

STUDIO TECNICO DI IGIENE INDUSTRIALE

Dr. Luigi Laurino

Chimico Industriale

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA V.I.A.

ART.20 D.Lgs 152/06 e s.m.i.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

COMMITTENTE: V.E.R. CAR di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s.

**SEDE LEGALE: Zona Industriale Area PIP Lotto A20/A22 - Via
Maestri del Lavoro - Eboli (Sa)**

**SEDE OPERATIVA: Zona Industriale Area PIP Lotto A20/A22 - Via
Maestri del Lavoro - Eboli (Sa)**

[Digitare il nome dell'autore]



Progetto di un Centro di raccolta ed impianto di trattamento e recupero di veicoli fuori uso da autorizzare all'esercizio ai sensi dell'art. 208 del DLgs 152/06 e s.m.i., che sarà gestito dalla società VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. ed ubicato in via dei Maestri del Lavoro - località Pezza Grande – Area P.I.P – Eboli (Sa)

Eboli, 04/05/2017

Stampa e firma del Dott. Luigi Laurino, Chimico Industriale. La stampa è circolare e contiene il testo: "ORDINE REGIONALE DELLA CAMPANIA", "DOTT. LUIGI LAURINO", "CHIMICO INDUSTRIALE", "N. 770". Sotto la stampa sono visibili i dati: "Dott. LAURINO", "CHIMICO INDUSTRIALE", "64025 EBOLI (SA)", "P.IVA: 02181800655 - N. 770 Ord. Chimici della Campania".

1. PREMESSA

Il presente studio preliminare ambientale viene redatto al fine di effettuare una verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del D.Lgs 152/06 e s.m.i., per un Centro di raccolta ed impianto di trattamento e recupero di veicoli fuori uso da autorizzare all'esercizio ai sensi dell'art.208 del Dlgs 152/06 e s.m.i., che sarà ubicato nel comune di Eboli e gestito dalla VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. La verifica di assoggettabilità a VIA si rende necessaria in quanto l'attività in esame risulta compresa nell'allegato IV alla parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. - Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza delle Regioni - e precisamente al punto 7, alla seguente lettera:

Z.a) Impianti di smaltimento e recupero di rifiuti pericolosi, mediante operazioni di cui all'allegato B, lettere D2, D8 e da DI 3 a DI 5, ed all'allegato C, lettere da R2 a R9, della parte quarta del D. Lgs 3.4.2006, n° 15 2;

Si riporta di seguito la norma di riferimento;

Art. 20

Verifica di assoggettabilità

1. Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale elettronico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo nel caso di progetti:

- a) elencati nell'allegato II che servono esclusivamente o essenzialmente per lo sviluppo ed il collaudo di nuovi metodi o prodotti e non sono utilizzati per più di due anni;
- b) in crenti modifiche o estensioni dei progetti elencati negli allegati II che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente;
- e) elencati nell'allegato IV secondo le modalità stabilite dalle Regioni e dalle province autonome, tenendo conto dei commi successivi del presente articolo.

2. Dell'avvenuta trasmissione é dato sintetico avviso, a cura del proponente, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana per i progetti di competenza statale,

Nel Bollettino Ufficiale della regione per i progetti di rispettiva competenza, nonché all'albo pretorio dei comuni interessati. Nell'avviso sono indicati il proponente, l'oggetto e la localizzazione prevista per il progetto, il luogo ove possono essere consultati gli atti nella loro interezza ed i tempi entro i quali è possibile presentare osservazioni. In ogni caso copia integrale degli atti è depositata presso i comuni ove il progetto è localizzato. Nel caso dei progetti di competenza statale la documentazione è depositata anche presso la sede delle regioni e delle province ove il progetto è localizzato. I principali elaborati del progetto preliminare e lo studio preliminare ambientale, sono pubblicati sul sito web dell'autorità competente.

3. Entro quarantacinque giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 chiunque abbia interesse può far pervenire le proprie osservazioni.

4. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi apprezzabili sull'ambiente.

Entro la scadenza del termine l'autorità competente deve comunque esprimersi. L'autorità competente può, per una sola volta, richiedere integrazioni documentali o chiarimenti al proponente, entro il termine previsto dal comma 3. In tal caso, il proponente provvede a depositare la documentazione richiesta presso gli uffici di cui ai commi 1 e 2 entro trenta giorni dalla scadenza del termine di cui al comma 3. L'autorità competente si pronuncia entro quarantacinque giorni dalla scadenza del termine previsto per il deposito della documentazione da parte del proponente. La tutela avverso il silenzio dell'amministrazione è disciplinata dalle disposizioni generali del processo amministrativo.

5. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente, l'autorità competente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni.

6. Se il progetto ha possibili impatti negativi e significativi sull'ambiente si applicano le disposizioni degli articoli da 21 a 28.

7. Il provvedimento di assoggettabilità, comprese le motivazioni, é pubblico a cura dell'autorità competente mediante:

- a) un sintetico avviso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana ovvero nel Bollettino Ufficiale della regione o della provincia autonoma;
- b) con la pubblicazione integrale sul sito web dell'autorità competente.

Criteri per la Verifica di assoggettabilità di cui all'art. 20

a. Caratteristiche dei progetti

Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare:

- delle dimensioni del progetto;
- del cumulo con altri progetti;
- dell'utilizzazione di risorse naturali;
- della produzione di rifiuti;
- dell'inquinamento e disturbi alimentari;
- del rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.

b. Localizzazione dei progetti

Deve essere considerata 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 capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona;
- della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:
 - a) zone umide;
 - b) zone costiere;

- c) zone montuose o 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.

c. Caratteristiche dell'impatto potenziale

Gli impatti potenzialmente significativi dei progetti debbono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 1 e 2 e tenendo conto, in particolare:

- della portata dell'impatto (area geografica e densità di 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.

d. analisi riguardo alla localizzazione dell'impianto di autodemolizioni della "VER CAR di Ferrisi Luigi & Figli sas".

Il Centro di raccolta ed impianto di trattamento e recupero di veicoli fuori uso della società VER. CAR di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s., da autorizzare all'esercizio ai sensi dell'art.208 del DLgs 152/06 e s.m.i., sarà realizzato ed ubicato nel Comune di EBOLI (Sa) sull'area censita al Catasto terreni al Foglio n. 24 – particelle

Dall'esame della documentazione della Società si evince che:

- l'area dove sorgerà l'impianto è di proprietà del Sig. Ferrisi Lugi
- La struttura che accoglierà l'impianto in esame è legittimata da regolare Permesso di Costruire n° 03/2006, rilasciato dal Comune di Eboli, Servizio Urbanistica/Edilizia (di cui si allega una copia al presente studio) .
- Inoltre, si precisa che l'area sulla quale insisterà l'impianto in esame risulta classificata urbanisticamente come **Zona Industriale –area P.I.P.**(si allega copia del certificato di destinazione urbanistica)

Sulla base di quanto indicato, è evidente:

- la compatibilità urbanistica dell'area sulla quale insisterà l'impianto in questione, visto che la stessa è classificata come Zona Industriale.

Figure 1e 2 - localizzazione impianto di autodemolizioni VER.CAR



ID	DATUM	Latitudine	Longitudine	Altitudine
1	WGS84	15°01'32" E	40°35'25" N	150 m



2 L'IMPIANTO

2.1 UBICAZIONE DELL' IMPIANTO

L'impianto sarà ubicato nel Comune di Eboli in area avente destinazione urbanistica "zona industriale" e distinta al foglio catastale n. 24 particelle 2683-2527-3834-2530-2684-2692-2697(parziale)

L'area è stata scelta in quanto ricadente in "Zona Industriale" e perché già di proprietà del sig. Ferrisi Luigi , in quanto parte del suddetto terreno è occupato da un capannone industriale in cui il sig. Ferrisi Davide svolge l' attività di carrozziere.

La scelta del sito è stata dettata dalle seguenti motivazioni:

1.1 vicinanza di aree intensamente urbanizzate ed a vocazione artigianale ed

industriale , con alta densità di veicoli circolanti

1.2.posizione strategica, tra i grossi comuni di Eboli e Battipaglia

1.3.prossimità allo svincolo autostradale A3

1.4.area dalla forte richiesta di impianti di questo genere per la presenza di concessionarie autoveicoli, ecc..

1.5. assenza di vincoli ambientali ed idrogeologici,

1.6 Assenza nella stessa area industriale di altre autodemolizioni, ed assenza in zona di altri impianti di autodemolizione in regola con le vigenti disposizioni normative .

La possibilità di rapidi collegamenti , lungo autostrade , superstrade e strade statali , sia verso l'interno che lungo la fascia costiera rendono, inoltre, tali servizi facilmente estendibili a tutto il territorio provinciale .

2.2 DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO

L'impianto, ubicato in area industriale , presenta una superficie complessiva di circa **2160 m²**

di cui **mq 660** costituiscono l'area coperta (C1) e **mq1500** l'area scoperta (S 1), così suddivisi

L'attività in oggetto riguarda essenzialmente la messa in sicurezza, la bonifica e il recupero di carcasse di auto , moto , furgoni fino a 35 q , etc. con la produzione di rifiuti speciali pericolosi (cod. CER 160104) e rifiuti speciali non pericolosi (cod. CER 16.01.06) e relativa messa in riserva (R13, R4, R5, ecc.)

Quantitativi: 1 auto al giorno = 1 tonnellata al g

Nella scelta delle tecniche di trattamento saranno privilegiate tecnologie a basso impatto ambientale che consentono di operare con un bilancio ambientale positivo

recuperando materie prime da riutilizzare e commercializzare. I rifiuti saranno quindi soprattutto recuperati oppure, ove non sia possibile, smaltiti senza pericolo per la salute dell'uomo e senza usare procedimenti o metodi che potrebbero recare pregiudizio all'ambiente e, in particolare:

- a)- senza determinare rischi per l'acqua, l'aria, il suolo e per la fauna e la flora;*
- b)- senza causare inconvenienti da rumori o odori;*
- c)- senza danneggiare il paesaggio;*

Tutti i liquidi verranno stoccati in serbatoi di accumulo in materiali polimerici ad alta densità.

Per le superfici ed i pavimenti (tutti rigorosamente impermeabili) è prevista l'installazione di dispositivi di raccolta di eventuali acque di dilavamento e raccolta delle stesse con smaltimento in pubblica fognatura previo trattamento in apposito dissolvente .

Le operazioni di trattamento dei veicoli da demolire saranno effettuate nelle aree di seguito indicate:

- **Area A** – area coperta pavimentata in cls, destinata alla messa in sicurezza delle autovetture da trattare ed allo stoccaggio provvisorio di rifiuti prodotti o recuperati per una superficie complessiva di mq . 660
distinta in:

- settore A1

- superficie coperta destinata a antibagno, w.c., spogliatoio;
- superficie coperta destinata ad ufficio;
- area sosta veicolo - controllo visivo – controllo documenti;

- settore A2

- si tratta di una superficie coperta pavimentata in cls destinata al deposito dei materiali recuperati e commercializzabili. Sono presenti scaffalature su cui sono immagazzinati i singoli pezzi di ricambio per tipologia.
- A2.1 Deposito materiali recuperati commercializzabili:

A2.1.1 Superficie coperta destinata allo stoccaggio di ricambi danneggiabili all'esterno con componenti elettrici elettronici o con pelle e tessuti o pneumatici riutilizzabili;

- A2.2 Deposito materiali recuperati non commercializzabili:

A2.2.1 Freni: (impianto freni, servofreno, pompa/cilindro freni, dischi/tamburi, pinza completa, disco porta freni, tubazioni flessibili e rigide, pedaliera completa, cavi freno a mano, leva freno a mano;

A.2.2.2 Varie: (tubazioni impianto alimentazione, pompa benzina esterna, sistemi di ritenuta per sicurezza passiva "cinture, pretensionatori, air bag");

A2.2.3 Sterzo: (albero superiore e inferiore snodato, tiranteria lato cremagliera/ruote, tubazioni idroguida, organi servosterzo);

A2.2.4 Trasmissione: (semiassi);

A2.2.5 Sospensione anteriore/posteriore: (montanti/mozzi/fusi con relativi cuscinetti, bracci oscillanti, perni a sfera, puntoni/barre stabilizzatrici/aste longitudinali, traverse e telai, ammortizzatori.

o settore A3 superficie coperta pavimentata in cls destinata a:

- rimozione carburanti;
- area bonifica e messa in sicurezza;
- smontaggio componenti elettriche ed elettroniche;
- smontaggio altri componenti.

In questa area sono raccolti i fluidi di bonifica.

o settore A4– superficie coperta destinata allo stoccaggio di rifiuti liquidi e solidi pericolosi "box esterno" ;

o settore A5 – superficie coperta destinata allo stoccaggio di ricambi con tracce di olio o altri liquidi bonificati su bacino di contenimento ;

- ▢ **Area S** – area scoperta pavimentata in cls per una superficie complessiva di mq. 1500 distinta in:
 - Settore S0 che contraddistingue due diverse aree:
 - area S1 per la sosta dei veicoli da mettere in sicurezza;
 - Settore S2 dedicato a :
 - deposito veicoli da trattare messi in sicurezza;
 - stoccaggio rifiuti prodotti ,recuperabili ,non pericolosi;
 - deposito materiali recuperati;
 - stoccaggio pezzi commercializzabili non contaminati;
 - settore S3 per il deposito dei veicoli trattati, da pressare o da conferire tal quali.
 - settore S4 riduzione volumetrica che può essere affidata a ditte esterne .
 - settore S5 – con cassoni scarrabili- destinato allo stoccaggio di pneumatici fuori uso da avviare direttamente a trattamento presso terzi per il recupero finale ;
 - settore S6 – con cassoni scarrabili-destinato allo stoccaggio della plastica fuori uso
 - settore S7 –con cassoni scarrabili-destinato alla messa in riserva di materiale ferroso da avviare direttamente a recupero;
 - settore S8 – con cassoni scarrabili-destinato allo stoccaggio di metalli non ferrosi da avviare a recupero;
 - settore S9 –con cassoni scarrabili-destinato allo stoccaggio di vetro fuori uso ;
 - settore S10– con cassoni scarrabili - destinato allo stoccaggio di cavi, avvolgimenti , motori elettrici, etc.

Tutti i rifiuti prodotti dalle attività di bonifica e demolizione sono conferiti a ditte autorizzate o Consorzi per il loro smaltimento, in modo da salvaguardare la salute dell'uomo e dell'ambiente in accordo con quanto disposto dal D.Lgs 152/06.

3. CARATTERISTICHE DEL PROCESSO E FUNZIONAMENTO

3.1 RICEVIMENTO AUTOVEICOLI

I veicoli conferiti all'impianto sono accettati previo accertamento della proprietà degli stessi: controllo dati identificativi dei mezzi e dei proprietari, che vengono trascritti sull'apposito registro previsto dagli artt. 126 e 128 delle leggi di P.S.

Al momento della "presa in carico" del veicolo, il responsabile del centro rilascia un "certificato di rottamazione" ai sensi del D.Lgs 209/2003, in cui sono indicati almeno:

- i dati della Ditta che rilascia il certificato (nome, indirizzo, n° di registro e di identificazione, ecc.);
- i dati dell'autorità competente che ha rilasciato l'autorizzazione all'impianto (nome, indirizzo);
- la data e l'ora del rilascio del certificato e quella di presa in carico del veicolo;
- la dichiarazione del centro di autodemolizione attestante l'avvenuta cancellazione del veicolo dal P.R.A. o l'impegno dello stesso a provvedere direttamente;
- i dati del veicolo (classe, marca, modello, numero del telaio, targa);
- i dati del proprietario del veicolo e del detentore, se diverso (nome, luogo e data di nascita, indirizzo, nazionalità, estremi di un documento di identificazione e firma);
- la descrizione dello stato del veicolo consegnato.

Se la cancellazione del veicolo al P.R.A non è stata preventivamente effettuata dal detentore del mezzo, entro 60 giorni dalla presa in carico, l'impianto di autodemolizione consegna al P.R.A. le targhe e i documenti del veicolo e restituisce al proprietario il certificato di avvenuta radiazione.

Gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna all'ufficio del P.R.A. delle targhe e dei documenti del veicolo vengono annotati sull'apposito registro di entrata e uscita dei veicoli, come stabilito dal D.Lgs.285/92.

3.1.1 BONIFICA E DEMOLIZIONE

Gli autoveicoli sono sottoposti a bonifica e demolizione solo a seguito dell'avvenuta cancellazione degli stessi dal P.R.A.

Effettuate nel più breve tempo possibile le operazioni per la messa in sicurezza dei veicoli si procede quindi alla bonifica ed allo smontaggio dei vari componenti . Dopo i carburanti , liquidi o gassosi , vengono prelevati l'olio lubrificante, il liquido dei freni, il liquido refrigerante, gli accumulatori al piombo e tutte quelle componenti potenzialmente pericolose con smontaggio delle altre parti meccaniche. I componenti ed i materiali etichettati o resi in qualche modo identificabili sono preventivamente rimossi e poi stoccati nel settore di appartenenza . Tutte le operazioni di trattamento delle carcasse da bonificare sono eseguite in modo tale da non compromettere il recupero, riciclaggio o reimpiego dei vari componenti ricavati da tale attività.

La messa in sicurezza, la bonifica con lo smontaggio dei componenti , degli automezzi vengono effettuate all'interno della struttura coperta , e precisamente nel settore A, pavimentata in cls ed impermeabilizzata con resine epossidiche, all'interno della quale sono presenti due ponti di sollevamento e un banco in acciaio per lo smontaggio dei motori e componenti meccaniche contaminate e un'area RP per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi prodotti dalla messa in sicurezza dei veicoli. Lo stoccaggio degli automezzi (moto , auto e piccoli veicoli commerciali fino a 35 q) da bonificare avviene a raso mentre le carcasse bonificate vengono impilate fino ad un massimo di tre autovetture al fine di garantire condizioni di sicurezza.

Schematicamente le attività di messa in sicurezza e demolizione comprendono le seguenti operazioni:

- a. prelievo del carburante liquido o gas ;
- b. rimozione degli accumulatori, dei serbatoi di gas compresso e di tutti i componenti che possono esplodere;
- c. rimozione degli oli (motore, di trasmissione, del cambio, ecc.) e degli altri liquidi presenti
(antigelo, refrigerante, ecc.);

- d. rimozione dei filtri olio e gasolio;
- e. rimozione dei condensatori contenenti PCB;
- f. rimozione di tutti i componenti contenenti mercurio, vecchi relais , per quanto possibile;
- g. smontaggio di tutti gli altri elementi pericolosi;
- h. smontaggio delle componenti che possono costituire pezzi di ricambio commercializzabili, materiali recuperabili.

Tutti i materiali (carcasce, liquidi, batterie, ecc.) vengono annotati, divisi per tipologie, nei registri di carico e scarico dei rifiuti speciali e speciali pericolosi previsti dalla L.475/88 e D.L. n° 152/2006.

3.1.2 STOCCAGGIO

Le diverse tipologie , di materiali o rifiuti , prodotte a seguito delle attività di bonifica e demolizione, sono stoccate separatamente e ben distinte tra loro. In particolare, il deposito delle varie componenti ricavate dal trattamento dei veicoli viene effettuato in modo da non alterare le caratteristiche degli elementi recuperabili e delle parti di ricambio, garantendo inoltre l'integrità delle componenti.

