

LA NUOVA GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO: CRITERI TECNICI E GESTIONALI – RECEPITA LA DIRETTIVA 2000/53/CE*

A. Coduti**

Sommario – In questa relazione vengono esaminati i criteri tecnici e gestionali dei veicoli fuori uso e dell'adeguamento degli impianti destinati al loro stoccaggio alla luce del D.Lgs n. 209 del 24/6/2003 quale atto di recepimento nel nostro ordinamento giuridico, della Direttiva Europea 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso. Con tale recepimento l'Italia si è uniformata all'Europa con l'obiettivo che il ciclo finale di vita dei veicoli fuori uso riduca al minimo gli impatti ambientali che siano instaurate misure atte a prevenire la produzione di rifiuti e controllare le sostanze pericolose che da esse derivano agendo a monte, sulle fasi di progettazione; evitare distorsioni sulla concorrenza soprattutto per l'accesso al mercato delle piccole imprese.

THE NEW MANAGEMENT OF THE VEHICLES OUT OF USE: TECHNICAL AND MANAGEMENT CRITERIA – LAW TAKEN FROM EUROPEAN COMUNITY 2000/53/CE

Summary – In this article the technical and management criteria about vehicles out of use and the adaptation of the stockage systems in according of D.Lgs n. 209 of 24/2003 as an italian law taken from European Community 2000/53/CE, are here considered. This european provision in Italy aims at reducing both the enviromental impacts as least as possible and the waste production; controlling the toxicants; making this law clear in order to let the little firms enter the market.

Parole chiave: veicoli obsoleti, adeguamento impianti, D.Lgs n. 209/03.

Keywords: vehicles out of use, adaptation of stockage system, D.Lgs n. 209/03.

1. SCOPI E OBIETTIVI

Con l'entrata in vigore del D.Lgs n. 209 del 24/6/03 si è dato pieno mandato al recepimento nel nostro ordinamento giuridico, della Direttiva europea 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso.

In precedenza, la gestione era disciplinata dall'art. 46 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e smi che delineava le osservanze da seguire per gestire in modo corretto i veicoli fuori uso a fine vita costituendo rifiuto ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs 5/2/97 n. 22 e smi. Nel succitato art. 46 si parla della gestione amministrativa e delle ottemperanze che intercorrono tra il proprietario del veicolo, centri di raccolta e/o autodemolitori ovvero concessionari e/o loro succursali e Pubblico Registro Automobilistico (PRA) per la definitiva cancellazione dell'autoveicolo dalla circolazione stradale.

* Le opinioni espresse in quest'articolo sono a titolo personale.

** Dott. Geol. Antonio Coduti; Esperto Ambientale ANEA (Associazione Nazionale Esperti Ambientali-Torino) – Viale XXIV Maggio, 43 – 71100, Foggia – Tel. 338.2361001; e-mail:acodgeo@infinito.it

Di fondamentale importanza è il comma 10 dell'art. 46 del Decreto Ronchi in quanto stabilisce che entro 6 mesi dall'entrata in vigore del D.Lgs 5/2/1997 n. 22, il Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro dell'Industria e del Commercio e dell'Artigianato e dei Trasporti e Navigazione avrebbero dovuto emanare le norme tecniche relative alle caratteristiche degli impianti di demolizione, alle operazioni di messa in sicurezza e all'individuazione delle parti di ricambio attinenti la sicurezza del veicolo da avviare alla commercializzazione.

Tali norme non sono state emanate nei termini prefissati dal Decreto Ronchi anche in mancanza di un atto della Comunità Europea che, invece, c'è stato nel 2000 con la Direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso obbligando gli stati membri della Comunità Europea a recepirli ognuno nel proprio ordinamento giuridico.

In Italia tale direttiva è stata recepita col D.Lgs 24/6/2003 n. 209 che ottempera l'art. 46, comma 10 del D.Lgs 5/2/1997 n. 22 e smi. Gli obiettivi primari del D.Lgs n. 209/03 sono:

- 1) ridurre al minimo gli impatti ambientali dei veicoli fuori uso;
- 2) evitare distorsioni sulla concorrenza soprattutto per l'accesso al mercato delle piccole e medie imprese;
- 3) instaurare misure atte a prevenire la produzione di rifiuti e controllare le sostanze pericolose che da esse derivano agendo sulla progettazione.

2. DEFINIZIONE E GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO

La consegna del veicolo a fine vita, ad un centro di raccolta, va effettuato direttamente dal proprietario o tramite soggetto autorizzato¹ al trasporto dei veicoli fuori uso o tramite concessionario o gestore di un automeccanico.

Ai sensi del D.Lgs n. 209/03 è considerato rifiuto, (anche prima della consegna al centro di raccolta), il veicolo che sia stato ufficialmente privato delle targhe di immatricolazione ed i veicoli rinvenuti da organi pubblici e non reclamati ovvero a seguito di specifico provvedimento dell'autorità amministrativa o giudiziaria.

Sono considerati rifiuti i veicoli che, in qualunque altro caso, risultano in evidente stato di abbandono ancorché giacenti in area privata.

Nello schema in figura 1 è sintetizzato il percorso che un veicolo a fine ciclo di vita deve seguire affinché possa esse-

¹ Per soggetto autorizzato al trasporto si deve intendere impresa iscritta all'Albo delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti nella Cat. ^ 5 (raccolta e trasporto rifiuti pericolosi). Dal 1 gennaio 2002 i veicoli fuori uso hanno acquisito il codice "pericoloso" CER 160104* a seguito della Decisione Europea 2000/532/CE e smi.

