



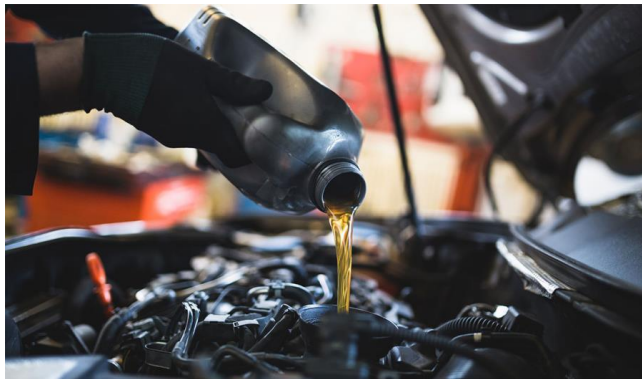
SCUOLA TRASPORTI E MATERIALI
Dipartimento Didattico



ESERCITO

GESTIONE DEI RIFIUTI DERIVANTI DALL'ALIENAZIONE E SMALTIMENTO DI OLI LUBRIFICANTI/CARBURANTE SCADUTI DI VALIDITÀ ED ESAUSTI

Relatore: Ten. Col. Luca SEGATTI



Fornire un inquadramento generale in materia di procedure da seguire per la gestione dei rifiuti derivanti dall'alienazione e smaltimento di oli lubrificanti/carburante scaduti di validità ed esausti

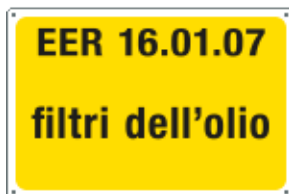
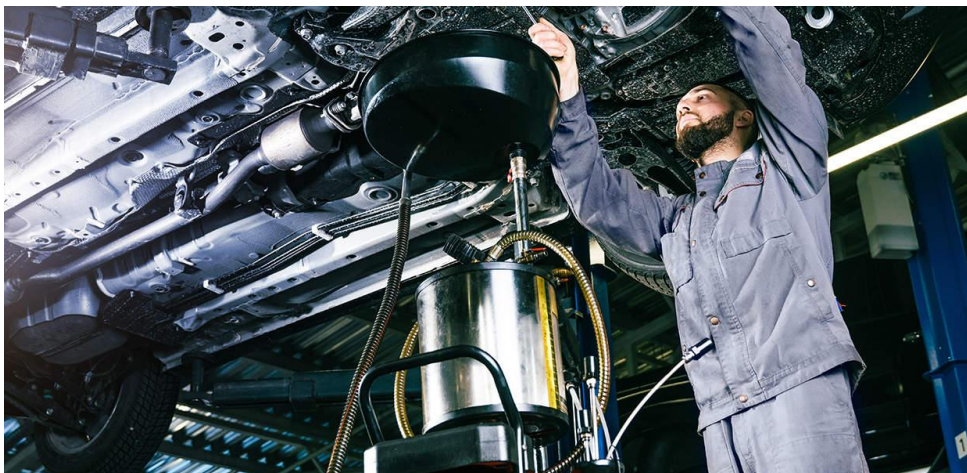


Figura - Contenitori olio esausto CER 13 02 08* - 3082

D.Lgs. 152/06 ART. 183, c. , lett. a

DEFINIZIONE DI RIFIUTO

**“qualsiasi sostanza od oggetto di cui
il detentore si disfi o abbia
l'intenzione o abbia l'obbligo di
disfarsi”**

Testo Unico Ambientale (TUA)

D. Lgs. 152/2006

Art. 184 comma 5 bis al D.Lgs 152/2006

(introdotto nel TUA da D. Lgs 16/1/08, n. 4* e
successivamente sostituito dal contenuto dell'Art. 13 comma 5 del D.L. 24 giugno 2014, n. 91)

“Con *uno o più decreti del Ministro della difesa*, [...], sono disciplinate [...] le **speciali procedure per la gestione**, lo stoccaggio, la custodia, nonché per l'autorizzazione e i nulla osta all'esercizio degli impianti per il trattamento dei **rifiuti** prodotti dai sistemi d'arma, dai mezzi, dai materiali e dalle infrastrutture direttamente destinati alla difesa militare ed alla sicurezza nazionale, così come **individuati** con *decreto del Ministro della difesa* [...]”.

