

**REGIONE VENETO**  
PROVINCIA DI VICENZA  
COMUNE DI ISOLA VICENTINA

DITTA

**MARSETTI RECYCLING SRLS**

**PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO  
RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO**

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA

LUGLIO 2017

Elaborato N.

**1**  
rev. 1

Il richiedente:

MARSETTI RECYCLING SRLS

I relatori

Ing. Massimiliano Soprana

A circular professional stamp of the engineering chamber of Vicenza (C.A.P. VICENZA) is placed over the signature of Ing. Massimiliano Soprana. The stamp contains the text 'C.A.P. VICENZA', 'INGEGNERI', and '1915'. The signature is in blue ink.

Ing. Nicola Gemo

A handwritten signature in blue ink, reading 'Nicola Gemo'.

## Indice

<b>0.</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA</b> .....	<b>5</b>
1.1	IDENTITÀ E/O RAGIONE SOCIALE DEL SOGGETTO PROPONENTE .....	5
1.2	DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ CHE SI INTENDE SVOLGERE .....	6
1.3	FASE 1 .....	11
1.4	FASE 2 .....	13
1.5	INFORMAZIONI RELATIVE ALL'UBICAZIONE DELL'IMPIANTO .....	14
1.6	DIMOSTRAZIONE DI NON ASSOGGETTAMENTO DEL PROGETTO ALLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PREVISTE DALLA NORMATIVA VIGENTE .....	15
1.7	INDIVIDUAZIONE DEGLI ENTI COMPETENTI PER IL RILASCIO DI PARERI, NULLA OSTA, CONCESSIONI, AUTORIZZAZIONI E ASSENSI NECESSARI PER LA REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO.....	15
1.8	INDIVIDUAZIONE E MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE OPERAZIONI DI RECUPERO CHE SI INTENDE EFFETTUARE E DATI RELATIVI AI RIFIUTI SOTTOPOSTI ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO .....	16
1.8.1	<i>Ubicazione dell'impianto di trattamento</i> .....	16
1.8.2	<i>Requisiti dell'impianto di trattamento</i> .....	16
1.8.3	<i>Organizzazione del centro di raccolta</i> .....	19
1.8.4	<i>Criteri per lo stoccaggio</i> .....	20
1.8.5	<i>Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso</i> .....	22
1.8.6	<i>Modalità di bonifica dei motori</i> .....	24
1.8.7	<i>Attività di demolizione</i> .....	24
1.8.8	<i>Operazioni di trattamento per favorire il riciclaggio</i> .....	25
1.8.9	<i>Criteri di gestione</i> .....	25
1.9	DATI RELATIVI AI RIFIUTI SOTTOPOSTI ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO .....	25
1.10	DATI RELATIVI AGLI EVENTUALI RIFIUTI DERIVANTI DALLE OPERAZIONI DI RECUPERO E/O SMALTIMENTO .....	26
1.11	DESCRIZIONE DELLE MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE OPERAZIONI DI RECUPERO E/O SMALTIMENTO.....	26
1.12	INFORMAZIONI RELATIVE ALLE PROCEDURE DI ACCETTAZIONE, PESATURA E CARATTERIZZAZIONE DEI RIFIUTI IN INGRESSO: <i>PIANO GESTIONE OPERATIVA</i> .....	26
1.13	DESCRIZIONE MACCHINARI/APPARECCHIATURE UTILIZZATI PER LE OPERAZIONI DI MOVIMENTAZIONE E TRATTAMENTO DI BONIFICA E RECUPERO .....	27
1.14	CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE AREE DI STOCCAGGIO, DI BONIFICA E RECUPERO .....	27
1.15	DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE E DIMENSIONALI DEL SISTEMA DI RACCOLTA E DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE REFLUE METEORICHE E RELATIVO PUNTO DI SCARICO. ....	27
1.15.1	<i>Raccolta acque di prima pioggia</i> .....	27
1.15.2	<i>Ciclo di depurazione</i> .....	28
1.16	EMISSIONI IN ATMOSFERA .....	28
1.17	MATERIE PRIME UTILIZZATE.....	28
1.18	SICUREZZA E SALUTE DEI LAVORATORI.....	28
1.19	RUMORE .....	29
1.20	TRAFFICO.....	29
1.21	GARANZIE FINANZIARIE.....	29
<b>2</b>	<b>RELAZIONE GEOLOGICA</b> .....	<b>29</b>
<b>3</b>	<b>ELABORATI GRAFICI</b> .....	<b>29</b>
<b>4</b>	<b>RELAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE</b> .....	<b>30</b>
<b>5</b>	<b>RELAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA)</b> .....	<b>30</b>
<b>6</b>	<b>VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA</b> .....	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>PIANO DI SICUREZZA</b> .....	<b>30</b>

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

8	SPECIFICHE TECNICHE DEI MATERIALI DA UTILIZZARE .....	30
9	PIANO FINANZIARIO .....	30
10	DOCUMENTAZIONE IN MATERIA URBANISTICO/EDILIZIA ED IGIENICO SANITARIA .....	30
11	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO CON VISIONI PANORAMICHE DI INTERESSE ED INDICAZIONE IN PLANIMETRIA DEI PUNTI DI RIPRESA .....	30
12	DOCUMENTAZIONE COMPROVANTE LA PROPRIETÀ E/O DISPONIBILITÀ DELL'AREA.....	30
13	PROGRAMMA DI CONTROLLO (PC).....	31
14	PIANO DI RIPRISTINO AMBIENTALE.....	31
15	CONFRONTO TRA LE MISURE ADOTTATE E LE BAT.....	31

## TAVOLE

N°-	Titolo
Tav. 1	Lay-out impianto – Fase 1
Tav. 2	Lay-out impianto – Fase 2
Tav. 3	Planimetria scarichi
Tav. 4	Viabilità

## ALLEGATI

Allegato 1: Rifiuti in ingresso & in stoccaggio prodotti  
Allegato 2: Documentazione fotografica  
Allegato 3: Relazione tecnica acque

## ALLEGATI GRAFICI

All. Grafico 1	Corografia 1:10.000
All. Grafico 2	Estratto CRT in scala 1:5.000
All. Grafico 3	Planimetria catastale scala 1:2.000

## DOCUMENTI ALLEGATI

Doc. 1 - Atto di Costituzione  
Doc. 2 - Documento di identità del legale rappresentante  
Doc. 3 - Documento contratto d'affitto  
Doc. 4 - Certificazione veicoli elettrici

## ELABORATI RICHIAMATI

Elaborato 1: Relazione tecnica (presente documento)  
Elaborato 2: Studio Impatto Ambientale- D-LGS 152/2006  
Elaborato 3: Sintesi non tecnica  
Elaborato 4: Valutazione di incidenza ambientale  
Elaborato 5: Documenti domanda autorizzazione allo scarico  
Elaborato 6: Documenti emissioni.

---

Relazione tecnico descrittiva  
Presentazione domanda di V.I.A.  
PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

Elaborato 7: Previsione Impatto Acustico

Elaborato 8: Piano di sicurezza

Elaborato 9: Documentazione in materia urbanistico-edilizia

Elaborato 10: Piano di ripristino del sito

## 0. PREMESSA

La presente domanda viene presentata dal Sig. Marsetti Moreno che sarà il titolare della nuova ditta oggetto della presente domanda.

Lo scrivente Sig. Marsetti Moreno, intende installare nella sede operativa a Isola Vicentina (VI) in via Europa n. 45/f, un centro di raccolta e trattamento dei veicoli a motore fuori uso (principalmente automobili), nel rispetto della direttiva 2000/53/CE (D.Lgs. 209/03). Il nuovo impianto prevede la possibilità di ricevere in ingresso, oltre agli autoveicoli fuori uso (codice CER 16 01 04\* e 16 01 06), anche i rifiuti con codici di altre attività affini.

Ai sensi della L.R. Veneto nr. 10/1999 l'attività è assoggettata alla procedura di V.I.A. in quanto individuabile all'allegato A1-bis comma g) da parte della Commissione VIA Provinciale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/06.

La presente relazione viene redatta a corredo della domanda di richiesta di presentazione della domanda di V.I.A. ed ha lo scopo di descrivere il progetto secondo Allegato A alla Dgr. n. 2966 del 26 sett. 2006 – Regione Veneto - "Elenco elaborati tecnici da allegare alla domanda di approvazione del progetto e di realizzazione degli impianti di recupero e di smaltimento di rifiuti" e D.Lgs. n. 209 del 24 giugno 2003 (attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso).

I punti riportati di seguito seguono la medesima numerazione progressiva dell'elenco degli elaborati sopra citati (L.R. 21 gennaio 2000, n. 3 – Art. 22, comma 3) e alcuni elaborati sono riportati singolarmente.

La ditta intende principalmente svolgere attività di raccolta di veicoli fuori uso (principalmente autoveicoli) non bonificati (CER 16 01 04\*) e bonificati (CER 16 01 06) con una capacità massima di trattamento pari a 3500 mezzi leggeri e 500 mezzi pesanti all'anno, corrispondenti a 5000 t/anno.

Le operazioni che vengono eseguite su detti rifiuti non sono:

R13 – Messa in riserva di rifiuti per sottoporli a una delle operazioni indicate nei punti da R1 a R12 (escluso il deposito temporaneo prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti);

R4 – Riciclo/recupero dei metalli e dei composti metallici;

R12 – Selezione di rifiuti in ingresso.

