

Regione Abruzzo
Provincia di Teramo
Comune di Sant'Egidio alla Vibrata

PROCEDIMENTO: Autorizzazione ordinaria rilasciata dalla Regione Abruzzo, Servizio Gestione Rifiuti ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/06 e smi e L.R. 45/10 e smi

Oggetto: Istanza di rinnovo dell'autorizzazione ordinaria DA21/186 del 24.12.2013 rilasciata dalla Regione Abruzzo all'esercizio del centro di raccolta veicoli a motore fuori uso ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Elaborato: *All.6_Sistesi Tecnica*

Ditta: Autodemolizioni Val Vibrata s.r.l.
Via A. Meucci, 64 - Comune di Sant'Egidio alla Vibrata (TE) - 64016

Rev.	Data	Descrizione Revisione	Elaborato da	Controllato da	Approvato da
00	Marzo 2020	Prima emissione		Lorenzo Razzetti	Lorenzo Razzetti

SOMMARIO

1	GENERALITÀ DELLA DITTA.....	3
2	PREMESSA	4
3	DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ	5
	3.1 Ricevimento autovetture	5
	3.2. Bonifica e demolizione	5
	3.3. Stoccaggio	9
	3.4. Rottamazione	10
	3.5. Allontanamento materiale dall'impianto	10
	3.6. Regole di gestione, monitoraggio e controllo	10
	3.7. Schema a blocchi del processo produttivo	11
4	DESCRIZIONE E POTENZIALITÀ DELL'IMPIANTO	12
5	DESCRIZIONE DEI DISPOSITIVI TECNOLOGICI.....	15
	5.1 Impianto operativo	15
	5.2 Impianto idraulico	15
	5.3 Impianti tecnologici.....	15

1 GENERALITÀ DELLA DITTA

Denominazione sociale: AUTODEMOLIZIONI VAL VIBRATA S.r.l.

Legale Rappresentante: SILVESTRI CLAUDIO

Sede legale: Via A. Meucci, 64 del Comune di Sant'Egidio alla Vibrata (TE)

Sede operativa: Via A. Meucci, 64 del Comune di Sant'Egidio alla Vibrata (TE)

Telefono e fax: 0861-841858

Camera di Commercio: Iscrizione alla Camera di Commercio di Teramo: TE-157811

Partita IVA: 01843570670

N. Addetti: 2

Dati catastali: Foglio n. 17 particelle 1863 – 1995 – 2526 – 2529 (parte)

2 PREMESSA

La Ditta Autodemolizioni Val Vibrata S.r.l. è in possesso di regolare autorizzazione per l'esercizio di un centro di raccolta veicoli a motore fuori uso, in forza della Determinazione n° DA21/186 del 24.12.2013 della Regione Abruzzo. L'attività di messa in sicurezza e demolizione dei veicoli è svolta secondo il D.Lgs. 209/03, come da Piano di Adeguamento valutato e approvato nella medesima Determinazione di cui sopra.

Tale impianto è ubicato in via Meucci n° 64 nel comune di Sant'Egidio alla Vibrata (TE); ai fini di poterlo inquadrare dal punto di vista geografico, si rimanda all'elaborato grafico "All. 7_Inquadramento territoriale".

In ragione dell'Autorizzazione ordinaria di cui sopra, l'impianto risulta autorizzato per una capacità annua di trattamento pari a 500 veicoli (per una potenzialità di trattamento di circa 450 t).

In data 28.12.2018 la ditta inoltrava comunicazione di variante non sostanziale alla D.D. n° DA21/186 del 24.12.2013 inerente la riduzione della superficie autorizzata da 4.500 mq a 2.950 mq e la conseguente riorganizzazione del lay-out operativo per effetto della riorganizzazione dei vari settori.