I liquidi provenienti dalla bonifica degli autoveicoli, vengono inizialmente raccolti con contenitori mobili della capacità di circa 30 litri e successivamente travasati in contenitori da 500 litri costruiti in materiali polimerici ad alta densità a tenuta e recanti ciascuno di essi la scritta della tipologia di rifiuto che contiene e la relativa lettera "R" nera su sfondo giallo. Anche tutti i componenti contaminati da olio, quale i filtri, sono stoccati in aree pavimentate in cls, in contenitori in PET HD. Analogamente per gli accumulatori, che sono stoccati in contenitori realizzati in materiali anticorrosivi PETHD, aventi adeguate proprietà di resistenza fisico-meccanica, dotati di copertura e di sistemi per la raccolta di eventuali liquidi fuoriusciti

dagli accumulatori, collocati nell'area coperta pavimentata in cls. Si provvederà inoltre a dotare l'impianto di un sistema mobile di accumulo gas per recuperare i CFC eventualmente presenti in autoveicoli. Successivamente gli stessi saranno consegnati ad impianti di trattamento e recupero finali. I pneumatici saranno stoccati nell'area PNEUMATICI, alla rinfusa all'interno di contenitori scarrabili. Qualora gli pneumatici fossero caratterizzati da valenza economica residua, lo stoccaggio sarà effettuato su scaffalatura presente nella struttura coperta sempre su area pavimentata in cls. I motori, una volta rimossi, vengono stoccati in contenitori scarrabili, se non riutilizzabili, o su scaffali in contenitori della capacità di circa 1-2 m³ posizionati sempre nella struttura coperta dell'area se riutilizzabili. I pezzi di ricambio, accessori con componenti elettriche ed elettroniche sono anch'essi depositati nell'area coperta su specifica scaffalatura o se inutilizzabili esternamente su cassoni scarrabili. Le carcasse bonificate tal quali o pressate saranno stoccate nell'area scoperta indicata in planimetria con Settore S3. L'altezza delle carcasse non risulterà superiore a 3 /4 metri. Le parti leggere recuperabili delle carrozzerie saranno stoccate nel Settore A2.1 e precisamente nel settore coperto.

3.1.3 PRESSATURA E ROTTAMAZIONE

L'eventuale pressatura delle carcasse, non prevista al momento, potrà essere effettuata nel settore dedicato utilizzando la presso-cesoia presa a noleggio, e quindi non in dotazione, e le relative carcasse conferite a ditte regolarmente autorizzate, con destinazione alle industrie siderurgiche per il definitivo recupero. La ditta **V.E.R. CAR di Ferrisi Luigi & Figli S.A.S.** per il conferimento alle industrie siderurgiche potrà utilizzare anche mezzi di proprietà.

3.1.4 ALLONTANAMENTO DEI RIFIUTI DALL'IMPIANTO

Tutti i rifiuti solidi e liquidi recuperati e separati tra di loro vengono smaltiti con ditte autorizzate o con Consorzi e ogni volta che viene raggiunto, per ciascun tipo di rifiuto liquido il limite massimo di stoccaggio di 1000 litri.

Inoltre il tempo di deposito delle batterie non supererà i 360 giorni.

I serbatoi contenenti i rifiuti liquidi non saranno mai riempiti oltre il 90% della propria capacità in modo da riservare un 10% del volume come residuo di sicurezza



Contenitori stoccaggio
liquidi vari



Contenitori
stoccaggio
liquido
refrigerante –
olio minerale –
filtri

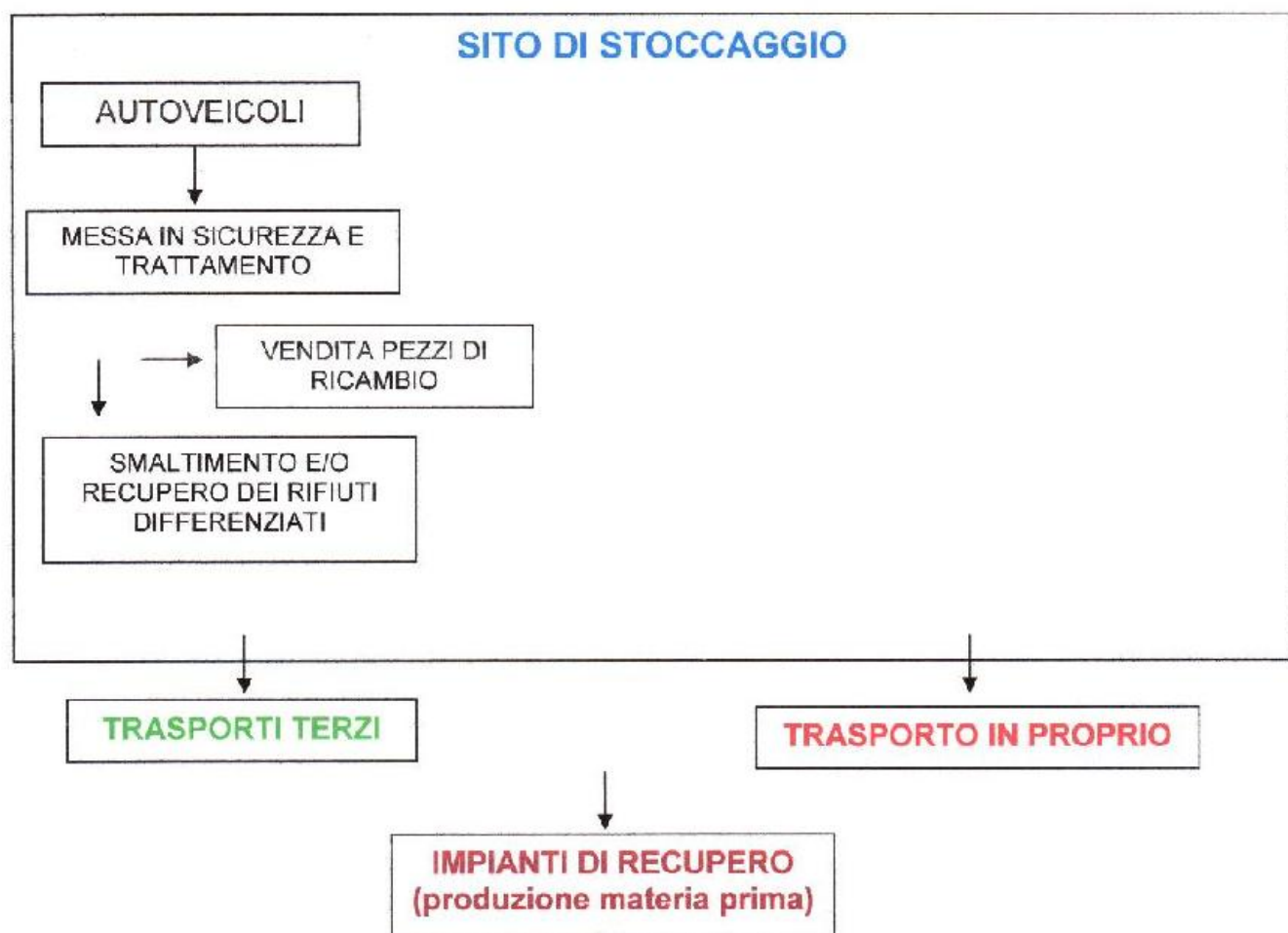
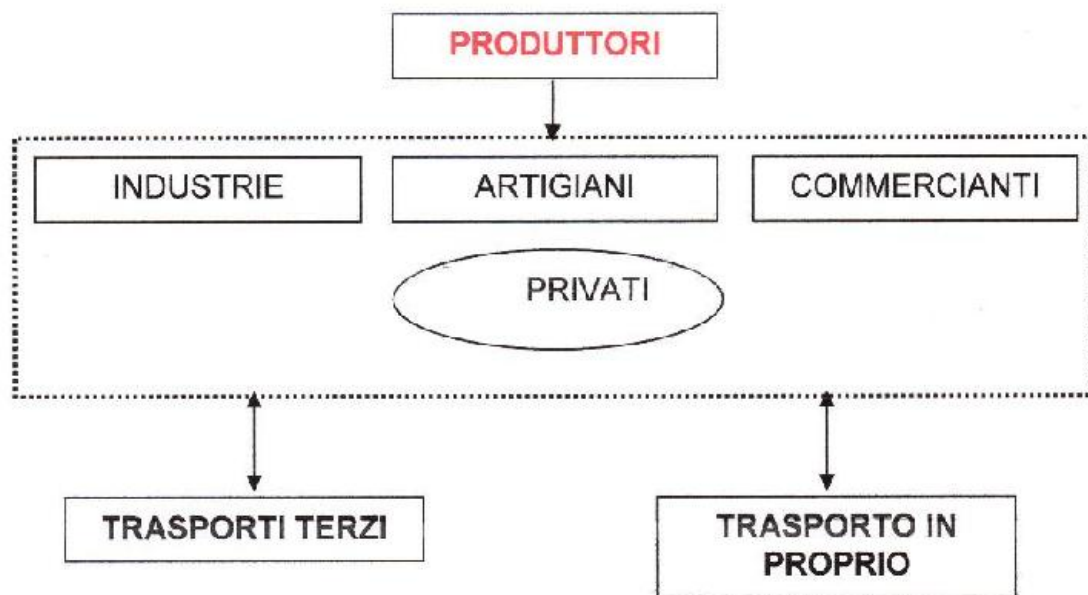


Contenitori stoccaggio
accumulatori al piombo



Contenitori stoccaggio
filtri e materiale solido o
liquido

In conclusione, tutti i rifiuti in uscita dall'impianto sono affidati a soggetti autorizzati allo scopo ed il materiale selezionato per specifica tipologia viene conferito ad impianti per il recupero, riciclo o riutilizzo.



3.1.5. CAPACITA' MASSIMA DI STOCCAGGIO ANNUA

La capacità di stoccaggio annua per cui si chiede l'autorizzazione comporta le condizioni di seguito riportate :

Autoveicoli

- Autovetture annue da bonificare n° 200 ;
- superficie occupata da un'autovettura pari a 8 m²;
- superficie occupata da una carcassa pressata 1 m²;
- pila di autoveicoli da bonificare pari a 1;
- pile di carcasse bonificate max 3;
- autovetture da bonificare n.1 al giorno

Rifiuti recuperabili

- Metalli ferrosi
- Metalli non ferrosi
- pacchi di carrozzeria già pressati
- cavi , vetro,plastica , tessuti etc.

3.1.6 POTENZIALITÀ DELL'IMPIANTO

Si evidenzia che la DGR della Campania n.81/2015, all'allegato 1-punto 7.4, stabilisce i requisiti, l'organizzazione e i criteri di gestione dei centri di raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso, più precisamente al punto 7.4.2 stabilisce la quantità massima dei veicoli stoccabili prima e dopo il loro trattamento a seconda della tipologia degli stessi. Ciò premesso, nel caso specifico avremo:

1. un'area dedicata allo stoccaggio degli autoveicoli prima del trattamento che avrà un'ampiezza di 210 mq, che quindi **potenzialmente**, ai sensi della DGR della Campania n.81/2015, **potrà accogliere il seguente numero e tipologie di autoveicoli da bonificare:**

mq 160 : 8 = 20 autoveicoli fuori uso (max stoccabili 1 ogni 8 mq).

$m q \ 40 : 2 = 20$ veicoli a tre ruote (max stoccabili 1 ogni 2 mq).

$Mq \ 10 : 1 = 10$ veicoli a due ruote (max stoccabili 1 ogni mq).

In virtù di quanto sopra esposto, presso l'impianto in esame si intende stoccare il seguente numero e tipologie di veicoli prima del trattamento:

- n. 20 autoveicoli (MI, NI)
- n. 20 veicoli a tre ruote.
- n. 10 veicoli a due ruote.

Allo stesso modo si intende stoccare il seguente numero e tipologie di veicoli post trattamento:

- n. 20 autoveicoli (MI, NI)
- n. 20 veicoli a tre ruote.
- n. 10 veicoli a due ruote.

3.1.7 CARATTERISTICHE DELL'IMPIANTO

L'impianto può essere identificato come una piattaforma capace di gestire gli autoveicoli fuori uso.

Il sito è costituito da un unico corpo dove viene garantita la presa in carico e successiva messa in sicurezza dei veicoli fuori uso.

L'impianto, interamente recintato con muro realizzato in cls di altezza complessiva di mt. 2.00 circa, presenta un unico cancello condiviso con l'autocarrozzeria.

Gli uffici ed i servizi igienici sono , così come riportato in planimetria, a servizio della sola autodemolizione.

Per ridurre ulteriormente l'impatto visivo e la non elevata rumorosità verso l'esterno dell'impianto, lungo tutta la recinzione sarà realizzata una piantumazione con essenze arboree del tipo sempreverdi.

La piantumazione sarà mantenuta in essere garantendo una adeguata manutenzione affinché possa assolvere la sua funzione di barriera di protezione ambientale.

L'impianto inoltre è dotato di percorsi per la viabilità interna con superficie in cls, in modo da garantire un'adeguata movimentazione all'interno dell'impianto.

3.1.8 SUDDIVISIONE IN SETTORI DELL'IMPIANTO

L'impianto risulta suddiviso in settori in modo da garantire una corretta separazione delle diverse tipologie di rifiuti e una loro rintracciabilità. Tale suddivisione permette di stoccare separatamente le varie componenti, ricavate dall'attività di bonifica e demolizione dei veicoli. In particolare le aree interne alla struttura coperta sono organizzate con scaffalatura metallica realizzata in acciaio strutturale certificato e sono scaffalature statiche porta pallet. Il tipo di scaffalatura è sia monofronte che bifronte con 4 livelli di carico + terra aventi le seguenti dimensioni

- a) altezza di cm. 600
- b) profondità di m. 1
- c) dimensione corrente cm. 270
- d) campate n° 3
- e) finitura superficiale di tipo zincata
- f) portata corrente 2000 Kg.

4. DISPOSITIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE PREVISTI

Le attività svolte all'interno dell'impianto sono tali per cui non si hanno emissioni in atmosfera di gas, fumi, vapori, polveri, ecc., significative, tranne nelle aree adibite a bonifica dei veicoli, dove saranno messi in atto tutti gli accorgimenti necessari per ridurre al minimo l'impatto verso l'esterno.

La raccolta delle acque verrà effettuata con sistemi di raccolta differenziati:

- sistema per le acque meteoriche di gronda delle superfici coperte, acque non trattate,
- sistema per le acque meteoriche provenienti dalle aree pavimentate in cls trattate in dissabbiatore-disoleatore,

- sistema per le acque nere dei servizi igienici e per le acque di lavaggio pavimenti – non trattate-,
- sistema per le superfici soggette a contaminazione – raccolte in vasca a tenuta e smaltite come rifiuti .

La rete di raccolta e trattamento acque viene descritta nel paragrafo specifico.

Le caratteristiche fisiche dei rifiuti posti all'esterno sono tali da non subire effetti dovuti all'azione eolica, mentre le acque meteoriche provenienti dalle aree pavimentate in cls verranno convogliate, mediante un'adeguata pendenza, al sistema di raccolta e trattamento. I rifiuti stoccati secondo questo criterio, pertanto, non costituiscono una fonte di inquinamento per le aree circostanti.

Sarà inoltre presente un'area nel settore coperto A per lo stoccaggio di sostanze oleoassorbenti, da utilizzare in caso di sversamenti accidentali di liquidi e per la neutralizzazione di soluzioni acide fuoriuscite dagli accumulatori.

4.1 PRODOTTI OLEOASSORBENTI

Consentono il recupero degli idrocarburi per assorbimento selettivo.

Caratteristiche di impiego:

- Potere di assorbimento: 25 volte il proprio peso in idrocarburi.
- Galleggianti anche in completa saturazione.
- Idrorepellenti, non assorbono acqua.
- Riutilizzabili dopo strizzatura.
- Assolutamente non tossici.
- Smaltimento secondo le normative nazionali.
- Alta resistenza all'infiammabilità.
- Assorbono efficacemente anche liquidi non acquosi, solventi, olii vegetali ed in genere sostanze liquide non solubili in acqua.

COBRA COIL - ASSORBENTE UNIVERSALE PER LIQUIDI TOSSICI

Assorbe idrocarburi e sostanze chimiche liquide (acidi - solventi - basi). Disposto

intorno alla perdita, immediatamente assorbe i liquidi in contatto.

Anche completamente saturo ritiene il 99,98% del liquido assorbito. Utile anche per il trasporto di sostanze tossiche (approvato dall'E.P.A.)

Formato: Confezione da 12 tubolari, ogni tubolare Lungh. 122 cm. Ø 8 cm. Peso: 13,2 Kg.
--

Kit di pronto intervento antinquinamento da idrocarburi



Bidone in polietilene, capacità 360 litri



↑
Può contenere al suo interno 1 fusto di
200Kg ammalorato

L'unità di pronto intervento è costituita da un bidone giallo in polietilene con chiusura ermetica (coperchio avvitato con guarnizione di tenuta) contenente:

- 1 confezione SPC 200 - Fogli oleoassorbenti 41cm x 51cm.
- 5 cuscini oleoassorbenti SPC 10 36cm x 63cm x 12cm
- 2 panne oleoassorbenti SPC 810 - Diametro 20cm x Lunghezza 3m
- 2 paia di guanti in nitrile
- 10 sacchi rifiuti speciali
- Capacità di assorbimento: 300 litri

Tutte le fasi di bonifica interna di sostanze oleose o altri liquidi accidentalmente sversati vengono gestite in completa sicurezza. In particolare gli operatori effettuano le fasi di bonifica utilizzando Dispositivi di Protezione Individuali, separando il

rifiuto generato per la successiva classificazione con attribuzione del relativo codice CER. Dopo questa fase si effettua lo smaltimento con soggetti autorizzati.

Inoltre, le sostanze pericolose utilizzate all'interno dell'impianto di autodemolizione, per qualità e quantità, non sono tali da assoggettare il centro al controllo del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, rendendolo pertanto esente dalla richiesta del Certificato Prevenzione incendi, in base al D.P.R. 151/2011 allegato I attività N° 55

Il sistema di prevenzioni incendi è costituito da 2 estintori carrellati da 50 kg e 6 estintori portatili a polvere da 6 kg, oltre a 2 estintori a CO₂ adeguatamente posizionati e regolarmente distribuiti nell'impianto.

5. UFFICI, SERVIZI E RISORSE

Nell'impianto, sono posizionati gli uffici che si sviluppano nel seguente modo:

Settore C: destinato ad ufficio, con la presenza di una funzione amministrativa preposta alla gestione tecnico-amministrativa e commerciale dei rifiuti recuperabili. È presente un servizio con annesso antibagno.

In ufficio si svolgono anche attività di accettazione e radiazione di autoveicoli con annessi servizi. Una funzione amministrativa preposta, provvede alla gestione dei veicoli fuori uso con archiviazione di tutta la documentazione necessaria per la radiazione al PRA dei veicoli, oltre alla gestione dei registri di P.S. e quelli di carico e scarico rifiuti.

5.1 RISORSE UTILIZZATE

Indicativamente l'impianto di autodemolizione per il normale funzionamento necessita di circa 14 Kwh al giorno di energia elettrica. Il processo produttivo non richiede invece consumo di acqua fatta eccezione di quella utilizzata per i servizi. Si precisa inoltre che gli operatori, almeno nella fase iniziale, sono quasi tutti quelli che operano nella autocarrozzeria con la sola aggiunta di un addetto al muletto elettrico ed una addetta alla amministrazione.

