

PROVINCIA DI TARANTO

COMUNE DI TARANTO

OGGETTO:

Rinnovo autorizzazione Det. 71/06 e 116/08 relativi all'impianto autodemolizione e autorottamazione della Ditta Gallo Pietro ubicata in Taranto alla Via Rapillo San Francesco 146 (Talsano)

COMMITTENTE: GALLO PIETRO

Ditta
GALLO PIETRO

Via Rapillo San Francesco 146 (Talsano)
74029 Taranto

Tavola:

Titolo:

RELAZIONE TECNICA

Il Tecnico:
Ing. N. MANCINI



Data:

15/07/2016

Scala:

1.0. PREMESSA

La presente relazione tecnica è relativa al rinnovo dell'autorizzazione della ditta Gallo Pietro per l'attività di autodemolizione ed autorottamazione autorizzata con Determinazione del Dirigente del Settore Ecologia ed Ambiente della Provincia di Taranto nr. 71/06 e 116/08. Si precisa che nulla è cambiato rispetto alle sopraccennate autorizzazioni.

L'impianto è ubicato in Taranto alla Via Rapillo San Francesco n. 146, censito in catasto al foglio di mappa 266 particella 108 dell'estensione di 4000 m² e particella 49 dell'estensione di 9.967 m², per un totale di 13.967 m².

2.0. DESCRIZIONE ATTIVITA'

Ogni autoveicolo, come ogni altro bene di consumo, viene prodotto, immesso nel mercato ed utilizzato fino al raggiungimento della fine vita e conseguentemente destinato alla rottamazione secondo il ciclo di vita rappresentato in figura.

Nella ditta di che trattasi il ciclo di lavoro è quello contenuto nel retino grigio.

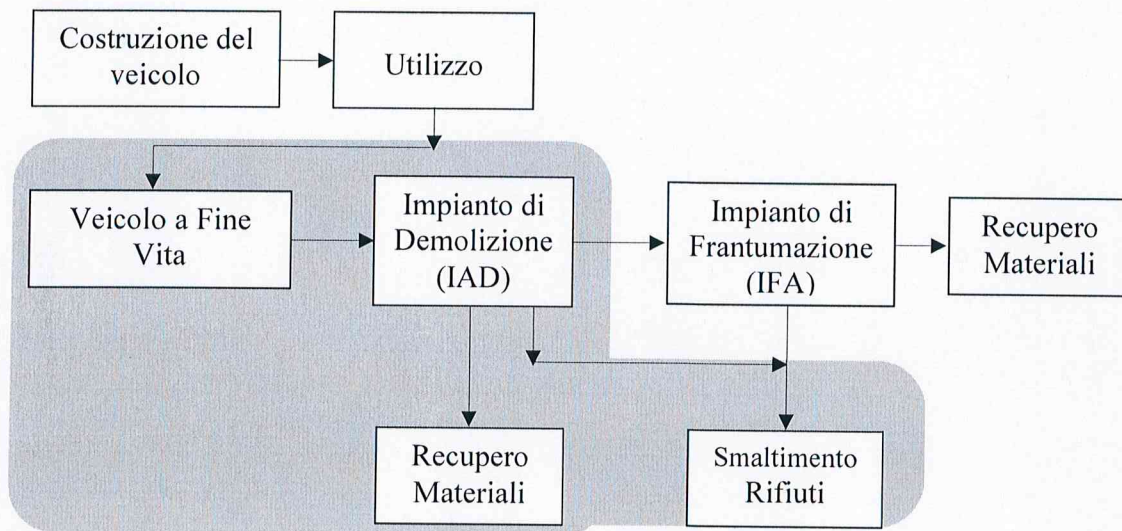


Fig. 1

Il ciclo di vita di un veicolo

3.0. L'IMPIANTO DI DEMOLIZIONE

La prima fase nel ciclo della demolizione di un veicolo che viene dismesso, dopo gli adempimenti amministrativi, è lo stoccaggio nell'impianto di demolizione (IAD).

Un IAD, secondo la normativa di settore, deve ottemperare a precise regole per ragioni legate agli impatti sull'ambiente, al risparmio energetico ed alla sicurezza sul lavoro.

