

COMUNE DI CHIUPPANO

PROGETTO IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA

Marzo 2020

Il richiedente: **STAR TRUCKS SRL**

Sede Legale: Via Francesco Ferrarin, 67 – Thiene (VI)

Sede operativa : Via Piovene, 72 – Chiuppano (VI)

Elaborato

1 rev. 1

I relatori

Ing. Massimiliano Soprana

Ing. Gemo Nicola

Indice

1	RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA	4
1.1	IDENTITÀ E/O RAGIONE SOCIALE DEL SOGGETTO PROPONENTE.....	4
1.2	DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ CHE SI INTENDE SVOLGERE.....	5
1.3	INFORMAZIONI RELATIVE ALL'UBICAZIONE DELL'IMPIANTO.....	7
1.4	DIMOSTRAZIONE DI NON ASSOGGETTAMENTO DEL PROGETTO ALLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PREVISTE DALLA NORMATIVA VIGENTE.....	8
1.5	INDIVIDUAZIONE DEGLI ENTI COMPETENTI PER IL RILASCIO DI PARERI, NULLA OSTA, CONCESSIONI, AUTORIZZAZIONI E ASSENSI NECESSARI PER LA REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO.....	8
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	9
1.6.1	<i>Ubicazione dell'impianto di trattamento.....</i>	<i>10</i>
1.6.2	<i>Requisiti dell'impianto di trattamento.....</i>	<i>10</i>
1.6.3	<i>Organizzazione del centro di raccolta.....</i>	<i>12</i>
1.6.4	<i>Criteri per lo stoccaggio.....</i>	<i>13</i>
1.6.5	<i>Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso.....</i>	<i>16</i>
1.6.6	<i>Modalità di bonifica dei motori</i>	<i>18</i>
1.6.7	<i>Attività di demolizione.....</i>	<i>18</i>
1.6.8	<i>Operazioni di trattamento per favorire il riciclaggio</i>	<i>18</i>
1.6.9	<i>Criteri di gestione.....</i>	<i>19</i>
1.7	DATI RELATIVI AI RIFIUTI SOTTOPOSTI ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO	19
1.8	DATI RELATIVI AGLI EVENTUALI RIFIUTI DERIVANTI DALLE OPERAZIONI DI RECUPERO E/O SMALTIMENTO.....	19
1.9	DESCRIZIONE DELLE MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE OPERAZIONI DI RECUPERO E/O SMALTIMENTO	19
1.10	INFORMAZIONI RELATIVE ALLE PROCEDURE DI ACCETTAZIONE, PESATURA E CARATTERIZZAZIONE DEI RIFIUTI IN INGRESSO: <i>PIANO GESTIONE OPERATIVA</i>	20
1.11	DESCRIZIONE MACCHINARI/APPARECCHIATURE UTILIZZATI PER LE OPERAZIONI DI MOVIMENTAZIONE E TRATTAMENTO DI BONIFICA E RECUPERO.....	21
1.12	CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE AREE DI STOCCAGGIO, DI BONIFICA E RECUPERO	21
1.13	DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE E DIMENSIONALI DEL SISTEMA DI RACCOLTA E DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE REFLUE METEORICHE E RELATIVO PUNTO DI SCARICO.....	21
1.14	EMISSIONI IN ATMOSFERA	21
1.15	MATERIE PRIME UTILIZZATE.....	22
1.16	SICUREZZA E SALUTE DEI LAVORATORI.....	22
1.17	RUMORE.....	23
1.18	TRAFFICO.....	23
1.19	GARANZIE FINANZIARIE.....	23
2	RELAZIONE GEOLOGICA.....	25
3	ELABORATI GRAFICI.....	25
4	RELAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE	25

