

REGIONE DEL VENETO

PROVINCIA DI VICENZA

COMUNE DI CORNEDO

PROGETTO DI MODIFICA IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA

LUGLIO 2017

<p>Il richiedente: Peripoli srl Tezze di Cereda n. 39 36073 Cornedo Vicentino (VI)</p>	<p>Elaborato 1</p>
<p>I relatori Ing. Massimiliano Soprana</p>  <p>Ing. Nicola Gemo</p> 	

Indice

0.	PREMESSA	5
1	RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA	5
1.1	IDENTITÀ E/O RAGIONE SOCIALE DEL SOGGETTO PROPONENTE	5
1.2	DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ CHE SI INTENDE SVOLGERE	6
1.3	INFORMAZIONI RELATIVE ALL'UBICAZIONE DELL'IMPIANTO	11
1.4	DIMOSTRAZIONE DI NON ASSOGGETTAMENTO DEL PROGETTO ALLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PREVISTE DALLA NORMATIVA VIGENTE	13
1.5	INDIVIDUAZIONE DEGLI ENTI COMPETENTI PER IL RILASCIO DI PARERI, NULLA OSTA, CONCESSIONI, AUTORIZZAZIONI E ASSENSI NECESSARI PER LA REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO.....	13
1.6	INDIVIDUAZIONE E MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE OPERAZIONI DI RECUPERO CHE SI INTENDE EFFETTUARE E DATI RELATIVI AI RIFIUTI SOTTOPOSTI ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO	15
1.6.1	<i>Ubicazione dell'impianto di trattamento</i>	15
1.6.2	<i>Requisiti dell'impianto di trattamento</i>	15
1.6.3	<i>Organizzazione del centro di raccolta</i>	18
1.6.4	<i>Criteri per lo stoccaggio</i>	19
1.6.5	<i>Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso</i>	22
1.6.6	<i>Modalità di bonifica dei motori</i>	24
1.6.7	<i>Attività di demolizione</i>	24
1.6.8	<i>Operazioni di trattamento per favorire il riciclaggio</i>	24
1.6.9	<i>Criteri di gestione</i>	25
1.7	DATI RELATIVI AI RIFIUTI SOTTOPOSTI ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO	26
1.8	DATI RELATIVI AGLI EVENTUALI RIFIUTI DERIVANTI DALLE OPERAZIONI DI RECUPERO E/O SMALTIMENTO	26
1.9	DESCRIZIONE DELLE MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE OPERAZIONI DI RECUPERO E/O SMALTIMENTO.....	26
1.10	INFORMAZIONI RELATIVE ALLE PROCEDURE DI ACCETTAZIONE, PESATURA E CARATTERIZZAZIONE DEI RIFIUTI IN INGRESSO: <i>PIANO GESTIONE OPERATIVA</i>	27
1.11	DESCRIZIONE MACCHINARI/APPARECCHIATURE UTILIZZATI PER LE OPERAZIONI DI MOVIMENTAZIONE E TRATTAMENTO DI BONIFICA E RECUPERO	28
1.12	CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE AREE DI STOCCAGGIO, DI BONIFICA E RECUPERO	28
1.13	DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE E DIMENSIONALI DEL SISTEMA DI RACCOLTA E DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE REFLUE METEORICHE E RELATIVO PUNTO DI SCARICO.	28
1.13.1	<i>Raccolta acque di prima pioggia e di spegnimento incendio</i>	28
1.13.2	<i>Ciclo di depurazione</i>	29
1.13.3	<i>Modifiche proposte</i>	30
1.14	EMISSIONI IN ATMOSFERA	30
1.15	MATERIE PRIME UTILIZZATE	30
1.16	SICUREZZA E SALUTE DEI LAVORATORI	30
1.17	RUMORE	31

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

Modifica di impianto di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso – Luglio 2017

1.18	TRAFFICO.....	32
1.19	GARANZIE FINANZIARIE.....	32
2	RELAZIONE GEOLOGICA.....	32
3	ELABORATI GRAFICI.....	32
4	RELAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE.....	32
5	RELAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA)	32
6	VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA	32
7	PIANO DI SICUREZZA	32
8	SPECIFICHE TECNICHE DEI MATERIALI DA UTILIZZARE	32
9	PIANO FINANZIARIO	33
10	DOCUMENTAZIONE IN MATERIA URBANISTICO/EDILIZIA ED IGIENICO SANITARIA	33
11	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO CON VISIONI PANORAMICHE DI INTERESSE ED INDICAZIONE IN PLANIMETRIA DEI PUNTI DI RIPRESA	33
12	DOCUMENTAZIONE COMPROVANTE LA PROPRIETÀ E/O DISPONIBILITÀ DELL'AREA.....	33
13	PROGRAMMA DI CONTROLLO (PC).....	33
14	PIANO DI RIPRISTINO AMBIENTALE.....	33
15	CONFRONTO TRA LE MISURE ADOTTATE E LE BAT.....	33

ELABORATI GRAFICI

N°-	Titolo
Tav. 1	Lay-out impianto
Tav. 2	Schema scarichi
Tav. 3	Viabilità

ALLEGATI

- Allegato 1: Planimetrie stato approvato
- Allegato 2: Documentazione fotografica
- Allegato 3: Etichettatura rifiuti
- Allegato 4: Scheda Informativa dei rischi
- Allegato 5: Scheda di sicurezza banco lavaggio
- Allegato 6: Recuperatore gas refrigerante

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 - visura camerale
- Doc. 2 - documento di identità del legale rappresentante
- Doc. 3 - documento contratto d'affitto
- Doc. 4 - autorizzazione esercizio

ELABORATI RICHIAMATI

- Elaborato 1: Relazione tecnico descrittiva (questo elaborato)
- Elaborato 2: Studio Impatto Ambientale- D-LGS 152/2006
- Elaborato 3: Sintesi non tecnica
- Elaborato 4: Valutazione di incidenza ambientale
- Elaborato 5: Previsione Impatto Acustico
- Elaborato 6: Piano di sicurezza
- Elaborato 7: Piano di ripristino del sito
- Elaborato 8: Certificato prevenzione incendi
- Elaborato 9: Calcolo polizza fideiussoria

0. PREMESSA

La ditta PERIPOLI SRL, con sede legale ed operativa a Cornedo Vicentino (VI) in via Tezze di Cereda n. 39, opera nel settore raccolta e trattamento dei veicoli a motore fuori uso (principalmente automobili) e intende apportare modifiche al proprio impianto, 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 già approvati), anche i rifiuti con codici CER 16 01 17, 16 01 18 e 16 01 22 provenienti dal settore delle riparazioni automobilistiche. L'attuale gestore (Peripoli srl), subentrato al precedente (Autodemolizioni Peripoli srl), è autorizzato all'esercizio con decreto n. 41 del 25 febbraio 2016.

