

Il Progettista:

dott. ing. Ruggero Rigoni

iscritto al n. 1023
dell'Ordine degli Ingegneri di Vicenza



Collaborazione tecnica:

dott. ing. Gianluca Antonio Rigoni

iscritto al n. 3483
dell'Ordine degli Ingegneri di Vicenza



Il Committente:

Autodemolizione Bresolin Srl
Via Luigi di Gallo
36061 Bassano del Grappa (Vi)
C.F. e P.Iva 00870960242

Provincia di Vicenza

Comune di Bassano del Grappa



Autodemolizione Bresolin s.r.l.

Via L. di Gallo, 17 - 36061 Bassano del Grappa
Telefono 0424 566666 - Telefax 0424 567797
C.F. e P.IVA n° 00870960242

PROGETTO DEFINITIVO

(ex art. 208 del D.Lgs. N. 152/06)

DI AMPLIAMENTO DELL'IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE DI AUTODEMOLIZIONE BRESOLIN s.r.l.

sito in

Via Quartiere Prè, n. 50 in Comune di Bassano del Grappa

Provincia di Vicenza

Piano di Gestione Operativa (PGO)

A4

elaborato:

PD

Marzo 2021

data:

STUDIO DI INGEGNERIA AMBIENTALE ING. RUGGERO RIGONI

Via Divisione Folgore, n. 36 - 36100 VICENZA

Tel.: 0444.927477 - email: rigoni@ordine.ingegneri.vi.it

PROGETTO DEFINITIVO

di

AMPLIAMENTO IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE

sito in

Via Q.re Prè, n. 50 in Comune di Bassano del Grappa*PROVINCIA DI VICENZA*

PIANO DI GESTIONE OPERATIVA

INDICE

PREMESSA	1
1. TIPOLOGIA DI RIFIUTI ACCETTABILI ED OPERAZIONI DI RECUPERO	3
2. INFRASTRUTTURE E SISTEMI DI STOCCAGGIO DELL'IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE	6
3. MODALITÀ DI GESTIONE DELLE ATTIVITÀ.....	8
Accettazione e operazioni di verifica a conferimento.....	9
Operazioni di messa in sicurezza e smontaggio dei veicoli.....	9
Allontanamento dei rifiuti prodotti	12
Operazioni periodiche	12
Procedura di gestione delle acque di spegnimento incendi.....	13
Procedura per la manutenzione delle barriere arboree	14
Procedura di formazione del personale	14
Procedura di gestione/manutenzione della pavimentazione esterna	14
4. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	15
Scarico di acque meteoriche di dilavamento.....	15
Emissioni acustiche	16
Report rifiuti	16

PREMESSA

La ditta Autodemolizione Bresolin s.r.l. esercita la sua attività in un complesso impiantistico comprendente anche il sito di Via Quartiere Prè, 50 a Bassano del Grappa che si prevede di ampliare per far contestualmente fronte:

- sia alla richiesta di demolizione di autoveicoli ibridi/elettrici, la cui diffusione è in progressivo incremento;
- quanto ad una maggior richiesta di demolizione di veicoli con motore endotermico “meno ecologici”, che vengono via via sostituiti da veicoli meno inquinanti sfruttando le recenti (convenienti) forme di incentivazione economica.

Stante quanto sopra e in estrema sintesi, Autodemolizione Bresolin s.r.l. ha previsto sia un incremento della attuale superficie coperta, con la costruzione di un nuovo involucro edilizio in aderenza e a sud dell’esistente, quanto l’ampliamento dell’area pavimentata scoperta al fine di continuare a garantire un’adeguata capacità di deposito a cielo libero funzionale all’attività svolta, per la quale si prevede anche un incremento di potenzialità di circa il 25% rispetto a quella già autorizzata.

L’attività di autodemolizione è soggetta alla disciplina del D.Lgs. N.209/03 e ss.mm.ii. che costituisce (anche a livello operativo) la norma di riferimento per criteri e metodi di articolazione dell’attività di trattamento autoveicoli e per i relativi apprestamenti tecnici, unitamente (per quanto riguarda le procedure a cui attenersi) alle “*Linee guida per il trattamento dei veicoli fuori uso e le conseguenti problematiche ambientali*” definite dalla norma UNI 11448:2012, pure richiamata nel vigente titolo autorizzativo.

Poiché l’impianto è, a tutti gli effetti, un impianto di recupero rifiuti, il suo progetto (in questo caso di ampliamento) deve essere preventivamente approvato in sede Provinciale secondo quanto previsto dall’art. 208 del D.Lgs. N.152/06 e ss.mm.ii. e con le modalità di cui alla L.R. N. 03/2000 (contestualmente all’espletamento di una procedura di V.I.A.).

Il *Piano di Gestione Operativa* è uno degli elaborati tecnici di progetto previsti dall’allegato A - “*Elenco elaborati tecnici da allegare alla domanda di approvazione del Progetto e di realizzazione degli impianti di recupero e smaltimento di rifiuti*” - alla D.G.R.V. N. 2966 del 26/09/06 (attuativa di quanto disposto dal comma 3 dell’art. 22 della L.R. N. 03/2000).