## 1 RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA

### 1.1 IDENTITÀ E/O RAGIONE SOCIALE DEL SOGGETTO PROPONENTE

<b>Ragione sociale</b>	MARSETTI RECYCLING SRLS
<b>Sede Operativa:</b>	via Europa n. 45/f, Isola Vicentina (VI)
<b>Il recapito attuale è:</b>	Via del Lavoro n. 3, Malo (VI)

<b>E-mail:</b>	marsettirecyclingsrls@gmail.com marsettirecyclingsrl@legalmail.it
----------------	--

<b>Titolare/legale rappresentante:</b>	Marsetti Moreno – Si allega documento di identità
--	---

---

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

## 1.2 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ CHE SI INTENDE SVOLGERE

L'attività della ditta consiste principalmente nella raccolta di veicoli fuori uso (principalmente autoveicoli) non bonificati (CER 16 01 04\*) e bonificati (CER 16 01 06), nel trattamento di bonifica dei mezzi ed eventuale successiva separazione delle parti recuperabili per la rivendita di pezzi di ricambio e il recupero dei materiali. Inoltre si prevede che in ingresso possano essere accettati anche rifiuti non pericolosi, come specificato nelle seguenti tabelle. In particolare la ditta avrà a disposizione specifiche apparecchiature:

- per il recupero di cavi verrà utilizzata una pelacavi per la separazione della plastica (CER 19 12 04) dal rame (CER 16 01 18);
- per il trattamento di motori elettrici verrà utilizzata una pressa con cuneo per la separazione della carcassa dal rotore con recupero separato dei componenti (metallo carcassa – CER 16 01 18 o 16 01 17 - e rame rotore – CER 16 01 18); in Figura 1 si riporta un'immagine esemplificativa dell'attrezzatura;

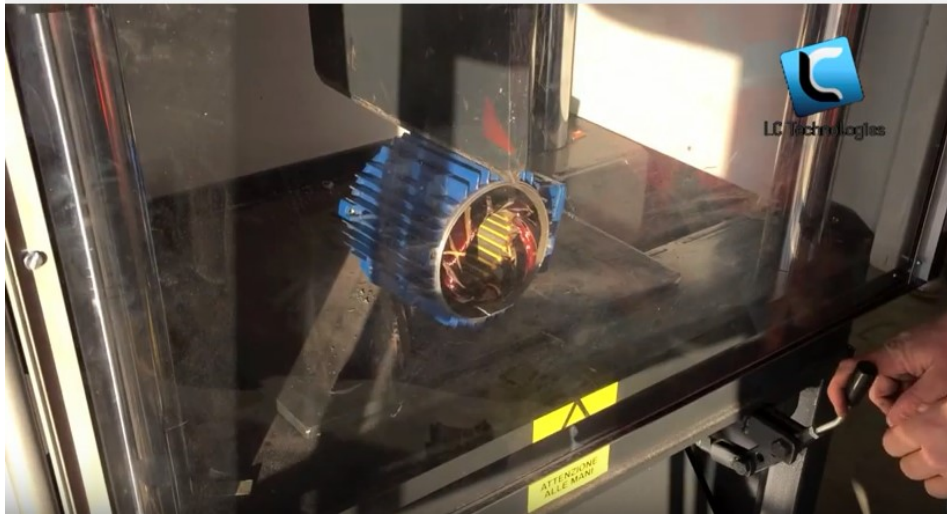


Figura 1. Macchinario per il trattamento dei motori elettrici (immagine esemplificativa)

- per il trattamento dei filtri olio verrà utilizzata la seguente procedura: foratura e scolatura filtro con recupero dell'olio/gasolio (CER 13 02 05\*), apertura del filtro con separazione dell'elemento filtrante (carta – CER 15 02 02\*) dalla carcassa metallica (alluminio – CER 16 01 18).

A seguito si riporta uno schema a blocchi del ciclo produttivo (Figura 2).

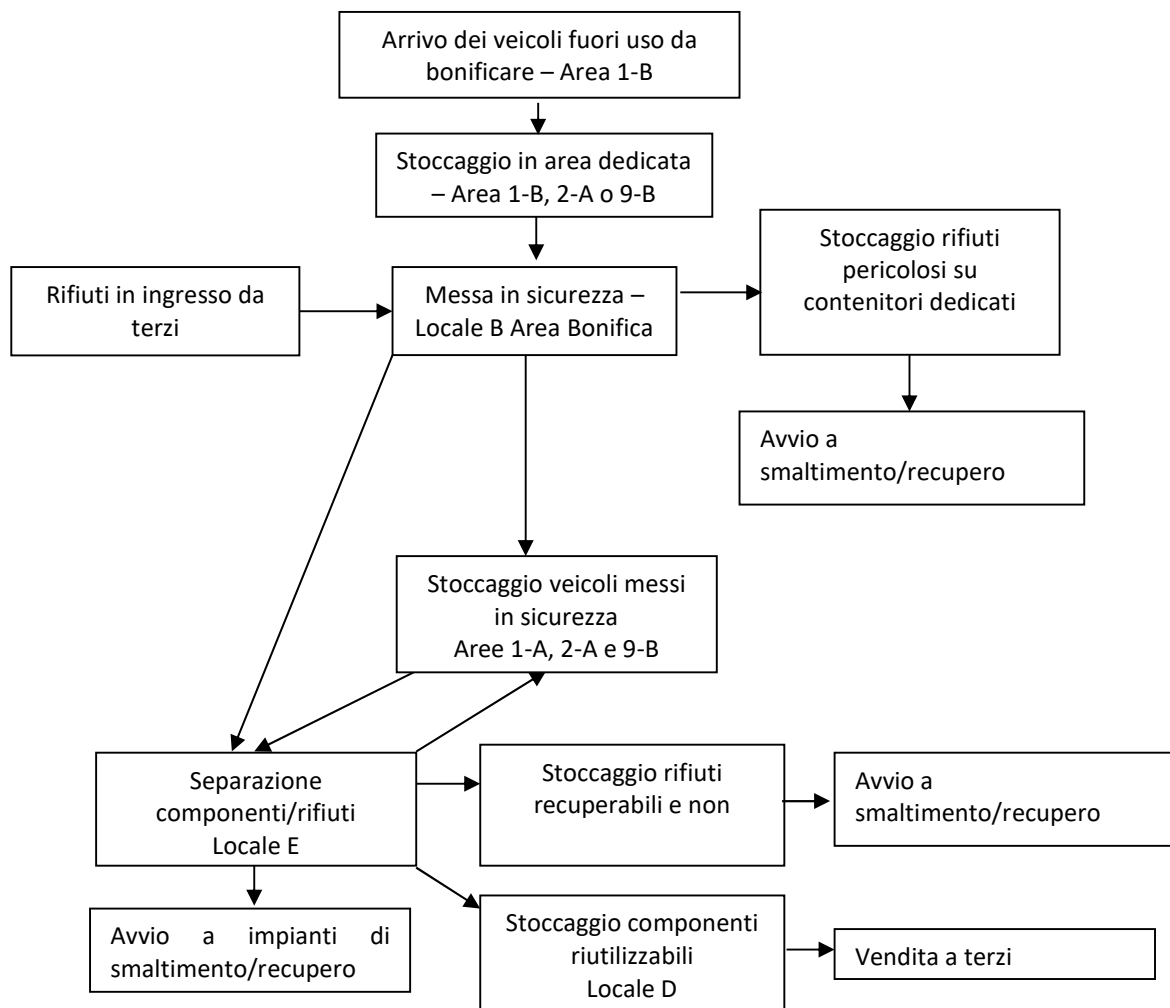


Figura 2 - Schema a blocchi del ciclo produttivo

La ditta opererà durante l'orario diurno ed indicativamente nell'orario dalle 7 alle 19.

In Tabella 1 e Tabella 2 si riporta la tipologia di rifiuti, l'attività ed i quantitativi annui previsti dal progetto. Si precisa che il peso medio di un mezzo da bonificare è assunto pari a 1 tonnellata, mentre quello di un mezzo bonificato è 0,75 tonnellate. Una descrizione più dettagliata è riportata in Allegato 1, Tav. 1 e Tav. 2.

Tabella 1- Tipologie di operazione

Operazione di recupero	Descrizione	Quantità massima	
R4	Riciclo/recupero di componenti principalmente metallici (parti di ricambio-motori).	50 t/giorno	5000 t/anno
R13	Messa in riserva di rifiuti per sottoporli a una delle operazioni indicate nei punti da R1 a R12 (escluso il deposito temporaneo prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti);		

Tabella 2A- Tipologie di rifiuto in ingresso

CER	CLASSIFICAZIONE	DESCRIZIONE	CARETTERISTICHE
<b>Operazione recupero R4 – trattamento – rifiuti in ingresso</b>			
16 01 04*	Pericoloso	Veicoli fuori uso da bonificare	Veicoli da bonificare
16 01 06	Non pericoloso	Veicoli fuori uso bonificati, non contenenti né liquidi né altri componenti pericolose	Veicoli bonificati
<b>Operazione recupero R12 – selezione – rifiuti in ingresso</b>			
16 01 07*	Pericoloso	Filtri dell'olio	Filtri olio
16 02 14	Non pericoloso	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	Motori elettrici
16 02 16	Non pericoloso	Componenti rimosso da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215	
16 01 22	Non pericoloso	Metalli ferrosi	
16 01 18	Non pericoloso	Metalli non ferrosi	Cavi (rame, alluminio)
<b>Operazione recupero R13 – stoccaggio – rifiuti in ingresso</b>			
16 01 17	Non pericoloso	Metalli ferrosi	Ferro
16 01 18	Non pericoloso	Metalli non ferrosi	Alluminio
16 01 22	Non pericoloso	Metalli ferrosi	Motori ed assali
16 01 19	Non pericoloso	Plastica	Materiale plastico e fibre sintetiche (paraurti, plance, imbottiture sedili, pannelli, ...)
17 02 01 <sup>1</sup>	Non pericoloso	Legno	Legno da cassoni di mezzi pesanti
<sup>1</sup> Al legno derivante da cassoni di mezzi pesanti è stato attribuito il codice CER 17 02 01 in quanto non è presente un codice specifico nel capitolo 16 01 (sono eventualmente presenti solo codici generici 16 01 22 e 16 01 99); l'attività successiva di recupero è configurabile come la 9.1 dell'allegato 1 sub. 1 del D.M. 5 febbraio 1998.			