Ai sensi della L.R. Veneto nr. 10/1999 l'attività è assoggettata alla procedura di V.I.A. in quanto modifica sostanziale di un progetto approvato.

La presente relazione viene redatta a corredo della domanda di richiesta di presentazione della domanda di V.I.A. con approvazione progetto 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 svolge 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 indicata nella precedente domanda pari a 4000 mezzi leggeri e 500 mezzi pesanti all'anno, corrispondenti a 5000 t/anno.

Le operazioni che vengono eseguite su detti rifiuti 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.

Tali operazioni sono già incluse nell'attuale autorizzazione. In Allegato 1 si riportano le planimetrie allo stato approvato, ed in particolare:

- Disegno 1: pianta del centro di raccolta e lay-out esterno con individuazione delle superfici coperte
- Disegno 3: schema fognature acque bianche di prima e seconda pioggia, acque nere e raccolta colaticci
- Disegno 4: pianta piano interrato - piano terra, piano primo e particolari zone grigliate raccolta colaticci
- Disegno 8: lay-out capannone

1 RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA

1.1 IDENTITÀ E/O RAGIONE SOCIALE DEL SOGGETTO PROPONENTE

Ragione sociale	Peripoli Srl
Sede Legale ed Operativa:	Via Tezze di Cereda,39, Cornedo Vicentino (VI)
Tel: 0445/953510	Fax:
E-mail:	peripolisrl@gmail.com
P.iva e N° iscrizione registro	03991170246

imprese:

Numero REA: VI-370476
Titolare/legale rappresentante: Randon Stefania
C.F.: RNDSFN67M47L551G
Nato a: Valdagno (VI) **il:** 07/08/1967
residente in: Valdagno (VI) **Via:** Rio n.48

1.2 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ CHE SI INTENDE SVOLGERE

L'attività della ditta consiste nella raccolta di veicoli fuori uso (principalmente autoveicoli, ma anche moto e veicoli attrezzati, come per esempio roulotte e camper) 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 ed il recupero dei materiali. La ditta risulta ad oggi già autorizzata per i codici CER citati.

Si intende ora espandere l'attività con i seguenti interventi:

- 1) Accettare in ingresso anche i rifiuti con codici CER 16 01 17, 16 01 18 e 16 01 22. Ad oggi la ditta tratta questi rifiuti solo come prodotti dalla propria attività (e non in ingresso).
- 2) Aumentare le quantità in stoccaggio dei seguenti rifiuti:
 - Olio combustibile e carburante diesel, CER 13 07 01*
 - Altri carburanti, CER 13 07 03*
 - Pneumatici fuori uso, CER 16 01 03
 - Filtri olio e carburanti, 16 01 07*
 - Cavi, rame, materiale elettrico non contenete mercurio, CER 16 01 18
 - Batterie, CER 16 06 01*
- 3) Stoccare le carcasse bonificate non più direttamente sovrapposte a contatto una sull'altra (come attualmente avviene) ma con un sistema "a cantilever".
- 4) Utilizzare l'area di conferimenti mezzi da bonificare (area A Tav. 1) anche per lo stoccaggio di mezzi bonificati, in attesa di trasferimento da/a deposito automezzi in sicurezza (Area C Tav. 1).
- 5) Riorganizzare l'ubicazione dei nuovi stoccaggi dei rifiuti all'interno del capannone
- 6) Riorganizzare l'ubicazione delle zone di bonifica e smontaggio automezzi
- 7) Spostare l'area di parcheggio ad uso privato (come da planimetria in Tav. 1)
- 8) Adeguamento del sistema di sollevamento delle acque di prima pioggia.

In Tabella 1, Tabella 2, Tabella 3 e Tabella 4 si riportano la tipologia di rifiuti, l'attività e un riassunto dei quantitativi previsti dal progetto. Si precisa che per le auto da bonificare si è assunto un peso medio di 1000 kg ad unità, mentre per le auto bonificate di 800 kg ad unità.

Tabella 1 - Tipologie di rifiuto

CER	CLASSIFICAZIONE	DESCRIZIONE
Operazione recupero R4 – trattamento		
16 01 04* ⁽¹⁾	Pericoloso	Veicoli fuori uso
16 01 06 ⁽¹⁾	Non pericoloso	Veicoli fuori uso, non contenenti né liquidi né altri componenti pericolose
Operazione recupero R13 – stoccaggio		
16 01 17 ^(2, 3)	Non pericoloso	Metalli ferrosi
16 01 22 ^(2, 3)	Non pericoloso	Metalli ferrosi
16 01 18 ^(2, 3)	Non pericoloso	Metalli non ferrosi
(1) Attualmente presente		
(2) Richiesta		
(3) Attualmente presente solo come rifiuto prodotto dalla propria attività		

Tabella 2 - Tipologie di operazione

Operazione di recupero	Descrizione	Quantità massima*	
R4	Riciclo/recupero di componenti principalmente metallici (parti di ricambio-motori).	40 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);		

* La stima è stata fatta in base ai dati contenuti nella relazione tecnica del progetto approvato (prot. 14735 nr 90 di reg. del 15 marzo 2006) che riporta: "Si prevede che verranno trattati in entrata 3000-4000 mezzi leggeri e 500 mezzi pesanti all'anno corrispondenti a circa da 20 a max 30 mezzi al giorno e corrispondenti a max 40 ton/giorno". Il quantitativo viene stimato in 40 ton/g e 5000 ton/anno.

