



Comune di Mosciano Sant'Angelo

RELAZIONE TECNICA

Istanza di rinnovo con modifica dell'Autorizzazione D.D. n. DN3/282 del 14.10.2008 già intestata ad Autodemolizione Mobiltrè S.n.c., successivamente volturata con D.D. n. DPC026/167 del 25.07.2017 a Micioni Ecologia S.r.l., per la gestione di un centro di autodemolizione sito nel Comune di Mosciano Sant'Angelo (TE).

MICIONI ECOLOGIA S.R.L.

Via Quasimodo n° 2
64023 Mosciano Sant'Angelo (TE)

Rev.	Data	Descrizione Revisione	Elaborato da	Approvato da
00	Novembre 2021		Claudia Aurini Daniele Alesiani	Lorenzo Razzetti
01	Ottobre 2022	Riscontro nota prot. n. 0216860/22 del 03.06.2022 del DPC026 Regione Abruzzo	Claudia Aurini Daniele Alesiani	Lorenzo Razzetti

SOMMARIO

1	PREMESSA	3
1.1	INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE RELATIVE AL PROPONENTE	3
1.2	INTRODUZIONE ALLA PROPOSTA PROGETTUALE	3
1.3	CONFIGURAZIONE OPERATIVA	4
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	5
3	DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ	8
3.1	LAY-OUT OPERATIVO	8
3.2	RICEVIMENTO AUTOVETTURE	13
3.3	MESSA IN SICUREZZA	14
3.4	DEMOLIZIONE DEL VEICOLO	18
3.5	STOCCAGGIO	19
3.6	ALLONTANAMENTO MATERIALE DALL'IMPIANTO	20
3.7	SCHEMA A BLOCCHI DEL PROCESSO PRODUTTIVO	21
4	DESCRIZIONE E POTENZIALITÀ DELL'IMPIANTO	22
5	DESCRIZIONE DEI DISPOSITIVI TECNOLOGICI	24
5.1	DISPOSITIVI STOCCAGGIO RIFIUTI	24
5.2	SISTEMA GESTIONE EMISSIONI IN ATMOSFERA	24
5.3	IMPIANTO OPERATIVO	25
5.4	IMPIANTI TECNOLOGICI	25
6	SISTEMA DI GESTIONE DEI REFLUI	26
6.1	Planimetria	27
6.2	Acque reflue industriali in pubblica fognatura	28

1 PREMESSA

1.1 INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE RELATIVE AL PROPONENTE

Denominazione sociale: MICIONI ECOLOGIA S.r.l.

Legale Rappresentante: MICIONI FABIO

[REDACTED]

[REDACTED]

Sede legale: Via Gorizia, 53 del Comune di Alba Adriatica (TE)

Sede operativa: Via S. Quasimodo, 2 del Comune di Mosciano Sant'Angelo (TE)

Camera di Commercio: Iscrizione alla Camera di Commercio di Teramo: TE-158216

Partita IVA: 01848060677

N. Addetti: 2

Dati catastali: Foglio n. 36 particelle 733

1.2 INTRODUZIONE ALLA PROPOSTA PROGETTUALE

La Ditta Micioni Ecologia S.r.l. è in possesso di autorizzazione per l'esercizio di un centro di raccolta veicoli fuori uso, in forza della Determinazione Dirigenziale n° DN3/282 del 14.10.2008 della Regione Abruzzo, già intestata alla ditta Autodemolizione Mobiltrè s.n.c., successivamente volturata con D.D. n° DPC026/167 del 25.07.2017 alla ditta Micioni Ecologia S.r.l.

In ragione dell'Autorizzazione ordinaria di cui sopra, l'impianto risulta autorizzato per una capacità annua di trattamento pari a 460 veicoli.

Al fine di proseguire l'attività di autodemolizione, la ditta ha presentato istanza di rinnovo ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006 della Determina Dirigenziale n° DN3/282 del 14.10.2008 della Regione Abruzzo, già intestata alla ditta Autodemolizione Mobiltrè s.n.c., successivamente volturata con D.D. n° DPC026/167 del 25.07.2017 alla ditta Micioni Ecologia S.r.l.

Con la presente istanza la ditta intende procedere al rinnovo dell'autorizzazione D.D. n° DN3/282 del 14.10.2008 della Regione Abruzzo con modifica sostanziale inerente la riorganizzazione del layout e contestuale richiesta di autorizzazione allo scarico di reflui industriali poiché intende effettuare l'attività di gestione rifiuti anche presso l'area pavimentata esterna all'opificio.

1.3 CONFIGURAZIONE OPERATIVA

Tipologia Rifiuti	Attività di recupero	Potenzialità annua
Veicoli fuori uso C.E.R. 16.01.04*	D15-R13	460 veicoli/anno

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'impianto della ditta Micioni Ecologia S.r.l. è ubicato in via Quasimodo n° 2 nel Comune di Mosciano Sant'Angelo (TE), identificato al NCT del Comune di Mosciano Sant'Angelo al foglio di mappa n.36 – particelle n. 396-400.

L'impianto è ubicato in una zona che presenta un andamento plano-altimetrico di tipo pianeggiante con quote sul livello del mare pari a circa 84 m ed è ben collegata sul piano della viabilità stradale.

Dal punto di vista geografico l'impianto è individuato dalle seguenti coordinate, espresse all'interno del sistema di riferimento WGS84:

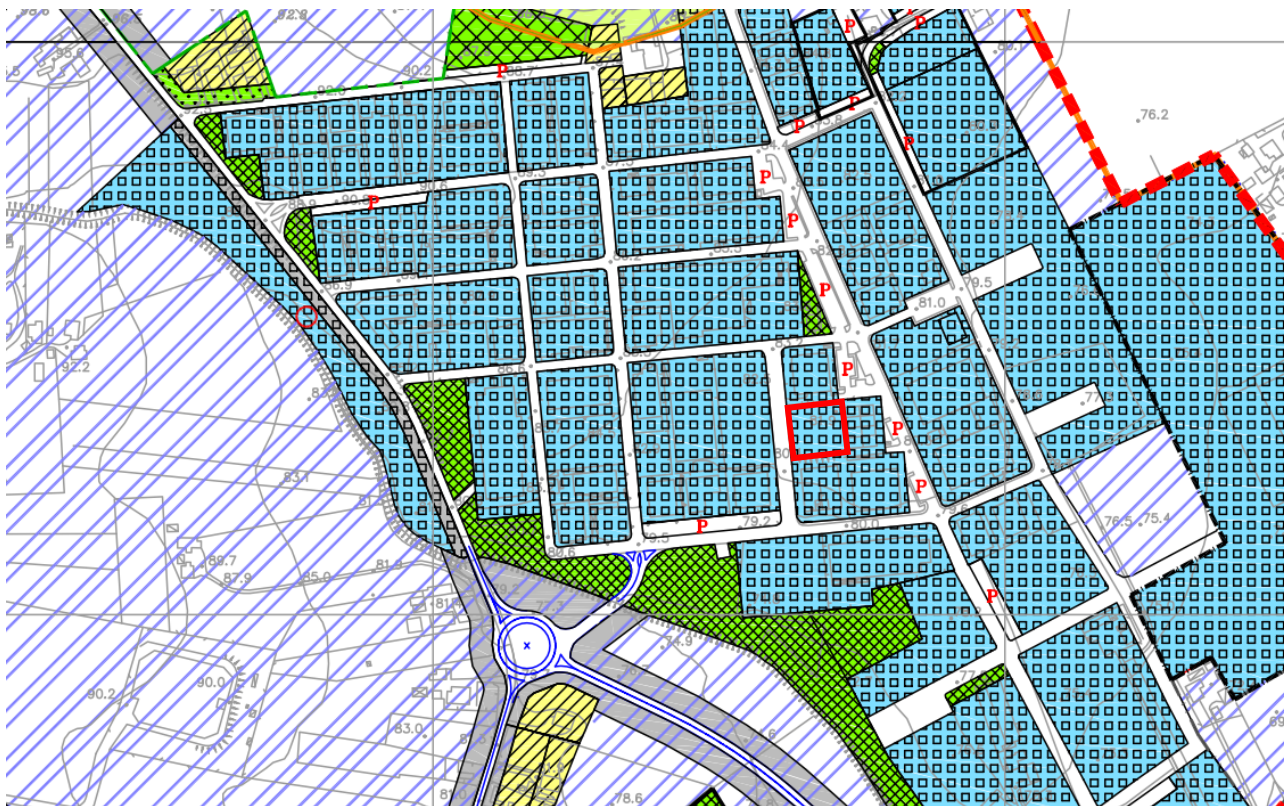
Latitudine: 42°43'23.28"N - Longitudine: 13°54'38.06"E - Elevazione: 84 m s.l.m.