Secondo quanto richiesto dalla norma regionale, il Piano di Gestione Operativa (P.G.O.) *dovrebbe contenere indicativamente le seguenti informazioni:*

- *modalità di conferimento dei rifiuti all’impianto, tipologia degli automezzi impiegati, dei sistemi utilizzati per assicurare il contenimento delle emissioni originate dalla dispersione eolica e delle perdite provenienti da eventuali spanti e colaticci nel corso del conferimento;*

- *procedure di accettazione, pesatura e caratterizzazione dei rifiuti in ingresso (controllo del formulario, eventuali prelievi di campioni e relative modalità di campionamento ed analisi);*
- *modalità e criteri di deposito e stoccaggio dei rifiuti, anche derivanti dal processo di trattamento;*

aspetti considerati anche dalla norma UNI 11448:2012.

Allo scopo di fornire una sintesi conoscitiva della consistenza e del funzionamento dell'impianto, i primi due paragrafi del presente documento riportano, per sommi capi, la descrizione delle tipologie di rifiuti accettabili, delle operazioni di recupero, delle infrastrutture e dei sistemi di stoccaggio previsti (nella configurazione definitiva a seguito della realizzazione del progetto di ampliamento) rimandando, per ogni ulteriore approfondimento, agli elaborati progettuali.

1. TIPOLOGIA DI RIFIUTI ACCETTABILI ED OPERAZIONI DI RECUPERO

Autodemolizione Bresolin s.r.l. è un centro di raccolta e trattamento di autoveicoli fuori uso e la sua attività è quindi principalmente finalizzata al recupero di pezzi di ricambio. Il progetto in discussione prevede anche l'incremento della potenzialità di trattamento dell'impianto, da quella attuale, già autorizzata, di 24'000 veicoli/anno, fino a quella massima prevista di 30'000 veicoli/anno e un incremento della capacità massima di stoccaggio dell'impianto dalle attuali 2'963,5 t fino a 4'626 t, di cui 298,6 t di rifiuti pericolosi.

I veicoli fuori uso C.E.R. 16 01 04* (da trattare) possono essere conferiti all'impianto di Via Q.re Prè con le seguenti modalità:

- con mezzi propri (autorizzati) di Autodemolizione Bresolin s.r.l.;
- tramite soggetti autorizzati al trasporto dei veicoli fuori uso;

oltrechè, sporadicamente, direttamente dai proprietari degli autoveicoli.

All'atto della consegna del veicolo (rifiuto), negli appositi settori di conferimento dedicati (vedasi lay-out dell'impianto di autodemolizione compreso nella **Tavola grafica A2.2** di progetto), vengono effettuate le verifiche in merito alla documentazione del veicolo e alle autorizzazioni sul trasporto rifiuti, secondo la procedura di accettazione riportata al paragrafo 3 del presente documento.

Una volta "accettato", il veicolo conferito viene destinato alle operazioni di messa in sicurezza effettuate nell'apposito settore a ciò adibito.

Preliminarmente alle operazioni di messa in sicurezza del veicolo, viene effettuata la prova di funzionalità del motore, per definire la sua destinazione; se la prova risulta positiva, il motore può essere venduto integro mentre se risulta negativa si procede alla demolizione.

Ovviamente, prima di procedere alle operazioni di messa in sicurezza, si avrà anche cura di verificare l'assenza o, eventualmente, di asportare dal veicolo i rifiuti non pertinenti il veicolo stesso.

La messa in sicurezza dei veicoli viene effettuata, con l'ausilio di attrezzature manuali e dotazioni specifiche omologate, da personale qualificato all'uopo formato e si articola nelle operazioni in seguito elencate:

- neutralizzazione degli air bag ancora attivi (non esplosi), operazione effettuata in apposita postazione dedicata (piazzola di inertizzazione airbag) con attrezzatura portatile omologata;
- rimozione degli accumulatori (batterie) e loro stoccaggio (deposito temporaneo);
- prelievo ed accumulo del carburante (gasolio, benzine);

- rimozione bombole, estrazione ed esaurimento di eventuali gas combustibili (GPL - metano) con apposita attrezzatura omologata;
- prelievo e stoccaggio separato dei liquidi (oli, liquido circuito frenante, liquido antigelo, liquido lavavetri) e “messa a secco” con le attrezzature facenti capo all’isola di bonifica;
- rimozione (eventuale) e stoccaggio del filtro dell’olio;
- individuazione, rimozione e stoccaggio di eventuali altri componenti pericolosi segnalati dalle case costruttrici del veicolo.

I rifiuti prodotti dalle operazioni di messa in sicurezza vengono stoccati separatamente, in relazione alla loro tipologia e alle caratteristiche di pericolo, in appositi contenitori presidiati (quelli per i liquidi) da appositi bacini di contenimento. I contenitori, aventi caratteristiche di resistenza idonee alla natura del rifiuto da contenere e contraddistinti da apposita cartellonistica (di identificazione del rifiuto contenuto), sono disposti in aree specificatamente individuate.