Secondo la normativa vigente è previsto che negli IAD siano eseguite le seguenti operazioni:

1. smontaggio dei componenti riutilizzabili (da destinare al mercato dell'usato);
2. recupero dei materiali riciclabili;
3. asportazione dei componenti potenzialmente pericolosi per l'ambiente;
4. compattazione della carcassa;
5. stoccaggio provvisorio dei rifiuti prodotti.

Il trattamento dei veicoli a fine vita è finalizzato a suddividere i componenti per tipologia e caratteristiche e secondo la destinazione finale.

In questa fase vengono smontate dal veicolo le parti di pregio suscettibili di un reimpiego diretto per l'uso originario, classificabili come ricambi usati, e selezionati in materiali da avviare al recupero e/o riciclaggio (plastiche, vetro, pneumatici ecc.).

I materiali da avviare al riciclaggio sono prevalentemente identificabili nei rottami metallici, che vengono selezionati secondo un criterio di valorizzazione commerciale.

Viene quindi privilegiata la separazione dei cosiddetti "rottami pesanti" che fanno capo ai componenti principali (telaio, organi di trasmissione ed altre parti meccaniche) che hanno un valore economico più elevato rispetto ai "rottami leggeri" a cui appartengono le carcasse ed altri componenti della 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.

Tutti i metalli non ferrosi (alluminio, rame ecc.), presenti singolarmente o misti in alcuni componenti (radiatori, marmite catalitiche, cerchi in lega, parti elettriche e meccaniche ecc.), sono soggetti a circuiti specifici per il riciclaggio.

I vetri vengono conferiti alle aziende di riciclaggio, senza necessità di separazione tra le varie tipologie (colori diversi e vetri atermici o accoppiati).

La normativa interviene anche sullo stoccaggio delle parti recuperate dai veicoli fuori uso ai fini del riutilizzo.

Infatti, una loro cattiva gestione e conservazione può renderli inutilizzabili e conseguentemente generare altri rifiuti.

Lo schema di principio dell'IAD "AUTODEMOLIZIONI GALLO" è riportato nella figura seguente:

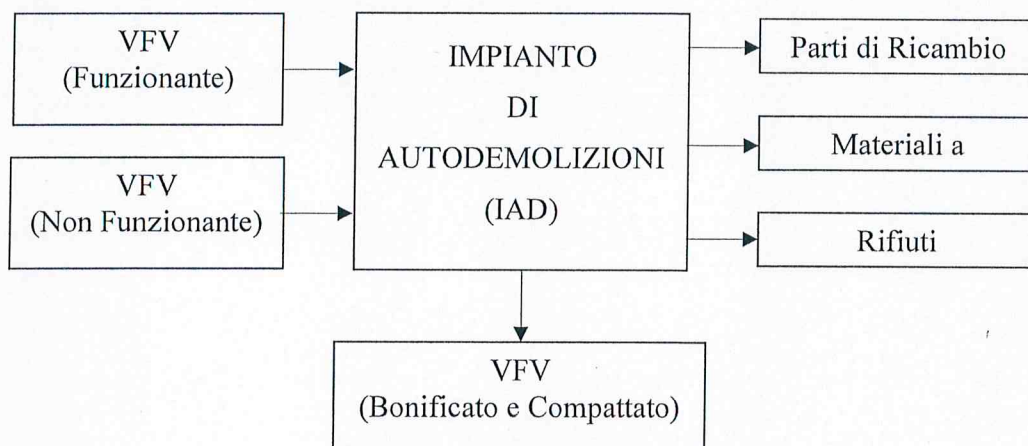


Fig. 2

Schema di principio dell'impianto di autodemolizione "GALLO"

Un veicolo a fine vita (VFV), come da schema di principio, può arrivare allo IAD nelle seguenti due condizioni:

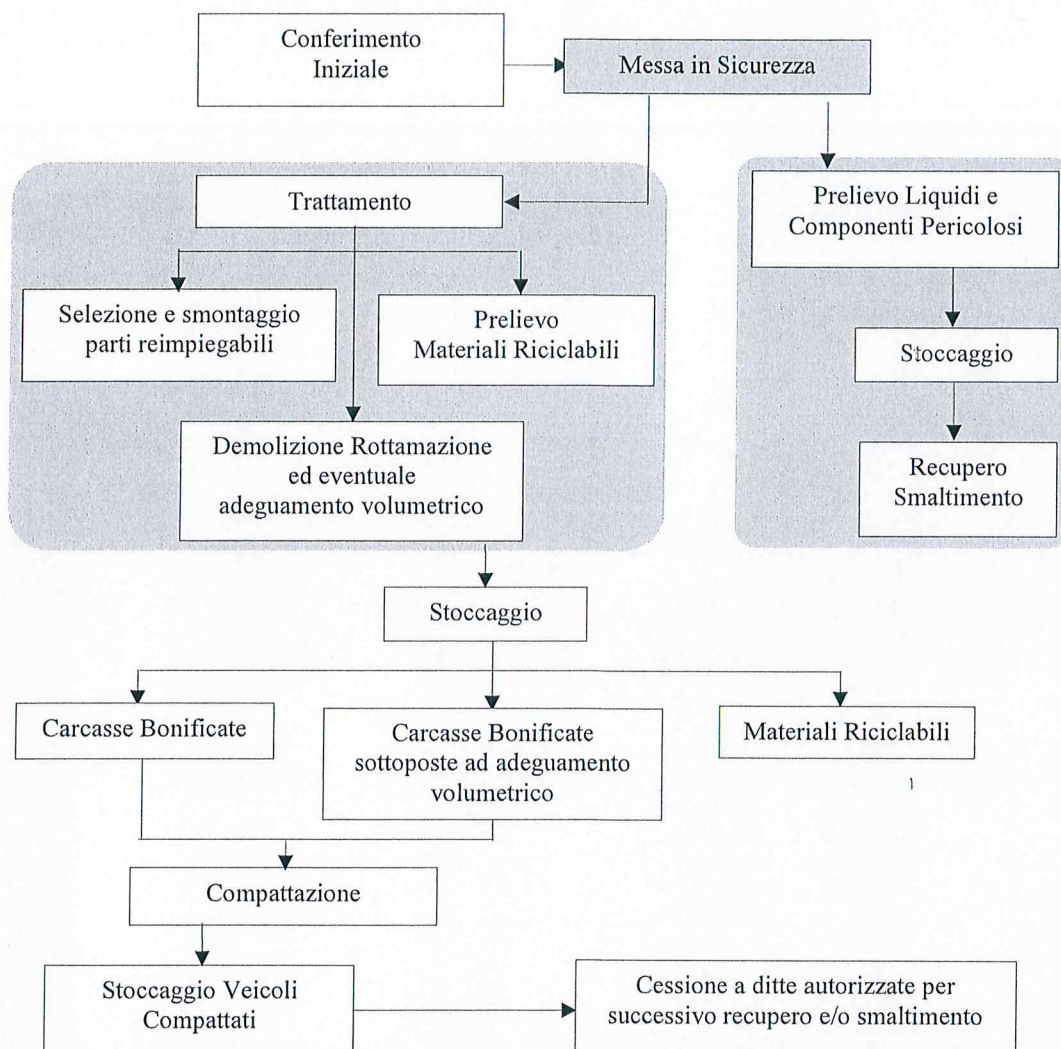
- funzionante;
- non funzionante in quanto ha subito un danno non riparabile (o la cui riparazione risulti meno conveniente della sostituzione).

L'attività di demolizione si compone delle seguenti fasi:

- a) smontaggio dei componenti del veicolo a fine vita 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) eventuale smontaggio e deposito dei pezzi di ricambio commercializzabili, nonché dei materiali e dei componenti recuperabili, in modo da non compromettere le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero.

Diagramma di Flusso dell'Attività



4.0. OPERAZIONI DI BONIFICA

Il veicolo a fine vita dopo l'arrivo deve essere sottoposto alle operazioni di bonifica.