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO



Tabella 2B - Tipologie di rifiuto prodotti

<b>Operazione recupero R13 – stoccaggio – rifiuti prodotti</b>			
13 01 10*	Pericoloso	Oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati	Oli minerali per circuiti idraulici
13 02 04*	Pericoloso	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati	Scarti olio minerale
13 02 05*	Pericoloso	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	Olio motore, trasmissione, cambio
13 02 06*	Pericoloso	Scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	Scarti olio sintetico
13 02 08*	Pericoloso	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	Altri oli
13 07 01*	Pericoloso	Olio combustibile e carburante diesel	Olio combustibile e carburante diesel
13 07 03*	Pericoloso	Altri carburanti	Benzina
15 02 02*	Pericoloso	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	Materiale assorbente esausto
15 01 10*	Pericoloso	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	Imballaggi vari contaminati
16 01 04*	Pericoloso	Veicoli fuori uso da bonificare	Veicoli da bonificare
16 01 07*	Pericoloso	Filtri dell'olio	Filtri olio
16 01 08*	Pericoloso	Componenti contenenti mercurio	Componenti contenenti mercurio
16 01 09*	Pericoloso	Componenti contenenti PCB	Componenti contenenti PCB
16 01 10*	Pericoloso	Componenti esplosivi (ad esempio "air bag")	Air-bag
16 01 11*	Pericoloso	Pastiglie per freni, contenenti amianto	Freni in amianto
16 01 13*	Pericoloso	Liquidi per freni	Liquidi per freni
16 01 14*	Pericoloso	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	Antigelo
16 06 01*	Pericoloso	Batterie al piombo	Batterie
16 08 07*	Pericoloso	Catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose	Catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose
16 10 01*	Pericoloso	Soluzioni acquose di scarto, contenenti sostanze pericolose	Acqua lavaggio vetri
15 01 01	Non pericoloso	Imballaggi in carta e cartone	Imballaggi in carta e cartone puliti
15 01 03	Non pericoloso	Imballaggi in legno	Pallet in legno non riutilizzabili puliti

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

16 01 03	Non pericoloso	Pneumatici fuori uso	Pneumatici fuori uso
16 01 06	Non pericoloso	Veicoli fuori uso bonificati, non contenenti né liquidi né altri componenti pericolose	Veicoli bonificati
16 01 12	Non pericoloso	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111
16 01 17	Non pericoloso	Metalli ferrosi	Ferro
16 01 18	Non pericoloso	Metalli non ferrosi	Cavi, rame, magnesio, alluminio, materiale elettrico non contenente mercurio
16 01 19	Non pericoloso	Plastica	Materiale plastico e fibre sintetiche (paraurti, plance, imbottiture sedili, pannelli, ...)
16 01 20	Non pericoloso	Vetro	Vetro
16 01 22	Non pericoloso	Componenti non specificati altrimenti	Motori ed assali e motori elettrici
16 01 99	Non pericoloso	Rifiuti non specificati altrimenti	Rifiuti assimilabili vari da smaltire (tappetini, moquette, fari, gomme)
16 02 14	Non pericoloso	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	Motori elettrici
16 02 16	Non pericoloso	Componenti rimosso da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215	Motori elettrici
16 05 05	Non pericoloso	Gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 160504	Fluidi dei sistemi di condizionamento
16 08 01	Non pericoloso	Catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 160807)	Catalizzatori non contenenti sostanze pericolose
19 12 03	Non pericoloso	Metalli non ferrosi	Rame da trattamento cavi
19 12 04	Non pericoloso	Plastica e gomma	Plastica da cavi
19 12 07	Non pericoloso	Legno diverso da quello di cui alla voce 19 12 06	Legno da cassoni mezzi pesanti/agricoli
19 12 12	Non pericoloso	Altri rifiuti (compresi materiali misti) prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti, diversi da quelli di cui alla voce 191211	Misto non recuperabile

Si precisa che le operazioni di recupero R4 saranno limitate all'ottenimento di pezzi per il riutilizzo con mantenimento dello scopo originale di utilizzo; non è previsto l'ottenimento di materie prime secondarie (MPS).

La ditta prevede un incremento progressivo dei quantitativi di automezzi (bonificati e da bonificare) con ampliamento in capannone adiacente; il progetto prevede uno sviluppo in 2 fasi, descritte nel seguito.

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

### 1.3 FASE 1

La prima fase prevede lo sviluppo su un'area totale di 2800 m<sup>2</sup>. Si prevede che i veicoli bonificati possano essere sovrapposti mediante cantilever fino ad un massimo di 4. In Tabella 3 sono riportati i quantitativi richiesti per gli stoccaggi. Nell'allegata Tav. 1 si riporta il layout dell'impianto in questa fase. 4 posizioni sono riservate esclusivamente ai mezzi in attesa di bonifica. Altre 10 posizioni sono dedicate in alternativa ai mezzi da bonificare o bonificati; in questo caso i mezzi da bonificare saranno collocati all'occorrenza al primo livello dei cantilever, mentre i livelli sovrastanti sono di esclusiva pertinenza di mezzi bonificati.

Tabella 3–Quantitativi fase 1

Descrizione		Quantità (t)
<b>Rifiuti in stoccaggio</b>		<b>96,325</b>
Veicoli fuori uso	16 01 04*	14 <sup>1</sup>
Filtri dell'olio	16 01 07*	0,075
Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose	16 01 06	57,75 <sup>1</sup>
Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	16 02 14	0,5
Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215	16 02 16	0,5
Metalli ferrosi	16 01 17	10
Metalli non ferrosi	16 01 18	1,5
Componenti non specificati altrimenti	16 01 22	10
Legno	17 02 01	2
1 - Vi sono 10 postazioni utilizzabili all'occorrenza per veicoli da bonificare o bonificati – primo livello dei cantilever, vedi Tav. 1		
<b>Rifiuti in stoccaggio prodotti dall'attività (operazione R13)</b>		<b>38,55</b>
Oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati	13 01 10*	0,02
Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati	13 02 04*	0,025
Scarti di olio minerale per motori,	13 02 05*	0,465

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

ingranaggi e lubrificazione, non clorurati		
Scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	13 02 06*	0,04
Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	13 02 08*	0,02
Olio combustibile e carburante diesel	13 07 01*	0,05
Altri carburanti	13 07 03*	0,05
Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	15 01 10*	0,5
Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	15 02 02*	0,2
Imballaggi in carta e cartone	15 01 01	0,025
Imballaggi in legno	15 01 03	0,5
Filtri dell'olio	16 01 07*	0,075
Componenti contenenti mercurio	16 01 08*	0,02
Componenti contenenti PCB	16 01 09*	0,02
Componenti esplosivi (ad esempio "air bag")	16 01 10*	0,05
Pastiglie per freni, contenenti amianto	16 01 11*	0,02
Liquidi per freni	16 01 13*	0,05
Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	16 01 14*	0,2
Batterie al piombo	16 06 01*	1,5
Catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose	16 08 07*	0,2
Soluzioni acquose di scarto, contenenti sostanze pericolose	16 10 01*	0,1
Pneumatici fuori uso	16 01 03	2
Pastiglie per freni, diverse da quelle di	16 01 12	0,1

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

cui alla voce 160111		
Metalli ferrosi	16 01 17	10
Metalli non ferrosi	16 01 18	1,3
Plastica	16 01 19	2,7
Vetro	16 01 20	0,5
Componenti non specificati altrimenti	16 01 22	10
Rifiuti non specificati altrimenti	16 01 99	0,2
Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	16 02 14	1,5
Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215	16 02 16	1,5
Gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 160504	16 05 05	0,02
Catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 160807)	16 08 01	0,2
Metalli non ferrosi	19 12 03	0,2
Plastica e gomma	19 12 04	0,2
Legno diverso da quello di cui alla voce 19 12 06	19 12 07	2
Altri rifiuti (compresi materiali misti) prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti, diversi da quelli di cui alla voce 191211	19 12 12	2

#### 1.4 FASE 2

La seconda fase prevede l'espansione su un capannone adiacente; l'intera area del sito avrà una superficie pari a 4000 m<sup>2</sup>. Si prevede che i veicoli bonificati possano essere sovrapposti mediante cantilever fino ad un massimo di 4 autoveicoli. In questa fase si aumenterà quindi lo stoccaggio dei veicoli bonificati e da bonificare, come da Tabella 4; non si prevedono incrementi degli altri stoccaggi. Il layout dell'impianto è riportato nell'allegata Tav. 2. In particolare 4 posizioni sono riservate esclusivamente ai mezzi in attesa di bonifica. Altre 21 posizioni sono dedicate in alternativa ai mezzi da bonificare o bonificati; in questo caso i mezzi da bonificare saranno collocati all'occorrenza al primo livello dei cantilever, mentre i livelli sovrastanti sono di esclusiva pertinenza di mezzi bonificati.

---

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

Tabella 4–Aumento quantitativi fase 2

Descrizione		Quantità (t)
<b>Rifiuti in stoccaggio</b>		<b>228,075</b>
Veicoli fuori uso	16 01 04*	25 <sup>1</sup>
Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose	16 01 06	178,5 <sup>1</sup>
1 - Vi sono 21 postazioni utilizzabili all'occorrenza per vicoli da bonificare o bonificati – primo livello dei cantilever, vedi Tav. 2		

### 1.5 INFORMAZIONI RELATIVE ALL'UBICAZIONE DELL'IMPIANTO

L'impianto è situato nella ZAI di Isola Vicentina. Il contratto d'affitto del capannone è riportato in allegato.

L'impianto è ubicato nella parte meridionale del territorio amministrativo del Comune di Isola Vicentina (VI), catastalmente individuata alla tavola Unica, foglio n. 14, mappale 599-sub3. L'area si trova in una zona pianeggiante caratterizzata da terreni a verde o coltivati ed aree adibite ad attività industriale/artigianale. In Figura 3 si riporta una visione area dell'area.

Per eventuali vincoli ambientali si rimanda all'Elaborato 2 e all'Elaborato 4.



Figura 3 - Foto aerea dell'area - ditta Marsetti Recycling srls

L'area è classificata dal vigente PRG del Comune di Isola Vicentina come Z.T.O. D3 (commerciale, direzionale, produttiva).

