

**COMUNE DI CELLINO ATTANASIO (TE)**

Aggiornamento del provvedimento di autorizzazione regionale per la gestione dell'impianto di autodemolizione mediante inserimento mezzi disciplinati ai sensi dell'art. 231 e del D.Lgs 209/2003 (M2 – M3 – N2 – N3 – O1 – O2 – O3 – O4 – mezzi speciali) con contestuale aggiornamento lay-out operativo – D.D. n. DPC026/153 del 01.07.2021 volturata con D.D. n. DPC026/196 del 05.08.2021

**TITOLO ELABORATO:  
RELAZIONE TECNICA ESPLICATIVA****IDENTIFICAZIONE ELABORATO:**

EL	01	RT	2021
----	----	----	------

Rev.	Data	Descrizione Revisione	Elaborato da	Controllato da	Approvato da
00	MAR. 2022	PRIMA EMISSIONE	Ing. Daniele Alesiani	Ing. Claudia Aurini	Lorenzo Razzetti

*PROPONENTE*

**AUTODEMOLIZIONE DI GIACINTO S.R.L.**  
Loc. Monteverde Basso 64036 Cellino Attansio (TE)

## Sommario

1 PREMESSA.....	3
2 GESTIONE NUOVE TIPOLOGIE DI VEICOLI (M2 – M3 – N2 – N3 – O1 – O2 – O3 – O4 – mezzi speciali) .....	5
3 AGGIORNAMENTO LAY-OUT AUTORIZZATO .....	14

## 1 PREMESSA

La Ditta Autodemolizioni Di Giacinto srl è attualmente autorizzata per la gestione di un centro di raccolta e trattamento di veicoli a motore sia ai sensi del D.Lgs 209/2003 e smi che ai sensi dell'art. 231 del D.Lgs 152/2006 per le seguenti tipologie e quantità:

- **n. 4680 VFU** annui così ripartiti:
- **n. 4440 autoveicoli – categoria M1 – N1**
- **n. 1200 – veicoli a due e tre ruote – categorie L1 – L2 – L3 – L4 – L5 – corrispondenti a 240 VFU.**

Al fine di perseguire scelte aziendali volte ad implementare ed a diversificare i servizi offerti ai clienti, la ditta intende perfezionare ed ampliare l'attività di autodemolizione attualmente autorizzata, introducendo ulteriori categorie di veicoli fuori uso gestibili in impianto.

La presente richiesta rientra tra le casistiche di modifica non sostanziale in quanto:

- i veicoli fuori uso di cui si chiede inserimento formale in autorizzazione (M2 – M3 – N2 – N3 – O1 – O2 – O3 – O4 – mezzi speciali) sono identificabili con il medesimo codice CER 160104\* dei mezzi già oggi autorizzati sia ai sensi del 209/2003 e smi che dell'art. 231 del D.Lgs 152/2006 e subiranno le medesime operazioni di trattamento degli stessi con le stesse attrezzature;
- Non sono previsti incrementi di superfici rispetto alle aree già autorizzate; i veicoli fuori uso verranno gestiti all'interno dei settori già autorizzati per l'attuale attività di autodemolizione;
- Non è previsto l'incremento della potenzialità autorizzata in quanto la ditta propone una ridistribuzione delle singole potenzialità tra i veicoli fuori uso disciplinati dal D.Lgs 209/03 e mezzi disciplinati dall'art. 231 del D.Lgs 152/2006, mantenendo inalterata la potenzialità di trattamento annua complessiva (4.680 VFU corrispondenti a 4.680 ton).

L'esigenza della Ditta è quella di poter gestire nel rispetto della potenzialità annua complessiva di 4.680 VFU (4.680 ton) diverse tipologie di mezzi rientranti nelle differenti classi secondo il seguente principio di assimilazione:

- 1 veicolo categoria M1 – 1 ton
- veicoli leggeri categorie L1 – L2 – L3 – L4 – L5 (5 veicoli corrispondono ad 1 ton,).

Per i mezzi delle altre categorie di cui se ne chiede formale inserimento in autorizzazione, (bus, mezzi per il trasporto di merci, rimorchi, mezzi speciali, ecc) non potendo conoscere a priori il peso che si andrà a ritirare, il concetto da applicare è quello per assimilazione.

Un mezzo rientrante nella categoria N3 (veicoli destinati al trasporto di merci aventi massa massima superiore a 12 t) potrebbe avere un peso di 13 ton oppure di 20 ton; pertanto in base al peso effettivo saranno detratti dal totale il numero di VFU da trattare:

- il mezzo pesa 13 ton (4.680 ton – 13 ton);
- il mezzo pesa 20 ton (4.680 ton – 20 ton).

Il presente metodo risulta di facile applicazione e pienamente applicabile alla fattispecie in quanto i rifiuti anche se di diverse classificazioni ai sensi del codice della strada (M1, M2, ..... ) alla fine vengono poi gestiti con le medesime attrezzature e procedure.

## **2 GESTIONE NUOVE TIPOLOGIE DI VEICOLI (M2 – M3 – N2 – N3 – O1 – O2 – O3 – O4 – mezzi speciali)**

A titolo del tutto esemplificativo si riportano le procedure di bonifica che verranno eseguite sui mezzi oggetto di modifica, che altro non sono che le stesse procedure già autorizzate ed adottate dalla Ditta.

