1 PREMESSA 5

1.1 SCOPO E CRITERI DI REDAZIONE DELLO STUDIO 5

1.2 STRUTTURA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE 5

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO 8

2.1 RAPPORTI DI COERENZA CON LA NORMATIVA VIGENTE.....8

2.1.1 Rapporti di coerenza con gli strumenti pianificatori: livello Regionale 9

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE 9

2.2 PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E MANTENIMENTO DELLA QUALITA' DELL'ARIA 18

2.3 PIANO REGIONALE PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI DELLA CAMPANIA..... 22

2.4 RAPPORTI DI COERENZA CON GLI STRUMENTI PIANIFICATORI: LIVELLO COMUNALE 23

2.6.1 Rapporti di coerenza con gli strumenti pianificatori: livello Comunale 23

2.6.2 ZONIZZAZIONE ACUSTICA DELL'AREA INTERESSATA NEL COMUNE DI "POZZUOLI" 23

3 Vincoli 25

3.1 Le aree naturali protette della provincia di Napoli 25

Parchi e riserve naturali..... 25

Importanti Birds Areas (Aree Importanti per gli Uccelli) 30

3.2 COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON IL QUADRO PROGRAMMATICO ...31

4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE..... 31

4.1 PROFILO DEL PROPONENTE 31

4.2 DESCRIZIONE DEL CENTRO DI RACCOLTA E TRATTAMENTO VEICOLI FUORI USO E RIVENDITA PARTI USATE AUTORIZZATO CON DECRETO N°36 DEL 27/08/2015 32

4.2.1 Inquadramento territoriale 32

4.2.2 Descrizione del centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso e rivendita parti usate..... 33

4.2.3 Dimensioni ed articolazione dell'impianto attuale autorizzato con Decreto n°36 del 27/08/2015 relativo alla demolizione dei veicoli fuori uso (quantità massima stoccabile e movimentazione massima annua) 34

5 DESCRIZIONE DEL LAY-OUT DI LAVORAZIONE DI PROGETTO 34

5.1 Dimensioni ed articolazione dell'impianto attuale autorizzato con Decreto n°36 del 27/08/2015 relativo alla demolizione dei veicoli fuori uso (quantità massima stoccabile e movimentazione massima annua) 35

5.2 DESCRIZIONE DELLE FASI LAVORATIVE SVOLTE PER LA MESSA IN SICUREZZA BONIFICA E RIDUZIONE VOLUMETRICA DELL'AUTOVEICOLO FUORI USO 35

6 NORME DI RIFERIMENTO PER LA REALIZZAZIONE DEI CENTRI DI DEMOLIZIONE AUTOVEICOLI CON RIMORCHI E SIMILI 36

Organizzazione del centro di raccolta 38

Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso..... 39

Attività di demolizione 40

Criteri per lo stoccaggio 40

Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio..... 42

Criteri di gestione 42

ELENCO DELLE TIPOLOGIE DI RIFIUTI DA STOCCARE PROVENIENTI DALLA DEMOLIZIONE DEGLI AUTOVEICOLI SECONDO CODIFICA EUROPEA E QUANTITA' MASSIMA STOCCABILE..... 43

7 Descrizione del sistema di captazione trattamento e scarico delle acque reflue (stato di fatto)... 45

7.1 Descrizione del sistema di captazione trattamento e scarico delle acque reflue (stato di progetto) 46

7.2 Analisi delle emissioni in atmosfera derivanti dall' attività di raccolta e trattamento veicoli fuori uso 47

7.3 Analisi dei rumori nei luoghi di lavoro ai sensi del d.lgs. 81/08 e di inquinamento acustico ambientale ai sensi del d.p.c.m. 447/95.....48

8 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE..... 48

8.1 INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI DI INFLUENZA 48

8.2 INQUADRAMENTO GENERALE DELL'AREA 49

8.3 IL COMUNE DI POZZUOLI 49

8.4 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI.....51

8.4.1 LE COMPONENTI AMBIENTALI INTERESSATE 51

8.4.2 ATMOSFERA 52

8.4.2.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI 52

8.4.2.1.1 Fase di cantiere 53

8.4.2.1.2 Fase di esercizio..... 53

8.4.3 AMBIENTE IDRICO 53

8.4.3.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI 53

8.4.3.1.1 Fase di cantiere 53

8.4.3.1.2 Fase di esercizio..... 53

8.4.4 SUOLO E SOTTOSUOLO 54

8.4.4.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI 54

8.4.4.1.1 Fase di cantiere 54

8.4.4.1.2 Fase di esercizio..... 54

8.4.5 ASPETTI SOCIO-ECONOMICI 54

8.4.5.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI 55

8.4.5.1.1 Fase di cantiere 55

8.4.5.1.2 Fase di esercizio..... 55

8.4.6 VIABILITA' 55

8.4.6.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI 56

8.4.6.1.1 Fase di cantiere 56

8.4.6.1.2 Fase di esercizio..... 56

8.4.7 SALUTE PUBBLICA..... 56

8.4.7.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI 56

8.4.7.1.1 Fase di esercizio..... 56

8.5 INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO 57

8.5.1 DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE MORFOLOGICHE GENERALI DELLAREA57

9 VERIFICA DI SCREENING AMBIENTALE..... 57

9.1 RIEPILOGO DATI E BILANCIO COMPLESSIVO DEGLI IMPATTI SULL'AMBIENTE 57

9.2 VALUTAZIONE PRELIMINARE DEGLI IMPATTI POTENZIALI 58

9.3 DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO DI AUMENTO QUANTITA' DI RIFIUTI DA STOCCARSI E TRATTARSI 60

9.4 VALUTAZIONE DELL' EFFETTO CUMULATIVO SECONDO QUANTO PREVISTO DAL DM 30/04/2015 61

9.5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 61

10 DICHIARAZIONE DEL PROFESSIONISTA SULLA VERIDICITÀ DELLE INFORMAZIONI E I DATI CONTENUTI NEL PRESENTE STUDIO 62

1 PREMESSA

La società "La San Martino Autodemolizioni srl" con sede operativa in Pozzuoli alla Via Provinciale Pianura Località San Martino zona industriale , svolge attività di raccolta e trattamento di veicoli fuori uso e rivendita parti usate. Si riportano di seguito i titoli autorizzativi in possesso della società:

- Decreto Dirigenziale n°483 del 27/03/2014 "Parere di compatibilità Ambientale rilasciato dalla Regione Campania Settore VIA
- Decreto Dirigenziale n°36 del 27/08/2015 " Autorizzazione all'esercizio dell' attività di autodemolizione"

E' intenzione della società incrementare il numero di autoveicoli fuori uso da bonificare tramite l' installazione di cantilever (scaffalature per auto) ed anche quello degli autoveicoli bonificati. P**ertanto la società presenta Istanza di Verifica di Assoggettabilità a Via presso la Regione Campania di cui all'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii**

E' giusto sottolineare che il progetto non prevede la costruzione di nuovi manufatti o l'ampliamento di superfici dedicate all' impianto pertanto non vi sarà ulteriore consumo di suolo in quanto l'area risulta già antropizzata.

1.1 SCOPO E CRITERI DI REDAZIONE DELLO STUDIO

Il presente **Studio Preliminare Ambientale** ha lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dal progetto di variante di un centro di raccolta e trattamento di veicoli fuori uso e rivendita parti usate

Sono in particolare descritti i processi di trattamento adottatati, le motivazioni tecnologiche e ambientali che hanno determinato le scelte progettuali e i diversi effetti sull'ambiente.

1.2 STRUTTURA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Il presente **Studio Preliminare Ambientale** è sviluppato sulla base delle indicazioni contenute nel D.Lgs. 152/2006 (Testo Unico in Materia Ambientale), entrato in vigore il 31/07/2007 nella parte riguardante la procedura VIA e VAS, come modificato dal successivo D.Lgs. 4/2008 entrato in vigore il 16/01/2008.

Secondo il D. Lgs. 4/2008, il progetto, poiché non rientrante neppure parzialmente in aree protette (cfr. Allegati), è soggetto alla VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' per la V.I.A. (SCREENING).

Tale verifica viene standardizzata secondo le modalità descritte nell'**ALLEGATO V,** in cui sono indicati i criteri per la **VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'** di cui all'art. 20 del suddetto decreto.

Il presente lavoro ha il compito di affrontare tutte le richieste imposte dall'allegato V del decreto in oggetto. Infatti, tale allegato prevede che:

- le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare:
  - delle dimensioni del progetto;
  - del cumulo con altri progetti;
  - dell'utilizzazione delle risorse naturali;
  - della produzione di rifiuti;
  - dell'inquinamento e disturbi ambientali;
  - rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.
- la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare:
  - dell'utilizzazione attuale del territorio;
  - della ricchezza relativa, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona;
  - la capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:
    a) zone umide;
    b) zone costiere;
    c) zone montuose e forestali;
    d) riserve e parchi naturali;
    e) zone classificate o protette dalla legislazione degli Stati membri; zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
    f) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati;
    g) zone a forte densità demografica;
    h) zone di importanza storica, culturale o archeologica;
    i) territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.

- gli impatti potenzialmente significativi dei progetti debbono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti precedenti e tenendo conto, in particolare:
  - della portata dell'impatto (area geografica e densità della popolazione interessata);
  - della natura transfrontaliera dell'impatto;
  - dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto;
  - della probabilità dell'impatto;
  - della durata, frequenza e reversibilità dell'impatto.

Lo Studio Preliminare è stato strutturato in tre distinti quadri di riferimento:

- **Programmatico:**
- **Progettuale;**
- **Ambientale.**

Nella stesura della relazione, oltre allo sviluppo di studi specifici di carattere strettamente ambientale (con riferimento ad es. alle emissioni in atmosfera, alla gestione dei rifiuti prodotti durante lo svolgimento del processo produttivo, agli ecosistemi naturali), si è inteso fare riferimento alle caratteristiche tecniche dell'impianto alla localizzazione geografica, alle condizioni ambientali locali.
Sono state descritte le caratteristiche progettuali previste per le realizzazione dell'impianto, trattandosi di una struttura comunque già **esistente** e pertanto, le esigenze di utilizzo del suolo, nonché le principali caratteristiche del processo produttivo, con l'indicazione della natura e delle quantità delle materie prime impiegate (nel caso specifico rifiuti in ingresso all'impianto), dei reflui liquidi e reflui gassosi emessi, delle emissioni sonore risultanti dall'attività esercitata.
È stata effettuata una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante da parte dell'impianto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico, nonché il patrimonio agroalimentare, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

Lo **Studio Preliminare ambientale** presentato contiene una descrizione dei probabili impatti dell'impianto sull'ambiente:

1. Dovuti all'esistenza dell'impianto;
2. Dovuti all'utilizzazione di risorse naturali;

3. Dovuti all'emissione di inquinanti, alla eventuale produzione di sostanze nocive e allo smaltimento di rifiuti.

Vengono riportati, infine, le misure adottate al fine di evitare, ridurre e se possibile compensare gli eventuali impatti negativi sull'ambiente.

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il quadro di riferimento programmatico per lo Studio Preliminare Ambientale fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Il progetto della società "**LA SAN MARTINO AUTODEMOLIZIONI SRL.**" deve essere coerente, oltre che con le norme di settore, anche con gli strumenti di pianificazione e programmazione locale e settoriale.

2.1 RAPPORTI DI COERENZA CON LA NORMATIVA VIGENTE

Le normative vigenti in materia di gestione dei rifiuti affermano che la gestione dei rifiuti, deve avvenire tutelando la salute umana e l'ambiente contro gli eventuali effetti nocivi che ne potrebbero derivare.

Le stesse normative prevedono che, nella gestione del rifiuto, debba essere privilegiato l'avvio a recupero delle frazioni riciclabili (sia per la materia prima secondaria che per la produzione di energia) e avviare a smaltimento solo i rifiuti oggettivamente non recuperabile.

E' chiaro che affinché le operazioni di avvio a recupero e di corretto avvio a trattamento/smaltimento possano avvenire, nel rispetto della salute umana e dell'ambiente, è necessaria una struttura imprenditoriale che si occupi in modo adeguato delle fasi di stoccaggio e del trattamento delle diverse tipologie di rifiuto trattate.

Pertanto impianti quali quello della società **"LA SAN MARTINO AUTODEMOLIZIONI SRL."**, grazie al servizio offerto ai privati alle concessionarie e alle amministrazioni della zona, consentono di raggiungere in pieno gli obiettivi previsti dalla normativa in quanto garantiscono l'avvio a recupero di tutti i rifiuti derivanti dall' attività di bonifica e demolizione dell'autoveicolo e ed il corretto avvio a smaltimento dei rifiuti non recuperabili presso impianti autorizzati.

In questo senso l'impianto è perfettamente coerente con la normativa vigente in materia di gestione dei rifiuti.

2.1.1 Rapporti di coerenza con gli strumenti pianificatori: livello Regionale

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE

In seduta **30 novembre 2006, la Giunta Regionale con Delibera Regionale n. 1956/06 ha adottato il Piano Territoriale Regionale (PTR)**, ai sensi del comma 3 dell'art.15 della legge regionale n.16 del 22 dicembre 2004, in cui si individuano il patrimonio di risorse ambientali e storico culturali del territorio, si definiscono le strategie di sviluppo locale e si dettano le linee guida e gli indirizzi per la pianificazione territoriale e paesaggistica in Campania.

Il Piano, che risulta costituito da Relazione, Documento di Piano, Linee Guida per il Paesaggio in Campania, e Cartografia di Piano, **si propone come strumento d'inquadramento, d'indirizzo e di promozione di azioni integrate.** Al fine di ridurre le condizioni d'incertezza, in termini di conoscenza e interpretazione del territorio per le azioni dei diversi operatori istituzionali e non, all'interno di esso sono stati elaborati 5 Quadri Territoriali di Riferimento utili ad attivare una pianificazione d'area vasta concertata con le Province e Soprintendenze, e a definire gli indirizzi di pianificazione paesistica.

I **cinque Quadri Territoriali di Riferimento** sono i seguenti**:**

1. **Il Quadro delle reti**: la rete ecologica, la rete dell'interconnessione (mobilità e logistica) e la rete del rischio ambientale che attraversano il territorio regionale. In particolare, la Regione Campania attua la pianificazione paesistica attraverso la costruzione della rete ecologica regionale anche allo scopo di contribuire al superamento della concezione del paesaggio come singolo bene immobile tutelato dalla legge, per passare ad una interpretazione del paesaggio come patrimonio costituito dal complesso organico di elementi culturali, sociali e naturali che l'ambiente ha accumulato nel tempo. Dall'articolazione e sovrapposizione spaziale di queste reti s'individuano, per i Quadri Territoriali di Riferimento successivi, i punti critici sui quali è opportuno concentrare l'attenzione e mirare gli interventi.
2. **Il Quadro degli Ambienti insediativi**, individuati in numero di **nove** in rapporto alle caratteristiche morfologico - ambientali e alla trama insediativa.
3. **Il Quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS)**, individuati in numero di **45**, con una definizione che sottolinea la componente di sviluppo strategico e raggruppati in **6 tipi areali** (sistemi a dominante naturalistica, sistemi a dominante paesistico – ambientale, sistemi a dominante paesistico – culturale – ambientale, sistemi a

dominante rurale – culturale, sistemi a dominante rurale – manifatturiera, sistemi a dominante urbana, sistemi a dominante urbano – industriale).

4. **Il Quadro dei Campi Territoriali Complessi (CTC)**. Nel territorio regionale vengono individuati alcuni "campi territoriali" nei quali la sovrapposizione intersezione dei precedenti Quadri Territoriali di Riferimento mette in evidenza degli spazi di particolare criticità, dei veri "punti caldi" (riferibili soprattutto a infrastrutture di interconnessione di particolare rilevanza, oppure ad aree di intensa concentrazione di fattori di rischio) dove si ritiene la Regione debba promuovere un'azione prioritaria di interventi particolarmente integrati.
5. **Il Quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale tra i comuni minori e delle raccomandazioni per lo svolgimento di "buone pratiche".** In Campania, nel 2003, si registrano solo 5 unioni che coinvolgono 27 comuni. Il PTR sottolinea l'opportunità di concorrere all'accelerazione di tale processo. Risulta utile ricordare che la Regione Campania, in base a quanto previsto dall'art.15, comma 2 della LR n.16/2004, dopo l'adozione della proposta di PTR in Giunta, ha stabilito di affidare alle Province l'articolazione delle conferenze di pianificazione per l'elaborazione di osservazioni e proposte di modifica alla proposta di PTR da parte delle le Province stesse, i Comuni, gli Enti Locali, tutte Amministrazioni interessate alla programmazione e le organizzazioni sociali, culturali, economico professionali, sindacali e ambientaliste di livello provinciale.