L'area confina ai lati nord con zone ad uso agricolo (tipo E2), mentre a sud, ovest ed est con area D3 (commerciale, direzionale, produttiva).

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

Per quanto riguarda la viabilità, l'attività si trova lungo la Strada Provinciale SP46 che collega Schio e Malo a Vicenza. In Figura 4 si riporta l'estratto CTR dell'area.

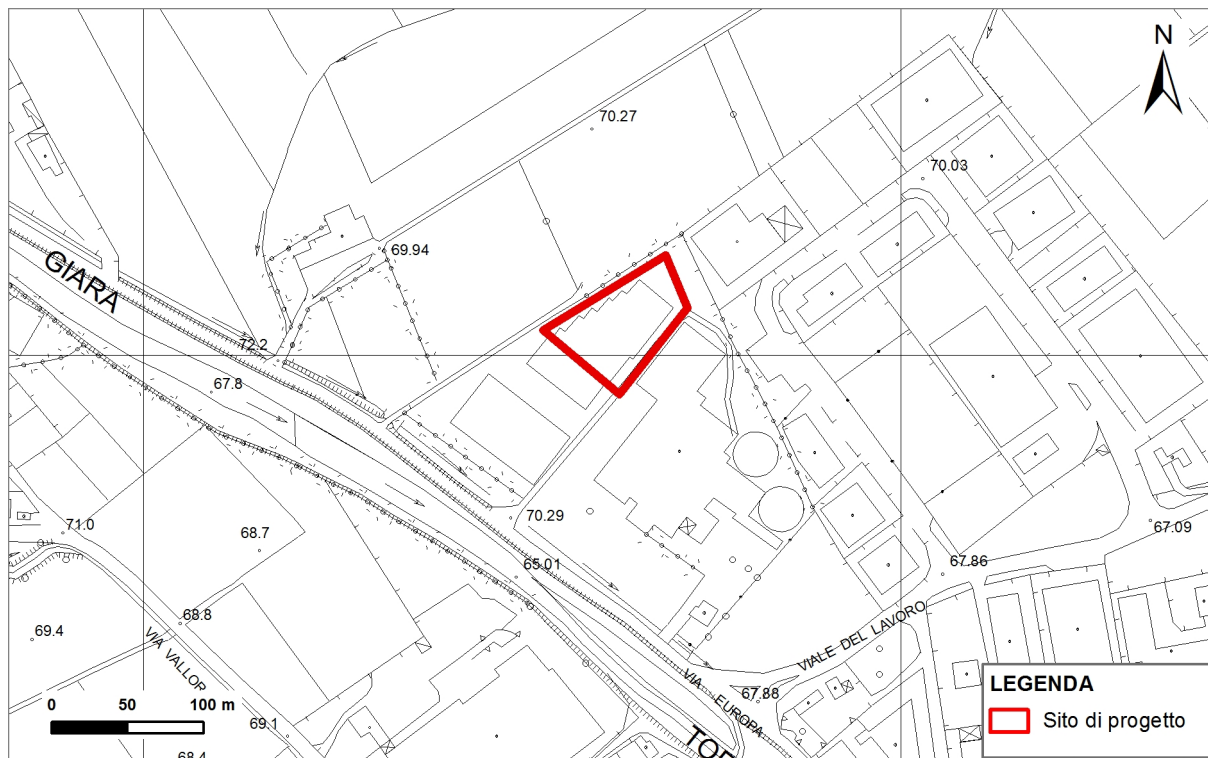


Figura 4 - Estratto CTR con indicata l'area dell'impianto fino alla fase 2-ditta Marsetti Recycling srls

#### 1.6 DIMOSTRAZIONE DI NON ASSOGGETTAMENTO DEL PROGETTO ALLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PREVISTE DALLA NORMATIVA VIGENTE

Punto non applicabile in quanto ai sensi della L.R. Veneto nr. 10/1999 gli impianti con attività di autodemolizione di veicoli fuori uso sono assoggettati alla procedura di V.I.A. in quanto individuabili all'allegato A1-bis comma g).

#### 1.7 INDIVIDUAZIONE DEGLI ENTI COMPETENTI PER IL RILASCIO DI PARERI, NULLA OSTA, CONCESSIONI, AUTORIZZAZIONI E ASSENSI NECESSARI PER LA REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO

Si riportano in Tabella 5 tutti gli enti competenti e tipo di pareri, nulla osta, concessioni e autorizzazioni di competenza, con indicato nella prima colonna se l'impianto ne è soggetto.

Tabella 5- Enti competenti e autorizzazioni

(indicare SI o NO)	ENTE COMPETENTE	PROCEDIMENTO	DOCUMENTI	RIFERIMENTI DI LEGGE
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	COMUNE Sportello unico di Isola Vicentina	Concessione o Autorizzazione edilizia per il collegamento interno di capannoni.	Da presentare al momento di collegare il secondo sito (terza fase)	Vedi gestione edilizia Elaborato 9
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	COMUNE e ULS	Attivazione Industria Insalubre - iscrizione	Richiesta attivazione industria insalubre	Art. 216 del T.U.LL.SS.

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

(indicare SI o NO)	ENTE COMPETENTE	PROCEDIMENTO	DOCUMENTI	RIFERIMENTI DI LEGGE
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	REGIONE Genio Civile	Nulla osta idraulico Genio Civile	//	//
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	REGIONE Genio Civile	Denuncia opere in area sismica al Genio Civile	//	//
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	(indicare ente competente)	Autorizzazione Ente proprietario strade	//	//
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	COMUNE / SOPRINTENDENZA	Autorizzazione paesaggistico - ambientale	//	//
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	REGIONE	Autorizzazione sovrintendenza su beni culturali	//	//
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	PROVINCIA	Autorizzazione emissioni in atmosfera- autorizzazione ed esercizio	//	D.Lgs n. 152/06
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	COMUNE	Autorizzazione allo scarico nel suolo di acque derivanti da uso assimilabile a domestico	//	//
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	PROVINCIA	Autorizzazione allo scarico in acque superficiali	//	//
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	PROVINCIA - A.V.S.	Autorizzazione allo scarico in fognatura civile e fognatura bianca	//	D.Lgs n. 152/06
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	REGIONE – Genio Civile	Autorizzazione costruzione pozzo	//	//
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	PROVINCIA	Autorizzazione al trattamento rifiuti pericolosi e non pericolosi – autorizzazione all’ esercizio	//	D.Lgs 152/06 Art 208 e L.R. n. 3/2000

L’impianto è soggetto al rilascio del CPI.

### **1.8 INDIVIDUAZIONE E MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE OPERAZIONI DI RECUPERO CHE SI INTENDE EFFETTUARE E DATI RELATIVI AI RIFIUTI SOTTOPOSTI ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO**

L’attività di autodemolizione rientra nella gestione di particolari categorie di rifiuti ai sensi del comma 13 dell’Art 231 del D.lgs 152/2006 pertanto la normativa tecnica di riferimento è il D.Lgs. 209/03.

A seguito viene descritta l’attività e l’organizzazione dell’impianto, in particolare in merito ai requisiti richiesti dal decreto. I singoli paragrafi riprendono i punti sviluppati dall’allegato I (norme tecniche relative alle caratteristiche dei centri di raccolta e degli impianti di trattamento dei veicoli fuori uso) e allegato II (norme tecniche relative alle operazioni di messa in sicurezza, la demolizione e il trattamento per il riciclaggio dei veicoli fuori uso) del D.Lgs. 209/03.

Si precisa che la ditta potrà trattare anche veicoli elettrici, come da certificazione allegata (Doc. 4).

#### **1.8.1 Ubicazione dell’impianto di trattamento**

L’ubicazione dell’impianto è stata precedentemente descritta nel paragrafo 1.5.

#### **1.8.2 Requisiti dell’impianto di trattamento**

L’impianto opererà nel settore raccolta e trattamento dei veicoli a motore fuori uso. Le operazioni sono schematicamente riassunte in Figura 2.

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO



Per l'identificazione delle aree e delle componenti edilizie si fa riferimento alle Tav. 1 e Tav. 2 allegate.

La pavimentazione dell'area interna ai capannoni è in cemento impermeabile, così come la pavimentazione dell'area esterna. Gli accessi sono dotati di un cordolo di 2 cm per la raccolta di eventuali acque di spegnimento (raccolta massima di 25m<sup>3</sup> acque spegnimento considerando i 1500 m<sup>2</sup> di superficie nella fase1, 45 m<sup>3</sup> considerando i 2500 m<sup>2</sup> di superficie nella fase 2) in modo che l'area interna funga da bacino di raccolta; anche gli accessi agli uffici saranno dotati di cordoli. I cordoli inoltre assicurano il contenimento di eventuali spanti all'interno dell'area dell'impianto per il tempo necessario alla loro rimozione (assorbimento con materiale assorbente inerte).

Dal momento che all'esterno non è prevista la presenza di mezzi né da bonificare né bonificati, si ritengono assenti eventuali impatti visivi negativi.

Lungo in confine al lato nord-est sono previsti degli stoccaggi di rifiuti (cassoni chiusi); questo lato è confinante con un'altra azienda, per cui non si configurano recettori sensibili; in ogni caso i cassoni non superano l'altezza di ,5 m, per cui non si configurano impatti visivi.

Il lato nord-ovest confina con terreni agricoli; anche qui sono previsti degli stoccaggi di rifiuti in cassoni (chiusi) con altezza massima di 2,5 m; dal momento che il piano del piazzale è 1,5 m al di sotto del piano del terreno agricolo confinante, l'altezza sporgente dei cassoni è prevista al massimo in 1 m. Pertanto si esclude anche qui la presenza di impatti visivi negativi.

Per quanto riguarda la viabilità questa si può suddividere in due tipologie (descritte Tav. 4in allegato):

- 1) Viabilità mezzi in ingresso ed uscita – attività autodemolizione;
- 2) Viabilità clienti – attività commercializzazione parti di ricambio.