5	RELAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA).....	25
6	VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' IDRAULICA.....	25
7	PIANO DI SICUREZZA	25
8	SPECIFICHE TECNICHE DEI MATERIALI DA UTILIZZARE.....	25
9	PIANO FINANZIARIO	25
10	DOCUMENTAZIONE IN MATERIA URBANISTICO/EDILIZIA ED IGIENICO SANITARIA.....	25
11	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO CON VISIONI PANORAMICHE DI INTERESSE ED INDICAZIONE IN PLANIMETRIA DEI PUNTI DI RIPRESA.....	26
12	DOCUMENTAZIONE COMPROVANTE LA PROPRIETÀ E/O DISPONIBILITÀ DELL'AREA	26
13	PROGRAMMA DI CONTROLLO (PC)	26
14	PIANO DI RIPRISTINO AMBIENTALE	26
15	CONFRONTO TRA LE MISURE ADOTTATE E LE BAT	26

ELABORATI GRAFICI

Tav. 1 rev. 2 – Layout impianto

ALLEGATI

Allegato 1: Tabella rifiuti in ingresso e prodotti con quantitativi

Allegato 2: Scheda impianto trattamento GPL metano

Allegato 3: Recuperatore gas refrigerante

Allegato 4: Scheda Informativa dei rischi

Allegato 5: Scheda di sicurezza liquido lavaggio

Allegato 6: Documentazione fotografica

Allegato 7: Contratto d'affitto

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: Piano di sicurezza

Elaborato 6: Piano di ripristino del sito

Elaborato 7: Previsione Impatto Acustico

Elaborato 8: Gestione delle acque di dilavamento

Elaborato 9: Richiesta di attivazione industria insalubre

Elaborato 10: Relazione urbanistico-edilizia

PREMESSA

Il presente elaborato viene presentato in Rev. 1 in quanto è richiesta anche l'approvazione di alcune modifiche edilizie (interne ed esterne) ed un cambio destinazione d'uso di una porzione del capannone da artigianale.

Inoltre il progetto viene ridimensionato proponendo unicamente la fase 1 (tutto all'interno) prevista dal precedente progetto con la fase 2 (ampliamento di una tettoia) da valutare in un prossimo futuro non al momento quantificabile.

La ditta STAR TRUCKSSRL, con sede legale in Thiene in Via Francesco Ferrarin 67 e prossima sede operativa a Chiuppano (VI) in Via Piovene nr 72, intende operare nel settore della raccolta e trattamento di veicoli a motore fuori uso (principalmente autocarri) nel rispetto della direttiva 2000/53/CE (D.Lgs. 209/03). L'impianto prevede la possibilità di ricevere in ingresso autoveicoli fuori uso (codice CER 16 01 04* e 16 01 06).

Ai sensi della L.R. Veneto nr. 10/1999 l'attività è assoggettata alla procedura di V.I.A.

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 26sett. 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 svolgere attività di raccolta di veicoli fuori uso (principalmente autocarri) non bonificati (CER 16 01 04*) e bonificati (CER 16 01 06) con una capacità massima di trattamento pari a 500 mezzi leggeri (peso medio 1200 Kg) e 500 mezzi pesanti all'anno (peso max 14 ton con una media 10 ton) , corrispondenti a 5600 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.

Il progetto è previsto con due stati di avanzamento. Nel primo stato di avanzamento verranno utilizzati il piazzale fronte strada (utilizzato per l'accesso e per il deposito di cabine) ed il locale di lavorazione. In un secondo stato di avanzamento è previsto l'utilizzo anche di un secondo piazzale esterno (utilizzato per cabine e per lo stoccaggio di rifiuti specifici) che richiederà una specifica area coperta (C2) ove spostare i cassoni dei rifiuti prodotti dell'area C1 e l'area di manovra per il carico dei mezzi in uscita.

1 RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA

1.1 IDENTITÀ E/O RAGIONE SOCIALE DEL SOGGETTO PROPONENTE

Ragione sociale	STAR TRUCKSSrl
Sede Legale	Via Francesco Ferrarin - Thiene (VI)
Sede Operativa:	Via Piovene, 72 di Chiuppano
Tel: 393 824 0027	Fax: /
E-mail:	Star Trucks <star.trucks@outlook.com

P.iva e N° iscrizione registro imprese: 04219400241.

Numero REA: VI-388265

1.2 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ CHE SI INTENDE SVOLGERE

L'attività della ditta consiste nella raccolta di veicoli fuori uso (principalmente autocarri, ma anche automobili, 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.