Tabella 3 – Quantitativi stoccaggi rifiuti in ingresso

Stoccaggio		Tipologia	CER	Contenitore	Attuale	Di progetto	Destinazione
Non pericolosi	Pericolosi				Quantità in Kg		
	Fuori	Auto da bonificare	16 01 04*	Area dedicata piazzale esterno	45000 pari a 45 auto*	60000 pari a 60 auto*	R4
Fuori		Auto bonificate	16 01 06				R4
1E		Motori	16 01 22	Cassone scarrabile	0	12.000	R13
2E		Ferro	16 01 17	Cassone scarrabile	0	10.000	R13
3E		Alluminio e rame/ottone	16 01 18	Cassone scarrabile	0	6.100	R13

* Si stima che un'auto da bonificare pesi 1000 kg

Tabella 4 – Quantitativi stoccaggi rifiuti prodotti

Stoccaggio		Tipologia	CER	Contenitore	Attuale	Di progetto
Non pericolosi	Pericolosi				Quantità in Kg	
Pericolosi						
	1	Olio motore	13 02 05 *	cisterna in metallo su bacino di contenimento	2300	2300
	2	Olio della trasmissione	13 02 05 *	bidone da 200 litri	180	180
	3	scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione clorurati	13 02 04*	tanica in metallo o in polietilene su bacino di contenimento	25	25
	3	Olio del cambio	13 02 05 *	bidone da 200 litri	180	180
	3	scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	13 02 06*	tanica in metallo o in polietilene su bacino di contenimento	25	25
	3	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	13 02 08*	bidone metallico o in polietilene su bacino di contenimento	25	25
	4	Olio circuito idraulico	13 01 10 *	bidone da 200 litri	180	180
	5	Liquido dei freni	16 01 13 *	bidone da 200 litri	180	180
	6	Antigelo-liquido refrigerante	16 01 14 *	cisterna in metallo su bacino di contenimento	2300	2300
	7	catalizzatori esauriti contenenti sostanze pericolose	16 08 07*	bidone in polietilene	30	30
	8	Filtri olio e carburanti	16 01 07 *	3 Bidoni di 200 litri a tenuta	100	400
	9	Condensatori con PCB	16 01 09 *	Bidone da 200 litri	20	20
	10	Componenti con mercurio	16 01 08 *	Bidone da 200 litri	20	20
	11	Air-bag	16 01 10 *	Bidone da 200 litri	100	100

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

Modifica di impianto di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso – Luglio 2017

	12	olio combustibile e carburante diesel	13 07 01*	tanica in metallo su bacino di contenimento	25	500
	12	Altri carburanti	13 07 03*	tanica in metallo su bacino di contenimento	25	200
	13	Batterie	16 06 01 *	Su casse in materiale plastico nr tre da 1000 litri/cad	2.500	4.000
	14	Freni con amianto	16 01 11*	Bidone da 200 litri	20	20
	15	Materiale assorbente esausto	15 02 02*	Bidone da 200 litri	100	100
	15	Colaticci	13 02 05*	n. 2 cisterne con intercapedine interrata per ciascuna area di bonifica	5000	5000
	16	soluzioni acquose di scarto contenenti sostanze pericolose	16 10 01*	bidone in polietilene su bacino di contenimento	100	100
	17	componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 16 01 07 a 16 01 11, 16 01 13 e 16 01 14	16 01 21*	bidone in polietilene	25	25
	18	Solvente esausto	14 06 03*	Bidone da 25 litri	25	25
Non pericolosi						
1		Motori	16 01 22	Cassone scarrabile	18.000	30.000
2		Ferro	16 01 17	Cassone scarrabile	15.000	40.000
2		Acciaio - ghisa	16 01 17	Cassone scarrabile	15.000	
3		legno	19 12 07	Cassone scarrabile	5.000	5000
4		Alluminio	16 01 18	Cassone scarrabile	10.000	15.000
5		Rame	16 01 18	bidone 200	200	1.000
6		Ottone	16 01 18	bidone 200 litri	200	500
7		Pneumatici fuori uso	16 01 03	cassone	10.000	20.000
8		materiale plastico	16 01 19	Cassone scarrabile	5000	5000
9		Rifiuti assimilabili vari da smaltire.	19 12 12	2 cassoni	20000	20000
10		Vetro	16 01 20	cassone	15000	15000
11		Cavi di rame, rame, materiale elettrico non contenete mercurio	16 01 18	Bidone da 200 litri	100	3000
12		filtri aria	15 02 03	cassa e bidone	200	200
13		catalizzatori non pericolosi	16 08 01	area dedicata da 3 x 3	1000	1000
14		pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 16 01 11*	16 01 12	2 bidoni da 200 litri	400	400
15		Fluidi dei sistemi di condizionamento	16 05 05	Estratti con pompa apposita e stoccati in bombola.	20	20
16		imbottiture sedili in poliuretano espanso	16 01 19	Contenitore dedicato	200	200
17		pannelli sportelli auto	16 01 19	Contenitore dedicato	200	200
18		Bombole GPL	16 01 16	Stoccaggio su cassa	300	300
19		componenti non specificati altrimenti	16 01 22	bidone in polietilene	25	25

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

Modifica di impianto di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso – Luglio 2017

Fuori		Auto bonificate	16 01 06	all'esterno	576.000 pari a 720 auto*	800.000 pari a 1000 auto*
20		Auto bonificate	16 01 06	all'interno dello stabile	36.000 pari a 45 auto*	36.000 pari a 45 auto*
* Si stima che un'auto bonificata pesi 800 kg						

Allo stato approvato la quantità di rifiuti in ingresso stoccati è pari a 45 ton, mentre allo stato di progetto è di 88,1 ton, per un aumento del 49%; si precisa che l'aumento riguarda:

- i rifiuti pericolosi, cioè le auto da bonificare, che passano da 45 a 60 (aumento del 33%);
- i rifiuti non pericolosi (motori, ferro, alluminio e rame/ottone), che non sono previsti allo stato attuale.

Per quanto riguarda la quantità di rifiuti prodotti in stoccaggio, allo stato approvato essi sono pari a 741,3 ton, mentre allo stato di progetto sono 1008,8 ton, per un aumento del 36%; si precisa che l'aumento riguarda:

- i rifiuti pericolosi, che aumentano da 13,485 a 15,935 ton, con incremento di 2,45 ton;
- i rifiuti non pericolosi, che aumentano da 727,845 a 992,845 ton, con un incremento di 265 ton derivante soprattutto dalle auto in deposito (aumento di 224 ton).