Come detto i veicoli di cui si chiede l'inserimento rientrano nelle tipologie M2 – M3 – N2 – N3 – O1 – O2 – O3 – O4 – mezzi speciali.

Rispetto a quanto già autorizzato, non si intendono apportare modifiche in termini di operazioni svolte, né incrementi in termini di potenzialità di trattamento.

La Ditta esercita l'attività di raccolta e trattamento di veicoli fuori uso in un'area di circa 9.500 mq, nella quale vengono svolte le operazioni di bonifica dei veicoli mediante la rimozione delle componenti pericolose, la demolizione mediante smontaggio delle varie componenti e lo stoccaggio dei rifiuti (pericolosi e non pericolosi) all'interno di serbatoi e contenitori disposti nei settori specifici.

Anche per le carcasse bonificate è stata prevista una specifica area scoperta e pavimentata in cui le carcasse stazionano prima di essere trasferite nelle successive operazioni di recupero.

Va precisato ad oggi che la ditta si è dotata di cantilever, che permettono di stoccare in sicurezza i veicoli su 3 livelli, permettendo così un notevole incremento relativamente alle capacità di stoccaggio dell'impianto.

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

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

### RICEVIMENTO AUTOVETTURE

I veicoli conferiti all'impianto saranno accettati nel **SETTORE 1**, previo accertamento della proprietà degli stessi: controllo dati identificativi dei mezzi e dei proprietari, che vengono trascritti sull'apposito registro previsto dagli artt. 126 e 128 del T.U.L.P.S.

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. 209/03, completato della descrizione dello stato del veicolo consegnato, nonché dell'impegno a provvedere alla cancellazione dal 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.

### MESSA IN SICUREZZA

La prima fase della demolizione del veicolo prevede la rimozione delle sostanze liquide pericolose, del carburante, dei liquidi freni, del liquido refrigerante, dell'accumulatore al piombo, degli airbag, 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. Le 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 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 ed impermeabilizzata con pavimentazione in cls e pozzetti antisversamento a tenuta, identificata come **SETTORE\_17**.

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 e aspirazione con l'ausilio di pompe speciali.

- 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 o con l'utilizzo di sistema aspirante dedicato.

- Estrazione Olio per ammortizzatori

Per l'asportazione dell'olio dagli ammortizzatori può essere eseguita 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 attrezzatura per taglio manuale.

- Utilizzo di cesoie a comando pneumatico

- Liquido lavavetri

L'asportazione del liquido per lavare i vetri viene effettuata 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 ganaschia 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 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 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 dal veicolo, 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 dei veicoli 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.

## 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 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, privato delle componenti riutilizzabili, viene sottoposto alle attività di demolizione effettuati direttamente nel **SETTORE\_17** 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)*

## STOCCAGGIO

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

Tutti i veicoli fuori uso in ingresso (160104\*), una volta verificata l'accettabilità del mezzo nel **SETTORE\_1**, vengono depositati in una zona, il **SETTORE\_6**, di prima accettazione e conferimento in attesa di essere sottoposti alle operazioni di bonifica e messa in sicurezza che avverranno nel più breve tempo possibile, nel **SETTORE\_17**.

I rifiuti liquidi sono stoccati in cisternette a tenuta costituite in materiali polimerici ad alta densità a tenuta e recanti ciascuno di essi la scritta della tipologia di rifiuto che contiene e la relativa lettera "R" nera su sfondo giallo. Tutti i contenitori sono collocati in un'area coperta, disposti su idonei bacini anti sversamento della capacità di stoccaggio pari ad 1/3 del volume depositato.

I rifiuti liquidi, oli, liquidi esausti e filtri contenenti olio, generati dall'attività di messa in sicurezza dei veicoli fuori uso, saranno depositati nelle apposite aree di stoccaggio coperte ed impermeabilizzate all'interno del **SETTORE\_17**.

I rifiuti solidi provenienti dalla messa in sicurezza, principalmente costituiti da accumulatori, batterie e pile a seconda della pericolosità del rifiuto e della sua dimensione/geometria saranno stoccati 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, sono 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 nelle apposite aree di deposito temporaneo **SETTORI\_8, 9, 11, 12, 13**.

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 (**SETTORE 7**).

I mezzi fuori uso bonificati da demolire (carcasce) vengono stoccati temporaneamente nel **SETTORE\_5** e successivamente dopo essere stati pressato vengono stoccati nel **SETTORE\_14**.

### **3 AGGIORNAMENTO LAY-OUT AUTORIZZATO**

Si allega anche una planimetria di aggiornamento del lay-out autorizzato.

L'aggiornamento ha riguardato solamente una piccola porzione di superficie che la Ditta ha intenzione di coprire tramite tettoia e tensostruttura.

A tal proposito vedasi elaborato "Planimetria generale impianto".

Si specifica che i mezzi pesanti oggetto di richiesta di inserimento saranno messi in sicurezza e subito avviati alla demolizione secondo le procedure sopra descritte conservando solo alcune componenti dal valore commerciale residuo.

*Schema a blocchi attività autodemolizione art. 208 D.Lgs. 152/06 e smi*