Il Consiglio Regionale della Campania **ha approvato il 16 settembre 2008 il disegno di legge Approvazione e disciplina del Piano Territoriale Regionale**, che dà ufficialmente il via dopo 11 anni di attesa ad un Piano che rappresenta il **quadro di riferimento unitario per tutti i livelli della pianificazione territoriale**; i**l Piano Territoriale Regionale (PTR) è stato poi approvato con legge Regione Campania n.13 del 13 ottobre 2008.**

Il PTR individua il patrimonio di **risorse ambientali e storico culturali** del territorio, definisce le **strategie di sviluppo locale** e detta le linee guida e gli indirizzi per la **pianificazione territoriale e paesaggistica** in Campania.

Il suo scopo è assicurare per il futuro uno **sviluppo armonico della regione**, attraverso un organico sistema di governo del territorio basato sul coordinamento dei **diversi livelli decisionali** e l'integrazione con la **programmazione sociale ed economica regionale**.

Il disegno di legge approvato, oltre ad approvare il Piano e definirne i contenuti, disciplina il procedimento di **pianificazione paesaggistica**, le attività di **copianificazione**, i laboratori di **pianificazione partecipata** (strumento operativo per la costruzione del processo di copianificazione) e l'**accordo di pianificazione** (che tratta degli strumenti di pianificazione urbanistica generale e attuativa).

Il Piano, che risulta costituito da Relazione, Documento di Piano, Linee Guida per il Paesaggio in Campania, e Cartografia di Piano, si propone come strumento d'inquadramento, d'indirizzo e di promozione di azioni integrate. Al fine di ridurre le condizioni d'incertezza, in termini di conoscenza e interpretazione del territorio per le azioni dei diversi operatori istituzionali e non, all'interno di esso sono stati elaborati, come visto, **5 Quadri Territoriale di Riferimento** utili ad attivare una pianificazione d'area vasta concertata con le Province e Soprintendenze, e a definire gli indirizzi di pianificazione paesistica.

Nell'ambito del PTR, il territorio del comune di **Pozzuoli,** rientra nell'**Ambiente Insediativo n.1 – Piana Campana** ed è compreso nell'**STS (Sistema Territoriale di Sviluppo) F2 – Area Flegrea**(**Figg. 1 – 2**).

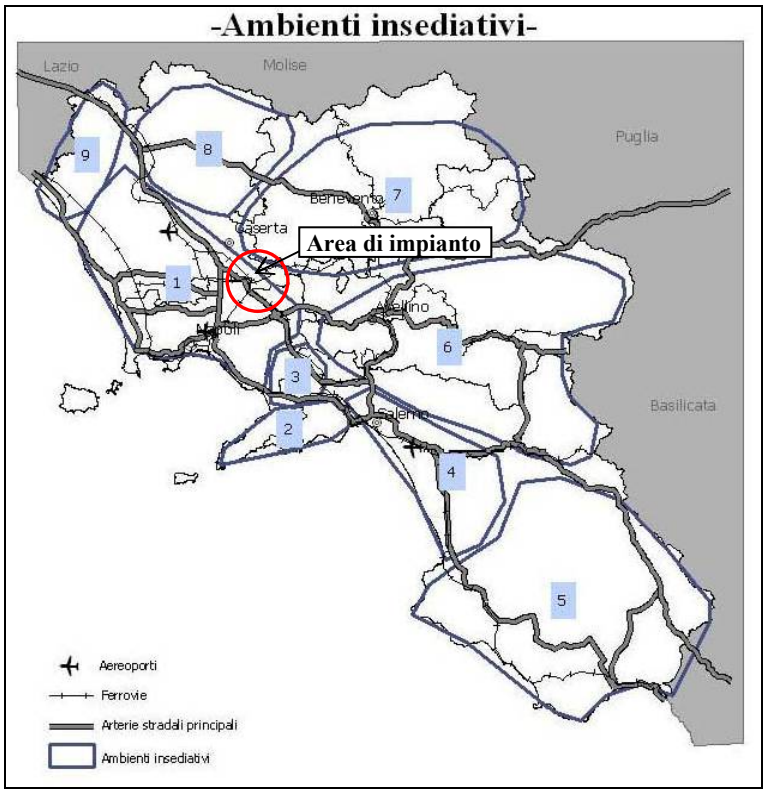


Figura 1 – PTR: Ambienti insediativi.

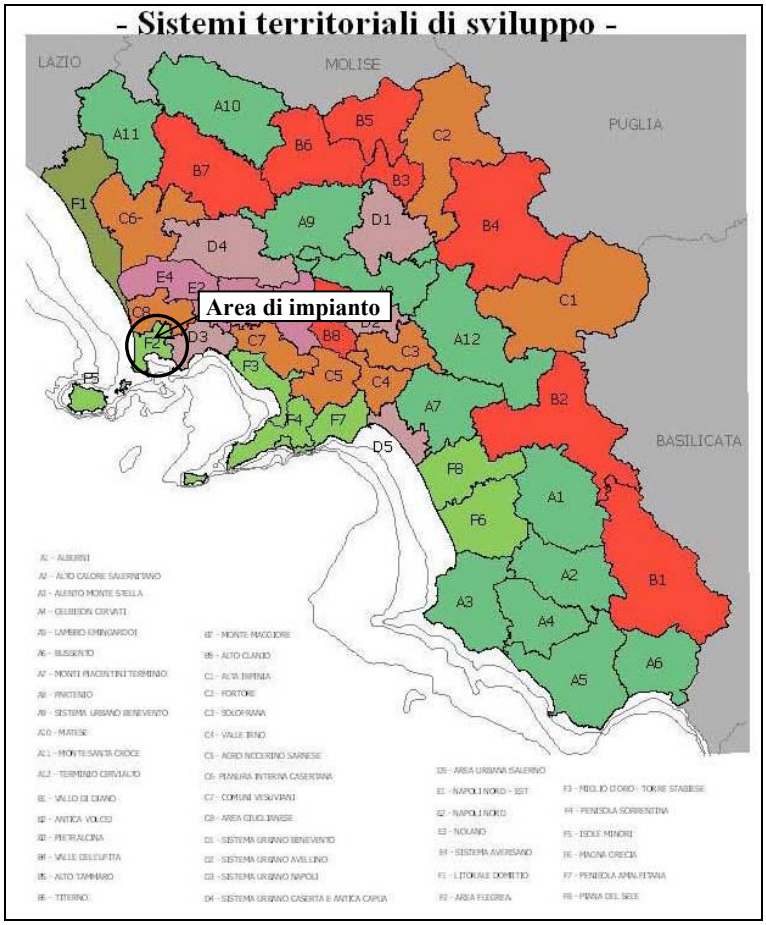


Figura 2 – PTR: Sistemi territoriali di sviluppo.

- **<u>Ambiente insediativo: visioning tendenziale e "preferito"</u>**

Gli "ambienti insediativi" del PTR, che rappresentano uno dei cinque Quadri Territoriali di Riferimento per i piani, le politiche e i progetti integrati attivabili sul territorio regionale, costituiscono gli ambiti delle scelte strategiche con tratti di lunga durata, in coerenza con il carattere dominante a tale scala delle componenti ambientali e delle trame insediative. Ciascun ambiente è un ambito di riferimento spaziale nel quale si affrontano e avviano a soluzione rilevanti problemi relazionali derivanti da caratteri strutturali (ambientali e/o insediativi e/o economico-sociali) che richiedono la ricerca, di lungo periodo e concertata, di assetti più equilibrati di tipo policentrico e reticolare.

La responsabilità della definizione di piano degli assetti insediativi è affidata alla pianificazione provinciale. In coerenza con tale impostazione, il piano territoriale regionale riserva a sé compiti di proposta di visioni di guida per il futuro, ma anche di individuazione di temi che – per contenuti strategici e/o per problemi di scala – pongono questioni di coordinamento interprovinciale da affrontare e risolvere secondo procedure di copianificazione sostanziale.

In particolare, in riferimento all'**Ambiente insediativo n. 1 – Piana Campana**, si evidenzia nonostante la massiccia urbanizzazione la presenza di 26 Sic 6 riserve naturali 2 parchi regionali ed uno nazionale consente ancora la creazione di un sistema di aree naturali fortemente interrelato armatura della rete ecologica nazionale.

Considerate le problematiche presenti, nonché le potenzialità e le vocazioni del territorio, il PTR ha definito per l'**Ambiente insediativo n.1 – Piana Campana** dei "*Lineamenti strategici di fondo*" da perseguire nell'ambito della programmazione e della pianificazione territoriale.

Il problema più sentito legato alla presenza di Napoli è il forte squilibrio nello sviluppo economic e territoriale che si ripercuote sui territori limitrofi. Da qui la ricerca di un'armatura territoriale fatta di reti costituite da città o da ambiti sovracomunali o da sistemi territoriali di sviluppo , capace di realizzare un assetto equilibrato ed armonioso e di promuovere politiche sinergiche che accrescano la competitività tra le aree.

Con riferimento all'**Ambiente insediativo**, la realtà insediativa (residenziale e produttiva) della Piana Campana è tale che la sua evoluzione naturale ***(visioning tendenziale)***, porterebbe:

- Un intensa infrastrutturazione del territorio dovuto alla realizzazione di grandi opere miranti all'accrescimento di attrattività economica ed al rilancio dell' intera regione
- Conseguente drastica riduzione della risorsa terra con crisi occupazionale del settore agricolo nonché crescente degrado ambientale
- Grande emergenza ambientale dovuta alla vulnerabilità delle risorse idriche fluviali sotterranee e costiere per inquinamento e cementificazione
- Conurbazioni territoriali ad alta densità abitativa e degrado a ridosso dei due capoluoghi. In essa si assiste alla scomparsa dei caratteri identitari dei sistemi insediativi

- Coerentemente con gli indirizzi strategici una possibile prospettiva deve dunque incentrarsi sulle risposte ipotizzabili per far fronte a tale emergenze prioritarie.

In merito alla grande infrastrutturazione se daun lato si è del tutto coerenti con l'indirizzo strategico "Interconnessione si è per l'altro verso consapevoli sul versante della sostenibilità che lo sviluppo delle infrastrutture impatta criticamente luoghi ed equilibri causando problemi di compatibilità , fondamentale a tale proposito è la qualità delle soluzioni previste per ogni ipotesi di nuova opera o di modifica di quelle esistenti. La Piana Campana a dispetto degli intensi processi di infrastrutturazione che la interessano conserva notevolissime rilevanze naturali ed è ancora possibile costruire un progetto di connessione tra i residui ambienti a naturalità diversa.

- **Sistema Territoriale di Sviluppo: indirizzi del PTR e rapporto con il PSR 2007 - 2013**

Il **Terzo Quadro Territoriale di Riferimento** del PTR si basa sull'identificazione dei **Sistemi Territoriali di Sviluppo**, e sulla definizione di una **prima matrice di strategie.**

I **Sistemi Territoriali di Sviluppo** sono stati individuati seguendo la geografia dei processi di autoriconoscimento delle identità locali e di autorganizzazione nello sviluppo (strumenti di programmazione negoziata, distretti industriali, parchi naturali, comunità montane). Si è privilegiata una forma pragmatica basate sulle diverse aggregazioni sovracomunali esistenti che avessero una potenziale rilevanza sul piano dell'identificazione di strategie per lo sviluppo locale, rispetto a tecniche di delimitazione basate su indicatori di carattere prevalentemente socio-economico.

L'individuazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo non ha valore di vincolo, **ma di orientamento per la formulazione di strategie in coerenza con il carattere proprio del PTR, inteso come piano in itinere soggetto a continue implementazioni.** L'individuazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo diventa, in tale ottica, la trama di base sulla quale costruire i processi di co-pianificazione.

La definizione degli effetti che le conseguenti politiche di sviluppo avranno sulla pianificazione urbanistica di area vasta e sui Piani urbanistici comunali resta compito delle Province.

I **Sistemi Territoriali di Sviluppo** individuati dal PTR sono, quindi, distinti in base alle caratterizzazioni **"dominanti"**, ossia in base alla specificità territoriali che sono apparse prevalenti e che per lo stesso motivo sono già state il tema principale dei piani e programmi di sviluppo messi in essere negli ultimi anni.

Il territorio comunale di **Pozzuoli** rientra nel **Sistema Territoriale di Sviluppo "F2 "Area Flegrea" Sistemi costieri a dominante paesistico ambientale culturale " (Fig. 3).**

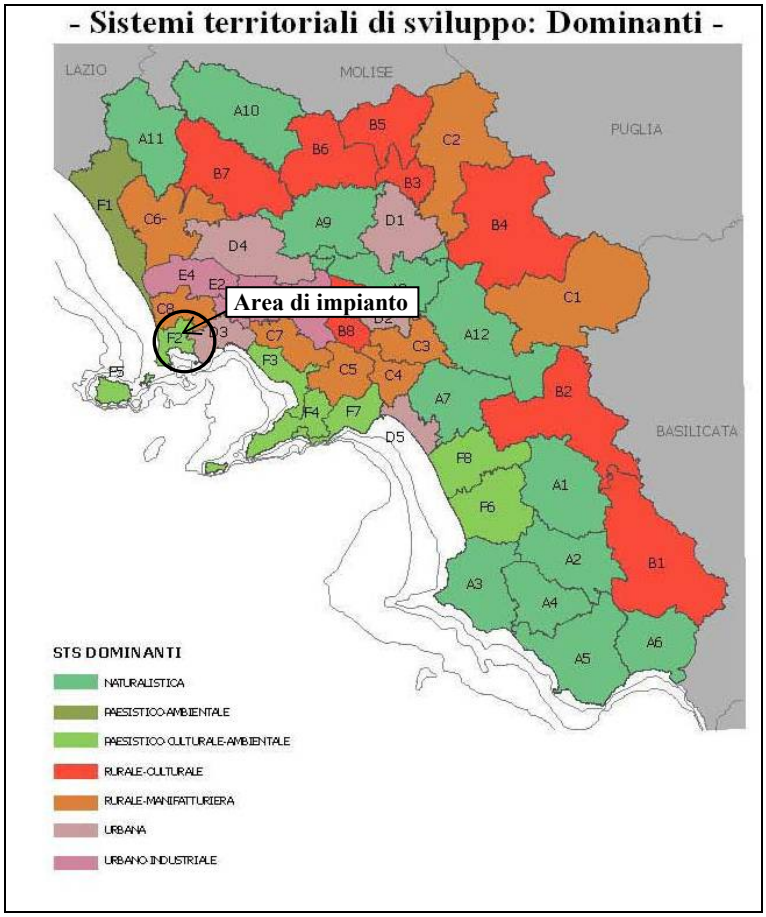


Figura 3 – Sistemi Territoriali di Sviluppo – Dominanti.

Gli **indirizzi strategici** costituiscono un riferimento per la pianificazione territoriale della Regione e delle Province, e della pianificazione urbanistica dei Comuni, e rappresentano un riferimento per politiche integrate di sviluppo, che coinvolgono più complessivamente l'azione degli Enti Locali.

Il PTR, come Documento d'Inquadramento Strategico, contiene la "territorializzazione" di tali indirizzi descritta nel terzo Quadro Territoriale di Riferimento e nella matrice strategica.

Gli indirizzi strategici sono gli orientamenti di fondo su cui si articolano i contenuti del PTR.

Essi vanno intesi come ordinamenti di azioni, che, sulla base di conoscenze e di attori dotati di competenze e di risorse, perseguono determinati obiettivi in tempi e sequenze definiti.