Inquadramento fotogrammetrico



Dal PRG vigente l'area in cui risulta ubicato l'impianto di recupero rifiuti è compresa nella zona Artigianale del Comune di Mosciano Sant'Angelo.

Stralcio Piano Regolatore Generale



ZONA	DESTINAZIONE	SOTTOZONA	CAMPITURA	ART.
A	CENTRO STORICO	A ₁	RISANAMENTO CONSERVATIVO	32
		A ₂	RISTRUTTURAZIONE	
B	RISTRUTTURAZIONE E COMPLETAMENTO	B ₁	RISTRUTTURAZIONE	34
		B ₂	RISTRUTTURAZIONE E COMPLETAMENTO	
		B ₃	COMPLETAMENTO	
		B ₄	AREE DI FRANGIA E AGGLOMERATI EXTRAURBANI	
		B ₅	COMPLETAMENTO URBANO	
C	ESPANSIONE RESIDENZIALE	C ₁	ESPANSIONE RESIDENZIALE	35
		C ₂	ESPANSIONE RESIDENZIALE MISTA	
		C ₃	ESPANSIONE RESIDENZIALE PUBBLICA	
D	INSEDIAMENTI PRODUTTIVI	D ₁	COMMERCIO	36
		D ₂	ARTIGIANATO	
		D ₃	INDUSTRIA	
		D ₄	TERZIARIO DIREZIONALE	
E	AGRICOLA	E ₁	AGRICOLA NORMALE	37
		E ₂	AGRICOLA DI TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO RURALE	
		E ₃	AGRICOLA DI RILEVANTE INTERESSE ECONOMICO	
		E ₄	AGRICOLA PERIURBANA	

3 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ

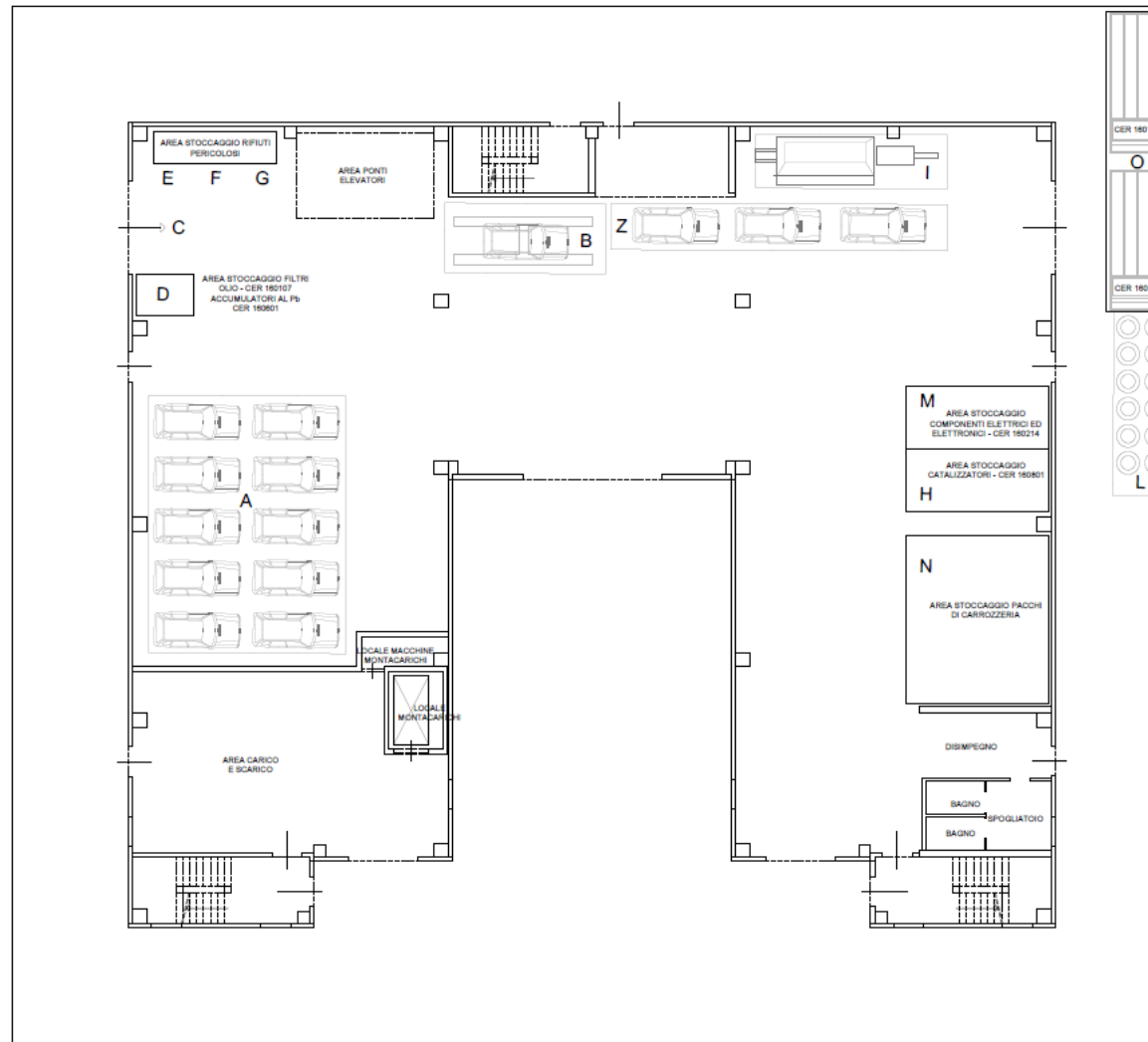
3.1 LAY-OUT OPERATIVO

L'impianto è ubicato in Via S. Quasimodo, 2 del Comune di Mosciano Sant'Angelo (TE) su un lotto di superficie di circa 2.250 mq.

La variante richiesta prevede un aggiornamento del layout operativo autorizzato in funzione della riorganizzazione degli spazi dell'impianto.

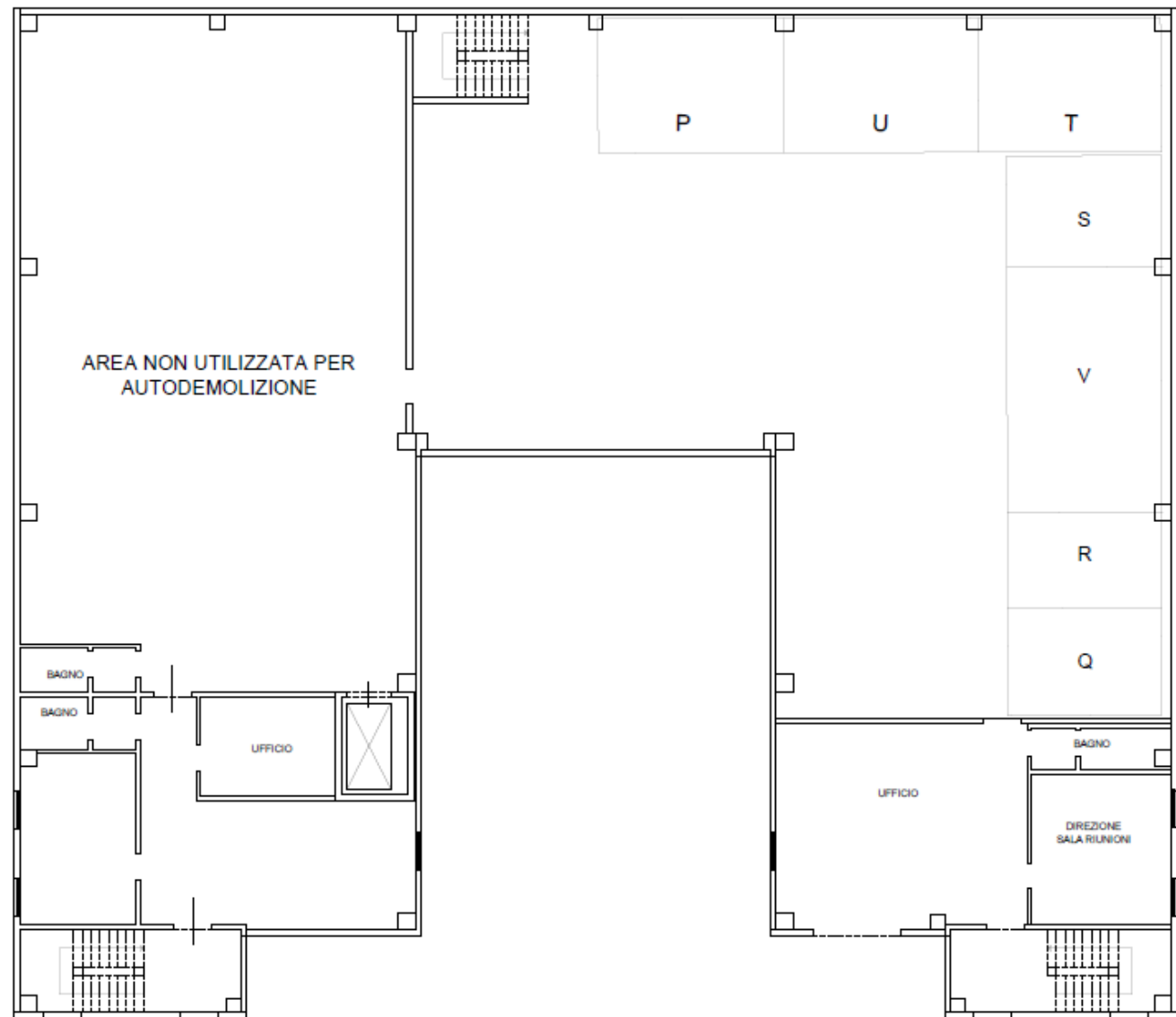
Di seguito si riporta uno stralcio del layout autorizzato e del layout che si chiede di autorizzare con la presente istanza.