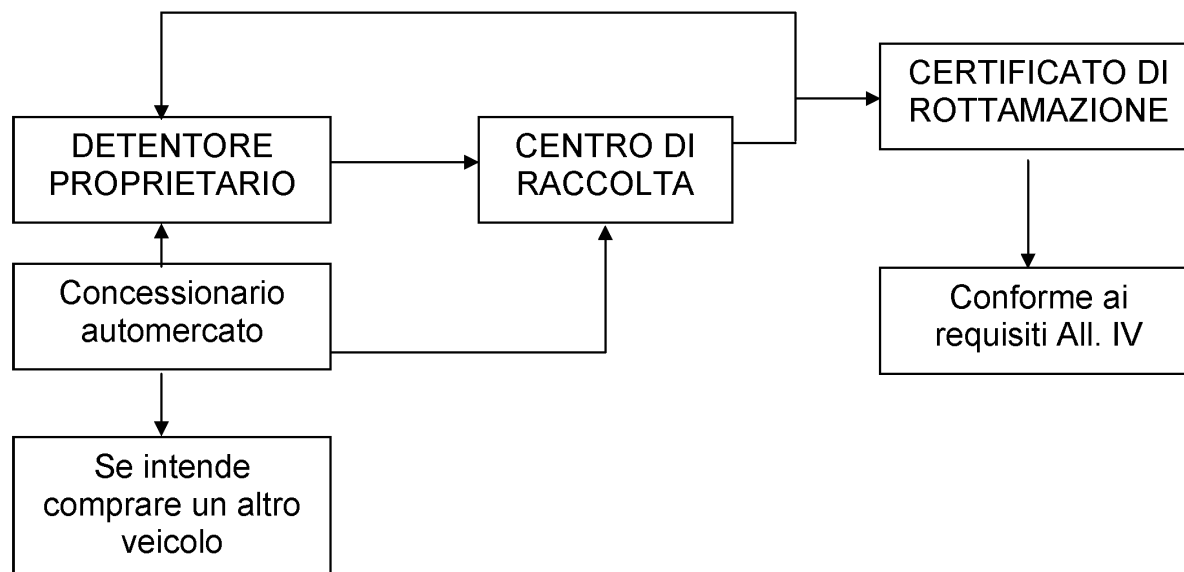


Fig. 1 – Ciclo di gestione di un veicolo a fine vita secondo il D.Lgs n. 209/03

re definitivamente rottamato presso un centro di trattamento per veicoli fuori uso. Il proprietario/detentore del veicolo da demolire provvederà di persona alla consegna presso un centro di raccolta autorizzato ai sensi degli artt. 27-28 e 33 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e smi ovvero ad un concessionario/automercato per acquistarne uno nuovo. In questo caso sarà il titolare della concessionaria o dell'automercato che diventando detentore del rifiuto provvederà ad inviare il veicolo fuori uso al centro di autodemolizione. Quest'ultimo avrà l'obbligo di rilasciare al proprietario/detentore un certificato di rottamazione conforme ai requisiti di cui all'All. IV accluso al D.Lgs n. 209/03.

3. ADEGUAMENTO IMPIANTI DI TRATTAMENTO

L'aspetto fondamentale del D.Lgs n. 209/03 è quello di preservare l'ambiente attraverso misure atte a migliorare l'efficienza degli impianti di trattamento ed i criteri di gestione del veicolo giunto a fine vita, nonché della componentistica da esso derivante a seguito della messa in sicurezza.

Gli aspetti tecnici salienti del citato decreto legislativo sono evidenziati nell'art. 6, comma 1 che recita: "...Gli impianti di trattamento di cui all'art. 3 comma 1, lett. o), si conformano alle pertinenti prescrizioni tecniche stabilite all'Allegato I..." e al comma 2 che recita: "Le operazioni di trattamento di cui all'art. 3 comma 1 lett. f) sono svolte in conformità ai principi generali di cui all'art. 2, comma 2 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e smi ed alle pertinenti prescrizioni dell'All. I...". Inoltre l'art. 15 del citato decreto legislativo detta le condizioni temporali per l'adeguamento degli impianti esistenti alla data di entrata in vigore del decreto e cioè: "Il titolare dell'impianto del centro di raccolta o dell'impianto di trattamento in esercizio alla data di entrata in vigore del D.Lgs n. 209/03, entro sei mesi (e cioè

entro il 22/2/2004) presenta alla regione competente per territorio domanda di autorizzazione corredata da un progetto di adeguamento dell'impianto alle disposizioni del medesimo decreto. Detto progetto comprende un piano per il ripristino ambientale dell'area utilizzata, da attuare alla chiusura dello stesso impianto".

3.1 Ubicazione dell'impianto di trattamento

Ai fini dell'adeguamento dei centri di raccolta e impianti di trattamento esistenti alla data di entrata in vigore del D.Lgs n. 209/03, è di fondamentale importanza analizzare nello specifico i contenuti dell'Allegato 1 in quanto è attraverso la sua applicazione che viene data attuazione alla tutela e salvaguardia ambientale.