#### Viabilità mezzi in ingresso ed uscita – attività autodemolizione

Considerando:

- l'area esterna a disposizione per lo stoccaggio delle carcasse bonificate e rifiuti: circa 730 m<sup>2</sup> nella fase 1 e 900 m<sup>2</sup> nella fase 2;
- l'area interna a disposizione per l'attività e lo stoccaggio delle carcasse bonificate e da bonificare: circa 1500 m<sup>2</sup> nelle fase 1 2500 m<sup>2</sup> nella fase 2, inclusi gli uffici;
- i portoni di accesso di larghezza 5 m

la viabilità e gli spazio di manovra risultano adeguati per la movimentazione sia per i mezzi pesanti (operanti all'esterno) che per le autovetture dei clienti, anche in caso di incidenti, garantendo inoltre un accesso anche ai mezzi di soccorso esterni (Vigili del Fuoco, Protezione Civile, ambulanze, ecc.).

Vengono di seguito analizzate le caratteristiche del centro con riferimento al D.lgs 209/03 e s.m.i.

Tabella 6- Caratteristiche del centro

Punto All.1 Dlgs 209/03 e D.Lgs 149/06	Caratteristiche del centro
2.1.a) area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di grassaggio;	L'area interna ha dimensione adeguata all'attività e movimentazione (1400m <sup>2</sup> escludendo uffici, spogliatoi e sevizi) e la pavimentazione è in cls. L'attività di bonifica sarà eseguita in area dedicata pavimentata in cls impermeabilizzato con resina e con pendenze verso una grigia collegata ad un contenitore per la raccolta spanti.
2.1.b) adeguata viabilità interna per un'agevole movimentazione, anche in caso di incidenti;	L'area interna sarà organizzata con vie di accesso e spazi di movimentazione interna degli automezzi.
2.1.c) sistemi di convogliamento delle acque meteoriche dotati di pozzetti per il drenaggio, vasche di raccolta e di decantazione, muniti di separatori per oli, adeguatamente dimensionati.	L'area esterna è pavimentata in cls e dotata di caditoie di raccolta acque di dilavamento; la descrizione del sistema di raccolta e trattamento è riportata nel seguito.
2.1.d) adeguato sistema di raccolta e di trattamento dei reflui, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia ambientale e sanitaria.	Tutte le aree sono impermeabilizzate e dotate di caditoie per la raccolta dei reflui.
2.1.e) deposito per le sostanze da utilizzare per l'assorbimento dei liquidi in caso di sversamenti accidentali e per la neutralizzazione di soluzioni acide fuoriuscite dagli accumulatori;	Il centro è attrezzato con un deposito di materiali assorbenti e neutralizzanti per l'assorbimento degli spanti(oli) e delle soluzioni acide degli accumulatori.
2.1.f) idonea recinzione lungo tutto il loro perimetro.	Tutta l'area è già recintata.
2.2.a) l'adeguato stoccaggio dei pezzi smontati e lo stoccaggio su superficie impermeabile dei pezzi contaminati da oli.	I pezzi smontati vengono stoccati all'interno del capannone in modo da preservare la loro integrità su superfici e impermeabile.
2.2.b) lo stoccaggio degli accumulatori in appositi contenitori, effettuando, sul posto o altrove, la neutralizzazione elettrolitica degli accumulatori, dei filtri dell'olio e dei condensatori contenenti policlorobifenili o policlorotrifenili.	Gli accumulatori vengono separati e stoccati in contenitori a tenuta. I filtri dell'olio (previa scolatura)e dei condensatori (quando presenti)contenenti policlorobifenili o policlorotrifenili sono posti in contenitori a tenuta stagna.
2.2.c) lo stoccaggio separato, in appositi serbatoi, dei liquidi e dei fluidi derivanti dal veicolo fuori uso, quali carburante, olio motore, olio del cambio, olio della trasmissione, olio idraulico, liquido di raffreddamento, antigelo, liquido dei freni, acidi degli accumulatori, fluidi dei sistemi di condizionamento e altri fluidi o liquidi contenuti nel veicolo fuori uso.	Sono presenti stoccaggi separati di liquidi e fluidi descritti nella tabella stoccaggi in Allegato 1.  I carburanti saranno riutilizzati internamente. Eventuale carburante di scarto verrà stoccato come rifiuto.
2.2d) l'adeguato stoccaggio degli pneumatici fuori uso	E' presente lo stoccaggio degli pneumatici in cassone.
2.3. Al fine di minimizzare l'impatto visivo dell'impianto e la rumorosità verso l'esterno, il centro di raccolta è dotato di adeguata barriera esterna di protezione ambientale, realizzata con siepi o alberature o schermi mobili.	Si ritiene non necessaria la mitigazione degli impatti visivi; per quanto riguarda l'impatto acustico, si rimanda all'allegata documentazione.
2.4. Il titolare del centro di raccolta garantisce la manutenzione nel tempo della barriera di protezione ambientale.	//

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

Viabilità clienti – attività commercializzazione parti di ricambio

La ditta svolgerà anche attività di commercializzazione parti di ricambio; l'area dedicata alla vendita è all'interno del capannone, su una superficie di circa 50 m<sup>2</sup>. Saranno previsti posti auto dedicati ai clienti come da regolamenti commerciali specifici (superficie totale 50 m<sup>2</sup>).

**1.8.3 Organizzazione del centro di raccolta**

L'area è organizzata nei "settori" previsti dal decreto 209/03 ed individuabili in Tav. 1(fase 1) ed in Tav. 2 (fase 2) in allegato:

- a. **settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento:** l'area di conferimento e stoccaggio è prevista all'interno del capannone (aree 1-B, 9-B e 2-A); è prevista un'area dove stoccare in alternativa i mezzi da bonificare o bonificati (aree 9-B e 2-A). I veicoli da sottoporre a trattamento di bonifica subito dopo il loro arrivo possono essere conferiti e stoccati anche direttamente nel settore di trattamento (locale A, area bonifica).

Gli automezzi da sottoporre a trattamento arrivano all'interno dell'impianto con uno dei seguenti modi:

- consegnati direttamente dal detentore che vuole disfarsi del veicolo;
- tramite soggetto autorizzato al trasporto dei veicoli fuori uso;
- tramite un concessionario, gestore di automercato o della succursale di una casa costruttrice che aveva ritirato il veicolo destinato alla demolizione.

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

Successivamente il veicolo viene scaricato dagli automezzi utilizzati per il trasporto dello stesso (se necessario) in attesa delle operazioni di messa in sicurezza e demolizione.

- b. **settore di trattamento del veicolo fuori uso:** l'area di trattamento (messa in sicurezza e demolizione) è prevista all'interno del capannone, pavimentata con cls impermeabilizzato con resina con pendenza tale da convogliare eventuali spanti verso un griglia collegata a contenitore di raccolta a tenuta (locale A area bonifica). In ogni caso, i ponti dedicati alla messa in sicurezza e demolizione sono dotati di proprio bacino di contenimento per intercettare eventuali spanti.

In seguito all'accettazione il veicolo viene sottoposto ai seguenti trattamenti elencati in ordine cronologico:

- messa in sicurezza: operazione di rimozione dei componenti pericolosi;
- demolizione: operazione di smontaggio, di rimozione, di separazione e di deposito dei pezzi di ricambio commerciabili e dei materiali e dei componenti in modo da non compromettere le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero.

- c. **settore di deposito delle parti di ricambio:** all'interno del capannone in scaffalature e cassoni (locale D);

---

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

- d. **settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi:** è prevista un'area interna per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi (aree 7-B, 2-B, 3-A, 4-A, 6-A e 7-A). I rifiuti pericolosi vengono separati all'origine e stoccati in appositi contenitori a tenuta stagna e su bacino di contenimento se necessario, in relazione alla provenienza, alla tipologia e alle caratteristiche di pericolo. I contenitori hanno caratteristiche chimico-fisiche idonee al contenimento del rifiuto.
- e. **settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili:** è prevista un'area interna per lo stoccaggio dei rifiuti non pericolosi (aree 8-B, 3-B, 4-B, 5-B, 6-B, 8-B, 5-A e 8-A); sono altresì previste aree all'esterno in appositi cassoni (aree 1-C, 2-C, 3-C, 4-C, 5-C, 6-C e 7-C). I rifiuti non pericolosi e recuperabili (non pericolosi) sono anch'essi sistemati all'interno di contenitori in relazione ai rispettivi codici CER.
- f. **settore di deposito dei veicoli trattati:** i veicoli bonificati ai quali sono stati tolti i pezzi commerciabili vengono stoccati in area interna (fase 1: area 1-A, 2-A e 9-B; fase 2: aree 1-F, 1-A, 2-A e 9-B). Le carcasse verranno sovrapposte mediante sistema di stoccaggio "a cantilever", in modo da non dover sovrapporre a contatto i veicoli (fino ad un massimo di 4): in tal modo si preservano meglio le carcasse per l'eventuale vendita e al contempo si aumenta la sicurezza, in quanto le sovrapposizioni risultano molto più stabili.

Il settore adibito al conferimento e allo stoccaggio di veicoli da bonificare non è utilizzato come stoccaggio di veicoli trattati; le due tipologie di veicoli sono stoccate in zone separate, identificate con cartelli con indicata la provenienza (rifiuti in ingresso o prodotti) ed il n°- CER. Le posizioni su cantilever dedicate in alternativa a veicoli da bonificare e bonificate sono solo quelle al piano terreno (le altre 3 posizioni superiori sono dedicate esclusivamente ai veicoli bonificati).

Ai sensi del comma 3.4 – All. I-D.Lgs. n 209/03i settori elencati con le lettere a, b, c, d, e ed f hanno un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni da effettuare e sono pavimentati in cls impermeabile resistente alle sostanze liquide contenute nei veicoli. In particolare il settore b, dove è maggiore il rischio di spandimenti, è in cls impermeabilizzato con resina ed è dotato di sistema di raccolta colaticci.

