

RELAZIONE TECNICA

La Carturan Autotrasporti s.r.l. è una azienda che si occupa di trasporti eccezionali su strada ed attualmente utilizza circa 18 mezzi (16 trattori stradali e 2 muletti) e circa 43 semirimorchi e rimorchi.

L'azienda, attualmente con sede operativa (2 unità separate) in Limena (PD), opera in tutto il territorio nazionale, trasportando sia manufatti in acciaio che in calcestruzzo.

La Carturan Autotrasporti s.r.l., ha acquistato all'asta dal Tribunale di Padova con Decreto di Trasferimento in data 11.07.2011, questa proprietà che già era destinata a piazzale e quindi ad accogliere i mezzi e le attrezzature della ditta Sten Autotrasporti, specializzata in trasporti di merci congelate con camion frigoriferi.

Anche la piazzola di lavaggio dei mezzi è esistente, però non era dotata di impianto di trattamento dei reflui.

Il Piano Regolatore Generale vigente all'epoca dell'asta fallimentare, individuava tale attività come "attività esistente in zona impropria" con scheda n. B14, che prevedeva la stessa sistemazione richiesta ora dalla ditta Carturan, ad eccezione della nuova realizzazione di una casetta in legno ad uso uffici avente una superficie coperta pari a 80 mq.

Il Piano degli Interventi, approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 2 del 29.06.2011 e s.m.i., ha censito la consistenza del patrimonio immobiliare e delle attività produttive in zona impropria, individuando la presente attività con la scheda n. 30, indicandola come attività produttiva dismessa e quindi soggetta a quanto previsto dall'art. 35/4 delle N.T.A. del P.I.

Si rende pertanto necessario procedere ai sensi degli art. 35/4 e 37, mediante un Accordo Pubblico / Privato, ai sensi della L.R. 11/2004, art. 6.

L'unità produttiva in esame, in Comune di Galliera Veneta, sarà destinata a diventare l'unica, in quanto è intenzione della proprietà spostare tutta l'attività in questa sede.

Il ciclo produttivo dell'azienda consiste semplicemente nell'utilizzare l'area come piazzale per la sosta e la movimentazione dei mezzi e delle merci.

L'unica "lavorazione" che genera uno scarico è il lavaggio dei mezzi, che avviene di norma nel fine settimana, venerdì pomeriggio e/o sabato mattina, all'interno della apposita piazzola esistente in calcestruzzo dotata di una rete di raccolta delle acque di lavaggio e di trattamento delle stesse, opportunamente dimensionato, separato dal resto del piazzale per la sosta e la movimentazione dei mezzi.

Il piazzale di sosta e movimentazione dei mezzi (per la quasi totalità non impermeabilizzato, ma finito solo con stabilizzato) è dotato di una propria rete di raccolta e collettamento delle acque meteoriche, le quali sono immesse in un impianto di trattamento acque di prima pioggia, opportunamente dimensionato, per poi essere recapitate negli strati superficiali del suolo, mediante una trincea drenante.

La scelta di recapitare le acque meteoriche e le acque di lavaggio sugli strati superficiali del suolo è prettamente tecnica, in quanto sentito anche il Consorzio Brenta, ente gestore di zona della rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche, non ci sono nelle vicinanze della proprietà dei corsi d'acqua dove scaricare queste acque.

Oltretutto, da indagini fatte sempre con i tecnici del Consorzio Brenta, il fossato di guardia della S.R. 53 "Postumia", non risulta collegato né a est, né a ovest ad alcuna rete consortile, ma "lavora" come fossato drenante a fondo perduto. Dalle verifiche effettuate, le quote di scarico delle reti interne delle acque di lavaggio e meteoriche, sono molto più profonde della quota del fossato di guardia e quindi sarebbero scaricabili nello stesso, solo mediante un impianto di sollevamento, molto oneroso per l'azienda.

Pertanto è stato richiesto tramite A.U.A, lo scarico sul suolo o negli strati superficiali del sottosuolo ai sensi dell'art. 103, comma "1" lettera "c" del D.Lgs. 152/2006, in quanto è accertata l'impossibilità tecnica e/o l'eccessiva onerosità, a fronte dei benefici ambientali conseguibili, a recapitare in corpi idrici superficiali, purché gli stessi siano conformi ai criteri e valori limite di emissione della Tabella 4 dell'allegato 5 della parte III del decreto citato.

Le caratteristiche qualitative degli scarichi sono quelle tipiche di un lavaggio per autotreni, opportunamente trattate, mediante un impianto di trattamento di acque di scarico contenente oli minerali non emulsionati (scarico 1A) e delle acque meteoriche di dilavamento del piazzale scoperto, adattando un impianto di prima pioggia, indicato per trattamento delle acque meteoriche provenienti dal piazzale di sosta automezzi, contenenti oli minerali non emulsionati.

La tipologia delle acque reflue trattate e lo scarico negli strati superficiali del sottosuolo, prevede che i valori delle sostanze presenti nello scarico debba avvenire entro i limiti fissati dalla "Tabella 4" del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. .