Ai fini del rilascio delle autorizzazioni agli impianti di trattamento, l'autorità competente tiene conto dei principi generali sotto indicati relativi alla loro localizzazione. Il centro di raccolta e l'impianto di trattamento non devono ricadere:

- a) in aree individuate nei piani di bacino, ai sensi dell'art. 17 comma 3 lett. f), della legge 18 maggio n. 183 e smi;
- b) in aree individuate ai sensi dell'art. 3 del DPR 8/9/1997 n. 357 e smi, fatto salvo per gli impianti la cui localizzazione si è avvalsa della Valutazione d'Impatto Ambientale;
- c) in aree naturali protette sottoposte a misura di salvaguardia ai sensi dell'art. 6, comma 3 della legge 6 dicembre 1991, n. 394 e smi;
- d) in aree site nelle zone di rispetto di cui all'art. 21 comma 1 del D.Lgs 11 maggio 1999 n. 152 e smi;
- e) nei territori soggetti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 29 ottobre 1999 n. 490 e smi salvo specifica autorizzazione regionale ai sensi dell'art. 151 dello stesso D.Lgs;
- f) il centro di raccolta e l'impianto di trattamento non devono essere ubicati in aree esondabili, instabili e alluvionabili comprese nelle fasce A e B individuate nei piani di assetto idrogeologico di cui alla L. n. 183/89;

Per ciascun sito di ubicazione saranno valutate le condizioni locali di accettabilità dell'impianto in relazione a:

1. distanze dai centri abitati; a tal fine, per centro abitato si intende un insieme di edifici che costituiscono un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili costituito da non meno di 25 fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada;
2. presenza di beni archeologici, paleontologici, storici ed artistici.

Nell'individuazione dei siti idonei alla localizzazione devono essere preferiti:

1. le aree industriali dismesse;
2. le aree per servizi e impianti tecnologici;
3. le aree per insediamenti industriali ed artigianali.

Nel caso di rilocalizzazione del centro di raccolta, ubicato in aree non idonee, le Regioni, Province se delegate, devono individuare, a tal fine, appositi strumenti di agevolazione. Inoltre, tale area prescelta deve essere fornita da rete viaria di scorrimento urbano ed essere di facile accesso agli automezzi pesanti.

3.2 *Requisiti tecnici del centro di raccolta e dell'impianto di trattamento*

Il centro di raccolta e l'impianto di trattamento devono essere dotati di:

1. area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di grassaggio;
 2. adeguata mobilità interna per un'agevole movimentazione anche in caso di incidenti;
 3. sistemi di convogliamento e di raccolta delle acque meteoriche (canalette perimetrali all'impianto) dotati di pozzetti per il drenaggio, vasche di raccolta e di decantazione, muniti di separatori per oli, adeguatamente dimensionati;
 4. adeguato sistema di raccolta e di trattamento dei reflui in conformità alle disposizioni legislative vigenti in materia ambientale e sanitaria;
 5. deposito per le sostanze da utilizzare per l'assorbimento in caso di sversamenti liquidi accidentali e per la neutralizzazione di soluzioni acide fuoriuscite dagli accumulatori;
 6. idonea recinzione lungo tutto il perimetro dell'impianto.
- Inoltre, il centro di raccolta deve essere strutturato in modo da garantire:
1. l'adeguato stoccaggio dei pezzi smontati e lo stoccaggio su superfici impermeabili dei pezzi contaminati da oli;
 2. lo stoccaggio degli accumulatori in appositi contenitori effettuando, sul posto o altrove la neutralizzazione elettrolitica dei filtri dell'olio e dei condensatori contenenti policlorobifenili o policloro trifenili;
 3. lo stoccaggio separato, in apposito serbatoio dei liquidi e 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 e altri fluidi o liquidi contenuti nel veicolo fuori uso;
 4. l'adeguato stoccaggio dei pneumatici fuori uso.

Al fine di minimizzare l'impatto visivo dell'impianto e la rumorosità verso l'esterno, il centro è dotato di una idonea barriera esterna di protezione ambientale, realizzata con siepi o alberature o schermi mobili;

Il titolare del centro di raccolta garantisce nel tempo la manutenzione della barriera di protezione ambientale.

4. *GESTIONE ED ESERCIZIO DELL'IMPIANTO*

Il centro di raccolta è organizzato nei seguenti specifici settori corrispondenti, in riferimento alle diverse fasi di gestione del veicolo fuori uso.²

La gestione delle attività produttive avviene per singole fasi in ciascun settore dedicato. Qui di seguito si elencano settori ed i criteri operativi per la gestione di ciascuno di essi:

- a. Settore di conferimento e di stoccaggio dei veicoli fuori uso prima del trattamento (deposito dei veicoli in entrata);
- b. Settore di trattamento dei veicoli fuori uso (operazioni di messa in sicurezza e smontaggio dei veicoli);
- c. Settore per il deposito dei veicoli trattati;
- d. Settore per il deposito delle parti di ricambio commerciabili;
- e. Settore per il deposito dei rifiuti solidi destinati al recupero;
- f. Settore per il deposito dei rifiuti solidi destinati allo smaltimento;
- g. Settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica;
- h. Settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi (olio cambio, olio motore, liquidi idraulici e refrigeranti, acidi di batteria, eventuali carburanti, ecc.);

Ogni settore verrà gestito in modo da garantire prioritariamente la sicurezza degli operatori addetti e dell'ambiente. A tal proposito, ciascuno di essi sarà gestito nel modo seguente:

4.1 *Settore di conferimento e di stoccaggio dei veicoli fuori uso prima del trattamento*

In questo settore saranno collocati i veicoli in entrata all'impianto, in attesa di essere sottoposti alle operazioni di bonifica e messa in sicurezza. Gli automezzi saranno collocati in posizione di marcia non accatastati e dovranno sostare in questo settore solo per il tempo necessario alla cancellazione dal Pubblico Registro Automobilistico (PRA) e, comunque, tenendo conto dello stato di conservazione degli stessi.