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

#### 1.8.4 Criteri per lo stoccaggio

I rifiuti pericolosi sono stoccati esclusivamente all'interno del capannone, mentre i rifiuti non pericolosi sono stoccati sia all'interno che all'esterno; in particolare, all'esterno del capannone sono stoccati rifiuti non pericolosi con basso rischio di cessione (motori ed assali che potrebbero ancora dare origine a modesta cessione sono stoccati all'esterno in zona coperta – area 6-C). Tutti i rifiuti sono gestiti in modo da assicurare la protezione ambientale e per la salute dell'uomo (art 178 D.Lgs 152/2006 - finalità); vengono suddivisi in base alle loro caratteristiche di pericolosità (art 187 D.Lgs 152/2006- divieto di miscelazione di rifiuti pericolosi).

Non vi sono contenitori fissi o interrati. Tutti i contenitori di liquidi sono posizionati su bacini di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso, oppure, nel caso che nello stesso bacino di contenimento vi siano più serbatoi, pari ad almeno il 1/3 del volume totale dei serbatoi e, in ogni caso, non inferiore al volume del serbatoio di maggiore capacità.

Sui recipienti verrà apposta idonea etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura e di sostanze pericolose. Per garantire l'applicazione dei criteri per lo stoccaggio il personale è istruito in merito, anche in relazione alle condizioni di sicurezza per l'ambiente e per la salute per tali operazioni (es. riempimento, travaso).

Le tabelle in Allegato 1 riportano una descrizione dei rifiuti che si originano dalla bonifica dei veicoli, le quantità e le modalità di stoccaggio.

Vengono descritti di seguito gli stoccaggi per tutte le tipologie di rifiuto che si originano dalla bonifica degli autoveicoli (Tabella 7).

Tabella 7- Criteri di stoccaggio

Punto All.1 Dlgs 209/03 e D.Lgs 149/06	Caratteristiche del centro
4.1. I contenitori o i serbatoi fissi o mobili, compresi le vasche ed i bacini utilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti posseggono adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti stessi	Per l'olio del motore e per il liquido antigelo sono utilizzate taniche o fusti su bacino di contenimento.
4.2. I contenitori o i serbatoi fissi o mobili devono essere 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.	I contenitori sono dotati di sistemi di chiusura ed il personale è istruito per effettuare in condizioni di sicurezza le operazioni di riempimento e di travaso.
4.3. 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.	Per lo scarico dell'olio prodotto sono utilizzate le manichette presenti nel mezzo di trasporto. La ditta non prevede di avere manichette proprie. Il momento dello scarico sarà visionato da un addetto del centro di demolizione.
4.4. Il serbatoio fisso o mobile deve riservare un volume residuo di sicurezza pari al 10% ed essere dotato di dispositivo antitraboccamento o di tubazioni di troppo pieno e di indicatore di livello.	In tutti i contenitori il controllo viene effettuato visivamente.
4.5. Qualora lo stoccaggio dei rifiuti liquidi pericolosi è effettuato in un bacino fuori terra, questo deve essere dotato di un bacino di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso, oppure, nel caso che nello stesso bacino di contenimento vi siano più serbatoi, pari ad almeno il 1/3 del volume totale dei serbatoi e, in ogni caso, non inferiore al volume del serbatoio di maggiore capacità. Sui recipienti fissi e mobili deve essere apposta apposita etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato con forte riferimento alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose.	Tutti i contenitori fuori terra per i rifiuti citati nel presente punto sono dotati di bacino di contenimento o di intercapedine conforme alla normativa. Tutti i contenitori sono adeguatamente etichettati.

Punto All.1 Dlgs 209/03 e D.Lgs 149/06	Caratteristiche del centro
4.6. Lo stoccaggio degli accumulatori è effettuato in appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse e che devono essere neutralizzati in loco.	I contenitori predisposti per le batterie sono a tenuta e in modo da permettere di raccogliere eventuali liquidi che saranno neutralizzati in loco mediante polvere neutralizzante.
4.7. La gestione del CFC e degli HCF avviene in conformità a quanto previsto dal decreto ministeriale 20 settembre 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 2 ottobre 2002, n. 231.	I condizionatori sono svuotati mediante specifica apparecchiatura.
4.8. Per i rifiuti pericolosi sono, altresì, rispettate le norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute.	I rifiuti pericolosi saranno stoccati in contenitori dedicati e identificati con cartelli indicanti le caratteristiche di pericolo degli stessi.
4.9. Qualora lo stoccaggio avvenga in cumuli, detti cumuli devono essere realizzati su basamenti impermeabili resistenti all'attacco chimico dei rifiuti, che permettono la separazione dei rifiuti dal suolo sottostante. L'area deve avere una pendenza tale da convogliare gli eventuali liquidi in apposite canalette e in pozzetti di raccolta. Lo stoccaggio in cumuli di rifiuti deve avvenire in aree confinate e i rifiuti pulverulenti devono essere protetti a mezzo di appositi sistemi di copertura.	Non è previsto lo stoccaggio in cumuli
4.10. Lo stoccaggio degli oli usati è realizzato nel rispetto delle disposizioni di cui al decreto legislativo 27 gennaio 1992, n.95, e successive modificazioni, e al decreto ministeriale 16 maggio 1996, n. 392. I pezzi smontati contaminati da oli devono essere stoccati su basamenti impermeabili.	I singoli contenitori per lo stoccaggio degli oli esausti previsti sono di capacità inferiore ai 500 litri. La registrazione degli oli esausti sarà tenuta nel registro di carico e scarico rifiuti.
4.11. I recipienti, fissi o mobili, utilizzati all'interno dell'impianto di trattamento e non destinati ad essere reimpiegati per le stesse tipologie di rifiuti, sono sottoposti a trattamenti di bonifica idonei a consentire le nuove utilizzazioni. Detti trattamenti sono effettuati presso idonea area dell'impianto appositamente allestita o presso centri autorizzati.	Tutti i recipienti verranno usati solo per le stesse tipologie di rifiuti. In caso di reimpiego subiranno una bonifica prima di essere usati oppure saranno smaltiti come imballi pericolosi (N. CER 15 01 10*)

#### 1.8.5 Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso

Le operazioni di trattamento vengono effettuate in conformità con Art.2- comma 2 D.Lgs. n. 22 /97 e nel rispetto dei seguenti obblighi:

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

- le operazioni di messa in sicurezza vengono effettuate secondo Punto 5 All. 1 Dlgs 209/03 - Tabella 8 a seguito;
- attuazione di tutte le operazioni necessarie a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente prima di procedere allo smontaggio.

La bonifica dei veicoli fuori uso prevede gli accorgimenti descritti nella seguente Tabella 8. Per i componenti pericolosi ci si attiene anche agli elaborati messi a disposizione dei produttori del veicolo, qualora disponibili, che permettono di identificare i diversi componenti e materiali del veicolo e l'ubicazione di tutte le sostanze pericolose in essi presenti, in particolare per i componenti difficilmente identificabili quali quelli contenenti piombo e mercurio (art. 10 D.lgs 209/03).

La ditta dispone inoltre delle seguenti apparecchiature:

- Macchina per recupero filtri: si tratta di un macchinario che separa la carcassa metallica dal corpo filtrante del filtro (apparecchiatura M1 nelle allegate planimetrie); dopo scolatura, carcassa e corpo filtrante vengono smaltite separatamente.
- Macchina pela-cavi: si tratta di un macchinario per la separazione della guaina in materiale plastico dalla parte metallica del cavo (apparecchiatura M2 nelle allegate planimetrie); guaina e parte metallica interna vengono quindi smaltite separatamente.
- Macchina per recupero motori elettrici (avviamento): si tratta di un macchinario per la separazione tra il corpo del motore elettrico e le bobine/magneti interni (apparecchiatura M3 nelle allegate planimetrie); le varie parti separate vengono quindi smaltiti separatamente.

Grazie a queste apparecchiature, la ditta prevede la possibilità di operare lo smaltimento di motori elettrici, cavi e filtri anche ricevuti direttamente da terzi (operazione R4, vedi Tabella 2).

La bonifica dei motori è descritta a parte al punto 1.8.6 del presente documento.

Tabella 8: Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo

Punto All.1 D.lgs 209/03	Caratteristiche del centro
5.1.a) rimozione degli accumulatori, neutralizzazione delle soluzioni acide eventualmente fuoriuscite e stoccaggio in appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse; la neutralizzazione elettrolitica può essere effettuata sul posto o in altro luogo.	I contenitori per le batterie sono a tenuta e permettono di raccogliere eventuali liquidi neutralizzati in loco mediante calce o polvere similare.
5.1.b) rimozione dei serbatoi di gas compresso ed estrazione, stoccaggio e combustione dei gas ivi contenuti nel rispetto della normativa vigente per gli stessi combustibili.	Le bombole di GPL o gas metano verranno rimosse e bonificate tramite idoneo impianto trasportabile Vacuum-gas a norma CE di cui si allegano le schede tecniche. Tale apparecchiatura è stoccata in area coperta (locale B – area bonifica), mentre il suo utilizzo è previsto all'esterno.
5.1.c) rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere, quali air-bag.	E' prevista l'asportazione degli air-bag e la loro disattivazione mediante lo scollegamento dei cavi elettrici di contatto che provocano l'esplosione.