In Tabella 1, Tabella 2, Tabella 3 ed in Allegato 1 si riportano la tipologia di rifiuti, l'attività e un riassunto dei quantitativi previsti dal progetto.

Si specifica che il trattamento consiste principalmente nella messa in sicurezza e nel recupero delle parti legate al motore. Viene poi eventualmente recuperata la cabina mentre tutto il resto (cassoni, pianali, carcassa auto ecc) viene demolito per ottenere ferro e alluminio.

Non vengono quindi lasciati in modo continuativo mezzi bonificati a disposizione per il recupero di ulteriori pezzi di ricambio.

Tabella 1. Tipologie di rifiuto

CER	CLASSIFICAZIONE	DESCRIZIONE
Operazione recupero R4 – trattamento		
16 01 04*	Pericoloso	Veicoli fuori uso
16 01 06	Non pericoloso	Veicoli fuori uso, non contenenti né liquidi né altri componenti pericolose

Tabella 2. Tipologie di operazione

Operazione di recupero	Descrizione	Quantità massima*	
R4	Riciclo/recupero di componenti principalmente metallici (parti di ricambio-motori).	30 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 a 3 autocarri da 10 ton cad. di media

Tabella 3. Quantitativi stoccaggi rifiuti in ingresso

Stoccaggio		Tipologia	CER	Contenitore	Quantità	Destinazione
Non pericolosi	Pericolosi				in Kg	
	interno	Nr 4 autocarri da bonificare	16 01 04*	Al massimo 2 nell'area di stoccaggio e un mezzo sull'area di lavorazione con due autoveicoli da bonificare	33.000 pari a 3 autocarri e due auto	R4
interno		autocarri bonificati	16 01 06			R4

Il progetto prevede una quantità di rifiuti in ingresso stoccati pari a 33 ton e uno stoccaggio di rifiuti prodotti pari a 55,06 Ton di cui 5,14 ton pericolosi.

Lo schema a blocchi è riportato in Figura 1.

