassoni scarrabili o tramite macchine operative quali muletti o pale meccaniche che movimentano detti materiali verso i cassoni fissi posizionati sul piazzale;
- nella relazione di cui al fascicolo R02, viene data a pag 16 l'indicazione di una tettoia sotto la quale alloggiare lo stoccaggio del fluff; l'esatta ubicazione nonché le dimensioni di tale tettoia non vengono tuttavia indicate nella planimetria del piazzale.

Rumore

A fronte dell'analisi della relazione redatta dallo Studio di Ingegneria Dott. Ing. Renato Santero in data 09/12/04 inserita nella tav. R.03 (Richiesta documentazione), si esprimono le seguenti considerazioni:

- nella documentazione di previsione di impatto acustico presentata non è possibile valutare esaustivamente le considerazioni in merito all'individuazione dei ricettori sensibili;
- i dati di potenza sonora riferiti alle sorgenti più significative (impianto di frantumazione e centrale frigorifera) non sono ottenuti da calcoli specifici in relazione ai macchinari che verranno installati ma sono riferiti ad un calcolo teorico, a "ritroso", per una generica sorgente che consenta il rispetto dei valori imposti al ricettore;
- non viene specificato se il rumore emesso dall'impianto di frantumazione è di tipo continuo o se abbia emissioni rumorose concentrate in brevi periodi di tempo o se abbia caratteristiche che comportano eventi di tipo impulsivo o tonale;
- non viene chiaramente specificato se viene valutato il rispetto del criterio differenziale per tutti i ricettori sensibili individuati ovvero non appare chiara la motivazione per cui alcuni ricettori (denominati B, D, E, F) non siano assimilabili ad ambienti abitativi ex legge n. 447/95.

Vegetazione, Fauna, Ecosistemi

Siamo in un ecosistema urbanizzato, la presenza di vegetazione allo stato attuale risulta

nell'area non impermeabilizzata tra Via Ramazzini e Via Basse di Stura; la vegetazione consiste di specie erbacee ruderali. Nel progetto viene proposta una fascia di specie arboree ed arbustive scelte secondo tipologie autoctone o tipologie già inserite nei parchi e nei giardini della città, lungo la via Ramazzini, come barriera vegetale a copertura delle attività esterne di deposito dei rifiuti in scarrabili, di autoveicoli fuori uso e dell'impianto di frantumazione delle carcasse.

Suolo e sottosuolo

Rispetto alla situazione attuale risulta una sottrazione di suolo non ancora impermeabilizzato (zona di area vegetata di contorno triangolare tra via Ramazzini, Via Basse di Stura e confine di area).

Rifiuti

Non sono state date indicazioni sulla modalità di trasporto dei rifiuti dalle zone di produzione alle zone di deposito temporaneo all'interno dello stabilimento e sulla riduzione delle emissioni diffuse derivanti dalla loro manipolazione.

Non sono state date indicazioni sulla destinazione dei rifiuti prodotti dall'attività, in particolare modo del "fluff".

Devono essere specificati il numero e la capacità dei serbatoi interrati e la tipologia di rifiuti liquidi contenuti negli stessi da disporre nella vasca interrata dell'area esterna.

Complessivamente si considera che la sorgente di impatto più critica del complesso progettato sia costituita dall'impianto di frantumazione, che può potenzialmente produrre emissioni sonore ed in atmosfera non trascurabili in un contesto di residenze/servizi prossimi e già pressati da fattori quali traffico, altri impianti, ecc..

Si ritiene pertanto che la fattibilità dell'inserimento dell'impianto di frantumazione debba essere attentamente valutata, sulla base delle specifiche valutazioni di compatibilità che si definiranno ai punti successivi, nell'ambito delle successive autorizzazioni, artt. 27 e 28 del D.Lgs n. 22/97 e s.m.i..

Ritenuto che:

complessivamente il progetto determini impatti superabili attraverso una corretta progettazione e gestione dell'impianto in esame da dettagliarsi e verificare nelle successive fasi autorizzative, sulla base della normativa di settore vigente, e che pertanto possa, ai sensi dell'art.10, comma 3 della L.R. n. 40 del 14/12/1998 e s.m.i., **essere escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale**, subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni che dovranno essere verificate nelle successive fasi di autorizzazione del progetto definitivo:

ASPETTI TERRITORIALI

- valutare opportuni interventi di mitigazione del rischio in base alle Nda del PAI, per le aree in fascia C e alla Variante in itinere del PRGC per l'adeguato al PAI prescrizioni del PRGC per le attività ricadenti in fascia "C" (anche alla luce di eventuali interferenze con la falda idrica più superficiale);