I componenti potenzialmente pericolosi per l'ambiente e quelli che possono creare problemi nelle successive operazioni finalizzate al riciclo, vengono rimossi e stoccati in condizioni di sicurezza mentre i rifiuti prodotti vengono inviati a strutture specifiche per il loro smaltimento.

Le operazioni di bonifica prevedono l'aspirazione di sostanze presenti nel veicolo e la rimozione di componenti.

La rimozione dei liquidi riguarda:

a) **il carburante;**

b) **il liquido refrigerante**

Il liquido refrigerante è costituito da una soluzione di glicole monoetilenico al 35-50%. Il suo utilizzo è dovuto all'alto punto di ebollizione (197,5 °C), al basso punto di congelamento e all'elevata solubilità in acqua. A causa dei suoi effetti tossici la sua rimozione è necessaria indipendentemente dal suo grado di diluizione.

c) **il liquido lavavetri;**

La rimozione del liquido di lavaggio dei vetri viene eseguita per aspirazione direttamente dal serbatoio.

d) **l'olio lubrificante;**

L'olio esausto viene consegnato al Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati (COOU), istituito per legge nel 1982 ed operativo dal 1984, che tramite la propria rete svolge la raccolta e il successivo conferimento presso impianti di trattamento e di riciclo.

e) **il fluido del sistema frenante;**

Il liquido dei freni è costituito da una miscela di poliglicoli, poliglicoleteri ed esteri borici di poliglicoleteri, la sua estrazione avviene mediante la sua aspirazione dal serbatoio e attraverso lo svuotamento del circuito.

f) **il fluido refrigerante;**

Il refrigerante utilizzato per il condizionamento dell'aria (generalmente R12, fluido dannoso per l'ambiente, se rilasciato in atmosfera, o R34A, dannoso per chi lo manipola inopportuno) deve essere rimosso secondo le seguenti modalità:

- mediante dispositivi aspiranti operanti in circuito chiuso in modo da evitare rilasci in atmosfera;
- la rimozione del gruppo di compressione deve avvenire senza alcuna perdita di olio lubrificante;
- la bonifica del gruppo di compressione dall'olio lubrificante deve avvenire in un apposito impianto.

Tali sostanze devono essere opportunamente stoccate separatamente in serbatoi dedicati in attesa dell'invio in strutture specializzate al loro smaltimento/riciclaggio.

La rimozione di questi liquidi non è condizione sufficiente per la messa in sicurezza del mezzo in quanto il VFV contiene altri dispositivi ad elevato impatto ambientale.

Le operazioni di bonifica prevedono, infatti, lo smontaggio e la rimozione dei seguenti componenti:

a) **il motore, cambio, il differenziale, i dispositivi meccanici ecc.;**

b) **il serbatoio del carburante (liquido, GPL, metano).** La rimozione del serbatoio e l'eventuale adeguamento volumetrico per il recupero è possibile soltanto dopo la sua messa

in sicurezza. Essa consiste nell'eliminazione di ogni residuo infiammabile collegando il serbatoio mediante condotte flessibili ad un bruciatore per la combustione dei residui e successiva bonifica mediante l'immissione di un gas inerte.