D.M. 6/3/08

«**Individuazione**, ..., dei sistemi d'arma, dei mezzi, dei materiali e delle infrastrutture direttamente destinati alla difesa militare e alla sicurezza nazionale»

D.M. 22/10/09

«**Procedure per la gestione** dei rifiuti... difesa militare e sicurezza nazionale»



M_D SSMD REG2020 0005742 14-01-2020



STATO MAGGIORE DELLA DIFESA
Ufficio Generale Prevenzione, Vigilanza Antinfortunistica e Tutela Ambientale

UG PREVATA - A - 001



“LA TUTELA AMBIENTALE NELLA DIFESA”

Edizione 2019

Digitally signed by FRANCESCO
MAGGI
Date: 2020.01.14 15:59:25 CET

M_D E0012000 REG2018 0035767 21-02-2018



STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO



DIRETTIVA 7040

**VADEMECUM PER I COMANDANTI
DELL'ESERCITO ITALIANO SULLA
PROTEZIONE AMBIENTALE**

2018

Digitally signed by CARMELO
CIVATO
Date: 2018.02.21 15:53:28 CET

M_D A0AD369 REG2026 0016391 17-02-2026



COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO



Circolare 4007

**DISMISSIONE, ALIENAZIONE, CESSIONE
E PRESTITO DI VEICOLI, MATERIALI,
SISTEMI E QUADRUPEDI DELL'ESERCITO**

2026

L'olio lubrificante:

- **scaduto di validità** deve essere sottoposto a controlli di analisi di tipo "B2" da parte del Centro Polifunzionale di Sperimentazione (CEPOLISPE), inviando al Comando Tecnico la preliminare richiesta di autorizzazione. Nel caso in cui le tempistiche di attesa per le predette analisi non fossero compatibili con le esigenze, il controllo può essere effettuato anche presso i laboratori della Società produttrice o di privati accreditati e, successivamente, i risultati dovranno essere inviati al CEPOLISPE per la loro successiva valorizzazione (formalizzazione dell'esito di impiegabilità o meno e delle eventuali tempistiche di estensione di validità);
- **esausto** è un rifiuto speciale pericoloso e deve essere trattato e conferito a ditta autorizzata a titolo gratuito (appartenente al Consorzio della raccolta degli oli esausti -CONOE).



Tale tipologia di controllo, previsto dallo STANAG 3149 "Minimum Quality Surveillance of Petroleum Products" deve essere effettuata al fine di determinare la qualità del prodotto dopo un determinato intervallo temporale di stoccaggio.

Il controllo di tipo "B-2" deve essere eseguito presso un laboratorio militare o civile, dopo campionamento, su tutti i lotti in giacenza alle scadenze prescritte.

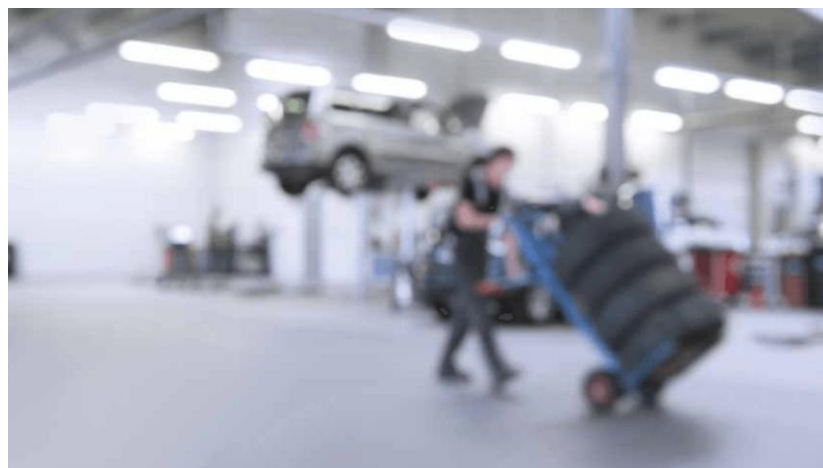
Il lubrificante scaduto di validità, non sottoposto a rigenerazione per convenienza economica, deve essere dichiarato fuori servizio e alienato, prioritariamente, mediante permuta o vendita, oppure, in seconda istanza, conferito gratuitamente al Consorzio nazionale per la gestione e trattamento oli e minerali usati CONOU).