Il **PTR si fonda su sedici indirizzi strategici riferiti a cinque aree tematiche** ponendo al centro della sua strategia **tre** temi fondamentali, legati a tre "immagini strategiche":

- *l'interconnessione* come collegamento complesso, sia tecnico che socio-istituzionale, tra i sistemi territoriali di sviluppo e il quadro nazionale e internazionale, per migliorare la competitività complessiva del sistema regione, connettendo nodi e reti;
- *la difesa della biodiversità* e la costruzione della rete ecologica regionale, che parta dai territori marginali;

- *il rischio ambientale,*in particolare quello vulcanico.

Accanto ai tre temi generali, vengono evidenziati altri due temi, complementari in qualche misura ai primi, che specificano il quadro strategico di riferimento, in relazione alle caratteristiche dei diversi contesti territoriali della regione:

- *Assetto policentrico ed equilibrato;*
- *Attività produttive per lo sviluppo economico regionale.*

I sedici indirizzi strategici sono:

A. Interconnessione

B. Difesa e recupero della "diversità" territoriale: costruzione della rete ecologica

B.1. Difesa della biodiversità

B.2. Valorizzazione e sviluppo dei territori marginali

B.3. Riqualificazione della costa

B.4. Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio

B.5. Recupero delle aree dismesse e in via di dismissione

C. Governo del rischio ambientale

C.1. Rischio vulcanico

C.2. Rischio sismico

C.3. Rischio idrogeologico

C.4. Rischio incidenti rilevanti nell'industria

C.5. Rischio rifiuti

C.6. Rischio da attività estrattive

D. Assetto policentrico ed equilibrato

D.1. Rafforzamento del policentrismo

D.2. Riqualificazione e "messa a norma" delle città

D.3. Attrezzature e servizi regionali

E. Attività produttive per lo sviluppo economico regionale

Le **strategie specifiche individuate dal PTR per gli STS individuati** e la definizione della loro priorità sono riassunte nella **"matrice degli indirizzi strategici".**

La **matrice delle strategie** mette in relazione **gli indirizzi strategici** e **i diversi STS** ai fini di orientare l'attività dei tavoli di co-pianificazione. Si tratta di una base di riferimento, da arricchire se necessario, dove, attraverso il confronto, i diversi incroci verranno motivati e

gerarchizzati. Tale precisazione è proposta come base di riferimento per le Conferenze di Pianificazione per le attività di pianificazione.

La matrice strategica evidenzia la presenza e il peso, in ciascun STS, degli **indirizzi strategici** come di seguito indicati:

A1. Interconnessione – Accessibilità attuale

A2. Interconnessione - Programmi

B.1. Difesa della biodiversità

B.2. Valorizzazione Territori marginali

B.3. Riqualificazione costa

B.4. Valorizzazione Patrimonio culturale e paesaggio

B.5. Recupero aree dismesse

C.1. Rischio vulcanico

C.2. Rischio sismico

C.3. Rischio idrogeologico

C.4. Rischio incidenti industriali

C.5. Rischio rifiuti

C.6. Rischio attività estrattive

D.2. Riqualificazione e messa a norma delle città

D.3. Attrezzature e servizi regionali

E.1 Attività produttive per lo sviluppo - industriale

E.2a Attività produttive per lo sviluppo – agricolo – Sviluppo delle filiere

E.2b Attività produttive per lo sviluppo – agricolo – Diversificazione territoriale

E.3 Attività produttive per lo sviluppo - turistico

Per la redazione della matrice degli indirizzi strategici, si sono attribuiti:

1 punto	ai STS per cui vi è scarsa rilevanza dell'indirizzo.
2 punti	ai STS per cui l'applicazione dell'indirizzo consiste in interventi mirati di miglioramento ambientale e paesaggistico.
3 punti	ai STS per cui l' indirizzo riveste un rilevante valore strategico da rafforzare.
4 punti	ai STS per cui l'indirizzo costituisce una scelta strategica prioritaria da consolidare.
?	Aree su cui non è stato effettuato alcun censimento.

Figura 4 – Matrice degli indirizzi strategici e i STS.

2.2 PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E MANTENIMENTO DELLA QUALITA' DELL'ARIA

Il presente Piano è stato redatto in conformità ai dettami legislativi emanati con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio 1 ottobre 2002, n.261 contenente il "*Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del D. Lgs. n. 351 del 4 agosto 1999"(G.U. n. 272 del 20 novembre 2002).*

Come previsto dalla legislazione vigente, la fase cruciale del processo di definizione del piano è la fase valutativa e, per gli inquinanti per cui è prescritta, la suddivisione del territorio regionale in zone. Preliminarmente alla zonizzazione si riportano i risultati della fase valutativa (inventario delle emissioni ed analisi dei dati del monitoraggio) come sintesi regionali.

L'analisi conoscitiva condotta dal piano fa rilevare come a livello globale regionale:

- La qualità dell'aria nelle aree urbane è un miglioramento con riferimento ai seguenti inquinanti primari principali: biossido di zolfo, monossido di carbonio; tutti i limiti legislativi esistenti sono rispettati.
- La qualità dell'aria con riferimento al biossido di azoto nelle aree urbane è fortemente critica e non presenta segnali rilevanti di miglioramento; la valutazione dell'evoluzione delle emissioni fa prevedere, a fronte di un ulteriore residuo miglioramento delle emissioni dai veicoli su strada, gli effetti peggiorativi dell'incremento della mobilità privata e delle politiche di riequilibrio del deficit regionale di produzione di energia elettrica contenuto negli atti di pianificazione regionale; tale evoluzione va mitigata con opportune misure di piano, anche in funzione del contributo della Campania al raggiungimento degli obiettivi nazionali sui tetti di emissione; va infine sottolineato come la riduzione delle emissioni di questo inquinante sia un forte elemento per il miglioramento della qualità dell'area con riferimento all'ozono.

- Con riferimento alle particelle sospese con diametro inferiore ai 10 μm (PM_{10}) il monitoraggio rileva una situazione critica; le emissioni, provenienti principalmente dal traffico su strada e dalle altre sorgenti mobili con contributi significativi dalla combustione della legna e dalla combustione industriale, pur in miglioramento non garantiscono il rientro nei limiti senza opportune misure di risanamento; opportune misure sulle sorgenti mobili e sulle emissioni industriali, nonché politiche di incentivo al rinnovamento tecnologico nel settore della combustione della legna, sono necessarie delle aree di risanamento.
- Con riferimento al Benzene l'analisi delle concentrazioni rilevate mostra una situazione da tenere ancora sotto controllo per il rispetto del limite sulla media annuale; l'effetto congiunto dei miglioramenti previsti nelle emissioni da traffico autoveicolare (sorgente quasi esclusiva dell'inquinamento), non garantiscono il rientro nei nuovi limiti previsti dalla legislazione comunitaria; opportune misure sul traffico sono necessarie nelle aree di risanamento.
- La qualità dell'aria con riferimento allo smog fotochimico (produzione di ozono influenzata dagli ossidi di azoto e dai composti organici volatili) è critica sia nelle aree urbane, sia nelle aree suburbane e rurali (anche con riferimento alla nuova normativa comunitaria e nazionale); l'evoluzione naturale delle emissioni (provenienti quasi esclusivamente dal traffico su strada e dalle altre sorgenti mobili) non garantisce un miglioramento generalizzato dell'inquinamento fotochimico e può in alcune situazioni portare ad un aumento del livello di ozono a causa del diminuito effetto limitatore del monossido di azoto
- Con riferimento alle emissioni industriali ed agli inquinanti primari principale in conseguenza della ricorrente situazione di inserimento delle attività industriali in aree urbane risulta cruciale intervenire mediante l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili previste dalla nuova legislazione (direttiva IPPC).
- Il rispetto degli impegni di Kyoto necessita di un forte impegno verso la riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

La valutazione della qualità dell'aria a scala locale su tutto il territorio regionale, e la successiva zonizzazione, è stata effettuata basandosi in primo luogo sui risultati del monitoraggio della qualità dell'aria ed integrando questi ultimi con una metodologia innovativa che sulla base di elaborazioni statistiche e modellistiche porta ad una stima delle concentrazioni di inquinanti dell'aria su tutto il territorio della regione. Ai sensi degli articoli 4 e 5 del D.Lgs. 351 del 4 agosto 1999 la valutazione è stata svolta relativamente ai seguenti inquinanti: ossidi di

zolfo, ossidi di azoto, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 µm, monossido di carbonio e benzene. Per l'ozono dovrà essere effettuata la valutazione definitiva e la redazione di piani e programmi entro due anni dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. 183 del 21 maggio 2004. Specifiche misure di piano sono previste per tali attività.

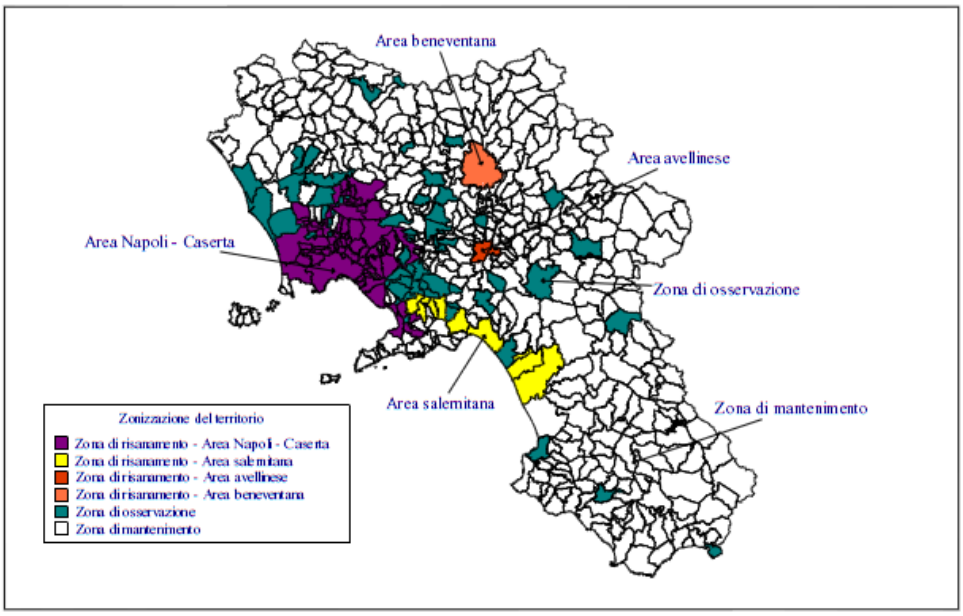
Le risultanze dell'attività di classificazione del territorio regionale (*Figura….*), ai fini della gestione della qualità dell'aria ambiente, definite come aggregazioni di comuni con caratteristiche il più possibile omogenee, sono le seguenti:

- IT0601 Zona di risanamento - Area Napoli e Caserta;
- IT0602 Zona di risanamento - Area salernitana;
- IT0603 Zona di risanamento - Area avellinese;
- IT0604 Zona di risanamento - Area beneventana;
- IT0605 Zona di osservazione;
- IT0606 Zona di mantenimento.

Le zone di risanamento sono definite come quelle zone in cui almeno un inquinante supera il limite più il margine di tolleranza fissato dalla legislazione. La zona di osservazione è definita dal superamento del limite ma non del margine di tolleranza.

Il comune di Pozzuoli ricade all' interno della zona di risanamento Area Napoli e Caserta IT0601 e presenta il superamento dell' inquinante NO2

Si riporta di seguito la Figura relativa a: ***"Zonizzazione del territorio"***


Area beneventana
Area avellinese
Area Napoli - Caserta
Zona di osservazione
Area salernitana
Zona di mantenimento
Zonizzazione del territorio
Zona di risanamento - Area Napoli - Caserta
Zona di risanamento - Area salernitana
Zona di risanamento - Area avellinese
Zona di risanamento - Area beneventana
Zona di osservazione
Zona di mantenimento

2.3 PIANO REGIONALE PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI DELLA CAMPANIA

Con deliberazione n.265 del 14/06/2011, pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 37 del 17 giugno 2011 e con deliberazione n. 212 del 24/05/2011, la Giunta Regionale della Campania ha adottato rispettivamente il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani (PRGRU) e il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani (PRGRU) dando formalmente avvio alla fase di consultazione pubblica da parte dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico. Con DGR n. 199 del 27/04/2012 è stata adottata la versione aggiornata del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali della Campania così come modificato alla luce delle osservazioni pervenute all'esito delle consultazioni pubbliche, dei rilievi formulati dai servizi della Commissione Europea e del parere della "Commissione regionale VIA, VAS, VI"ed è stata inviata al Consiglio regionale. Il Consiglio Regionale della Campania nella seduta del 25/10/2013 ha approvato il "Piano Regionale di Gestione dei rifiuti speciali in Campania"- Reg. gen. n. 544/II"

Il **PRGRS** è il documento di pianificazione del ciclo dei rifiuti speciali in Campania adottato con **D.G.R. n. 212 del 24/05/2011** allo scopo di:

- garantire la sostenibilità ambientale ed economica del sistema di gestione integrato e coordinato dei rifiuti speciali, minimizzando il suo impatto sulla salute e sull'ambiente nonché quello sociale ed economico;
- assicurare che i rifiuti speciali siano dichiarati e gestiti nel rispetto della normativa vigente, con l'obiettivo della minimizzazione dell'ammontare di quelli smaltiti illegalmente;
- ridurre la generazione per unità locale dei rifiuti di origine industriale e commerciale;
- tendere all'autosufficienza regionale nella gestione dei rifiuti speciali;
- adottare misure per contrastare l'abbandono, lo scarico e lo smaltimento incontrollato di rifiuti, attraverso sistemi che consentano un'affidabile tracciabilità dei flussi di rifiuti speciali ed agevolino il controllo di tutte le fasi della loro gestione;
- promuovere l'uso di tecnologie pulite che producono rifiuti in quantità e pericolosità ridotte, rispetto alle "clean up technologies";
- individuare misure operative e soluzioni organizzative finalizzate al recupero di materia e alla minimizzazione della frazione da inviare a smaltimento;
- contribuire alla realizzazione di strutture impiantistiche adeguate in numero, tipologia e potenzialità per i quantitativi di rifiuti non ulteriormente riducibili in quantità e pericolosità.

2.4 RAPPORTI DI COERENZA CON GLI STRUMENTI PIANIFICATORI: LIVELLO COMUNALE

2.6.1 Rapporti di coerenza con gli strumenti pianificatori: livello Comunale

Il sito è ubicato nel Comune di Pozzuoli alla Via Provinciale Pianura all' interno dell' Area industriale 2 San Martino"), da un punto di vista catastale ricade al foglio n°. 14 –particella n. 177 per una superficie di circa 1702 mq. Mentre da un punto di vista urbanistico ricade in zona D1 "Industriale –artigianale e commerciale"

Inoltre il sito non ricade in nessun dei seguenti vincoli:

- In aree individuate nei piani di bacino, ai sensi dell'art.17 comma 3, lettera m, della legge 18/05/1989 n. 183 e s.m. ;
- In aree individuate ai sensi dell'art. 3 del Decreto del Presidente della Repubblica 08/09/1997 – n. 357 (are SIC e ZPS)e s.m. fatto salvo il caso in cui la localizzazione è consentita a seguito della valutazione di impatto ambientale o della valutazione di incidenza effettuata ai sensi dell'art. 5 del medesimo decreto;
- In aree naturali protette, sottoposte a misure di salvaguardia ai sensi dell'art. 6, comma 3 della Legge 06/12/1991 n. 394 e s. m.;
- In aree site nelle zone di rispetto di cui all'art. 21, comma 1, del D.Lgs 11/05/1999, n. 152 e s.m.;
- In aree esondabili, instabili e alluvionabili comprese nella fascia A) e B) individuate nei piani di assetto idrogeologico di cui alla Legge n. 183 del 1989.