Layout operativo autorizzato
Pianta piano terra

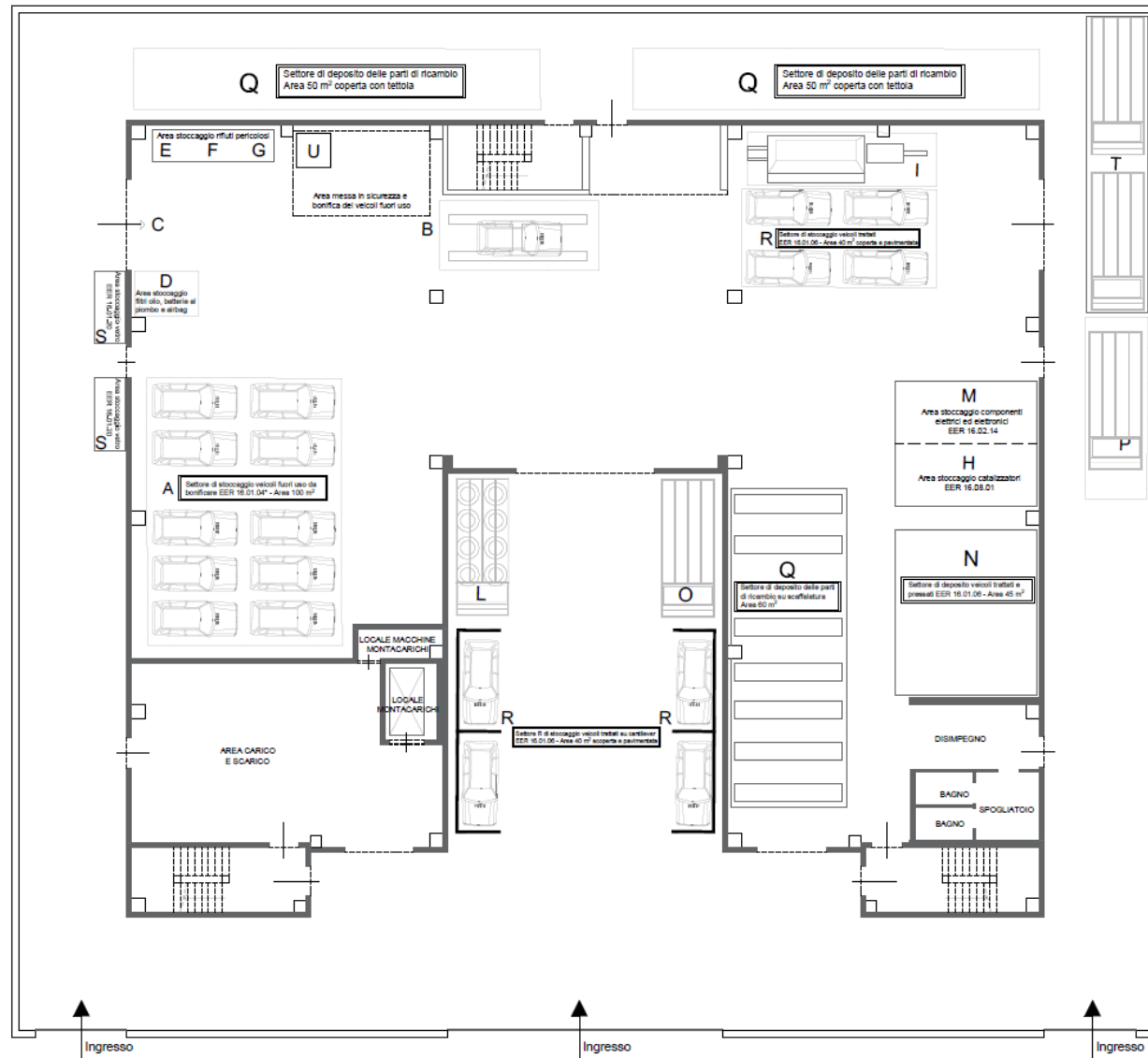


Legenda

- A** Settore conferimento e stoccaggio veicoli fuori uso
- B** Settore bonifica, messa in sicurezza e smontaggio componenti
- C** Area arrivo autoveicoli
- D** Area raccolta filtri olio e batterie
- E** Serbatoio da 600 kg raccolta olio esausto
- F** Fusti in latta da 200 kg raccolta liquido antigelo
- G** Fusti in latta da 200 kg raccolta liquido freni
- H** Area raccolta catalizzatori
- I** Area pressatura carcasse
- L** Area stoccaggio pneumatici fuori uso
- M** Area stoccaggio componenti elettrici ed elettronici
- N** Area stoccaggio pacchi ferrosi di carrozzeria
- O** Cassoni stoccaggio metalli ferrosi e non ferrosi
- P** Area deposito motori interi riutilizzabili
- Q** Area deposito pneumatici riutilizzabili
- R** Area deposito materiale vetroso riutilizzabile
- S** Area deposito cerchi
- T** Area deposito materiale in plastica riutilizzabile
- U** Area deposito tessuti
- V** Area deposito componenti metallici reimpiegabili
- Z** Area stoccaggio veicoli trattati