I lubrificanti non possono essere impiegati in ambito NATO dopo 72 mesi dalla data di produzione, tuttavia ciò non preclude il loro impiego in ambito F.A. o nel contesto civile.

A premessa della procedura da seguire per l'alienazione o lo smaltimento dei lubrificanti, è opportuno evidenziare che gli EDRC non devono tendere alla realizzazione di giacenze in eccesso di prodotti lubrificanti, ma devono, invece, pianificare le loro esigenze per periodi di tempo limitati (massimo 12 mesi) in modo da conservare le scorte strettamente necessarie per svolgere gli interventi manutentivi di competenza del Sostegno Diretto (ex Fascia logistica di aderenza).

Eventuali provvedimenti tecnico-amministrativi al riguardo (fuori servizio o fuori uso) dovranno essere circostanziati e supportati da motivazioni fondate (es. radiazione di una linea di carri cui era destinato, in via esclusiva, il lubrificante scaduto, che non era diversamente impiegabile o perequabile).

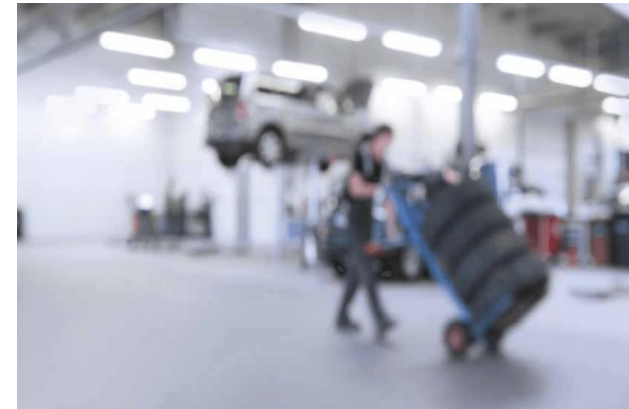
A carattere generale, va dichiarato il fuori servizio del prodotto lubrificante scaduto di validità quando lo stesso, a seguito di controllo chimico-fisico, non risulta impiegabile per i veicoli o i sistemi della F.A., ma risulta ancora impiegabile nell'ambito civile (es. motori industriali o agricoli), senza trattamenti di rigenerazione.



Eventuali provvedimenti tecnico-amministrativi al riguardo (fuori servizio o fuori uso) dovranno essere circostanziati e supportati da motivazioni fondate (es. radiazione di una linea di carri cui era destinato, in via esclusiva, il lubrificante scaduto, che non era diversamente impiegabile o perequabile).

A carattere generale, va dichiarato il fuori servizio del prodotto lubrificante scaduto di validità quando lo stesso, a seguito di controllo chimico-fisico, non risulta impiegabile per i veicoli o i sistemi della F.A., ma risulta ancora impiegabile nell'ambito civile (es. motori industriali o agricoli), senza trattamenti di rigenerazione.

Quando il lubrificante scaduto di validità, a seguito di controllo chimico-fisico, non è impiegabile né in ambito militare, né in ambito civile, va invece dichiarato fuori uso. Tale provvedimento ne diminuisce il valore di vendita, in quanto è necessario un trattamento di rigenerazione, prima del reimpiego del lubrificante.



OLIO ESAUSTO:
percorso di smaltimento



Gli oli esausti vanno dichiarati fuori uso in quanto costituiscono rifiuto speciale pericoloso.

Richiedono precauzioni differenti, specifiche modalità di smaltimento e devono essere raccolti separatamente per tipi omogenei (ad es.: cambio, motore, trasmissione, circuito freni, circuiti idraulici ecc.).

I rifiuti liquidi derivanti da manutenzioni o da operazioni di bonifica di veicoli fuori uso devono essere stoccati in contenitori, fissi o mobili (container) dotati di adeguati requisiti di resistenza in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti.