2.6.2 ZONIZZAZIONE ACUSTICA DELL'AREA INTERESSATA NEL COMUNE DI "POZZUOLI"

L'art. 2 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1 marzo 1991 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 08/03/1991) e successivo D.P.C.M. 14/11/1997, dai titoli rispettivamente **Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno** e **Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore,** fanno obbligo ai comuni e agli Enti, *ai fini della determinazione dei limiti massimi dei livelli sonori equivalenti, di adottare la classificazione del territorio in zona acustica omogenea (cfr. Tabella seguente).*

Sempre in materia di zonizzazione acustica, **la Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico** (Legge 26 ottobre 1995, n. 447 – Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 254 del 30/10/1995) impone ai Comuni (art. 6, comma **a** e comma **b**) la classificazione del territorio comunale secondo i criteri emanati (art. 4, comma a) dalle Regioni competenti. I criteri delle Regioni devono tenere conto delle preesistenti destinazioni d'uso del territorio. Inoltre, le Regioni devono provvedere a definire le modalità, le scadenze e le sanzioni per l'obbligo di classificazione acustica delle zone per i comuni che adottano nuovi strumenti urbanistici generali o particolareggiati (art. 4, comma c).

CLASSE	DESCRIZIONE
I	**Aree particolarmente protette**: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.
II	**Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale**: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali.
III	**Aree di tipo misto:** rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.
IV	**Aree di intensa attività umana**: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie.
V	**Aree prevalentemente industriali**: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.
VI	**Aree esclusivamente industriali**: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

Tabella 5 – Classi di destinazione d'uso previste nel D.P.C.M. del 14/11/1997.

La stessa Legge Quadro definisce (art. 2, comma 1, lettere e, f, g, ed h) quattro parametri importanti per la lotta all'inquinamento acustico:

- ✓ ***Valore limite di emissione:*** il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa.
- ✓ ***Valore limite di immissione:*** il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori.
- ✓ ***Valore di attenzione:*** il valore di rumore che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente.
- ✓ ***Valore di qualità:*** i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo termine con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti.

Il D.P.C.M. 14 novembre 1997 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 01/12/1997) recante il titolo **"Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"** determina i valori limite di emissione, i valori limiti di immissione ed i valori di qualità riportati nelle rispettive Tabelle B, C e D.

Il comune di Pozzuoli risulta essere dotato di Piano di zonizzazione acustica approvato con Delibera di G.M n°418 del 30/12/2000.L'area in esame ricade in una zona Classe VI " Area esclusivamente industriale" i cui valori dei limiti massimi di immissione sono 70 dB(A) diurno e 70 dB(A) notturno.

3 Vincoli

3.1 Le aree naturali protette della provincia di Napoli

Parchi e riserve naturali

Il sistema provinciale delle aree protette rappresenta l'insieme delle aree di maggiore rilevanza naturalistica del territorio provinciale ed è composto dalle seguenti tipologie di aree protette, previste dalla legislazione nazionale e regionale, con particolare riferimento alla **Legge 6 dicembre 1991, n. 394**, e alle **Leggi Regionali 1 settembre 1993, n. 33, e 7 ottobre 2003, n.17**, e loro successive modificazioni e integrazioni:

- Parchi Nazionali;
- Parchi regionali;
- Parchi metropolitani di interesse regionale;
- Riserve Naturale Statali;
- Riserve Naturali Regionali;
- Aree Marine Protette;
- Altre Aree Protette:
- Aree marine di reperimento;

La conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano ha approvato, **il 17 dicembre 2009, il "6° Aggiornamento dell'elenco ufficiale delle aree naturali protette",** ai sensi del combinato disposto dell'art. 3, comma 4, lett. c) della **L. 394/91**, e dell'art. 7, comma 1, del D.Lgs. 28 agosto 1997, n. 281" **(G.U. n.125 del 31/05/2010)**.

L'Elenco raccoglie tutte le aree naturali protette, marine e terrestri, che rispondono ad alcuni criteri ed è periodicamente aggiornato a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione per la Conservazione della Natura.

Pertanto, l'elenco ufficiale delle aree naturali protette attualmente in vigore è quello relativo al 6° Aggiornamento approvato con Delibera della Conferenza Stato Regioni del 17.12.2009 e pubblicato nella **Gazzetta Ufficiale n. 125 del 31.05.2010.**

Attualmente il Sistema delle Aree naturali protette nella Provincia di Napoli può contare sulle seguenti aree:

Parchi Nazionali:

- Parco Nazionale del Vesuvio;

Parchi Naturali Regionali:

- Parco Regionale del Partenio
- Parco Regionale dei Campi Flegrei
- Parco Regionale dei Monti Lattari
- Parco Regionale del Fiume Sarno

Parchi metropolitani di interesse regionale:

- Parco Metropolitano delle Colline di Napoli

Riserve Naturali Statali:

- Riserva Naturale Statale Isola di Vivara
- Riserva Naturale Tirone Alto Vesuvio
- Riserva Naturale Cratere degli Astroni

Riserve Naturali Regionali:

- Riserva Naturale Foce Volturno - Costa di Licola

Aree Marine Protette:

- Area naturale marina protetta Punta Campanella
- Parco sommerso di Baia
- Parco sommerso di Gaiola

Altre Aree Protette

- Area naturale Baia di Ieranto
- Oasi di Monte Nuovo
- Oasi WWF Bosco le Tore

Aree Marine di reperimento

- Area Marina Protetta Regno di Nettuno (Isola di Ischia, Vivara e Procida)
- Isola di Capri

Dal riscontro di tale elenco, si rileva che il sito d'impianto ricade nella zona A.I recupero aree industriali dl Piano Paesistico territoriale dei Campi Flegrei approvato con Dm 26/04/99.

La Rete "Natura 2000" in provincia di Napoli

Natura 2000 è il progetto che l'Unione Europea sta realizzando per "contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione di habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri" al quale si applica il trattato U.E.

La rete ecologica Natura 2000 è la rete europea di aree contenenti habitat naturali e seminaturali, habitat di specie di particolare valore biologico ed a rischio di estinzione.

La Direttiva 92/43/CEE cosiddetta "Direttiva Habitat", disciplina le procedure per la realizzazione del progetto di rete ecologica Natura 2000; essa ha previsto il censimento, su tutto il territorio degli Stati membri, degli habitat naturali e seminaturali e degli habitat delle specie faunistiche inserite negli allegati della stessa Direttiva. La direttiva, recepita con D.P.R. 357/97, ha dato vita al programma di ricerca nazionale denominato *Progetto Bioitaly* per l'individuazione e delimitazione dei **Siti di Importanza Comunitaria proposti (pSIC)** e delle **Zone a Protezione Speciale (ZPS)** individuate ai sensi della Direttiva Comunitaria 79/409/CEE cosiddetta "Direttiva Uccelli", come siti abitati da uccelli di interesse comunitario che vanno preservati conservando gli habitat che ne favoriscono la permanenza.

Nella tabella seguente si riporta l'elenco dei **Siti di Importanza Comunitaria (SIC)** e delle **Zone a Protezione Speciale (ZPS)** ricadenti in tutto o in parte nella **Provincia di Napoli**:

Codice Natura 2000	Denominazione SIC	Comuni interessati
IT8030001	**Aree umide del Cratere di Agnano**	**Napoli**

IT8030002	**Capo Miseno**	**Bacoli**
IT8030003	**Collina dei Camaldoli**	**Napoli**
IT8030005	**Corpo centrale dell'Isola di Ischia**	**Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana**
IT8030006	**Costiera amalfitana tra Nerano e Positano**	**Massa Lubrense, Piano di Sorrento, Sant'Agnello, Sorrento, Vico Equense**
IT8030007	**Cratere di Astroni**	**Napoli, Pozzuoli**
IT8030008	**Dorsale dei Monti, Lattari**	**Agevola, Casola di Napoli, Castellammare di Stabia, Gragnano, Lettere, Pimonte, Vico Equense**
IT8030009	**Foce di Licola**	**Bacoli, Pozzuoli**
IT8030010	**Fondali marini di Ischia, Procida e Vivara**	**Barano d'Ischia, Casamicciola, Forio Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana, Procida**
IT8030011	**Fondali marini di Punta Campanella e Capri**	**Anacapri, Capri, Massa Lubrense, Meta di Sorrento, Piano di Sorrento, Sant'Agnello, Sorrento, Vico Equense**
IT8030012	**Isola di Vivara**	**Procida**
IT8030013	**Isolotto di S. Martino e dintorni**	**Monte di Procida**
IT8030014	**Lago d'Averno**	**Bacoli, Pozzuoli**
IT8030015	**Lago del Fusaro**	**Bacoli**
IT8030016	**Lago di Lucrino**	**Pozzuoli**
IT8030017	**Lago di Miseno**	**Bacoli**
IT8030018	**Lago di Patria**	**Giugliano in Campania**
IT8030019	**Monte Barbaro e Cratere di Campi g l ione**	**Pozzuoli**
IT8030020	**Monte Nuovo**	**Pozzuoli**
IT8030021	**Monte Somma**	**Ercolano, Massa di Somma, Ottaviano, Pollena Trocchia, San Giuseppe Vesuviano, San Sebastiano al Vesuvio, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana, Terzigno**
IT8030022	**Pinete dell'Isola di Ischia**	**Barano d'Ischia, Ischia**
IT8030023	**Porto Paone di Nisida**	**Napoli**
IT8030024	**Punta Campanella**	**Massa Lubrense**

IT8030026	**Rupi costiere dell'Isola di Ischia**	**Barano d'Ischia, Forio, Ischia, Serrara Fontana**
IT8030027	**Scoglio del Vervece**	**Massa Lubrense**
IT8030032	**Stazioni di Cyanidium caldarium di Pozzuol i**	**Pozzuol i**
IT8030034	**Stazione di Cyperus polystachyus di Ischi a**	**Barano d'Ischia, Ischia**
IT8030036	**Vesuvio**	**Boscoreale, Boscotrecase, Ercolano, Massa di Somma, Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano, San Sebastiano al Vesuvio, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana, Terzigno, Torre del Greco, Trecase**
IT8030038	**Corpo centrale e rupi costiere occidentali dell'Isola di Capri**	**Anacapri, Capri**
IT8030039	**Settore e rupi costiere orientali dell'Isola di Capri**	**Capri**
IT8040006	**Dorsale dei Monti del Partenio**	**Roccarainola**
IT8040013	**Monti di Lauro**	**Carbonara di Nola, Palma Campania**
IT8040017	**Pietra Maula (Taurano, Visciano)**	**Visciano**
IT8050051	**Valloni della Costiera Amalfitana**	**Agerola**

Codice Natura 2000	**Denominazione ZPS**	**Comuni interessati**
IT8030007	**Cratere di Astroni**	**Napoli, Pozzuoli**
IT8030010	**Fondali marini di Ischia, Procida e Vivara**	**Barano d'Ischia, Casamicciola, Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana, Procida**
IT8030011	**Fondali marini di Punta Campanella e Capri**	**Anacapri, Capri, Massa Lubrense, Meta di Sorrento, Piano di Sorrento, Sant'Agnello, Sorrento, Vico Equense**
IT8030012	**Isola di Vivara**	**Procida**
IT8030014	**Lago d'Averno**	**Pozzuol i**
IT8030024	**Punta Campanella**	**Massa Lubrense**
IT8030037	**Vesuvio e Monte Somma**	**Boscoreale, Boscotrecase, Ercolano, Massa di Somma, Ottaviano, Pollena Trocchia, San Giuseppe Vesuviano, San Sebastiano al Vesuvio, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana, Terzigno, Torre del Greco, Trecase**
IT8030038	**Corpo centrale e rupi costiere occidentali**	**Anacapri, Capri**

	dell'Isola di Capri	
IT8030039	**Settore e rupi costiere orientali dell'Isola di Capri**	**Capri**
IT8050045	**Sorgenti del Vallone delle Ferriere di Amalfi**	**Agerola, Gragnano**

Tabella 1 – *Elenco pSIC e ZPS della Provincia di Napoli*

L'area in esame, non ricade all' interno di aree Sic o Zps.

Importanti Birds Areas (Aree Importanti per gli Uccelli)

L'acronimo IBA – Important Birds Areas – identifica i luoghi strategicamente importanti per la conservazione delle oltre 9.000 specie di uccelli ed è attribuito da BirdLife International, l'associazione internazionale che riunisce oltre 100 associazioni ambientaliste e protezioniste (tra cui in Italia la LIPU).

Nate dalla necessità di individuare le aree da proteggere attraverso la direttiva Uccelli 409/79, che già prevedeva l'individuazione di "Zone di Protezione Speciali per la Fauna", le aree IBA rivestono oggi grande importanza per lo sviluppo e la tutela delle popolazioni di uccelli che vi risiedono stanzialmente o stagionalmente.

Le aree IBA, per le caratteristiche che le contraddistinguono, rientrano spessissimo tra le zone protette anche da altre direttive europee o internazionali come, ad esempio, la convenzione di Ramsar.

Pertanto, ad integrazione delle ZPS vanno considerate le **IBA** (Important Bird Areas) ossia le aree importanti per gli uccelli individuate nel 2° "Inventario I.B.A.", in cui la LIPU ha identificato in Italia 172 IBA. Di queste aree **una** interessa il territorio della provincia di Napoli:

- 131 – "Isola di Capri";

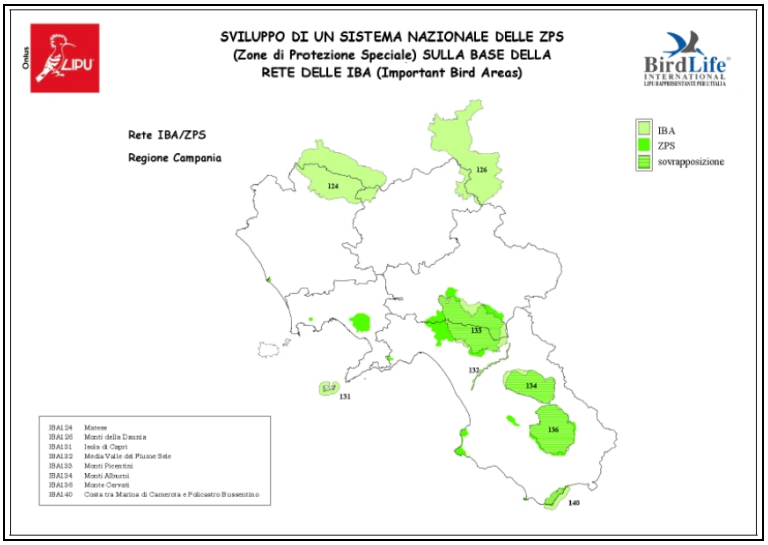


Figura 5 – Aree IBA

Come risulta anche dalla cartografia allegata, l'area nella quale si prevede la realizzazione dell'impianto oggetto del presente studio non rientra in nessuna delle aree protette elencate.

3.2 COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON IL QUADRO PROGRAMMATICO

La Legge Regionale n° 14 del 26/05/2016 "norme di attuazione della disciplina europea e nazionale in amteria di rifiuti" pubblicata sul Burc del 26/05/2016 n° 33 reca disposizioni di riassetto della gestione dei rifiuti solidi urbani e di pianificazione regionale in materia di rifiuti speciali e per la bonifica dei siti inquinati in coerenza con la Normativa dell' Unione Europea e con la legislazione statale. In particolare all' art 12 comma 4 cosi recita ***"Gli impianti per la gestione dei rifiuti non possono essere localizzati nelle aree individuate nel Piano Territoriale Regionale della Campania (PTR) come "Sistemi territoriali di Sviluppo: Dominanti" a matrice Naturalistica (Aree A)"***

Non sono emersi problemi di coerenza con la pianificazione regionale determinati dall'attività oggetto del presente studio.

4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

4.1 PROFILO DEL PROPONENTE

La società "La San Martino Autodemolizioni srl" con sede operativa in Pozzuoli alla Via Provinciale Pianura Località San Martino zona industriale , svolge attività di raccolta e trattamento di veicoli fuori uso e rivendita parti usate si riportano di seguito i titoli autorizzativi in possesso della società

- Decreto Dirigenziale n°483 del 27/03/2014 "Parere di compatibilità Ambientale rilasciato dalla Regione Campania Settore VIA
- Decreto Dirigenziale n°36 del 27/08/2015 " Autorizzazione all'esercizio dell' attività di autodemolizione"

E' intenzione della società quello di effettuare nel medesimo sito l'attività di stoccaggio e recupero di rifiuti speciali non pericolosi autorizzandosi in procedura ordinaria ai sensi dell' art 208 del D.lgs 152/06. **e pertanto la società presenta Istanza di Verifica di Assoggettabilità a Via presso la Regione Campania di cui all'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.**

E' giusto sottolineare che il progetto non prevede la costruzione di nuovi manufatti o l'ampliamento di superfici dedicate all' impianto pertanto non vi sarà ulteriore consumo di suolo in quanto l'area risulta già antropizzata.