4.2 *Settore per le operazioni di messa in sicurezza e smontaggio dei veicoli (settore di trattamento)*

In questo settore i veicoli sono sottoposti alle operazioni di messa in sicurezza e di rimozione delle parti di ricambio

² I settori sotto indicati devono avere un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni da effettuarsi e devono avere superfici impermeabili, costruite con materiali resistenti alle sostanze liquide che sono contenute nei veicoli. Tali settori devono essere dotati di reti di drenaggio e di raccolta dei reflui, muniti di decantatori con separatori per oli.

nonché dei rifiuti recuperabili e non recuperabili. La messa in sicurezza consiste nell'esportazione dei componenti pericolosi, quali: la batteria, gli oli contenuti nel motore, nelle sospensioni idrauliche, nell'idroguida, ecc., il liquido dei freni, liquido refrigerante, ecc. I rifiuti allo stato liquido rimossi sono depositati in contenitori a tenuta stagna in modo da evitare alcun tipo di percolazione per il successivo smaltimento e/o recupero a norma di legge. Questo settore presenta i medesimi requisiti tecnici del settore di conferimento degli automezzi in entrata.

4.3 Settore per il deposito dei veicoli bonificati e trattati

I veicoli trattati (bonificati) saranno sistemati in un apposito settore dedicato. Le modalità di deposito sono ad accatastamento delle carcasse mediante sovrapposizione massima di tre veicoli, previa verifica delle condizioni e di valutazione dei rischi per la sicurezza dei lavoratori.

Per quanto concerne le modalità di accatastamento delle carcasse trattate sottoposte a trattamento (ad esempio di riduzione volumetrica), esso non sarà superiore ai cinque metri di altezza. Per le operazioni di riduzione volumetrica è stato allestito un apposito settore di rottamazione nei pressi della pressa meccanica dove sono stoccati tutti i rottami metallici da avviare alla riduzione volumetrica in balle, per poi avviarle al recupero.

4.4 Settore per il deposito delle parti di ricambio commercializzabili

In questo settore saranno depositate le parti di ricambio recuperate e destinate alla commercializzazione provenienti dalla demolizione dei veicoli ad esclusione di quelle componenti che abbiano attinenza con la sicurezza dei veicoli. Al fine di preservarne il deterioramento della componentistica e di comprometterne il futuro equilibrio, tale area di deposito è del tutto coperta.

4.5 Settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili

I settori destinati al deposito dei rifiuti avviati alle operazioni di recupero sono chiaramente delimitati al fine di consentire la loro immediata individuazione. Tali settori sono separati dagli altri settori di lavorazione. I rifiuti che sono codificati con codice CER diverso, ancorché depositati all'interno di un unico settore, sono stoccati in modo differenziato.

4.6 Settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi

Tale settore è ubicato in area coperta da impermeabilizzare nella quale sono previsti una serie di contenitori metallici per il contenimento dei liquidi estratti dai veicoli (combustibili inutilizzabili, olio cambio, olio motore, liquidi idraulici e refrigeranti, acidi di batteria, ecc.) dotati delle seguenti caratteristiche:

- chiusura ermetica per impedire la fuoriuscita del contenuto;
- perfetta tenuta stagna;
- accessori e dispositivi atti ad effettuare in condizioni di sicurezza le operazioni di svuotamento;

- mezzi di presa per rendere sicure ed agevoli le operazioni di movimentazione;
- contenitori in plastica rigida di adeguate dimensioni, per lo stoccaggio delle batterie.

Le diverse tipologie di rifiuto sono stoccate separatamente e per classi merceologiche omogenee, evitando qualsiasi possibilità di miscelazione dei medesimi in quanto vietata per legge.

5. GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI

La gestione dei rifiuti avverrà in ottemperanza al D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i. e al DM 5 febbraio 1998 per quanto concerne i rifiuti avviati al recupero. Tutti i rifiuti depositati nei vari settori dovranno essere catalogati secondo la codifica CER in vigore dal 1 gennaio 2002 in ottemperanza alla Decisione 2000/532/CE. I rifiuti recuperabili saranno reimpiegati come MPS secondo le modalità del DM 5 febbraio 1998, mentre i rifiuti pericolosi come gli oli minerali saranno obbligatoriamente conferiti al Consorzio Obbligatorio degli oli esausti; le batterie saranno conferite al CO.BA.T. Gli altri rifiuti pericolosi e non, non suscettibili di recupero, saranno avviati allo smaltimento finale attraverso ditte iscritte all'albo gestori rifiuti alle rispettive categorie 4 per i rifiuti speciali non pericolosi, e categoria 5 per quelli pericolosi.

Per quanto concerne gli obblighi amministrativi, saranno rispettati i seguenti obblighi:

- a) Obbligo della compilazione del formulario di identificazione del rifiuto ai sensi del art. 15 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i. e del DM n. 145/98;
- b) Obbligo della tenuta del registro di carico e scarico dei rifiuti in ottemperanza al l'art. 12 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i. e del DM n. 148/98;
- c) Obbligo della denuncia annuale dei rifiuti M.U.D. (Modello Unico di Dichiarazione) in ottemperanza al l'art. 11 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i. e della L. n. 70/94.

6. CRITERI PER LO STOCCAGGIO DEI RIFIUTI

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

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

Le manichette e i raccordi dei tubi impiegati per il travaso dei rifiuti liquidi contenuti nelle cisterne sono mantenuti in perfetta efficienza al fine di evitare dispersioni nell'ambiente.

Il serbatoio fisso o mobile deve riservare un volume residuo di sicurezza pari al 10 % del volume complessivo del serbatoio e deve inoltre essere dotato di un dispositivo antitraboc-

camento o di dispositivo di troppo pieno e di indicatore di livello.

