1 INTRODUZIONE 3

2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....3

2.6.1 ZONIZZAZIONE ACUSTICA DELL'AREA INTERESSATA NEL COMUNE DI "POZZUOLI" 4

3 DESCRIZIONE STATO ATTUALE..... 6

3.2.1 Descrizione del centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso e rivendita parti usate..... 6

3.2.2 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)..... 7

4 DESCRIZIONE DEL LAY-OUT DI LAVORAZIONE DI PROGETTO 7

4.1 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)..... 8

4.2 DESCRIZIONE DELLE FASI LAVORATIVE SVOLTE PER LA MESSA IN SICUREZZA BONIFICA E RIDUZIONE VOLUMETRICA DELL'AUTOVEICOLO FUORI USO 8

5 NORME DI RIFERIMENTO PER LA REALIZZAZIONE DEI CENTRI DI DEMOLIZIONE AUTOVEICOLI CON RIMORCHI E SIMILI..... 9

Organizzazione del centro di raccolta..... 12

Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso 12

Attività di demolizione..... 13

Criteri per lo stoccaggio..... 14

Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio..... 15

Criteri di gestione..... 16

ELENCO DELLE TIPOLOGIE DI RIFIUTI DA STOCCARE PROVENIENTI DALLA DEMOLIZIONE DEGLI AUTOVEICOLI SECONDO CODIFICA EUROPEA E QUANTITA' MASSIMA STOCCABILE. 17

5.1 Descrizione del sistema di captazione trattamento e scarico delle acque reflue (stato di fatto) 18

5.2 Descrizione del sistema di captazione trattamento e scarico delle acque reflue (stato di progetto)..... 19

5.3 Analisi delle emissioni in atmosfera derivanti dall' attività di raccolta e trattamento veicoli fuori uso 21

1 INTRODUZIONE

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 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.

2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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.

2.6.1 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 DESCRIZIONE STATO ATTUALE

3.2.1 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**

3.2.2 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.

4 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**

4.1 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.

4.2 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.

5 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*	

5.1 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 di diametro 200 mm 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

5.2 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.

5.3 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".***

TANTO MI ERA DOVUTO PER L'INCARICO AFFIDATOMI

Pagani (Sa) lì, 06/12/2016 **Il Tecnico**

Ing. Marcello Toscano