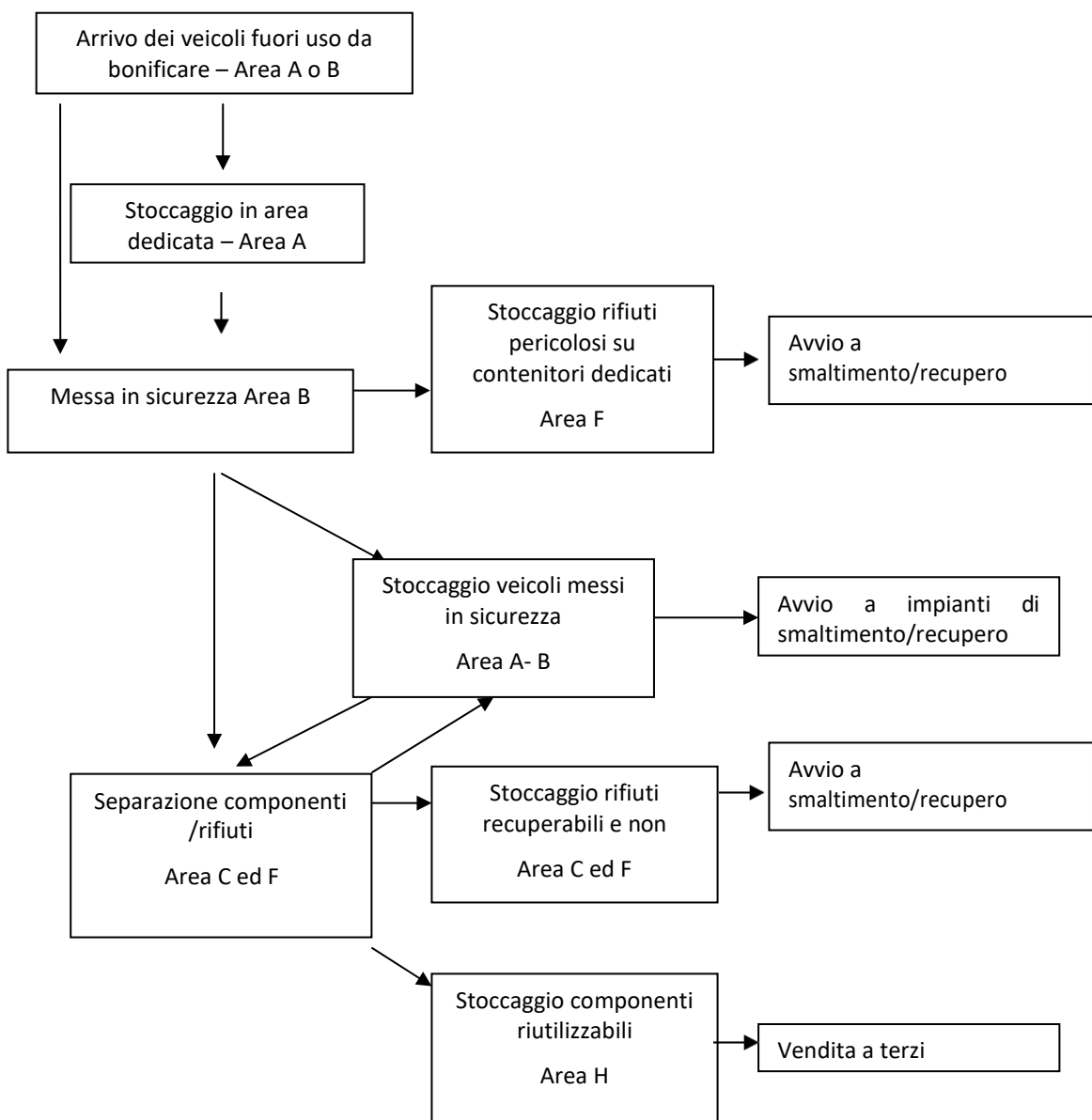


Figura 1 - Schema a blocchi del ciclo produttivo

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

1.3 INFORMAZIONI RELATIVE ALL'UBICAZIONE DELL'IMPIANTO

L'impianto sarà ubicato in una porzione di capannone di un complesso formato da un'altra unità produttiva (ancora non occupata da altra attività) nella parte ad ovest del territorio amministrativo del Comune di Chiuppano (VI), catastalmente individuata al mappale 341 del foglio 1 (mappale in fase di divisione). L'area si trova in una zona pianeggiante caratterizzata da terreni a verde o coltivati posti a sud-ovest ed aree adibite ad attività industriale/artigianale nei restanti confini. In Figura 2 si riporta una visione aerea dell'area.

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

Star Trucks



Figura 2 - Foto aerea dell'area - ditta STAR TRUCKS srl

L'area è classificata dal vigente PRG del Comune di Chiuppano come Z.T.O. di tipo D "zona industriale", per la quale sono ammesse attività industriali ed artigianali e che pertanto comprendono attività di autodemolizione e conseguente recupero di materiali.

L'area confina ai lati nord, est ed ovest con zone ad uso industriale (Z.T.O. di tipo D1), mentre a sud con area adibita ad uso agricolo del Comune di Carrè.

Per quanto riguarda la viabilità, l'attività si trova in nella zona di incrocio tra le vie Piovene e l'uscita dell'autostrada. Da quest'ultima a breve distanza si congiunge alla strada provinciale SP 349 che la collega con Piovene Rocchette e l'altipiano di Asiago.

STAR TRUCKS srl
Chiuppano (VI)

Nella Tav.1 rev.1 sono riportate le planimetrie dell'impianto allo stato di progetto con il piazzale di ingresso 1 di accesso ed il sito di lavorazione .

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 4 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 STAR TRUCKS srl ne è soggetto.

Tabella 4. 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 Chiuppano.	Concessione o Autorizzazione edilizia	//	//
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	COMUNE e ULS	Attivazione Industria Insalubre - iscrizione	Specifica domanda	TU
<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 emissione	VIA con approvazione progetto	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 checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	PROVINCIA	Autorizzazione allo scarico in acque superficiali	Con la presente VIA con approvazione progetto	D.Lgs n. 152/06
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Viacque	Autorizzazione allo scarico in fognatura	Con la presente VIA con approvazione progetto	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	Con la presente VIA con approvazione progetto	D.Lgs 152/06 Art 208 e L.R. n. 3/2000

L'impianto non è soggetto al rilascio del CPI (superficie interna inferiore a 1000 mq, superficie complessiva inferiore a 3000 mq e quantitativi inferiori ai limiti della norma per plastica, gomma, carta, legno, liquidi combustibili).