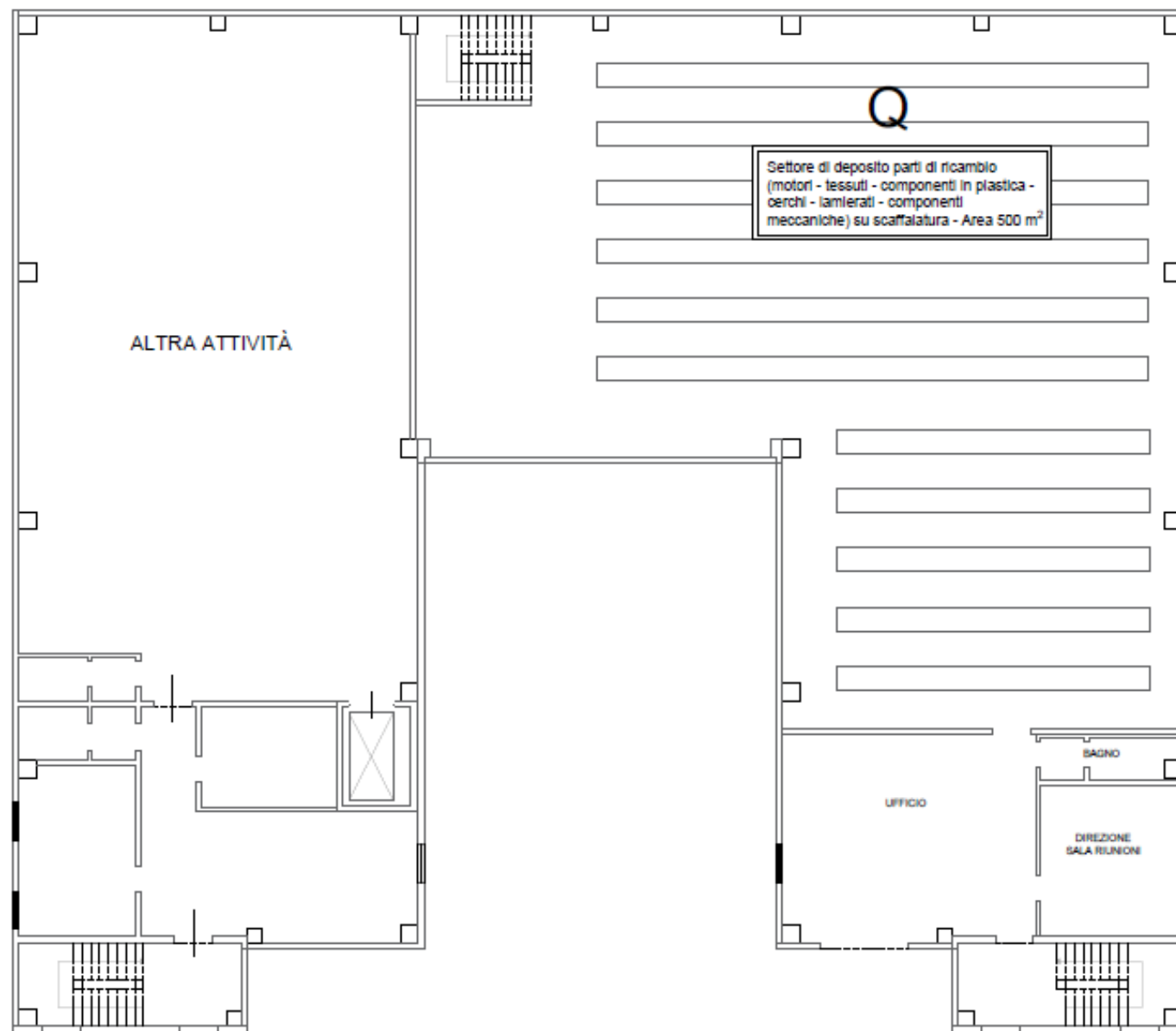


Layout operativo da autorizzare
Pianta piano terra



Legenda

- A** Settore conferimento e stoccaggio veicoli fuori uso
- B** Settore bonifica, messa in sicurezza e smontaggio componenti
- C** Area arrivo autoveicoli
- D** Area raccolta filtri olio, batterie e airbag
- E** Serbatoio da 600 kg raccolta olio esausto
- F** Fusti in latta da 200 kg raccolta liquido antigelo
- G** Fusti in latta da 200 kg raccolta liquido freni
- H** Area raccolta catalizzatori
- I** Area pressatura carcasse
- L** Area stoccaggio pneumatici fuori uso
- M** Area stoccaggio componenti elettrici ed elettronici
- N** Area stoccaggio pacchi ferrosi di carrozzeria
- O** Cassoni stoccaggio metalli ferrosi
- P** Area deposito motori interi riutilizzabili su cassone
- Q** Area deposito delle parti di ricambio
- R** Area stoccaggio veicoli trattati
- S** Area stoccaggio rifiuti recuperabili - Vetro
- T** Area stoccaggio rifiuti recuperabili - Plastica
- U** Pesa mobile



La gestione del centro di autodemolizione è effettuata in base a norme tecniche idonee costituenti la principale garanzia che la demolizione dei veicoli venga svolta in maniera adeguata per la tutela ambientale, osservando le prescrizioni per la bonifica degli autoveicoli ed evitando contestualmente la dispersione e l'abbandono di rifiuti. Rispetto a quanto autorizzato, non si intendono apportare modifiche in termini di operazioni svolte e potenzialità di trattamento.

Il processo di messa in sicurezza dei veicoli fuori uso e relativa selezione manuale, nonché di messa in riserva di rifiuti recuperabili e delle parti di ricambio, va analizzato facendo riferimento all'elaborato grafico "Planimetria impianto" e può schematizzarsi nei seguenti punti:

- Ricevimento autovetture
- Messa in sicurezza
- Demolizione
- Stoccaggio
- Allontanamento dei rifiuti dal centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso.

3.2 RICEVIMENTO AUTOVETTURE

I veicoli conferiti all'impianto sono accettati nel **settore A** previo accertamento della proprietà degli stessi: controllo dei dati identificativi dei mezzi e dei proprietari, che vengono trascritti sull'apposito registro previsto dall'artt. 126 e 128 delle leggi di P.S e controllo del peso del veicolo in ingresso nel **settore U**.

Al momento della consegna del veicolo destinato alla demolizione, il responsabile del centro rilascia al detentore, in nome e per conto del centro di raccolta che riceve il veicolo, apposito certificato di rottamazione conforme ai requisiti di cui all'allegato IV del D.Lgs 209/2003, completato della descrizione dello stato del veicolo consegnato nonché dell'impegno a provvedere alla cancellazione al P.R.A.

A tal fine, entro trenta giorni dalla consegna del veicolo ed emissione del certificato di rottamazione, il titolare restituisce il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe relativi al veicolo fuori uso, con le procedure stabilite dal D.P.R. n. 358 del 2000.

Gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe e dei documenti relativi ai veicoli fuori uso sono annotati dal titolare del centro di raccolta, sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli, da tenersi in conformità alle disposizioni emanate ai sensi del D.Lgs 285/92.

3.3 MESSA IN SICUREZZA

Le operazioni di messa in sicurezza del veicolo fuori uso dovranno essere effettuate entro dieci giorni lavorativi dall'ingresso del veicolo al centro di raccolta, anche nel caso in cui lo stesso veicolo non fosse ancora stato cancellato al PRA.

La prima fase della demolizione dell'autoveicolo prevede la rimozione delle sostanze liquide pericolose, finalizzata alla messa in sicurezza delle vetture, evitando situazioni di pericolo nelle fasi successive di disassemblaggio.

Le varie parti e i differenti liquidi pericolosi sono raccolti separatamente, in appositi containers e serbatoi.

La Ditta effettua la rimozione di tutti i fluidi (carburante, oli, liquido freni, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri) dagli autoveicoli prima della demolizione; solo successivamente si procederà allo smontaggio delle parti meccaniche. Tutte le operazioni di trattamento delle vetture verranno eseguite in modo tale da non compromettere recupero, riciclaggio o reimpiego dei vari componenti ricavati da tale attività.

La messa in sicurezza, lo smontaggio delle componenti pericolose e la bonifica dei mezzi verranno effettuati all'interno della struttura coperta e impermeabilizzata con pavimentazione in cls dotata di pozzetti antisversamento a tenuta, identificata come **settore B**.

Di seguito si riportano le procedure delle diverse operazioni necessarie per la messa in sicurezza del veicolo:

- Estrazione Accumulatori e Batterie

Gli accumulatori al piombo o qualsiasi altra batteria presente nel veicolo vengono immediatamente scollegati e disattivati. Successivamente si provvede all'esportazione degli stessi e al deposito in un contenitore a tenuta in HDPE.

- Estrazione Filtro dell'olio

I filtri devono essere prima privati dell'olio, previa scolatura per gravità. L'olio va quindi stoccato con le altre tipologie di olio mentre il filtro deve essere rimosso e stoccato separatamente se il motore non può essere avviato al riutilizzo. Al fine di evitare lo sversamento di olio dal buco realizzato per eliminare il filtro dell'olio dal motore, è opportuno utilizzare degli appositi tappi (generalmente di colore rosso). L'utilizzo di tali tappi è utile anche per migliorare la conservazione del motore quando viene smantellato per il successivo riutilizzo.

I filtri scolati vengono disposti in appositi contenitori a tenuta.

- Estrazione Carburanti

La benzina o il gasolio vengono rimossi mediante perforazione del serbatoio per gravità.

- Estrazione Olio lubrificante per autotrazione

Il recupero dell'olio lubrificante contenuto nel motore viene effettuato per gravità con l'ausilio di una vaschetta mobile con griglia anti-schizzo.

- Estrazione Olio per ammortizzatori

Per l'asportazione dell'olio dagli ammortizzatori deve essere seguita una delle seguenti metodologie o, eventualmente, una metodica che garantisca la stessa riuscita dal punto di vista tecnico ambientale. L'asportazione dell'olio lubrificante è un'operazione critica a causa della posizione del contenitore vicina a quella del serbatoio del carburante.

- Asportazione dell'olio mediante foratura con utilizzo di un trapano

Utilizzo di un trapano a batteria al fine di scongiurare eventuali incendi causati da scintille prodotte dall'impiego di trapani elettrici. Tale soluzione presenta, però, l'inconveniente di un forte consumo di pile con conseguenti problemi di smaltimento delle stesse e di perdita di efficacia dell'attrezzatura durante l'operazione. L'asportazione dell'olio dai quattro ammortizzatori dura circa 7 minuti ma non garantisce la completa fuoriuscita del liquido, in quanto nella zona inferiore del componente, non facilmente forabile perché in prossimità del punto di fissaggio, rimane ancora una parte di liquido difficile da svuotare: l'operazione consente quindi di estrarre, al massimo, l'80% di liquido. Per alcune tipologie di veicoli occorre, inoltre, praticare 2 fori negli ammortizzatori per svuotarli, per altre può essere sufficiente un solo foro; gli operatori dovranno, inoltre, avere le necessarie protezioni, quali ad esempio gli occhiali, un riparo adeguato sul trapano e un raccoglitore opportunamente dimensionato e mobile.