4.2 DESCRIZIONE DEL CENTRO DI RACCOLTA E TRATTAMENTO VEICOLI FUORI USO E RIVENDITA PARTI USATE AUTORIZZATO CON DECRETO N°36 DEL 27/08/2015

4.2.1 Inquadramento territoriale

Il sito è ubicato in una zona periferica del comune di Pozzuoli (Na), all' interno dell' Area Industriale " San Martino" individuato catastalmente al Foglio 14 particella 177 sub 7-8 Da un punto di vista urbanistico il sito d'impianto ricade in zona D1-1 industriale artigianale e commerciale di ristrutturazione ed integrazione cosi come riportato nello strumento urbanistico vigente (Piano regolatore generale approvato con Decreto del Presidente dell' Amm. Provinciale n°69 del 23/01/2002.

Inoltre il sito non ricade in nessun dei seguenti vincoli:

- In aree individuate nei piani di bacino, ai sensi dell'art.17 comma 3, lettera m, della legge 18/05/1989 n. 183 e s.m. ;
- In aree individuate ai sensi dell'art. 3 del Decreto del Presidente della Repubblica 08/09/1997 – n. 357 (are SIC e ZPS)e s.m. fatto salvo il caso in cui la localizzazione è consentita a seguito della valutazione di impatto ambientale o della valutazione di incidenza effettuata ai sensi dell'art. 5 del medesimo decreto;
- In aree naturali protette, sottoposte a misure di salvaguardia ai sensi dell'art. 6, comma 3 della Legge 06/12/1991 n. 394 e s. m.;
- In aree site nelle zone di rispetto di cui all'art. 21, comma 1, del D.Lgs 11/05/1999, n. 152 e s.m.;
- In aree esondabili, instabili e alluvionabili comprese nella fascia A) e B) individuate nei piani di assetto idrogeologico di cui alla Legge n. 183 del 1989.

La società è in possesso di regolare contratto di fitto per il sito in oggetto stipulato in data 31/01/2013 e di validità fino al 31/03/2025.

4.2.2 Descrizione del centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso e rivendita parti usate

I manufatti presenti nel centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso risultano assentiti con Concessione edilizia n°72 del 09/09/1980 e successive varianti del 20/10/1981 e del 13/01/1983 L'immobile risulta dotato anche di certificato di agibilità rilasciato in data 18/01/2013 dal Comune di Pozzuoli.

Si va adesso a descrivere il lay-out di lavorazione organizzato all' interno del sito in oggetto che consta di superfici coperte e scoperte.

- Aree coperte
    1. Un capannone realizzato con struttura portante in conglomerato cementizio pre fabbricato che si sviluppa in parte solo sul piano terra ed in parte su di un area soppalcata cosi distribuito:

    2. Un corpo uffici anch' esso realizzato con struttura portante in conglomerato cementizio pre fabbricato che si sviluppo su due piani fuori terra per un ingombro in pianta di mq 149.

Le attrezzature a servizio dell' attività sono:

- Gru semovente tipo 108 lS
- Carrello elevatore
- Pressa idraulica Eurobaler 485

Si riportano di seguito le aree interessate dall' attività:

AREE SCOPERTE

- **Area stoccaggio veicoli trattati mq 49,00+54,40=125,90**
- **Area stoccaggio veicoli in ingresso mq (56+50)=106.00**
- **Area stoccaggio pezzi di ricambio mq 146,00**
- **Area di adeguamento volumetrico tramite pressa mq 25,00**

AREE COPERTE

- **Area stoccaggio veicoli trattati mq 10,00+12,50=22,50**
- **Area bonifica veicoli mq 57,80**
- **Area stoccaggio pezzi di ricambio mq 146,00**

4.2.3 Dimensioni ed articolazione dell'impianto attuale autorizzato con Decreto n°36 del 27/08/2015 relativo alla demolizione dei veicoli fuori uso (quantità massima stoccabile e movimentazione massima annua)

In base alla **Delibera della Giunta Regionale n. 386 del 20/07/2016**, modifica della Delibera di G. R. n. 887 del 14.10.2010 e della Delibera di G. R. n. 2156 del 26 novembre 2004, *"la quantità massima stoccabile di veicoli prima del trattamento può essere di una unità per ogni 8 metri quadrati di superficie disponibile per il conferimento e stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento e di una unità per ogni 8 metri quadrati di superficie disponibile per il settore deposito dei veicoli trattati, con una sopraelevazione massima di tre carcasse".*

Attualmente la quantità massima stoccabile dei veicoli prima del trattamento cosi come da Decreto n° 36 del 27/08/2015 rilasciato dalla Regione Campania risulta essere pari a 12 autoveicoli, mentre il numero massimo di autoveicoli bonificati è pari a 15 autoveicoli.

5 DESCRIZIONE DEL LAY-OUT DI LAVORAZIONE DI PROGETTO

Come detto la società effettuare degli interventi di variante sostanziale al centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso in particolare aumentare il numero di autoveicoli da bonificare e quelli sottoposti a bonifica. E' prevista pertanto l'installazione di due cantilever (scaffalature per auto). Un primo cantilever composto da tre mensole su due lati da posizionarsi sul piazzale esterno per lo stoccaggio delle carcasse da bonificare mentre un secondo cantilever da installarsi all' interno del capannone.

Si va adesso a descrivere il lay-out di lavorazione di progetto:

AREE SCOPERTE

- **Area di stoccaggio veicoli da bonificare mq 110,16+50,80**
- **Area stoccaggio carcasse bonificate mq 60,00**
- **Area di riduzione volumetrica a mezzo pressa idraulica mq 25,00**

AREE COPERTE

- **Area bonifica autoveicoli mq 84,60**
- **Area stoccaggio pezzi di ricambio mq 132,00**

- **Area stoccaggio autoveicoli da bonificare mq 50,00**

Al fine di mitigare da un punto di vista visivo e paesaggistico l'installazione del cantilever sul piazzale esterno che presenterà un altezza complessiva di circa 5,40 mt si prevede di posizionare sul muro di recinzione lato Nord delle fioriere di altezza circa 0,50 mt con la piantumazione al loro interno di essenze arboree di altezza minima di 1,30 mt.

5.1 Dimensioni ed articolazione dell'impianto attuale autorizzato con Decreto n°36 del 27/08/2015 relativo alla demolizione dei veicoli fuori uso (quantità massima stoccabile e movimentazione massima annua)

A seguito delle varianti progettuali da volersi apportare la quantità massima stoccabile dei veicoli prima del trattamento nel rispetto di quanto previsto dal Decreto Dirigenziale n°386/2016 risulta essere pari a 210,96/8=26 autoveicoli, mentre il numero massimo di autoveicoli bonificati è pari a 60/8*2=15 autoveicoli.

5.2 DESCRIZIONE DELLE FASI LAVORATIVE SVOLTE PER LA MESSA IN SICUREZZA BONIFICA E RIDUZIONE VOLUMETRICA DELL'AUTOVEICOLO FUORI USO

La prima fase svolta risulta essere puramente amministrativa in quanto viene effettuata la presa in carico dell'autoveicolo conferito dal privato e stoccato nell' area individuata nel sito con il rilascio del certificato di rottamazione. Dopo aver espletato la pratica di cancellazione al PRA, inizia la fase di messa in sicurezza dell' autoveicolo all'interno dell'isola di bonifica con la rimozione dei fluidi e liquidi presenti , lo smontaggio della batteria. Una volta effettuata tale fase l'autoveicolo ora messo in sicurezza viene sottoposto a montaggio per la separazione delle varie componenti destinate alla rivendita nel mercato dell'usato o da classificarsi come rifiuto da destinarsi a recupero o smaltimento.

Le carcasse bonificate vengono poi sottoposte ad una riduzione volumetrica tramite press idraulica modello eurobaler 485 di modo da ottenere delle ballette pronte da inviare a centri di frantumazione ubicati sul territorio regionale e/o nazionale.

6 NORME DI RIFERIMENTO PER LA REALIZZAZIONE DEI CENTRI DI DEMOLIZIONE AUTOVEICOLI CON RIMORCHI E SIMILI

Le leggi di riferimento che regolamentano le attività di gestione dei centri di demolizione autoveicoli rimorchi e simili, sono norme di gestione di rifiuti appartenenti alla categoria di rifiuti speciali, pericolosi e non pericolosi.

Questo in virtù di codici CER stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE di individuazione di tutti i requisiti prodotti dall'attività umana, nello specifico trattasi di codici che hanno l'asterisco (*) che li classifica come pericolosi, ***"Veicoli fuori uso 160104*"***.

Il decreto di recepimento della direttiva comunitaria relativa agli autoveicoli fuori uso (direttiva 2000/53/CE) è il **D.Lgs. 209 del 24/06/2003** e s.m.i. (D.Lgs. n.149 del 23 febbraio 2006), decreto che fissa i criteri per la gestione e l'organizzazione del centro di raccolta degli autoveicoli fuori uso.

L'**art. 231** del **TUA (D.Lgs. 152/06 e D.Lgs. 4/2008)** stabilisce la disciplina dei veicoli fuori uso non disciplinati dal Decreto Legislativo **n. 209 del 24 giugno 2003**.

Analogamente a quanto disposto dall'art. 46 D.Lgs. 22/2/1997, è previsto che il proprietario di un veicolo a motore o di un rimorchio, con esclusione di quelli disciplinati dal decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, che intenda procedere alla demolizione dello stesso deve consegnarlo ad un centro di raccolta per la messa in sicurezza, la demolizione, il recupero dei materiali e la rottamazione, autorizzato ai sensi degli articoli 208, 209 e 210. Tali centri di raccolta possono ricevere anche rifiuti costituiti da parti di veicoli a motore; inoltre, il proprietario può altresì consegnarlo ai concessionari o alle succursali delle case costruttrici per la consegna successiva ai centri sopra indicati qualora intenda cedere il predetto veicolo o rimorchio per acquistarne un altro.

A loro volta, i veicoli a motore o i rimorchi sopra indicati, rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari, e quelli acquisiti per occupazione, ai sensi degli articoli 927, 928, 929 e 923 del codice civile, sono conferiti ai centri di raccolta nei casi e con le procedure determinate con decreto del Ministro dell'Interno, di concerto con i Ministeri dell'Economia e delle Finanze, dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I centri di raccolta, ovvero i concessionari o le succursali delle case costruttrici, rilasciano al proprietario del veicolo o del rimorchio consegnato per la demolizione un certificato dal quale deve risultare la data della consegna, gli estremi dell'autorizzazione del centro, le generalità del proprietario e gli estremi di identificazione del veicolo, nonché l'assunzione, da parte del gestore del centro stesso, ovvero del concessionario o del titolare della succursale, dell'impegno a

provvedere direttamente alle pratiche di cancellazione dal Pubblico Registro Automobilistico (PRA). La cancellazione dal PRA dei veicoli e dei rimorchi avviati a demolizione avviene *esclusivamente* a cura del titolare del centro di raccolta o del concessionario o del titolare della succursale senza oneri di agenzia a carico del proprietario del veicolo o del rimorchio. A tal fine, entro novanta giorni dalla consegna del veicolo o del rimorchio da parte del proprietario (precedentemente il termine era di sessanta giorni), il gestore del centro di raccolta deve comunicare l'avvenuta consegna per la demolizione del veicolo e consegnare il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe al competente Ufficio del PRA che provvede, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 103, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Il possesso del certificato di cui sopra libera il proprietario del veicolo dalla responsabilità civile, penale e amministrativa connessa con la proprietà dello stesso. I gestori dei centri di raccolta, i concessionari e i titolari delle succursali delle case costruttrici non possono alienare, smontare o distruggere i veicoli a motore e i rimorchi da avviare allo smontaggio ed alla successiva riduzione in rottami senza aver prima adempiuto ai compiti sopra precisati. Sul piano formale, inoltre, gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe e dei documenti agli uffici competenti devono essere annotati sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenersi secondo le norme del regolamento di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Infine, è stato ribadito che deve ritenersi consentito il commercio delle parti di ricambio recuperate dalla demolizione dei veicoli a motore o dei rimorchi ad esclusione di quelle che abbiano attinenza con la sicurezza dei veicoli. L'origine delle parti di ricambio immesse alla vendita deve risultare dalle fatture e dalle ricevute rilasciate al cliente.

Il sistema è stato completato da una serie di violazioni amministrative, previste dall'art. 256, in cui si stabilisce, ai sensi del settimo comma di tale articolo, che è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria da duecentosessanta euro a millecinquecentocinquanta euro per chiunque viola gli obblighi di cui all' articolo 231, commi 7, 8 e 9.

Nello specifico si riportano i requisiti minimi per la realizzazione e la gestione di un centro di raccolta e trattamento di autoveicoli fuori uso così come riportato nell'**Allegato I** del **D.Lgs. 209 del 24/06/2003**:

a) area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di grassaggio;
b) adeguata viabilità interna per un'agevole movimentazione, anche in caso di incidenti;
c) sistemi di convogliamento delle acque meteoriche dotati di pozzetti per il drenaggio, vasche di raccolta e di decantazione, muniti di separatori per oli, adeguatamente dimensionati;

d) adeguato sistema di raccolta e di trattamento dei reflui, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia ambientale e sanitaria;
e) deposito per le sostanze da utilizzare per l'assorbimento dei liquidi in caso di sversamenti accidentali e per la neutralizzazione di soluzioni acide fuoriuscite dagli accumulatori;
f) idonea recinzione lungo tutto il perimetro dell'impianto.

Il centro di raccolta è strutturato in modo tale da garantire:

a) un adeguato stoccaggio dei pezzi smontati e lo stoccaggio su superficie impermeabile dei pezzi contaminati da oli;
b) 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 policlorotrifenili.
c) lo stoccaggio separato, in appositi serbatoi, 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;
d) un adeguato stoccaggio dei pneumatici fuori uso.

Inoltre, al fine di minimizzare l'impatto visivo dell'impianto e la rumorosità verso l'esterno, il centro di raccolta sarà dotato di adeguata barriera esterna di protezione ambientale, realizzata con siepi o alberature o schermi mobili.

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

Organizzazione del centro di raccolta

Il centro di raccolta è organizzato, in relazione alle attività di gestione poste in essere, nei seguenti specifici settori corrispondenti, per quanto possibile, alle diverse fasi di gestione del veicolo fuori uso:

1. settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento mq 210,96
2. settore di trattamento e bonifica del veicolo fuori uso mq 84,60

3. settore di deposito delle parti di ricambio mq 132,00
4. settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica mq 25
5. settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi
6. settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili
7. settore di deposito dei veicoli trattati mq 60,00

I settori di raccolta dei veicoli trattati e di stoccaggio dei veicoli fuori uso prima del trattamento potranno essere utilizzati indifferentemente per entrambe le categorie di veicoli a patto che i veicoli saranno tenuti separati e che entrambi i settori presentino idonee caratteristiche di impermeabilità e di resistenza.

I settori sopra specificati e descritti, avranno un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni da effettuarvi e superfici impermeabili, costruite con materiali resistenti alle sostanze liquide contenute nei veicoli.

Detti settori saranno dotati di apposita rete di drenaggio e di raccolta dei reflui, munita di decantatori con separatori per oli.

I settori di trattamento, di deposito delle parti di ricambio e di stoccaggio dei rifiuti pericolosi saranno ricoverati da apposita copertura.

Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso

Al veicolo da demolire, verranno immediatamente effettuate tutte le operazioni che riguarderanno la sua messa in sicurezza, prima di procedere allo smontaggio dei componenti stessi o ad altre operazioni che potrebbero indurre effetti nocivi sull'ambiente. Quindi, le modalità di messa in sicurezza riguarderanno nell'ordine:

a) rimozione degli accumulatori, neutralizzazione delle soluzioni acide eventualmente fuoriuscite e stoccaggio in appositi contenitori a perfetta tenuta stagna dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse;
b) rimozione dei serbatoi di gas compresso ed estrazione, stoccaggio e combustione dei gas ivi contenuti;
c) rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere, quali airbag;
d) prelievo del carburante e avvio a riuso;

e) rimozione, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori, 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. Durante l'asportazione saranno evitati sversamenti e adottati opportuni accorgimenti e utilizzate idonee attrezzature al fine di evitare rischi per gli operatori addetti;
f) rimozione del filtro-olio, il quale sarà privato dell'olio, previa scolatura; l'olio così prelevato sarà stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro sarà depositato in un apposito contenitore, salvo che il filtro non faccia parte di un motore da destinare al reimpiego;
g) rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti PCB;
h) rimozione fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio.

Attività di demolizione

Eseguite la fasi di messa in sicurezza del veicolo, si è pronti per la fase successiva che riguarderà l'identificazione di tutti i materiali e componenti etichettati o resi identificabili, secondo quanto disposto dalla comunità europea.

Nello specifico l'attività di demolizione si compone delle seguenti fasi:

a) smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso o ad altre operazioni equivalenti, volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente;
b) 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;
c) eventuale smontaggio e deposito dei pezzi di ricambio commercializzabili, nonché dei materiali e dei componenti recuperabili, in modo da non compromettere le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero.

Criteri per lo stoccaggio

I contenitori, i serbatoi fissi e/o mobili, compresi le vasche ed i bacini utilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti derivanti dalle operazioni di messa in sicurezza del veicolo fuori uso,

devono possedere adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche e alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti stessi.

Essi devono essere provvisti di sistemi di chiusura, di accessori e di dispositivi atti ad effettuare le operazioni di riempimento, di travaso e di svuotamento.

Le manichette e i raccordi dei tubi utilizzati per il carico e lo scarico dei rifiuti liquidi contenuti nelle cisterne devono essere mantenuti in perfetta efficienza, al fine di evitare dispersioni nell'ambiente.

Il serbatoio fisso e/o mobile deve riservare un volume residuo di sicurezza pari al 10 % ed essere dotato di dispositivo antitraboccamento e/o di tubazioni di troppo pieno e di indicatore di livello.

Nel caso in cui lo stoccaggio provvisorio dei rifiuti liquidi pericolosi verrà effettuato in un serbatoio fuori terra, esso dovrà essere dotato di un bacino di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso, oppure nel caso 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 deve essere apposta apposita etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose.

Lo stoccaggio che riguarda gli accumulatori deve essere effettuato in appositi contenitori a tenuta stagna dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che accidentalmente possono fuoriuscire dalle batterie stesse e che verranno neutralizzati in loco.

La gestione del CFC e degli HCF avverrà in conformità a quanto previsto dal D.M. 20/09/02 n° 231.

Lo stoccaggio in cumuli di materiale avviene su basamenti impermeabili resistenti all'attacco chimico dei rifiuti, i quali permettono la separazione dal suolo sottostante; in tal modo l'area dovrà possedere una pendenza tale da convogliare i liquidi in apposite cabalette e in pozzetti di raccolta.

Lo stoccaggio in cumuli di rifiuti dovrà avvenire in aree confinate e i rifiuti polverulenti saranno protetti dall'azione del vento a mezzo di appositi sistemi di copertura (teli impermeabili).

Lo stoccaggio degli oli usati verrà realizzato nel rispetto delle disposizioni di cui al D.Lgs. 27/01/92 n° 95 e s.m., e al D.M. 16/05/96 n° 392. I pezzi smontati contaminati da oli saranno stoccati su basamenti impermeabili.

I recipienti, fissi e/o mobili, utilizzati all'interno dell'impianto di trattamento della ditta **"La San Martino Autodemolizioni srl"** non, destinati ad essere reimpiegati per le stesse tipologie di rifiuti, verranno sottoposti a trattamenti di bonifica idonei a consentire le nuove

utilizzazioni. Tali trattamenti saranno effettuati presso idonea area dell'impianto appositamente allestita o presso altri centri autorizzati.

Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio

Ai fini di una corretta gestione dei rifiuti derivanti dal veicolo fuori uso, verranno effettuate tutte le operazioni di trattamento che riguarderanno la promozione del riciclaggio dei pezzi di ricambio, delle parti metalliche ferrose e non ferrose, della plastica, del vetro e dei cascami tessili e cioè nello specifico:

a) rimozione del catalizzatore e deposito del medesimo in apposito contenitore, adottando i necessari provvedimenti per evitare la fuoriuscita di materiali e per garantire la sicurezza degli operatori;
b) rimozione dei componenti metallici contenenti rame, alluminio e magnesio;
c) rimozione dei pneumatici in modo che possano essere effettivamente riciclati come materiali;
d) rimozione dei grandi componenti in plastica, quali i paraurti, cruscotto e serbatoi contenitori di liquidi, in modo da poter essere effettivamente riciclati come materiali;
e) rimozione dei componenti in vetro.

Criteri di gestione

Per lo stoccaggio del veicolo messo in sicurezza e non ancora sottoposto a trattamento sarà ammessa la sovrapposizione massima di 3 veicoli, previa verifica delle condizioni di stabilità e valutazione degli eventuali rischi per la sicurezza dei lavoratori.

L'accatastamento che riguarderà le carcasse già sottoposte alle operazioni di messa in sicurezza ed il cui trattamento è stato già precedentemente completato, non sarà superiore ai cinque metri di altezza, come da Normativa (**D.Lgs. 209 del 24/06/2003 e s.m.i.).**

Le parti di ricambio che saranno destinate alla commercializzazione saranno stoccate prendendo gli opportuni accorgimenti, onde evitare il loro deterioramento ai fini del successivo reimpiego.

Lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili non pericolosi, sarà realizzato in modo tale da non modificare le caratteristiche del rifiuto stesso e da non comprometterne il successivo recupero. Il ritiro di tali tipologie di rifiuti sarà effettuato da ditte appositamente abilitate

dall'Albo Nazionale Imprese Gestione Rifiuti per la raccolta e il trasporto, ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. Le operazioni di stoccaggio di tali rifiuti saranno effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e/o fluidi.

Infine, i pezzi smontati saranno stoccati in luoghi adeguati ed i pezzi contaminati da oli saranno stoccati su basamenti impermeabili.

La società **"la San Martino Autodemolizioni S.r.l",** attraverso la realizzazione dell'ampliamento del centro di demolizione veicoli fuori uso persegue gli obiettivi strategici esposti attraverso il Piano Regionale per lo smaltimento dei rifiuti in Campania e il Programma Operativo Regionale.

Infatti il progetto che s'intende realizzare ha lo scopo di **ottimizzare al massimo il recupero dei rifiuti pericolosi e non** che entrano all'interno dell'impianto. Tali rifiuti verranno preparati e avviati alle fasi di trattamento per recuperare da essi **materia prima secondaria, solo i rifiuti oggettivamente non recuperabili vengono smaltiti in discarica.**

In particolare il nuovo insediamento consente di svolgere le attività in condizioni di sicurezza per gli addetti in quanto permette di agevolare tutte le operazioni di movimentazione.

Inoltre, proprio in questo momento che ha visto crescere l'interesse legato alla gestione dei rifiuti in Campania, l'attività che intende svolgere la società "**La San Martino Autodemolizioni srl**" consente di dare risposta concreta e ambientalmente corretta ai problemi delle numerose attività produttive che si trovano a dover avviare a trattamento i rifiuti che sono stati prodotti.

ELENCO DELLE TIPOLOGIE DI RIFIUTI DA STOCCARE PROVENIENTI DALLA DEMOLIZIONE DEGLI AUTOVEICOLI SECONDO CODIFICA EUROPEA E QUANTITA' MASSIMA STOCCABILE.

Di seguito è riportata la tabella con tutte le tipologie di rifiuti e i relativi codici C.E.R. (come da D.Lgs. 152/2006, All. D, IV Parte e s.m.i.), che saranno prodotti nell'ambito dell'attività di auto-demolizione che la società in oggetto intende effettuare:

Codice	***Tipologia***	
	Scarti di oli per circuiti idraulici	
*[130110]**	*oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati*	

*[130111]**	*oli sintetici per circuiti idraulici*	
*[130112]**	*oli per circuiti idraulici facilmente biodegradabili*	
*[130113]**	*altri oli per circuiti idraulici*	
	Scarti di olio motore, olio per ingranaggi e oli lubrificanti	
*[130204]**	*scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazioni, clorurati*	
*[130205]**	*scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati*	
*[130206]**	*scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione*	
*[130207]**	*oli per motore, ingranaggi e lubrificazione, facilmente biodegradabile*	
	Veicoli fuori uso appartenenti a diversi modi di trasporto (comprese le macchine mobili non stradali) e rifiuti prodotti dallo smantellamento di veicoli fuori uso e dalla manutenzione di veicoli (tranne 13, 14, 1606 e 1608).	
[160103]	*pneumatici fuori uso*	
*[160104]**	*veicoli fuori uso*	
[160106]	*veicoli fuori uso, non contenenti ne liquidi ne altre componenti pericolose*	
*[160111]**	*pastiglie per freni, contenenti amianto*	
[160112]	*pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111*	
[160116]	*serbatoi per gas liquido*	
[160117]	*metalli ferrosi*	
[160118]	*metalli non ferrosi*	
[160119]	*plastica*	
[160120]	*vetro*	
[160122]	*componenti non specificati altrimenti*	
	Batterie ed accumulatori	
*[160601]**	*batterie al piombo*	
[160605]	*altre batterie ed accumulatori*	
	Catalizzatori esauriti	
[160801]	*catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio palladio, iridio o platino*	
[160803]	*catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione, non specificati altrimenti*	

7 Descrizione del sistema di captazione trattamento e scarico delle acque reflue (stato di fatto)

La tipologia delle acque reflue prodotte nell'impianto in oggetto sono differenziate nei seguenti tipi:

- Acque nere e grigie;
- Acque di dilavamento del piazzale;
- Acque pluviali provenienti dalle coperture.

Linea acque nere e grigie

Le acque nere e grigie, provengono dai servizi igienici presenti nel corpo uffici. L'impianto di captazione di tali acque consta di due tubazioni separate una per le acque nere ed una per le grigie.Le grigie confluiscono direttamente all' interno della fognatura nera a servizio dell'a rea industriale previo passaggio in un pozzetto di ispezione ed analisi mentre le nere subiscono una chiarificazione all' interno di una vasca Imhoff prima di confluire anch'esse nella fognatura nera.

Linea acque di dilavamento del piazzale

Le acque di dilavamento piazzale sono prodotte dalle acque meteoriche. Tale tipologia di acque reflue a seguito delle precipitazioni raccolgono tutte le sostanze presenti sulla superficie del piazzale derivanti dal transito degli automezzi sul piazzale stesso. Il sistema di captazione delle predette acque è costituito da due griglie a nastro ed una griglia in ghisa sferoidale. La prima griglia a nastro posizionata all' ingresso risulta sottoposta quindi le acque captate tramite pompa sommersa vengono rilanciate alla seconda griglia. Le acque di dilavamento piazzale confluiranno tramite tubazione sottotraccia in un sistema di pre-trattamento costituita da n° 2 vasche dove avvengono fenomeni di sedimentazione delle particelle più grossolane e disoleazione statica.Cosi pre-trattate le acque previo passaggio in un pozzetto di ispezione ed analisi vengono scaricate nel collettore fognario acque bianche a servizio dell'area industriale.

- **Linea acque pluviali di copertura**

Le acque provenienti dalla coperture del capannone sono raccolte mediante pluviali e confluiscono mediante tubazione sottotraccia direttamente nel collettore fognario acque bianche

7.1 Descrizione del sistema di captazione trattamento e scarico delle acque reflue (stato di progetto)

La tipologia delle acque reflue prodotte nell'impianto in oggetto sono differenziate nei seguenti tipi:

- Acque nere e grigie;
- Acque di dilavamento del piazzale;
- Acque pluviali provenienti dalle coperture.

Linea acque nere e grigie

Le acque nere e grigie, provengono dai servizi igienici presenti nel corpo uffici. Come detto l'impianto di captazione di tali acque consta di due tubazioni separate una per le acque nere ed una per le grigie. Il progetto prevede che anche le acque grigie confluiscono all' interno della vascha Imhoff cosi come le acque nere prima di essere scaricate all' interno della fognatura nera a servizio dell'area industriale previo passaggio in un pozzetto di ispezione ed analisi denominato PF1.

Linea acque di dilavamento del piazzale

Le acque di dilavamento piazzale sono prodotte dalle acque meteoriche. Tale tipologia di acque reflue a seguito delle precipitazioni raccolgono tutte le sostanze presenti sulla superficie del piazzale derivanti dal transito degli automezzi sul piazzale stesso. Il sistema di captazione delle predette acque sarà costituito dalle due griglie a nastro già presenti. Le acque cosi captate confluiranno prima in un pozzetto dove avverrà una sedimentazione del refluo, e poi in una vsca di disoleazione ed accumulo. Da qui le acque di dilavamento piazzale cosi pre-trattate previo passaggio in un pozzetto di ispezione ed analisi PF2 vengono scaricate nel collettore fognario acque bianche a servizio dell'area industriale.

- **Linea acque pluviali di copertura**

Le acque provenienti dalla coperture del capannone sono raccolte mediante pluviali e confluiscono mediante tubazione sottotraccia direttamente nel collettore fognario acque bianche previo passaggio in un pozzetto di ispezione ed analisi denominato PF3.

E' giusto sottolineare che all' interno del pozzetto posto in prossimità dell'area verde confluiscono le acque di dilavamento piazzale e vi è anche il passaggio della tubazione delle

acque nere e grigie, ma non avverrà nessuna commistione o miscelazione tra i due reflui in quanto la tubazione risulta a perfetta tenuta.

- ***GESTIONE DELL'IMPIANTO DI PRETRATTAMENTO***

La vasca a servizio del sistema di raccolta e trattamento acque di dilavamento piazzale in tempo asciutto e con una frequenza periodica viene svuotata spurgando i fanghi accumulatisi al proprio interno .Tali fanghi sono smaltiti da ditte autorizzate dall'Albo Gestore dei Rifiuti ai sensi del D.Lgs 152/06. Inoltre per una corretta gestione dell'impianto periodicamente sono effettuate le analisi sui campioni prelevati a valle dell'impianto di depurazione, ossia dal pozzetto di ispezione ed analisi prima dello scarico finale in fognatura. Il tipo di pretrattamento sopra descritto permette di raggiungere valori delle concentrazioni rispettosi dei parametri specificati nella Tab. 3 – Allegato 5 alla parte terza del D.Lgs. n. 152/06.