Pertanto l'aumento più significativo richiesto riguarda i rifiuti non pericolosi.

Si precisa che l'attività prevede anche la vendita di pezzi come materia prima secondaria (MPS), ed in particolare:

- pezzi di ricambio venduti;
- carcasse ad uso didattico, per un totale di 6 carcasse all'anno; sarà cura della ditta comunicare alla Provincia la richiesta della scuola richiedente e la destinazione di tali carcasse, man mano che saranno consegnate.

A seguito si riporta uno schema a blocchi del ciclo produttivo.

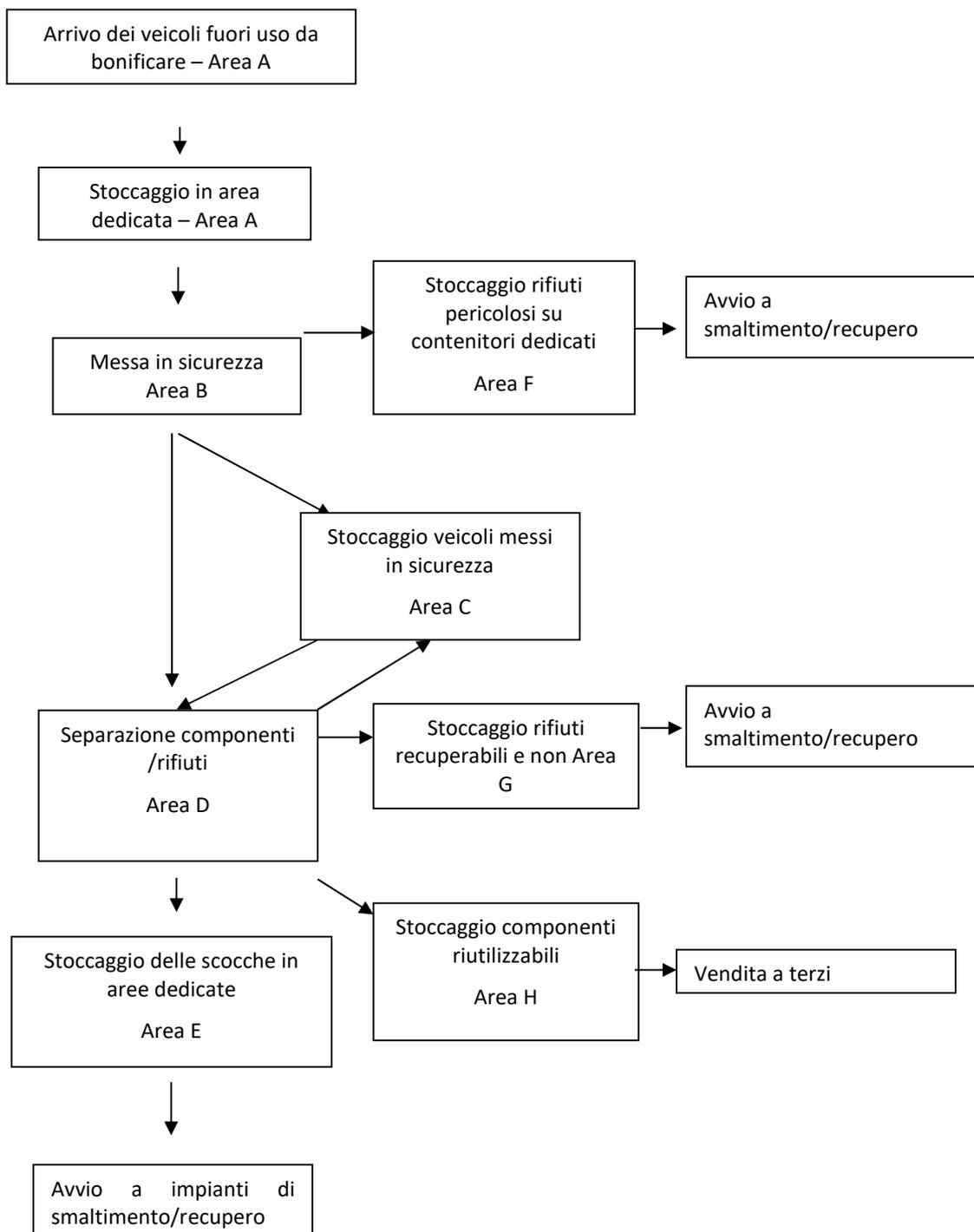


Figura 1 - Schema a blocchi del ciclo produttivo

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

1.3 INFORMAZIONI RELATIVE ALL'UBICAZIONE DELL'IMPIANTO

La posizione dell'impianto non viene modificata. Il contratto d'affitto del capannone è riportato in allegato.

L'impianto è ubicato nella parte meridionale del territorio amministrativo del Comune di Cornedo Vicentino (VI) nella frazione di "Cereda", catastalmente individuata alla tavola 13 foglio n. 3. L'area si trova in una

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

Modifica di impianto di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso – Luglio 2017