- Utilizzo di attrezzatura per taglio manuale.

Tale metodo consente di evitare i problemi riscontrati con il metodo sopra descritto. Il tutto si basa sulle capacità di taglio delle lame al "widia" che, azionate manualmente, consentono, con rotazioni ripetute, di arrivare al taglio dell'ammortizzatore con fuoriuscita del liquido. L'attrezzatura utilizzata ha il vantaggio di un costo contenuto ma l'asportazione richiede tempi di circa 20 minuti, a questo si aggiunge una certa scomodità di azione da parte dell'operatore

- Utilizzo di cesoie a comando pneumatico

Questa attrezzatura, comandata da una elettropompa trasportabile manualmente, costituisce un ulteriore miglioramento della tecnica di evacuazione degli ammortizzatori. L'operazione, comporta un tempo totale per

l'asportazione dell'olio notevolmente inferiore rispetto a quello richiesto dal metodo descritto al punto precedente.

- Liquido lavavetri

L'asportazione del liquido per lavare i vetri viene operata per aspirazione con una sonda speciale da 12 mm direttamente dal serbatoio.

- Liquido refrigerante motore

Dal punto di vista chimico, il liquido refrigerante è un glicole monoetilenico al 35 - 50%. Il suo utilizzo è dovuto all'alto punto di ebollizione (197,5 °C), al basso punto di congelamento e alla elevata solubilità in acqua.

A causa dei suoi effetti tossici, si rende necessaria l'asportazione dalle vetture da demolire, indipendentemente dal grado di diluizione con l'acqua. Il liquido, aspirato dal vaso di espansione oppure dal tubo flessibile, verrà stoccato in un apposito contenitore e opportunamente etichettato.

- Liquido freni

Dal punto di vista chimico, il liquido dei freni è costituito da una miscela di poliglicoli, poliglicoleteri ed esteri borici di poliglicoleteri. L'estrazione del liquido può avvenire in diverse modalità.

- Aspirazione del liquido dalla vaschetta posta superiormente alla pompa freni mediante una pompa pneumatica a vuoto. Tale soluzione, pur presentando facilità di esecuzione e durata contenuta (pochi minuti), evidenzia una scarsa efficienza in termini di quantità percentuale del liquido aspirato. Infatti, la particolare conformazione del circuito a valle della vaschetta (cilindro pompa con valvole di blocco e circuito di particolare lunghezza con tubi di diametro estremamente ridotto 0,5 mm), impedisce alla maggior parte del liquido di risentire dell'effetto di aspirazione.

Con tale sistema è stato calcolato un risultato, in termini di liquido prelevato, pari a circa il 50% del totale contenuto.

- Svuotamento del circuito con sistema ad aria compressa

Questo sistema garantisce una effettiva pulizia del circuito e consiste nel recidere la parte finale dei tubi fino all'imbocco della ganascia e/o del tamburo e nel collegare tali estremità, con piccoli raccordi in gomma, a quattro tubi in PVC capaci di portare il fluido in un solo contenitore di raccolta. Sul circuito così approntato viene immessa aria compressa che permette la fuoriuscita del liquido dal circuito. Per ottimizzare le operazioni di drenaggio dei liquidi sono disponibili dei sistemi mobili particolarmente maneggevoli e pratici che li rendono adattabili a numerose circostanze. Le sonde mobili per l'aspirazione dei liquidi e della benzina dai serbatoi consentono il

convogliamento direttamente in serbatoi o container specifici per lo stoccaggio. Questi sistemi lavorano in modo automatico dal momento in cui la sonda viene immessa nel serbatoio manualmente. La gamma di strumenti e accessori disponibili si estende a tutte le esigenze di drenaggio, dai liquidi per i freni agli oli, ai refrigeranti, agli oli motore, ecc.

- Estrazione Componenti esplosivi

La rimozione di tali componenti avviene mediante apposito apparecchio che provvede a far detonare in maniera controllata il sistema di airbag.

- Estrazione Pasticche dei freni contenenti sostanze pericolose

Tali componenti non risultano essere più in circolazione. Nel caso in cui dovesse pervenire un veicolo dotato di pastiche dei freni contenenti componenti pericolose verranno estratte manualmente e depositate in contenitori a tenuta.

- Estrazione Gas refrigerante

La rimozione di tali sostanze dai veicoli fuori uso deve avvenire secondo le seguenti modalità:

- l'estrazione deve avvenire per mezzo di dispositivi aspiranti operanti in circuito chiuso in modo da assicurare che non ci sia alcun rilascio di sostanze lesive in atmosfera;
- l'asportazione del gruppo di compressione dai veicoli fuori uso deve avvenire senza perdita di olio lubrificante, poiché in esso sono contenute sostanze lesive;
- la bonifica del gruppo di compressione dall'olio lubrificante deve avvenire a mezzo di apposito impianto e con procedure tali da evitare il rilascio delle sostanze lesive, operando separatamente, il recupero degli oli e delle stesse sostanze lesive.

Per la messa in sicurezza dovrà essere utilizzato personale competente e tecnologie in grado di garantire la raccolta completa dei gas direttamente dagli impianti di condizionamento dei veicoli, compreso il residuo di gas presente nell'olio del compressore. Al fine di non comprometterne il successivo riutilizzo, devono essere adottate opportune misure tali da garantire che gas diversi non siano miscelati tra loro.

Al fine di evitare la fuoriuscita del gas refrigerante ancora disciolto nell'olio contenuto nel gruppo compressore dell'impianto di condizionamento, è necessario procedere alla sigillatura del gruppo compressore e successiva asportazione o, in alternativa, allo svuotamento dell'olio in esso contenuto mediante idonea tecnologia.

- Estrazione Gas Infiammabile

La rimozione del serbatoio dall'autoveicolo, e l'eventuale adeguamento volumetrico per il successivo invio al recupero con gli altri materiali ferrosi, può essere effettuata solo dopo la messa in sicurezza che consiste nell'eliminazione di ogni residuo di gas infiammabile.

La bonifica del serbatoio può essere effettuata collegando lo stesso, mediante condotte flessibili, ad un bruciatore nel quale avviene la combustione del gas. La successiva immissione di un gas inerte all'interno del serbatoio, fino al raggiungimento di opportuni livelli di pressione servirà a bonificare completamente il serbatoio dal gas infiammabile che verrà incorporato in una miscela che, successivamente, dovrà essere bruciata.

- Estrazione vetro

Per l'asportazione dei vetri del parabrezza e del lunotto posteriore degli autoveicoli deve essere utilizzata un'apposita attrezzatura, ad esempio un taglia-parabrezza elettrico a disco, dotato di maniglia aspirante per la rimozione del vetro tagliato.

- Estrazione catalizzatore

La raccolta delle marmitte catalitiche deve essere effettuata seguendo scrupolosamente le seguenti indicazioni:

- devono essere tagliati, a mezzo seghetto, i tubi di entrata e di uscita, il più vicino possibile al catalizzatore stesso;
- devono essere avviate al recupero solo le marmitte che presentano il catalizzatore completo (la parte ceramica interna completa);
- una volta smontate, le marmitte recuperabili devono essere stoccate separatamente da quelle non recuperabili.

3.4 DEMOLIZIONE DEL VEICOLO

La demolizione rappresenta il complesso delle operazioni di disassemblaggio del veicolo in parti elementari; tale fase consente il recupero di interi sistemi/componenti che possono essere riutilizzati e la separazione delle componenti non riutilizzabili per lo stesso scopo per le quali sono state concepite, ma che possono essere recuperate come rifiuti in successivi processi di riciclaggio interni e/o esterni.

Una volta separate e disassemblate tutte le componenti riutilizzabili, ovvero quelle dotate di un valore commerciale, le stesse verranno conferite in apposite aree di stoccaggio, **settore Q**, in attesa di essere vendute direttamente al dettaglio (nel caso di componenti non inerenti la sicurezza del mezzo) o vendute a soggetti terzi autorizzati (nel caso di componenti inerenti la sicurezza del mezzo).

Il veicolo fuori uso viene sottoposto alle attività di demolizione effettuate direttamente nel **settore B** e nello specifico sono effettuate le seguenti operazioni:

- Rimozione degli pneumatici fuori uso con smontaggio della ruota (gomma e cerchio), separazione degli pneumatici dal cerchio
- Rimozione delle componenti elettriche ed elettroniche mediante disassemblaggio manuale e/o con ausilio di apparecchiature meccaniche e/o manuali
- Estrazione e separazione manuale dei cavi elettrici a supporto delle componenti elettriche ed elettroniche
- Smontaggio manuale dei motori fuori uso non recuperabili ed eventuale bonifica degli stessi
- Estrazione dei filtri dell'aria
- Rimozione di componenti costituiti da metalli ferrosi recuperabili
- Rimozione di componenti costituiti da metalli non ferrosi recuperabili
- Rimozione di componenti costituiti da materiali plastici (plance, paraurti, sedili, ecc).