In tale occasione la ditta chiedeva la formalizzazione nel Provvedimento Autorizzativo della gestione dei veicoli fuori uso ai sensi dell'art. 231 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e la formalizzazione dell'autorizzazione allo scarico in fognatura per le acque reflue domestiche e acque reflue industriali provenienti dal dilavamento del piazzale di cui al capo II del titolo IV della sezione II della Parte terza del decreto legislativo 3 aprile 2006, n° 152 e s.m.i. (già rilasciata con atto prot. 13877 del 20/07/2012 della Ruzzo Reti spa e rinnovata con atto prot. 0009251 dal medesimo Ente), nell'ambito del Provvedimento finale art. 208.

In riferimento a quanto sopra la ditta riceveva comunicazione di nulla osta con nota prot. n° 160158/19 del 29.05.2019 della Regione Abruzzo.

La ditta intende proseguire l'attività di autodemolizione e per tale motivo, con il presente procedimento, ha richiesto il rinnovo ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006.

Nello specifico la ditta richiede il rinnovo dell'autorizzazione n° DA21/186 del 24.12.2013 aggiornata con comunicazione nulla osta di variante non sostanziale prot. n° 160158/19 del 29.05.2019 della Regione Abruzzo.

3 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ

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.

Il lavoro si articola nelle seguenti fasi operative:

3.1 Ricevimento autoveicoli

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

Al momento della "presa in carico" del veicolo, il responsabile del centro rilascia un "certificato di rottamazione" in cui sono indicati almeno:

- i dati della Ditta che rilascia il certificato (nome, indirizzo, no di registro e di identificazione, ecc.)
- i dati dell'autorità competente che ha rilasciato l'autorizzazione all'impianto (nome, indirizzo)
- la data e l'ora del rilascio del certificato e quella di presa in carico del veicolo
- la dichiarazione del centro di autodemolizione attestante l'avvenuta cancellazione del veicolo dal P.R.A. o l'impegno dello stesso a provvedere direttamente
- i dati del veicolo (classe, marca, modello, numero del telaio, targa)
- i dati del proprietario del veicolo e del detentore, se diverso (nome, luogo e data di nascita, indirizzo, nazionalità, estremi di un documento di identificazione e firma)
- la descrizione dello stato del veicolo consegnato.

Gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna all'ufficio del P.R.A. delle targhe e dei documenti del veicolo vengono annotati sull'apposito registro di entrata e uscita dei veicoli, come stabilito dal D.Lgs.285/92.

3.2. Bonifica e demolizione

La prima fase della demolizione dell'autoveicolo prevede la rimozione delle sostanze liquide pericolose, della benzina, dei liquidi freni, dei liquidi refrigeranti e della batteria, finalizzata alla messa in sicurezza delle vetture, evitando situazioni di pericolo nelle successive fasi di dis-assemblaggio.

Tale fase verrà svolta all'interno del "SET_3" (coperto e pavimentato) avente estensione pari a circa 22 mq. I rifiuti speciali e speciali pericolosi ivi ricompresi i differenti liquidi, sono stoccati separatamente in appositi containers e serbatoi anche del tipo a doppia camera su superficie pavimentata in cls dotata di cordolo di contenimento e pozzetto centrale a tenuta.

La ditta effettua la rimozione di tutti i fluidi dagli autoveicoli prima della demolizione (quali carburante, oli, liquido freni, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri). Solo successivamente si procederà allo smontaggio delle parti meccaniche. I componenti e i materiali etichettati o resi in qualche modo identificabili saranno preventivamente

rimossi; i materiali pericolosi vengono smontati e separati. Tutte le operazioni di trattamento delle vetture verranno eseguite in modo tale da non compromettere il 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.

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 verranno immediatamente scollegati e disattivati. Successivamente si provvede all'asportazione degli stessi e al deposito in un contenitore a tenuta in HDPE.

- Estrazione Filtro dell'olio:

I filtri saranno prima scolati per gravità per circa 12 ore e, successivamente, aperti e lavati. L'olio verrà 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 dall'alloggiamento del filtro preventivamente rimosso, saranno utilizzati appositi tappi (generalmente di colore rosso). L'utilizzo di tali tappi è utile anche per migliorare la conservazione del motore quando lo stesso sarà smontato nelle sue componenti meccaniche per il successivo riutilizzo. I filtri scolati verranno disposti in appositi contenitori a tenuta.