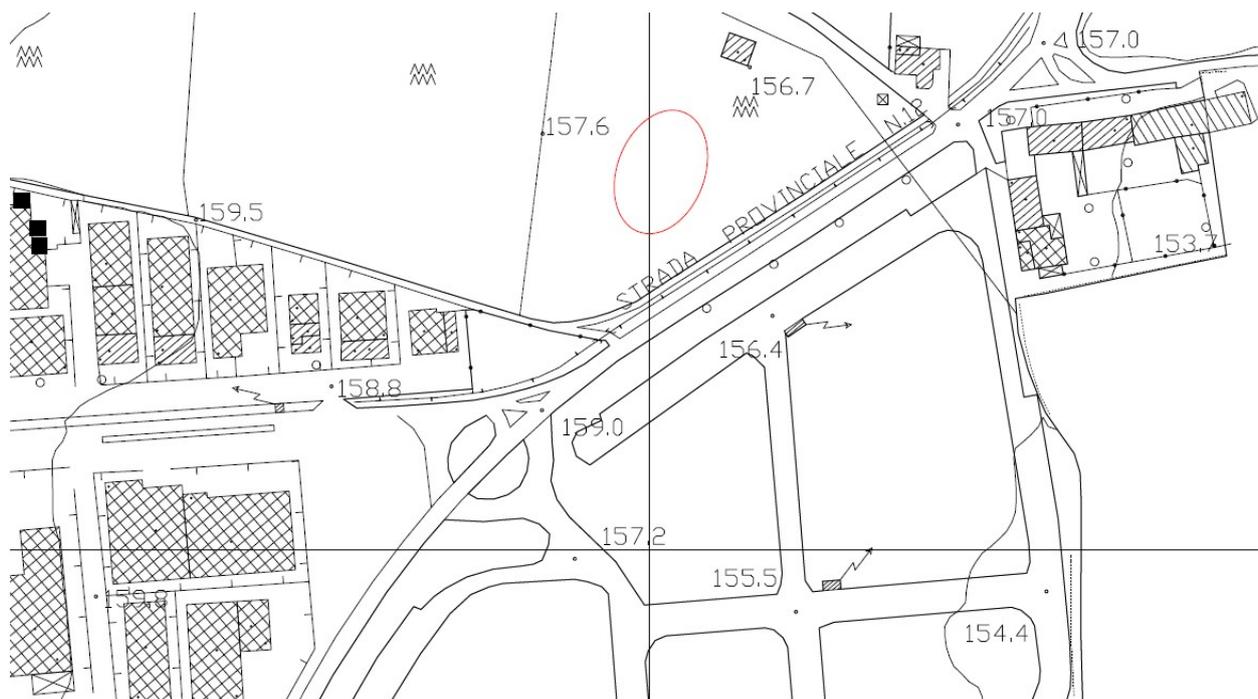


Figura 3 - Estratto CTR con indicata l'area dell'impianto - ditta Peripoli srl

Nella Tav. 1 sono riportate le planimetrie dell'impianto allo stato autorizzato e di progetto. Sostanzialmente l'impianto resta lo stesso; si evidenzia in particolare che l'aumento richiesto dello stoccaggio dei rifiuti comporta l'aumento delle aree dedicate a questo scopo all'interno del capannone; inoltre le carcasse bonificate stoccate all'esterno sono al momento direttamente sovrapposte una sull'altra, mentre la proposta progettuale è di usare delle strutture "a cantilever".

1.4 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).

1.5 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 di autodemolizione della ditta Peripoli srl ne è soggetto.

Tabella 5 – Enti competenti e autorizzazioni

(indicare SI o NO)	ENTE COMPETENTE	PROCEDIMENTO	DOCUMENTI	RIFERIMENTI DI LEGGE
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	COMUNE Sportello unico di Cornedo Vic.	Concessione o Autorizzazione edilizia	//	//
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	COMUNE e ULS	Attivazione Industria Insalubre - iscrizione	//	//
<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	Autorizzazione esercizio rilasciata in data 27/02/2009 (vedi allegato Doc. 4)	
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	COMUNE	Autorizzazione allo scarico nel suolo di acque derivanti da uso assimilabile a domestico	//	//
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	PROVINCIA	Autorizzazione allo scarico in acque superficiali	Autorizzazione esercizio rilasciata in data 27/02/2009 (vedi allegato Doc. 4)	D.Lgs n. 152/06
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	A.V.S.	Autorizzazione allo scarico in fognatura civile	Autorizzazione esercizio rilasciata in data 27/02/2009 (vedi allegato Doc. 4)	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	Progetto definitivo dell’impianto	D.Lgs 152/06 Art 208 e L.R. n. 3/2000

L’impianto è soggetto al rilascio del CPI (certificato di prevenzioni incendi all’Elaborato 8).

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

Modifica di impianto di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso – Luglio 2017

1.6 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.

1.6.1 Ubicazione dell'impianto di trattamento

L'ubicazione dell'impianto è stata precedentemente descritta nel paragrafo 1.3.

1.6.2 Requisiti dell'impianto di trattamento

L'impianto è già presente, e le modifiche riguardano:

- L'ubicazione dei nuovi stoccaggi dei rifiuti all'interno del capannone
- L'ubicazione delle zone di bonifica e smontaggio automezzi
- Lo stoccaggio su "cantilever" delle autovetture bonificate all'esterno del capannone (attualmente vengono invece sovrapposte a contatto)
- Lo spostamento delle aree di parcheggio ad uso privato

Per l'identificazione delle aree e delle componenti edilizie si fa riferimento alla Tav. 1 allegata al progetto.

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 64 m³ acque spegnimento considerando gli 3177 m² di superficie) in modo che l'area interna funga da bacino di raccolta (le vasche di raccolta dei colaticci sono provviste di valvola di chiusura di troppo pieno). 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).

L'impatto visivo legato all'attività è limitato all'area esterna di deposito delle carcasse bonificate; attorno al perimetro della proprietà è presente una siepe sempreverde di altezza pari a 6 m per la mitigazione dell'impatto visivo.

Per quanto riguarda la viabilità questa si può suddividere in due tipologie (descritte nella Tav. 3 in 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 a disposizione per lo stoccaggio delle carcasse bonificate (6130 m² circa) e la proposta di stoccaggio su "cantilever";
- l'area a disposizione per l'attività (3177 m² circa, inclusi gli uffici);
- i portoni di accesso di larghezza 4,5 m

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

Modifica di impianto di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso – Luglio 2017

Peripoli srl
Cornedo Vicentino (VI)

la viabilità e gli spazio di manovra risultano adeguati per un'agevole movimentazione sia per i mezzi pesanti che per le autovetture dei clienti, anche in caso di incidenti, garantendo inoltre un facile 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 (2975 m ² escludendo uffici, spogliatoi e servizi) 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 griglia 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 già 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. E' presente una siepe attorno all'area esterna di stoccaggio carcasse bonificate per la mitigazione degli impatti visivi.
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 superficie 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 in plastica 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 3 e Tabella 4. I carburanti saranno riutilizzati internamente. Eventuale carburante di scarto verrà stoccato come rifiuto.
2.2 d) l'adeguato stoccaggio degli pneumatici fuori uso	E' presente lo stoccaggio degli pneumatici in cassone.