3.5 STOCCAGGIO

Le diverse tipologie di rifiuto presenti, in ingresso e/o prodotte a seguito delle attività di bonifica e demolizione, sono stoccate separatamente per tipologie omogenee e distinte per codice EER. In particolare il deposito delle varie componenti ricavate dal trattamento dei veicoli viene effettuato in modo da non alterare le caratteristiche degli elementi recuperabili e delle parti di ricambio, garantendo inoltre l'integrità delle componenti contenenti liquidi.

Tutti i veicoli fuori uso in ingresso, una volta verificata l'accettabilità del mezzo e verificato il peso in ingresso nel **settore U**, vengono depositati nel **settore A** di prima accettazione e conferimento in attesa di essere sottoposti alle operazioni di bonifica e messa in sicurezza che avverranno nel **settore B**.

I liquidi e i fluidi derivanti dall'attività (liquido refrigerante, liquido freni, benzina, gasolio, oli esausti, ecc.) sono stoccati separatamente, in appositi contenitori in PET e in area coperta e impermeabilizzata contraddistinta dai **settori E – F – G**.

I rifiuti solidi provenienti dalla messa in sicurezza, principalmente costituiti da accumulatori, batterie, componenti esplosivi, a seconda della pericolosità del rifiuto e della sua dimensione/geometria saranno stoccati nel **settore D** in idonei contenitori recanti ciascuno di essi la scritta della tipologia di rifiuto che contiene e la relativa lettera "R" nera su sfondo giallo. Per quanto riguarda i componenti contaminati da olio, quali filtri e accumulatori, saranno stoccati all'interno della struttura coperta su aree pavimentate in cls, in contenitori in PEHD aventi

adeguate proprietà di resistenza fisico-meccanica. Tali contenitori vengono realizzati in materiali anti corrosivi per far fronte all'eventuale perdita di liquidi dagli accumulatori.

Alcune tipologie di rifiuti solidi recuperabili, nello specifico quelli non pericolosi, vengono disposti in apposite aree di deposito **Settore H – L – M – N – O – S – T**.

Le componenti recuperate, ovvero che possono essere reimpiegate come pezzi di ricambio, vengono depositate e catalogate negli appositi settori e successivamente vendute al pubblico o a soggetti terzi autorizzati (autoriparatori). I pezzi di ricambio possono essere stoccati sia a terra che su apposite scaffalature metalliche, avendo cura di non arrecare danni alle componenti recuperate pronte per il riutilizzo.

I veicoli fuori uso bonificati da demolire (carcasce) vengono stoccate temporaneamente nei **Settori R** e successivamente compattate nel **Settore I**. Le carcasse bonificate, demolite ed eventualmente compattate, stoccate nel **Settore N** verranno conferite a impianti terzi autorizzati al recupero finale.

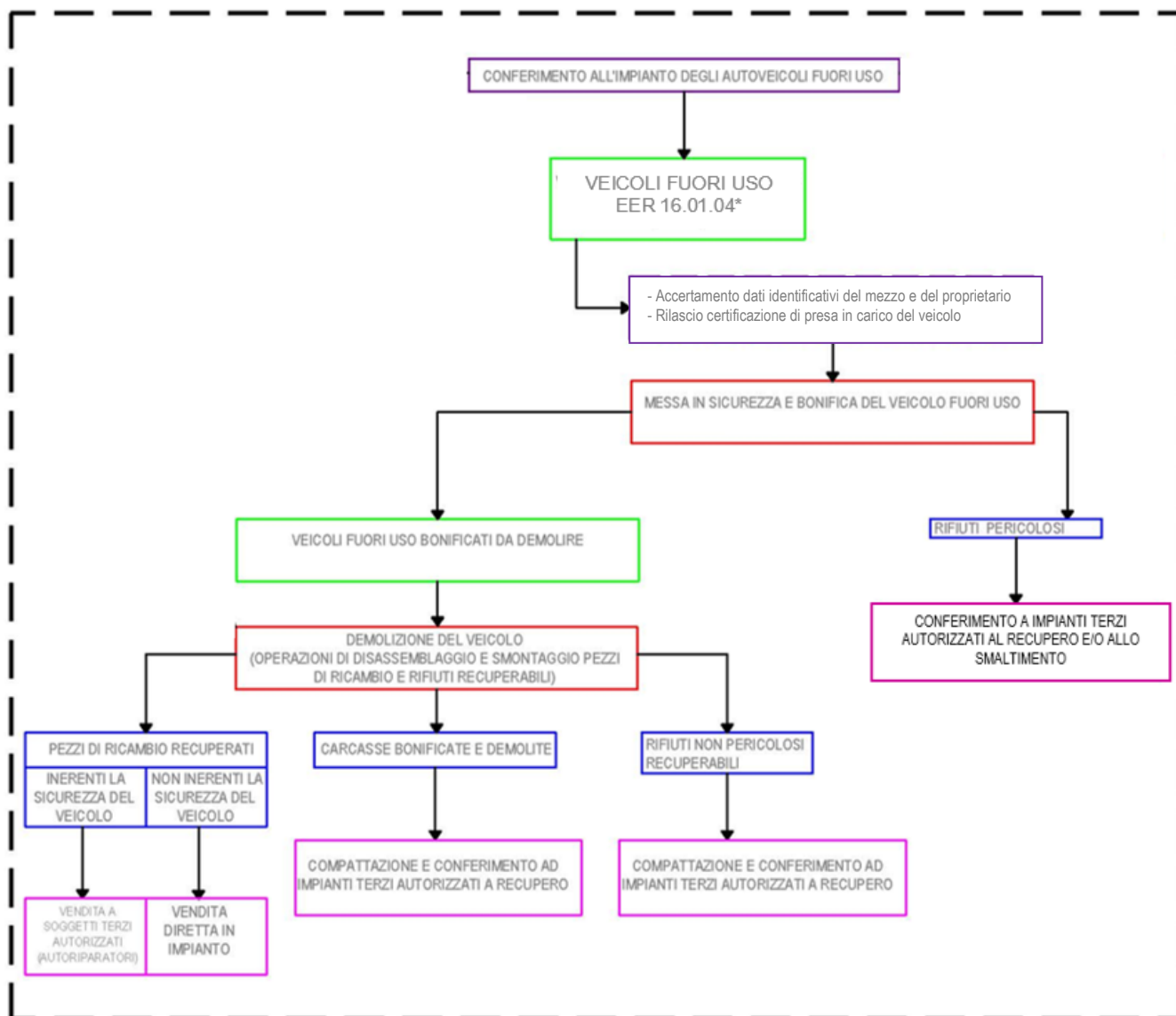
3.6 ALLONTANAMENTO MATERIALE DALL'IMPIANTO

Tutti i rifiuti solidi e liquidi recuperati e separati tra di loro saranno gestiti tramite operazioni di smaltimento/recupero D15/R13.

Tutti i rifiuti in uscita dall'impianto sono affidati a soggetti autorizzati allo scopo e il materiale selezionato per specifica tipologia viene conferito a impianti per lo smaltimento, il recupero, il riciclo o il riutilizzo.

3.7 SCHEMA A BLOCCHI DEL PROCESSO PRODUTTIVO

Di seguito si fornisce uno schema di flusso identificativo del processo produttivo:



4 DESCRIZIONE E POTENZIALITÀ DELL'IMPIANTO

Di seguito si riporta la descrizione dei singoli settori operativi previsti in impianto.

Il centro è suddiviso in settori, in modo da stoccare separatamente le varie componenti, meccaniche e non, ricavate dall'attività di bonifica e demolizione dei mezzi. In particolare l'organizzazione dell'impianto prevede la seguente dislocazione:

- L'area di accettazione e conferimento dei veicoli fuori uso da mettere in sicurezza e bonificare è identificata con il Settore A della planimetria e si estende complessivamente per una superficie di 100 mq circa; tale area risulta essere pavimentata in cls.

In linea con i criteri descritti dall'APAT per la gestione dei veicoli fuori uso, l'ingombro di ogni veicolo fuori uso da mettere in sicurezza e bonificare è stata stimata pari a 12 mq e per tal motivo tale settore può ospitare istantaneamente circa 9 VFU.