Gli Enti/Comandi consegnatari devono provvedere a smaltire l'olio esausto, con priorità, mediante permuta o vendita a imprese autorizzate, o, in seconda istanza, conferire gli oli esausti gratuitamente al Consorzio degli oli usati.



Il carburante (benzina e gasolio) rinvenuto in serbatoi e/o depositi di stoccaggio oppure che abbia subito una potenziale contaminazione e/o alterazione (ad es. a seguito di contatto con acqua/altro) deve essere sottoposto a controlli di analisi di tipo "B2" da parte del Centro Polifunzionale di Sperimentazione (CEPOLISPE), inviando al Comando Tecnico la preliminare richiesta di autorizzazione.



Nel caso in cui le tempistiche di attesa per le predette analisi non fossero compatibili con le esigenze, il controllo può essere effettuato anche presso i laboratori privati accreditati e, successivamente, i risultati dovranno essere inviati al CEPOLISPE per la loro successiva valorizzazione (formalizzazione dell'esito di impiegabilità o meno).



Ma non solo...

I liquidi refrigeranti e i liquidi dell'impianto frenante sono, di norma, **rifiuti speciali pericolosi**. In ogni caso, è necessario accertarsi della pericolosità, in base alla presenza **dell'asterisco* accanto al codice EER**, riportato sulla scheda di sicurezza del prodotto (che può essere richiesta al produttore).

Sono liquidi refrigeranti quelli prelevati dal circuito di raffreddamento dei veicoli ed avviati a smaltimento con oneri a carico dell'A.D., salvo l'opportunità di reimpiego nello stato in cui si trovano, previo filtraggio (nel caso in cui siano stati sostituiti di recente).

Il liquido dell'impianto frenante e quello derivante da operazioni di spurgo dei freni o sostituzioni di parti frenanti (pompa, ripetitore ecc.), i liquidi degli impianti di raffreddamento (contenenti glicole) e gli oli degli impianti frenanti, vanno stoccati singolarmente in serbatoi o fusti per il contenimento di liquidi.



I residui di vernici e solventi sono rifiuti speciali pericolosi. Al pari degli altri liquidi, su ciascun serbatoio va indicata la tipologia del rifiuto con indicazione di eventuali rischi per le sostanze contenute.

Il serbatoio di stoccaggio, posto fuori terra, deve essere collocato su un pavimento impermeabilizzato dotato di un bacino di contenimento di capacità pari all'intero volume del serbatoio stesso.

Qualora in uno stesso insediamento vi siano più serbatoi, contenenti però la medesima tipologia di rifiuto, potrà essere realizzato un solo bacino di contenimento, pari al 30% di quella complessiva effettiva dei serbatoi.

In ogni caso, il bacino deve essere di capacità pari a quella del più grande dei serbatoi.

Lo smaltimento di tali residui di vernici e solventi avviene, di norma, con oneri a carico dell'A.D..



I filtri lubrificante o carburante sono rifiuti speciali pericolosi. Considerando che i filtri dell'olio lubrificante o carburante potrebbero dar luogo a fuoriuscita di liquidi è necessario collocarli in contenitori a tenuta, corredati da idonei sistemi di raccolta per i liquidi.

I filtri olio e carburante devono essere stoccati, previo appropriato svuotamento dei residui di olio o carburante in essi contenuto. Durante le fasi di conferimento al trasportatore, la manipolazione dei rifiuti va effettuata avendo cura di verificare la tenuta stagna dei contenitori).

Tali recipienti devono essere provvisti di:

- idonee chiusure per impedire la fuoriuscita del contenuto;**
- accessori e dispositivi atti a effettuare in condizioni di sicurezza le operazioni di riempimento e svuotamento;**
- maniglie per rendere sicure ed agevoli le operazioni di movimentazione.**

Lo smaltimento di tali filtri avviene, di norma, con oneri a carico dell'A.D..



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Ten. Col. g. (pt) SPAD Luca SEGATTI



ESERCITO

SCUOLA TRASPORTI E MATERIALI
Dipartimento Didattico
Capo Dipartimento
Insegnante/Consulente Militare nell'ambito del
Trasporto Intermodale delle Merci Pericolose
cell. 3311987867
email: luca.segatti@esercito.difesa.it