- c) **L'airbag e il dispositivo che regola il bloccaggio delle cinture di sicurezza.** Il dispositivo di bloccaggio delle cinture di sicurezza e l'airbag contengono una miscela esplosiva e quindi da trattare e smaltire con opportune cautele.
- d) **Gli accumulatori contenenti piombo.** Gli accumulatori contenenti piombo vengono consegnati al Consorzio Nazionale Batterie Esauste (COBAT), che tramite la propria rete svolge la raccolta e il successivo conferimento presso impianti di trattamento e di riciclo.
- e) **i condensatori contenenti PCB;**
- f) **i filtri (olio, carburante, aria ecc.).** I filtri dell'olio, dopo una prima scolatura per gravità, sono aperti e lavati utilizzando un solvente (pentano). Al fine di evitare lo sversamento di olio dal foro di smontaggio del filtro, vengono utilizzati degli appositi tappi.
- g) **Gli interruttori di accensione;**
- h) **i sistemi di antibloccaggio dei freni;**
- i) **i fari a vapori di mercurio e altri elementi contenenti mercurio;**
- j) **le pastiglie e i ceppi dei freni;**
- k) **i cristalli anteriore e posteriore e i fanali.** I componenti vetrosi e poliaccoppiati, vengono macinati, la frazione ottenuta viene conferita alle piattaforme autorizzate che provvedono ai trattamenti necessari per la produzione di materiale riciclabile da avviare alle vetrerie.
- l) **Gli pneumatici.** I pneumatici possono essere riutilizzati, riprocessati, riciclati o recuperati. Il riutilizzo tramite ricostruzione viene effettuato solo previa verifica delle sue caratteristiche strutturali; in caso contrario viene avviato a recupero di materia e/o energia, oppure smaltito. Va, tuttavia, rilevato che il DLgs 36/2003 ha posto il divieto di smaltimento in discarica di pneumatici interi fuori uso a partire già dal 16 luglio 2003, mentre per quelli triturati il divieto decorre già a partire dal 16 luglio 2006.
- m) **I catalizzatori.** Il catalizzatore della marmitta è costituito da un'anima di materiale ceramico a nido d'ape, sulla superficie di contatto (circa 15.000 m²) con i gas di combustione è presente uno strato di metalli preziosi (1 g di rodio, 6 g di platino, 6 g di palladio). Il recupero di quantità così ridotte di metalli preziosi viene giustificato dal loro prezzo di mercato.

Una volta bonificato il veicolo a fine vita e rimosse le parti riutilizzabili, il sistema di compattazione consente di ridurne notevolmente la volumetria.

Tale operazione conferisce al veicolo a fine vita una forma, chiamata "pacco carrozzeria", che permette di ottimizzarne il trasporto e lo stoccaggio presso l'impianto di frantumazione e proseguire nella filiera del riciclaggio.

5.0. REQUISITI DEL CENTRO DI RACCOLTA E DELL'IMPIANTO DI TRATTAMENTO.

Il centro di raccolta e l'impianto di trattamento è munito di:

- a) area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di sgrassaggio;
- b) adeguata viabilità interna per un'agevole movimentazione, anche in caso di incidenti;
- c) sistemi di convogliamento delle acque meteoriche dotati di pozzetti per il drenaggio, vasche di raccolta e di decantazione, muniti di separatori per oli, adeguatamente dimensionati;

- d) adeguato sistema di raccolta e di trattamento dei reflui, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia ambientale e sanitaria;
- e) deposito per le sostanze da utilizzare per l'assorbimento dei liquidi in caso di sversamenti accidentali e per la neutralizzazione di soluzioni acide fuoriuscite dagli accumulatori;
- f) idonea recinzione lungo tutto il loro perimetro.

6.0. ORGANIZZAZIONE DEL CENTRO DI RACCOLTA.

Il centro di raccolta è organizzato, in relazione alle attività di gestione poste in essere, nei seguenti specifici settori corrispondenti, per quanto possibile, alle diverse fasi di gestione del veicolo a fine vita:

- a) settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento;
- b) settore di trattamento del veicolo fuori uso;
- c) settore di deposito delle parti di ricambio;
- d) settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica;
- e) settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi;
- f) settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili;
- g) settore di deposito dei veicoli trattati.

I settori di raccolta dei veicoli trattati e di stoccaggio dei veicoli fuori uso prima del trattamento possono essere utilizzati indifferentemente per entrambe le categorie di veicoli alle seguenti condizioni:

- a) i veicoli devono essere tenuti separati;
- b) entrambi i settori devono presentare idonee caratteristiche di impermeabilità e di resistenza.

I settori di trattamento, di deposito di parti di ricambio e di stoccaggio dei rifiuti pericolosi devono essere dotati di apposita copertura.

7.0. CRITERI PER LO STOCCAGGIO.

I contenitori o i serbatoi fissi o mobili, compresi le vasche ed i bacini utilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti, soddisfano adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti stessi.