ASPETTI PROGETTUALI

- alcuni allegati dichiarati nelle relazioni di riferimento non sono presenti nella documentazione fornita e in particolare:
 - tav. E35 – E38 lay – out dei materiali risultanti dallo smontaggio e dalla frantumazione in area esterna (cfr. pag. 4 R.02);
 - certificato urbanistico;
 - "disegno 1" nella documentazione di previsione di impatto acustico in merito all'individuazione dei ricettori sensibili;
- verificare per la viabilità interna l'esistenza di sufficienti spazi di manovra per le bisarche/veicoli che transitano all'interno del centro;

- verificare la compatibilità della viabilità in uscita con il vicino edificio dell'INPS e relativo parcheggio antistante valutando con l'ente medesimo eventuali soluzioni alternative e migliorative;

ASPETTI AMBIENTALI

In relazione alle componenti ambientali devono essere effettuati gli approfondimenti sottoelencati:

Acque superficiali e sotterranee

- integrare la regimazione delle acque meteoriche, sia nella relazione descrittiva, che nell'elaborato grafico, con l'indicazione dell'intercettazione delle acque di prima pioggia (pendenze e percorsi sino al corpo ricettore) e la loro gestione;
- dettagliare le soluzioni tecniche da adottarsi in caso di sversamenti accidentali sui piazzali;
- verificare la tipologia e le caratteristiche dei pozzi presenti nell'area;
- quantificare le acque reflue destinate alla fognatura nera e bianca;
- redigere un elaborato grafico con indicazione del percorso di uscita verso la fognatura;
- relativamente alla vasca di campionamento richiesta dalla Smat sul piazzale destinato alle operazioni di trattamento dei veicoli, valutare in funzione delle caratteristiche dei rifiuti previsti sull'area la necessità di realizzare la vasca medesima in accordo con l'ente gestore della rete fognaria;

Atmosfera

- definire un quadro delle emissioni e la loro localizzazione ai sensi del D.P.R. 24 maggio 1988 n. 203;
- verificare le emissioni della bocchetta localizzata vicino alla palazzina dell'INPS e definire le caratteristiche tecniche dei sistemi di aspirazione;
- tutte le operazioni di triturazione dei vari materiali devono essere svolte in apparecchiature preferibilmente di tipo chiuso; ove ciò non risulti possibile, tutti i rilasci di effluenti polverulenti, compresi quelli che si possono sviluppare durante le fasi di carico/scarico delle apparecchiature devono essere adeguatamente captati e convogliati a camino;
- al fine di limitare lo sviluppo di polveri diffuse, è opportuno introdurre azioni periodiche di pulizia meccanica delle polveri presenti sulle superfici di transito e sul piazzale previsto a servizio dell'impianto, dove vi sia sostanzialmente attività di manipolazione, trasporto, carico – scarico di materiali polverulenti;
- considerata la natura dei materiali oggetto di macinazione, è opportuno considerare tra le sostanze in emissione anche il parametro metalli pesanti, in aggiunta alle polveri totali;
- al fine di favorire la dispersione delle emissioni, la direzione del loro flusso allo sbocco deve essere verticale verso l'alto. L'altezza minima dei punti di emissione deve essere tale da superare almeno di 1 m qualsiasi ostacolo o struttura distante meno di 10 m. I punti di emissione situati a distanza compresa tra 10 e 50 m da aperture di locali abitabili esterni al perimetro dello stabilimento, devono avere altezza non inferiore a quella del filo superiore dell'apertura più alta, diminuita di un metro per ogni metro di distanza orizzontale eccedente i 10 m;
- al fine di garantire il controllo delle emissioni durante l'esercizio degli impianti, i condotti di scarico degli effluenti devono essere provvisti di idonee prese di misura e campionamento per le quali vanno garantite le condizioni di sicurezza per l'accessibilità e lo stazionamento;
- dettagliare in maniera specifica il contributo emissivo dovuto all'impianto di frantumazione e valutare le ricadute tenendo conto delle criticità della qualità dell'aria nella zona e dei recettori presenti;

Rumore

- predisporre la valutazione di impatto acustico così come prevista dall'art. 10 della L.R. n. 52 del 20/10/2000 redatta sulla base delle disposizioni contenute nella D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616 recante i "Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico";
- dettagliare in maniera specifica il contributo di emissione sonora dovuto all'impianto di frantumazione valutando le ricadute sui recettori sensibili;