Punto All.1 Dlgs 209/03 e D.Lgs 149/06	Caratteristiche del centro
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.	L'impianto è dotato di siepe perimetrale al confine della zona di stoccaggio carcasse bonificate.
2.4. Il titolare del centro di raccolta garantisce la manutenzione nel tempo della barriera di protezione ambientale.	E' prevista la manutenzione annuale della siepe.

1.6.3 Organizzazione del centro di raccolta

L'area è organizzata nei "settori" previsti dal decreto 209/03 ed individuabili in Tav. 1 Lay-out impianto 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'esterno del capannone (Area A della Tav. 1); si propone di utilizzare all'occorrenza tale area anche per lo stoccaggio di mezzi bonificati.

Si propone inoltre di utilizzare l'area di bonifica automezzi pesanti (Area B) anche per stoccaggio di mezzi da bonificare e bonificati in attesa di lavorazione.

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.

I veicoli da sottoporre a trattamento di bonifica subito dopo il loro arrivo possono essere conferiti e stoccati, oltre che in Area A, anche direttamente nel settore di trattamento (Area B della Tav. 1).

- b. **settore di trattamento del veicolo fuori uso:** l'area di trattamento (messa in sicurezza e demolizione) è prevista all'interno del capannone. Sono previste due aree di messa in sicurezza; entrambe sono pavimentate con cls impermeabilizzato con resina con pendenza tale da convogliare eventuali spanti verso un griglia collegata a contenitore di raccolta a tenuta (Area B della Tav. 1). 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 (Area H della Tav. 1);
- d. **settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica:** è presente una pressa oleodinamica per la riduzione volumetrica delle carcasse dei veicoli bonificate e i rifiuti recuperabili asportati (Area E della Tav. 1);
- e. **settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi:** è prevista un'area interna per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi (Aree F della Tav. 1). I rifiuti pericolosi vengono separati all'origine e stoccati, in relazione alla provenienza, alla tipologia e alle caratteristiche di pericolo, in appositi contenitori a tenuta stagna e su bacino di contenimento se necessario. I contenitori hanno caratteristiche chimico-fisiche idonee al contenimento del rifiuto.
- f. **settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili:** è prevista un'area interna per lo stoccaggio dei rifiuti non pericolosi (Aree G della Tav. 1). I rifiuti non pericolosi e recuperabili (non pericolosi) sono anch'essi sistemati all'interno di contenitori in relazione ai rispettivi codici CER.
- g. **settore di deposito dei veicoli trattati:** i veicoli bonificati ai quali sono stati tolti i pezzi commerciabili vengono stoccati in area esterna (Aree C della Tav. 1). Allo stato attuale i veicoli trattati possono essere sovrapposti uno sull'altro a contatto diretto (fino ad un massimo di 3); si vuole ora installare un 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 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.

Ai sensi del comma 3.4 – All. I -D.Lgs. n 209/03 i settori elencati con le lettere a), b), c), e), d), f) e g) 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 spanti (descritto nel precedente punto b).

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.

1.6.4 Criteri per lo stoccaggio

I rifiuti sono stoccati all'interno del capannone e 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 è apposta idonea etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura e di sostanze pericolose (vedi Allegato 3). 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).

La Tabella 3 e la Tabella 4 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.

Punto All.1 Dlgs 209/03 e D.Lgs 149/06	Caratteristiche del centro
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>I condizionatori sono svuotati mediante specifica apparecchiatura.</p>
<p>4.8. Per i rifiuti pericolosi sono, altresì, rispettate le norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute.</p>	<p>I rifiuti pericolosi saranno stoccati in contenitori dedicati e identificati con cartelli indicanti le caratteristiche di pericolo degli stessi.</p>
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Non è previsto lo stoccaggio in cumuli</p>

Punto All.1 Dlgs 209/03 e D.Lgs 149/06	Caratteristiche del centro
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*)

1.6.5 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:

- le operazioni di messa in sicurezza vengono effettuate secondo Punto 5 All. 1 Dlgs 209/03 - Tab 3 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 bonifica dei motori è descritta a parte al punto 1.6.6 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 Vacuum-gas a norma CE di cui si allegano le schede tecniche. La bonifica delle bombole è prevista in un'area dedicata coperta indicata in planimetria.
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.
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 (vedi Allegato 6) 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 prima di essere avviati 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.

Punto All.1 D.lgs 209/03	Caratteristiche del centro
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.

1.6.6 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.

Nel primo caso vengono lasciati i liquidi del motore

Nel secondo e terzo caso i motori vengono invece bonificati. Viene aperto quindi il tappo inferiore per raccogliere l'olio residuo raccolto in contenitori con scolo per circa 20 min.

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*).

1.6.7 Attività di demolizione

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

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 1.6.5;

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 1.6.5;

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.

1.6.8 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 alla pressatura attuata tramite pressa oleodinamica. L'operazione di pressatura avviene all'interno del capannone nell'area dedicata. Dalle carcasse non vengono tolti gli pneumatici e i grandi componenti in plastica (paraurti ecc) 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:

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

Modifica di impianto di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso – Luglio 2017

- 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.

1.6.9 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 (Area A, vedi planimetria Tav. 1) è scoperta ed attualmente autorizzata per 45 mezzi. Nella proposta di progetto si intende aumentare il numero di mezzi da bonificare a 60; quest'area sarà anche in parte dedicata a ricevere i rifiuti recuperabili.

Nell'area dedicata allo stoccaggio del veicolo messo in sicurezza e non ancora sottoposto a trattamento è attualmente effettuata la sovrapposizione massima di tre veicoli; il numero massimo di veicoli è attualmente 720. Nella proposta di progetto si intende aumentare il numero massimo di veicoli a 1000 unità; al fine di preservarne l'integrità e al fine di aumentare la sicurezza, si propone di non sovrapporre i veicoli a contatto diretto, ma utilizzando apposite strutture (cantilever) atte a sovrapporre un numero massimo di 4 unità. Si riporta in Figura 4 un'immagine esemplificativa della struttura che si propone di installare.

Una volta ottenuti tutti i necessari permessi sarà cura della ditta richiedere il permesso edilizio agli enti competenti per la messa in opera delle strutture "a cantilever".