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

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

La pavimentazione dell'area interna ai capannoni è in cemento impermeabile e la pavimentazione esterna è parte in cemento (una parte nel piazzale 1 limitrofo al capannone e nell'area ove verranno localizzati i cassoni all'esterno nell'area 2) e parte in conglomerato bituminoso.

Gli accessi sono dotati di un cordolo di 3 cm per la raccolta di eventuali acque di spegnimento (raccolta massima di 25m³ acque spegnimento considerando gli 860 m² di superficie) in modo che l'area interna funga da bacino di raccolta. 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).

Per quanto riguarda l'impatto visivo, nel piazzale ingresso è presente una area verde limitrofa al cancello di entrata. In fondo all'area posteriore, ai confini con l'area agricola verrà posta una mascheratura arborea.

Per quanto riguarda la viabilità questa si può suddividere in due tipologie:

- 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

L'accesso ai mezzi da demolire è dal piazzale posto fronte strada

- il portone di accesso è di larghezza 4,5 m

All'interno l'area posta a fronte della zona di bonifica è lasciata libera per la manovre dei mezzi in ingresso (Il mezzo entra in retromarcia e poi si posiziona sull'area destinata (di lavoro o di stoccaggio).

La viabilità e gli spazio di manovra risultano adeguati per un'agevole movimentazione sia per i mezzi in trattamento che dei mezzi che asportano rifiuti.

Vengono di seguito analizzate le caratteristiche del centro con riferimento al D.lgs 209/03 e s.m.i. (Tabella 5).

Tabella 5. 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 (680m ² 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 asfalto 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 acque verranno gestite con raccolta della prima e seconda pioggia.
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 superfice 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 ed 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 casse.
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 sarà dotato di siepe perimetrale a sud al confine con l'area agricola

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

Viabilità clienti – attività commercializzazione parti di ricambio

L'accesso per i clienti avviene dallo stesso cancello; è prevista un'area dedicata per il posteggio direttamente nel piazzale d'ingresso, senza possibilità di accesso alle aree interne e al piazzale posteriore. È previsto un locale ad uso commerciale con possibilità di accesso da parte dei clienti.

1.6.3 Organizzazione del centro di raccolta

L'area è organizzata nei "settori" previsti dal decreto 209/03 ed individuabili nell'allegata Tav.1 (Lay-out impianto):

- 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 (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. Si riporta in Figura 3 la sezione del settore; esso sarà pavimentato con cls impermeabilizzato con pendenza tale da convogliare eventuali spanti verso un griglia collegata a contenitore di raccolta a tenuta (Area B della Tav.1).

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.

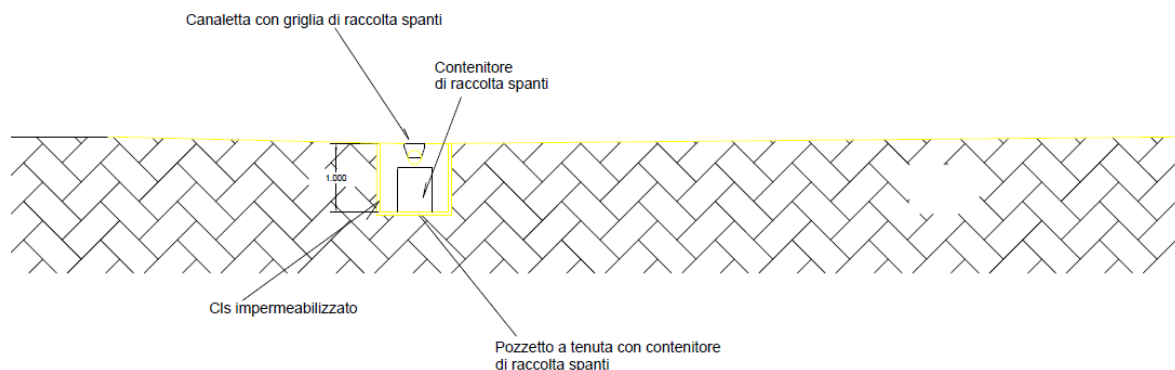


Figura 3. Particolare sezione settore di trattamento del veicolo fuori uso

- c. settore di deposito delle parti di ricambio: all'interno del capannone in scaffalature (Area H della Tav.1);
- d. settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica: non prevista;
- e. settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi: è prevista un'area interna per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi (Area 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 C e D 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 interna A se non completamente demoliti con cartellonistica (CER 160106).