- Estrazione Carburanti:

La benzina o il gasolio verranno rimossi mediante perforazione del serbatoio e aspirazione con l'ausilio di pompe speciali (antideflagrante nel caso di benzina). Il combustibile, che nella maggior parte dei casi è presente in piccole quantità, o verrà gestito come rifiuto oppure, ove ammesso, utilizzato immediatamente come combustibile per alimentare il mezzo semovente e il carrello elevatore a combustione termica in uso all'impianto.

- Estrazione Olio lubrificante per autotrazione:

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

- Estrazione Olio per ammortizzatori:

Per l'asportazione dell'olio dagli ammortizzatori verrà 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 in dotazione specifici DPI, quali ad esempio gli occhiali, un riparo adeguato sul trapano ed 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 "vidia" 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 lava vetri verrà operata per aspirazione con una sonda speciale direttamente dal serbatoio.

- Liquido refrigerante motore:

Dal punto di vista chimico, il liquido refrigerante è un glicole monoetilenico al 35 - 50%. Il suo impiego 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 delle benzine 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 avverrà mediante apposito apparecchio che provvede a far detonare in maniera controllata il sistema di Air-bag.

- 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 pasticche 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 dovrà avvenire secondo la modalità che segue:

- dispositivi aspiranti operanti in circuito chiuso in modo da assicurare che non ci sia alcun rilascio di sostanze lesive in atmosfera,

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 potrà 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.

- Asportazione vetro

Per l'asportazione dei vetri del parabrezza e del lunotto posteriore degli autoveicoli verrà 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 verrà 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.

3.3. Stoccaggio

Le diverse tipologie di rifiuto presenti, in ingresso e/o prodotte a seguito delle attività di bonifica e demolizione, sono stoccate separatamente e ben distinte tra loro.

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.

I liquidi ed i fluidi derivanti dall'attività (liquido refrigerante, liquido freni, benzina, gasolio, oli esausti, ecc.) sono staccati separatamente, in appositi contenitori in PET e in area coperta e impermeabilizzata.

Anche gli accumulatori sono posti all'interno di contenitori in PET a tenuta disposti in area coperta ed impermeabilizzata.

Le batterie vengono stoccate in contenitori realizzati in materiali anticorrosivi, aventi adeguate proprietà di resistenza fisico-meccanica, dotati di copertura e di sistemi per la raccolta di eventuali liquidi fuoriusciti dagli accumulatori.

I pezzi di ricambio sono depositati in aree coperte e pavimentate in cls o poste in container scarrabili chiusi.

Le carcasse bonificate e le parti leggere delle carrozzerie sono stoccate in aree scoperte, pavimentate in cls e l'altezza delle cataste non risulta superiore a cinque metri.

3.4. Rottamazione

La rottamazione viene effettuata cedendo le carcasse bonificate a ditte regolarmente autorizzate o iscritte all'Albo Nazionale Smaltitori che le conferiscono alle industrie siderurgiche per il relativo recupero.

3.5. Allontanamento materiale dall'impianto

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 500 litri per i liquidi, di 10 mc per i rifiuti pericolosi, di 20 mc per i non pericolosi e comunque secondo le disposizioni di cui all'art. 183 del D.lgs 152/06.

Il tempo di deposito delle batterie non supera i 360 giorni.

In conclusione tutti i rifiuti in uscita dall'impianto sono affidati a soggetti autorizzati allo scopo ed il materiale selezionato per specifica tipologia viene conferito ad impianti per il recupero, riciclo o riutilizzo.