Figura 4 – Immagine esemplificativa della struttura "a cantilever"

Le carcasse pressate hanno un tempo di stoccaggio minimo in quanto verranno pressate in vista dello scarico; in tale area (Area E della Tav. 1) non verrà superata l'altezza di 7,5 ml di macchine accatastate.

Le parti di ricambio destinate alla commercializzazione sono stoccate all'interno del capannone in zona coperta e su superficie impermeabile (Area H della Tav. 1).

Si prevede lo spostamento dei parcheggi ad uso privato nella parte sud-ovest del capannone (attualmente sono nella parte sud-est); l'area degli attuali parcheggi sarà riservata allo stoccaggio automezzi in sicurezza

Relazione tecnico descrittiva

Presentazione domanda di V.I.A.

Modifica di impianto di raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso – Luglio 2017

da sottoporre a trattamento (Area C, due sovrapposizioni) e a cassoni chiusi per stoccaggio parti di ricambio destinate alla commercializzazione (Area H).

Lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili (Area G della Tav. 1) ottenuti sarà in cassoni dedicati e realizzato in modo tale da non modificare le caratteristiche del rifiuto e da non comprometterne il successivo recupero.

1.7 DATI RELATIVI AI RIFIUTI SOTTOPOSTI ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO

In Tabella 9 si riportano i codici CER dei rifiuti in entrata per i quali l'impianto è già autorizzato e per i quali si richiede autorizzazione. Si riportano informazioni più dettagliate (quantitativi) nella Tabella 3 e nella Tabella 4.

Tabella 9: Elenco codici CER attività di autodemolizione

Codice CER	Descrizione	Denominazione (definizione CER)	Stato fisico	Codice recupero	Autorizzazione	
					Presente	Richiesta
16 01 04*	Veicoli da bonificare	Veicoli fuori uso	S	R 4	✓	
16 01 06	Veicoli bonificati	Veicoli fuori uso, non contenenti né liquidi né altre componenti pericolose	S	R 4	✓	
16 01 17	Metalli ferrosi	Metalli ferrosi	S	R 13		✓
16 01 22	Metalli ferrosi	Metalli ferrosi	S	R 13		✓
16 01 18	Metalli non ferrosi	Metalli non ferrosi	S	R 13		✓

1.8 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, vengono riportati in Tabella 1, Tabella 2, Tabella 3 e Tabella 4, contenenti anche le modalità di gestione e la destinazione finale dei rifiuti (R o D).

1.9 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 nei precedenti paragrafi 1.6.3, 1.6.4 e 1.6.5.

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

Si prevede una quantità di reimpiego e recupero del veicolo almeno dell'85% del peso medio per veicolo per anno e una percentuale di reimpiego e riciclaggio per gli stessi almeno dell'80% del peso medio per veicolo per anno nel rispetto di quanto contenuto Art. 7 comma 2 del D.Lgs. 209/03.

1.10 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 - CER 16 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 e 16 01 18.

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, e non si prevedono modifiche:

- 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 ed eventualmente con sistema di pesa (già presente in impianto). 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,
- 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 alla Tabella 3 e Tabella 4. Lo stoccaggio dei veicoli 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 (il certificato di prevenzione incendi è contenuto nell'Elaborato 8).

1.11 DESCRIZIONE MACCHINARI/APPARECCHIATURE UTILIZZATI PER LE OPERAZIONI DI MOVIMENTAZIONE E TRATTAMENTO DI BONIFICA E RECUPERO

Nell'impianto vengono utilizzati i macchinari elencati di seguito, e non si prevedono modifiche:

- Pressa idraulica per la pressatura delle carcasse bonificate;
- Carrelli elevatori (a gasolio o batterie) per la movimentazione interna dei carichi;
- Caricatore gommato con polipo Solmec per la movimentazione dei carichi e carico pressa;
- 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.

La ditta opera durante l'orario diurno e indicativamente nell'orario dalle 7 alle 19.

1.12 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 1.6.2 e 1.6.4.

1.13 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 reflui da dilavamento piazzali.

Gli scarichi dell'impianto sono rispettivamente:

- scarico nella rete delle acque nere delle acque provenienti dai servizi igienici, conferite in fognatura comunale; autorizzazione 15202/AMB del 27 febbraio 2009 volturata alla ditta Peripoli srl in data 25 febbraio 2016.
- scarico delle acque meteoriche di prima pioggia delle coperture e dei piazzali in fognatura comunale; autorizzazione 15202/AMB del 27 febbraio 2009 volturata alla ditta Peripoli srl in data 25 febbraio 2016.
- scarico delle acque meteoriche di seconda pioggia delle coperture e dei piazzali in fognatura bianca, che conferisce poi in corpo idrico superficiale; autorizzazione 15202/AMB del 27 febbraio 2009 volturata alla ditta Peripoli srl in data 25 febbraio 2016.

Per le acque di prima pioggia è prevista la raccolta in un bacino dedicato ed il trattamento e l'avvio allo scarico in fognatura consortile descritto di seguito. Un ulteriore bacino è dedicato alla raccolta acque da spegnimento incendio. Non si prevedono modifiche all'impianto.

1.13.1 Raccolta acque di prima pioggia e di spegnimento incendio

Le acque provenienti dai piazzali e dalle coperture vengono convogliate ad un pozzetto di grigliatura per la separazione dei corpi grossolani, e quindi, attraverso il pozzetto scolmatore, al bacino di raccolta acque di prima pioggia; tale vasca ha una capacità di 97 mc, e pertanto la prima pioggia raccolta corrisponde ai primi 10 mm (area scoperta di 7721 m² e coperture di 3177 m² e coefficiente di raccolta 0,9). Una volta che il

bacino è pieno le acque di supero sono inviate per gravità ad un secondo pozzetto scolmatore per il riempimento del bacino raccolta acque per spegnimento incendio (97 mc). Normalmente tale bacino è mantenuto pieno, e pertanto le acque di supero (seconda pioggia) vengono conferite direttamente in corpo idrico superficiale attraverso condotta di fognatura bianca).

Lo scarico delle acque di prima pioggia avviene mediante pompa con portata pari a 2 mc/h. L'acqua scaricata passa un trattamento di disoleazione e sedimentazione (in 4 vasche) e successivamente è scaricata in fognatura (previo passaggio per un pozzetto di prelievo campioni).