7.2 Analisi delle emissioni in atmosfera derivanti dall' attività di raccolta e trattamento veicoli fuori uso

L' attività di raccolta e trattamento veicoli fuori uso che la società La San Martino Autodemolizioni srl svolge nel sito in oggetto non si serve di macchinari od attrezzature che abbiano emissioni in atmosfera di tipo convogliato. Non vengono effettuate attività di taglio con cannello ossiacetilenico o saldature con qualsivoglia dispositivo. Sulle carcasse bonificate vengono effettuate solo lavorazioni meccaniche a freddo tramite utilizzo di pressa idraulica. Pertanto non viene effettuato un taglio sul rifiuto ferroso e non ferroso che potrebbe comportare eventualmente un emissione diffusa di polveri ma solo un adeguamento volumetrico tramite compressione. In ogni caso nel rispetto anche delle prescrizioni riportate nel Decreto autorizzativo all' esercizio dell' attività la società ha installato una sistema di ugelli per la diffusione di acqua nebulizzate nell'area della pressa abbattendo cosi le eventuali polveri prodotte dall'adeguamento volumetrico delle carcasse. **Il progetto non preve l'installazione di mulini trituratori o macinatori o qualsivoglia macchinario che possa comportare emissioni di polveri, Pertanto alla luce dell'attività che la società attualmente svolge e valutando il progetto di variante questa rientrerà nell'elenco di cui all'Allegato IV alla Parte V del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.; D.Lgs. 128/10 lettera a) *"Lavorazioni meccaniche dei metalli, con esclusione di attività di verniciatura e trattamento superficiale e smerigliature con consumo complessivo di olio inferiore a 500 kg/anno".***

7.3 Analisi dei rumori nei luoghi di lavoro ai sensi del d.lgs. 81/08 e di inquinamento acustico ambientale ai sensi del d.p.c.m. 447/95

Il comune di Pozzuoli risulta essere dotato di Piano di zonizzazione acustica approvato con Delibera di G.M n°418 del 30/12/2000.L'area in esame ricade in una zona Classe VI " Area esclusivamente industriale" i cui valori dei limiti massimi di immissione sono 70 dB(A) diurno e 70 dB(A) notturno.Si prevede il rispetto dei limiti previsti in quanto l'attività viene svolta solo nelle ore diurne inoltre gli interventi di progetto previsti non comporteranno l' inserimento di macchinari o attrezzatture e quindi nuove sorgenti sonore nell' ambiente.La società inoltre ha provveduto ad installare in prossimità della pressa scarrabile una pannellatura fonoassorbente per un altezza massima di 2,10 mt al fine di mitigare quanto più possibile le emissioni sonore durante la fasa di adeguamento volumetrico delle carcasse bonificate

8 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

8.1 INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI DI INFLUENZA

Il presente capitolo riassume le considerazioni preliminari che hanno orientato la redazione dello **Studio Preliminare Ambientale** con riferimento agli impatti potenziali più significativi.

Nella stesura della relazione, oltre allo sviluppo di studi specifici di carattere strettamente ambientale (con riferimento ad es. alle emissioni in atmosfera, alla gestione dei rifiuti prodotti durante lo svolgimento del processo produttivo, agli ecosistemi naturali), si è inteso fare riferimento alle caratteristiche tecniche dell'impianto alla localizzazione geografica, alle condizioni ambientali locali.

È stata effettuata una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante da parte dell'impianto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico, nonché il patrimonio agroalimentare, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

Lo studio preliminare ambientale presentato contiene una descrizione dei probabili impatti rilevanti dell'impianto sull'ambiente:

- ✓ Dovuti all'esistenza dell'impianto;

- ✓ Dovuti all'utilizzazione di risorse naturali;
- ✓ Dovuti all'emissione di inquinanti, alla eventuale produzione di sostanze nocive e allo smaltimento di rifiuti.

Le **componenti e i fattori ambientali** che potranno, ciascuna a diverso titolo, essere interessate dall'attività dell'impianto presi in esame sono:

- **Atmosfera**: qualità dell'aria e caratterizzazione meteoclimatica;
- **Ambiente idrico**: acque sotterranee ed acque superficiali (dolci, salmastre e marine);
- **Suolo e sottosuolo**: sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico nel quadro dell'ambiente in esame;
- **Vegetazione, flora e fauna**: formazioni vegetali ed associazioni animali, emergenze più significative, specie protette ed equilibri naturali;
- **Ecosistemi:** complessi di componenti e fattori fisici, chimici e biologici tra loro interagenti ed interdipendenti, che formano un sistema unitario e identificabile (quali un lago, un bosco, un fiume, il mare) per propria struttura, funzionamento ed evoluzione temporale**;**
- **Salute pubblica**: come individui e comunità;
- **Rumore e vibrazioni**: considerati in rapporto all'ambiente sia naturale che umano;
- **Paesaggio**: aspetti estetici, morfologici e culturali del paesaggio, identità delle comunità umane interessate e relativi beni culturali;

8.2 INQUADRAMENTO GENERALE DELL'AREA

Il sito interessato dall'impianto è interamente situato sul territorio del comune di Pozzuoli in Campania, in provincia di Napoli.

8.3 IL COMUNE DI POZZUOLI

Pozzuoli è un comune italiano di 81 630 abitanti della città metropolitana di Napoli in Campania. Nel 531 a.C. approdarono presso le coste puteolane alcuni profughi di Samo, sfuggiti alla tirannide di Policrate e fondarono, con il consenso di Cuma, la città di Dicearchia cioè del giusto governo. Fino ad oggi di Dicearchia esiste solo una fonte scritta e pervenuta fino a noi, ma della presunta città non è stata rinvenuta una sola pietra.Non sappiamo, però, se lo sbarco dei Sami avvenne per caso o secondo un piano prestabilito. Charles Dubois, uno dei più illustri studiosi della storia antica di Pozzuoli, avanza un'ipotesi che, per la sua fondatezza, merita di essere presa in considerazione. I contatti tra i Sami ed i Cumani che erano originari di Calcide, furono verosimilmente facilitati dal ricordo delle vecchie tradizioni di

amicizia che esistevano tra Samo e Calcide. Quest'amicizia che il Pais rileva a tal proposito, s'era manifestata durante la lotta che mise alle prese le città euboiche di Eretria e di Calcide nella seconda metà del VII secolo, lotta provocata dalla rivalità delle due città in relazione ai loro rapporti commerciali in Oriente ed in Occidente. In questa guerra che ebbe carattere internazionale o interellenico, i Sami si posero accanto a Calcide. L'amicizia dei Sami, dei Calcidesi e delle colonie euboiche dell'Italia e della Sicilia, ebbe certamente peso sulla fusione che si operò tra le genti di Cuma ed i fuggiaschi di Samo.Dicearchia visse alle dipendenze di Cuma e, pertanto, difese con essa l'ellenismo della Campania, prima contro gli etruschi e poi contro i sanniti.Pozzuoli sotto i sanniti: Fistelia?[modifica | modifica wikitesto]I sanniti occuparono Dicearchia nel 421 a.C. in seguito alla conquista sannitica di Cuma e del suo territorio. Con i sanniti Dicearchia, che secondo alcuni studiosi avrebbe cambiato il nome in quello di Fistelia[5], godette di una notevole autonomia politica e commerciale, favorita, quest'ultima, dalla ottima posizione del suo porto e dai contatti che essa ebbe con il retroterra campano.Puteoli L'occupazione romana della Campania, avvenuta nel 338 a.C., segnò la romanizzazione della città greco-sannitica. Il suo nuovo nome latino di Puteoli che significa piccoli pozzi, forse a causa delle numerose sorgenti di acque termo-minerali che vi si trovano, ne è la prova. Roma, che durante la seconda guerra punica (218-201 a.C.) aveva sperimentato l'importanza strategica del porto di Puteoli, vi dedusse, nel 195 a.C. una colonia marittima.La conquista romana dell'Oriente e l'esigenza di avere uno scalo aperto ai traffici con esso, fecero di Puteoli il porto mediterraneo di Roma. Le possibilità che offriva il retroterra campano di scambio di prodotti agricoli e industriali con le mercanzie d'oltremare e speciali tariffe doganali scrive Amedeo Maiuri assicurarono al porto puteolano un regime di preferenza rispetto a quello di Napoli e di concorrenza al porto di Delo. Una moltitudine varia e poliglotta, vi affollava il quartiere del suo emporio marittimo, vi stabiliva aziende(stationes) di commercio e di trasporto; vi formava corporazioni professionali di arti e mestieri e associazioni religiose professanti i culti della loro patria d'origine e della loro fede; Greci delle isole e della costa d'Asia, Tiri ed Eliopolitani, Ebrei e Cristiani con la loro prima comunità, legata al ricordo dello sbarco dell'Apostolo Paolo nel febbraio dell'anno 61.Nabatei ed Etiopi le dettero presto il carattere, il colore, il costume di un porto greco-orientale, sicché Lucilio poteva chiamarla fin dal 126 a.C. Delus minor e Stazio all'età di Domiziano, litora mundi hospita.Dopo un lungo e non sempre tranquillo periodo di vita municipale diede a Puteoli il carattere ed il titolo di colonia; altrettanto fece Vespasiano (69-79 d.C.) che le assegnò anche una parte dell'agro capuano per premiarla di essere stata dalla sua parte nella lotta contro Vitellio.Con la sistemazione del porto d'Ostia, iniziato da Claudio nel 42 d.C. , terminato da Nerone nel 54 d.C. ed ampliato da Traiano fra gli anni 100 e 106 d.C., la fortuna di Puteoli cominciò a declinare

lentamente, sebbene il suo porto svolgesse ancora, al tempo di Antonino Pio (138-161 d.C.) che nel 139 d.C. ne riparò il molo dissestato da una mareggiata, il ruolo di scalo principale della Campania. Con il tempo anche questa funzione andò scemando sino a scomparire del tutto alla fine del IV secolo.Il progressivo sprofondamento del litorale puteolano, causato dal bradisismo, costrinse gli abitanti a lasciare, verso la fine del V secolo o agli inizi del VI secolo, la parte bassa e i quartieri portuali della città e a stabilirsi sull'altura che un tempo fu, quasi certamente l'acropoli di Dicearchia. Questa fu cinta di mura e diventò, così, il castro puteolano ossia il centro fortificato per difendere la popolazione dalle incursioni nemiche.

8.4 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

Il presente capitolo riassume le considerazioni che hanno orientato la redazione dello **Studio di Impatto Ambientale** con riferimento agli impatti potenziali più significativi relativamente alle fasi di realizzazione ed esercizio dell'impianto.

Nella stesura della relazione, oltre allo sviluppo di studi specifici di carattere strettamente ambientale (con riferimento ad es. alle emissioni in atmosfera, alla gestione dei rifiuti prodotti durante lo svolgimento del processo produttivo, agli ecosistemi naturali), si è inteso fare riferimento alle caratteristiche tecniche dell'impianto alla localizzazione geografica, alle condizioni ambientali locali.

E' stata effettuata una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante da parte dell'impianto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico, nonché il paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

8.4.1 LE COMPONENTI AMBIENTALI INTERESSATE

Nei paragrafi successivi saranno stimati gli effetti, sia nella fase di realizzazione dell'opera che in quella di esercizio dell'impianto, per ognuna delle seguenti **componenti ambientali** che potranno, ciascuna a diverso titolo, essere interessate dall'attività dell'impianto preso in esame:

- **Atmosfera**: qualità dell'aria e caratterizzazione meteoclimatica;
- **Ambiente idrico**: acque sotterranee ed acque superficiali (dolci, salmastre e marine);
- **Suolo e sottosuolo**: sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico nel quadro dell'ambiente in esame;

- **Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**: formazioni vegetali ed associazioni animali, emergenze più significative, specie protette ed equilibri naturali; complessi di componenti e fattori fisici, chimici e biologici tra loro interagenti ed interdipendenti, che formano un sistema unitario e identificabile (quali un lago, un bosco, un fiume, il mare) per propria struttura, funzionamento ed evoluzione temporale**;**
- **Paesaggio ed uso del Suolo**: aspetti estetici, morfologici e culturali del paesaggio, identità delle comunità umane interessate e relativi beni culturali.
- **Rumore**: considerati in rapporto all'ambiente sia naturale che umano;
- **Aspetti socio-economici;**
- **Viabilità;**
- **Salute pubblica:** come individui e comunità.

Una tale scelta è stata dettata dall'esigenza di rappresentare, attraverso un numero ristretto di voci, l'ambiente nei sui diversi aspetti legati alla flora ed alla fauna, al paesaggio, alla qualità dell'ambiente naturale, alla qualità della vita dei residenti e alla loro igiene.
Un incremento del numero delle componenti, al fine di una più dettagliata descrizione di tutto il sistema ambientale, comporta uno sviluppo più laborioso del procedimento di valutazione d'impatto a cui non corrisponde un reale beneficio dei risultati conseguiti.
Le interferenze ambientali sono state analizzate anche in condizioni di transitorio, emergenza ed incidentale.
E' giusto sottolineare che la variante sostanziale da volersi apportare da parte della società non prevede la realizzazione di nuovi manufatti e pertanto non vi sarà ulteriore consumo di suolo. Gli unici intervneti previsti sono riferiti all' installazione del cantilever per lo stoccaggio degli autoveicoli da bonificare e la posa in opera di fiorere infisse al muro in tufo al fine di mitigare da un punto di vista visivo e paesaggistico i cantilever.

8.4.2 ATMOSFERA

8.4.2.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

8.4.2.1.1 Fase di cantiere

Gli interventi di progetto consistenti nella sola installazione di cantilever per lo stoccaggio di autoveicoli da bonificare non comporterà la produzione di emissioni in atmosfera.

8.4.2.1.2 Fase di esercizio

L' attività che la ditta LA SAN MARTINO AUTODEMOLIZIONI SRL svolgerà nel sito in oggetto produce delle emissioni in atmosfera diffuse , sostanzialmente polveri derivanti dall' attività di riduzione volumetrica delle carcasse bonificate a mezzo pressatura. Cosi come prescritto all'interno dell'autorizzazione all'esercizio dell' attività la società ha installato degli ugelli nebulizzatori di modo da umidificare la zona interessata dall'adeguamento volumetrico.

8.4.3 AMBIENTE IDRICO

8.4.3.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

8.4.3.1.1 Fase di cantiere

Nella fase di cantiere gli impatti su tale matrice ambientale saranno pressochè nulli visto che non sono previste opere di scavo

8.4.3.1.2 Fase di esercizio

Gli unici impatti su tale matrice ambientale possono essere correlabili ad eventuali sversamenti accidentali di sostanze liquide o rilasci da parte dei materiali in deposito sui piazzali: a fronte dei ridotti quantitativi di tali sostanze e dei presidi di protezione ambientale predisposti (adeguata impermeabilizzazione delle aree destinate allo stoccaggio e trattamento dei rifiuti, raccolta acque di deflusso superficiale per il successivo riutilizzo) si ritiene l'impatto non significativo.

Una corretta ed attenta gestione dell'impianto di depurazione minimizza l'impatto sulla matrice acqua.

Inoltre, le aree destinate allo stoccaggio e trattamento dei rifiuti saranno pavimentate con conglomerato cementizio del tipo industriale levigato per prevenire l'inquinamento del suolo, del sottosuolo e delle falde idriche dovuto a eventuali percolamenti di liquidi derivanti dalla movimentazione dei rifiuti, dal transito degli automezzi per il trasporto dei rifiuti e dalle acque di dilavamento del piazzale.

Tale massetto sarà dotato di opportune pendenze per far defluire l'acqua piovana di dilavamento del piazzale al sistema di captazione trattamento e scarico acque reflue

8.4.4 SUOLO E SOTTOSUOLO

8.4.4.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

8.4.4.1.1 Fase di cantiere

Nella fase di cantiere gli impatti su tale matrice ambientale saranno pressochè nulli visto che unici scavi previsti ed a profondità ridotta riguarderanno l'installazione del cantilever

8.4.4.1.2 Fase di esercizio

Anche per tale componente, gli impatti possono essere correlabili ad eventuali sversamenti accidentali di sostanze liquide o rilasci da parte dei materiali in deposito sui piazzali: a fronte dei ridotti quantitativi di tali sostanze e dei presidi di protezione ambientale predisposti (adeguata impermeabilizzazione del piazzale esterno e delle aree destinate allo stoccaggio e trattamento dei rifiuti, raccolta acque di deflusso superficiale si ritiene l'impatto non significativo.
Di entità trascurabile è l'effetto dell'uso del terreno e delle opere di impermeabilizzazione sulla permeabilità del suolo nell'area in esame.
La superficie delle aree destinate allo stoccaggio e trattamento dei rifiuti sarà infatti pavimentata con pavimentazione impermeabile idonea alla tipologia di lavorazione che viene effettuata, per prevenire l'inquinamento del suolo, del sottosuolo dovuto a eventuali percolamenti di liquidi derivanti dalla movimentazione dei rifiuti, dal transito degli automezzi per il trasporto dei rifiuti e dalle acque di dilavamento del piazzale.

8.4.5 ASPETTI SOCIO-ECONOMICI

Per la valutazione degli aspetti socio-economici bisogna tenere in considerazione diverse scale geografiche che vanno da quella comunale a quella a più ampio respiro.
Si può affermare, senza alcun dubbio, che il progetto in oggetto comporta importanti benefici per il sistema socio-economico sia ad ampio livello, in quanto l'attività di recupero, stoccaggio e trattamento dei rifiuti speciali non pericolosi permette di conseguire importanti risultati in termini della tutela ambientale riducendo quanto più possibile i rifiuti da avviare a discarica, sia

a livello locale, favorendo la nascita di un'attività imprenditoriale ed industriale nel settore con evidenti ricadute occupazionali.