Qualora lo stoccaggio dei rifiuti liquidi pericolosi venga effettuato in un bacino fuori terra, questo deve essere dotato di un bacino di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso, ovvero, nel caso in cui nello stesso bacino di contenimento vi siano più serbatoi, pari ad almeno 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 deve essere apposta apposita etichettatura con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura delle 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 neutralizzate in loco.

La gestione dei CFC e degli HCF avviene in ottemperanza al DM 20 settembre 2002 (G.U. del 2-10-2002, n. 231).

Per i rifiuti pericolosi sono rispettate le norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute. Qualora lo stoccaggio avvenga in cumuli, essi devono essere realizzati su basamenti impermeabili resistenti all'attacco chimico dei rifiuti, che permettono la separazione dei rifiuti dal suolo sottostante. L'area deve avere una pendenza tale da convogliare gli eventuali liquidi in apposite canalette e pozzetti di raccolta. Lo stoccaggio in cumuli di rifiuti deve avvenire in aree confinate e i rifiuti polverulenti devono essere protetti a mezzo di appositi sistemi di copertura.

Lo stoccaggio degli oli esausti è realizzato nel rispetto delle disposizioni di cui al D.Lgs 27 gennaio 1997 n. 95 e smi e, al DM 16 maggio 1992 n. 392. I pezzi smontati devono essere stoccati su basamenti impermeabili.

I recipienti fissi o mobili, utilizzati all'interno dell'impianto di trattamento e non destinati ad essere riutilizzati per le stesse tipologie di rifiuti, sono sottoposti a trattamenti di bonifica idonei a consentire le nuove utilizzazioni. I suddetti trattamenti sono eseguiti o presso idonea area dell'impianto appositamente allestita allo scopo o presso centri autorizzati.

7. CRITERI DI GESTIONE DEI RIFIUTI AVVIATI AL RECUPERO

I veicoli, rimorchi ed altre apparecchiature devono essere sottoposti ad operazioni di smontaggio della componentistica finalizzata al raggruppamento in frazioni merceologicamente omogenee dei materiali recuperabili non soggetti a commercio, come le parti di ricambio (es: plastica, vetro, pneumatici logori, paraurti, ecc.). Altri materiali ferrosi, come ferro e acciaio e gli altri materiali recuperabili compresi nell'elenco delle tipologie di rifiuti da avviare al recupero, devono allo stesso modo essere raggruppati per tipologia di codice CER.

Da un punto di vista operativo delle attività, i centri di raccolta e trattamento saranno dotati di settori di deposito per rifiuti avviati al recupero³, fisicamente separati, dove vengo-

no raggruppati per tipologia i materiali da recuperare al fine di consentire una immediata individuazione dei rifiuti con codice CER diverso.

Qualora il deposito avverrà in cumuli, questi saranno realizzati su basamenti impermeabilizzati ovvero in contenitori mobili del tipo scarrabile (container), adibiti comunque a contenere materiali codificati con lo stesso codice CER.

8. MESSA IN SICUREZZA DEL VEICOLO

Per quanto concerne le operazioni di messa in sicurezza del veicolo fuori uso consegnato al centro di raccolta, sono effettuate secondo le seguenti modalità e prescrizioni:

- rimozione degli accumulatori, neutralizzazione delle soluzioni acide eventualmente fuoriuscite e stoccaggio in appositi stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi;
- rimozione dei serbatoi di gas compresso ed estrazione, stoccaggio e combustione dei gas ivi contenuti, nel rispetto della normativa vigente;
- rimozione e neutralizzazione dei potenziali componenti esplosivi, quali airbag;
- rimozione, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori, secondo le modalità e le prescrizioni adottate per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi, di olio motore, di olio della trasmissione, di olio del cambio, di olio del circuito idraulico, di antigelo, di liquido refrigerante, di liquido dei freni, di fluidi refrigeranti dei sistemi di condizionamento e di altri liquidi e fluidi contenuti nel veicolo fuori uso, a meno che non siano necessari per il reimpiego delle parti interessate. Durante queste operazioni devono essere adottate particolari accorgimenti affinché non vi siano sversamenti ed adottare particolari precauzioni al fine di evitare rischi per gli operatori addetti al prelievo;
- rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti PCB;
- rimozione per quanto possibile di tutti i componenti contenenti mercurio.

La successiva attività di autodemolizione del veicolo che è successiva alla messa in sicurezza del veicolo, consiste:

- smontaggio dei componenti dei veicoli fuori uso od altre operazioni volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente;
 - 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;
 - eventuale smontaggio e deposito dei pezzi di ricambio commercializzabili, nonché dei materiali ed ei componenti recuperabili, in modo da non compromettere le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero.
- L'attività di demolizione e quindi di smontaggio del veicolo dà origine a prodotti che il D.Lgs n. 209/03 individua tra quelli avviabili al recupero e/o riciclo. Infatti, le attività di riciclaggio consistono:

³ I rifiuti da avviare al recupero devono ottemperare alle disposizioni di cui all'All. 1 Sub all. 1 accluso al DM 5 febbraio 1998.

- nella rimozione del catalizzatore e nel deposito del medesimo in apposito contenitore, adottando i necessari provvedimenti per evitare la fuori uscita di materiali e per garantire la sicurezza degli operatori;
- nella rimozione dei componenti metallici contenenti rame, alluminio e magnesio, qualora tali metalli non sono separati nel processo di frantumazione;
- nella rimozione dei pneumatici, qualora tali materiali non vengano separati nel processo di frantumazione, in modo tale da poter essere effettivamente riciclati come materiali;
- nella rimozione dei materiali in vetro.