3.6. Regole di gestione, monitoraggio e controllo

Sono rispettate le seguenti modalità operative:

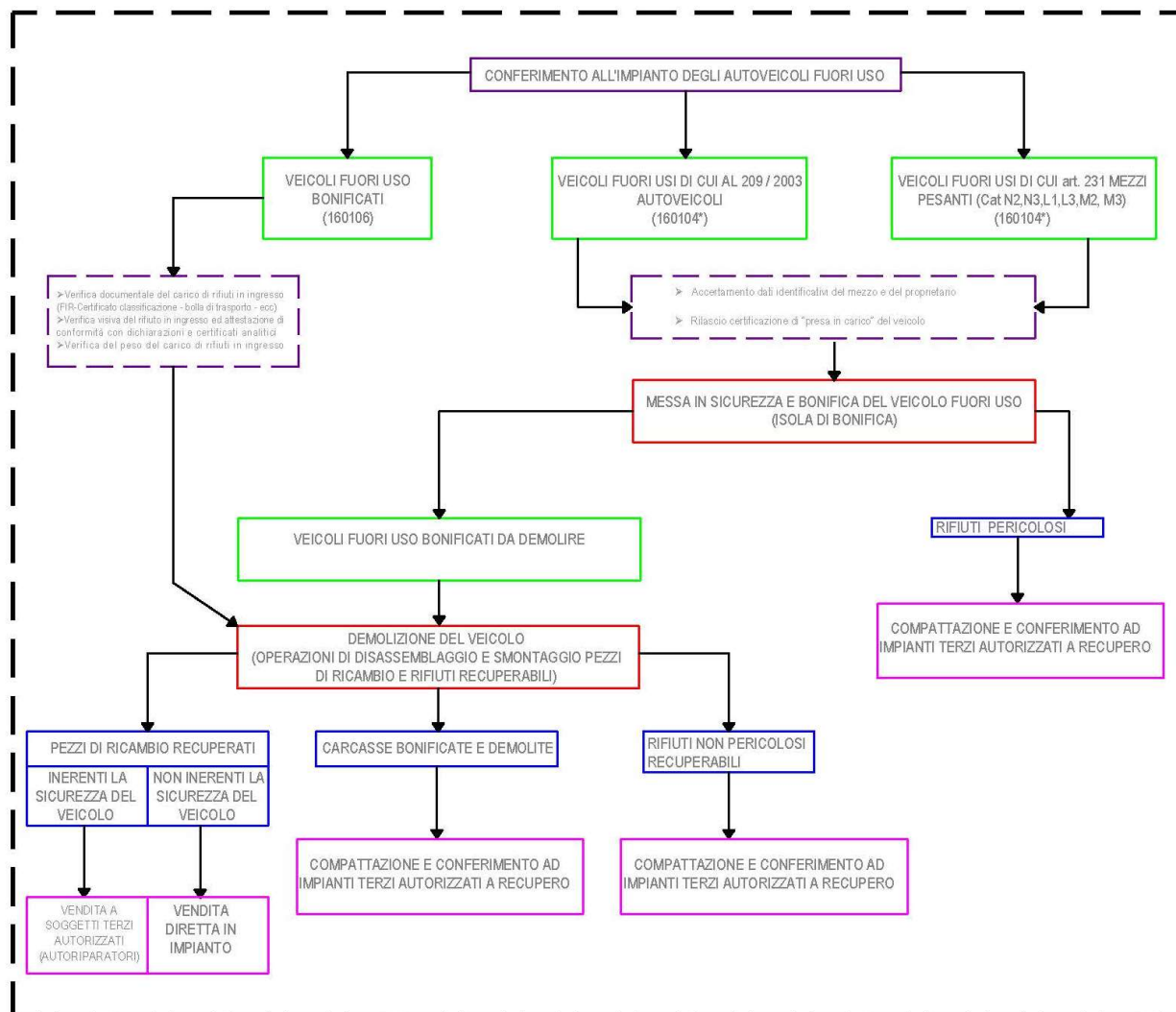
- lo stoccaggio dei veicoli da bonificare ha durata massima di 180 giorni, prima della messa in sicurezza;
- lo stoccaggio degli accumulatori ha durata massima di 360 giorni;
- il quantitativo di rifiuto staccato contemporaneamente, per singola tipologia, non è mai superiore ai 500 litri per i liquidi, ai 10 mc per i rifiuti pericolosi e 20 mc per i non pericolosi; gli accatastamenti non superano i 5 m di altezza nel caso di carcasse trattate e la sovrapposizione di tre vetture per quelle da bonificare; tutti i contenitori di sostanze pericolose riportano la dicitura relativa alla tipologia di rifiuto contenuto e la lettera R nera su sfondo giallo; annualmente la ditta effettua autonomamente verifiche sui rifiuti prodotti e su quelli staccati; periodicamente il Responsabile Tecnico dell'impianto effettua controlli per verificare il mantenimento dei requisiti di sicurezza del centro, con particolare attenzione ai dispositivi di protezione delle parti mobili l in

movimento ed elettrici, agli accatastamenti di materiale, all'integrità dei contenitori dei rifiuti, all'efficienza dei mezzi di movimentazione e di sollevamento;