I contenitori o i serbatoi fissi o mobili sono provvisti di sistemi di chiusura, di accessori e di dispositivi atti ad effettuare, in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento, di travaso e di svuotamento.

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.

Il serbatoio fisso o mobile riserva un volume residuo di sicurezza pari al 10% ed è dotato di dispositivo antitraboccamento o di tubazioni di troppo pieno e di indicatore di livello.

Per eventuali stoccaggi di rifiuti liquidi pericolosi in serbatoi fuori terra, si provvederà a realizzare un bacino di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso, oppure, nel caso che nello stesso

bacino di contenimento vi siano più serbatoi, pari ad almeno il 1/3 del volume totale dei serbatoi e, in ogni caso, non inferiore al volume del serbatoio di maggiore capacità.

Sui recipienti fissi e mobili è apposta 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 appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse e che devono essere neutralizzati in loco.

Per i rifiuti pericolosi sono, altresì, rispettate le norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute.

Lo stoccaggio degli oli usati è realizzato nel rispetto delle disposizioni di cui al decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, e successive modificazioni, e al decreto ministeriale 16 maggio 1996, n. 392. I pezzi smontati contaminati da oli sono stoccati su basamenti impermeabili.

8.0. CLASSIFICAZIONE CER

I rifiuti in ingresso hanno i seguenti CER:

- CER 160104* – veicoli fuori uso
- CER 160106 – veicoli fuori uso

I rifiuti in uscita hanno i seguenti CER (già indicati nelle autorizzazioni Det. 71/2006 e Det. 116/08):

- CER 130105* – emulsioni non clorurate
- CER 130111* – oli sintetici per circuiti idraulici
- CER 130113* – altri oli per circuiti idraulici
- CER 130205* – scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati
- CER 130206* – scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione
- CER 130208* – altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione
- CER 140601* – CFC (impianti di condizionamento)
- CER 150106 – imballaggi e materiali misti
- CER 150203 – stracci usati – filtri aria
- CER 160103 – pneumatici fuori uso
- CER 160104* – veicoli fuori uso
- CER 160106 – veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolosi
- CER 160107* – filtri olio esausti

- CER 160108* – componenti contenenti mercurio
- CER 160109* – componenti contenenti PCB
- CER 160110* – componenti esplosivi (air-bag)
- CER 160112 – pastiglie per freni (senza amianto)
- CER 160113* – liquidi per freni
- CER 160114* – liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose
- CER 160115 – liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 160114
- CER 160116 – serbatoi per gas liquido;
- CER 160117 – metalli ferrosi
- CER 160118 – metalli non ferrosi
- CER 160119 – plastica
- CER 160120 – vetro
- CER 160121* – componenti pericolosi diversi da quelli di cui alla voce da 160107 a 160111, 160113 e 160114
- CER 160122 – componenti non specificati altrimenti
- CER 160199 – rifiuti non specificati altrimenti
- CER 160209* – trasformatori e condensatori contenenti PCB
- CER 160210* – apparecchiature fuori uso contenenti PCB o da essi contaminate, diverse da quelle di cui alla voce 160209
- CER 160211* – apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluocarburi, HCFC, HFC
- CER 160213* – apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212
- CER 160214 – apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 160209 a 160213
- CER 160601* – accumulatori al piombo esausti
- CER 160605 – altre batterie ed accumulatori
- CER 160801 – catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, iridio, platino, renio, rodio, palladio (tranne 190807)
- CER 160803 – catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione e composti di metalli di transizione non specificati altrimenti
- CER 190899 – altri rifiuti non specificati altrimenti.

9.0. POTEZIALITA' DELL'IMPIANTO

La potenzialità dell'impianto (5.000 veicoli/anno) è la seguente:

m³/a 40.000

m³/g 160

t/g 16

Il calcolo è stato effettuato considerando un volume medio pari a circa 8 m³ ovvero di un veicolo mediamente di lunghezza 4,00 metri, larghezza 1,50 metri e altezza 1,50 metri, lunghezza cofano anteriore 1,00 metro e altezza parte anteriore del veicolo 0,75 metri. Peso medio 800 kg. Inoltre si è euristicamente ipotizzato circa 20 veicoli al giorno per 250 giornate lavorative.