9. CRITERI DI GESTIONE DEL CENTRO DI RACCOLTA E TRATTAMENTO

Il D.Lgs n. 209/03 detta anche i criteri di gestione dei veicoli nel settore di conferimento. In tale settore non è consentito l'accatastamento dei veicoli, mentre la gestione del veicolo nel centro di raccolta e trattamento avviene nel rispetto delle seguenti regole:

- per lo stoccaggio del veicolo messo in sicurezza e non ancora sottoposto a trattamento è consentita la sovrapposizione massima di tre veicoli, previa rettifica 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 superare i 5 metri di altezza;
- le parti di ricambio destinate alla commercializzazione sono stoccate prendendo gli opportuni accorgimenti, per evitare il loro deterioramento ai fini del successivo reimpiego;
- lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili è realizzato in modo tale da non modificare le caratteristiche dei rifiuti e da non comprometterne il successivo recupero;
- le operazioni di stoccaggio sono effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e fluidi;
- i pezzi smontati sono stoccati in luoghi adeguati ed i pezzi contaminati da oli sono stoccati su basamenti impermeabili.

10. GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE E DELLE ACQUE METEORICHE

Un problema che è sempre esistito, ma non disciplinato in passato se non da alcune leggi regionali è quello della gestione delle acque meteoriche di prima pioggia e di dilavamento aree esterne. L'entrata in vigore del D.Lgs n. 209/03, che prevedeva ai fini dell'adeguamento dell'impianto un sistema di raccolta e convogliamento delle acque meteoriche e di lavaggio delle aree esterne, impone una corretta gestione delle stesse. Questa problematica è stata di recente affrontata anche dalla Regione Puglia che le disciplina con la D.C.D.E.A. Regione Puglia 21 novembre 2003 n. 282 recante: "Acque meteoriche di prima pioggia e di lavaggio di aree esterne di cui all'art. 39 D.Lgs 152/99 come modificato ed integrato dal D.Lgs n. 258/2000".

Il disciplinare tecnico per la progettazione e la gestione delle opere è invece il Piano Direttore quale stralcio del Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (O.M.I. n. 3184 del 22/3/2002).

L'obiettivo fondamentale che deve essere conseguito con il trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia e di dilavamento delle aree esterne, è quello finalizzato a limitare al massimo il depauperamento della risorsa idrica sotterranea evitando nel limite del possibile il convogliamento delle acque meteoriche nelle reti fognarie, favorendone lo smaltimento in loco attraverso l'infiltrazione naturale nel terreno, con lo scopo di alimentare le falde sotterranee. Inoltre, altro obiettivo importante da perseguire è quello di evitare rischi di contaminazione delle falde sotterranee dovute alla carica inquinante acquisita dalle acque meteoriche per effetto del dilavamento delle superfici scolanti.

Ad essere prese in considerazione sono le acque di prima pioggia dei primi 15 minuti di pioggia che cadono sull'intera superficie, per un'altezza complessiva di 5 mm dal resto della precipitazione ed intervallati da due eventi meteorologici distanziati tra loro di 48 ore.

Le acque reflue, invece, prodotte dallo spillaggio e dalle operazioni di messa in sicurezza del veicolo che terminano al suolo sono raccolte da un apposito sistema di drenaggio con disoleatori e convogliate in una vasca che, periodicamente, viene svuotata da ditte autorizzate per avviarle al depuratore.

Le acque meteoriche e di lavaggio di aree esterne ossia quelle che precipitano direttamente sui settori di deposito prima del trattamento e sul settore relativo alla messa in sicurezza degli automezzi e delle acque di dilavamento delle aree coperte, sono raccolte, trattate e scaricate nel suolo attraverso uno scarico terminale. Affinché il sistema di regimentazione e raccolta delle acque meteoriche possa avvenire con fluidità e regolarità, è opportuno che vi sia una adeguata parametrizzazione delle altezze di pioggia espresse in mm che dovranno essere considerate per il dimensionamento delle canalette e delle vasche di raccolta e trattamento delle acque meteoriche e di dilavamento. A tal proposito, dovranno essere considerate le prime acque meteoriche di dilavamento fino ad un'altezza di precipitazione massima di 5 mm, relative ad ogni evento meteorico preceduto da almeno 48 h di tempo asciutto, uniformemente distribuite sull'intera superficie scolante.

Prima che le stesse siano scaricate nel suolo, non devono dare rilascio di sostanze di cui alla Tab. 3 dell'All. 5 del D.Lgs n. 152/99 e smi. Queste saranno raccolte in vasca a tenuta stagna e sottoposte ad un trattamento depurativo appropriato in loco. Lo scarico avverrà nel rispetto dei limiti di emissione di cui alla Tab. 4 dell'All. 5 acclusa al D.Lgs n. 152/99 modificato dal D.Lgs n. 258/2000.

11. PIANO PER IL RIPRISTINO AMBIENTALE

L'art. 15 ultimo comma del D.Lgs n. 209/03 obbliga i gestori dei centri di raccolta e degli impianti di trattamento dei

veicoli fuori uso ad unire al progetto di adeguamento anche un piano di ripristino ambientale da attuarsi a chiusura dell'esercizio dell'attività produttiva.

I contenuti di tale piano devono essere mirati ad individuare le aree o i settori che potenzialmente sono sorgenti o suscettibili di produrre sostanze contaminanti. I settori del centro di raccolta e trattamento a maggior rischio sono i seguenti:

1. settore di conferimento e di stoccaggio dei veicoli fuori uso prima del trattamento;
2. settore di trattamento del veicolo fuori uso;
3. settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi.