-annualmente i preposti alla gestione del Sistema Sicurezza Aziendale effettuano i controlli previsti dal D. Lgs. 81/08 e successive modifiche ed integrazioni.

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 uno stralcio della planimetria dell'impianto in seguito alla riduzione della superficie dell'impianto, attualmente autorizzata con Determinazione DA21/186 del 24.12.2013 e aggiornata con prot. n° 160158/19 del 29.05.2019 della Regione Abruzzo.



In particolare nel presente paragrafo viene svolta una stima delle superfici adibite ai vari settori descritti precedentemente. Si specifica che i settori destinati al deposito dei veicoli fuori uso sono stati definiti nelle seguenti modalità:

- L'area di conferimento dei veicoli fuori uso da mettere in sicurezza e bonificare è identificata con il "SET_1" della planimetria e si estende complessivamente per una superficie di 24 mq circa; tale area risulta essere pavimentata in cls e dotata di sistema di intercettazione delle acque meteoriche di dilavamento collegato al sistema di trattamento e accumulo interno dell'impianto.

In tale settore i veicoli fuori uso da bonificare vengono temporaneamente parcheggiati (per massimo 1 giorno) in attesa delle procedure amministrative legate al conferimento; concluse tali operazioni i VFU vengono spostati nello specifico SETTORE 2.

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 2 VFU

- Le aree destinate allo stoccaggio dei veicoli fuori uso da mettere in sicurezza e bonificare sono identificate come "SET_2" della planimetria e si estendono complessivamente per una superficie di 294 mq circa; tali settori risultano essere pavimentati in cls e dotati di sistema di intercettazione delle acque meteoriche di dilavamento collegato al sistema di trattamento e accumulo interno dell'impianto.

Nei presenti settori i veicoli fuori uso vengono temporaneamente stoccati a raso (per massimo 2 settimane), in attesa di essere sottoposti alle successive operazioni di messa in sicurezza e bonifica, finalizzate alla rimozione delle componenti pericolose per la salute e per l'ambiente. 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 tale motivo tale settore può ospitare istantaneamente circa 24 VFU

- L'area di stoccaggio dei veicoli fuori uso bonificati e/o demoliti è identificata con il "SET_7" della planimetria e si estende complessivamente per una superficie di 595 mq circa; tale settore risulta essere pavimentato in cls e dotato di sistema di intercettazione delle acque meteoriche di dilavamento collegato al sistema di trattamento e accumulo interno dell'impianto.

Negli specifici settori, i veicoli fuori uso bonificati vengono stoccati (massimo 6 mesi), 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. In linea con i criteri descritti dall'APAT per la gestione dei Veicoli fuori uso, l'ingombro di ogni VFU messo in sicurezza e/o bonificato è stata stimata pari a 10 mq; considerando che il D.Lgs 209/2003 consente

l'accatastamento dei VFU bonificati per un massimo di 3 unità, per tal motivo tale settore può ospitare circa 177 VFU.

A tale area si aggiunge quella relativa al "SET_10", ovvero quella adibita al deposito temporaneo dei pacchi di carrozzeria in uscita dalla fase di compattazione, avente superficie di circa 35 mq.