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

Punto All.1 D.lgs 209/03	Caratteristiche del centro
5.1.d) prelievo del carburante e avvio a riuso.	Il carburante verrà prelevato e riutilizzato per usi interni. Eventuale carburante di scarto verrà stoccato come rifiuto.
5.1.e) rimozione, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori, secondo le modalità e le prescrizioni fissate per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi, di olio motore, di olio della trasmissione, di olio del cambio, di olio del circuito idraulico, di antigelo, di liquido refrigerante, di liquido dei freni, di fluidi refrigeranti dei sistemi di condizionamento e di altri liquidi e fluidi contenuti nel veicolo fuori uso, a meno che non siano necessari per il reimpiego delle parti interessate.	Tutti i liquidi e i fluidi sono prelevati e stoccati separatamente nell'area ad essi dedicata. I fluidi del sistema di condizionamento sono estratti con specifica attrezzatura in grado di aspirare il gas contenuto e di immetterlo in bombola dedicata. Il fluido viene stoccato per essere riutilizzato o, più probabilmente, smaltito come rifiuto.
5.1.f) rimozione del filtro-olio che deve essere privato dell'olio, previa scolatura; l'olio prelevato deve essere stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro deve essere depositato in apposito contenitore, salvo che il filtro stesso non faccia parte di un motore destinato al reimpiego.	I filtri olio vengono lasciati scolare, quindi aperti con apposita apparecchiatura (apparecchiatura M1 nelle allegate planimetrie); si procederà quindi con la separazione della parte metallica (carcassa) e della parte filtrante, entrambe avviate a smaltimento.
5.1.g) rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti PCB.	I condensatori contenenti PCB non sono utilizzati nei veicoli recenti e sono attualmente molto rari. E' prevista l'asportazione e lo stoccaggio in area dedicata. In caso di incertezza, verranno tutti gestiti come contenenti PCB.
5.1.h) rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio.	I componenti contenenti mercurio possono essere presenti nei veicoli non recenti è prevista l'asportazione e lo stoccaggio nell'area dedicata.

### 1.8.6 Modalità di bonifica dei motori

I motori estratti dai veicoli in demolizione possono essere indirizzati a:

- recupero dei motori per la vendita;
- recupero del motore per la vendita come parti di ricambio;
- avvio al recupero come materia prima/recupero.

I motori vengono bonificati. Viene aperto quindi il tappo inferiore per raccogliere l'olio residuo raccolto in contenitori.

Lo stoccaggio del motore avviene su cassone e non in superficie. Eventuali perdite di olio vengono raccolte con materiale assorbente che sarà raccolto a parte e smaltito come rifiuto (15 02 02\*).

### 1.8.7 Attività di demolizione

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

---

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO



a) smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso od altre operazioni equivalenti, volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente identificabili nel paragrafo dedicato alla bonifica 1.8.5;

b) rimozione, separazione e deposito dei materiali e dei componenti pericolosi in modo selettivo, così da non contaminare i successivi residui della frantumazione provenienti dal veicolo fuori uso: la rimozione, la separazione e il deposito dei componenti segue l'ordine riportato in paragrafo 1.8.5;

c) eventuale smontaggio e deposito dei pezzi di ricambio commercializzabili, nonché dei materiali e dei componenti recuperabili, in modo da non compromettere le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero: è previsto un magazzino dedicato per lo stoccaggio delle parti di ricambio e cassoni contenenti materiali da avviare a recupero di materia dove verranno stoccati anche i rifiuti recuperabili derivanti dall'attività di recupero.

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

### **1.8.8 Operazioni di trattamento per favorire il riciclaggio**

Le carcasse bonificate non indirizzate alla vendita sono private per quanto possibile delle componenti riutilizzabili e sono stoccate in attesa di essere avviate al definitivo smaltimento. Non è prevista operazione di pressatura. Dalle carcasse non vengono tolti gli pneumatici e i grandi componenti in plastica (paraurti, etc ...) in cattive condizioni in quanto separati dall'impianto finale. I pianali separati dalle carcasse sono smaltiti come rifiuti metallici.

Le operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio effettuate dall'impianto consistono:

- nella rimozione del catalizzatore e nel deposito del medesimo in apposito contenitore, adottando i necessari provvedimenti per evitare la fuoriuscita di materiali e per garantire la sicurezza degli operatori;
- nella rimozione dei componenti in vetro e stoccaggio in apposita cassa;
- nella rimozione dei componenti metallici ferrosi e non ferrosi contenenti rame (cavi), alluminio e stoccaggio in contenitori dedicati.
- nel recupero dei filtri (apparecchiatura M1 nelle allegate planimetrie).
- nel recupero dei cavi (apparecchiatura M2 nelle allegate planimetrie).
- nel recupero motori elettrici (apparecchiatura M3 nelle allegate planimetrie).

### **1.8.9 Criteri di gestione**

Di seguito vengono analizzati i criteri di gestione previsti al punto nr. 8 dell'allegato 1 del Dlgs 209/03.

L'area di conferimento automezzi da bonificare è coperta; il quantitativo massimo di mezzi è riportato in Tabella 3 (fase 1) e Tabella 4 (fase 2).

Nell'area dedicata allo stoccaggio del veicolo messo in sicurezza è effettuata la sovrapposizione massima di 4 veicoli mediante cantilever; il numero massimo di veicoli è riportato in Tabella 3 (fase 1) e Tabella 4 (fase 2). Le parti di ricambio destinate alla commercializzazione sono stoccate all'interno del capannone in zona coperta e su superficie impermeabile (locale D).

## **1.9 DATI RELATIVI AI RIFIUTI SOTTOPOSTI ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO**

I codici CER dei rifiuti in entrata per i quali si richiede autorizzazione sono riportati in Tabella 2 (Operazione recupero R4 – trattamento).

---

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

#### **1.10 DATI RELATIVI AGLI EVENTUALI RIFIUTI DERIVANTI DALLE OPERAZIONI DI RECUPERO E/O SMALTIMENTO**

Per quanto riguarda la tipologia, i quantitativi e le modalità di smaltimento di materiale/rifiuti in stoccaggio previsti, sono riportati in Tabella 2 (Operazione recupero R13 – stoccaggio) e nelle tabelle dell'Allegato 1, contenenti anche le modalità di gestione e la destinazione finale dei rifiuti (R o D).

#### **1.11 DESCRIZIONE DELLE MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE OPERAZIONI DI RECUPERO E/O SMALTIMENTO**

Le modalità gestionali ed operative con cui la ditta intende effettuare l'attività di recupero sono descritte nel precedente paragrafo 1.8.

Lo schema a blocchi del ciclo produttivo è riportato nel precedente paragrafo 1.2.

#### **1.12 INFORMAZIONI RELATIVE ALLE PROCEDURE DI ACCETTAZIONE, PESATURA E CARATTERIZZAZIONE DEI RIFIUTI IN INGRESSO: PIANO GESTIONE OPERATIVA**

I veicoli in arrivo provengono da privati o da concessionari (veicoli non bonificati -CER 16 01 04\*) o da altri impianti di trattamento e recupero (veicoli da bonificare - CER16 01 06); vengono controllati o in fase di raccolta (per i trasporti fatti direttamente) o in fase di arrivo per verificare eventuali presenze anomale di altri rifiuti (es. se contengono batterie, gomme oltre a quelle di stagione).

Si richiede l'autorizzazione per ricevere in ingresso anche i rifiuti con codici CER 16 01 17, 16 01 22, 16 01 18, 16 01 19, 16 2 14, 16 02 16, 16 01 07\* e 17 02 01.

Si ritiene che i rifiuti in ingresso siano facilmente identificabili e quindi non viene richiesta ai fornitori l'analisi di classificazione.

La gestione operativa dell'impianto è organizzata nel seguente modo:

- a) *modalità di conferimento dei rifiuti all'impianto*: trattasi di rifiuti solidi non polverulenti conferiti sfusi e chiaramente identificabili;
- b) *tipologia degli automezzi utilizzati*: i mezzi utilizzati per il trasporto richiedono specifiche attrezzature di carico/scarico;
- c) *sistemi utilizzati per assicurare il contenimento delle emissioni originate dalla dispersione eolica*: non applicabile in quanto tutta l'attività è svolta all'interno;
- d) *perdite provenienti da eventuali spanti e colaticci nel corso del conferimento*: i veicoli e i suoi componenti possono dare origine a spanti o colaticci. Il conferimento di veicoli avviene su area dotata di pavimentazione impermeabile ed eventuali perdite puntiformi saranno assorbite con materiale inerte (segatura) che sarà raccolto e smaltito come rifiuto (N. CER 15 02 02\*);
- e) *procedure di accettazione, pesatura e caratterizzazione dei rifiuti in ingresso*: i rifiuti oggetto di trattamento vengono valutati a vista in quanto facilmente identificabili. Il peso è determinato dal libretto di circolazione del veicolo fuori uso. Non è prevista la caratterizzazione del rifiuto in ingresso. Per i rifiuti provenienti da altri centri verrà verificato che la messa in sicurezza sia stata completata;
- f) *controllo del formulario*: dopo l'arrivo dei rifiuti verrà eseguito un controllo del formulario;

---

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

- g) *prelievi di campioni e relative modalità di analisi*: si ritiene che per la tipologia di rifiuto in ingresso non sia necessaria analisi;
- h) *modalità e criteri di deposito e stoccaggio dei rifiuti, anche derivanti dal processo di trattamento*: si fa riferimento al lay-out (Tav. 1 e Tav. 2) e all'Allegato 1. Lo stoccaggio dei rifiuti avviene su area dotata di pavimentazione impermeabile. I rifiuti sono stoccati in aree distinte in base alle loro caratteristiche. In particolare i rifiuti pericolosi liquidi o contenenti liquidi sono stoccati su bacini di contenimento. Il quantitativo di rifiuti posti all'interno del fabbricato è tale da rientrare nelle condizioni di necessità del CPI.

#### **1.13 DESCRIZIONE MACCHINARI/APPARECCHIATURE UTILIZZATI PER LE OPERAZIONI DI MOVIMENTAZIONE E TRATTAMENTO DI BONIFICA E RECUPERO**

Nell'impianto vengono utilizzati i macchinari elencati di seguito:

- Carrelli elevatori (a gasolio o batterie) per la movimentazione interna dei carichi;
- Caricatore gommato con polipo per la movimentazione dei carichi nel piazzale esterno;
- Ponti autosollevanti per la bonifica delle automobili;
- Utensili manuali o ad aria compressa o a batteria in genere;
- Carrello porta bombole a miscela ossi-acetilenica per modesti interventi di taglio lamiera e cesoiatura-recupero rifiuti metallici recuperabili.
- Macchina per bonifica bombole gas/gpl;
- Macchinario pela-cavi;
- Macchinario per trattamento/recupero filtri;
- Macchina per trattamento/recupero motori elettrici.