Le potenziali sostanze inquinanti sono costituite dai vari olii presenti negli autoveicoli tra cui, olio motore, olio della trasmissione, olio del cambio, olio del circuito idraulico; soluzioni varie come, liquido antigelo, liquido refrigerante, liquido dei freni, fluidi refrigeranti dei sistemi di condizionamento e di altri liquidi e fluidi contenuti nel veicolo fuori uso; acidi contenuti nelle batterie e negli accumulatori. Si tratta di sostanze che la codifica dei rifiuti CER classifica come rifiuti speciali pericolosi, così come tutto l'automezzo avviato ad un centro di autodemolizione non privato delle suddette componenti pericolose è classificato come rifiuto pericoloso.

I primi due settori sono suscettibili di produrre sostanze contaminanti per il fatto che sono quelle principalmente interessate dall'automezzo demolito sia in fase di stoccaggio preliminare che in quello di trattamento e messa in sicurezza. In queste fasi esiste il rischio che possano essere prodotti liquidi e fluidi da poter essere veicolati nel sottosuolo, contaminandolo. L'altro punto critico suscettibile di produrre sostanze contaminanti è quello relativo al settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi sopra descritti.

12. CONCLUSIONI

A conclusione di quanto asserito è opportuno evidenziare gli aspetti sanzionatori e le disposizioni transitorie e finali introdotte dal D.Lgs n. 209/03. Le sanzioni per le inadempienze alle disposizioni del citato decreto legislativo sono stabilite nella seguente misura:

- a) Chi effettua attività di gestione dei veicoli fuori uso e dei loro rifiuti prodotti senza le prescritte autorizzazioni (art. 6, comma 2) è punito con l'arresto da 6 mesi a due anni e con l'ammenda da 3000 € a 30000 €.
- b) Chi viola la disposizione di cui all'art. 5, comma 1 sanzione amministrativa da 1000 € a 5000 €.
- c) In caso di mancata consegna del certificato o della Dichiarazione di cui all'art. 5, comma 6 si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 300 € a 3000 €. Le sanzioni sono ridotte alla metà se nelle dichiarazioni i dati sono inesatti o incompleti.
- d) In violazione dell'art. 5, commi 8-9-10-11 sanzione compresa tra 1000 € – 5000 €.

Per quanto concerne le disposizioni transitorie e finali che regolano il passaggio alla nuova normativa, i titolari dei centri di raccolta e degli impianti di trattamento

che alla data di entrata in vigore del decreto legislativo citato erano autorizzati all'esercizio ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i.; presentano alla Regione (Provincia se delegata), entro 6 mesi dall'entrata in vigore del decreto e cioè entro il 22/2/2004, domanda di autorizzazione corredata da un progetto di adeguamento dell'impianto alle nuove disposizioni del D.Lgs n. 209/03. Il progetto deve comprendere anche un piano di recupero ambientale dell'area utilizzata, da attuare alla chiusura dello stesso impianto.

In seguito la Regione entro i termini fissati dall'art. 27 del D.Lgs 5/2/1997 n. 22 si pronuncia in merito al progetto di adeguamento. In caso di approvazione, la Regione autorizza l'inizio dei lavori di adeguamento che non deve essere superiore a 18 mesi a decorrere dalla data di approvazione del progetto. Nel caso in cui dall'analisi del progetto ci si accorge che l'ubicazione è difforme a quella contenuta nell'All. I accluso al decreto citato, la Regione autorizza la prosecuzione dell'attività stabilendo le condizioni e le prescrizioni necessarie per assicurare la tutela dell'ambiente e della salute pubblica, ovvero prescrive la rilocalizzazione dello stesso impianto. L'approvazione del progetto di adeguamento alle disposizioni del D.Lgs n. 209/03 per il rilascio di una nuova autorizzazione deve essere corredata da:

- a) Domanda di autorizzazione per adeguamento attività di autodemolizione ai sensi dell'art. 15, comma 1 D.Lgs 24 giugno 2003 n. 209 ed ai sensi degli Artt. 27 e 28 D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i, rispettivamente alla costruzione e gestione;
- b) Progetto adeguamento impianto corredata da:
 - Relazione tecnica ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i;
 - Relazione tecnica ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i;
 - Planimetria generale – stato di fatto;
 - Planimetria generale – stato di progetto;
 - Planimetria sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche e di lavaggio aree esterne;
 - Planimetria Impianto di trattamento acque di prima pioggia;
 - Piano di ripristino ambientale;
 - Domanda di autorizzazione⁴ allo scarico sul suolo delle acque meteoriche e di dilavamento aree esterne ai sensi dell'art. 39 D.Lgs n. 152/99 e s.m.i e della Del. Com. Emer. Amb. della Regione Puglia n. 282 del 21/11/2003 con allegata Relazione idrogeologica;
 - Comunicazione inizio attività con allegata relazione tecnica per attività di recupero rifiuti ai sensi degli artt. 31 e 33 del D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i.

⁴ La richiesta di autorizzazione allo scarico sul suolo o in corpi idrici superficiali si inoltra alla Provincia territorialmente competente per superfici "scolanti" > 2000 m². Per superfici "scolanti" < 2000 m², è necessario che il soggetto richiedente lo scarico nel suolo o in corpi idrici superficiali inoltri alla provincia una comunicazione (Del.Com. Emer. Amb. della Regione Puglia n. 282 del 21/11/2003).