10.0. RIFIUTI TERZI

La domanda di rinnovo prevede anche la modifica concernente l'autorizzazione a trattare in R13 una serie di rifiuti non pericolosi, già attualmente previsti nei provvedimenti autorizzativi esistenti, provenienti da terzi, ovvero rifiuti provenienti da concessionari, officine meccaniche, carrozzerie.

Nello specifico i rifiuti sono:

- ✓ CER 150106 – imballaggi e materiali misti
- ✓ CER 150203 – stracci usati – filtri aria
- ✓ CER 160103 – pneumatici fuori uso
- ✓ CER 160112 – pastiglie per freni (senza amianto)
- ✓ CER 160115 – liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 160114
- ✓ CER 160116 – serbatoi per gas liquido;
- ✓ CER 160117 – metalli ferrosi
- ✓ CER 160118 – metalli non ferrosi
- ✓ CER 160119 – plastica
- ✓ CER 160120 – vetro
- ✓ CER 160122 – componenti non specificati altrimenti
- ✓ CER 160214 – apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 160209 a 160213
- ✓ CER 160605 – altre batterie ed accumulatori
- ✓ CER 160801 – catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, iridio, platino, renio, rodio, palladio (tranne 190807)

I quantitativi sono:

m³/a 2.500

m³/g 10

t/g 1

La potenzialità complessiva dell'impianto è la seguente:

m³/a 42.500

m³/g 170

t/g 17.

Per tali rifiuti da mettere in riserva (R13) in nuovi contenitori/fusti identificati per CER è stata individuata un'area destinata al settore di rottamazione (tavola 7). Tale area delle dimensioni 9,90 x 4,95 metri è già pavimentata e coperta da idonea tettoia.

Tutti i rifiuti sono gestiti senza pericolo per la salute dell'uomo e senza usare procedimenti o metodi che potrebbero recare pregiudizio per l'ambiente e, in particolare:

senza determinare rischi per l'acqua, l'aria, il suolo, nonché per la flora e la fauna;

senza causare inconvenienti da rumori o odori;

senza danneggiare il paesaggio e i siti di particolare interesse, tutelati in base alla normativa vigente

11.0. URBANISTICA

L'area oggetto della richiesta di rinnovo è ubicata in area a destinazione di zona verde agricolo di tipo A - destinazione d'uso servizi agricoli (A4), con indice di fabbricabilità territoriale $m^3/m^2 = 0,008$ con una superficie minima del lotto di 20.000 m².

Le opere edili realizzate sono state oggetto di condono edilizio per il quale il Comune di Taranto ha rilasciato concessione edilizia in sanatoria n. 3531/C e 3532/C del 30/01/2001, n. 145/C del 07/07/2006 e successivo certificato di agibilità in data 18/10/2006, anche a seguito delle modifiche di cui alla concessione edilizia n. 224 del 01/07/1998 e la DIA prot. 66 del 28/12/98.

La domanda di rinnovo delle autorizzazione non comporta alcuna variazione di opere edili.

11.0. SICUREZZA AMBIENTI DI LAVORO

Per gli ambienti di lavoro oggetto della richiesta il Servizio di Prevenzione dell'ASL di Taranto ha rilasciato verbale di sopralluogo di verifica ex art. 48 con esito positivo, che si allega alla documentazione progettuale. La modifica richiesta per il trattamento di rifiuti di terzi non comporta variazioni sostanziali, anche in considerazione del fatto che alla nuova attività lavorativa di tipo discontinuo saranno destinati non più di due dipendenti aziendali.

12.0. IGIENE PUBBLICA

Per gli ambienti di lavoro oggetto della richiesta il SISP dell'ASL di Taranto ha rilasciato pareri favorevoli, che si allegano alla documentazione. La modifica richiesta per il trattamento di rifiuti di

terzi non comporta variazioni da un punto di vista igienico-sanitario, anche in considerazione della tipologia e della quantità dei rifiuti..



Nicola Mancini