Lo schema della vasche con relativo posizionamento ed accessori di servizio è riportato in Tav. 2.

In caso di incendio, tramite pompa viene pescata l'acqua del bacino antincendio con una portata fino a 90 m³/h. Il bacino di 97 m³ è tarato con un capacità sufficiente per l'utilizzo interno di spegnimento incendio in un tempo cautelativo di n.1 ora alla portata di 90 mc/h. L'acqua di spegnimento incendio viene raccolta nello stesso bacino e poi quindi smaltita come rifiuto speciale.

1.13.2 Ciclo di depurazione

La depurazione prevede il seguente trattamento:

- Grigliatura;
- Accumulo prima pioggia;
- Trattamento di disoleazione/sedimentazione;

Si riportano in Tabella 10 le dimensioni del depuratore. Non sono previste modifiche.

Tabella 10 - Dimensioni sistema depurazione

Nr.	Tipologia	Volume	Dimensioni (m)
1	Pozzetto con griglia maglia 5 mm	9 m ³	4,5 x 2 x 1
2	Pozzetto scolmatore prima pioggia	8 m ³	5,05 x 2 x 0,8
3	Pozzetto scolmatore raccolta acque antincendio	5,3 m ³	3,35 x 2 x 0,8
4	Vasche di accumulo prima pioggia	Vasca da 97 m ³	5,7 x 5,7 x 3
5	Vasche per acqua spegnimento incendio	Vasca da 97 m ³	5,7 x 5,7 x 3
6	Disoleatore/sedimentatore in 4 vasche	24 + 4 + 7 + 5 m ³	5 x 5 x 1,5 (totale 4 vasche)
7	Pozzetto di ispezione	0,1 m ³	0,4 x 0,4 x 0,8

Nella vasca prima pioggia è installata n.1 pompa di tipo sommerso con funzionamento a galleggiate delle seguenti caratteristiche:

- portata: 2 mc/h
- prevalenza: 3 mt

- potenza : 0,6 Kw

Lo scarico è programmato su comando di livello di minimo in 45 ore circa.

Il pozzetto di accumulo è dotato dei seguenti controlli di livello:

- super minimo: fermata pompa
- minimo: funzionamento pompa
- massimo: allarme dopo 24 ore (vuol dire che la pompa non funziona)

1.13.3 Modifiche proposte

Al fine di adeguare l'impianto alla vigente normativa, si propongono i seguenti interventi:

- 1) Installazione di sensore di pioggia che comandi l'avvio della pompa di sollevamento delle acque di prima pioggia con un ritardo di 5 h dopo la fine dell'evento meteorologico;
- 2) La vigente normativa infatti impone lo svuotamento della vasca di prima pioggia al massimo entro 48 h dalla fine dell'evento meteorologico. Si propone pertanto l'aumento della portata della pompa di sollevamento delle acque di prima pioggia da 2 ad un minimo di 3 m³/h. In tal modo si assicurerà che la vasca di raccolta delle acque di prima pioggia sia vuota al più dopo 37 h dal termine dell'evento meteorico, in accordo con la vigente normativa.

1.14 EMISSIONI IN ATMOSFERA

L'unica operazione che può generare emissioni in atmosfera è pulizia dei pezzi: l'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.

Per le emissioni in atmosfera si fa riferimento all'autorizzazione all'esercizio, Doc. 4.

Non sono previste modifiche rispetto alla situazione approvata.

1.15 MATERIE PRIME UTILIZZATE

Per l'attività di recupero non vengono utilizzate 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).

Non sono previste modifiche rispetto alla situazione approvata.

1.16 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 (cesoatura, 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.

Per la valutazione della sicurezza si riporta la scheda informativa sulla valutazione dei rischi per le autodemolizioni (Allegato 4).

L'impianto ha complessivamente un numero di dipendenti inferiore a 10 e quindi, ai sensi della D.Lgs 81/08, il titolare eseguirà, in attesa di decreti attuativi per le ditte al di sotto dei 50 addetti, una auto dichiarazione senza produzione del documento di valutazione.

Non sono previste modifiche rispetto alla situazione approvata.

1.17 RUMORE

Per l'impatto acustico ed eventuali opere di mitigazione si riporta all'Elaborato 5.

1.18 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 1-2 mezzi pesanti al giorno e 10-20 mezzi leggeri.

La via di accesso all'impianto (strada statale 246) è una via principale pertanto si può affermare che la presenza dell'attività sia non significativa ai fini dell'impatto sul traffico veicolare.

Non sono previste modifiche rispetto alla situazione approvata.

1.19 GARANZIE FINANZIARIE

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

Si riporta il calcolo della polizza in Elaborato 9.

2 RELAZIONE GEOLOGICA

Il progetto non prevede interventi esterni sul territorio; si ritiene pertanto non necessario stilare una Relazione Geotecnica.

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).

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, né le modifiche proposte comportano trasformazioni del territorio tali da modificare il regime idraulico esistente; 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 6.

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.

Per l'attività di sgrassatura dei pezzi è previsto l'uso di un solvente di lavaggio le cui caratteristiche sono contenute nella scheda dati sicurezza in Allegato 5.

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

Le modifiche proposte non prevedono la modifica o realizzazione di nuove opere edili. Eventuali permessi relativi all'installazione delle strutture "cantilever" saranno richiesti al Come a seguito approvazione del progetto.

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.

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 7).

15 CONFRONTO TRA LE MISURE ADOTTATE E LE BAT

Le modifiche proposte non comportano variazioni significative delle attività rispetto alla situazione approvata. Si ritiene che il proposto utilizzo di strutture "a cantilever" per lo stoccaggio delle carcasse bonificate (anziché l'attuale sovrapposizione a contatto diretto) comporti un aumento della sicurezza per i lavoratori, in quanto si realizza uno stoccaggio strutturalmente più stabile.

Si ritiene pertanto che le soluzioni adottate non comportino significative modifiche rispetto alla situazione approvata, e pertanto si ritiene che siano già garantite misure idonee ad ottenere la migliore mitigazione possibile degli impatti compatibilmente con la sostenibilità economica finanziaria dell'attività.