BIBLIOGRAFIA

D.Lgs 24 giugno 2003 n. 209 recante: “Attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso”.

Direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso.

D.Lgs 5 febbraio 1997 n. 22 recante: “Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio”.

Decreto Commissario Delegato Emergenza Ambientale del 21/11/2003 n. 282 recante: “Disciplina delle autorizzazioni delle acque meteoriche di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, di cui all’art. 39 del D.Lgs n. 152/99 come novellato dal D.Lgs n. 258/2000”.

Decreto n. 191 del 13/6/2002 – Piano Direttore emanato nell’ambito delle attività connesse alla redazione del piano di tutela delle acque – All. 1 recante: “criteri per la disciplina delle acque meteoriche di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, di cui all’art. 39 D.Lgs n. 152/99 come novellato dal D.Lgs n. 258/2000”.

D.Lgs 11 maggio 1999 n. 152 recante: “disposizioni sulla tutela delle acque dall’inquinamento e recepimento della direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane e della direttiva 91/676/CE relativa alla protezione delle acque dall’inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole”.

D.Lgs 18 agosto 2000 n. 258 recante: “Disposizioni correttive e integrative del D.Lgs 11 maggio 1999 n. 152, in materia di tutela delle acque dall’inquinamento, a norma dell’art. 1, comma 4, della legge 24 aprile 1998, n. 128”.

CURRICULUM

Antonio Coduti – Laureato nel 1992 in Scienze Geologiche presso l’Università degli Studi di Bari. Ha conseguito la specializzazione in “Tecnica per la prevenzione igienico-sanitaria e del controllo ambientale”. Geologo libero professionista iscritto all’Ordine dei Dottori Geologi della Regione Puglia, opera da dieci anni nel settore geologico ed in quello ambientale. Esperto ambientale ANEA (Associazione Nazionale Esperti Ambientali), docente ANCA (Associazione Nazionale Consulenti Ambientali) e membro della commissione esaminatrice per l’attività di formazione dei Responsabili Tecnici della Gestione Rifiuti ai sensi dell’art. 11, comma 1, lett. a) del DM 28 apr-

le 1998 n. 406. Relatore su eventi formativi per l’ECM, programma nazionale per la formazione continua degli operatori della sanità delle Aziende Sanitarie Locali per tematiche concernenti la legislazione, criteri tecnici e gestione degli adempimenti normativi in materia di rifiuti. Membro della Società Geologica Italiana e della Società Meteorologica Italiana. Consulente sistemi qualità e ambiente, nonché Auditor aziendale interno ad aziende per l’assicurazione della garanzia dei sistemi di qualità secondo le norme UNI EN ISO 9001:2000 e Valutatore per l’applicazione dei sistemi di gestione ambientale secondo la norma UNI EN ISO 14001:1996 (Certificazioni di auditor acquisite rispettivamente presso l’Istituto “Certiquality” di Milano e presso l’Istituto Italiano Marchio della Qualità “IMQ S.p.A.” di Milano. Docente e Tutor accreditato della scuola locale per Consulenti e Revisori Ambientali EMAS della Provincia di Foggia, accreditata dal Comitato Nazionale per l’Ecolabel ed Ecoaudit – Sezione EMAS Italia. Svolge attività di consulenza e direzione tecnica in attività di rimozione, smaltimento e bonifica dei materiali contenenti amianto e in attività di raccolta e trasporto di rifiuti speciali pericolosi. Ha diretto impianti ed attività di smaltimento rifiuti (discarica cat. 2 tipo B; impianto di trattamento e recupero rifiuti edili e in attività di bonifica siti). Svolge attività di consulenza geologica e geotecnica nell’ambito del recupero volumetrico di discariche per rifiuti urbani con la tecnica brevettata dei “rifiuti rinforzati con geogriglia”. Ha al suo attivo la partecipazione (per conto di una società privata) a gruppi di lavoro impegnati all’organizzazione e al coordinamento della sicurezza nei cantieri di perforazione ENI AGIP S.p.A., EDISON GAS S.p.A., FINA ITALIANA S.p.A., TEXACO ENERGIA S.p.A. e BRITISH GAS RIMI S.p.A. e di Responsabile Divisione Ecologia per le fasi di trattamento e smaltimento reflui e fanghi provenienti dalle perforazioni petrolifere “on-shore” e “off-shore” nell’Italia Meridionale. Consulente, sempre per conto della stessa società, allo studio di Valutazione d’Impatto Ambientale per un impianto polifunzionale di trattamento rifiuti di perforazione petrolifera provenienti dagli “oil-field” della Val d’Agri in Basilicata. Ha assunto incarichi da Amministrazioni Pubbliche per la redazione di studi geologici e geognostici nella progettazione di opere pubbliche e strumenti urbanistici; da società private, invece, per studi di carattere geologico-ambientale finalizzati alla bonifica siti, adeguamento impianti di stoccaggio rifiuti e scarichi idrici. Ultimamente ha rivolto i suoi interessi alle fonti energetiche rinnovabili. A tal proposito è stato incaricato dalla Società API Holding S.p.A. di Roma alla redazione dello studio geologico di una Centrale Eolica da ubicarsi nel Comune di Troia (FG). Consulente di Geologia legale e di atti tecnici stragiudiziali per ricorsi finalizzati alla difesa, in violazione della normativa in materia ambientale. È autore di diversi articoli in tema ambientale pubblicati su riviste tecnico-scientifiche a carattere nazionale ed annovera collaborazioni editoriali su periodici per la pubblicazione di articoli afferenti l’ambiente e territorio.