5.2 RICADUTA OCCUPAZIONALE

A regime è necessaria la presenza di almeno 4 addetti così ripartiti:

- Direttore tecnico -1 addetto.
- Funzione amministrativa – 1 addetto.
- Operai addetti alla bonifica e demolizione degli autoveicoli -1 addetto.
- Operai addetti alla funzione di autisti – 1 addetto.

5.3 ORARIO DI LAVORO – GIORNI DI LAVORO

Le operazioni di autodemolizione si svolgeranno in unico turno di lavoro dalle ore 08.00 alle ore 13.00 e dalle 14.30 alle ore 17.30. Le operazioni si svolgeranno dal Lunedì al Venerdì .

6 BACINO D'UTENZA

L'impianto è in grado di ricevere prevalentemente rifiuti dalla Regione Campania e in particolare dalle Province di Salerno, Avellino e Napoli.

7. GESTIONE OPERATIVA DELL'IMPIANTO

Organizzazione del lavoro

La gestione dell'impianto è effettuata in base a norme tecniche idonee costituenti la principale garanzia che la demolizione dei veicoli venga svolta in maniera adeguata per la tutela ambientale, osservando le prescrizioni di legge ed evitando contestualmente la dispersione e l'abbandono di rifiuti. Per quanto concerne gli autoveicoli, questi sono accettati all'interno dell'impianto solo previa verifica della proprietà, ossia dei dati identificativi del mezzo e del proprietario. Tali dati sono trascritti sull'apposito registro previsto dall'artt. 126 e 128 delle leggi di P.S.

Solo dopo aver espletato tale procedura viene rilasciato il “certificato di rottamazione” del veicolo.

Tutti i materiali derivanti dalla bonifica, sia le sostanze pericolose che le carcasse e gli altri elementi, sono annotati, divisi per tipologie, nei registri di carico e scarico dei rifiuti speciali e speciali pericolosi previsti dal D.L. 152/06.

I veicoli sono avviati a bonifica e demolizione solo previa verifica dell'avvenuta radiazione dal P.R.A.. Gli estremi della radiazione vengono trascritti sull'apposito registro della P.S. che viene costantemente aggiornato e tenuto presso il centro.

Regole di gestione, monitoraggio e controllo

Sono rispettate le seguenti modalità operative:

- lo stoccaggio dei veicoli da bonificare ha durata massima di 60 giorni, dopo la messa in sicurezza;
- lo stoccaggio degli accumulatori ha durata massima di 360 giorni;
- il quantitativo di rifiuto stoccato contemporaneamente, per singola tipologia, non è mai superiore ai 500 litri per i liquidi;
- gli accatastamenti non superano i 5 m di altezza nel caso di carcasse trattate e a raso per quelle da bonificare;
- tutti i contenitori di sostanze pericolose riportano la dicitura relativa alla tipologia di rifiuto contenuto e la lettera **R** nera su sfondo giallo;
- annualmente la V.E.R. CAR effettua autonomamente verifiche sui rifiuti prodotti e su quelli stoccati;
- periodicamente il Responsabile Tecnico dell'impianto effettua controlli per verificare il mantenimento dei requisiti di sicurezza del centro, con particolare attenzione ai dispositivi di protezione delle parti mobili / in movimento ed elettrici, agli accatastamenti di materiale, all'integrità dei contenitori dei rifiuti, all'efficienza dei mezzi di movimentazione e di sollevamento;
- annualmente il Datore di Lavoro, Responsabile del servizio di prevenzione e protezione, effettua i controlli previsti dal D. Lgs. 81/08.

Procedure operative

Procedure operative di lavoro sono formalizzate relativamente ai seguenti punti:

- Formazione del personale addetto alla bonifica veicoli.
- Formazione del personale addetto alla demolizione veicoli.
- Formazione del personale addetto alla guida dei mezzi d'opera.
- Formazione del personale in materia di primo soccorso.
- Formazione del personale sulle caratteristiche delle sostanze pericolose presenti nell'impianto e relativo piano di emergenza previsto per i casi di incidenti, sversamenti.
- Formazione del personale in materia di gestione emergenza incendio.
- Formazione del personale in materia di sicurezza negli ambienti di lavoro.
- Contratti di appalto/opera per le ditte esterne che operano all'interno dello stesso in applicazione del D.Lgs 81/08.

Modalità di manutenzione ordinaria

Il centro non necessita di particolari opere di manutenzione fatta eccezione per:

- controllo dei sistemi antincendio.
- controllo impianti elettrici.
- controllo degli estintori fissi e carrellati.
- manutenzione dei mezzi d'opera con sostituzione dell'olio motore, filtri olio, olio impianti idraulici.

Tutte le opere di manutenzione ordinaria sono effettuate dal responsabile del piazzale ed eventualmente da officine convenzionate con la VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s.

Modalità di manutenzione straordinaria

Le manutenzioni straordinarie ad impianti e automezzi sono invece effettuate solo da ditte autorizzate e precisamente dalle aziende che con la fornitura delle attrezzature garantiscono anche il contratto di assistenza.

7.1 TECNOLOGIE PREVISTE PER I RIFIUTI RECUPERABILI

La scelta delle tecnologie di trattamento è stata effettuata basandosi sul concetto che, di norma, i rifiuti che entrano nell'impianto devono essere avviati a processi che consentano il recupero di materia in accordo con quanto disposto dal D.Lgs 152/06. Il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero di materia prima sono stati considerati preferibili rispetto ad altre forme di recupero. Soltanto i rifiuti che non possiedono caratteristiche chimico-fisiche tali da poter essere recuperati saranno avviati allo smaltimento finale. Naturalmente è previsto un rigido controllo del prodotto finito in modo da essere certi che questo possieda caratteristiche commerciali ed ambientali valide ed efficaci. Soltanto il materiale che non corrisponde a requisiti prestabiliti verrà inviato agli impianti di smaltimento convenzionati.

8. IMPIANTI DI SERVIZIO

8.1 IMPIANTO TRATTAMENTO E DEPURAZIONE ACQUE

L'impianto è dotato di un sistema di raccolta delle acque già utilizzato, in parte, dalla autocarrozzeria e così articolato:

1. le acque reflue di tipo urbano provenienti dai servizi igienici saranno immesse in pubblica fognatura;
2. gli eventuali liquidi derivanti da sversamenti accidentali verificatisi nella struttura coperta utilizzata per la bonifica delle autovetture, saranno raccolti in pozzetto a tenuta mediante un sistema di pendenze delle pavimentazioni e di griglie preposte. Tali liquidi, saranno raccolti periodicamente per essere inseriti all'interno di specifici contenitori a tenuta in attesa della relativa classificazione e attribuzione del codice CER;

3. le acque di gronda delle strutture coperte, saranno raccolte mediante pozzetti e condutture interrate in PVC con diametro 200 mm., e avviate ad un pozzetto di ispezione quindi ad un pozzetto fiscale e successivamente immesse nella rete fognaria .
4. le acque meteoriche provenienti dalle aree scoperte dei settori S, pavimentate in cls, saranno raccolte mediante pozzetti con caditoia e due griglie. Esse saranno convogliate, mediante condutture interrate in PVC con diametro 200mm., al dissabbiatore - disoleatore .

Il manufatto, in unico blocco, effettua la rimozione delle sostanze oleose ancora eventualmente presenti nell'acqua. Tali sostanze vengono intrappolate nell'apposito comparto presente all'interno del disoleatore;

l'acqua depurata perviene, previo attraversamento del pozzetto di ispezione e controllo, al recettore finale (rete fognaria acque scure).

Le aree pavimentate in cls sono tutte dotate di adeguata pendenza verso i pozzetti in modo da garantire che le acque meteoriche che potrebbero dilavare i materiali stoccati confluiscono esclusivamente nel sistema di raccolta e trattamento, dotato di impianto di disoleazione, e non si miscelino con quelle provenienti dalle altre zone.

La norma tecnica di riferimento, allo stato attuale, prevede che vengano trattate le acque delle superfici pavimentate relative ai primi 5 mm o 15' di precipitazioni.

Le acque da trattare, provengono da circa 2000 mq di superfici impermeabilizzate .

Per garantire il regolare funzionamento dell'impianto di trattamento occorrere pertanto un sistema di trattamento delle seguenti capacità:

$$2000 \text{ mq} \times 0.005 = 10 \text{ m}^3.$$

Al completamento di tutte le opere previste, le aree dell'impianto risulteranno completamente impermeabilizzate con cls e le relative acque inviate all'impianto di trattamento .

8.2 REGIMENTAZIONE DELLE ACQUE PIOVANE E DEI REFLUI DEI SERVIZI IGIENICI

Per quanto riguarda la regimentazione ed il trattamento delle acque meteoriche insistenti sull'area dell'impianto in esame, si precisa innanzitutto che nella vicinanze dell'area dell'impianto in esame vi è pubblica fognatura gestita dal consorzio ASI. Tutte le acque vengono quindi convogliate alla fognatura consortile ed in particolare le acque meteoriche saranno trattate, disoleate e dissabbiate prima dello scarico in pubblica fognatura.

si veda Planimetria allegata al Progetto.

8.2 SISTEMI DI PAVIMENTAZIONE E IMPERMEABILIZZAZIONE DELLE SUPERFICI

I lavori di sistemazione ed impermeabilizzazione, relativamente all'area A e all'area S, sono da completare con:

- a. posa in opera di rete elettrosaldata filo 8 maglia 20x20, opportunamente sormontata,
- b. stesura del conglomerato cementizio ,
- c. spolvero di miscela al quarzo di colore grigio in ragione di Kg. 7 al mq, vibrolevigato con macchine adatte alla pavimentazione fino ad ottenere una superficie liscia,
- d. realizzazione di griglie e vasca a tenuta di stoccaggio reflui di smontaggio.

8.3 IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE

L'impianto di illuminazione esterno sarà costituito da 4 fari alogeni ad alta intensità collocati ai vertici della struttura in modo da illuminare tutto il centro di demolizione.

8.4 IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico sarà realizzato secondo le leggi, le prescrizioni e le norme che ne

regolano la qualità, la sicurezza e le modalità di esecuzione ed installazione:

- “norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro” e successive modifiche ed integrazioni;
- “norme per la sicurezza degli impianti”;
- norme CEI e relative tabelle di Unificazione Elettrotecnica UNEL;
- prescrizioni del Comando dei Vigili del Fuoco;
- norme e prescrizioni di Enti preposti al controllo quali ASL ed ISPESL.

Nel complesso esso è costituito da:

- Alimentazione generale.
- Quadro elettrico generale.
- Rete generale di distribuzione.
- Impianto di illuminazione -Impianto luce di sicurezza.
- Rete di terra.
- Impianto di illuminazione esterna.

8.5 IMPIANTO ANTINCENDIO

Come in precedenza indicato, il sistema di prevenzioni incendi è costituito da 2 estintori carrellati da 50 kg, 6 estintori portatili a polvere da 6 kg, 2 estintori da 5 Kg a CO2 adeguatamente posizionati e regolarmente distribuiti nell'impianto.

9. ELENCO CODICI C.E.R. DEI RIFIUTI IN INGRESSO ALL'IMPIANTO

I rifiuti conferiti all'impianto sono costituiti essenzialmente da:

- autoveicoli , moto e piccoli veicoli commerciali fino a 35 q , da dismettere, che possono essere conferiti direttamente all'impianto dai proprietari e/o da concessionarie o prelevate dalla Ditta Ferrisi Luigi, con apposito autocarro munito di gru, su richiesta dei detentori dei veicoli , con C.E.R. 16.01.04 e CER 16.01.06

10. AREA GEOGRAFICA INTERESSATA DALL'INTERVENTO, CONSIDERAZIONI INERENTI LA DISTANZA DELL'ATTIVITÀ IN QUESTIONE DAI CENTRI URBANI E FRUITIBILITÀ DI UN ADEGUATO SISTEMA VIARIO.

L'area oggetto del presente studio ricade nel territorio Comunale di Eboli (Sa) **sull'area censita al Catasto terreni al Foglio catastale n.24 particelle 2683-2527-3834-2530-2684-2692-2697(parziale)**

Il Comune di Eboli conta una popolazione residente di circa 45.000 unità, distribuita su una superficie di circa 62 (sessantadue) Km².

I centri abitati dei Comuni più prossimi all'area in questione sono quelli di Battipaglia , Campagna, Serre , Capaccio , Postiglione , Albanella. Nelle vicinanze vi è anche l'area dei cosiddetti "Monti di Eboli", un'area montuosa posta nella zona interna e alta del comune e che delimita il confine con Olevano sul Tusciano, altro paese confinante, e l'Oasi del WWF ubicata nel comune di Serre.

Di seguito saranno valutate le seguenti caratteristiche di idoneità allo svolgimento dell'attività in esame:

- **distanza dai centri urbani**
- **vicinanza di sistemi viari di adeguato dimensionamento.**

10.1 DISTANZA DAI CENTRI URBANI CONFINANTI E DI INTERESSE PAESAGGISTICO

Come si potrà notare dalle immagini di seguito riportate, l'area dove si intende realizzare l'impianto in esame si trova nel Comune di Eboli, nella zona industriale quindi in un'area isolata rispetto al centro abitato del comune di appartenenza territoriale e dai centri abitati dei comuni limitrofi e, quindi, lontana da aree ad elevata densità di popolazione.

Infatti, l'area in esame dista circa 4,00 Km dal centro abitato del Comune di Eboli, a circa 6 Km dal centro abitato del Comune di Battipaglia e a distanze ancora maggiori dagli altri centri abitati dei comuni limitrofi

Infine, si sottolinea che l'area in esame si trova nell'area industriale del Comune di

Eboli a ridosso del confine territoriale del Comune di Battipaglia (Sa) e del comune di Capaccio (Sa).

Figura 4 - inquadramento impianto Autodemolizioni VER. CAR. rispetto al centro cittadino di Eboli (Sa)
(strumento di misurazione: percorso più breve calcolato con via Michelin)

Distanza dal centro di Eboli: 4 km

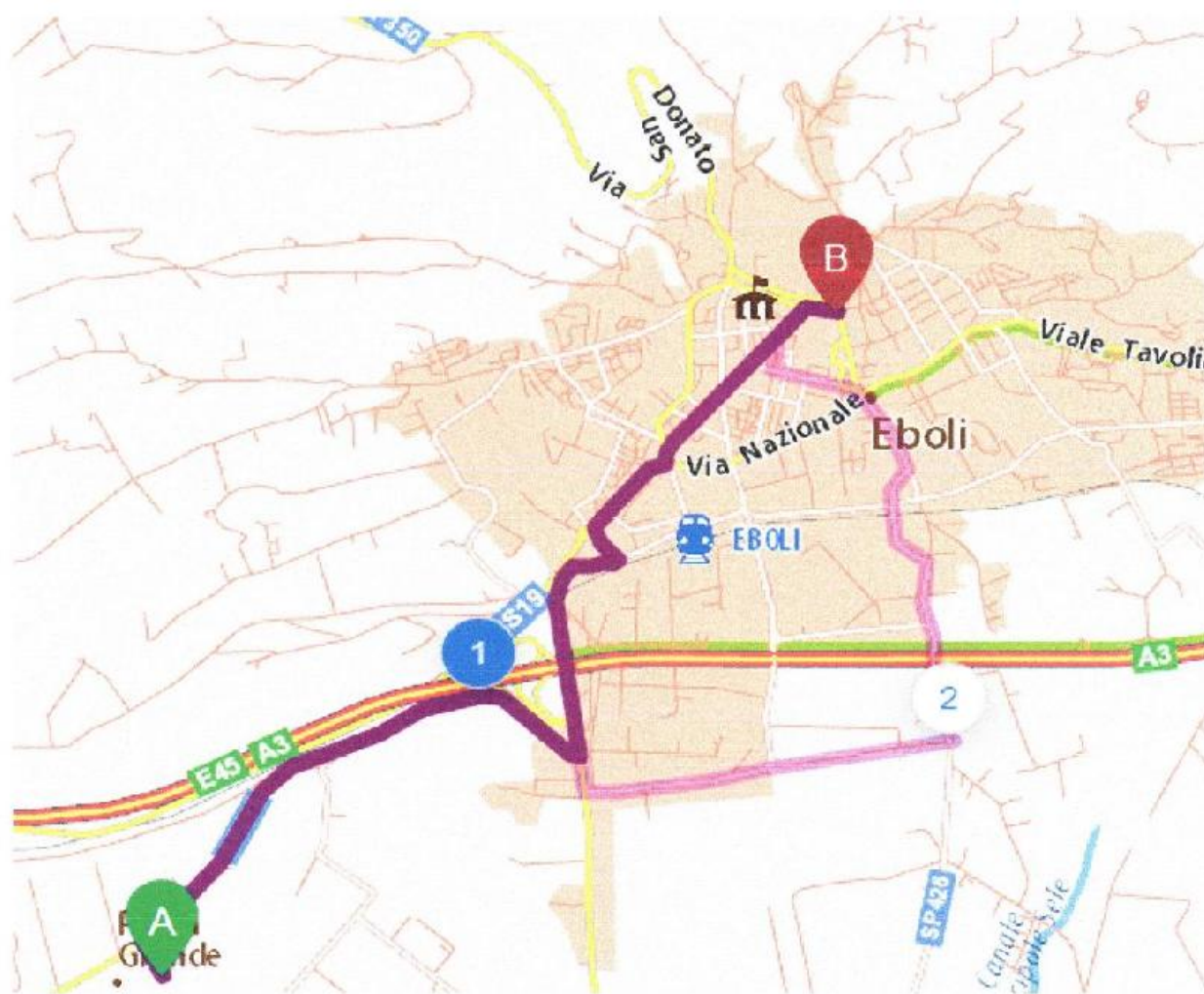


Figura 5 - Inquadramento impianto VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. rispetto al centro cittadino di Battipaglia (Sa) - Comune confinante (strumento di misurazione: percorso più breve calcolato con via Michelin)

Distanza dal centro di Battipaglia: 6 km

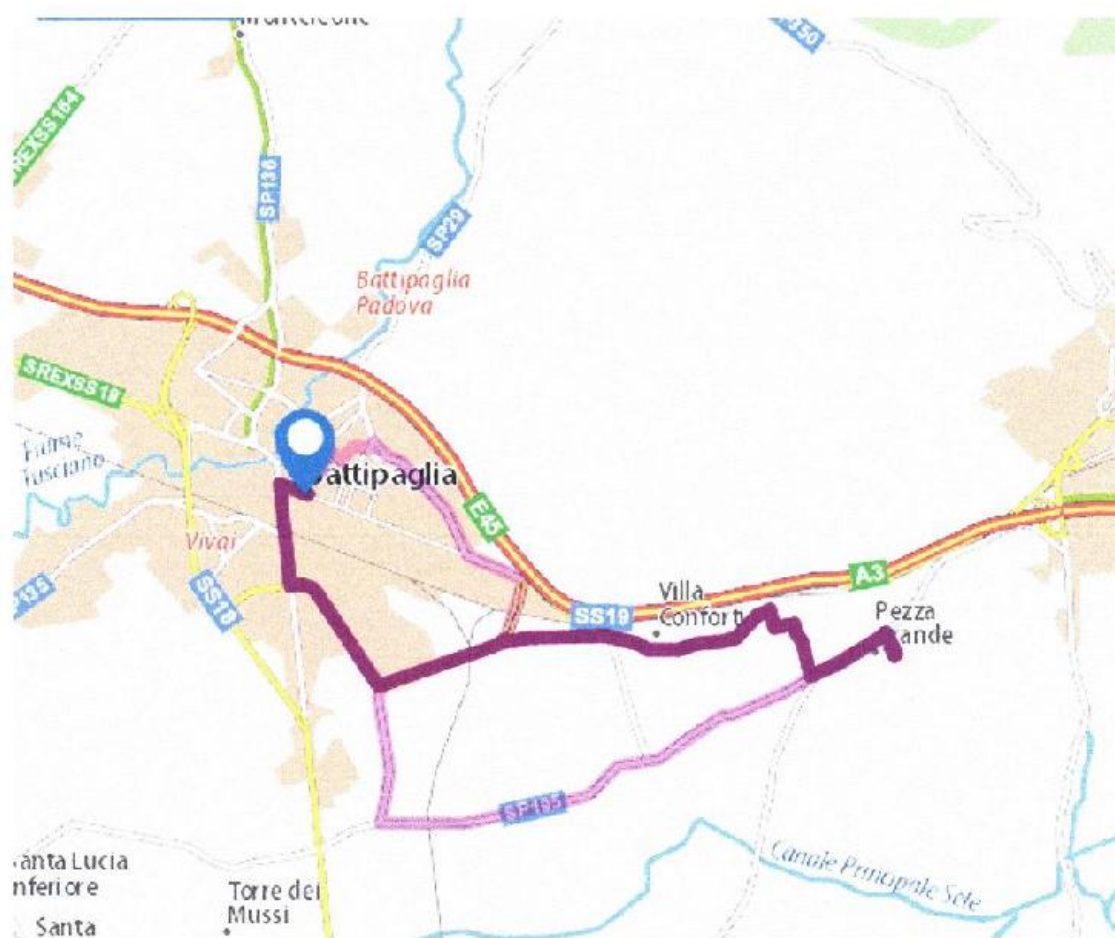
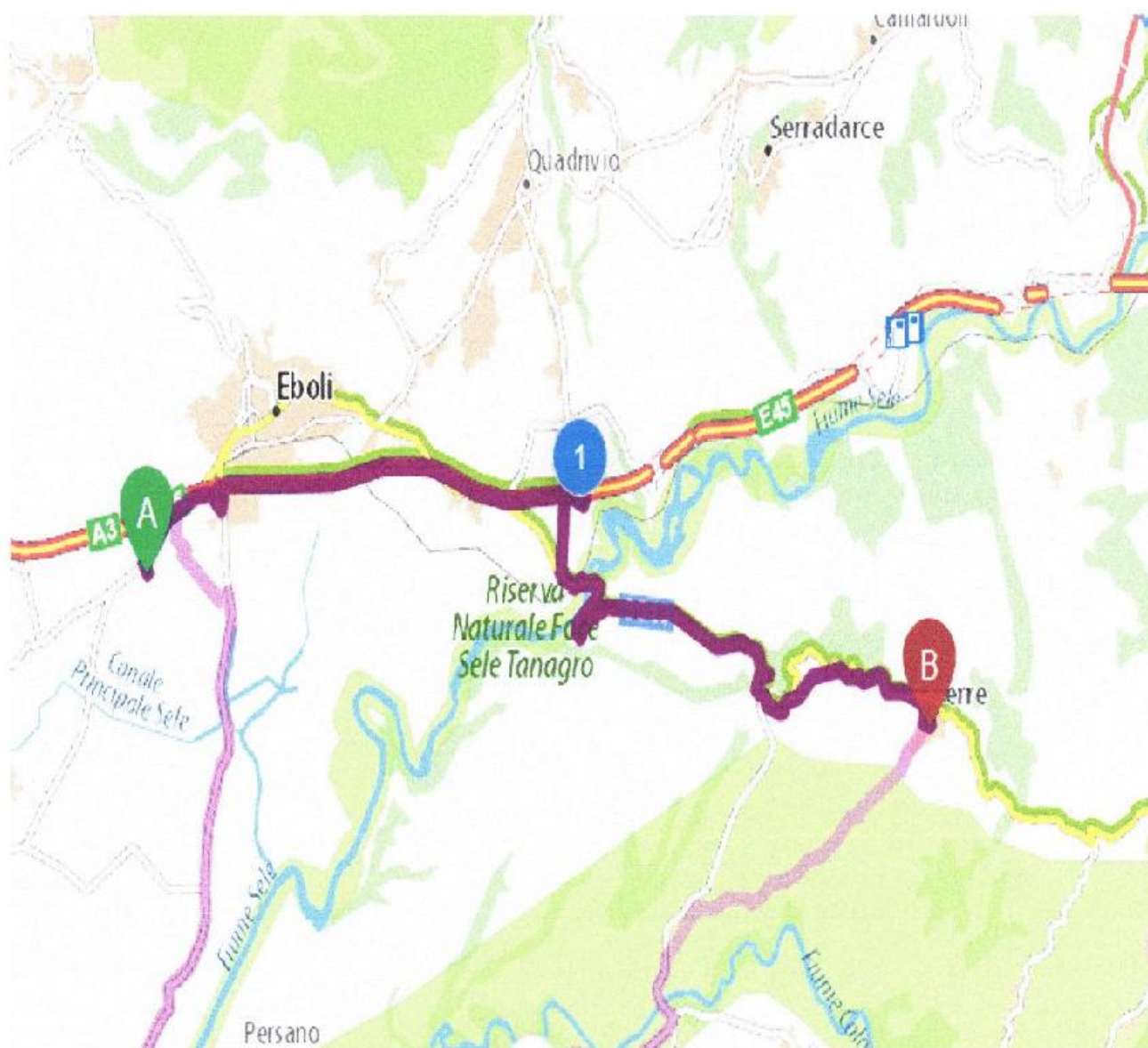


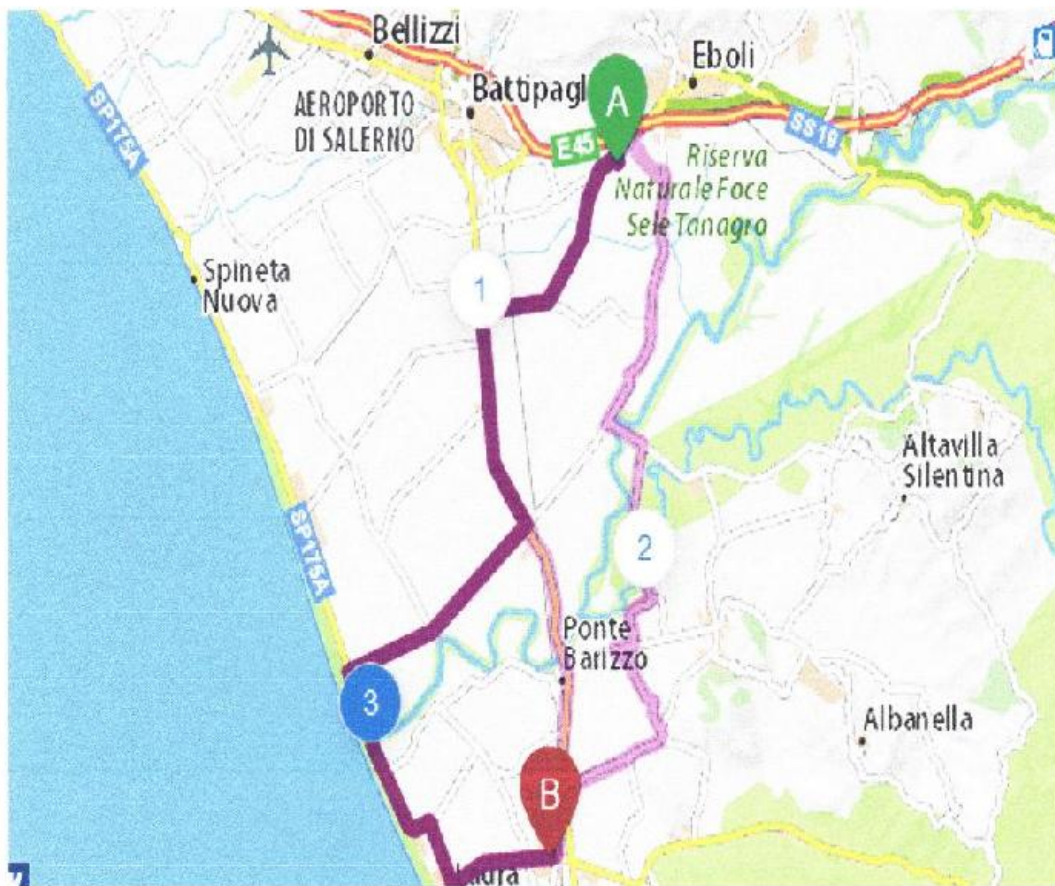
Figura 6 - Inquadramento impianto VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. rispetto al centro cittadino di Serre

– Comune confinante (strumento di misurazione: percorso più breve calcolato con via Michelin)



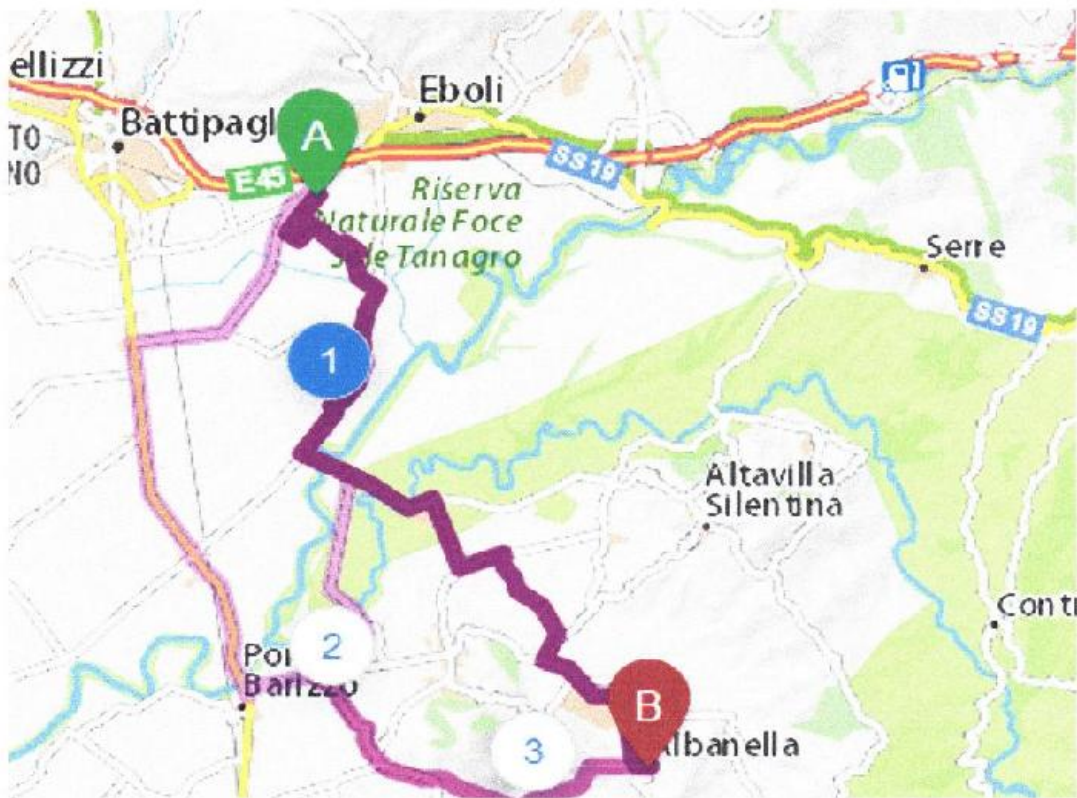
Distanza dal centro di Serre: 19 km

Figura 7 - Inquadramento impianto VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. rispetto al centro cittadino di Capaccio Scalo – Comune confinante (strumento di misurazione: percorso più breve calcolato con via Michelin)



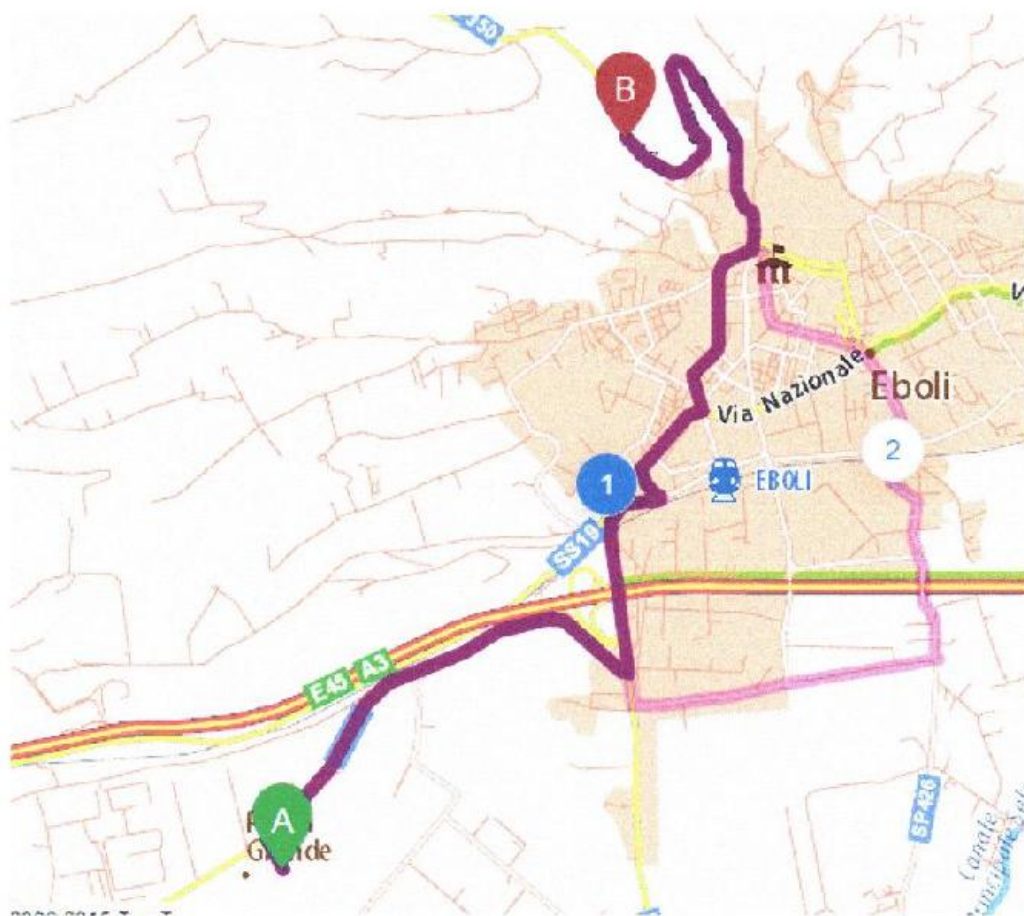
Distanza dal comune di Capaccio Scalo: 19 km

Figura 8 - Inquadramento impianto VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. rispetto al centro cittadino di Albanella – Comune confinante (strumento di misurazione: percorso più breve calcolato con via Michelin)



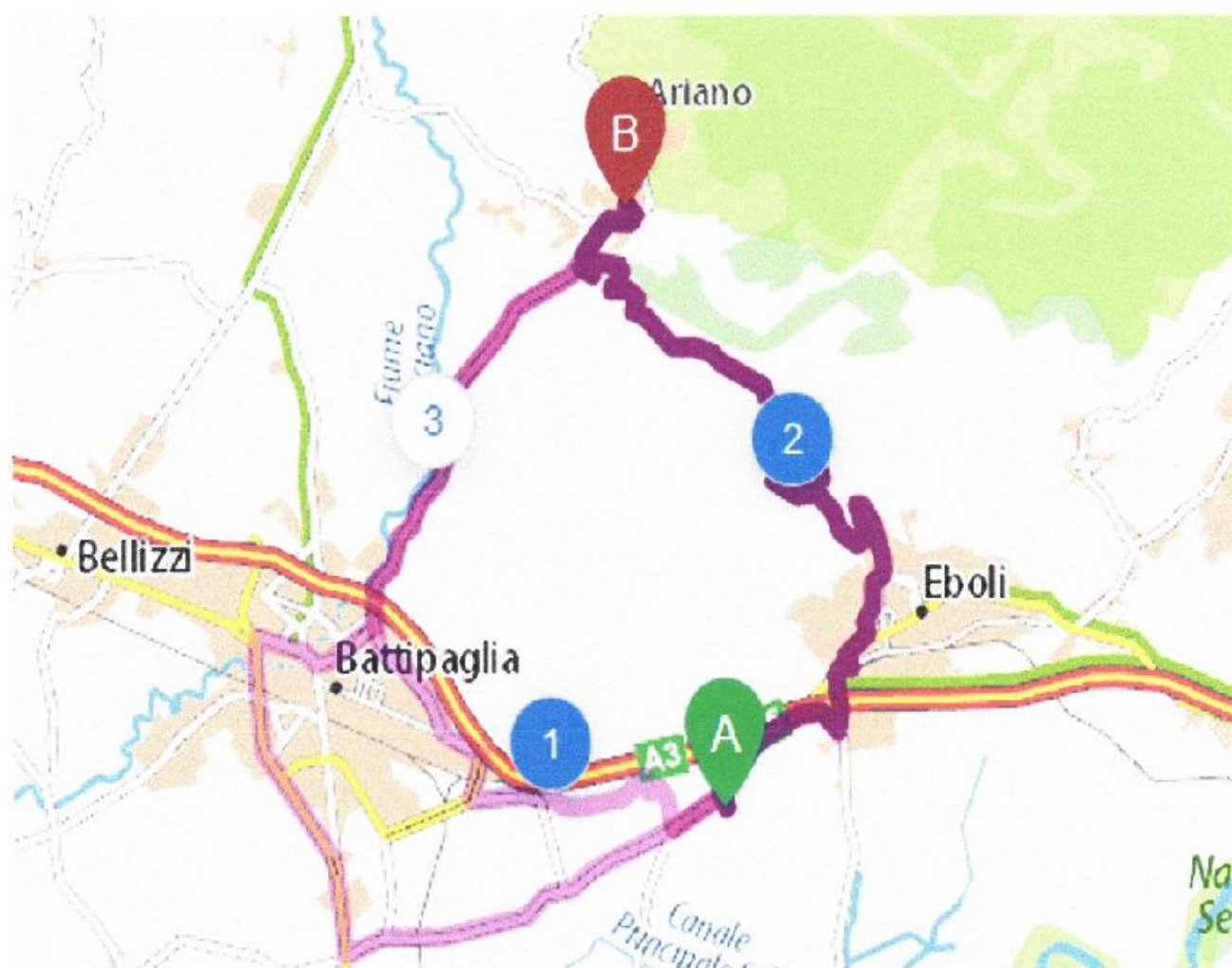
Distanza dal comune di Albanella: 22 km

Figura 9 - Inquadramento impianto VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. rispetto all'area "Monti di Eboli" –
Comune di Eboli (Sa) (strumento di misurazione: percorso più breve calcolato con via Michelin)



Distanza dall'area Monti di Eboli : 5 km

Figura 10 - Inquadramento impianto VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. rispetto al comune di Olevano Sul Tusciano (Sa) (strumento di misurazione: percorso più breve calcolato con via Michelin)



Distanza dal comune di Olevano sul Tusciano: 12 km

In conclusione, dalle figure e dalle considerazioni sopra riportate, appare chiaro che l'impianto in questione è allocato in una zona isolata e distante da centri urbani residenziali e/o a forte densità abitativa e/o di importanza paesaggistica.

10.2 VIABILITA'

L'area oggetto del presente studio, come già detto, ricade nel territorio Comunale di Eboli, nell'Area Industriale.

La prima considerazione da fare è che l'impianto in esame si trova in prossimità di una strada Provinciale lontana da centri abitati e, vista la sua posizione geografica, l'impianto è facilmente raggiungibile grazie a diverse arterie viarie che conducono alla Strada Provinciale. L'impianto, inoltre, è ubicato vicino allo svincolo autostradale di Eboli della autostrada Salerno – Reggio Calabria ed è anche vicino alle strade statali 18 e 19 che collegano Eboli al Cilento ed ai Comuni di Serre , Controne , Postiglione , Sicignano, etc.

Tutti i percorsi ipotizzabili descritti , sono rappresentati da strade a scorrimento veloce che eviteranno, nella gran parte dei casi, tragitti cittadini e, quindi, i mezzi diretti all'impianto in esame non genereranno un impatto significativo sul traffico veicolare ordinario di centri abitati densamente popolati.

11. INQUADRAMENTO RISPETTO A ZONE PROTETTE E CONDIZIONI METEO CLIMATICHE

L'area su cui insiste l'impianto in questione ha le seguenti caratteristiche:

- condizioni meteo climatiche ottimali,
- risulta esterna a perimetrazioni di zone montuose o forestali protette, riserve e parchi naturali,
- relativamente alle aree SIC (sito di importanza comunitaria) e ZSC (zone speciali di conservazione), dalla **tabella seguente**, si evince che la sola zona dei monti di Eboli è citata (la altre località limitrofe sono ad una distanza tale da non essere prese neanche in considerazione ai fini della presente analisi).

Regione	CODICE	DENOMINAZIONE	ZSC	Superficie	Lunghezza	Coordinate geografiche
				(Ha)	(Km)	Longitudine (Gradi decimali)
Campania	IT8010004	Bosco di S. Silvestro		81	0	14,3314
Campania	IT8010005	Catena di Monte Cesima		3427	0	14,0164
Campania	IT8010006	Catena di Monte Maggiore		5184	0	14,2142
Campania	IT8010010	Lago di Carinola		20	0	13,9608
Campania	IT8010013	Matese Casertano		22216	0	14,3339
Campania	IT8010015	Monte Massico		3846	0	13,9192
Campania	IT8010016	Monte Tifata		1420	0	14,2856
Campania	IT8010017	Monti di Mignano Montelungo		2487	0	13,9344
Campania	IT8010019	Pineta della Foce del Garigliano		185	0	13,7839
Campania	IT8010020	Pineta di Castelvoturno		90	0	13,9678
Campania	IT8010021	Pineta di Patria		313	0	14,0131
Campania	IT8010022	Vulcano di Roccamonfina		3816	0	13,9564
Campania	IT8010027	Fiumi Volturno e Calore Beneventano		4924	0	14,3725
Campania	IT8010028	Foce Volturno - Variconi		303	0	13,9311
Campania	IT8010029	Fiume Garigliano		481	0	13,8292
Campania	IT8020001	Alta Valle del Fiume Tammaro		360	0	14,7056
Campania	IT8020004	Bosco di Castelfranco in Miscano		893	0	15,1067
Campania	IT8020006	Bosco di Castelvetere in Val Fortore		1468	0	14,9228
Campania	IT8020007	Camposauro		5508	0	14,5911
Campania	IT8020008	Massiccio del Taburno		5321	0	14,5806
Campania	IT8020009	Pendici meridionali del Monte Mutria		14597	0	14,5508
Campania	IT8020014	Bosco di Castelpagano e Torrente Tammarecchia		3061	0	14,7906
Campania	IT8020016	Sorgenti e alta Valle del Fiume Fortore		2512	0	14,9756
Campania	IT8030001	Aree umide del Cratere di Agnano		44	0	14,1725
Campania	IT8030002	Capo Miseno		50	0	14,0858
Campania	IT8030003	Collina dei Camaldoli		261	0	14,1972
Campania	IT8030005	Corpo centrale dell'Isola di Ischia		1310	0	13,9086
Campania	IT8030006	Costiera amalfitana tra Nerano e Positano		980	0	14,4094
Campania	IT8030007	Cratere di Astroni		253	0	14,1497
Campania	IT8030008	Dorsale dei Monti Lattari		14564	0	14,5814
Campania	IT8030009	Foce di Licola		147	0	14,0486
Campania	IT8030010	Fondali marini di Ischia, Procida e Vivara		6116	0	13,9225
Campania	IT8030011	Fondali marini di Punta Campanella e Capri		8491	0	14,4344
Campania	IT8030012	Isola di Vivara		36	0	13,9928
Campania	IT8030013	Isolotto di S. Martino e dintorni		14	0	14,0414
Campania	IT8030014	Lago d'Averno		125	0	14,0761
Campania	IT8030015	Lago del Fusaro		192	0	14,0519
Campania	IT8030016	Lago di Lucrino		10	0	14,0800

Campania	IT8030017	Lago di Miseno	79	0	40,9375
Campania	IT8030018	Lago di Patria	507	0	
Campania	IT8030019	Monte Barbaro e Cratere di Campiglione	358	0	40,8525
Campania	IT8030020	Monte Nuovo	30	0	40,8350
Campania	IT8030021	Monte Somma	3076	0	40,8472
Campania	IT8030022	Pinete dell'Isola di Ischia	66	0	40,7300
Campania	IT8030023	Porto Paone di Nisida	4,07	0	40,7950
Campania	IT8030024	Punta Campanella	390	0	40,5811
Campania	IT8030026	Rupi costiere dell'Isola di Ischia	685	0	40,7100
Campania	IT8030027	Scoglio del Vervece	3,89	0	40,6187
Campania	IT8030032	Stazioni di Cyanidium caldarium di Pozzuoli	4,26	0	40,8297
Campania	IT8030034	Stazione di Cyperus polystachyus di Ischia	14	0	40,7244
Campania	IT8030036	Vesuvio	3412	0	40,8208
Campania	IT8030038	Corpo centrale e rupi costiere occidentali dell'Isola di Capri	388	0	40,5483
Campania	IT8030039	Settore e rupi costiere orientali dell'Isola di Capri	96	0	40,5542
Campania	IT8030040	Fondali Marini di Baia	180	0	40,8250
Campania	IT8030041	Fondali Marini di Galola e Nisida	167	0	40,7954
Campania	IT8040003	Alta Valle del Fiume Ofanto	590	0	40,8917
Campania	IT8040004	Boschi di Guardia dei Lombardi e Andretta	2919	0	40,9456
Campania	IT8040005	Bosco di Zampaglione (Calitri)	9514	0	40,9383
Campania	IT8040006	Dorsale dei Monti del Partenio	15641	0	40,9631
Campania	IT8040007	Lago di Conza della Campania	1214	0	40,8808
Campania	IT8040008	Lago di S. Pietro - Aquilaverde	604	0	41,0206
Campania	IT8040009	Monte Accellica	4795	0	40,7497
Campania	IT8040010	Monte Cervialto e Montagnone di Nusco	11884	0	40,7997
Campania	IT8040011	Monte Terminio	9359	0	40,8328
Campania	IT8040012	Monte Tuoro	2188	0	40,9217
Campania	IT8040013	Monti di Lauro	7040	0	40,8408
Campania	IT8040014	Piana del Dragone	686	0	40,8903
Campania	IT8040017	Pietra Maula (Taurano, Visciano)	3526	0	40,9000
Campania	IT8040018	Querceta dell'Incoronata (Nusco)	1362	0	40,9189
Campania	IT8040020	Bosco di Montefusco Irpino	713	0	41,0408
Campania	IT8050001	Alta Valle del Fiume Bussento	625	0	40,2053
Campania	IT8050002	Alta Valle del Fiume Calore Lucano (Salernitano)	4668	0	40,3917
Campania	IT8050006	Balze di Teggiano	1201	0	40,3978
Campania	IT8050007	Basso corso del Fiume Bussento	414	0	40,1033
Campania	IT8050008	Capo Palinuro	156	0	40,0272
Campania	IT8050010	Fasce litoranee a destra e a sinistra del Fiume Sele	630	0	40,4836
Campania	IT8050011	Fascia interna di Costa degli Infreschi e della Masseta	701	0	40,0200
Campania	IT8050012	Fiume Alento	3024	0	40,2689
Campania	IT8050013	Fiume Mingardo	1638	0	40,1392
Campania	IT8050016	Grotta di Morigerati	2,94	1	40,1442

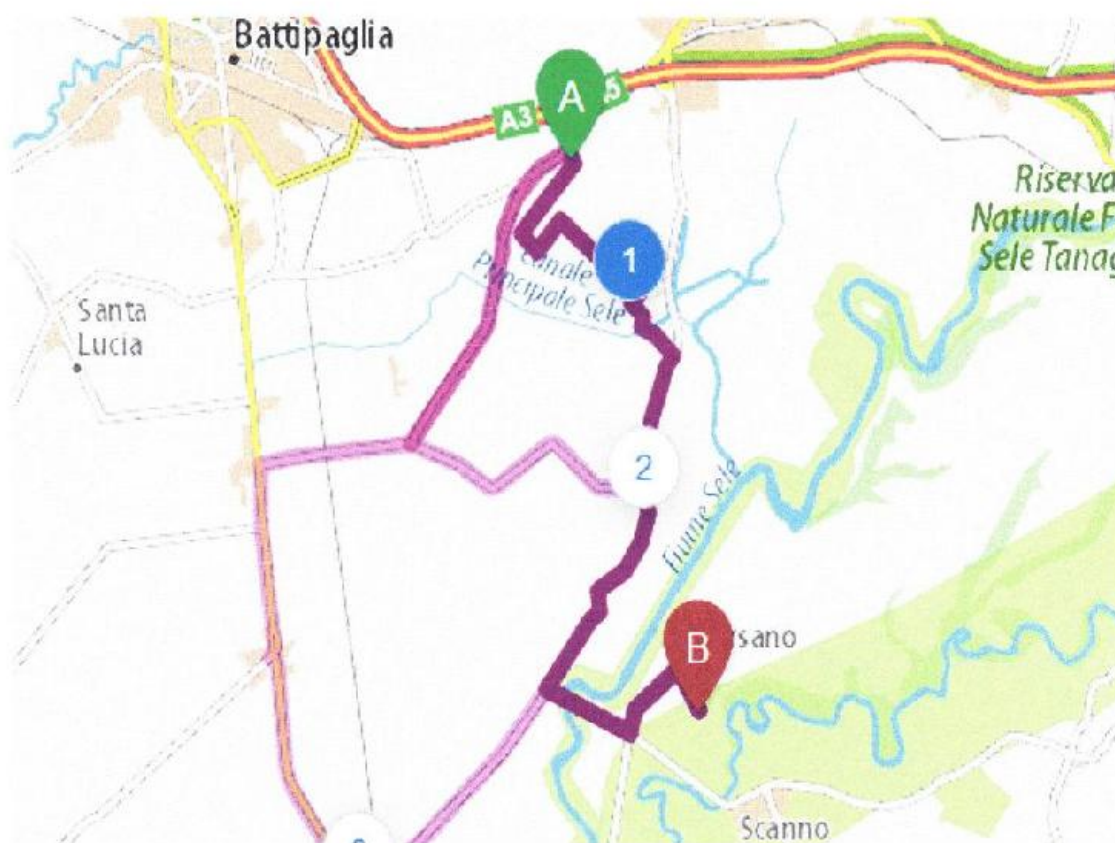
Campania	IT8050017	Isola di Licosia	4,82	0	40,2508
Campania	IT8050018	Isolotti Li Galli	69	0	40,5806
Campania	IT8050019	Lago Cessuta e dintorni	546	0	40,2647
Campania	IT8050020	Massiccio del Monte Eremita	10570	0	40,7303
Campania	IT8050022	Montagne di Casalbuono	17123	0	40,1778
Campania	IT8050023	Monte Bulgheria	2400	0	40,0692
Campania	IT8050024	Monte Cervati, Centaurino e Montagne di Laurino	27898	0	40,2647
Campania	IT8050025	Monte della Stella	1179	0	40,2458
Campania	IT8050026	Monte Licosia e dintorni	1096	0	40,2475
Campania	IT8050027	Monte Mai e Monte Monna	10116	0	40,7803
Campania	IT8050028	Monte Motola	4690	0	40,3650
Campania	IT8050030	Monte Sacro e dintorni	9634	0	40,2233
Campania	IT8050031	Monte Soprano e Monte Vesole	5674	0	40,3939
Campania	IT8050032	Monte Tresino e dintorni	1339	0	40,3264
Campania	IT8050033	Monti Alburni	23622	0	40,4978
Campania	IT8050034	Monti della Maddalena	8511	0	40,3706
Campania	IT8050036	Parco marino di S. Maria di Castellabate	5019	0	40,2833
Campania	IT8050037	Parco marino di Punta degli Infreschi	4914	0	39,9922
Campania	IT8050038	Pareti rocciose di Cala del Cefalo	38	0	40,0214
Campania	IT8050039	Pineta di Sant'Iconio	358	0	40,0206
Campania	IT8050040	Rupi costiere della Costa degli Infreschi e della Masseta	273	0	40,0156
Campania	IT8050041	Scoglio del Mingardo e spiaggia di Cala del Cefalo	71	0	40,0189
Campania	IT8050042	Stazione a Genista cilentana di Ascea	5,39	0	40,1250
Campania	IT8050049	Fiumi Tanagro e Sele	3677	0	40,6581
Campania	IT8050050	Monte Sottano	212	0	40,4100
Campania	IT8050051	Valloni della Costiera Amalfitana	227	0	40,6578
Campania	IT8050052	Monti di Eboli, Monte Polveracchio, Monte Boschetiello e Vallone della Caccia di Senerchia	14307	0	40,7094
Campania	IT8050054	Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea	413	0	40,6481
Campania	IT8050056	Fiume Irno	100	0	40,6999

Nelle tabelle successive sono indicate le distanze chilometrica tra l'area in cui sarà ubicato l'impianto di autodemolizione e i centri urbani, i siti di importanza paesaggistica oltre che la località Monti di Eboli specificata nella tabella precedente

11.1 INQUADRAMENTO DELL'IMPIANTO IN QUESTIONE RISPETTO AD ALTRE AREE PROTETTE

Come evidenziato dalla immagine seguente, l'area dell'impianto in esame si trova all'esterno delle perimetrazioni di altre aree protette, oltre a quelle già richiamate nelle pagine precedenti, come parchi e riserve nazionali, regionali e altre aree naturali protette.

Figura 11 - Inquadramento impianto VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. rispetto all'Oasi "WWF SERRE – PERSANO" – Comune di Serre (Sa) (strumento di misurazione: percorso più breve calcolato con via Michelin)



Distanza dall'Oasi "WWF SERRE – PERSANO": 12 km

11.2 INQUADRAMENTO RISPETTO AL PIANO REGIONALE CAMPAÑO DI GESTIONE DEI RIFIUTI SPECIALI

Con deliberazione n. 212 del 27/04/2012 la Giunta regionale della Campania ha adottato la versione aggiornata del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali che è stato approvato dal Consiglio regionale campano nella seduta del 25/10/2013.

Con la predisposizione del Piano, la Regione Campania ha voluto dare completezza alla richiesta normativa del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. di recepimento della normativa europea.

In coerenza con le sue finalità, il Piano individua misure di pianificazione finalizzate:

- *a garantire, in particolare, che la gestione dei rifiuti speciali si svolga nel rispetto dei principi di prevenzione, precauzione, responsabilità, e del "chi inquina paga" (art. 178);*
- *a disciplinare la conclusione di accordi di programma finalizzati ad attuare gli obiettivi della parte IV del D.Lgs. n.152 del 2006 (art. 178, e. 4);*
- *a favorire la prevenzione della produzione (artt. 179, 180, e c.2 dell 'art.199) e il recupero (art. 181) dei rifiuti speciali.*

Il Piano, è articolato in tre parti:

- *presentazione del quadro normativo di riferimento, del quadro della pianificazione territoriale e di quella settoriale di interesse, del contesto territoriale e socio-economico di riferimento;*
- *analisi ed elaborazione dei dati di produzione e gestione dei rifiuti speciali non*

pericolosi e speciali pericolosi. Ciò al fine di costruire una base informativa di riferimento per supportare la successiva fase di progettazione e programmazione;

- *programmazione degli interventi necessari per raggiungere gli obiettivi individuati, definendo i criteri per la localizzazione di futuri impianti di trattamento e smaltimento e la verifica di quelli esistenti.*

Il progetto in esame, riguarda la realizzazione di un Centro di raccolta ed impianto di trattamento e recupero di veicoli fuori uso da autorizzare all'esercizio ai sensi dell'art.208 del Dlgs 152/06 e s.m.i.

Pertanto, la nostra attenzione sarà concentrata sulla parte del Piano che riguarda la produzione e la gestione di rifiuti derivanti dal trattamento e recupero di veicoli fuori uso.

A tal proposito, il Piano regionale di gestione integrata dei rifiuti speciali in Campania al paragrafo 5.6.8 concentra la propria attenzione sul settore della demolizione dei veicoli, evidenziando che tale settore è regolamentato a livello comunitario dalla Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 settembre 2000. Tale direttiva stabilisce misure che hanno il duplice scopo di eliminare rifiuti provenienti da veicoli a motore e componenti di veicoli giunti al termine del ciclo di vita e promuovere il riuso, il riciclaggio ed altre forme di recupero dei veicoli. Fra l'altro, la direttiva si prefigge anche di ridurre la presenza nei veicoli di sostanze chimiche pericolose che ne rendono meno sicuri lo smaltimento e il recupero, e dispone sistemi di raccolta per garantire che i veicoli fuori uso siano smaltiti in modo efficace e tale da non recare danni all'ambiente.

La normativa dettata dal legislatore europeo è stata recepita a livello nazionale con il D.Lgs. 24 giugno 2003 n. 209 e s.m.i., recante *"Attuazione della Direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso"*.

Gli obiettivi del D.Lgs. 209/2003 sono:

- *ridurre al minimo l'impatto dei veicoli fuori uso sull'ambiente, al fine di contribuire alla protezione, alla conservazione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente;*
- *evitare distorsioni della concorrenza, soprattutto per quanto riguarda l'accesso delle piccole e medie imprese al mercato della raccolta, della demolizione, del trattamento e del riciclaggio dei veicoli fuori uso;*
- *determinare i presupposti e le condizioni che consentano lo sviluppo di un sistema che assicuri un funzionamento efficiente, razionale ed economicamente sostenibile della filiera di raccolta, di recupero e di riciclaggio dei materiali degli stessi veicoli.*

Ai fini del raggiungimento degli obiettivi prefissati, la normativa citata individua e disciplina:

- *le misure volte a prevenire la produzione di rifiuti derivanti da veicoli fuori uso, nonché le misure volte a controllare l'impiego di sostanze pericolose presenti negli stessi veicoli al fine di renderne più agevole il recupero, di evitare il rilascio di tali sostanze nell'ambiente e di diminuire il quantitativo di rifiuti pericolosi da smaltire;*
- *le prescrizioni da osservare in fase di progettazione e produzione di nuovi veicoli per garantire che i componenti siano facilmente smontabili, riutilizzabili e/o recuperabili;*
- *le altre azioni necessarie per favorire il reimpiego, il recupero e il riciclaggio di tutte le componenti metalliche e non derivanti dai veicoli fuori uso e di tutte le materie plastiche;*
- *le misure volte a migliorare la qualità ambientale e l'efficienza delle attività di tutti gli operatori economici coinvolti nel ciclo di vita del veicolo;*
- *le responsabilità degli operatori.*

L'impianto in questione è stato progettato secondo le direttive del D.Lgs. 209/2003 senza il rispetto delle quali non potrebbe mai essere autorizzato ai sensi dell'art. 208 del

DLgs 152/06 e s.m.i.

Inoltre, il D.Lgs. 209/2003 prevede il raggiungimento dei suindicati obiettivi di reimpiego, recupero e riciclaggio, che sono stati recepiti integralmente nella normativa nazionale.

Il dettame normativo incentiva la nascita di impianti di trattamento e recupero di veicoli fuori uso la cui attività è in linea con gli obiettivi sopra esposti , ed inoltre, presso l'impianto in questione, così come indicato dal Piano regionale di gestione rifiuti, sarà dedicata particolare attenzione alle operazioni di recupero presso impianti autorizzati del cosiddetto *car-fluff*.

Il *car-fluff* è la parte non metallica dei veicoli da rottamare che rappresenta circa il 20/25% del peso totale ed è composto da diversi materiali compresi plastiche, gomma, fibre tessili, Woodstock , e attualmente risulta per lo più smaltito in discariche dedicate. Gli obbiettivi che il Piano Regionale di gestione integrata dei rifiuti speciali in Campania si prefigge di raggiungere sono:

- *garantire la sostenibilità ambientale ed economica del ciclo dei rifiuti, minimizzando il suo impatto sulla salute e sull'ambiente nonché quello sociale ed economico;*
- *garantire che i rifiuti speciali siano dichiarati e gestiti nel rispetto della normativa vigente, con l'obiettivo di rendere nullo l'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.*

Considerato che il Piano Regionale di gestione integrata dei rifiuti speciali in Campania prevede che sulle diverse sorgenti di produzione di rifiuti speciali si deve necessariamente agire in maniera differente e, nel caso specifico, le indicazioni del Piano in esame riportate al **paragrafo 5.6.8** concentra la propria attenzione sul

settore della demolizione dei veicoli.

Considerato che per il raggiungimento pieno ed in tempi ragionevolmente brevi degli obiettivi sopra elencati, il Piano Regionale di gestione integrata dei rifiuti speciali in Campania ha individuato una lista di priorità.

Allo scopo appena citato, nella lista delle priorità previste dal piano è presente la necessità di "Pianificare e favorire la realizzazione, attraverso l'identificazione di siti idonei, di impianti di recupero, trattamento e smaltimento finale dei rifiuti speciali, con l'obiettivo di tendere all'autosufficienza regionale di gestione."

Tanto premesso, il progetto oggetto del presente studio proposto dalla VER. CAR. di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s, presenta altissimi rapporti di coerenza e di supporto alle strategie di pianificazione e gestione rappresentate nel "Piano Regionale di gestione integrata dei rifiuti speciali in Campania".

11.3 INQUADRAMENTO RISPETTO AL PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E MANTENIMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

La Regione Campania si è dotata di un **piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria** 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*»

Il piano in questione è stato approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale della Campania nella seduta del 27 giugno 2007 e pubblicato sul Numero Speciale del Bollettino Ufficiale della Regione Campania del 05/10/2007.

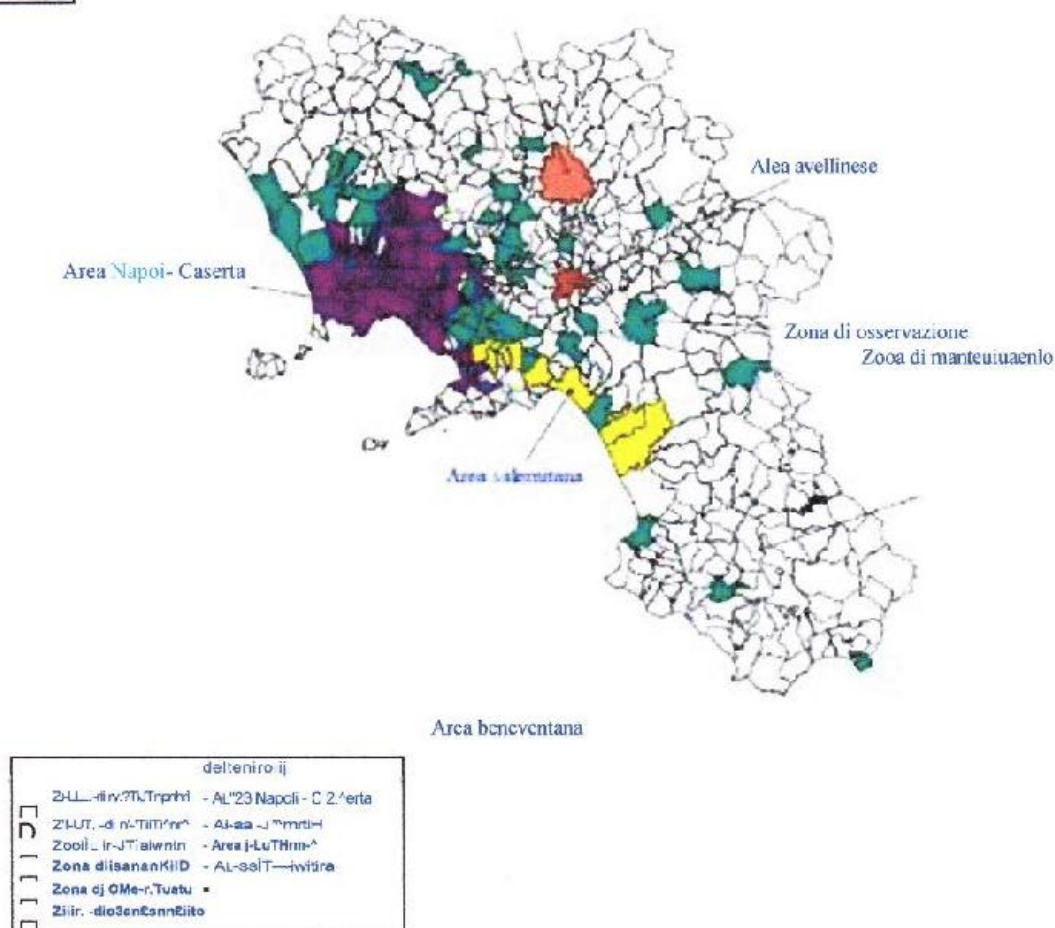
Tale piano è stato modificato con DGR n.811 del 27/12/2012 "*modifiche al piano in ottemperanza alla decisione della commissione europea del 06/07/2012, relativa alla notifica della repubblica italiana di proroga del termine stabilito per raggiungere i valori limite per il biossido di azoto in 48 zone di qualità dell'aria*"

Lo sviluppo del piano regionale in esame, supportato da risultati di monitoraggio della qualità dell'aria ed elaborazioni statistiche e modellistiche, ha portato ad una valutazione della qualità dell'aria a scala locale su tutto il territorio regionale ed una conseguente zonizzazione (vedi Figura 12), ai fini della gestione della qualità della stessa.

Premesso quanto sopramenzionato, il territorio regionale campano è stato suddiviso nelle seguenti "Zone":

- 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.

Figura 12



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.

Tabella I - Zone di risanamento e di osservazione

Codice Area	Area	Codice Istat Comune	Nome Comune	Inquinanti con superamenti
IT0602	Zona di risanamento - Area salernitana	063049	Napoli	C ₆ H ₆ , NO ₂ , PM ₁₀
		063050	Nola	NO ₂
		063056	Pollena Trocchia	NO ₂
		063057	Pomigliano d'Arco	NO ₂
		063058	Pompei	NO ₂ , PM ₁₀
		063059	Portici	C ₆ H ₆ , NO ₂ , PM ₁₀
		063060	Pozzuoli	NO ₂
		063062	Qualiano	NO ₂
		063063	Quarto	NO ₂
		063064	Ercolano	NO ₂
		063067	San Giorgio a Cremano	C ₆ H ₆ , NO ₂ , PM ₁₀
		063070	San Sebastiano al Vesuvio	NO ₂
		063072	Sant'Anastasia	NO ₂
		063073	Sant'Antonio	C ₆ H ₆ , NO ₂
		063074	Sant'Antonio Abate	C ₆ H ₆ , NO ₂ , PM ₁₀
		063079	Somma Vesuviana	NO ₂
		063083	Torre Annunziata	NO ₂
		063084	Torre del Greco	NO ₂
		063087	Villaricca	NO ₂
		063089	Volla	NO ₂
		065007	Angri	NO ₂
		065014	Battipaglia	NO ₂
		065037	Cava de' Tirreni	NO ₂
		065050	Eboli	NO ₂
		065078	Nocera Inferiore	NO ₂
		065088	Pagani	NO ₂
		065116	Salerno	NO ₂
		065122	San Marzano sul Sarno	NO ₂
		065137	Scafati	NO ₂
		065158	Bellizzi	NO ₂
IT0603	Zona di risanamento - Area avellinese	064006	Atripalda	NO ₂
		064008	Avellino	NO ₂
IT0604	Zona di risanamento - Area beneventana	062008	Benevento	NO ₂
IT0605	Zona di osservazione	061015	Capua	NO ₂
		061016	Carinara	NO ₂
		061020	Casaluce	NO ₂
		061027	Castel Volturno	NO ₂
		061029	Cesa	NO ₂
		061042	Grazzanise	NO ₂
		061047	Macerata Campania	NO ₂ , PM ₁₀
		061052	Mondragone	NO ₂
		061054	Parate	NO ₂
		061057	Piedimonte Matese	NO ₂
		061060	Pignataro Maggiore	NO ₂
		061075	San Felice a Cancelli	NO ₂
		061085	San Tammaro	NO ₂
		061089	Sparanise	NO ₂

La zona di osservazione è definita dal superamento del limite ma non del margine di tolleranza fissato dalla legislazione.

Le zone di mantenimento non presentano il superamento del limite ne tantomeno del margine di tolleranza fissato dalla legislazione. Quindi, il "Piano" individua le misure da attuare nelle zone di risanamento e di osservazione per conseguire un miglioramento della qualità dell'aria, ovvero per prevenirne il peggioramento negli altri casi (zone di mantenimento). Il Piano regionale campano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria mira al raggiungimento di differenti obiettivi a breve, medio e lungo termine. Il raggiungimento di questi obiettivi è collegato al rispetto dei limiti di concentrazione fissati dalla legislazione e alle esigenze della programmazione più a lungo termine.

In questo senso il piano introduce nell'ambito delle azioni di pianificazione i seguenti livelli:

- **Livello Massimo Desiderabile (LMD)**

definisce l'obiettivo di lungo termine per la qualità dell'aria e stimola continui miglioramenti nelle tecnologie di controllo;

- **Livello Massimo Accettabile (LMA)**

è introdotto per fornire protezione adeguata contro gli effetti sulla salute umana, la vegetazione e gli animali;

- **Livello Massimo Tollerabile (LMT)**

denota le concentrazioni di inquinanti dell'aria oltre le quali, a causa di un margine di sicurezza diminuito, è richiesta un'azione appropriata e tempestiva nella protezione della salute della popolazione. Obiettivo generale del piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria è quello di raggiungere, ovunque, il Livello Massimo Accettabile e in prospettiva, con priorità alle zone più sensibili, il Livello Massimo Desiderabile.

L'area oggetto dell'intervento sita nel comune di EBOLI, come evidenziato *nella tabella precedente del Piano Regionale Campano di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'aria*, rientra nell' *Area di risanamento salernitana* a causa dal superamento del limite fissato dalla legislazione vigente per le concentrazioni di NO² (Biossido Di Azoto) in atmosfera. Le principali sorgenti artificiali di NO₂, sono gli impianti di riscaldamento, alcuni processi industriali a caldo e i gas di scarico dei veicoli a motore.

Come sarà più dettagliatamente descritto nel paragrafo 13.1 della presente relazione, l'attività oggetto del presente studio non contribuirà ad un aumento delle concentrazioni di Biossido di azoto nell'atmosfera.

L'impianto in questione (si veda §13.1 della presente relazione "Impatto sull'atmosfera"), rientra nella fattispecie degli impianti con emissioni scarsamente rilevanti (ex I.A.P.S) e, quindi, soggette all'ex comunicazione di cui all'art.272 comma 1 del DLgs 152/06 e s.m.i. A tal proposito, l'Area Generale Di Coordinamento Ecologia e Tutela dell'Ambiente (AGC 05) della Regione Campania con Circolare Esplicativa del 10/02/2012, ha chiarito che le attività obbligate a fare la comunicazione di cui all'art. 272 comma 1 del DLgs 152/06 e s.m.i., dalla data della soprarichiamata circolare non sono più obbligate a trasmettere nessun tipo di comunicazione.

Inoltre, l'intervento proposto non implicherà un rilevante aumento del traffico veicolare (all'uopo si veda paragrafo dedicato) ed i macchinari utilizzati dal processo produttivo dell'impianto in questione svolgeranno solo lavorazioni a freddo, quindi senza che vi sia la produzione di gas di combustione.

Tanto premesso, a fronte dell'analisi svolta, si può concludere che l'intervento oggetto del presente studio non è in contrasto con i dettami del Piano Regionale Campano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria.

11.4 ALTRE CONSIDERAZIONI SULL'INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'IMPIANTO AUTODEMOLIZIONI

Oltre alle considerazioni esposte nei paragrafi precedenti, si specifica che l'impianto che intende realizzare la società VER. CAR. di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. non ricade in:

- zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati;
- zone di importanza storica, culturale o archeologica.

12. CONSIDERAZIONI SUGLI IMPATTI AMBIENTALI

12.1 IMPATTO SULL'ATMOSFERA

In virtù di quanto descritto nei paragrafi precedenti, riguardanti la descrizione del ciclo lavorativo da svolgersi presso l'impianto in esame, si può constatare innanzitutto che non si svolgeranno operazioni di frantumazione di carcasse di veicoli o di qualsivoglia altro rifiuto, che molte delle operazioni da svolgersi saranno eseguite o manualmente con l'ausilio di attrezzatura per lo smontaggio di parti meccaniche (chiavi, cesoie, etc), oppure con l'ausilio di macchinari alimentati elettricamente che lavoreranno a freddo e, quindi, non produrranno emissioni gassose in atmosfera.

Inoltre, l'operazione di estrazione di gas combustibile e refrigerante dai veicoli fuori uso verrà svolta in condizioni di massima sicurezza, grazie all'utilizzo di macchinari dotati di dispositivi aspiranti operanti in circuito chiuso in modo da assicurare che non ci sia alcun rilascio di sostanze lesive in atmosfera. Il gas sarà stoccato in bombole omologate secondo le normative vigenti per lo stoccaggio dei gas (una per ogni tipo di gas) e le apparecchiature, oltre a non permettere il rilascio di gas in atmosfera, garantiranno che gas diversi non siano miscelati tra loro. Lo stoccaggio dei rifiuti prodotti dalle operazioni di trattamento dei veicoli avverrà in colli idonei ed omologati, compreso lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili non pericolosi (plastiche, metalli, gomme e vetri) che avverrà nel piazzale all'aperto in aree dedicate dove saranno allocati cassoni scarrabili dotati di teli di copertura in PVC idonei a riparare i rifiuti dagli agenti atmosferici.

Per quanto riguarda la movimentazione dei rifiuti all'interno dell'impianto, essa avverrà tramite l'ausilio di carrello elevatore elettrico (per le componenti più voluminose e pesanti), oppure manualmente, oppure, come nel caso di operazioni di travaso, tramite l'utilizzo di pompe aspiranti di cui sono dotati i macchinari adibiti alla bonifica e messa in sicurezza dei veicoli, pompe che operano a circuito chiuso

senza la possibilità di emissioni in atmosfera di alcun genere.

Quindi, in base a quanto esposto, si può desumere che l'impianto in esame, oltre ad essere allocato in una zona con una scarsa densità abitativa, ha una capacità produttiva poco elevata che attirerà di conseguenza un flusso veicolare ridotto. Pertanto, si produrrà un impatto poco significativo sul traffico veicolare locale e, quindi, sulla concentrazione generale di NO₂ della zona in esame. In virtù di quanto descritto, le emissioni in atmosfera potenzialmente producibili presso l'impianto in esame sono da ritenersi scarsamente rilevanti (ex I.A.P.S) e, quindi, soggette all'ex comunicazione di cui all'art.272 comma 1 del Dlgs152/06 e s.m.i.

Riguardo alla comunicazione di cui all'art.272 comma 1 del D.Lgs 152/06 e s.m.i., l'area Generale di Coordinamento Ecologia e Tutela dell'Ambiente (AGC 05) della Regione Campania, con Circolare Esplicativa del 10/02/2012, ha chiarito che le attività obbligate a fare la comunicazione di cui all'ex art.272 comma 1 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. (ex IAPS), dalla data della soprarichiamata circolare non sono più tenute a fare nessun tipo di comunicazione.

In conclusione, in virtù delle considerazioni esposte, si può asserire che l'attività in esame ubicata in AREA PIP del Comune di Eboli (Sa), non produrrà significativi impatti sulla componente atmosfera.

12.2 RISCHIO IDROGEOLOGICO

Dal punto di vista dell'analisi del **Rischio idrogeologico dell'area in esame**, si è fatto riferimento alla cartografia dell'Autorità di Bacino di competenza territoriale, nel caso specifico, l'Autorità di Bacino Campania Sud -Ambito Sele.

Figura 3 - Stralcio cartografia Autorità di Bacino Campania Sud - Tavola 487014 (fonte Sito Internet Autorità di Bacino Campania Sud)



Conclusioni:

Come si evince dalle immagini precedenti, l'area sulla quale sorge l'impianto in questione è esterna alla perimetrazione delle aree soggette a rischi di natura idrogeologica.

12.3 IMPATTO SULLA COMPONENTE IDRICA SUPERFICIALE E SOTTERRANEA, SUL SUOLO E SOTTOSUOLO

L'impianto in esame Prevede lo scarico in fogna delle acque meteoriche di dilavamento e dei reflui provenienti dai servizi igienici.

Inoltre, tutta la pavimentazione dell'impianto in esame sarà interamente pavimentata in calcestruzzo industriale impermeabile, inclusa la zona coperta dell'impianto dove avverranno le operazioni di bonifica/smontaggio dei veicoli e lo stoccaggio in colli dei diversi rifiuti liquidi e solidi provenienti da tali attività. I contenitori o i serbatoi per lo stoccaggio dei predetti rifiuti avranno adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti in essi contenuti. Tali contenitori, inoltre, saranno provvisti di sistemi di chiusura, di accessori e di dispositivi atti ad effettuare, in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento, di travaso e di svuotamento. Le manichette ed i raccordi dei tubi utilizzati per il carico e lo scarico dei rifiuti liquidi contenuti nelle cisterne saranno mantenuti in perfetta efficienza, al fine di evitare dispersioni nell'ambiente.

I serbatoi di contenimento dei rifiuti liquidi riserveranno un volume residuo di sicurezza pari al 10% e saranno dotati di dispositivi antitraboccamento o di tubazioni di troppo pieno e di indicatori di livello.

Quando lo stoccaggio dei rifiuti liquidi pericolosi sarà effettuato in un bacino fuori terra, questo sarà dotato di un bacino di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso, oppure, nel caso che nello stesso bacino di contenimento vi siano più serbatoi, pari ad almeno il 1/3 del volume totale dei serbatoi e, in ogni caso, non inferiore al volume del serbatoio di maggiore capacità.

Quindi, tutti i rifiuti liquidi prodotti dalle operazioni di bonifica e smontaggio dei veicoli presso l'impianto in esame saranno stoccati in contenitori omologati, con doppia parete o completi di vasca di contenimento e di controllo di livello meccanico;

- sfiato;
- indicatore di travaso liquidi.

Saranno altresì utilizzati, per quelle tipologie di rifiuti liquidi di modeste quantità, piccoli fusti e/o taniche, purché collocate sempre su bacini di contenimento come successivamente illustrato.



Lo stoccaggio degli accumulatori sarà effettuato in appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse e che devono essere neutralizzati in loco.

Tutti i rifiuti solidi pericolosi saranno comunque stoccati in contenitori omologati secondo le norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose.

Inoltre, sotto il ponte sollevatore dove avverranno le operazioni di smontaggio e bonifica dei veicoli e sotto il banco di disassemblaggio dei motori, saranno presenti bacini di contenimento grigliati per la raccolta ed il contenimento di liquidi che accidentalmente potrebbero essere sversati durante le operazioni che vengono svolte nelle predette aree.

In caso di sversamento accidentale di rifiuti durante la loro movimentazione, la società in esame sarà dotata delle attrezzature idonee per far fronte a tale evenienza al fine di contenere e rimuovere immediatamente il potenziale inquinamento (tali

attrezzature saranno allocate nell'area definita in planimetria come *area stoccaggio materiali assorbenti*).

Le attrezzature in dotazione, saranno:

- barriere di contenimento (per la circoscrizione dell'area):
- assorbenti, realizzati in fibra di polipropilene, di grande efficacia che assorbono fino a 20 volte il loro peso.
- assorbenti di natura legnosa (segatura)



KIT DI PRONTO INTERVENTO

Per lo sversamento accidentale di soluzioni acide, la società in esame sarà in possesso del Kit di materiale assorbente idoneo all'uso (prodotto della ACCA SpA o della Rawabsorb&clean o di altra ditta). Tale prodotto si utilizza tal quale cospargendolo sul liquido da assorbire. La quantità teorica di prodotto necessaria per neutralizzare perfettamente un litro di acido solforico è di circa 0,5 kg. Quando si affronta uno sversamento di acido o di qualsiasi altra natura, è bene coprire la sostanza uniformemente in modo da permettere il suo completo assorbimento; a questo punto, il residuo va raccolto meccanicamente, accumulato in idoneo contenitore e smaltito come rifiuto speciale (previa indagine analitica di caratterizzazione).

Infine, per quanto riguarda le acque reflue provenienti dai servizi igienici presenti presso l'impianto in esame, esse saranno convogliate da una rete fognaria dedicata in una vasca Imhoff e da questa ad una vasca a perfetta tenuta stagna di circa 3 me che sarà svuotata periodicamente da ditte autorizzate ed il cui relativo contenuto trasportato, previa emissione di regolare FIR, presso idonei impianti autorizzati.

In conclusione, in virtù delle misure specifiche previste e descritte nel presente paragrafo, è possibile prevedere che l'attività in questione non impatterà negativamente sulla componente idrica superficiale e sotterranea e sulle matrici ambientali suolo e sottosuolo.

12.4 IMPATTO ACUSTICO

Il territorio comunale di Eboli è dotato di piano di zonizzazione acustica e, pertanto, è stato diviso in zone corrispondenti alle classificazioni previste nel D.P.C.M 14 novembre 1997, in attuazione della legge 447/95, che definisce i limiti massimi di esposizione al rumore prodotto da sorgenti fisse o mobili negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno.

Il D.P.C.M 14 novembre 1997, oltre a definire i valori limite di emissioni da sorgenti sonore, ha altresì posto gli stessi in relazione a classi di destinazione d'uso del territorio (parametri urbanistici, demografici ed d'uso del territorio), e in base a questo riferimento normativo il territorio comunale di Eboli è stato diviso in 6 (sei) classi:

- I) aree particolarmente protette
- II) aree prevalentemente residenziali
- III) aree di tipo misto

- IV) aree di intensa attività umana
- V) aree prevalentemente industriali
- VI) aree esclusivamente industriali

Inoltre, come previsto dalle direttive della legge 447/ 95, ad ogni classe corrispondono quattro coppie di valori: due afferenti alla disciplina delle sorgenti sonore, limiti di emissione (si veda tabella 2) ed immissione (si veda tabella 3) e due rappresentative dei limiti di attenzione (si veda tabella 4) e dei valori di qualità (si veda tabella 5). Il superamento di tali valori prevedono la redazione di un Piano di risanamento acustico.

Tab. 2 - Valori limite assoluti di emissione

Classi di destinazione d'uso del territorio	Limiti periodo diurno (dBA)	Limiti periodo notturno (dBA)
I) Aree particolarmente protette	45	35
II) Aree prevalentemente residenziali	50	40
III) Aree di tipo misto	55	45
IV) Aree di intensa attività umana	60	50
V) Aree prevalentemente industriali	65	55
VI) Aree esclusivamente industriali	65	65

Tab. 3 - Valori limite assoluti di immissione

Classi di destinazione d'uso del territorio	Limiti periodo diurno (dBA)	Limiti periodo notturno (dBA)
I) Aree particolarmente protette	50	40
II) Aree prevalentemente residenziali	55	45
III) Aree di tipo misto	60	50
IV) Aree di intensa attività umana	65	55
V) Aree prevalentemente industriali	70	65
VI) Aree esclusivamente industriali	70	70

Tab. 4 - Valori di attenzione

Classi di destinazione d'uso del territorio	VALORI DI ATTENZIONE			
	riferiti ad un'ora		se. riferiti alute TM periodo di riferimento	
	giurno	notturno	diurno	Notturno
I) Aree particolarmente protette	60	45	50	40
II) Aree prevalentemente residenziali	65	50	55	45
III) Aree di tipo misto	70	55	60	50
IV) Aree di intensa attività umana	75	60	65	55
V) Aree prevalentemente industriali	80	65	70	60
VI) Aree esclusivamente industriali	80	75	70	70

L'area in cui insiste la VER CAR è classificata, secondo le informazioni rilasciate dall'ufficio tecnico del comune di Eboli, come "area esclusivamente industriale: CLASSE VI" con i limiti sotto riportati.

AREE ESCLUSIVAMENTE INDUSTRIALI	70	70
---------------------------------	----	----

Ciò detto è importante sottolineare che

l'attività che si intende avviare si svolgerà esclusivamente in orario diurno.

- L'area dove si intende realizzare l'impianto in esame si trova nel Comune di Eboli, in una zona piuttosto isolata rispetto al centro abitato del comune di appartenenza territoriale e dai centri abitati dei comuni limitrofi e, quindi, lontana da aree ad elevata densità di popolazione. Infatti, l'area in esame dista circa 4,65 KM dal centro abitato del Comune di Villa Literno, a circa 5 KM dal centro abitato del Comune di Casapesenna e a distanze ancora maggiori dagli altri centri abitati dei comuni limitrofi.
- Nelle vicinanze dell'impianto in esame che si intende realizzare non vi sono edifici sensibili quali scuole, ospedali e parchi.
- Il ricettore sensibile più vicino all'area oggetto dell'intervento in esame è costituito da un allevamento bufalino che si trova, in linea d'area, a circa 360 mt di distanza (si veda immagine di seguito riportata). All'uopo si precisa che ad ovest dell'impianto in esame, a circa 100 mt di distanza, vi è un'area dotata di pavimentazione e di un piccolo capannone dove attualmente non viene svolta alcuna attività.
- Presso l'impianto in esame durante le ore lavorative saranno adottati tutti gli accorgimenti organizzativi per minimizzare i tempi di funzionamento simultaneo delle apparecchiature rumorose, al fine di limitare al massimo l'impatto acustico verso i ricettori.

- Le macchine che saranno presenti presso l'impianto in esame saranno omologate secondo le vigenti normative riguardanti l'inquinamento acustico e alle stesse non sarà praticata alcuna modifica che comporti una maggiore emissione di rumore.

In conclusione, visto che l'area oggetto del presente studio, in virtù di quanto riportato nel Piano di zonizzazione acustica del Comune di Villa Literno, ricade in zone classificate dal D. P. C. M. 14 /I 1/97 come zone di **Classe V Aree prevalentemente industriali**.

Considerato che presso l'area in esame si svolgeranno orari di lavoro esclusivamente diurni.

Considerata l'allocazione dell'area in esame rispetto a potenziali ricettori sensibili.

Considerato che presso l'impianto in esame saranno utilizzati macchinari di ultima generazione omologati secondo le vigenti norme di legge inerenti l'inquinamento acustico.

Considerato tutte le precauzioni che si intendono adottare, descritte nel presente paragrafo, per la riduzione delle emissioni rumorose.

Considerati i dati empirici in possesso dello scrivente riguardanti le emissioni rumorose provenienti da attività in esercizio uguali a quella che la società Autodemolizioni Abategiovanni intende avviare.

Tanto premesso, si può dedurre che le emissioni di rumore relative all'attività da svolgersi da parte della società VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s., saranno conformi ai limiti acustici imposti dalla Legge 447/95, e dal D.P.C.M 14 novembre 1997 per le zone di **Classe V Aree prevalentemente industriali**.

A conferma di quanto detto, la società VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s., ad inizio attività commissionerà rilievi fonometrici al fine di attestare il rispetto dei parametri di emissioni rumorose imposti dalla normativa vigente in materia per l'area acustica in esame.

125 IMPATTO SULLA VEGETAZIONE E SULLA FAUNA

Il sito non rientra tra le aree protette in quanto ubicato in area industriale e la sua realizzazione non prevede la distruzione di complessi vegetali o l'interferenza con nicchie ecologiche di specie animali autoctone.

Inoltre, come descritto nei paragrafi precedenti non si produrranno impatti significativi sulle diverse matrici ambientali che potrebbero rappresentare un veicolo di interferenza per specie vegetali o animali circostanti l'area oggetto di intervento. Infine, la realizzazione dello stabilimento in esame non produrrà frammentazioni di habitat di specie animali protette, visto che l'area in esame non rientra nell'ambito di nicchie ecologiche di particolari specie faunistiche.

7. UTILIZZAZIONE DI RISORSE NATURALI E PRODUZIONE DI RIFIUTI

Presso il Centro di raccolta ed impianto di trattamento e recupero di veicoli fuori uso, che sarà gestito dalla società VER. CAR. Di Ferrisi Luigi & Figli s.a.s. , non saranno utilizzate materie prime nel processo produttivo dell'impianto, anzi al contrario si otterranno parti di ricambio usate dal trattamento dei veicoli fuori uso ed, inoltre, un'alta percentuale di componenti provenienti dalle operazioni di bonifica/smontaggio dei veicoli fuori uso in ingresso presso l'impianto in esame saranno conferiti presso impianti di recupero terzi autorizzati che ricicleranno tali componenti e le rimetteranno sul mercato.

Inoltre, presso l'impianto in esame avverranno lavorazioni a secco che non prevedranno l'impiego di acqua nel loro processo produttivo, pertanto tale risorsa

naturale verrà impiegata solo per l'utilizzo dei servizi igienici allocati presso lo stabilimento in esame.

La fonte energetica utilizzata per alimentare il processo produttivo in esame sarà essenzialmente l'energia elettrica, il cui consumo sarà contenuto vista la potenzialità dell'impianto in esame (relazionata nel paragrafo 5.2 del presente studio) che è abbastanza contenuta. All'uopo si evidenzia che l'energia elettrica rappresenta una fonte di energia pulita al contrario di quella ottenuta dall'utilizzo di combustibili fossili.

Come già anticipato all'inizio del presente paragrafo, i rifiuti prodotti presso l'impianto in esame saranno sostanzialmente quelle derivanti dalle operazioni di trattamento dei veicoli fuori uso, quindi, grazie a tali operazioni dal veicolo fuori uso in ingresso saranno ottenute parti di ricambio usate e un'alta percentuale di componenti provenienti dalle operazioni di bonifica/smontaggio dei veicoli saranno conferite presso impianti di recupero terzi autorizzati che le ricicleranno e le rimetteranno sul mercato. Pertanto è prevedibile che solamente una percentuale inferiore al 10% delle componenti ottenute dal processo produttivo in esame saranno avviate a smaltimento presso idonei impianti autorizzati.

Infine, presso l'impianto in esame saranno prodotti rifiuti liquidi che non deriveranno direttamente dal processo produttivo e che saranno rappresentati dalle acque meteoriche insistenti sull'area dell'impianto in esame e le acque reflue provenienti dai servizi igienici (come descritto nel paragrafo 5.3 del presente studio). Tali reflui, saranno raccolti e convogliati verso vasche a perfetta tenuta che periodicamente saranno svuotate da ditte autorizzate ed il relativo contenuto avviato presso idonei impianti di depurazione autorizzati.

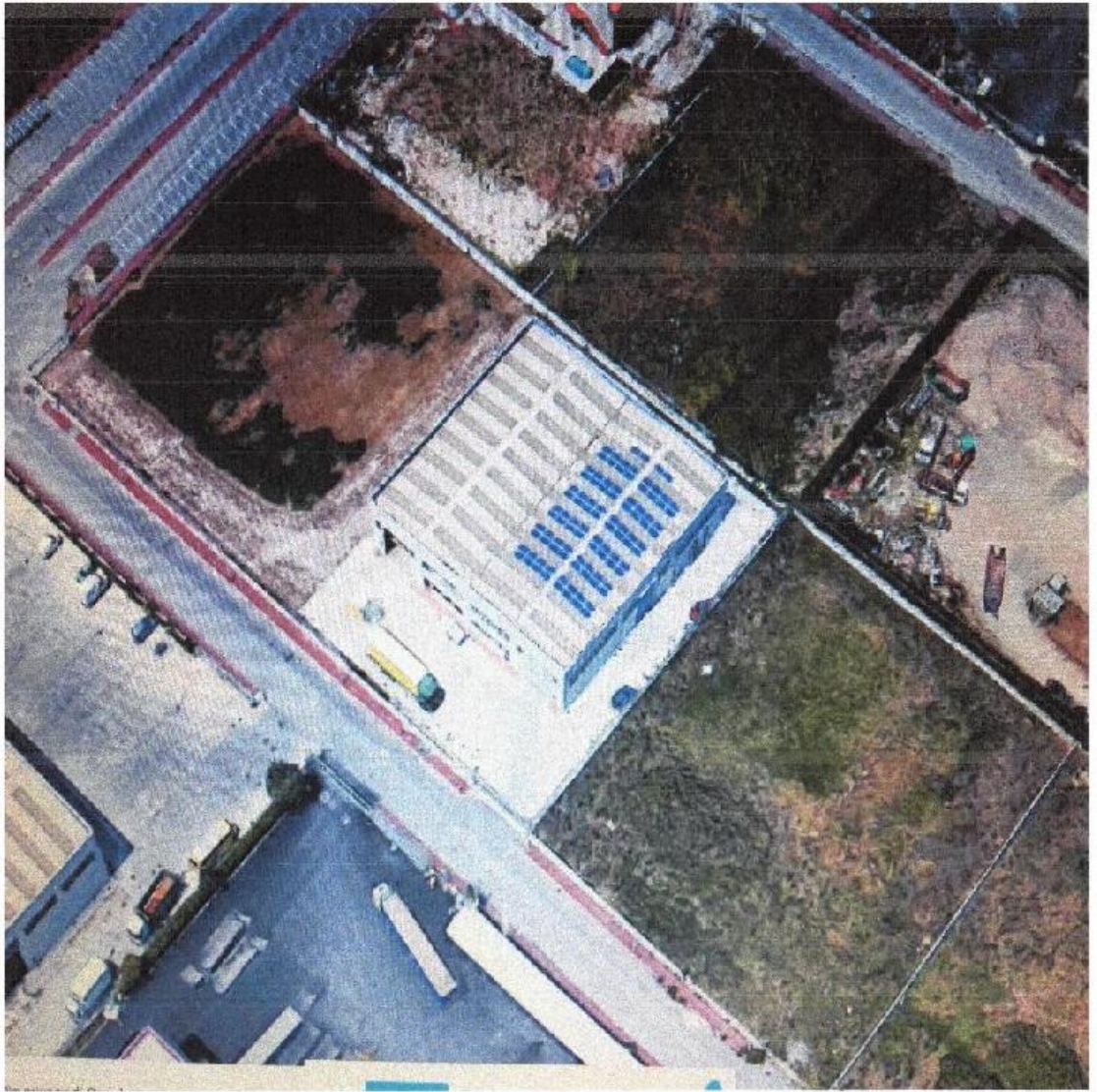
12.6 PRESENZA DI ALTRE ATTIVITÀ PRODUTTIVE E RELATIVA CUMULABILITÀ DEGLI IMPATTI

Nelle vicinanze dall'area di ubicazione dell'impianto in esame non insistono altre attività produttive i cui impatti potenziali siano cumulabili con quelli dell'impianto in esame. Esistono nell'area PIP , purtroppo , poche attività e quasi tutte a basso impatto . Nell'area sono presenti ditte di trasporto , ditte di distribuzione giornali , industrie alimentari , e società di Logistica industriale .

L'area su cui si sviluppa l'impianto in questione ha una destinazione urbanistica di tipo industriale, ma la zona circostante , esterna all'area PIP , non è composta da un aggregato industriale vero e proprio, piuttosto sono presenti attività agricole e/o di allevamento a basso impatto . Sono presenti inoltre , nelle vicinanze , una industria alimentare , un mangimificio ed alcune attività artigianali tutte a bassissimo impatto ambientale.



Immagini dell'area dove sorge la struttura e della posizione rispetto ad altre attività produttive circostanti



PROBABILITÀ DELL'IMPATTO

Al fine di stabilire caratteristiche quali "durata", "frequenza" e "reversibilità" dell'impatto sull'ambiente dovuto all'attività proposta nel presente studio, è necessario stabilire se vi sia effettivamente un impatto. Al fine di rispondere a tale esigenza le valutazioni tecniche sono state articolate per aspetti specifici:

- Aspetto edilizio.
- Aspetto Urbanistico locale e provinciale.
- Aspetto Ambientale.
- Aspetto Territoriale e Paesaggistico regionale e locale.

Dalla valutazione dei contenuti del presente "Studio Preliminare ambientale", emerge che l'intervento proposto non avrà alcun impatto significativo sull'ambiente circostante per cui, secondo il parere dello scrivente, non si ha la necessità di approfondire caratteristiche quali "durata", "frequenza" e "reversibilità" dell'impatto.

Data: 04/05/2017

Il Tecnico

Prof. Dr. Luigi Laurino

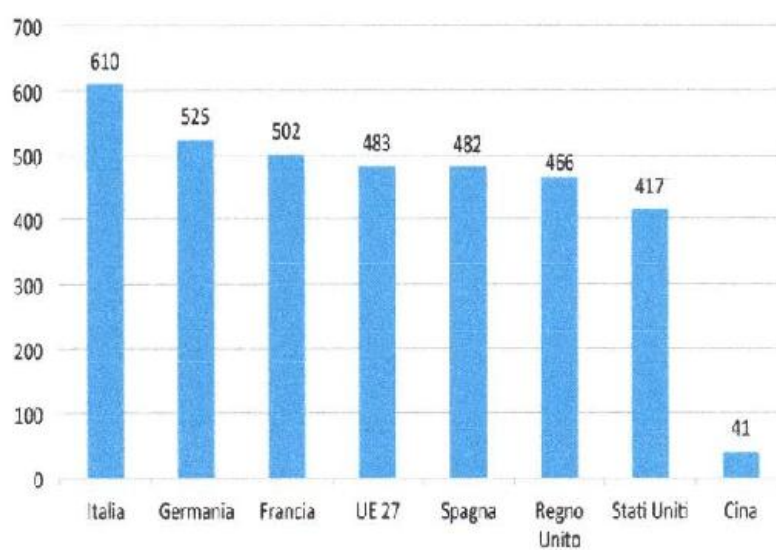


PREVISIONI DI UTILIZZO DI IMPIANTI DI TRATTAMENTO DI AUTO A FINE VITA.

Studi recenti (fonti: Rapporto Italia del riciclo 2016; Report Italferro – Ecofer del 2015), sulla base dei trend analizzati prevedono che ancora per molti anni si continueranno a vendere e a comprare un gran numero di automobili: decine di milioni nel mondo, centinaia di migliaia in Italia. E con lo stesso ritmo queste automobili diventeranno rifiuto, i cosiddetti ELVS (End of Life Vehicles) operando una grande opportunità per una green economy. Già oggi, infatti, la gestione del veicolo a fine vita rappresenta un modello ambientale virtuoso consentendo di recuperare, riciclando o valorizzando energeticamente grazie agli attori economici della filiera, oltre il 90% in peso di un'autovettura rottamata in Europa. Senza considerare che L'Europa, attraverso la Direttiva 75/442/CEE che ha posto obiettivi per favorire il riutilizzo dei componenti idonei, il recupero di quelli non reimpiegabili, ecc.

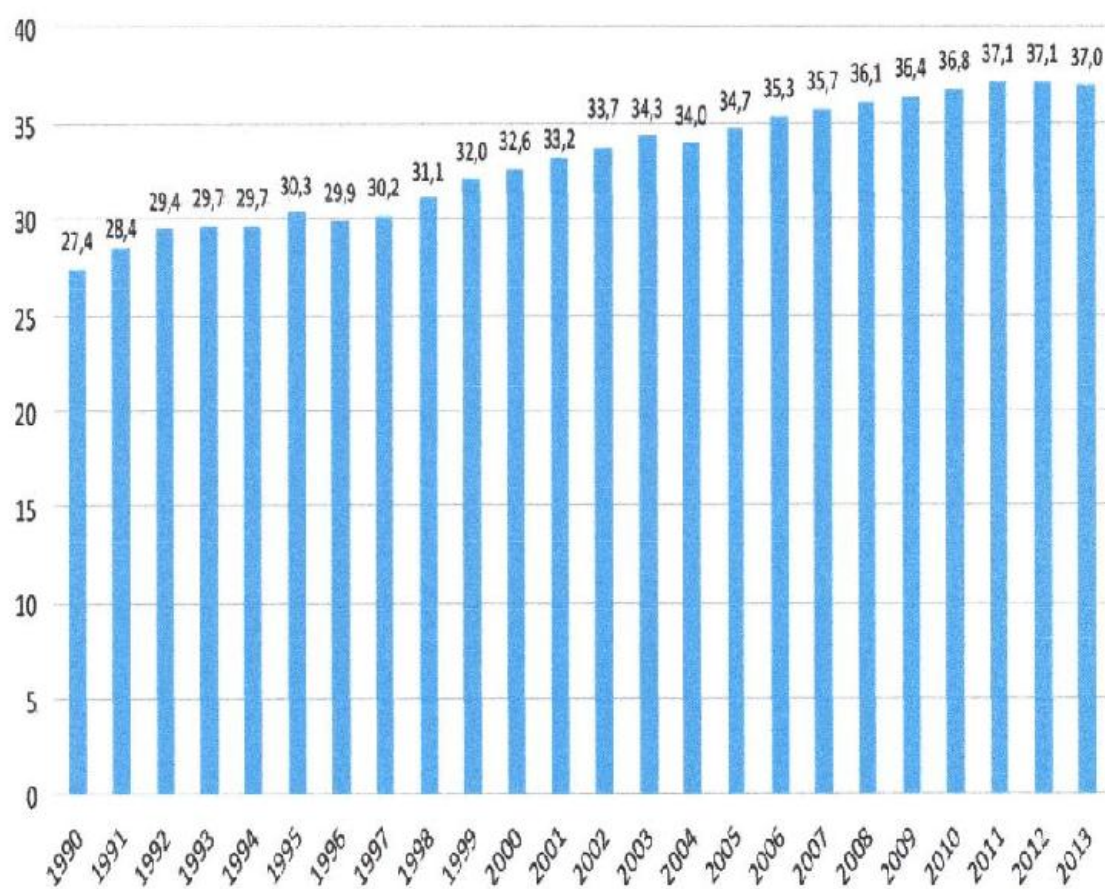
Di seguito, alcuni prospetti che visualizzano la situazione attuale dei veicoli e dei veicoli a fine vita.

Figura 1-2 Tasso di motorizzazione in alcuni paesi e regioni, anno 2011 (numero di autovetture ogni mille residenti)



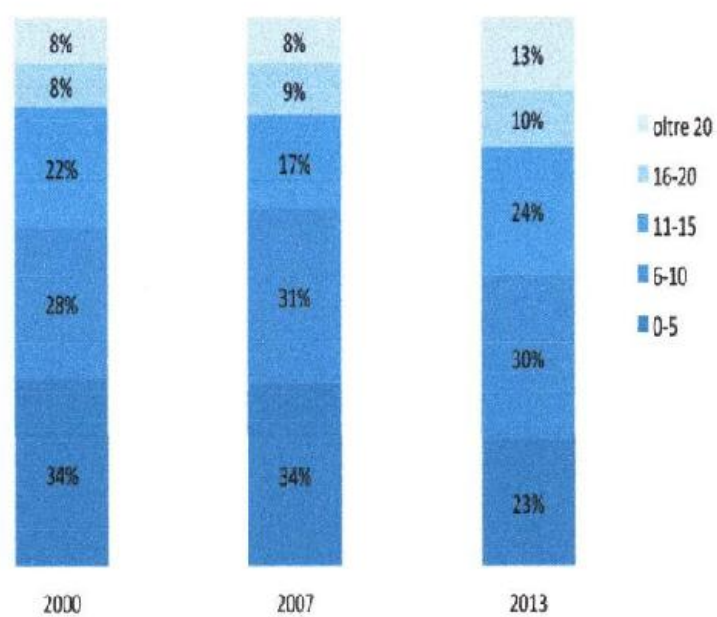
(Fonte: Acea)

Figura 1-3 Consistenza del parco autovetture in Italia, anni 1990-2013 (milioni)



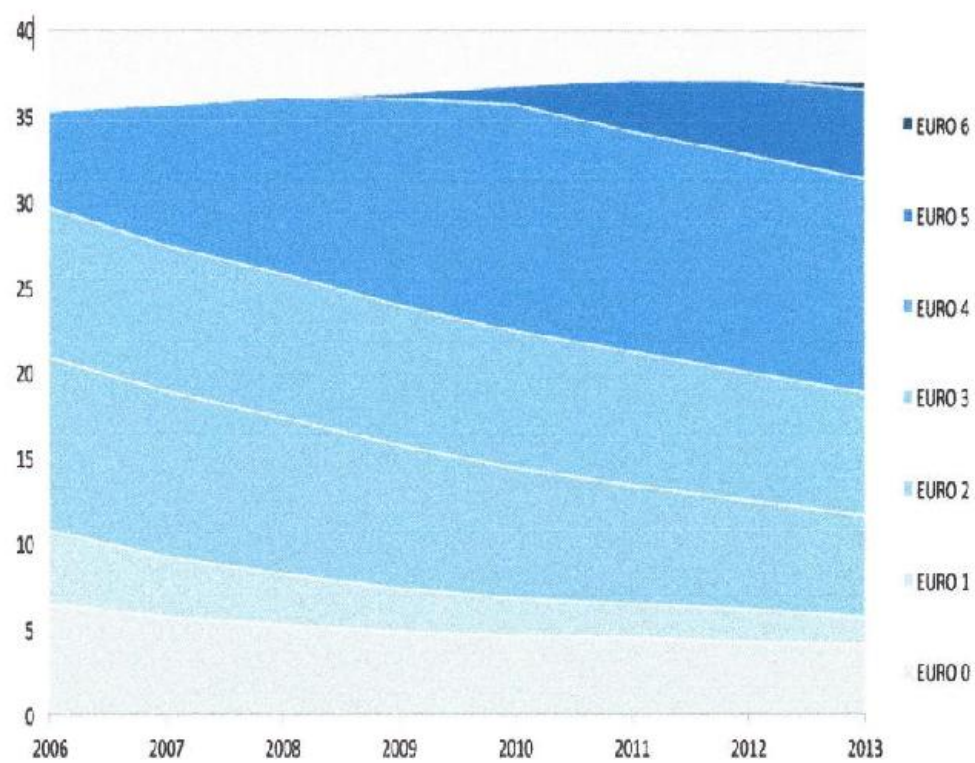
(Fonte: ACI)

Figura 1-6 Il parco circolante di autovetture in Italia per classi di età, anni 2000, 2007, 2013



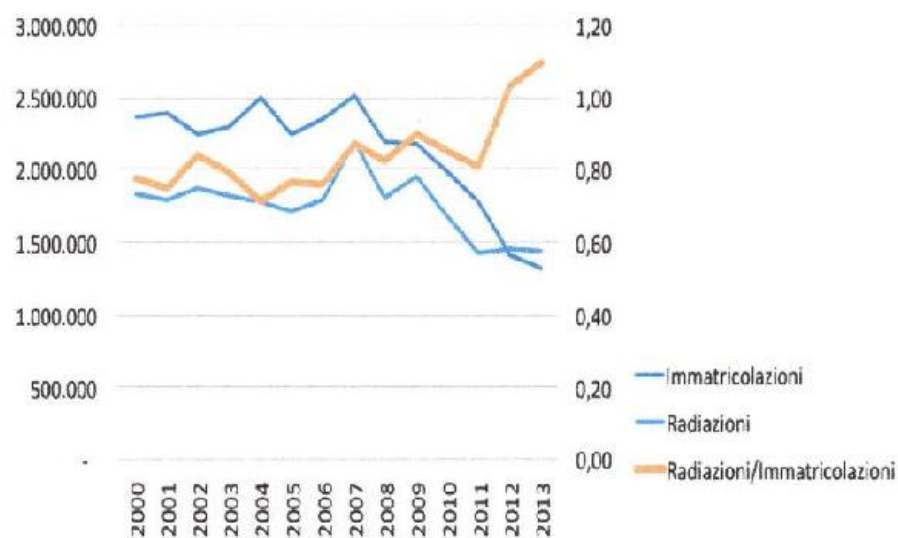
(Elaborazione Fondazione su dati ACI)

Figura 1-7 Il parco circolante di autovetture in Italia per classi emissive, anni 2006-2013 (milioni)



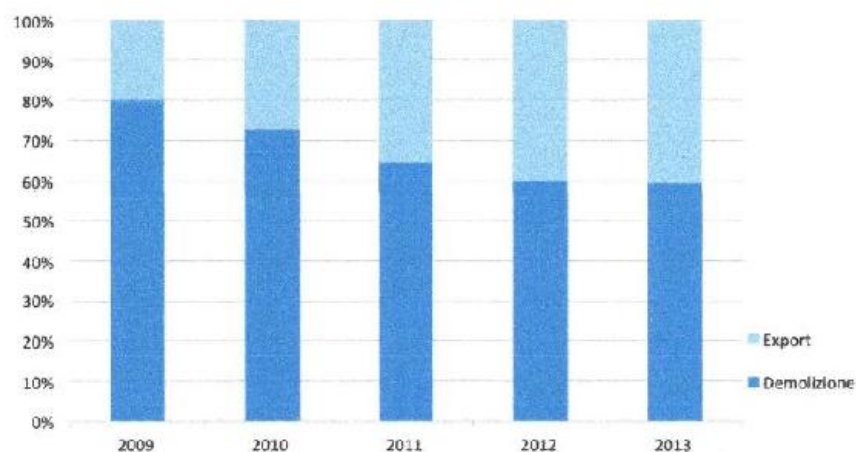
(Fonte: ACI)

Figura 1-8 Numero di immatricolazioni e radiazioni di autovetture in Italia (asse sx) e rapporto tra le due grandezze (asse dx), anni 2000-2013



(Elaborazione Fondazione su dati ACI)

Figura 1-9 Rapporto tra demolizione ed esportazione delle autovetture radiate in Italia, anni 2009-2013



(Elaborazione Fondazione su dati ACI)

Figura 1-10 Numero di ELVs prodotti nei principali Paesi europei, anni 2006-2012

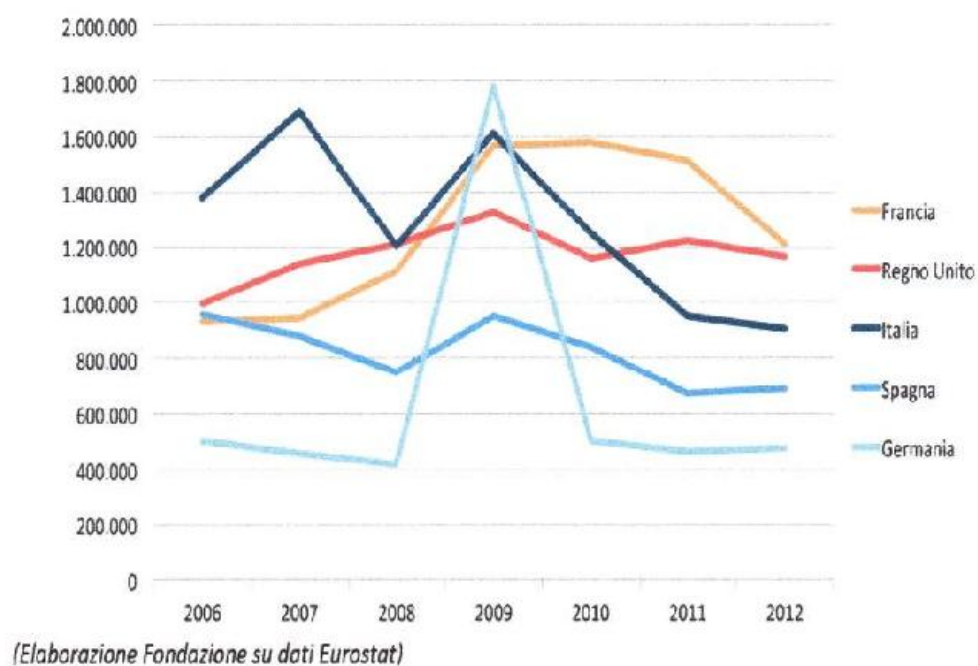


Figura 1-12 Tassi di riuso-riciclo e riuso-recupero in Europa in rapporto ai target 2015, anno 2012

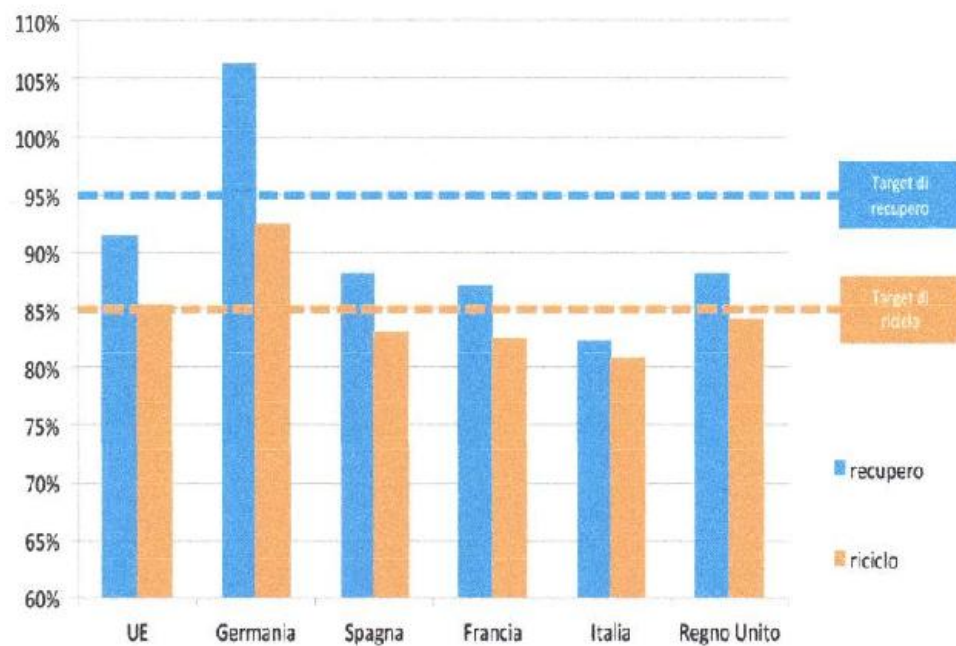
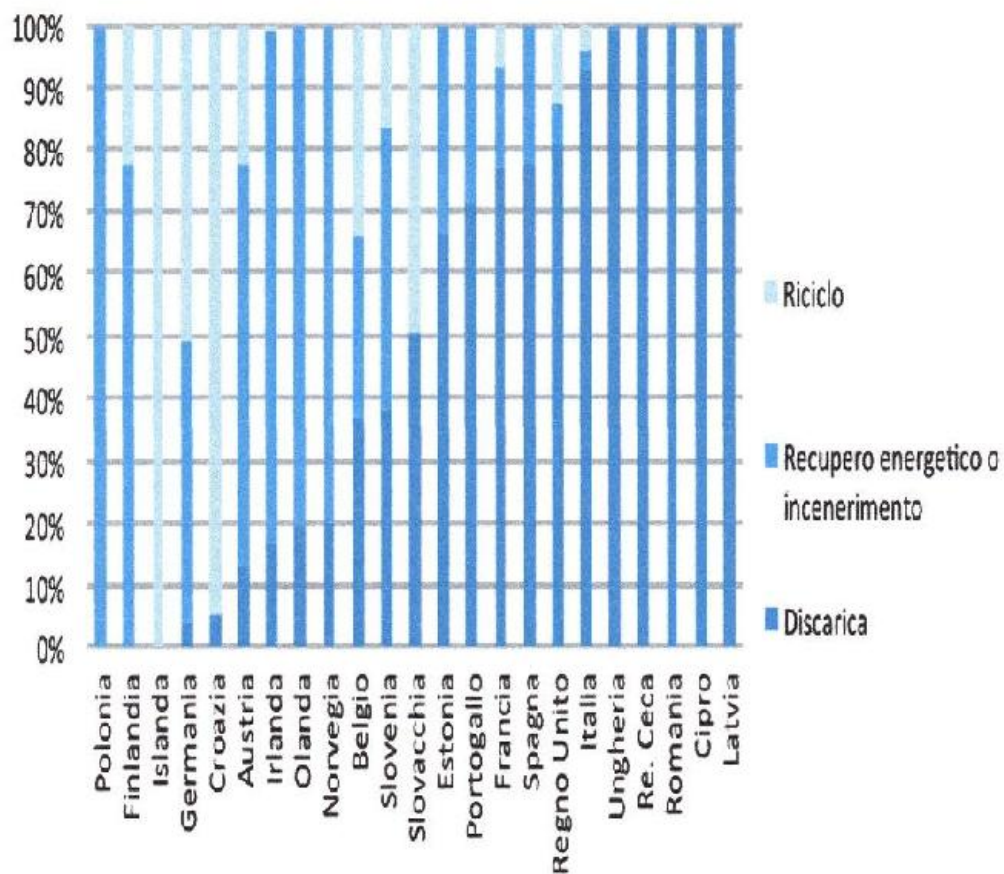


Figura 1-19 Modalità di gestione del car-fluff in alcuni paesi europei, anno 2012



(Fonte: Eurostat)