8.4.5.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

8.4.5.1.1 Fase di cantiere

Per ciò che concerne l'occupazione è evidente come le attività espletate in fase di progettazione comporteranno un aumento della stessa occupazione visto la necessità di dover effettuare lavori edili .

8.4.5.1.2 Fase di esercizio

Per ciò che concerne l'occupazione è evidente come le attività espletate dall'impianto in fase di esercizio siano apportatrici di benefici sia per la porzione di popolazione direttamente interessata, sia per tutto l'indotto correlato in termini di industria ed attività produttive.
Infatti, indubbi sono i benefici ambientali derivanti dalle attività di recupero rifiuti che si intendono effettuare; è evidente, infatti, come il riutilizzo ed il recupero costituisca una valida alternativa allo smaltimento definitivo, con impatti ambientali fortemente positivi.
Inoltre, gli impatti sono certamente da considerare positivi per le attività produttive dell'intera area che beneficiano dei materiali di recupero prodotti con vantaggi economici ed ecologici a vasta scala; importanza particolare assume il fatto che il recupero dei rifiuti contribuisce ad evitare il consumo di risorse naturali connesso alla produzione di tali sostanze a partire dalla materie prime: il valore elevato dell'impatto è collegato alla valenza positiva delle attività di recupero.
In fase di esercizio, le opportunità occupazionali offerte riguardano l'impiego di maggior personale addetto e specializzato alle varie fasi lavorative e gestionali e, in generale, alla manutenzione dell'impianto.

8.4.6 VIABILITA'

L'impianto in oggetto come detto è ubicato nel Comune di Pozzuoli
All'interno del lotto è stato studiato un percorso di viabilità che consente il libero defluire degli autoveicoli senza intralci tra quelli in entrata e quelli in uscita.

8.4.6.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

8.4.6.1.1 Fase di cantiere

Visto i lavori di progetto da doversi realizzare non si prevede un aumento del traffico veicolare visto anche la viabilità a servizio del territorio.

8.4.6.1.2 Fase di esercizio

L'attività di raccolta e trattamento veicoli fuori uso e rivendita parti usate potrebbe comportare un aumento incremento di traffico veicolare legato al maggior numero di privati cittadini o imprese cche conferiscano autoveicoli da rottamare

L'impatto sarà trascurabile in quanto la viabilità a servizio della zona industriale risulta essere ben dimensionata.

8.4.7 SALUTE PUBBLICA

L'impianto in oggetto di studio come detto è ubicato in una zona distante dal centro abitato all' interno della zona industriale del Comune di Pozzuoli Loc San Martino.

8.4.7.1 STIMA E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

8.4.7.1.1 Fase di esercizio

In fase di esercizio, alla luce delle mitigazioni e delle opere previste a tutela dell'ambiente e delle corrette misure gestionali che saranno adottate per lo svolgimento delle ciclo produttivo, l'impatto dell'impianto e delle attività previste sulla salute pubblica risulterà poco significativo.

Inoltre, indubbi sono i benefici sulla collettività in generale derivanti dalle attività di recupero rifiuti che si intendono effettuare; è evidente, infatti, come il riutilizzo ed il recupero dei rifiuti costituisca una valida alternativa allo smaltimento definitivo in discarica, con impatti ambientali fortemente positivi.

8.5 INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO

8.5.1 DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE MORFOLOGICHE GENERALI DELLAREA

I terreni della zona in oggetto e il Comune di Pozzuoli sono ubicati a Sud della Piana Campana nel territorio dei campi Flegrei al bordo di una regione dalle vicende geologiche alquanro complesse. La Piana campana rappresenta un'ampia depressione tettonica (graben) peritirrenica che ribassa di alcune migliaia di metri le unità carbonatiche mescenozoiche dell' Appennino Campano.L'inizio dell'attività vulcanica che interessò la regione risale alla fine del Pliocene ed al principio del Quaternario in seguito all' abbassamento di un area continentale tirrenica si sarebbero prodotte fratture di distensione a carattere regionale.Il territorio flegreo è un sistema vulcanico costituito da numerosi centri craterici.

9 VERIFICA DI SCREENING AMBIENTALE

9.1 RIEPILOGO DATI E BILANCIO COMPLESSIVO DEGLI IMPATTI SULL'AMBIENTE

Nel presente paragrafo, s'intende effettuare un riepilogo schematico delle informazioni precedentemente descritte riassumendole nella seguente tabella:

TABELLA RIEPILOGATIVA	
PARAMETRO / INDICE DI SCREENING	**VALUTAZIONE/ CONSIDERAZIONI EFFETTUATE**
LETTERA Z.B) COMMA 7 ALLEGATO IV DEL D.Lgs. n.° 4/2008	**L'IMPIANTO RIENTRA IN TALE CLASSIFICAZIONE – PROCEDURA DI SCREENING NECESSARIA**
DIMENSIONI DEL PROGETTO	SUP. COMPLESSIVA: **1702 mq**
UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE	ELETTRICITA': ENEL
ZONA INDUSTRIALE	SI
ZONA TURISTICA	NO
ZONA AD ELEVATO VALORE PAESAGGISTICO E ARCHEOLOGICO	NO
ZONA AD ELEVATO VALORE NATURALISTICO	NO
ZONA AD ELEVATO RISCHIO DI CRISI AMBIENTALE (presenza di inquinamento idrico e del suolo)	NO
ZONA CON PRESENZA DI CENTRALI	NO

IDROELETTRICHE, TERMOELETTRICHE	
ZONA CON PRESENZA DI INDUSTRIE INSALUBRI DI 1° E 2° CATEGORIA	SI
ZONA CON PRESENZA DI IMPIANTI DI SMALTIMENTO E RECUPERO RIFIUTI (discariche, termovalorizzatori, siti di stoccaggio e trattamento rifiuti)	NO
ZONA DI PREGIO NATURALE	NO
ZONA URBANA RILEVANTE	NO
ZONA AGRICOLA	SI
ZONA COSTIERA	NO
ZONA MONTUOSA E FORESTALE	NO
ZONA A FORTE DENSITA' DEMOGRAFICA	NO
ZONA CON PRESENZA DI COMPLESSI OSPEDALIERI E SCOLASTICI	NO
SIC E ZPS	NO
FASCIA FLUVIALE	NULLO
RISCHIO ALLUVIONE	NULLO
RISCHIO FRANA	NULLO
PERICOLOSITA' FRANA	NULLO

Come si può evincere dalla tabella precedente, l'impianto non ricade in aree di interesse comunitario o in zone di particolare protezione, né in siti dove l'interesse socio – culturale e archeologico è elevato: l'area oggetto di studio non ricade in siti archeologici, parchi naturalistici, aree vincolate a rischio dall'Autorità di Bacino.

Per quanto riguarda l'assetto idrogeologico, secondo l'Autorità di Bacino Campania Centrale l'impianto non è situato in aree franose, né in aree dove è presente il rischio di alluvioni.

9.2 VALUTAZIONE PRELIMINARE DEGLI IMPATTI POTENZIALI

L'ambiente costituisce un unico grande organismo vivente i cui caratteri biologici e le cui forme percepibili sono la risultante della sovrapposizione dinamica di molteplici componenti naturali e culturali, i cui rapporti vengono via via aggiustati e calibrati nel tempo, traendo cadenze di vita autonome e capaci di autosostenersi.

Per componenti ed azioni naturali si intendono tutti gli elementi costituenti il complesso ecosistema, basato sulle leggi della natura che determinano la forma fisica e gli equilibri biologici della Terra. Per componenti ed azioni culturali si intendono invece tutte le azioni provocate dall'uomo, le loro sovrapposizioni storiche e le loro conseguenze sul territorio. I caratteri di dette componenti possono essere scomposti ed esaminati a fini analitici, ma devono poi essere considerati nella globalità dei loro rapporti ed interconnessioni, nell'ambito di ogni corretta operazione di valutazione d'impatto.

Per questo studio è stato effettuato uno screening preliminare dell'impatto potenziale, attraverso un test articolato su quesiti di ordine generale, sulle caratteristiche dell'impianto della società "LA SAN MARTINO AUTODEMOLIZIONI SRL", che coprono, a largo raggio, i maggiori impatti ambientali.

Le risposte previste per le domande in questione possono essere "si" o "no", oppure "alto", "medio" o "basso". Ad ogni risposta corrisponde un punteggio, compreso tra 0 e 10. la somma dei punteggi, identifica l'impatto potenziale dell'impianto in esame attraverso tre livelli:

I. **Punteggio < 40 → Impatto potenziale basso;**
II. **Punteggio > 40 e < 60 → Impatto potenziale medio;**
III. **Punteggio > 60 → Impatto potenziale alto.**

Nel caso di valori di impatto elevati dovranno essere svolti ulteriori approfondimenti sugli aspetti più critici dell'impianto, mentre nel caso di valori contenuti, potrà essere accettato uno studio sulle caratteristiche ambientali dell'area come finora effettuato.

Indice di Valutazione

Alto	**10**
Medio	**5**
Basso	**0**
Si	**10**
No	**0**

Processo di Valutazione – Screening

Quesito	Valutazione	Punteggio
Qual è l'estensione dell'area interessata dall'opera?	Medio	**5**
Qual è la dimensione delle opere civili?	Basso	0
Si rendono necessarie opere di ammodernamento che interesseranno le risorse idriche?	No	0
Si verificheranno scarichi di rifiuti nei corsi d'acqua naturali?	No	0
Ci saranno significative emissioni nell'area, sia in termini di qualità che di composizione?	No	0
Qual è la popolazione interessata?	Bassa	0
L'opera interessa risorse "uniche", sotto gli aspetti geologico, storico, archeologico, culturale ed ecologico?	No	0

L'impianto insiste su terreni soggetti ad esondazioni e / o inondazioni?	No	0
Qual è il livello di rischio o pericolosità frane?	Basso	0
Impatto visivo e paesaggistico	Medio	**5**
Impatto acustico sul territorio circostante	Basso	0
Impatto odorigeno sull'ambiente	Basso	0
Sostenibilità e impronta ecologica territoriale	Bassa	0
Impatto sulla vegetazione indigena	Bassa	0
Impatto sulla fauna stanziale e migratoria	Bassa	0
Impatto sull'agricoltura	Bassa	0
TOTALE		**10**

Dal risultato si evince che l'impatto dell'impianto risulta BASSO.

9.3 DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO DI AUMENTO QUANTITA' DI RIFIUTI DA STOCCARSI E TRATTARSI

Innanzitutto andiamo ad analizzare la cosiddetta "**alternativa zero**", cioè quella che prevede la non realizzazione della variante sostanziale del centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso.

Da quanto è stato esposto circa gli obiettivi del ruolo della impianto, rinunciare alla realizzazione del progetto di variante comporterebbe l'impossibilità di poter servire un bacino d'utenza maggiore con conseguente impossibilità di poter sia effettuare un maggiore recupero di tutte le tipologie di rifiuti derivanti dalla bonifica e disassemblaggio degli autoveicoli.

Come già precedentemente esposto, la gestione dei rifiuti deve avere come obiettivo principale l'uso razionale e sostenibile delle risorse ed essere impostata seguendo un rigoroso ordine di priorità che prevede l'**ottimizzare al massimo il recupero dei rifiuti**; il preparati e avviati alle fasi di trattamento per recuperare da essi **energia e materia prima secondaria**; e **smaltire in discarica solo i rifiuti oggettivamente non recuperabili.** Questi 3 punti sono obiettivi imprescindibili del nuovo impianto.

Per quanto riguarda le **alternative di sito**, si sottolinea che il centro di raccolta e trattamento è già inserito in un sito già antropizzato per cui sarebbe improponibile ed economicamente molto svantaggioso ipotizzare altre destinazioni. Il costo di tale operazione, del resto, risulterebbe elevato, in quanto la trasformazione di un'area comporta sempre abbattimenti e ricostruzione di

volumi e superfici e adeguamenti impiantistici. L'impatto ambientale per tale attività, è sicuramente minore.

9.4 VALUTAZIONE DELL' EFFETTO CUMULATIVO SECONDO QUANTO PREVISTO DAL DM 30/04/2015

Un singolo progetto cosi come definito nel Dm del 30/03/2015 deve essere considerato anche in riferimento ad altri singoli progetti localizzati nel medesimo contesto ambientale di modo da evitare la frammentazione artificiosa di un progetto di fatto riconducibile ad un progetto unitario che la valutazione dei potenziali impatti ambientali sia limitata al singolo intervento senza tener conto dei possibili impatti ambientali derivanti dall' interazione con altri progetti localizzati nel medesimo contesto ambientale e territoriale:

- Il criterio del cumulo con altri progetti deve essere considerato in relazione a progetti relativi ad opere ed interventi di nuova realizzazione.
- Appartenenti alla stessa categoria progettuale indicata nell' Allegato IV alla parte seconda del D.lgs 152/06.
- Ricadenti in un ambito territoriale entro il quale non possono essere esclusi impatti sulle diverse componenti ambientali.
- Per i quali le caratteristiche progettuali definite da parametri dimensionali stabiliti nell' Allegato IV alla parte Seconda del D.lgs 152/06.sommate a quelle dei progetti nel medesimo ambito territoriale determinano il superamento della soglia dimensionale fissata nell' Allegato IV alla parte seconda del D.lgs 152/06.

Allo stato attuale non si è a conoscenza di progetti da volersi realizzare nel medesimo contesto ambientale.

E' giusto sottolineare che gli impatti derivanti dal progetto presentato dalla società anche in riferimento al cumulo con un eventuali ipotesi progettuali da volersi realizzare nell' area sono poco significativi cosi come già descritto nello studio preliminare ambientale in quanto:

- La realizzazione del progetto non comporterà consumo di suolo in quanto l'area di interesse risulta già antropizzata essendo il sito gia adibito a centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso

9.5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Se si decide di autorizzare il progetto di variante proposto dalla società "**LA SAN MARTINO AUTODEMOLIZIONI SRL**" si avrà sicuramente un beneficio in termini di recupero, riciclo e

riutilizzo dei rifiuti visto la possibilità di poter trattare un maggior quantitativo di autoveicoli fuori uso. Come già detto il progetto si va ad inserire in un contesto già antropizzato in quanto il centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso è già esistente e ubicato all' interno di una zona industriale. Inoltre come la società ha previsto **Al fine di mitigare da un punto di vista visivo e paesaggistico l'installazione del cantilever sul piazzale esterno che presenterà un altezza complessiva di circa 5,40 mt si prevede di posizionare sul muro di recinzione lato Nord delle fioriere di altezza circa 0,50 mt con la piantumazione al loro interno di essenze arboree di altezza minima di 1,30 mt.**

In conclusione si può affermare che l'impianto non presenta impatti ambientali rilevanti.

10 DICHIARAZIONE DEL PROFESSIONISTA SULLA VERIDICITÀ DELLE INFORMAZIONI E I DATI CONTENUTI NEL PRESENTE STUDIO

Il sottoscritto Ing. **Marcello Toscano**, regolarmente iscritto all'Albo Professionale della Provincia di Salerno col n° 2.468, su incarico ricevuto dal sig. Talamo Valentino nato a Napoli i (Na) ed ivi residente alla Via Pallucci 73 in qualità di legale rappresentante della Società LA SAN MARTINO AUTODEMOLIZIONI srl c a seguito di indagini e rilievi effettuati in loco, allo scopo di ottenere il parere di verifica di Assoggettabilità a V.I.A. per il progetto descritto

DICHIARA

che la predisposizione dello Studio Preliminare Ambientale per la verifica di assoggettabilità a V.I.A. è stata svolta sulla base della documentazione acquisita, dei sopralluoghi svolti e delle proprie conoscenze tecniche e scientifiche maturate nell'ambito della propria attività. Le informazioni e i dati contenuti nello studio sono veritieri, gli atti allegati alla presente sono conformi all'originale.

Pagani (SA) lì 06/12/2016 **IL TECNICO**

Ing. Marcello Toscano