Per completezza d'informazione si riportano le dimensioni dei rimanenti settori dell'impianto:

LEGENDA AREE		AREE (mq)
SET_1	AREA SCOPERTA PER ACCETTAZIONE DEI VEICOLI FUORI USO IN INGRESSO (SVOLGIMENTO PROCEDURE AMMINISTRATIVE)	24
SET_2	AREA STOCCAGGIO A TERRA DEI VEICOLI FUORI USO DA METTERE IN SICUREZZA E BONIFICARE, SUDDIVISO IN: - SET_2a: Autovetture fuori uso disciplinate dal D.Lgs 209/2003 - SET_2b: Mezzi pesanti fuori uso di cui alla categoria M2,M3,N2,N3 - SET_2c: Ciclomotori fuori uso di cui alla categoria L1,L3	294
SET_3	ISOLA DI BONIFICA PER LA MESSA IN SICUREZZA / DEMOLIZIONE DEI VEICOLI FUORI USO	22
SET_4	AREA DEPOSITO TEMPORANEO DEI RIFIUTI PERICOLOSI PROVENIENTI DALLA MESSA IN SICUREZZA (BATTERIE, FILTRI OLIO, LIQUIDI FRENI, OLII ESAUSTI, ECC)	9
SET_5	AREA DEPOSITO TEMPORANEO DEI RIFIUTI NON PERICOLOSI PROVENIENTI DALLA DEMOLIZIONE (MOTORI, PNEUMATICI, METALLI FERROSI, METALLI NON FERROSI, PLASTICHE)	109
SET_6	AREA STOCCAGGIO COMPONENTI DI RICAMBIO RECUPERATE DA COMMERCIALIZZARE	498
SET_7	AREA STOCCAGGIO DEI VEICOLI FUORI USO MESSI IN SICUREZZA E BONIFICATI PER UN MASSIMO DI 3 UNITA' IMPILATE E/O 5M DI ALTEZZA, SUDDIVISO IN: - SET_7a: Autovetture disciplinate dal D.Lgs 209/2003 bonificati - SET_7b: Mezzi pesanti categoria M2,M3,N2,N3 bonificati - SET_7c: Ciclomotori categoria L1,L3 bonificati	595
SET_8	AREA DESTINATA ALLO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI COMPATTAZIONE CARCASSE	57
SET_9	AREE DESTINATE AD UFFICI E SERVIZI	4
SET_10	AREE DEPOSITO TEMPORANEO PACCHI DI CARROZZERIA IN USCITA DALLA FASE DI COMPATTAZIONE	35

5 DESCRIZIONE DEI DISPOSITIVI TECNOLOGICI

5.1 Impianto operativo

L'impianto operativo è costituito dalle seguenti attrezzature accessorie:

- Pressa mobile per la riduzione in pacchi delle carcasse bonificate
- Autocarro speciale per soccorso stradale
- Muletto con motore termico
- Mezzo semovente

5.2 Impianto idraulico

L'impianto è 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 ad 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 convogliate direttamente in pubblica fognatura previo passaggio in un pozzetto di raccordo. Le acque di prima pioggia vengono dunque accumulate in una vasca interrata della capacità di 12 mc, da qui ad una seconda vasca di 12 mc e in un secondo momento in un disoleatore della capacità di circa 5 mc, previo passaggio in un pozzetto "di calma". 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 primo pozzetto (uscita impianto) sino a un pozzetto fiscale (esclusivo delle acque di prima pioggia). A seguito del pozzetto fiscale, il flusso delle acque di prima pioggia transita in un pozzetto di raccordo, nel quale avviene il ricongiungimento con le acque di seconda pioggia. Da tale pozzetto di raccordo è collegata la condotta di allaccio in pubblica fognatura.

Per quanto riguarda le acque reflue di tipo urbano provenienti dai servizi degli uffici, le stesse sono immesse direttamente in pubblica fognatura, previo passaggio in pozzetto d'ispezione.

5.3 Impianti tecnologici

L'area risulta dotata dei seguenti impianti:

- Impianto elettrico;
- Impianto di illuminazione

nel complesso costituiti da:

- Alimentazione generale
- Quadro elettrico generale
- Rete generale di distribuzione
- Impianto di illuminazione
- Rete di terra
- Impianto di illuminazione esterna
- Presidi antincendio a protezione dell'attività;
 - Estintore carrellato da 30 lt
 - Estintori a polvere
 - Estintori a CO2

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