#### **1.14 CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE AREE DI STOCCAGGIO, DI BONIFICA E RECUPERO**

All'interno del fabbricato sono previste aree pavimentate di stoccaggio rifiuti segnalate secondo quanto descritto precedentemente nei paragrafi 1.8.2 e 1.8.4.

#### **1.15 DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE E DIMENSIONALI DEL SISTEMA DI RACCOLTA E DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE REFLUE METEORICHE E RELATIVO PUNTO DI SCARICO.**

In nessuna delle fasi di produzione è previsto il consumo e/o l'utilizzo d'acqua e da nessuna delle fasi operative legate alla produzione si originano acque reflue. Sono presenti piazzali esterni e quindi scarichi di acque da dilavamento piazzali.

La descrizione del sistema di raccolta e trattamento delle acque, inclusa la loro destinazione finale, è riportata nell'allegata relazione tecnica (Allegato 3) e descritta alla Tav. 3.

##### **1.15.1 Raccolta acque di prima pioggia**

I particolari costruttivi e di dimensionamento sono riportati nella relazione sulla gestione delle acque di dilavamento, Allegato 3 ed Elaborato 5.

### **1.15.2 Ciclo di depurazione**

I particolari del sistema di trattamento sono riportati nella relazione sulla gestione delle acque di dilavamento, Allegato 3 ed Elaborato 5.

### **1.16 EMISSIONI IN ATMOSFERA**

Le operazioni che possono generare emissioni sono:

- operazione di sgrassaggio pezzi con solvente viene svolta con l'ausilio di una macchina di lavaggio a ciclo chiuso con riciclo del solvente, dotato di un sistema di convogliamento all'esterno. Questa rientra nell'elenco di attività in deroga (All. IV parte II del D.Lgs. 152/06: sgrassaggio superficiale dei metalli con consumo complessivo dei solventi non superiore ai 3 kg/gg.) visto il quantitativo utilizzato previsto di 20 litri all'anno (e comunque inferiore a 3 kg/gg), pertanto si ritiene esente da controllo analitico;
- taglio ossiacetilenico;
- bonifica bombole GPL/metano tramite idoneo impianto.

Si fa riferimento alla specifica relazione, Elaborato 6.

### **1.17 MATERIE PRIME UTILIZZATE**

Per l'attività di recupero non vengono utilizzate specifiche materie prime. Per la pulizia dei pezzi effettuata con specifica macchina di lavaggio viene utilizzato uno specifico diluente a riciclo con una quantità consumata stimata di 20 litri/anno.

Le fonti di energia sono la corrente per le apparecchiature e il gasolio utilizzato per il muletto (il gasolio è in parte recuperato dall'attività di messa in sicurezza).

### **1.18 SICUREZZA E SALUTE DEI LAVORATORI**

L'attività di autodemolizione comporta per i lavoratori addetti rischi infortunistici collegati alla presenza di mezzi in arrivo e partenza, utilizzo del muletto e dei macchinari e rischi chimici da contatto con liquidi potenzialmente pericolosi.

I rischi presenti derivanti dalle singole fonti consistono in:

- rischio d'investimento dei lavoratori da parte dei mezzi in transito (carrello elevatore, autocarri, autovetture) e/o dai materiali movimentati dai mezzi operativi in movimento.
- rischio di tagli, abrasioni e contusioni per quanto riguarda l'utilizzo di macchine ed attrezzature di lavoro (cesoiatura, uso di utensili...) durante la demolizione del mezzo.
- rischio di tagli, abrasioni e schiacciamenti per quanto riguarda la movimentazione manuale dei carichi (componenti e rottami metallici e non).
- rischio da movimentazione manuale dei carichi: durante la demolizione saranno a disposizione dei lavoratori carrellini, gru manuali (cavallette) per la movimentazione dei vari componenti in modo da evitare il rischio da movimentazione manuale dei carichi.

- rischio di esplosione per la presenza gas acetilene per la fiamma ossiacetilenica. Il rischio è remoto se viene effettuata una manutenzione periodica dell'attrezzatura (in particolare valvole), se vengono utilizzate bombole a norma (valvole di sicurezza) e se lo stoccaggio delle stesse avviene in appositi carrelli con catene di bloccaggio.
- rischio radiazioni ottiche artificiali per l'attività di taglio con fiamma ossiacetilenica. Il taglio verrà effettuato con appositi DPI, quali occhiali di protezione.
- rischio chimico: l'attività di messa in sicurezza comporta il possibile rischio di contatto con oli, batterie, fluido antigelo. Le operazioni di svuotamento dell'impianto di condizionamento saranno effettuate con idonea attrezzatura che evita il contatto e l'inalazione da parte del personale dei gas refrigeranti. L'esposizione a solventi prevista durante la fase di grassaggio e pulizia dei motori sarà occasionale ed effettuata sotto aspirazione. Il taglio delle lamiere sarà effettuato sporadicamente con idonei DPI.  
Per quanto sopra descritto e per l'assenza di materie con caratteristiche di pericolosità intrinseche non si ritiene saranno presenti rischi chimici significativi.

Il personale addetto verrà formato ed informato sui rischi legati alle attività svolte e sul corretto utilizzo dei dispositivi di protezione individuale messi a loro disposizione.

#### **1.19 RUMORE**

Per l'impatto acustico ed eventuali opere di mitigazione si riporta all'Elaborato 7.

#### **1.20 TRAFFICO**

Da una analisi del numero massimo di veicoli trattati, dalle possibili operazioni di carico e scarico dei veicoli e dal trasporto con mezzi pesanti da parte dei clienti dei materiali recuperati con mezzi pesanti è stato valutato che il massimo traffico pesante indotto dall'attività è pari a circa 2 mezzi pesanti al giorno e 10-20 mezzi leggeri.

La via di accesso all'impianto (strada provinciale 46) è una via principale, pertanto si può affermare che la presenza dell'attività sia non significativa ai fini dell'impatto sul traffico veicolare.

#### **1.21 GARANZIE FINANZIARIE**

La ditta a progetto approvato predisporrà una integrazione della polizza fideiussoria secondo i massimali previsti.

### **2 RELAZIONE GEOLOGICA**

Il progetto non prevede interventi sul territorio. Si propone di non verificare lo stato geologico del sito.

### **3 ELABORATI GRAFICI**

Gli elaborati grafici sono riportati in parte come allegati al presente documento (All. Grafico 1, All. Grafico 2 e All. Grafico 3) ed in parte sono contenuti nella relazione di compatibilità ambientale (Elaborato 2) e nelle documentazione in materia urbanistico-edilizia (Elaborato 9).

---

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

PROGETTO DI AUTODEMOLIZIONE E RECUPERO RIFIUTI SETTORE AUTOMOBILISTICO

#### **4 RELAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE**

Il presente progetto di autodemolizione non viene corredato della relazione di compatibilità ambientale in quanto sottoposto a valutazione di impatto ambientale come previsto dal punto nr. 4 dell'elenco elaborati tecnici da allegare alla domanda di approvazione progetto – L.R. 21 Gennaio 2000, n. 3 – Art. 22, comma 3.

#### **5 RELAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA)**

L'impianto non è soggetto a valutazione di incidenza ambientale. La dichiarazione di non necessità della procedura di valutazione di incidenza è riportata in Elaborato 4.

#### **6 VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA**

L'impianto non utilizza acqua nel processo produttivo; si ritiene perciò non sia soggetto alla valutazione di compatibilità idraulica ai sensi del punto 6 dell'elenco elaborati tecnici da allegare alla domanda di approvazione progetto – L.R. 21 Gennaio 2000, n. 3 – Art. 22, comma 3.

#### **7 PIANO DI SICUREZZA**

Il piano di sicurezza è descritto in Elaborato 8.

#### **8 SPECIFICHE TECNICHE DEI MATERIALI DA UTILIZZARE**

In relazione alla tipologia di rifiuti oggetto di stoccaggio, non emergono valutazioni significative sulla tipologia di materiali da utilizzare per l'attività di stoccaggio. Per gli stoccaggi dei rifiuti pericolosi liquidi vengono utilizzati contenitori metalli o in plastica muniti di bacino di contenimento.

#### **9 PIANO FINANZIARIO**

Il progetto non rientra in un progetto di smaltimento di rifiuti urbani o di recupero pubblici pertanto non richiede uno specifico piano finanziario oltre le garanzie fideiussorie e di RC inquinamento normalmente prestate come previsto dal punto nr. 8 dell'elenco elaborati tecnici da allegare alla domanda di approvazione progetto – L.R. 21 Gennaio 2000, n. 3 – Art. 22, comma 3.

#### **10 DOCUMENTAZIONE IN MATERIA URBANISTICO/EDILIZIA ED IGIENICO SANITARIA**

I capannoni e fabbricati sono esistenti; si prevede la realizzazione di una tettoia esterna. Si rimanda all'allegata documentazione (Elaborato 9) per ulteriori specifiche.

#### **11 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO CON VISIONI PANORAMICHE DI INTERESSE ED INDICAZIONE IN PLANIMETRIA DEI PUNTI DI RIPRESA**

Si allega un elaborato fotografico con punti di ripresa: Allegato 2.

#### **12 DOCUMENTAZIONE COMPROVANTE LA PROPRIETÀ E/O DISPONIBILITÀ DELL'AREA**

Il capannone è in affitto. Si allega una copia del documento di contratto di affitto (Doc. 3).

### **13 PROGRAMMA DI CONTROLLO (PC)**

Viste le dimensioni dell'impianto e le tipologie e quantità di rifiuti trattati si propone di non sottoporre l'impianto a programma di controllo.

### **14 PIANO DI RIPRISTINO AMBIENTALE**

A seguito della dismissione dell'impianto, il ripristino del sito si conclude con l'asportazione dei materiali e dei rifiuti e la pulizia dell'area secondo quanto riportato in allegato (Elaborato 10).

### **15 CONFRONTO TRA LE MISURE ADOTTATE E LE BAT**

Si ritiene che il progetto così come proposto garantisca misure idonee ad ottenere la migliore mitigazione possibile degli impatti compatibilmente con la sostenibilità economica finanziaria dell'attività.