- L'area di stoccaggio dei veicoli fuori uso bonificati e/o demoliti è identificata con il Settore R della planimetria e si estende complessivamente per una superficie di circa 80 mq. Tale settore è costituito da due aree, ciascuna delle quali si estende per una superficie di 40 mq circa, di cui una risulta essere coperta (interna al capannone) e impermeabile; mentre l'altra area del settore R risulta essere scoperta (ubicata sul piazzale esterno dell'impianto) e pavimentata in cls.

Nel settore specifico, i veicoli fuori uso bonificati vengono stoccati in attesa di essere sottoposti alle necessarie operazioni di demolizione e/o rottamazione, finalizzate alla rimozione di tutte le componenti direttamente commercializzabili come pezzi di ricambio e/o di tutti quei rifiuti che possono essere fisicamente separati e successivamente recuperati e/o smaltiti presso impianti terzi autorizzati.

A tale area si aggiunge quella relativa al "Settore N", ovvero quella adibita al deposito temporaneo dei pacchi di carrozzeria in uscita dalla fase di compattazione, avente superficie di circa 45 mq.

In relazione alla suddivisione dei settori, indicati nell' "Elaborato grafico gestione impianto", si riporta la seguente tabella:

n° Settore	Denominazione Settore	mq	n° veicoli stoccati	Nota
SET_A	Settore di conferimento e stoccaggio veicoli fuori uso prima del trattamento	100	9 Veicoli	<u>Non consentito accatastamento</u>
SET_R	Settore di deposito dei veicoli messi in sicurezza	80	24 Veicoli	Veicoli messi in sicurezza <u>Consentita sovrapposizione massimo di 3 veicoli</u>
SET_N	Settore di deposito dei pacchi di carrozzeria	45	190 carcasse pressate	<u>Accatastamento carcasse non superiore a 5 metri di altezza</u>

Il numero di veicoli fuori uso stoccati istantaneamente sono:

- n° 9 veicoli stoccabili prima del trattamento, senza possibilità di accatastamento.
- n° 24 veicoli stoccabili dopo la messa in sicurezza, con possibilità di accatastamento per un massimo di 3 veicoli.
- n° 190 veicoli trattati e pressati, possibilità di accatastamento fino a 5 metri.

L'impianto riesce a trattare mediamente 2 veicoli al giorno, considerando che i giorni lavorativi settimanali sono 5 (dal lunedì al venerdì intera giornata).

5 DESCRIZIONE DEI DISPOSITIVI TECNOLOGICI

5.1 DISPOSITIVI STOCCAGGIO RIFIUTI

La bonifica dei veicoli comporta la produzione di rifiuti pericolosi, pertanto, per garantire l'integrità delle persone e dell'ambiente, tale attività viene svolta su area coperta, pavimentata in calcestruzzo e dotata di sistema di raccolta liquidi.

Tutti i rifiuti potenzialmente pericolosi derivanti dall'attività di messa in sicurezza dei veicoli sono raccolti in appositi contenitori riportanti la dicitura della tipologia di sostanza contenuta e la relativa lettera R nera su sfondo giallo e depositati in aree distinte per tipologia di rifiuto e sono dotati di idoneo bacino di contenimento in grado di contenere un terzo del volume totale sei serbatoi.

Tali contenitori sono stoccati in aree appositamente predisposte, pavimentate in calcestruzzo e coperte.

Per impedire fuoriuscite dei rifiuti dai recipienti mobili essi sono dotati di coperture in PET HD a tenuta o, nel caso dei contenitori per oli, filtri e liquidi antigelo, di coperchi con chiusura a molla.

I contenitori sono dotati di indicatore di livello.

I serbatoi non sono mai riempiti oltre il 90% della propria capacità in modo da riservare un 10% del volume come residuo di sicurezza. Tutti i contenitori utilizzati sono riservati a uso esclusivo per una tipologia di rifiuto, in modo da impedire che possano contenere, anche in eventuali fasi successive, rifiuti di diversa natura tra loro incompatibili. In caso di utilizzo diverso, gli stessi saranno preventivamente bonificati e il rifiuto risultante sarà classificato con certificazione analitica e successivamente smaltito con ditte autorizzate.

L'affidabilità e l'idoneità di tutti i contenitori utilizzati sono garantite dai fornitori degli stessi.

Tutti i rifiuti solidi e liquidi recuperati e separati tra di loro vengono smaltiti con ditte autorizzate o con Consorzi ogni volta che viene raggiunto, per ciascun tipo di rifiuto, il limite massimo di stoccaggio di 10 mc per i rifiuti pericolosi, di 20 mc per i non pericolosi e comunque secondo le disposizioni di cui all'art. 185bis del D.Lgs 152/2006 e smi.

5.2 SISTEMA GESTIONE EMISSIONI IN ATMOSFERA

Per quanto riguarda la produzione di sostanze odorogene, si precisa che le attività condotte nell'ambito aziendale non determinano la produzione di livelli significativi di odori sgradevoli in grado da determinare forme di impatto nei confronti delle aree contermini e circostanti.

La natura dei rifiuti e le modalità di gestione costituiscono già di per sé idonee misure di mitigazione e prevenzione della diffusione di polveri e frazioni leggere in atmosfera.

5.3 IMPIANTO OPERATIVO

L'impianto operativo è costituito dalle seguenti attrezzature accessorie:

- Pressa mobile per la riduzione in pacchi delle carcasse bonificate
- Autocarro attrezzato per soccorso stradale
- Bisarca a doppio livello con capacità di carico 5 autoveicoli

5.4 IMPIANTI TECNOLOGICI

L'area risulta dotata dei seguenti impianti:

- Impianto elettrico
- Impianto di illuminazione
- Presidi antincendio a protezione dell'attività:
 - 7 estintori a polvere
 - 2 estintori a CO₂

Tali dispositivi sono adeguatamente posizionati e regolarmente distribuiti nel centro di autodemolizione.

6 SISTEMA DI GESTIONE DEI REFLUI

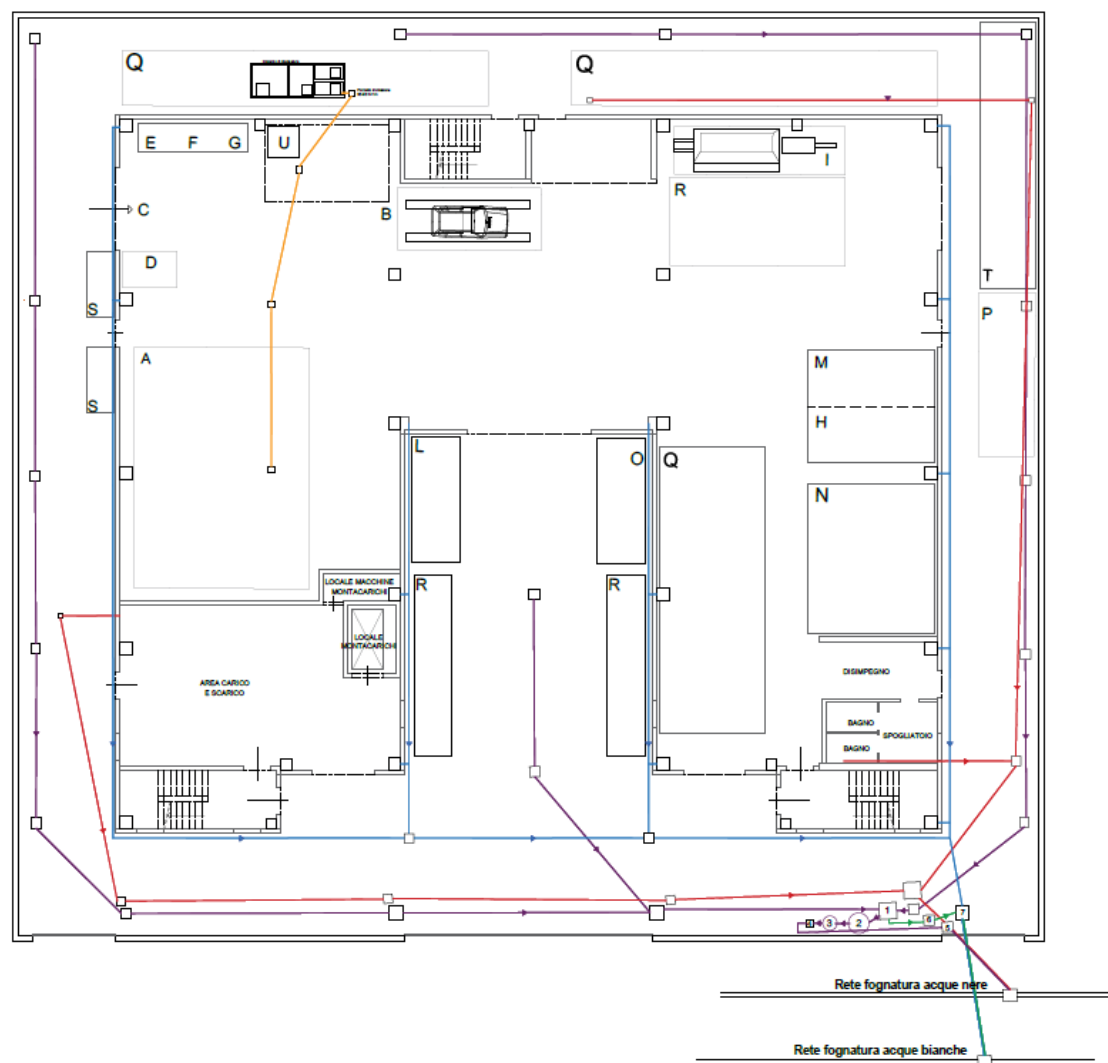
L'impianto produce le seguenti tipologie di reflui:

- acque reflue domestiche provenienti dai servizi igienici, queste sono convogliate direttamente in pubblica fognatura mediante la rete interrata esistente;
- eventuali liquidi sversati all'interno delle strutture coperte adibite alle operazioni di bonifica e demolizione, questi sono raccolti in pozzetti mediante un sistema di pendenze delle pavimentazioni e convogliati all'impianto di disoleazione;
- acque meteoriche dei pluviali, raccolte mediante sistema interrato e convogliate alla rete di fognatura bianca;
- acque meteoriche provenienti dalle aree scoperte di stoccaggio, tali acque sono raccolte mediante un sistema di pozzetti a caditoia e convogliate tramite pozzetto in idoneo sistema di trattamento.

Le acque meteoriche di dilavamento vengono raccolte attraverso una serie di caditoie con griglia disposte su tutta la superficie, in maniera da raccogliere le acque reflue su tutta l'area scoperta dell'impianto, considerato potenzialmente sporcante in ragione della tipologia di attività svolta. Le acque, tramite opportune pendenze, sono convogliate in un'area opportunamente attrezzata per il loro trattamento.

6.1 PLANIMETRIA

Si riporta di seguito uno stralcio della planimetria di gestione delle acque.



- Linea acque di II pioggia
 - Linea raccolta pluviali
 - Linea reflui domestici
 - Linea raccolta acque meteoriche di dilavamento
 - Linea di raccolta interna
- ① Pozzetto scolmatore interrato con pompa
 - ② Vasca di accumulo fuori terra accumulo 5 m³
 - ③ Disoleatore fuori terra
 - ④ Pozzetto ispezione reflui industriali (acque di I pioggia) dotato di misuratore di portata
 - ⑤ Pozzetto di raccordo reflui industriali e reflui domestici
 - ⑥ Pozzetto ispezione acque di II pioggia
 - ⑦ Pozzetto di raccordo acque di II pioggia e pluviali

6.2 ACQUE REFLUE INDUSTRIALI IN PUBBLICA FOGNATURA

Di seguito viene descritto il processo di raccolta e trattamento dei diversi scarichi che si originano in impianto.

Le acque che verranno raccolte e convogliate all'impianto di trattamento sono:

- Acque meteoriche delle aree scoperte

L'impianto sarà dotato di un sistema di raccolta delle acque meteoriche costituito da pozzetti con caditoia e tubazioni interrate di raccordo lungo le quali i flussi idrici si muovono per gravità verso l'impianto di trattamento. Le acque meteoriche sono convogliate alla rete di raccolta per gravità (seguendo la pendenza del piazzale) in quanto provenienti da aree pavimentate in calcestruzzo.

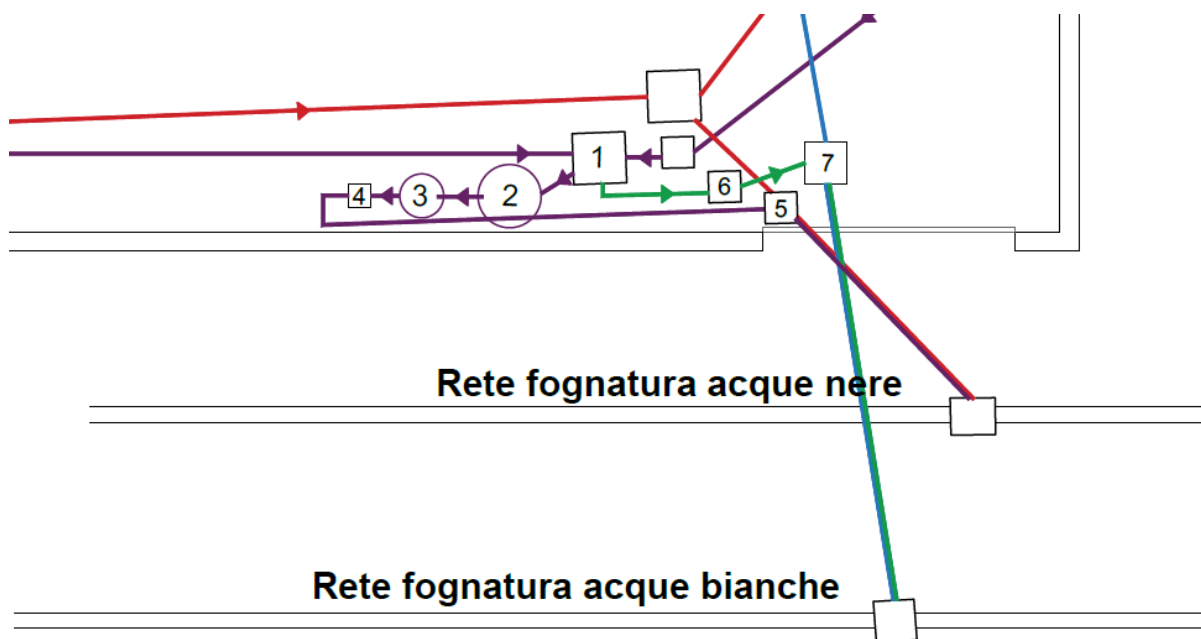
I flussi meteorici sono convogliati a un pozzetto scolmatore contenente un bypass.

Tale bypass permette la separazione delle acque di prima pioggia, così come individuate ai sensi dell'art. 12 della L.R. 31/2010 e smi; le acque di prima pioggia sono dunque convogliate ai diversi comparti di trattamento, mentre le acque di seconda pioggia vengono raccordate alle acque dei pluviali e convogliate alla rete di fognatura bianca.

Le acque di prima pioggia vengono dunque accumulate in una vasca della capacità di 5 mc. Il reflu verrà successivamente convogliato in un disoleatore. Tale impianto, costituito da vasca di accumulo e comparto di disoleazione, rappresenta una soluzione tipica e funzionale adottata dalle aziende del settore ai fini di abbattere gli eventuali inquinanti depositati sul piazzale (oli, ecc).

Le acque di prima pioggia depurate sono convogliate dunque a un pozzetto fiscale (esclusivo delle acque di prima pioggia). Da tale pozzetto fiscale, il reflu depurato viene convogliato a un pozzetto di raccordo con i reflui domestici, collegato alla condotta di allaccio alla pubblica fognatura delle acque nere.

Si riporta di seguito uno stralcio dell'area di trattamento acque.



Il pozzetto n° 1 funge da scolmatore, è infatti predisposto per garantire la separazione delle acque di prima pioggia (potenzialmente inquinate), corrispondenti ai primi 4 mm di pioggia uniformemente distribuiti sulla superficie scolante, da quelle di seconda pioggia (considerate non inquinate).

Le acque di prima pioggia sono dunque convogliate al comparto di accumulo, che sarà dimensionato sulla base dell'area scolante dello stabilimento e considerando un coefficiente di afflusso pari a 1 per l'intera area impermeabilizzata.

Il volume di accumulo necessario risulta essere:

$$1100 \text{ mq} \times 0.004 \text{ m} = 4.40 \text{ mc}$$

Le acque eccedenti i primi 4 mm di pioggia, dal pozzetto n° 1 passano direttamente al pozzetto n° 6 di controllo per poi essere raccordate nel pozzetto n° 7 con le acque dei pluviali, e successivamente vengono convogliate al punto di scarico in fognatura bianca.

Successivamente le acque meteoriche di prima pioggia vengono convogliate a un disoleatore in cui avviene la separazione delle sostanze oleose presenti nell'acqua che grazie al loro minor peso specifico risalgono a galla e vengono intrappolate nell'apposito sistema di filtrazione.

Dal disoleatore le acque trattate vengono immesse in un pozzetto di controllo fiscale, il pozzetto n° 4, per poi essere scaricate nella pubblica fognatura nera, previo passaggio in pozzetto di raccordo n° 5 con le acque reflue domestiche.