Le operazioni di demolizione corrispondono sostanzialmente alle operazioni di smontaggio finalizzate all’asportazione (dal veicolo) di parti di valore adatte ad un reimpiego per l’uso originario (parti classificabili come ricambi usati) e di altre componenti (rifiuti) da avviare a recupero separatamente dalla carcassa (bonificata), per la promozione del riciclaggio, presso specifici impianti autorizzati.

Per quanto riguarda specificatamente le attività di smontaggio finalizzate alla promozione del riciclaggio, è prevista la rimozione di:

- pneumatici,
- grandi componenti in plastica monomateriale (come i paraurti),
- altri componenti in plastica monomateriale (serbatoi),
- vetri,
- marmitte catalitiche,
- pastiglie dei freni,
- componenti di metalli non ferrosi,
- componenti metallici ferrosi,
- qualsiasi altro materiale o rifiuto estraneo al veicolo.

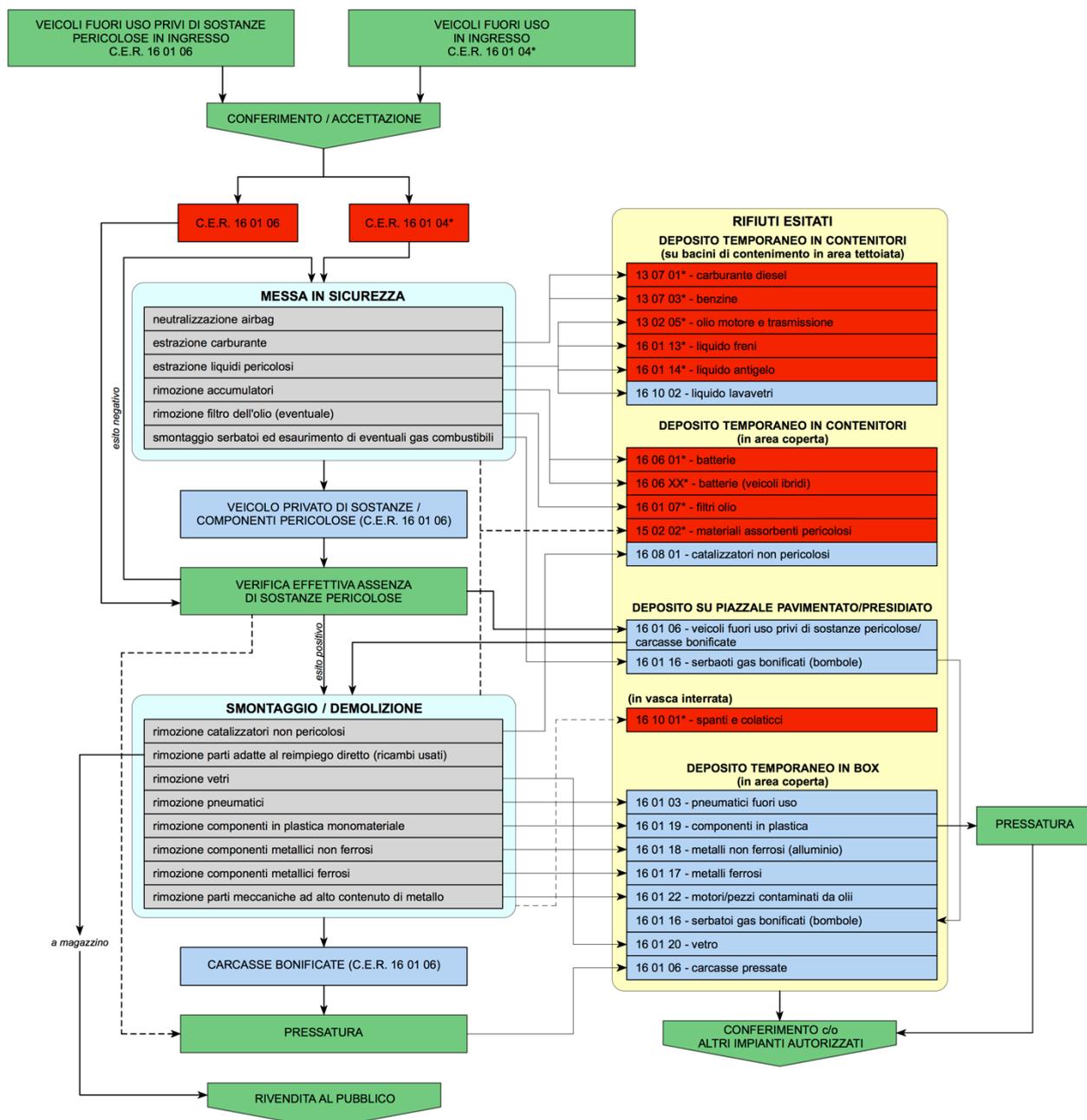
Prima della pressatura della “carcassa” bonificata, si provvede eventualmente a separare parti meccaniche ad alto contenuto di metallo per conferirle separatamente agli impianti di recupero.

I diversi rifiuti esitati dallo smontaggio sono depositati, separatamente, in apposite aree all'uopo predisposte; la movimentazione dei vari materiali pesanti viene effettuata con carrelli elevatori.

Salvo prevedere un'area dedicata per i veicoli ibridi/elettrici, il progetto in discussione non prevede alcuna modifica delle operazioni di messa in sicurezza, trattamento (smontaggio/demolizione) e pressatura delle carcasse rispetto all'impianto esistente/autorizzato.

Di seguito viene riportato lo schema a blocchi dell'attività dell'autodemolizione.

SCHEMA A BLOCCHI DELL'ATTIVITÀ DI AUTODEMOLIZIONE



2. INFRASTRUTTURE E SISTEMI DI STOCCAGGIO DELL'IMPIANTO DI AUTODEMOLIZIONE

Con riferimento al lay-out dell'impianto, compreso nella **Tavola grafica A2.2** di progetto, si distinguono, in particolare, i seguenti settori:

- settori conferimento: area esterna pavimentata a nord del capannone pre-esistente, idraulicamente compartimentata e presidiata, in grado di ricevere fino a 148 autoveicoli da trattare e area interna al capannone in grado di ricevere ulteriori 54 autoveicoli;
- settore operativo: involucro edilizio (capannone pre-esistente) parzialmente tamponato, sviluppato su un unico piano fuori terra, dove si trovano le postazioni di bonifica, con le attrezzature di messa in sicurezza ed autodemolizione e le "pertinenze operative" dell'impianto (aree di deposito interne);
- settori di stoccaggio interni ricavati nell'area tettoiata recentemente allestita e nel nuovo involucro edilizio, aperto su due lati (est e sud), realizzato in continuità col capannone esistente sul lato sud;
- settori di stoccaggio esterni (deposito dei veicoli messi in sicurezza / trattati): individuati tanto nella nuova area pavimentata scoperta in ampliamento (settore occidentale) per una capacità di 426 veicoli disposti su 2 livelli, quanto nell'area pavimentata scoperta (settore orientale) esistente (740 veicoli disposti su 2 livelli); i piazzali sono idraulicamente compartimentati e presidiati da sistemi di captazione e trattamento (decantazione e disoleazione) delle acque meteoriche insistenti.

All'interno del capannone pre-esistente si trovano:

- un settore conferimento (presidiato) per una capacità complessiva di 54 autoveicoli da trattare;
- le postazioni di bonifica per la messa in sicurezza e lo smontaggio degli autoveicoli; i liquidi aspirati (con l'operazione di messa in sicurezza) vengono stoccati in appositi serbatoi dotati di bacini di contenimento con copertura, installati all'esterno a ridosso della parete nord del capannone;
- altri contenitori di stoccaggio di rifiuti prodotti dalle operazioni di messa in sicurezza e smontaggio, addossati alle pareti interne del capannone;

mentre nell'area tettoiata recentemente allestita (di collegamento fra il capannone pre-esistente e il nuovo involucro edilizio) si trovano il settore di deposito delle carcasse (bonificate) da pressare (n° 36 veicoli sovrapposti su 3 livelli), i container e i box di stoccaggio dei rifiuti più voluminosi esitati dalle operazioni di smontaggio/demolizione.

All'interno del nuovo involucro edilizio si trovano:

- il settore (ridislocato) di riduzione volumetrica delle carcasse bonificate, con pressa compattatrice oleodinamica e attiguo deposito delle carcasse pressate (pacchi - 2'800 ton);
- un box di stoccaggio di rifiuti ferrosi e un container di stoccaggio di rifiuti non ferrosi (prevalentemente rame);
- un'area di deposito (su cantilever a 5 livelli) di veicoli ibridi/elettrici messi in sicurezza avente una capacità di stoccaggio di 230 autoveicoli.

I capannoni sono pavimentati, idraulicamente compartimentati e presidiati da canalette grigliate di raccolta di eventuali spanti/colaticci che vengono raccolti in vasche interrate immediatamente all'esterno dei capannoni (lato ovest/pre-esistente e lato sud/nuova).

3. MODALITÀ DI GESTIONE DELLE ATTIVITÀ

I veicoli fuori uso da demolire possono essere conferiti all'impianto di Via Q.re Prè con le seguenti modalità:

- con mezzi propri autorizzati di Autodemolizione Bresolin s.r.l.;
- tramite soggetti autorizzati al trasporto dei veicoli fuori uso;

oltrechè, saltuariamente, direttamente dai proprietari degli autoveicoli.

Salvo che in quest'ultimo caso, i veicoli vengono trasportati con vettori iscritti all'Albo Nazionale dei Gestori Ambientali ed autorizzati al trasporto di rifiuti; il trasporto è accompagnato dal F.I.R., la cui 4^a copia deve essere restituita, compilata per accettazione, entro 90 giorni, al produttore/detentore del veicolo fuori uso.

All'atto del conferimento, il veicolo deve essere corredato da:

- carta di circolazione;
- certificato di proprietà;
- targa anteriore e posteriore;
- copia del codice fiscale e del documento identificativo dell'intestatario del veicolo.

In assenza dei suddetti documenti, deve essere presentata adeguata documentazione sostitutiva, quale:

- denuncia, in originale, rilasciata da Organi di Polizia, nei casi di smarrimento, distruzione o furto;
- verbale o sentenza in originale rilasciato da Organi competenti, nei casi di ritiro per mancata revisione, sequestro o confisca.

Nel caso il conferimento sia effettuato da "soggetti non intestatari" si devono presentare anche:

- documenti identificativi dell'incaricato alla consegna;
- delega/procura in carta libera sottoscritta dall'intestatario del veicolo.

Per i veicoli in locazione finanziaria, deve essere prodotta l'apposita dichiarazione rilasciata dalla società di leasing, in qualità di proprietaria intestataria, che autorizza la demolizione del veicolo; per i veicoli intestati a soggetti deceduti, il conferimento deve essere accompagnato dalla dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, a firma di un erede avente titolo a disporre del bene.

Accettazione e operazioni di verifica a conferimento

All'atto del conferimento, viene effettuata una verifica della documentazione di accompagnamento del carico (veicolo fuori uso).

Si controllano:

- la presenza e la validità della documentazione a corredo del veicolo;
- la presenza e l'adeguata compilazione del F.I.R.;
- l'iscrizione del trasportatore (se Terzo) all'Albo dei Gestori Ambientali e le targhe dei mezzi utilizzati per il trasporto.

Superata positivamente la fase di controllo documentale, si procede ad una verifica visiva del veicolo controllando in particolare l'assenza di rifiuti non pertinenti il veicolo stesso oppure aggiunti intenzionalmente e l'assenza o meno di impianti per carburanti gassosi (GPL o metano); si controlla altresì la presenza di componenti essenziali quali motore, parti di carrozzeria, catalizzatore, centraline elettroniche, etc..

Superata positivamente anche questa verifica, il veicolo può considerarsi accettato in impianto; si provvede pertanto alla sua pesatura, all'aggiornamento del Registro di carico/scarico e alla compilazione del F.I.R.. Il trasportatore può essere licenziato dall'impianto soltanto ad esito favorevole di tutti i controlli previsti in fase di accettazione e dopo che il trasportatore abbia ricevuto le due copie del Formulario completate in tutte le sue parti; nel caso si riscontrassero anomalie, a meno di una loro tempestiva risoluzione, il veicolo non può essere accettato.

Si procede quindi all'archiviazione del Formulario e all'annotazione, nel registro di carico/scarico, del quantitativo del rifiuto conferito.

Viene verificato il costante aggiornamento dell'archivio dei Formulari.

È cura del Responsabile della gestione dell'impianto organizzare i conferimenti dei rifiuti in maniera che non vengano superati i quantitativi massimi autorizzati.

Operazioni di messa in sicurezza e smontaggio dei veicoli

Una volta "accettato", il veicolo viene sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza nell'area preposta; si provvede successivamente (e comunque su veicoli già privati dei liquidi e delle sostanze pericolose) alle operazioni di smontaggio delle parti di ricambio.

Ovviamente, prima di procedere alle operazioni di messa in sicurezza, si ha cura di verificare l'assenza o, eventualmente, di asportare dal veicolo i rifiuti non pertinenti il veicolo stesso.

Preliminarmente alle operazioni di messa in sicurezza viene anche effettuata la prova di funzionamento del motore, al fine di poterne definire la destinazione; se la prova risulta positiva il motore può essere venduto integro mentre se risulta negativa si procede alla demolizione.

Operazione di messa in sicurezza dei veicoli

Prima di iniziare l'operazione di messa in sicurezza di un veicolo, sul registro di carico/scarico, vengono annotati la presa in carico del veicolo e i dati relativi all'intestatario o al detentore dello stesso.

La messa in sicurezza dei veicoli viene effettuata con l'ausilio di attrezzature manuali e dotazioni specifiche omologate, da personale qualificato all'uopo formato e si articola nelle operazioni in seguito elencate:

- neutralizzazione, con apposita attrezzatura portatile omologata e nella piazzola dedicata, degli airbag ancora attivi (non esplosi);
- rimozione degli accumulatori (batterie) e loro stoccaggio in specifici contenitori (cargopallets omologati) oppure su scaffalature specificatamente predisposte per il deposito in sicurezza delle batterie degli autoveicoli elettrici;
- prelievo ed accumulo del carburante (Diesel - C.E.R. 13 07 01*) e delle benzine (C.E.R. 13 07 03*), nelle cisterne omologate dotate di tutti i prescritti sistemi di sicurezza;
- rimozione delle bombole, estrazione ed esaurimento di eventuali gas combustibili (GPL o Metano) con attrezzatura omologata;
- messa a secco del veicolo con le attrezzature facenti capo all'isola di bonifica e, in particolare, prelievo e stoccaggio separato, in specifici serbatoi, dei liquidi pericolosi (olio motore, olio della trasmissione, olio del cambio - C.E.R. 13 02 05*, liquido circuito frenante - C.E.R. 16 01 13*, liquidi antigelo e tergivetro - C.E.R. 16 01 14*);
- rimozione (eventuale) e stoccaggio (deposito temporaneo) del filtro dell'olio (C.E.R. 16 01 07*), in apposito contenitore;
- rimozione e stoccaggio (deposito temporaneo) in contenitori appositi di eventuali altri componenti pericolosi segnalati dalla casa costruttrice del veicolo.

I materiali assorbenti, gli stracci, i materiali filtranti, ecc... (C.E.R. 15 02 02*), anche utilizzati per assorbire eventuali perdite, vengono stoccati in apposito contenitore.

Ogni rifiuto prodotto (codice C.E.R.) dall'operazione di messa in sicurezza viene annotato, con il relativo peso, nel registro di carico/scarico.

Operazioni di smontaggio e demolizione dei veicoli

I veicoli messi in sicurezza sono sottoposti alle operazioni di smontaggio e demolizione; queste operazioni consistono nell'asportazione, dal veicolo, di parti di valore adatte ad un reimpiego per l'uso originario (parti classificabili come ricambi usati) e di altre componenti adatte ad essere avviate a recupero, separatamente dalla carcassa, per la promozione del riciclaggio, presso specifici impianti autorizzati.

Ai fini della promozione del riciclaggio si effettua la rimozione di:

- pneumatici (C.E.R. 16 01 03),
- grandi componenti in plastica monomateriale (C.E.R. 16 01 19),
- altri componenti in plastica monomateriale (C.E.R. 16 01 19),
- vetri (C.E.R. 16 01 20),
- catalizzatori non contenenti sostanze pericolose (C.E.R. 16 08 01),
- pastiglie dei freni non contenenti sostanze pericolose (C.E.R. 16 01 12),
- componenti metallici non ferrosi (Alluminio e Rame - C.E.R. 16 01 18),
- componenti metallici ferrosi (Ferro - C.E.R. 16 01 17).

Se del caso, si provvede altresì a separare eventuali parti meccaniche ad alto contenuto di metallo (C.E.R. 16 01 22) per conferirle separatamente agli impianti di recupero.

Ciascuna tipologia di rifiuto "prodotto" dalle operazioni di smontaggio e demolizione viene depositata separatamente nei contenitori e nelle aree all'uopo predisposti, opportunamente contrassegnate da idonea cartellonistica.

Gli eventuali colaticci/percolati (C.E.R. 16 10 01*), insistenti sulle superfici operative pavimentate vengono captati e corrivati nelle apposite vasche di raccolta, dalle quali vengono periodicamente (e comunque almeno una volta all'anno) estratti e smaltiti tramite ditte autorizzate.

Nell'impianto si effettua la riduzione volumetrica delle carcasse bonificate che, una volta private di tutte le parti recuperabili, vengono pressate con apposita pressa compattatrice per ottenere i cosiddetti "pacchi" che vengono stoccati all'interno del nuovo involucro edilizio e infine avviati ad impianti autorizzati per le definitive operazioni di recupero. La medesima pressa viene anche utilizzata per la riduzione volumetrica di grandi componenti in plastica (segnatamente serbatoi bonificati); questa operazione viene effettuata per campagne programmate.

Eventuali percolati oleosi esitati dalle operazioni di pressatura (identificati col C.E.R. 13 08 02*) vengono stoccati in apposito serbatoio e periodicamente destinati al trattamento fuori sito, presso impianti autorizzati.

Ogni rifiuto prodotto viene annotato, con il relativo peso, nel registro di carico/scarico.

Allontanamento dei rifiuti prodotti

Periodicamente (almeno mensilmente), l'Addetto delegato dal Responsabile della gestione dell'impianto controlla la giacenza dei rifiuti prodotti, verificando i rispettivi quantitativi e la loro corretta annotazione nel registro di carico/scarico.

Tutti i rifiuti prodotti (prevalentemente se non esclusivamente con le operazioni di messa in sicurezza e smontaggio dei veicoli) vengono conferiti ad impianti autorizzati per il loro recupero/smaltimento; a ciascun impianto di destinazione viene richiesto di fornire, preventivamente, il provvedimento autorizzativo in corso di validità ovvero il provvedimento di iscrizione al registro provinciale (con relative ricevute di pagamento dell'iscrizione annuale) nonché le polizze (assicurativa e fideiussoria) previste dalla normativa vigente; il conferimento avviene mediante Trasportatori terzi regolarmente iscritti all'Albo Gestori Ambientali.

La documentazione acquisita viene verificata e archiviata.

Personale incaricato invia la richiesta di conferimento rifiuti agli impianti di destinazione che devono confermare la data del conferimento stesso; si provvede quindi a produrre e a trasmettere agli impianti di destinazione tutta la documentazione (controlli analitici, dichiarazioni, attestazioni, ...) prevista dalla normativa vigente ed eventualmente quella ulteriormente richiesta dai Gestori degli impianti stessi; confermata la richiesta, viene compilato il F.I.R. e vengono annotati i quantitativi "scaricati" nel registro di carico e scarico. Il rifiuto viene quindi trasportato all'impianto di destinazione con mezzi autorizzati; il Trasportatore restituisce infine la quarta copia del formulario, completato in tutte le sue parti, per l'archiviazione.

Operazioni periodiche

Periodicamente (mensilmente), l'Addetto delegato dal Responsabile della gestione dell'impianto provvede a verificare la corretta compilazione dei registri e il loro stato di aggiornamento, controllando in particolare la corrispondenza tra quanto registrato e quanto riportato nei F.I.R. e nella documentazione di accettazione dei veicoli fuori uso.

Con frequenza trimestrale, l'Addetto delegato dal Responsabile della gestione dell'impianto, provvede a verificare lo stato dell'impianto, in particolare delle pavimentazioni, interna ed esterna, che devono risultare esenti da rotture e/o da crepe passanti e delle canalette e dei pozzetti che devono risultare esenti da ostruzioni; eventuali non conformità vengono annotate fissando un tempo (in funzione della loro importanza) per la loro risoluzione. Almeno una volta all'anno si provvede alla pulizia delle canalette e dei pozzetti e all'espurgo delle vasche di raccolta dei colaticci e delle vasche di raccolta e trattamento delle acque meteoriche.

Con frequenza settimanale, l'Addetto delegato dal Responsabile della gestione provvede anche a verificare:

- la rispondenza fra i depositi delle varie tipologie di rifiuti stoccati e le aree di stoccaggio prestabilite;
- la presenza e la congruenza della segnaletica apposta in corrispondenza di ciascuna area di stoccaggio (riportante i codici C.E.R. e la descrizione dei rifiuti stoccati);
- la dislocazione dei rifiuti stoccati, confrontandone la posizione con quanto riportato nel lay-out (autorizzato) dell'impianto di autodemolizione;
- lo stato di pulizia di tutte le aree dell'impianto provvedendo, se necessario, al richiamo del Personale preposto all'osservanza delle istruzioni operative che prevedono operazioni di pulizia di tutte le aree interne ed esterne con frequenza settimanale e tempestivamente in caso di perdite/spanti di liquidi utilizzando le attrezzature e i materiali assorbenti messi a disposizione nell'impianto.

Oltre a controllare costantemente il regolare funzionamento di tutte le attrezzature in dotazione all'impianto, si verifica periodicamente la corretta e puntuale esecuzione delle manutenzioni prescritte dai rispettivi manuali.

Le verifiche dell'impianto elettrico e dell'impianto di terra sono effettuate da Organismi abilitati, all'uopo incaricati, con frequenza biennale.

Per quanto riguarda i sistemi di raccolta degli (eventuali) colaticci (rifiuto C.E.R. 16 10 01*) convogliati nelle apposite vasche interrato, è previsto un controllo visivo delle canalette con frequenza mensile; almeno una volta all'anno si provvede comunque alla pulizia delle canalette grigliate.

I sistemi di raccolta, trattamento e scarico delle acque meteoriche di dilavamento vengono controllati e mantenuti con interventi programmati a cadenza prestabilita che vengono registrati nell'apposito quaderno di gestione e manutenzione di cui si riporta l'estratto in **Allegato 1**.

Procedura di gestione delle acque di spegnimento incendi

Le acque di spegnimento prodotte da un eventuale intervento di emergenza sono convogliate, dalla rete acque meteoriche che presidia tutta l'area esterna dell'impianto, nei sistemi di raccolta di cui sopra. In caso di emergenza sarà cura del Personale addetto, adeguatamente formato, e su autorizzazione del Responsabile della gestione dell'impianto, disattivare le pompe di rilancio delle acque al recettore dello scarico. Al cessare dell'emergenza, verrà valutata la qualità delle acque raccolte e, in ragione di questa, sarà decisa la loro gestione non potendosi escludere la necessità del loro conferimento, come rifiuti, ad impianti terzi di trattamento.

Procedura per la manutenzione delle barriere arboree

La mitigazione a verde lungo il perimetro dell'area di impianto è stata realizzata utilizzando specie autoctone di facile ed immediato attecchimento, certo sviluppo e pronto effetto (*Acer campestre*, *Carpinus betulus*, *Quercus rubra*, *Corylus avellana*, *Crataegus monogyna*, *Hibiscus syriacus*, e *tappezzanti vari*), è stato realizzato un sistema di irrigazione a goccia che consente una costante ed adeguata fornitura idrica ed è stato posto in opera un telo pacciamante atto a prevenire la crescita indesiderata di erbacce e graminacee. L'impianto arboreo viene periodicamente controllato e mantenuto al fine di garantirne il mantenimento nel tempo. Si provvede in particolare ad effettuare, tramite personale esterno qualificato, la potatura e la concimazione due volte l'anno, nel periodo primaverile ed autunnale, e alla eventuale immediata sostituzione delle piante malate; degli interventi effettuati viene tenuta registrazione, redigendo relazioni esplicative (dello stato del verde) a cadenza annuale.

Procedura di formazione del personale

Il Personale addetto all'impianto viene costantemente informato/formato, con particolare riferimento agli aspetti ambientali e della sicurezza del lavoro, mediante interventi periodici (riunioni e incontri formativi, fogli di istruzioni operative, corsi di addestramento specifico, ...). In **Allegato 2** è riportato un "quadro di sintesi" delle attività di formazione programmate.

Procedura di gestione/manutenzione della pavimentazione esterna

In **Allegato 3** viene riportata la procedura adottata per garantire il mantenimento delle condizioni ottimali della pavimentazione esterna.

4. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Con la D.G.R.V. N. 1620 del 05/11/2019, la Regione del Veneto ha definito nuovi criteri e procedure per l'espletamento delle attività di monitoraggio e di controllo di cui all'art. 20 della L.R. N. 4/16, prevedendo in particolare la predisposizione, nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, di un "progetto di monitoraggio ambientale" (P.M.A.) dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto (che viene sottoposto a V.I.A.). Il fine di questo P.M.A. è quello di garantire il mantenimento di appropriate condizioni ambientali, coerentemente con quanto già previsto per le attività assoggettate ad A.I.A. che devono dotarsi di un "Piano di Monitoraggio e Controllo" (P.M.C.), secondo quanto stabilito dalla normativa nazionale di riferimento.

È peraltro il caso di osservare che una qualsivoglia attività di gestione di rifiuti, ancorchè non soggetta ad A.I.A. , è tenuta a dotarsi di un Piano di Gestione Operativa (P.G.O.) come quello di cui il presente documento e quindi appare essere questo il contesto più adatto alla implementazione di un Piano (progetto) di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.) relativamente agli autocontrolli finora non disciplinati dal P.G.O., riguardanti i fattori significativi di impatto che, per lo specifico impianto in discussione, sono i seguenti:

- *lo scarico delle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali pavimentati;*
- *le emissioni acustiche.*

Scarico di acque meteoriche di dilavamento

L'impianto di Via Q.re Prè ha due impianti di trattamento e due punti di recapito delle acque trattate nella Roggia Bernarda:

- uno asservito all'area scoperta pavimentata (bacino scolante) occidentale,
- l'altro asservito all'area scoperta pavimentata (bacino scolante) orientale.

Per ciascuno di questi punti viene prevista l'effettuazione di n°2 controlli analitici all'anno delle acque scaricate, con frequenza indicativamente semestrale e comunque compatibilmente con la significatività dell'evento meteorico che da luogo alla formazione dello scarico; i campionamenti dovranno essere infatti effettuati nelle condizioni "più gravose" che si hanno in occasione di un evento meteorico successivo ad un prolungato periodo di siccità. Le operazioni di campionamento vengono in ogni caso dettagliate in apposito verbale di prelievo (a firma del Tecnico incaricato) riportante anche le condizioni meteorologiche (piovosità) registrate all'atto del campionamento.

I parametri da determinare nei campioni prelevati sono i seguenti: pH, conducibilità elettrica, potenziale redox, COD, materiali in sospensione totali, Ferro, Nichel, Rame, Zinco, Piombo, Alluminio, grassi e olii animali e vegetali, idrocarburi totali.

I rapporti di prova, sottoscritti da Chimico abilitato, unitamente ai relativi verbali di campionamento, sono tenuti a disposizione delle competenti Autorità di vigilanza.

Emissioni acustiche

Con frequenza triennale si provvede alla verifica dell'impatto acustico esterno con rilevamenti fonometrici effettuati su tutti i lati al perimetro dell'area di pertinenza dell'impianto di autodemolizione per la valutazione dei livelli assoluti di immissione specifica e di immissione e in prossimità dei recettori abitativi per la valutazione dei livelli differenziali.

Il documento di verifica dell'impatto acustico esterno, a firma di Tecnico competente in acustica ambientale (iscritto nel pertinente elenco nazionale), è tenuto a disposizione delle competenti Autorità di vigilanza.

Report rifiuti

Contestualmente all'inoltro del MUD (entro il 30 aprile di ogni anno) la ditta elabora una "relazione sintetica sull'attività effettuata nell'anno precedente" indicando:

- i quantitativi di rifiuti ricevuti e gestiti in impianto;
- le tipologie (C.E.R.) e i quantitativi di rifiuti prodotti e allontanati dall'impianto.

Il Progettista