Ai sensi del comma 3.4 – All. I -D.Lgs.n 209/03i 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 sversamenti, 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 178D.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. 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 l'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 6).

Tabella 6. 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 fortemente 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*)

1.6.5 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 - Tab3a 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 7. 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 7. 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 a norma CE di cui si allegano le schede tecniche (Allegato 2). Tale apparecchiatura è stoccata in area coperta (area bonifica), mentre il suo utilizzo è previsto all'esterno sotto la tettoia posta a sud.
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 5) 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 o casse contenenti materiali da avviare a recupero di materia dove verranno stoccati 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 al recupero da parte di ditte esterne.

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;
- se necessario, il motore verrà lavato mediante lancia con un consumo stimato di 20 litri di acqua. L'attività verrà svolta nell'area di messa in sicurezza e il liquido raccolto sarà poi inserito nella vasca dei colaticci e smaltito come rifiuto;
- alcuni pezzi, se necessario, saranno lavati con fluido sgrassante su specifica attrezzatura munita di aspirazione e condotta di scarico in atmosfera (camino 1)

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 coperta e potrà ospitare o tre autocarri o in alternativa anche altri mezzi da demolire (moto, auto- un unico livello) per un quantitativo massimo di 33 ton.

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

Lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili (Area C della Tav.1) ottenuti sarà in casse e cassoni dedicati.

1.7 DATI RELATIVI AI RIFIUTI SOTTOPOSTI ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO

In Tabella 8 si riportano i codici CER dei rifiuti in entrata per i quali si chiede autorizzazione

Si riportano informazioni più dettagliate (quantitativi) nella Tabella 3 e in Allegato 1.

Tabella 8. Elenco codici CER attività di autodemolizione

Codice CER	Descrizione	Denominazione (definizione CER)	Stato fisico	Codice recupero
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

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 Allegato 1 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 0, 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 bonificati – 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 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. 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 ed Allegato 1. 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.

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:

- 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;
- Utensili manuali o ad aria compressa o a batteria in genere;
- Macchina per bonifica bombole gas/gpl;
- Macchina per la bonifica dei liquidi frigoriferi
- Lancia per la pulizia dei motori.
- 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;
- scarico delle acque meteoriche.

Si fa riferimento allo specifico Elaborato 8.

1.14 EMISSIONI IN ATMOSFERA

L'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.

L'emissione verrà convogliata su uno specifico camino.

Saranno eseguite saltuarie operazioni di taglio ossiacetilenico (max 1,5 ore al gg) servito da sistema di aspirazione carrellato con riciclo dell'aria nell'ambiente di lavoro. Non risulta facilmente attuabile un sistema fisso in quanto l'attività è svolta "attorno" al mezzo.

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 massima 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).

Il consumo di acqua per il lavaggio motori potrà essere di 500- 700 litri parti a 25-35 motori all'anno.

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 (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 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.

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).

1.17 RUMORE

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

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 3-4 mezzi pesanti al giorno e 2-3 mezzi leggeri.

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

1.19 GARANZIE FINANZIARIE

La ditta a progetto approvato predisporrà una polizza fideiussoria ed RC Inquinamento secondo i massimali previsti.

Si riporta in Tabella 9 il calcolo della polizza.

Tabella 9. Calcolo polizza

		Calcolo polizza		Relazione tecnico descrittiva		ott-19
C.E.R.	Descrizione rifiuti	quantità max stoccabili ton		polizza		
	Descrizione C.E.R.	pericolosi	non pericolosi	P	NP	
16 01 04*	veicoli fuori uso	33		16500	0	
16 01 06	veicoli fuori uso, non contenenti liquidi ne altre componenti pericolose		20	0	4000	
13 02 05*	scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	0,54		270	0	
13 02 04*	scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati	0,02		10	0	
13 02 05*	scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	0,02		10	0	
13 02 05*	scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	0,03		15	0	
13 02 06*	scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione	0,01		5	0	
13 02 08*	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	0,02		10	0	
13 07 01*	olio combustibile e carburante diesel	0,2		100	0	
13 01 10*	oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati	0,02		10	0	
15 02 02*	assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	0,5		250	0	
16 01 13*	liquidi per freni	0,05		25	0	
16 01 14*	liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	0,2		100	0	
16 01 07*	filtri dell'olio	0,1		50	0	
16 01 09*	condensatori contenenti PCB	0,02		10	0	
16 01 08*	componenti contenenti mercurio	0,02		10	0	
16 01 10*	componenti esplosivi (ad esempio "air bag")	0,05		25	0	
16 06 01*	batterie al piombo	2		1000	0	
16 01 11*	pastiglie per freni, contenenti amianto	0,02		10	0	
16 01 21*	componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	0,02		10	0	
16 08 07*	catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose	0,2		100	0	
16 10 01*	soluzioni acquose di scarto, contenenti sostanze pericolose	0,1		50	0	
16 01 18	metalli non ferrosi		0,3	0	60	
16 01 03	pneumatici fuori uso		2	0	400	
16 01 99	rifiuti non specificati altrimenti		0,2	0	40	
16 01 19	plastica		0,2	0	4	
16 01 19	plastica		2	0	40	
16 01 19	plastica		0,2	0	4	
16 01 19	plastica		0,2	0	4	
16 01 22	componenti non specificati altrimenti		1	0	20	
16 01 12	pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111		0,1	0	20	
16 08 01	catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 160807)		0,2	0	40	
16 05 05	gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 160504		0,02	0	4	
16 01 17	metalli ferrosi		20	0	400	
16 01 18	metalli non ferrosi		3	0	600	
16 01 20	vetro		0,5	0	10	
16 10 01*	rifiuti liquidi acquosi, contenenti sostanze pericolose	1		500	0	
		38,14	49,92	19070	5646	
	rifiuti con riduzione					
					24716	

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 come allegati grafici al presente documento (Tav.1, Elaborato 2 ed Elaborato 4Elaborato 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 5.

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 fidejussorie 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

Si fa riferimento alla allegata relazione Elaborato 10 che riporta le proposte progettuali oggetto di approvazione.

Il sito proposto è ottenuto dalla divisione in due parti di un precedente insediamento produttivo. La parte di competenza è edificata in cemento con copertura in travi di cemento (visibile nell'elaborato fotografico). Con la divisione verrà realizzato un nuovo accesso dalla strada dedicato e verrà demolito internamente la parte

sx per avere una entrata dei mezzi. Questo nell'ambito di una SCIA per la divisione del capannone in due unità.

Il progetto proposto prevede attività per la gestione delle acque (linee, depuratore, trincea disperdente, cordoli ecc.) Inoltre andrà aggiunta la richiesta di avere una parte commerciale per il magazzino e la vendita dei pezzi di ricambio con cambio d'uso con alcune modifiche interne (realizzazione di una stanza in ingresso) e modifiche alla facciata. Alcune di queste indicazioni sono indicate nell'elaborato fotografico.

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 6).

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

Il capannone è ora in affitto. Si allega il contratto (Allegato 7).

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 nello specifico elaborato (Elaborato 6).

15 CONFRONTO TRA LE MISURE ADOTTATE E LE BAT

Le BAT di riferimento per il settore sono quelle di cui alla Decisione di Esecuzione (UE) 2018/1147 della Commissione del 10 Agosto 2018; in accordo il punto iv), paragrafo 5.3 b), art. 2 di tale documento e con la Circolare Prot. 0012422/GAB del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 17 giugno 2015, le BAT sono applicabili al recupero dei veicoli fuori uso solo se dotati di frantumatore e con capacità di 75 Mg al giorno. La capacità dell'impianto in questione è nettamente inferiore a tale limite (vedere Tabella 2).