Rifiuti

- indicare le modalità di trasporto dei rifiuti dalle zone di produzione alle zone di deposito temporaneo all'interno dello stabilimento e sulla riduzione delle emissioni diffuse derivanti dalla loro manipolazione;
- precisare il numero e la capacità dei serbatoi interrati e la tipologia di rifiuti liquidi contenuti negli stessi da disporre nella vasca interrata dell'area esterna;
- definire per ciascuna tipologia di rifiuto le capacità massime di stoccaggio specificando le modalità di deposito dei medesimi in conformità al punto 4 dell'allegato 1 del D.Lgs n. 209/2003 (criteri per lo stoccaggio);
- compatibilità dell'attività di trattamento veicoli (rifiuti pericolosi) con le eventuali prescrizioni escludenti o limitanti contenute nel PRGC per l'area in esame;
- nel caso si preveda per il quantitativo massimo di oli stoccati nell'impianto un deposito superiore ai 500 l, si dovranno rispettare le prescrizioni del D.Lgs. 27 gennaio 1992, n. 95, e successive modificazioni, e del decreto ministeriale 16 maggio 1996, n. 392;
- specificare i soggetti a cui si intendono conferire le diverse tipologie di rifiuti derivanti dal trattamento veicoli e frantumazione dei medesimi con particolare riferimento al "car-fluff";

ADEMPIMENTI

1. il proponente dovrà dare tempestiva comunicazione dell'avvio e termine dei lavori all'ARPA Piemonte (Coordinamento VIA/VAS) e trasmettere gli elaborati inerenti le attività di monitoraggio, previo accordo sulle specifiche tecniche e sulle modalità di rilevamento ambientale compatibili con il SIRA;
2. il Direttore dei lavori e/o il Responsabile del procedimento, per le rispettive competenze dovranno trasmettere all'ARPA Piemonte Coordinamento VIA/VAS una dichiarazione accompagnata da una relazione esplicativa relativamente all'attuazione di tutte le misure prescrittive, compensative, di mitigazione e di monitoraggio incluse nello studio di impatto ambientale e integrate da quelle adottate con la presente Determinazione Dirigenziale conclusiva del procedimento amministrativo relativo all'opera in progetto.

Visti:

- le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico istituito con D.G.P. 63-65326 del 14/04/99 e s.m.i.;
- i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino;
- il resoconto verbale della riunione della Conferenza di Servizi e valutato tutto quanto complessivamente emerso nel corso dell'istruttoria svolta, tenuto conto degli elementi di verifica di cui all'allegato E della L.R. 40/1998;
- la L.R. 40/98 e s.m.i. "*Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione*";
- il D.Lgs. 05/02/1997, n. 22 e s.m.i. "*Attuazione delle Direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio, contenente nuovi criteri in materia di smaltimento rifiuti*";
- il D.P.R. 203/88 e s.m.i.: "*Attuazione delle direttive CEE n. 80/779, 82/884, 84/360 ed 85/203 concernenti norma in materia di qualità dell'aria relativamente a specifici agenti inquinanti, ed inquinamento prodotto dagli impianti industriali, ai sensi dell'art. 15 della legge 16 Aprile 1987, n. 183*".
- gli articoli 41 e 44 dello Statuto della Provincia di Torino;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. n. 267 del 18/8/2000 e dell'art. 35 dello Statuto Provinciale.

- D E T E R M I N A -

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo:

di escludere, per quanto di propria competenza, ai sensi dell'art. 10, c. 3 della L.R. n. 40/98, il progetto di *Piattaforma Integrata per il Trattamento di Autoveicoli Dismessi* presentato dal *Comitato Promotore* - con sede legale in *Torino, piazza Palazzo di Città n. 1*, CF 97631690019, dalla Fase di Valutazione (art. 12 della L.R. n. 40/98 e s.m.i.), subordinatamente:

1. agli adempimenti dettagliati in premessa;
2. alla valutazione da effettuarsi nell'ambito della fase di autorizzazione ex art. 27 del D.Lgs. n. 22/1997 e s.m.i. della compatibilità dell'impianto di frantumazione sulla base di specifici approfondimenti su emissioni e impatto acustico;
3. di dare atto che la presente determinazione non esonera dal conseguimento degli atti o dei provvedimenti di competenza di altre autorità, previsti dalla legislazione vigente per la realizzazione e l'esercizio del progetto in argomento;

Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della L.R. n. 40/1998 e depositata presso l'Ufficio di deposito progetti della Provincia.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data: 09/06/2005

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina