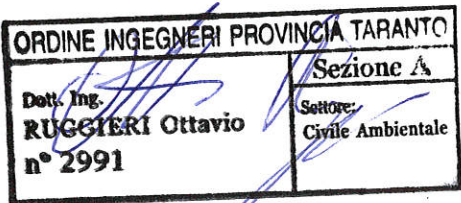


CITTA' DI MARTINA FRANCA

Provincia di Taranto

DITTA CURIA & SEMERARO s.n.c.
di Curia Cristoforo & C.

- *RINNOVO AUTORIZZAZIONE EX ART.208 DEL D.L.VO 152/2006 E SS.MM.II.*
- *REGOLAMENTO REGIONALE del 12 dicembre 2013, n. 26 dal titolo "DISCIPLINA DELLE ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO E DI PRIMA PIOGGIA".*

Attività	rev.
Impianto di autodemolizione ed autorottamazione	2
ELABORATO	DATA
RELAZIONE TECNICA	Novembre/2022
CONSULENZA AMBIENTALE Dott. Ing. Ottavio RUGGIERI Vico II Vittorio Emanuelen.1 74015 Martina Franca (TA) 	IL COMMITTENTE 

Indice

1. Premessa	pag. 2
2. Inquadramento del progetto in relazione degli stati di attuazione degli strumenti pianificatori	pag. 2
2.1 Strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica dell'area dell'impianto	pag. 4
3. Descrizione tecnica generale del progetto	pag. 5
3.1 Struttura e caratteristiche dell'impianto esistente	pag. 5
3.2 Struttura e suddivisione dell'impianto esistente	pag. 7
3.3 Individuazione qualitativa e quantitativa	pag. 7
3.4 Organizzazione del centro di raccolta	pag. 8
3.5 Criteri di gestione	pag. 9
3.6 Organizzazione del Ciclo Operativo	pag. 9
3.7 Rottamazione	pag. 17
3.8 Riduzione volumetrica delle carcasse bonificate	pag. 18
3.9 Materiali e Classificazione	pag. 18
3.10 Gestione dei rifiuti	pag. 18
3.11 Materiali - Descrizione tipologie	pag. 22
3.12 Parti reimpiegabili	pag. 22
3.13 Destinazione	pag. 23
3.14 Parti di ricambio attinenti la sicurezza del veicolo	pag. 27
3.15 Accorgimenti adottati in caso di sversamenti accidentali di sostanze varie sui piazzali	pag. 28
3.16 Sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche	pag. 29
4. Lista di controllo ambientale	pag. 31
5. Piano per la bonifica e recupero delle aree interessate dopo la chiusura dell'impianto ed analisi di impatto ambientale	pag. 33
6. Proposta di Piano di monitoraggio ambientale	pag. 34



1. Premessa

La presente relazione generale riguarda la richiesta di procedura unica finalizzata al rinnovo dell'autorizzazione, ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs 152/06, per l'impianto di autodemolizione - autorottamazione ubicato alla Contrada Conserva s.n. e censita al C.T. al foglio di mappa n. 149 p.lla 389 sub. 1, della Ditta CURIA & SEMERARO s.n.c. di Curia Cristoforo & C. con sede legale a Martina Franca in Via Carlo Pisacane n. 28.

La ditta in oggetto risulta essere già autorizzata da parte dell'Amministrazione Provinciale di Taranto con prima Determina del Dirigente del Settore Ecologia ed Ambiente della Provincia di Taranto n. 62 del 27.03.2003 e successivi rinnovi giusta Determina del Dirigente del Settore Ecologia ed Ambiente n. 114 del 05/08/08 (come Autorizzazione provvisoria) e in ultima con Determina del Dirigente del Settore Ecologia ed Ambiente n. 151 del 16.10.2008. L'esercizio per le operazioni di recupero rifiuti comporta inoltre l'attivazione della procedura Unica di cui all'art. 208 del D.L.vo n. 152/2006 (e ss.mm.ii.), che sostituisce espressamente, ai sensi dell'art. 208 comma 6, quella relativa all'autorizzazione allo scarico (autorizzazioni allo scarico delle acque reflue industriali, delle acque meteoriche e delle acque reflue civili) in base al Capo II del titolo IV della Sezione II della Parte III del D. Lgs 152/2006.

In relazione a quanto sopra la Ditta CURIA & SEMERARO s.n.c. di Curia Cristoforo & C., ha conferito all'Ing. Ottavio Ruggieri residente a Martina Franca (TA) in Via Gaetano Grassi n. 8 e iscritto all'albo professionale dell'ordine degli ingegneri della Provincia di Taranto con numero iscrizione 2991 l'incarico di redigere il rinnovo della domanda di Autorizzazione Unica Ambientale di cui all'art. 208 del D.L.vo n. 152/2006 (e ss.mm.ii.) e connessa richiesta di Autorizzazione allo scarico delle acque meteoriche, giusto R.R. n. 26 del 2013, da presentare con i relativi allegati, elaborati grafici e documentali.

2. Inquadramento del progetto in relazione degli stati di attuazione degli strumenti pianificatori

Il sito interessato dal progetto si estende su un'area pianeggiante, ubicata nel territorio del Comune di Martina Franca alla Contrada Conserva s.n. e censita al C.T. al foglio di mappa n. 149 p.lla 389 sub. 1 per un'estensione di 5.632,00 mq.

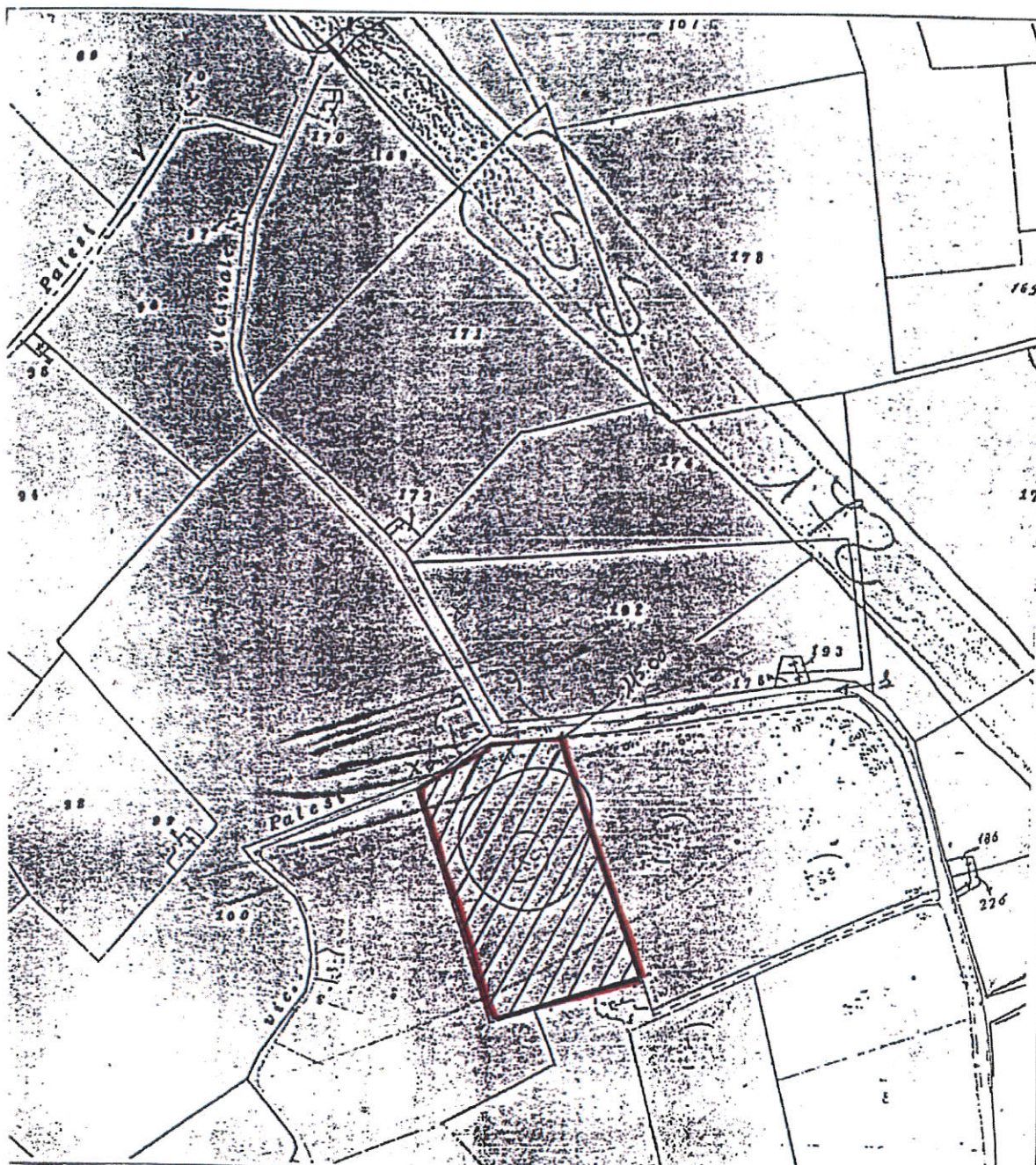


Fig. 1 – Estratto di mappa del foglio 149 p.lla 389.

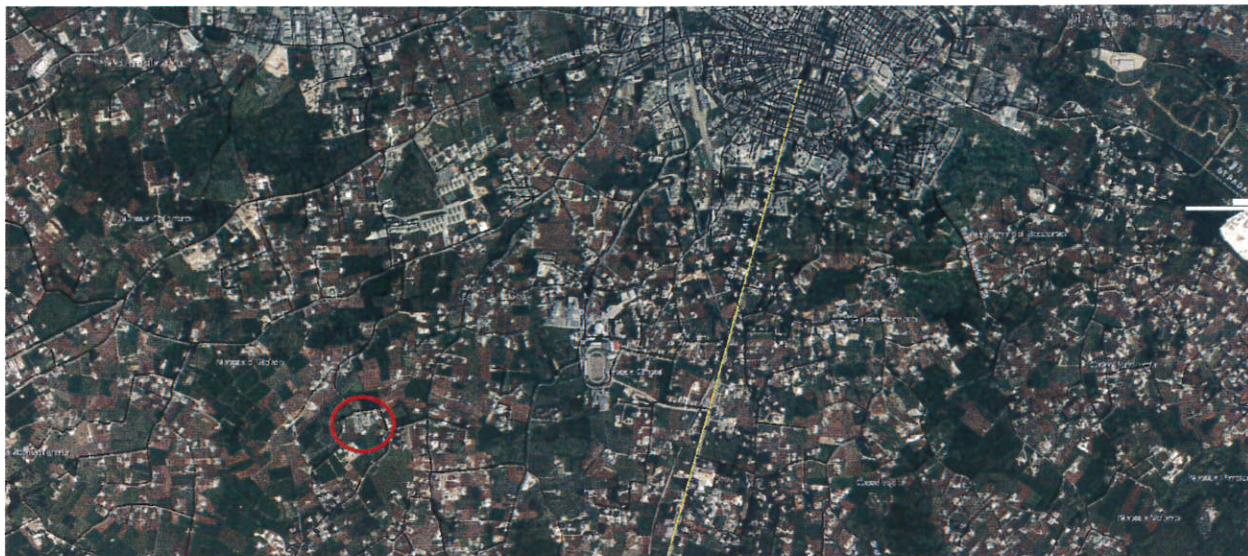


Fig.2 – Inquadramento dell'area

2.1 Strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica dell'area dell'impianto

L'impianto della Ditta CURIA & SEMERARO s.n.c. di Curia Cristoforo & C., con sede legale a Martina Franca in Via Carlo Pisacane n. 28, risulta ubicato in zona periferica e isolata del comune di Martina Franca alla contrada Conserva n.c. e censita al C.T. al foglio di mappa n. 149 p.lla 389 sub. 1. Tale ubicazione è inserita in un area industriale. Nello specifico l'area interessata dal progetto in esame ricade in area industriale così come variante urbanistica al P.R.G. giusta Delibera del Consiglio Comunale di Martina Franca del 29.01.2000 e successiva Delibera Provinciale n. 365 del 20.11.2000. Tali Delibere sono state approvate ai sensi dell'art. 27 del D. Lgs. n.22/97 del 05.02.1997, variante al Piano Regolatore Generale da zona "F2/2" a insediamento per l'attività di un centro raccolta per la messa in sicurezza, demolizione, il recupero dei materiali e la rottamazione dei veicoli a motore, vedi certificato di destinazione urbanistica allegato alla presente relazione.

3. Descrizione tecnica generale del progetto

Il presente paragrafo analizza l'impianto esistente e ne descrive il ciclo di produzione. Il rinnovo dell'autorizzazione prevede la richiesta della stessa quantità di rifiuti da trattare già assentiti con l'ultima Determina Dirigenziale autorizzativa n. 151 del 16.10.2008, ovvero:

- 1.500 autoveicoli annui;
- rifiuti pericolosi trattati 10 Tonnellate annui;

- rifiuti non pericolosi trattati 800 Tonnellate annui.

All'uopo il titolare della Ditta dichiara che l'impianto non ha subito modifiche rispetto a quello autorizzato con l'ultima Determina del Dirigente della Provincia di Taranto n. 151 del 16.10.2008 e che il centro di raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso è conforme a quanto richiesto e riportato nell'allegato 1 (di cui all'art. 6 comma 1 e 2) del D. Lgs. 209/2003, vedi autodichiarazione allegata, **resa ai sensi dell'art. 47 del D.P.R. 445 del 28.12.2000**, da parte della proprietà.

3.1 Struttura e caratteristiche dell'impianto esistente

L'impianto della ditta CURIA & SEMERARO s.n.c. di Curia Cristoforo & C. si occupa della demolizione, il recupero dei materiali e la rottamazione dei veicoli a motore o simili con recupero distinto di:

- pezzi meccanici riutilizzabili,
- batterie esauste; olio esausto;
- ferro, rame, bronzo, alluminio, ghisa, ottone ecc..;
- lamiere riutilizzabili in fonderia.

Il materiale in entrata per la demolizione viene trasportato all'impianto con automezzi propri o terzi aventi le caratteristiche adatte in modo che il materiale caricato non vada disperso durante il trasporto. Giunto all'interno della recinzione, sul piazzale, si procede alla demolizione del materiale ed alla sua lavorazione mediante attrezzature a disposizione dell'Azienda.

Si passa poi a selezionare ed accatastare distintamente le varie qualità di rottame; il volume delle lamiere bonificate può essere notevolmente ridotto con l'ausilio di una pressa cesoia. Il materiale accatastato viene periodicamente ritirato da ditte autorizzate che provvedono ad inviarlo alle acciaierie.

Nella **tavola 1** è riportata la planimetria generale in cui viene evidenziato:

- l'area dove si svolge l'attività, dotata di superficie impermeabile e il deposito coperto dove avvengono le attività di trattamento degli autoveicoli in entrata. La piattaforma dove avviene l'attività di trattamento è costruita in calcestruzzo impermeabile ed è munita di pozzetti di raccolta di eventuali oli che dovessero cadere durante la lavorazione;
- la viabilità interna. Il centro è munito di due ampi accessi e la viabilità interna è organizzata in

modo tale da poter raggiungere ogni punto della piattaforma entrando dal primo o dal secondo accesso;

- i 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'impianto di trattamento delle acque meteoriche in progetto è stato adeguato al Regolamento Regionale n. 26 del 2013, vedi la relazione tecnica RELAZIONE TECNICA GESTIONE ACQUE METEORICHE e la **tavola n. 2_rev.1**;
- la zona di deposito temporaneo dei rifiuti pericolosi: è posizionata all'interno della struttura coperta;
- la zona di deposito temporaneo dei rifiuti non pericolosi: è posizionata all'esterno del capannone;
- la zona di stoccaggio veicoli in entrata pre-trattamento: la pavimentazione è del tipo industriale, totalmente impermeabile con pendenze verso una griglia continua per la raccolta di eventuali perdite accidentali di olii ed idrocarburi in genere.
- la zona di stoccaggio veicoli in entrata post-trattamento: i veicoli bonificati, scevri da olii, idrocarburi ed altri inquinanti sono stoccati all'aperto nel piazzale adiacente al capannone in attesa di completare la rimozione di tutte le parti meccaniche riutilizzabili.
- la zona di stoccaggio parti di ricambio: è posizionata all'interno della struttura coperta;
- la recinzione e il sistema di alberatura lungo tutto il perimetro.

Il centro di raccolta è strutturato in modo tale da garantire:

- lo stoccaggio dei pezzi smontati e lo stoccaggio su superficie impermeabile dei pezzi contaminati da oli. Lo stoccaggio dei pezzi smontati avviene nell'area coperta segnata nella **tavola 1** costituita in calcestruzzo impermeabile munita di pozzetti di raccolta di eventuali oli che dovessero cadere durante la lavorazione;
- deposito temporaneo degli accumulatori in appositi contenitori;
- il deposito temporaneo, in appositi serbatoi, 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 o altri fluidi contenuti nei veicoli fuori uso. In particolare i fluidi vengono stoccati nei serbatoi idonei forniti dalle ditte autorizzate al ritiro ed allo smaltimento degli stessi.
- lo stoccaggio dei pneumatici fuori uso viene realizzato nell'area dedicata al deposito temporaneo dei rifiuti non pericolosi, area riportata nella **tavola 1_rev.1**.

Al fine di minimizzare l'impatto visivo dell'impianto e la rumorosità verso l'esterno, il centro di raccolta è dotato di adeguata barriera di protezione ambientale realizzata con alberatura.

3.2 Struttura e suddivisione dell'impianto esistente

Per una ordinata gestione dell'impianto, tenuto conto della suddivisione in relazione alle varie fasi dell'attività considerate al punto precedente, si individuano i seguenti settori:

- settore di conferimento e di messa in riserva dei veicoli fuori uso e dei metalli ferrosi, prima del trattamento;
- settore di trattamento dei veicoli fuori uso;
- settore per eventuale riduzione volumetrica (pressatura);
- deposito dei veicoli trattati;
- deposito delle diverse parti riutilizzabili;
- servizi;
- uffici;
- viabilità interna;
- settore di deposito dei rifiuti pericolosi (**deposito temporaneo**);
- settore di deposito dei rifiuti non pericolosi (**deposito temporaneo**).

I seguenti settori sono riportati nella **tavola 1**.

3.3 Individuazione qualitativa e quantitativa

Quando un veicolo a motore non è più utilizzabile, o a seguito di incidente stradale o per invecchiamento dello stesso, viene conferito al centro e qui viene demolito.

La dimensione dell'impianto per la raccolta per la messa in sicurezza, la demolizione, il recupero dei materiali e la rottamazione dei veicoli a motore è commisurata al numero di veicoli mediamente trattati nel corso di un anno, al loro periodo di permanenza ed alle modalità di trattamento previsto.

L'impianto in esame è già autorizzato, giusta Determina Dirigenziale n. 151 del 16/10/2008, per una quantità di 1.500 autoveicoli all'anno e per una superficie utile ai fini dello stoccaggio pari a circa 5.000 mq.

La modalità di gestione dei veicoli permette la sovrapposizione massima di tre veicoli, previa verifica delle condizioni di stabilità e valutazione dei rischi per la sicurezza dei lavoratori. L'accatastamento delle carcasse già sottoposte alle operazioni di messa in sicurezza ed il cui trattamento è stato completato non deve essere superiore ai cinque metri di altezza, tenendo conto che ciascuna carcassa abbia in media un tempo di permanenza massimo non superiore a 180 giorni, comprensivo delle varie fasi di trattamento.

Per quanto agli aspetti qualitativi, nel centro, a seguito della rottamazione, vengono stoccati in genere i sotto elencati rifiuti:

- parti di macchina recuperate ed idonee alla vendita;
- rottami ferrosi;
- rottami in metallo pregiato;
- olii esausti;
- fluidi;
- filtri esausti;
- liquido refrigerante esausto;
- batterie esauste;
- materiale plastico;
- tappezzerie;
- pneumatici;
- vetro.

3.4 Organizzazione del centro di raccolta

Il centro di raccolta è organizzato, in relazione alle attività di gestione poste in essere, nei settori specifici, corrispondenti, per quanto possibile, alle diverse fasi di gestione del veicolo fuori uso.

I settori di raccolta dei veicoli trattati, e di stoccaggio dei veicoli fuori uso prima del trattamento, per l'impianto in esame, risultano distintamente separati e i rispettivi settori presentano idonee caratteristiche di impermeabilità e di resistenza.

Inoltre i settori di trattamento del veicolo fuori uso, di deposito delle parti di ricambio, di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica (pressatura), di deposito temporaneo dei rifiuti pericolosi e non, insistono anch'essi su un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni da effettuarsi, provviste di superfici impermeabili, costruite con materiali resistenti alle sostanze liquide contenute nei veicoli.

Detti settori risultano dotati di apposita rete di drenaggio e di raccolta dei reflui, munita di decantatori

con separatori per oli.

I settori di trattamento, di deposito di parti di ricambio e di deposito temporaneo dei rifiuti pericolosi risultano essere installati nella struttura coperta.

I depositi temporanei dei rifiuti recuperabili sono realizzati in idonei contenitori, in modo tale da non modificare le caratteristiche del rifiuto e non comprometterne il successivo recupero.

3.5 Criteri di gestione

Per una corretta gestione dell'impianto in esame, viene eseguito l'accatastamento dei veicoli da sottoporre a trattamento con una sovrapposizione massima di tre veicoli, nel rispetto delle condizioni di stabilità e dei rischi per la sicurezza dei lavoratori.

Per le auto già sottoposte alle operazioni di messa in sicurezza e di trattamento, già pronte per il processo di riduzione volumetrica (pressatura), la ditta utilizza l'accatastamento delle carcasse fino ad un massimo di cinque metri di altezza. Le parti di ricambio destinate alla commercializzazione, sono stoccate in idonei locali provvisti di scaffalature metalliche, adottando tutti gli opportuni accorgimenti, per evitare il loro deterioramento ai fini del successivo reimpiego e/o danni ai componenti che contengono liquidi e fluidi; inoltre, i pezzi smontati contaminati da olio risultano stoccati in idonei locali chiusi provvisti di basamento rigido ed impermeabilizzato.

3.6 Organizzazione del Ciclo Operativo

a) raccolta

- Acquisizione dei veicoli fuori uso o loro parti provenienti dalla manutenzione.
- Rilascio certificazione di presa in carico.
- Cancellazione e/o verifica della radiazione presso il P.R.A.

b) bonifica e messa in sicurezza

- Esecuzione delle operazioni di epurazione del veicolo.
- Deposito in condizioni di sicurezza dei rifiuti pericolosi provenienti dalle operazioni di depurazione.

c) trattamento-selezione-smontaggio

- Smontaggio delle parti reimpiegabili quali ricambi usati;
- Selezione e cernita dei materiali recuperabili e destinati al riciclo;

- Rottamazione.

d) reimpiego, riciclaggio, recupero e smaltimento

- Commercializzazione delle parti di ricambio.
- Conferimento dei materiali recuperabili alle aziende specifiche di riciclaggio.
- Conferimento dei rifiuti destinati allo smaltimento presso impianti autorizzati.

a) Raccolta

I veicoli fuori uso vengono conferiti al centro direttamente dagli utenti siano essi privati cittadini, Enti o imprese commerciali e artigianali oppure prelevati presso il luogo di stazionamento indicato dagli interessati. Il prelievo avviene solitamente con idonei mezzi in dotazione del centro stesso ed autorizzati al trasporto di rifiuti.

Al momento del ritiro, verificata l'idoneità della documentazione consegnata, viene rilasciato il certificato di presa in carico che esonera il proprietario/detentore del veicolo da ogni responsabilità civile, penale ed amministrativa connessa al possesso del veicolo.

Dalla data di tale certificato si interrompe l'obbligo del pagamento della tassa di proprietà (bollo-auto).

Dopo le opportune annotazioni sul registro di carico e scarico previsto dalla norma ambientale e di Pubblica Sicurezza, viene inoltrata, da parte del gestore del centro, la denuncia di cancellazione dal P.R.A. con la consegna delle targhe e dei documenti di circolazione del veicolo.

Il veicolo viene parcheggiato nell'apposito settore (*area di primo parcheggio*) fino a quando non vengono consegnati i documenti di circolazione al P.R.A. e gli estremi di detta consegna annotati sull'apposito registro.

b) Bonifica e depurazione dei veicoli

Dopo aver inoltrato la denuncia di radiazione al P.R.A., è possibile procedere alle operazioni di depurazione, finalizzate ad innocuizzare i veicoli fuori uso, selezionando i rifiuti potenzialmente inquinanti presenti negli stessi, suddividendoli per tipologia, classi omogenee e per classificazione (solidi/liquidi; pericolosi/non pericolosi).

Le operazioni di asportazione di detti rifiuti devono avvenire in condizione di massima sicurezza, evitando ogni e qualsiasi sversamento di liquido o altro, svolte esclusivamente su area

impermeabilizzata al di sotto della zona coperta ove è posizionato il sollevatore elettromeccanico a due colonne, ed in corrispondenza del quale è individuata la zona di bonifica dei veicoli; in tale area di bonifica, al di sotto del ponte insiste la pedana di contenimento, realizzata in acciaio e contenente al suo interno la vasca di contenimento dei versamenti accidentali dei materiali trattati durante la fase di bonifica del veicolo. Più precisamente le operazioni di bonifica coinvolgono gli oli esausti motore e cambio e oli idraulici, il carburante, il liquido refrigerante, il liquido lavavetri ed il liquido dell'impianto frenante, i quali attraverso una serie di attrezzature di connessione vengono trasferiti e prelevati dall'autoveicolo e incanalati verso i rispettivi serbatoi di stoccaggio, posizionati nelle vicinanze della zona di bonifica.

Secondo la direttiva U.E. 2000/53, la bonifica prevede la rimozione dei seguenti componenti:

- **Accumulatori al piombo:** le batterie asportate vengono selezionate, verificate e depositate nel deposito temporaneo specifico per i rifiuti pericolosi. La rimozione degli accumulatori, neutralizzazione delle soluzioni acide eventualmente fuoriuscite e stoccaggio in appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che potrebbero fuoriuscire dalle batterie stesse; la neutralizzazione elettrolitica per fuoriuscite accidentali viene effettuata sul posto utilizzando apposite sostanze.
- **Oli esausti:** prelievo di tutti li olii contenuti nel cambio, motore, trasmissione, circuito freni e circuiti idraulici, raccolti separatamente per tipologie omogenee. Particolare attenzione è da riservare al filtro olio, parte integrante del motore ma contenitore di olio esausto, tale componente potrà anche non essere rimosso al momento della bonifica poiché la sua rimozione potrebbe causare danno al motore stesso qualora fosse ritenuto reimpiegabile per l'utilizzo quale ricambio usato; resta comunque indispensabile provvedere allo svuotamento del filtro olio qualora ancora presente sulla carcassa sottoposta al trattamento di rottamazione. Durante l'asportazione si avrà cura di evitare sversamenti accidentali nonché adottare opportuni accorgimenti ed utilizzare idonee attrezzature al fine di evitare rischi per gli operatori addetti al prelievo.
- **Refrigeranti:** devono essere prelevati, indipendentemente dal grado di diluizione con acqua ed avviati al successivo smaltimento salvo l'opportunità di reimpiego tal quale.
- **Carburanti:** tutti i serbatoi sono svuotati; i liquidi estratti sono raccolti separatamente per tipologia ed avviati ad un immediato riutilizzo.
- **Materiali esplosivi (es. airbag):** solitamente pervengono già neutralizzati a seguito incidenti. Nel caso contrario saranno rimossi e destinati al reimpiego o neutralizzati prima dell'asportazione.

- **Serbatoi di gas compresso** ed estrazione, stoccaggio e combustione dei **gas** ivi contenuti nel rispetto della normativa vigente per gli stessi combustibili.
- **Rimozione del filtro-olio**, con successivo svuotamento dell'olio presente, previa scolatura in apposito contenitore: l'olio prelevato risulterà stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro risulterà depositato in apposito contenitore, salvo che il filtro stesso non faccia parte di un motore destinato al reimpiego.
- **Rimozione e stoccaggio in idoneo contenitore, dei condensatori contenenti PCB** (per le autovetture costruite prima del 1996).
- **Rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio** e stoccaggio in appositi contenitori.
- **CFC e HFC**: i fluidi refrigeranti contenuti nei condizionatori se presenti vengono asportati a mezzo di dispositivi aspiranti operanti in circuito chiuso per evitare qualsiasi rilascio nell'atmosfera.

I rifiuti liquidi e pericolosi derivanti dalle operazioni di bonifica vengono stoccati in contenitori compatibili con le loro caratteristiche chimico-fisiche e con le normative vigenti in materia ed atti al successivo allontanamento.

I contenitori per i serbatoi mobili, compresi le vasche utilizzate per lo stoccaggio dei rifiuti, vengono forniti dalle ditte autorizzate a prelevare e a smaltire i rifiuti, pertanto sono dotati di adeguati requisiti di resistenza in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alla pericolosità dei rifiuti stessi. I serbatoi ed i contenitori, forniti dalle ditte autorizzate al trasporto e smaltimento dei rifiuti, sono provvisti di sistema di chiusura, di accessori e di dispositivi atti ad effettuare in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento, di travaso e di svuotamento. 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. I serbatoi forniti dalle ditte autorizzate al trasporto e smaltimento dei rifiuti sono dotati di dispositivo antitraboccamento, di indicatore di livello e di un volume residuo di sicurezza pari al 10%. Lo stoccaggio dei rifiuti liquidi pericolosi è effettuato in serbatoi fuori terra, forniti da ditte autorizzate al trasporto e trattamento dei rifiuti, posizionati in un bacino di contenimento. Sui recipienti è presente apposita etichettatura con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose. Lo stoccaggio degli accumulatori è effettuato in apposito contenitore o dotato di sistema di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse e che devono essere neutralizzate in loco. I vari rifiuti derivanti da questa attività vengono stoccati, nelle aree dedicate ed attrezzate, in serbatoi ognuno dei quali è identificato con targhetta di colore giallo riportante i codici CER del rifiuto al suo interno.

La suddetta zona di bonifica è realizzata in corrispondenza del ponte di stazionamento fisso al di sotto del quale insiste la pedana di contenimento, realizzata in acciaio e contenente al suo interno la vasca per il contenimento dei versamenti accidentali dei materiali trattati durante la fase di bonifica del veicolo. Più precisamente le operazioni di bonifica coinvolgono gli oli esausti motore e cambio e oli idraulici, il carburante sia esso gasolio o benzina, il liquido refrigerante, il liquido lavavetri e il liquido dell'impianto frenante, i quali attraverso una serie di attrezzature di connessione vengono trasferiti e prelevati dall'autoveicolo e incanalati verso i rispettivi serbatoi di stoccaggio, posizionati nelle vicinanze della zona di bonifica.

In particolare sono presenti il serbatoio in acciaio per stoccaggio benzina, il serbatoio in acciaio zincato per lo stoccaggio gasolio, i serbatoi in ferro per stoccaggio antigelo e liquido lavavetri, serbatoio in ferro per stoccaggio oli esausti e serbatoio in ferro per stoccaggio liquido freni precedentemente descritti.

Le fasi operative che avvengono per la bonifica dell'autoveicolo sono lo smontaggio e stoccaggio della batteria, il posizionamento del veicolo sul ponte elevatore, il recupero tramite aspirazione o per caduta tramite appositi imbuti di raccolta di tutti i liquidi precedentemente indicati e relativo stoccaggio nelle zone ad uopo destinate.

L'area di bonifica, insiste nel raggio d'azione dei bracci del ponte di sollevamento elettromeccanico ed è ubicata in prossimità di un quadro elettrico di tipo industriale con le prese protette, che è sollevato dal suolo e posto ad un'altezza di circa mt. 1,70 da terra sui lati di un pilastro adiacente alla zona.

Il ponte di sollevamento è il ponte del tipo "Art. 199/GK3 della OMCN S.p.A. con numero di matricola N. 30327 per il quale è stata rilasciata dal produttore apposita dichiarazione di conformità n° 04CH090406 nel 2008; il ponte è composto da due colonne che sono state opportunamente imbullonate al supporto di terra, costituito a sua volta da una serie di 3 piastre, ognuna di cm. 2 di spessore, che sono state posizionate a terra e fissate, mediante chiave dinamometrica tarata a 70 N*m, con 7 bulloni ciascuna, in tal maniera la base di fissaggio delle colonne risulta sollevata da terra di cm. 6, per dare la possibilità di posizionare una vasca di contenimento della misura di mt. 5,00 x 2,20. La vasca di base dell'altezza totale di cm 6 svolge la funzione di contenimento degli sversamenti accidentali che dovessero verificarsi durante le operazioni di bonifica, e per i quali è previsto il recupero mediante l'utilizzo di un recuperatore/aspiratore di olio esausto, per il quale è stato rilasciato in data 24.01.2007 dalla ditta "Tecnolux e Tecnoil" la apposita dichiarazione di conformità sul modello tipo 6003 con matricola 0122, con relativa dichiarazione di conformità della valvola di sicurezza con molla ad elica ad azionamento diretto.

La vasca di contenimento, realizzata in acciaio zincato dello spessore di mm 2 e posta al di sotto del ponte di sollevamento, ha le dimensioni di mt. 5,00 x 2,20 e altezza cm 6 ed è rinforzata con dei

profilati in acciaio dello spessore di mm 2 e di base cm 6 ed altezza cm 3, disposti ad interasse di cm 55 l'uno dall'altro. Al di sopra dei profilati di sostegno di altezza cm 3, è posizionata una griglia carrabile dello spessore di cm 3, in maniera da avere la sovrapposizione dei profilati di rinforzo e della griglia carrabile per un'altezza totale di cm 6, pari all'altezza esterna della vasca. La vasca così composta in un unicum solidale con tutti i suoi elementi saldati tra di loro a compone il bacino di contenimento per i versamenti accidentali è opportunamente bloccata al di sotto delle colonne mediante dei bulloni di fissaggio posizionati sulle griglie, in lamiera bugnata, poste in pendenza per l'accoglimento dei veicoli sulle due teste della piastra-vasca; inoltre i lati della vasca sono stati bloccati alle piastre di base delle colonne, mediante saldatura eseguita a filo continuo, per realizzare un unico corpo solidale tra ponte e vasca di contenimento ed evitare che griglia e vasca possano muoversi durante il carico del veicolo da bonificare. Le giunzioni che hanno riguardato l'imbullonatura a pavimento sia delle piastre di base del ponte che dei ferma-griglia della vasca di contenimento sono state poi opportunamente isolate con mastice a base di silicone, per evitare qualsiasi tipo di infiltrazione.

Inoltre i liquidi ottenuti dal trattamento e dallo smontaggio dei veicoli vengono integralmente stoccati negli appositi fusti adiacenti alla stazione di bonifica nell'area del bacino di contenimento e gli eventuali sversamenti accidentali vengono contenuti nella vasca di contenimento da dove vengono aspirati con apposita pompa e poi trasferiti ad apposita discarica autorizzata; in questa maniera si evita il captamento delle sostanze derivanti dallo smontaggio dei veicoli da parte del sistema di raccolta e smaltimento delle acque piovane, che resta così realizzato per la sua funzione naturale di raccolta delle acque di prima pioggia dalle superfici scoperte.

c) Trattamento-selezione-smontaggio

L'attività di demolizione in genere si compone delle seguenti fasi:

- a) smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso od altre operazioni equivalenti, volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente;
- 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;
- c) 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.



Nello specifico le operazioni di trattamento, smontaggio e cernita sono finalizzate a suddividere i componenti secondo la loro destinazione finale, ad asportare dal veicolo le parti di pregio suscettibili di un reimpiego diretto per l'uso originario e classificabili come ricambi usati e selezionare i materiali da avviare al recupero e/o riciclaggio.

Lo stoccaggio dei veicoli depurati, e non ancora trattati per selezione dei materiali, avviene nell'apposita area previo sovrapposizione di veicoli in condizione di stabilità.

I materiali ed i componenti selezionati vengono depositati negli appositi settori, divisi per tipologia e classificazione commerciale.

I materiali da avviare al riciclaggio e/o smaltimento vengono stoccati, divisi per tipologie omogenee, in containers, cassoni scarrabili o cassonetti atti al successivo allontanamento.

Le parti di ricambio destinate alla commercializzazione vengono depositate nell'ambito del proprio settore, con particolare attenzione allo stoccaggio di parti di ricambio lubrificate per evitare la fuoriuscita di eventuali oli.

Per le operazioni di trattamento le attrezzature utilizzabili possono essere di vario tipo, in relazione alla struttura del ciclo operativo della singola azienda. In linea generale si possono indicare:

- Utensileria ad aria compressa;
- Strappa-motori;
- Termoriduttore (fiamma ossidrica);
- Attrezzatura e utensileria da officina;
- Catena di smontaggio semi-automatica;
- Attrezzature per la movimentazione;
- Smontagomme;
- Attrezzature da taglio con disco.

d) Reimpiego-riciclaggio-recupero-smaltimento

Le operazioni di trattamento generiche per la promozione del riciclaggio in genere consistono:

- a) 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;
- b) nella rimozione dei componenti metallici contenente alluminio con successivo stoccaggio in apposito contenitore; per i componenti metallici contenenti rame e magnesio, tale operazione non verrà svolta in quanto eseguita successivamente nel processo di frantumazione;

- c) nella rimozione dei pneumatici con stoccaggio in appositi contenitori in modo tale da poter essere effettivamente riciclati;
- d) nella rimozione dei grandi componenti in plastica, quali paraurti, cruscotti e serbatoi contenitori di liquidi, con stoccaggio in apposito contenitore, in modo tale da poter essere effettivamente riciclati come materiali;
- e) nella rimozione dei componenti in vetro e stoccaggio in apposito contenitore;
- f) imbottiture e sellerie.

Le operazioni di trattamento su descritte prevedono in linea di massima l'avvio a riciclo.

Analizzando le specifiche attività di trattamento esse si possono suddividere in:

Reimpiego: le parti reimpiegabili vengono smontate su specifica richiesta del riutilizzatore oppure durante il trattamento del veicolo. Le parti da immagazzinare vengono selezionate con il criterio del fabbisogno di mercato e sottoposte ad una sommaria verifica di idoneità affinché sia accertato un congruo rapporto tra economicità e reimpiego di ricambio usato. La commercializzazione avviene sia direttamente al pubblico (privati e/o artigiani del settore manutenzione) sia all'ingrosso tramite forniture di quantitativi specifici destinati alla revisione e/o al mercato estero.

Riciclaggio: i materiali da avviare al riciclaggio sono prevalentemente identificabili nei rottami metallici che sono selezionati secondo un criterio di valorizzazione commerciale. Viene quindi privilegiata la separazione dei cosiddetti "rottami pesanti" che fanno capo ai componenti portanti, telai, organi di trasmissione e parti meccaniche che hanno un valore economico più elevato rispetto ai "rottami leggeri" a cui appartengono le carcasse e le varie componenti di carrozzeria. Particolare attenzione viene rivolta alla separazione del blocco motore/cambio in quanto componente costituito anche da metalli non ferrosi e quindi di maggior pregio. Tra i materiali soggetti a specifiche destinazioni per il riciclo si rilevano tutti i metalli non ferrosi (alluminio, rame e altri metalli di pregio) presenti singolarmente o misti in alcune componenti (es. radiatori, marmitte catalitiche, cerchi in lega, parti elettriche e meccaniche, etc.). I vetri facilmente asportabili, vengono conferiti alle aziende di riciclaggio, senza necessità di separazione tra le varie tipologie (colori diversi e vetri atermici o accoppiati).

Riciclaggio/Recupero: tra le componenti selezionabili anche i pneumatici possono essere considerati idonei al riciclaggio per quanto riferito a quella parte ceduta alle aziende di ricostruzione. Mentre i rimanenti attualmente vengono lasciati sulla carcassa avviata a frantumazione (e rientrano quindi nella parte leggera cosiddetta "fluff" che oggi è destinata al conferimento in discarica). Si deve auspicare l'utilizzo di tutte le parti in gomma per la produzione



di energia (recupero energetico). Per le plastiche attualmente si rimuovono solo le componenti identificabili e costituite da polimeri definiti, tipo paraurti in PP, i serbatoi carburanti, le vaschette dell'acqua ed alcuni accessori che quindi vengono avviati al riciclaggio. Mentre le rimanenti parti restano sulla carcassa avviata alla eventuale frantumazione (componente risultante nel "fluff"). Naturalmente vengono selezionati, dopo le opportune operazioni di bonifica obbligatoria e smontaggio dei componenti reimpiegabili, solo i materiali per i quali il mercato offre una specifica destinazione compatibile con l'economicità del sistema operativo. E' necessario, pertanto, per ampliare la platea dei materiali riciclabili, creare un mercato del riutilizzo della materia prima seconda.

3.7 Rottamazione

Le carcasse dei veicoli bonificati e trattati possono essere stoccate accatastate una sull'altra, oppure sottoposte ad adeguamento volumetrico mediante l'utilizzo di pressa oleodinamica o altra attrezzatura equivalente.

L'operazione di adeguamento volumetrico viene effettuata usualmente presso i centri di demolizione, con attrezzatura fissa in dotazione del centro stesso oppure a mezzo attrezzatura mobile accessoria delle imprese di trasporto che provvedono al ritiro delle carcasse pressate per conferirle agli impianti di frantumazione.

La fase di rottamazione avviene in area appositamente identificata con caratteristiche idonee ad evitare sversamenti dei residui liquidi eventualmente presenti nella carcassa del veicolo, ponendo attenzione al rispetto dei limiti stabiliti dalle norme per le emissioni sonore.

Le carcasse bonificate, private delle parti di ricambio e dei materiali riciclabili, sono avviate alla rottamazione e successiva frantumazione al fine della separazione delle parti metalliche da quella non metallica (fluff).

Le carcasse veicoli/pressate, così detti "pacchi", sono stoccate in cumuli sovrapposte su area impermeabile in attesa di conferimento al riciclaggio.

3.8 Riduzione volumetrica delle carcasse bonificate

La carcassa proveniente dagli impianti di autodemolizione potrebbe essere ridotta volumetricamente mediante una pressa idrodinamica mobile azionata con motore a scoppio, e posta nell'area stoccaggio materiali separati e riduzione volumetrica meglio evidenziata nella planimetria generale di progetto. Attualmente tale attività non viene effettuata nell'impianto.

3.9 Materiali e Classificazione

Dall'attività di demolizione veicoli si ottengono numerosi materiali che, se non reimpiegati tal quali, vanno gestiti come rifiuti recuperabili o meno.

A partire dal 1 giugno 2015, ai fini della codifica dei rifiuti, si deve far riferimento esclusivamente al nuovo Catalogo Europeo dei Rifiuti, di cui alla Decisione 2014/955/Ue.

Dal 1 giugno 2015 deve altresì essere applicato il Regolamento 1357/2014/Ue, che riscrive le caratteristiche di pericolo dei rifiuti. Tale Regolamento modifica consistentemente i criteri di classificazione dei rifiuti speciali, coordinandoli con le disposizioni contenute nel Regolamento 1272/2008 sulla classificazione, etichettatura e imballaggio delle sostanze e delle miscele (c.d. Regolamento CLP).

Per memoria, si rammenta che fino al 31 maggio 2015 è stato utilizzato il Catalogo Europeo dei Rifiuti, di cui all'Allegato D, parte IV del D.Lgs n.152 del 3/04/2006, aggiornato come previsto dal D.Lgs n. 205 del 3/12/2010.

Si rende ancora disponibile l'intero Allegato D, parte IV del D.Lgs n. 152 del 3/04/2006 aggiornato ai sensi D.Lgs n. 205/2010.

3.10 Gestione dei rifiuti

Dalla demolizione dei veicoli, come evidenziato, deriva la produzione di una serie di rifiuti avviati al riciclaggio che sono attualmente classificabili secondo i criteri previsti dal Nuovo Catalogo Europeo Rifiuti (C.E.R.) (Decisione 2014/955/UE) e dal D.M. 05/02/98, relativamente alle caratteristiche dei rifiuti riutilizzabili.

Tutti i rifiuti prodotti sono gestiti in **depositi temporanei** (disciplinato dall'art. 183 comma 1, lett. bb, del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.) e avviati a smaltimento e/o recupero tramite ditte autorizzate che provvedono alla raccolta e al trasporto allo smaltitore finale.

Per quanto attiene la gestione interna, i rifiuti, raggruppati secondo categorie omogenee, dopo essere stati raccolti nel luogo dove sono prodotti, sono avviati ai depositi temporanei.



Per la gestione dei depositi temporanei di rifiuti ed il relativo avvio alle ditte esterne sono state predisposte aree di stoccaggio in parte chiuse e pavimentate, mentre per il deposito temporaneo sono impiegati appositi contenitori identificati per tipologia di rifiuto destinati a contenere, adottando il codice CER e la segnaletica. I contenitori utilizzati per il deposito temporaneo sono di vario genere: cassoni metallici di varie volumetrie, contenitori di varie volumetrie, cisterne metalliche e fusti metallici di varie volumetrie.

Tutti i rifiuti prodotti dal ciclo di produzione e/o da altre attività svolte all'interno dell'impianto sono classificati e caratterizzati ai fini dello smaltimento e/o del loro recupero finale (parte IV D.Lgs. 152/06 come mod. D.Lgs. 205/2010 e D.M. 27 Settembre 2010).

Tipologia di rifiuti e Codici CER da trattare e/o recuperare in entrata all'impianto

16	RIFIUTI NON SPECIFICATI ALTRIMENTI NELL'ELENCO
16 01	veicoli fuori uso appartenenti a diversi modi di trasporto (comprese le macchine mobili non stradali) e rifiuti prodotti dallo smantellamento di veicoli fuori uso e dalla manutenzione di veicoli (tranne 13, 14, 16 06 e 16 08)
16 01 04*	veicoli fuori uso
16 01 17	metalli ferrosi

Tipologia di rifiuti **NON PERICOLOSI** e Codici CER in uscita dall'impianto

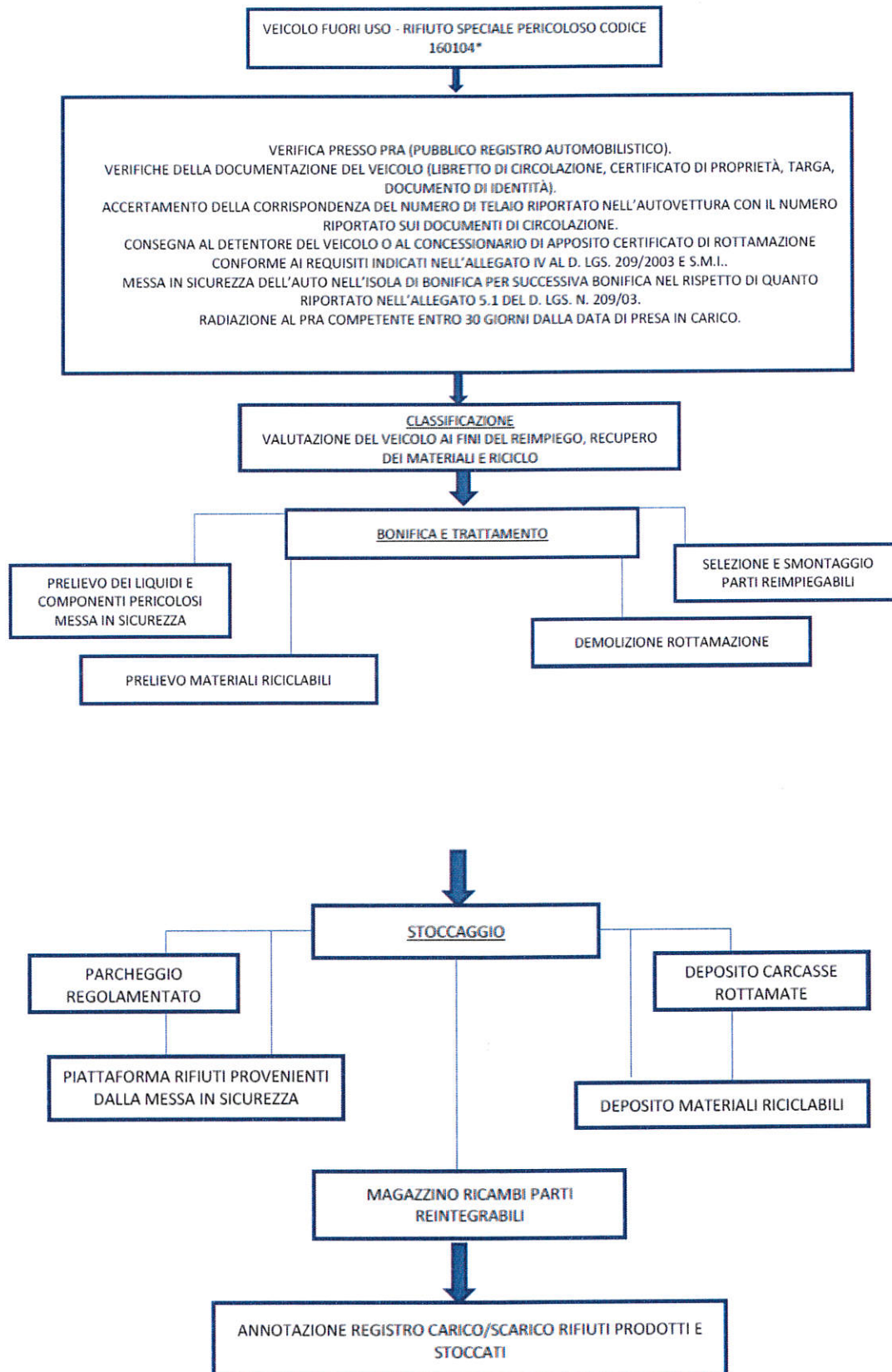
12	RIFIUTI PRODOTTI DALLA LAVORAZIONE E DAL TRATTAMENTO FISICO E MECCANICO SUPERFICIALE DI METALLI E PLASTICA
12 01	rifiuti prodotti dalla lavorazione e dal trattamento fisico e meccanico superficiale di metalli e plastiche
12 01 01	limatura e trucioli di materiali ferrosi
12 01 99	rifiuti non specificati altrimenti
15	RIFIUTI DI IMBALLAGGIO, ASSORBENTI, STRACCI, MATERIALI FILTRANTI E INDUMENTI PROTETTIVI (NON SPECIFICATI ALTRIMENTI)
15 02	assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi
15 02 03	assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02
16	RIFIUTI NON SPECIFICATI ALTRIMENTI NELL'ELENCO
16 01	veicoli fuori uso appartenenti a diversi modi di trasporto (comprese le macchine mobili non stradali) e rifiuti prodotti dallo smantellamento di veicoli fuori uso e dalla manutenzione di veicoli (tranne 13, 14, 16 06 e 16 08)
16 01 03	pneumatici fuori uso
16 01 06	veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose
16 01 12	pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 16 01 11
16 01 15	liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 16 01 14
16 01 16	serbatoi per gas liquido
16 01 17	metalli ferrosi
16 01 18	metalli non ferrosi

16 01 19	Plastica
16 01 20	Vetro
16 01 22	componenti non specificati altrimenti
16 01 99	rifiuti non specificati altrimenti
16 02	rifiuti provenienti da apparecchiature elettriche ed elettroniche
16 02 14	apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 16 02 09 a 16 02 13
16 02 16	componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 16 02 15
16 06	batterie ed accumulatori
16 06 05	altre batterie ed accumulatori
16 08	catalizzatori esauriti
16 08 01	catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 16 08 07)
16 08 03	catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione, non specificati altrimenti

Tipologia dei rifiuti **PERICOLOSI** Codici CER da trattare e/o recuperare in uscita dall'impianto

13	OLI ESAURITI E RESIDUI DI COMBUSTIBILI LIQUIDI (tranne oli commestibili ed oli di cui ai capitoli 05, 12 e 19)
13 01	scarti di oli per circuiti idraulici
13 01 13*	altri oli per circuiti idraulici
13 02	scarti di olio motore, olio per ingranaggi e oli lubrificanti
13 02 04*	oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati
13 02 06*	oli sintetici per motori, ingranaggi e lubrificazione
13 02 08*	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione
13 07	residui di combustibili liquidi
13 07 01*	olio combustibile e carburante diesel
13 07 03*	altri carburanti (comprese le miscele)
16	RIFIUTI NON SPECIFICATI ALTRIMENTI NELL'ELENCO
16 01	veicoli fuori uso appartenenti a diversi modi di trasporto (comprese le macchine mobili non stradali) e rifiuti prodotti dallo smantellamento di veicoli fuori uso e dalla manutenzione di veicoli (tranne 13, 14, 16 06 e 16 08)
16 01 07*	filtri dell'olio
16 01 10*	componenti esplosivi (ad esempio "air bag")
16 01 13*	liquidi per freni
16 01 14*	liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose
16 02	rifiuti provenienti da apparecchiature elettriche ed elettroniche
16 02 11*	apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, HCFC, HFC
16 02 15*	componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso

FLOW – SHART (GESTIONE RIFIUTI)



3.11 Materiali - Descrizione tipologie

Il seguente elenco, è riferito a materiali avviati al riciclaggio, raggruppati secondo una sommaria classificazione usualmente applicata in ambito commerciale.

Rottami ferrosi	<ul style="list-style-type: none">- Carcasse veicoli bonificati privi di plastiche e pneumatici- Parti di veicoli privati di altre impurità
Rottami non ferrosi	<ul style="list-style-type: none">- Alluminio, parti di veicoli (cerchi, scatole guida, cambi, etc.)- Spezzoni di cavo in rame
Rottami metallici misti	<ul style="list-style-type: none">- Radiatori raffreddamento misto rame- Radiatori raffreddamento misto alluminio- Motori misto ghisa/alluminio- Motori e cambi misto acciaio/alluminio
Marmitte catalitiche	
Vetri	
Pneumatici	
Plastiche	(imbottiture sedili, paraurti, plance, serbatoi, vaschette)

3.12 Parti reimpiegabili

Fino ad alcuni anni fa valutava in circa il 10% dei casi in peso di un veicolo i ricambi reimpiegabili, questa proporzione negli ultimi anni si è notevolmente ridotta, soprattutto in conseguenza della politica commerciale che incoraggia la sostituzione dei veicoli anziché la riparazione degli stessi.

In realtà le parti che si rompono o si consumano, grazie anche alla elevata tecnologia dell'industria, sono sempre meno.

Gran parte delle autovetture giungono a fine vita perfettamente funzionanti, ciò significa però che a fronte di ampia quantità di ricambi vendibili non c'è un'analogia richiesta da parte del mercato.

Va aggiunto inoltre che solo il 30% dei veicoli conferiti alla demolizione hanno un valore commerciale: un demolitore sottopone a trattamento, per il recupero delle parti, solo alcuni esemplari per modello, avviando direttamente alla demolizione gli esemplari in esubero.

Negli ultimi anni la maggior parte dei ricambi sono ceduti per la vendita all'ingrosso (destinati all'esportazione) sopperendo così alla crisi della vendita dei ricambi del mercato interno: ciò significa che in termini di peso, il recupero per reimpiego è stato mantenuto ma in termini economici la voce "entrata" per vendita di ricambi ha subito una notevole contrazione.

3.13 Destinazione

Per quanto è relativo ai **materiali metallici ferrosi e non ferrosi**, attestati dai produttori, in circa il 75% del peso/veicolo, l'industria metallurgica assorbe l'intero flusso derivante dalla demolizione dei veicoli i quali, previo eventuali ulteriori trattamenti (esempio: frantumazione), vengono regolarmente avviati al riciclaggio, mentre la restante parte leggera, denominata "fluff", attualmente è conferita alla discarica.

Il peculiare aspetto connesso alla logistica e quindi alla dislocazione sul territorio dei centri di autodemolizione rispetto agli impianti di trattamento/recupero di altri materiali, rileva alcune criticità per il conferimento di alcune tipologie. Gli operatori interessati, congiuntamente, dovranno effettuare specifiche valutazioni anche per definire le eventuali condizioni di conferimento/messa a disposizione del materiale recuperato dai centri di demolizione, con lo scopo precipuo di realizzare le sinergie e la collaborazione necessarie per la corretta attuazione, a costi compatibili, della direttiva 2000/53/CEE sui veicoli a fine di riciclaggio/recupero in essa previsti.

In particolare, venendo a un esame dei singoli materiali, dai veicoli rottamati provengono una serie di parti anche in **plastica** come: paraurti (Polipropilene), imbottiture sedili (Poliuretano), serbatoi (Polietilene alta densità), coppe delle ruote (Poliammide), etc.. Ove le parti (1,41% del peso del veicolo) derivanti dalla demolizione sono sostituite da polimeri omogenei, non vi sono problemi per i riciclatori a riceverli, in quanto già ora questi materiali vengono riciclati, soprattutto i paraurti realizzati unicamente in polipropilene. Invece, nel caso di materiali accoppiati, in media circa il 2,46% (ad esempio: il cruscotto – che può essere composto da PVC, ABS, poliuretano gomma termoplastica, etc.-, rivestimenti laterali in plastica eterogenea e PVC, scatole portafiltri in polipropilene con sovrastampaggi in poliammidica, paraurti realizzati non in solo propilene, parti di carrozzeria in leghe ABS e policarbonato, etc.), si dovrà procedere ad una sperimentazione congiunta tra centri di demolizione e riciclatori, in modo da individuare le condizioni tecniche ed economiche per il riciclaggio, in relazione alle applicazioni possibili. In quest'ottica, è fondamentale tra l'altro la collaborazione con le case automobilistiche per aumentare il grado di riciclabilità delle diverse parti dell'auto.

L'industria del riciclaggio della plastica copre abbastanza uniformemente il territorio nazionale; nell'analisi e nell'organizzazione della logistica di conferimento andrà inoltre tenuto presente l'impiego di impianti mobili di frantumazione.

Dal censimento Assorimap 2000 (associazione dei recuperatori di materie plastiche presenti in FISE Assoambiente) sul riciclo di materie plastiche risulta che già più di 27.000 tonnellate provenienti dal settore automobilistico, compresa l'industria, sono state riciclate nel 2000 e che vi sono le potenzialità impiantistiche per espandere ulteriormente detta quota, sempre che siano individuate le condizioni tecniche ed economiche per farlo. Poiché le parti in plastica provenienti dalla demolizione presentano composizione molto eterogenea, è la presenza di altri materiali e la loro separabilità dal pezzo in plastica che ne determina la riciclabilità

Condizioni di conferimento delle parti plastiche – il conferimento deve tener conto, indipendentemente dalle condizioni di resa e dalle condizioni di imballo (balle, sfuso, insaccato in big bags ecc.), dei processi a valle, affinché questi possano dare origine a riciclati di buon valore tecnico/economico.

In linea generale, i riciclatori hanno necessità di pezzi in plastica quanto più possibile omogenei - integri – monomateriale.

Per **omogeneo** si intende stesso tipo di pezzo (copriruota, serbatoio carburante, serbatoi fluidi, condotti areazione, catarifrangenti etc.). Purtroppo i singoli pezzi sono a volte fabbricati con tipi diversi di plastica, per es. PP (Polipropilene) e HDPE (Polietilene bassa densità). La marcatura normalizzata o sistemi di individuazione automatica (delettori) possono portare alla separazione per tipo.

Per **integro** si intende che non vengano effettuate tritrazioni, frantumazioni o macinazioni dei vari pezzi. Ciò porterebbe all'impossibilità di separazione delle varie materie plastiche e ad una perdita di qualità e di valore che è irrimediabile da parte del riciclatore. Per **monomateriale** si intende che il pezzo da riciclare non contenga parti metalliche, stoffa, vernici etc. ossia costituito quanto più possibile di sola plastica.

Ciclo di trattamento del rifiuto plastico – il trattamento meccanico delle varie materie plastiche viene effettuato per ottenere un materiale il più possibile simile alla rispondente materia plastica vergine.

Più il riciclato si avvicina alla purezza ed al colore del materiale vergine, più alto è il valore commerciale e maggiore può essere il prezzo di acquisto.

Il riciclo meccanico delle materie plastiche ha origine con una accurata **selezione** per tipo di materia plastica e separazione di materiali indesiderati (metallo, vetro etc.). Attualmente questa separazione è effettuata a mezzo cernita manuale. E' in corso di sviluppo la realizzazione di delettori elettronici

con tecnologia all'infrarosso che possono riconoscere la singola materia plastica. Può seguire una cernita per colore. Queste fasi di cernita sono le più importanti per l'ottenimento di una buona qualità finale della materia plastica

Segue una **macinazione** per l'eliminazione di frammenti metallici eventualmente presenti, tramite metal detectors.

Il macinato è quindi sottoposto ad un **lavaggio** per la rimozione di terra, frammenti metallici fini ed eventuale separazione di materie plastiche pesanti (che affondano in acqua) o leggere (che quindi galleggiano).

Un'asciugatura del macinato predispone per la **conversione in pellets** (perline, granuli, cubetti...) tramite l'estrusore che fonde la plastica e la estrude attraverso una filiera. I pellets vengono quindi miscelati in appositi silos ed insaccati o spediti in cisterna, previa **analisi** delle caratteristiche tecniche in laboratorio. Il mercato accetta quindi prodotti corredati da analisi.

Componenti essenziali delle analisi sono la valutazione della purezza (contaminazione da altre materie plastiche) e le caratteristiche meccaniche, che sono specifiche per ogni materiale plastico.

Sono in corso di sviluppo procedimenti meccanici per trasformare anche rifiuti di materiali plastici diversi (eterogenei) direttamente in manufatti.

Mercati e applicazioni di materie plastiche riciclate – Sin dall'inizio della produzione di materie plastiche e della loro trasformazione in manufatti, gli scarti e gli sfridi di lavorazione, come pure i manufatti fuori norma, sono stati recuperati e rigenerati. A partire dai primi anni '80, è iniziato il recupero ed il riciclo dei rifiuti plastici a fine vita dei manufatti (agricoltura, imballaggi etc.).

Non esistono preclusioni a che anche i rifiuti plastici la autodemolizione possano trovare la strada del riciclo ritagliandosi proprie nicchie di mercato specifiche fra quello delle materie plastiche vergini che in Italia vale 6,3 K/tons nel 2000 o trovare la via dell'export per essere trasformati in manufatti in Paesi extra-europei.

Può risultare conveniente ed opportuno iniziare il riciclo delle materie plastiche (o meglio migliorare quello già esistente) a partire dai materiali di maggior valore e di minore difficoltà (=costo) di riciclo di meccanico, quali PMMA (Polimetilmetacrilato), PA (Poliamide o Nylon), ABS (Acrilonitrile, Butadiene Stirolo), PP Copo (Poliprolene capoli-mero), HDPE (Polietilene alta densità).

Ovviamente questo processo richiederà tempi tecnici dettati dalla realizzazione di idonei sistemi di riciclo (peraltro in parte già esistenti) e dalla introduzione del riciclato sul mercato.

Circa le **applicazioni** di detti materiali, esse sono ampiamente differenziate nei settori dell'edilizia, dell'agricoltura, dei beni durevoli (elettrodomestici, auto etc.9. In generale sostituiscono o sono miscelati con le corrispondenti materie plastiche vergini per manufatti colorati, ossia dove il colore

del riciclato può essere coperto dal colore del manufatto (es: manufatto di colore nero accetta qualsiasi colore della materia plastica riciclata).

Il **prezzo di mercato** è correlato rigidamente a quello del corrispondente tipo di materia plastica vergine con due abbattimenti: per colore e per purezza che ne influenza le proprietà meccaniche.

Per quanto concerne il recupero della **gomma** (presente con una quota del 3,6% circa del peso del veicolo), la capacità impiantistica delle imprese del settore del recupero è sufficiente a coprire il fabbisogno derivante dalla rottamazione, come si desume anche dal Censimento Argo 2000 (consorzio volontario dei recuperatori di gomma presenti nel settore recupero di FISE Assoambiente), in quanto la potenzialità impiantistica ancora non utilizzata è di 167.000 tonnellate/anno.

Ciclo di trattamento – Sono già operativi sul territorio nazionale, e con una buona distribuzione territoriale, dei centri di riciclaggio ove il pneumatico è sottoposto a trattamento (triturazione) per ottenere un materiale da avviare al recupero, di diversa granulometria secondo le richieste di mercato. Ciò avviene normalmente con la macinazione meccanica a temperatura ambiente, per stadi successivi, in modo da ottenere varie pezzature, dalle più grosse alle più fini.

Altre tecniche di macinazione, meno diffuse, prevedono il congelamento preventivo della gomma mediante azoto liquido. La gomma, una volta irrigidita, viene percossa con mulini a martelli ottenendo lo sbriciolamento della stessa e la formazione di granulati e polverini, normalmente di frazioni più fini di quelle ottenute per macinazione a temperatura ambiente.

Mercati e applicazioni – Una pezzatura più grossolana, normalmente compresa tra 30 e 50 mm (chips) oppure tra 50 e 150 mm (shred), con ancora presenza di acciaio strutturale, può essere utilizzata come combustibile alternativo in cementeria, con ottima resa calorica e parziale apporto di materia prima (l'acciaio), al ciclo tecnologico di produzione del Clinker.

Pezzature più fini, comprese tra 1 e 10 mm (granulati) oppure tra 0 e 1 mm (polverini), completamente deferrizzati, e separati da eventuali presenze di materiale tessile, sono utilizzati come materie prime alternative nella produzione di mescole e manufatti in gomma. Questi ultimi principalmente attraverso tecniche di stampaggio a caldo con parziale aggiunta di materie prime vergini.

Anche per il vetro (presente con una percentuale del 2,44 del peso del veicolo), dal Censimento GMR 2000 (GMR rappresenta i recuperatori del vetro presenti nel settore recupero di FISE AssoAmbiente) emerge una capacità complessiva di riciclo molto ampia, che arriva a 145.000 tonnellate/anno. A queste condizioni il fabbisogno di trattamento del settore autodemolizione viene ad essere più che garantito.

Nel caso di materiali poliaccoppiati, come i parabrezza con film in plastica, questi vengono macinati e ventilati per separare il film. C'è comunque uno scarto considerevole, ma il materiale che se ne ricava è di qualità compatibile con il rottame per vetro cavo. In questi casi dovranno pertanto essere incrementati gli impianti per la separazione (in parte già presenti) che comunque, considerati i quantitativi, non dovrebbero presentare problemi di realizzazione e gestione. I rifiuti di vetro possono essere quindi conferiti alle piattaforme autorizzate che provvedono ai trattamenti necessari (selezione etc.) per la produzione di materiale riciclabile da avviare alle vetrerie.

I materiali derivanti dalla bonifica, che ammontano al 2,4% circa del peso/veicolo, vengono destinati rispettivamente:

- a. Olii esausti* – conferimento obbligatorio al Consorzio Olii Usati.
- b. Accumulatori al piombo* – conferimento obbligatorio al Consorzio, tramite suoi mandatarî, per l'avvio al riciclaggio e recupero del piombo.
- c. Liquido antigelo* – ceduto per il reimpiego con il medesimo utilizzo anche in settori diversi (agricoltura/idraulica per la protezione degli impianti idrici).
- d. Carburante* – avviato ad immediato riutilizzo tal quale.
- e. Marmitte catalitiche* – avviate al riciclaggio per il recupero dei metalli preziosi contenuti nei catalizzatori-
- f. Pneumatici fuori uso.*

3.14 Parti di ricambio attinenti la sicurezza del veicolo

In riferimento all'art. 15 comma 7 del D. Lgs. 24 giugno 2003 n. 209, la Ditta avvia al commercio le parti di ricambi recuperate in occasione dello svolgimento delle operazioni di trattamento del veicolo fuori uso, ad esclusione di quelle che hanno attinenza con la sicurezza dello stesso veicolo, ovvero ai:

- componenti il cui funzionamento errato provoca direttamente una perdita di controllo dell'autoveicolo o qualsiasi altro grave rischio per gli occupanti o eventuali terzi coinvolti;
- ovvero ai componenti il cui mancato funzionamento non è avvertibile dal conducente con un anticipo sufficiente a permettere di arrestare la marcia del veicolo od a consentire manovre tali da eliminare le possibilità di rischio.

Tali componenti esclusi dalla commercializzazione si possono riassumere nei seguenti:

Impianto freni:

- servofreno;

- pompa/cilindro freni;
- dischi/tamburi;
- pinza completa;
- disco portafreni;
- tubazioni flessibili/rigide;
- pedaliera completa;
- caveria freno a meno;
- leva freno a mano;

Sterzo:

- albero superiore e inferiore snodato;
- tiranteria lato cremagliera/ruote;
- tubazioni idroguida;
- organi servosterzo.

Sospensione anteriore/posteriore:

- montanti/mozzi/fusi con relativi cuscinetti;
- bracci oscillanti;
- perni a sfera;
- puntoni/barre stabilizzatrici/aste longitudinali;
- traverse e telai;
- ammortizzatori.

Trasmissione:

- semiassi.

Varie:

- tubazioni impianto alimentazione;
- pompa benzina esterna;
- sistemi di ritenuta per sicurezza passiva (cinture, pretensionatori, air-bag).

3.15 Accorgimenti adottati in caso di sversamenti accidentali di sostanze varie sui piazzali

In caso di sversamenti accidentali provocati da rilascio di oli e/o idrocarburi da parte dei mezzi in transito, perdita di sostanze acidi, ecc., è prevista la rimozione immediata a mezzo terriccio o segatura per assorbimento dell'inquinante e/o sostanze basiche quali soda o calce spenta. Il predetto terriccio o segatura intriso di oli o idrocarburi sarà successivamente smaltito ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

3.18 Sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche

L'impianto di trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia e di dilavamento è stato progettato e dimensionato in conformità a quanto richiesto dal Regolamento Regionale n. 26 del 2013 **“Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia” (attuazione dell'art. 113 del Dl.gs. n. 152/06 e ss.mm.ii.)**”. I dettagli progettuali, i dimensionamenti e il metodo di riutilizzo sono riportati nella **tavola 2** e nella RELAZIONE TECNICA GESTIONE ACQUE METEORICHE_REV.1.

4. Lista di controllo ambientale

Il presente capitolo è stato redatto in riferimento a possibili interferenze e/o connessioni rispetto a quanto riportato all'art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. che prevede:

“(9. Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare.....omississ....”

In relazione a quanto sopra, pertanto la presente richiesta di rinnovo dell'autorizzazione unica (ex art. 208 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.) prevede la totale assenza di modifiche di quanto già autorizzato (vedi autodichiarazione allegata), con la Determina del Dirigente del Settore Ecologia ed Ambiente n. 151 del 16.10.2008 (già di precedente rinnovo) e quindi una presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi.

Pertanto scopo del presente capitolo è quello di analizzare, attraverso l'utilizzo di un'apposita lista di controllo, una valutazione preliminare per i fini sopra richiamati da parte dell'A.C..

LISTA DI CONTROLLO AMBIENTALE

ELEMENTI DI IMPATTO	DESCRIZIONE	ASSENZA IMPATTO	IMPATTO POCO SIGNIFICATIVO	IMPATTO SIGNIFICATIVO
DESTINAZIONE D'USO	L'impianto oggetto di semplice rinnovo continua ad essere localizzato in area industriale senza nessun ampliamento superficiale	X		
ESPOSIZIONE – VISIBILITA'	L'impianto manterrà la stessa visibilità	X		
INTERFERENZA COL SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE	Nel sito in esame non è presente un corpo idrico superficiale	X		
INTERFERENZA COL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO	In conseguenza della permeabilità del terreno, ed in presenza di un acquifero profondo, nessuna interferenza è possibile con il sistema idrico sotterraneo	X		
AUMENTO DEL TRAFFICO SULLA RETE VIARIA AFFERENTE	Non è previsto nessun incremento di traffico sulla rete viaria afferente anche in virtù del fatto che l'impianto è esistente e già autorizzato da parecchi anni e per il quale non è prevista nessuna modifica rispetto all'autorizzato	X		
EMISSIONI IN ATMOSFERA DI SOSTANZE SOLIDE E GASSOSE	L'impianto oggetto di rinnovo non è particolarmente soggetto ad un impatto significativo delle emissioni in atmosfera per le sostanze solide e gassose, se non per il traffico veicolare per il quale non sono previsti incrementi rispetto allo stato di fatto	X		
EMISSIONI SONORE	Con riferimento alla rumorosità per i mezzi d'opera (quali ragno, ecc...) per l'impatto sonoro non sono previsti incrementi significativi rispetto allo stato di fatto	X		
VIBRAZIONI	Con riferimento alle vibrazioni per derivanti dall'utilizzo dei mezzi d'opera (quali ragno, ecc...) non sono previsti incrementi significativi rispetto allo stato di fatto	X		
INTERFERENZA COL SUOLO	Lo scarico di acqua di origine meteorica trattata dagli impianti di depurazione adeguati a quanto previsto nel R.R. n. 26 del 2013 non comporta significativi impatti sulla matrice suolo		X	

I risultati della valutazione riportata nella lista di controllo, considerando le caratteristiche intrinseche dell'opera e le condizioni sulle matrici ambientali e non, complessive del territorio interessato, indicano che l'impatto del progetto oggetto di rinnovo sulle varie componenti esaminate risulta essere praticamente non significativo.

Il progetto contenuto nella richiesta di rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio ex art. 208 del TUA non prevede alcun impatto significativo se non un miglioramento tecnologico per il trattamento e la gestione delle acque meteoriche giusto adeguamento al R.R. 26/2013 "DISCIPLINA DELLE ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO E DI PRIMA PIOGGIA" che nello specifico prevede la separazione e il trattamento delle acque di prima pioggia dalle acque di seconda pioggia.



5. Piano per la bonifica e recupero delle aree interessate dopo la chiusura dell'impianto ed analisi di impatto ambientale

Esaurita l'attività di autodemolizione ed autorottamazione, l'area su cui sorge l'impianto potrebbe essere utilizzata per la realizzazione di una nuova attività produttiva compatibile con la precedente.

La fase di dismissione dell'attività produttiva dell'impianto riguarda le operazioni di:

- messa in sicurezza;
- chiusura dell'impianto;
- ripristino delle condizioni del sito.

In seguito alla dismissione dell'impianto saranno rimosse le opere non necessarie per lo svolgimento della nuova attività, come pure, certamente, altre ne saranno realizzate.

Al termine delle attività di autodemolizione della Ditta Curia e Semeraro S.n.c. si procederà al ripristino ambientale dell'area interessata in relazione all'uso del suolo previsto nello strumento urbanistico vigente (P.R.G.) e nel rispetto alle normative vigenti in materia ambientale.

Nella fase di dismissione si provvederà:

- Lo smaltimento di tutte le tipologie di rifiuti con relativa registrazione del registro Carico e Scarico ed emissione del Formulario di identificazione dei rifiuti.
- Il lavaggio delle superfici contaminate sia coperte che scoperte.
- La pulizia di tutte le aree adibite allo stoccaggio dei rifiuti.
- La bonifica di tutto il sistema di raccolta e trattamento acque.
- La demolizione in sicurezza delle strutture metalliche e dei fabbricati con trasporto del materiale a discariche autorizzate con emissione del Formulario di identificazione dei rifiuti.
- L'allontanamento macchinari e mezzi utilizzati in fase di produzione.
- La Bonifica dei bacini delle vasche interrate e non, delle tubazioni di collegamento e delle eventuali apparecchiature ed impianti.

L'attività di ripristino ambientale avrà efficacia se non verrà riscontrata la presenza di contaminazione nel suolo, sottosuolo e nelle acque sotterranee ai sensi di quanto stabilito nella Parte quarta del D. Lgs 152/06 e in riferimento ai valori delle CSC presenti nelle tabelle allegate alla parte quarta Titolo V del medesimo Decreto.

Qualora dovesse risultare una contaminazione si provvederà a redigere un Piano di Caratterizzazione in ottemperanza a quanto previsto dalla Parte quarta del Testo Unico ambientale.

6. Proposta di Piano di monitoraggio ambientale

La presente proposta di Piano di Monitoraggio e Controllo viene redatta per l'attività di autodemolizione esistente (autorizzata con Determina Dirigenziale n. 151 del 16.10.2008.) per l'impianto sito nel territorio del Comune di Martina Franca alla Contrada Conserva s.n. e censita al C.T. al foglio di mappa n. 149 p.lla 389 sub. 1.

Il presente documento è stato redatto in conformità a quanto riportato nel D. Lgs. 209/2003 (Decreto che si applica ai centri di raccolta e all'impianto di trattamento dei veicoli fuori uso e nel D.M. 05/02/98 in materia di rifiuti) e sulla base del documento di APAT "Il contenuto minimo del Piano di Monitoraggio e Controllo".

In merito occorre precisare che la certificazione analitica di tutti gli autocontrolli previsti dal Piano sarà redatta da professionista abilitato afferente a Laboratorio preferibilmente accreditato.

a) Acque meteoriche

Si specifica che stante il divieto di scarico delle acque di prima pioggia durante le precipitazioni atmosferiche, si redigerà un registro delle attivazioni degli scarichi recante data, ora di inizio, durata e volume delle acque di prima pioggia scaricate. L'acqua di prima pioggia in uscita dai sistemi di trattamento sarà prelevata dal rispettivo pozzetto di campionamento e inviata presso un laboratorio per stabilire il relativo controllo analitico. Di seguito sono evidenziati i punti di scarico presenti nel progetto dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche e i limiti tabellari per gli scarichi soggetti a monitoraggio.

Tabella 1 - Punti di scarico

Punto di emissione	Provenienza	Recapito	Impianto di Trattamento	Durata emissione giorni/anno	Durata emissione ore/giorno	Limiti tabellari
S1	Settore produttivo	Sottosuolo	Impianto di trattamento acque meteoriche di prima pioggia	scarico discontinuo	scarico discontinuo	Tab IV, all. 5 del d.Lgs. 152/2006



Tabella 2 - Inquinanti monitorati e metodi analitici

Punto di campionamento	Parametro	UM	Metodo di misura	Frequenza autocontrollo	Modalità di registrazione	Reporting
P1	Volume acque scaricate	mc	Lettura contatore	Semestrale	certificati analitici rilasciati da laboratori esterni qualificati/trasmissione all'A.C. dei suddetti certificati	NO
	Colore	-	VISIVO			
	Indice SAR	adimensionale	D.M.23 MARZO 2000			
	Materiali Grossolani	-	VISIVO			
	pH	Unità pH	APAT IRSA-CNR 2060 20/03			
	Solidi Sospesi Totali	mg/L	APAT IRSA-CNR 2090 B 20/03			
	BOD ₅	mg/L	APAT IRSA-CNR 5120 B1 man.29/03			
	COD	mg/L	APAT-CNR IRSA 5130			
	Azoto totale	mgN/L	SOMMATORIA AZOTO KJELDAHL + NO ₂ E NO ₃			
	Azoto Kjeldahl	mgN/L	METODO KJELDAHL			
	Fosforo	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Tensioattivi anionici	mg/L	APAT IRSA-CNR 5170 man.29/03			
	Tensioattivi non anionici	mg/L	APAT IRSA-CNR 5180 man.29/03			
	Tensioattivi totali	mg/L	sommatoria			
	Cloruri	mg/L	UNI EN ISO 10304-1:2009			
	Fluoruri	mg/L	UNI EN ISO 10304-1:2009			
	Solfati	mg/L	UNI EN ISO 10304-1:2009			
	Azoto nitrico	mg N/L	UNI EN ISO 10304-1:2009			
	Azoto nitroso	mg N/L	UNI EN ISO 10304-1:2009			
	Alluminio	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Arsenico	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Bario	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			

P1	Berillio	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009	Semestrale	Certificati analitici rilasciati da laboratori esterni qualificati	SI
	Boro	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Cromo totale	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Ferro	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Manganese	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Nichel	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Piombo	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Rame	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Selenio	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Stagno	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Vanadio	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Zinco	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Calcio	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Magnesio	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Sodio	mg/L	UNI EN ISO 11885:2009			
	Idrocarburi totali	mg/L	EPA 8015 D 2003			

b) Rifiuti

L'attività in oggetto di rinnovo di autorizzazione unica non prevede nessuna variazione della quantità di stoccaggio degli autoveicoli che resta invariata rispetto alla prima autorizzazione (D.D. n° 151 del 16/10/2008).

Il numero di autoveicoli da trattare è pari a 1.500 veicoli/anno.

Le attività devono e saranno svolte nel rispetto delle normative ambientali, in particolare del D.lgs. 152/2006.

Gestione dei rifiuti

I rifiuti sono gestiti nel rispetto delle procedure contenute negli elaborati progettuali allegati alla domanda di autorizzazione ex art. 208 D. Lgs 152/06.

L'operazione di gestione e bonifica dei veicoli fuori uso viene svolta nel rispetto del D. Lgs. n. 209/03 ed in particolare a quanto stabilito nell'Allegato I punto 5.1.

Tutti i recipienti contenenti rifiuti sono contrassegnati con etichette o targhe ben visibili per dimensione e collocazione indicanti il codice CER e la descrizione dei rifiuti in essi contenuti.

Tutte le aree interessate dallo stoccaggio e dalla movimentazione dei rifiuti sono accuratamente tenute in efficienza.

I piazzali dove avviene la ricezione/movimentazione dei veicoli fuori uso sono pavimentati con calcestruzzo armato adeguatamente impermeabilizzato; in particolare le aree dedicate al deposito e al trattamento dei veicoli fuori uso sono idoneamente separate dalle restanti aree dell'impianto e pavimentate con calcestruzzo armato adeguatamente impermeabilizzato, al fine di prevenire un inquinamento del suolo.

I cassoni per il deposito dei materiali non pericolosi sono a norma. I depositi temporanei dei rifiuti pericolosi sono ubicati all'interno della struttura coperta.

La movimentazione dei rifiuti stoccati è realizzata in condizioni di sicurezza per gli addetti e per la protezione dell'ambiente naturale.

Non viene effettuata alcuna miscelazione di rifiuti non consentite dall'art. 187 del D.lgs. 152/2006.

Nello specifico, di seguito, sono rappresentati i controlli e le procedure relative ai rifiuti in ingresso e in uscita.

Rifiuti in ingresso

Gli unici rifiuti in ingresso sono i veicoli fuori uso che hanno il codice CER 160104* e i metalli ferrosi (codice CER 160117) che nella fattispecie sono pezzi meccanici automobilistici oggetto di smaltimento e provenienti da autofficine regolarmente autorizzate.

Per il codice CER 160104*, il numero di autoveicoli da trattare è pari a 1.500 veicoli/anno.

I controlli relativi ai veicoli fuori uso in entrata all'impianto si possono così sintetizzare:

- Verifica presso PRA (Pubblico Registro Automobilistico) della presenza o meno di fermi amministrativi.
- Verifiche della documentazione del veicolo (libretto di circolazione, certificato di proprietà, targa, documento di identità).
- Accertamento della corrispondenza del numero di telaio riportato nell'autovettura con il numero riportato sui documenti di circolazione.
- Consegna al detentore del veicolo o al concessionario di apposito certificato di rottamazione conforme ai requisiti indicati nell'allegato IV al D. Lgs. 209/2003 e s.m.i..

- Messa in sicurezza dell'auto nell'isola di bonifica per successiva bonifica nel rispetto di quanto riportato nell'Allegato 5.1 del D. Lgs. n. 209/03.
- Radiazione al PRA competente entro 30 giorni dalla data di presa in carico.

Le uniche operazioni di gestione autorizzate a cui è sottoposto il rifiuto in entrata è: R13 (messa in riserva di rifiuti per sottoporli a una delle operazioni indicate nei punti da R1 a R12).

Rifiuti in uscita

Tutti i rifiuti prodotti sono gestiti in **depositi temporanei** (disciplinato dall'art. 183 comma 1, lett. bb, del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.) e avviati a smaltimento e/o recupero tramite ditte autorizzate che provvedono alla raccolta e al trasporto allo smaltitore finale.

Per quanto riguarda la gestione e i controlli dei rifiuti prodotti dall'attività di autodemolizione si specifica che il responsabile Tecnico con l'ausilio di personale qualificato effettua i controlli per la verifica dei requisiti di sicurezza dell'attività medesima con particolare riferimento alla giusta identificazione del rifiuto (etichette ben visibili) e al suo idoneo deposito (deposito temporaneo) nell'area dedicata tenuta in efficienza a seconda della tipologia di appartenenza. Nello specifico dopo le operazioni di demolizione sono assegnati i relativi codici CER alle singole parti non utilizzate come ricambi e destinate al deposito temporaneo nelle aree dedicate. Per i rifiuti in uscita destinati al recupero/smaltimento esterno in impianti autorizzati viene assegnato il codice CER definitivo. Viene assicurata la conformità ai criteri di stoccaggio fissati dal par. 4 dell'Allegato 1 al D. Lgs. 209/2003 e ss.mm.ii., alle specifiche norme tecniche e, per i rifiuti pericolosi, alle norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute.

Lo stoccaggio avviene in depositi idonei a contenerli e gli stessi sono collocati su una superficie impermeabile resistente al materiale da stoccare; viene prestata particolare cura allo scopo di evitare perdite e sversamenti sul suolo: l'attività è dotata inoltre di sostanze assorbenti da utilizzare in caso di sversamenti accidentali.

In particolare, il deposito temporaneo dei rifiuti pericolosi di natura liquida, dei filtri olio esausti ed altri rifiuti solidi pericolosi avviene in idonei recipienti a tenuta dotati idonea copertura e posizionati al coperto (in ambiente confinato) e posti all'interno di un adeguato bacino di contenimento; analoghe condizioni sono garantite per lo stoccaggio dei motori o di parti meccaniche sporche o contenenti oli ed altri fluidi.

Per quanto riguarda le attività di caratterizzazione dei rifiuti prodotti dalla attività di autodemolizione non sono previsti controlli analitici sui singoli CER poiché sono determinati dalle

operazioni di dismissione dei veicoli nonché codificati dalla normativa di settore. In ogni caso l'Azienda effettuerà una caratterizzazione e classificazione analitica, con frequenza annuale, dei rifiuti prodotti, per i CER dotati di c.d. voce specchio.

Per quanto riguarda la tipologia di analisi chimica questi verranno concordati con il laboratorio di analisi, accreditato ACCREDIA, che effettuerà la procedura di campionamento secondo quanto disposto dalla normativa UNI. Il laboratorio provvederà ad effettuare la classificazione del rifiuto.

Di conseguenza e di seguito si riporta la tabella con la individuazione dei codici CER, della modalità di stoccaggio, della frequenza e modalità di autocontrolli ecc... per una corretta gestione dei rifiuti che ovviamente va aggiornata alla luce delle avvenute tecnologie degli elementi che costituiscono il bene primario automobile in continua evoluzione tecnologica.

Si specifica infine che per eventuali rifiuti prodotti per la prima volta saranno caratterizzati analiticamente al fine di un corretto smaltimento presso ditte autorizzate.

Tabella 3.1 - Rifiuti in entrata

Descrizione Rifiuti	Codice CER	Destinazione finale	Frequenza autocontrollo	Modalità di controllo
Veicoli fuori uso	160104*	R13	Annuale	Peso (t/anno)
Metalli ferrosi	160117	R13	Annuale	Peso (t/anno)

Tabella 3.2.a - Rifiuti prodotti (in uscita)

RIFIUTI NON PERICOLOSI

Codice CER	Descrizione Rifiuti	Tipo di deposito	Destinazione finale	Frequenza autocontrollo	Modalità di controllo	Modalità di gestione/registrazione
12 01 01	limatura e trucioli di materiali ferrosi	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	L'azienda compila annualmente il MUD Modello Unico di Dichiarazione ambientale (MUD), istituito con la Legge n. 70/199
12 01 99	rifiuti non specificati altrimenti	Temporaneo quantitativo	R13/D15	Annuale	Peso (t/anno)	

L'azienda compila annualmente il MUD Modello Unico di Dichiarazione ambientale (MUD), istituito con la Legge n. 70/199					
15 02 03	assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	Temporaneo quantitativo	D15	Annuale	Peso (t/anno)
16 01 03	pneumatici fuori uso	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)
16 01 06	veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)
16 01 12	pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 16 01 11	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)
16 01 15	liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 16 01 14	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)

						<p>L'azienda compila annualmente il MUD Modello Unico di Dichiarazione ambientale (MUD), istituito con la Legge n. 70/199</p>
16 01 16	serbatoi per gas liquido	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 01 17	metalli ferrosi	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 01 18	metalli non ferrosi	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 01 19	plastica	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 01 20	vetro	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	

									L'azienda compila annualmente il MUD Modello Unico di Dichiarazione ambientale (MUD), istituito con la Legge n. 70/199
16 01 22	componenti non specificati alimenti	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)				
16 01 99	rifiuti non specificati alimenti	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)				
16 02 14	apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 16 02 09 a 16 02 13	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)				
16 02 16	componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 16 02 15	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)				

		Temporaneo quantitativo	R13/D15	Annuale	Peso (t/anno)	
16 06 05	altre batterie ed accumulatori					
	catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 16 08 07)	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 08 01						
	catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione, non specificati altrimenti	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 08 03						

Tabella 3.2.b - Rifiuti prodotti (in uscita)

RIFIUTI PERICOLOSI

Codice CER	Descrizione Rifiuti	Tipo di deposito	Destinazione finale	Frequenza autocontrollo	Modalità di controllo	Modalità di gestione/registrazione
13 01 13*	altri oli per circuiti idraulici	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	L'azienda compila annualmente il MUD Modello Unico di Dichiarazione ambientale (MUD), istituito con la Legge n. 70/199
13 02 06*	oli sintetici per motori, ingranaggi e lubrificazione	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
13 02 08*	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
13 07 01*	olio combustibile e carburante diesel	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	

						<p>L'azienda compila annualmente il MUD Modello Unico di Dichiarazione ambientale (MUD), istituito con la Legge n. 70/199</p>
13 07 03*	altri carburanti (comprese le miscelate)	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 01 07*	filtri dell'olio	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 01 10*	componenti esplosivi (ad esempio "air bag")	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 01 13*	liquidi per freni liquidi antigelo	Temporaneo quantitativo	R13	Annuale	Peso (t/anno)	
16 01 14*	contenenti sostanze pericolose	Temporaneo quantitativo	D15	Annuale	Peso (t/anno)	