Per il lavaggio dei mezzi verrà utilizzata una normale idropulitrice a caldo e i prodotti utilizzati nel lavaggio dei mezzi stessi, saranno shampoo e sgrassatori biodegradabili al 90 %, normalmente in commercio, il cui quantitativo annuo sarà pari a circa 3.000 litri.

L'impianto di trattamento delle acque di lavaggio, individuato con la lettera A è stato dimensionato tenendo conto di un utilizzo settimanale (solitamente venerdì pomeriggio e sabato mattina) di circa 10 ore e considerando l'utilizzo di una idropulitrice con consumo di circa 50 litri/min., avremo un consumo annuo pari a circa $55 \text{ litri/min.} \times 60 \text{ min.} \times 10 \text{ ore} \times 46 \text{ sett.} = 1.518.000 \text{ litri/anno}$ (1.518 mc./anno).

L'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia, individuato con la lettera B, è stato dimensionato tenendo conto dei primi 15 min. di pioggia, con una portata di 5 mm.

Ora essendo il piazzale pari a circa 8.100 mq., avremo la necessità di un vaso pari a 8.100 mq. x 5 mm. = 40,50 mc., senza tenere conto che il piazzale non è pavimentato per circa il 95% e quindi una parte viene comunque drenata dal piazzale stesso.

I fanghi di risulta, prodotti dagli impianti, così come i filtri a coalescenza, saranno conferite a ditte autorizzate alla raccolta, al conferimento, ed allo smaltimento su idonei impianti, all'uopo autorizzati.

I manufatti di scarico sono delle tubazioni in PVC del diametro 200 mm., forati, che disperderanno le acque di scarico nella trincea drenante, che è composta di uno strato alto circa 3 ml. di ciotoli, pezzatura 200-400 mm., per una larghezza di circa 5 ml. e una lunghezza di circa 20 ml.

Sulla sommità dei ciotoli, verrà steso un telo di TNT, grammatura 200 gr./mq., in modo da impedire alle parti fine di terra e sabbia, di ostruire i canali drenanti e successivamente verrà steso uno strato di circa 50 cm. di terreno vegetale, il quale verrà sistemato a prato.

I materiali utilizzati nella realizzazione delle reti di raccolta e smaltimento delle acque sia di lavaggio che meteoriche saranno il PVC per le reti secondarie e il calcestruzzo per le reti principali ed i pozzetti di ispezione e/o di raccordo.

I pozzetti di ispezione finali saranno in cls, dim. 40x40 per quanto riguarda lo scarico 1A e sempre in cls, dimensioni 80x80 per quanto riguarda lo scarico 1B, come meglio descritto nella tavola grafica allegata alla presente.

Come più volte sopra riportato, in questo caso il corpo idrico ricettore finale non è un fossato della rete consortile, in quanto non presente in zona, ma lo scarico finale avviene negli strati superficiali del suolo sulla trincea drenante più sopra descritta.

La zona in esame è esterna al perimetro del bacino scolante della Laguna di Venezia e non è zona di ricarica per gli acquiferi.

La falda freatica sotterranea si trova a circa 9 ml di profondità e pertanto tra il fondo della trincea drenante e la falda, nella sua massima oscillazione, vi sono circa 5,50 ml. di strato ghiaioso-sabbioso.

Per quanto riguarda la casetta in legno ad uso uffici, lo scarico proveniente dai servizi igienici, da realizzare, sarà assimilato ai reflui domestici e gli stessi, non essendo presente in zona la rete pubblica di fognatura nera, sarà collettato su idonea vasca imhoff, dimensionata per 8 abitanti equivalenti e le acque chiarificate saranno smaltite tramite una rete di subirrigazione.

Viene prevista, in prossimità del vano tecnico del lavaggio, anche la realizzazione di un piazzale in calcestruzzo per posizionare una pompa di erogazione del gasolio per i camion, con relativa cisterna interrata, che sarà oggetto di apposita pratica S.U.A.P.

La piazzola di erogazione del carburante avrà una dimensione in pianta pari a ml. 8,40 x 4,50 circa,

in modo da permettere agli automezzi di potersi accostare sia provenendo da destra e sia provenendo da sinistra, a seconda della posizione del serbatoio.

Ciò permetterà all'operatore di eseguire il rifornimento sempre all'interno della piazzola, in modo che eventuali sversamenti accidentali del carburante (gasolio), vengano contenuti sulla piazzola stessa, la quale sarà dotata di un pozzetto di raccolta centrale collegato alla rete delle acque meteoriche.

In questa maniera eventuali perdite accidentali andranno a confluire nell'impianto di prima pioggia, dotato di disoleatore con filtri a coalescenza.

La ditta è in possesso della Autorizzazione n. 10951.12, rilasciata da Veneto Strade s.p.a., relativamente alla realizzazione della recinzione in fregio alla S.R. 53 "Postumia", convalidando nella autorizzazione stessa, gli accessi carrai esistenti e la destinazione dell'area a piazzale per la movimentazione e sosta degli automezzi.

Cittadella, lì 21 Maggio 2015.

Il tecnico
Ing. Claudio Zanetti