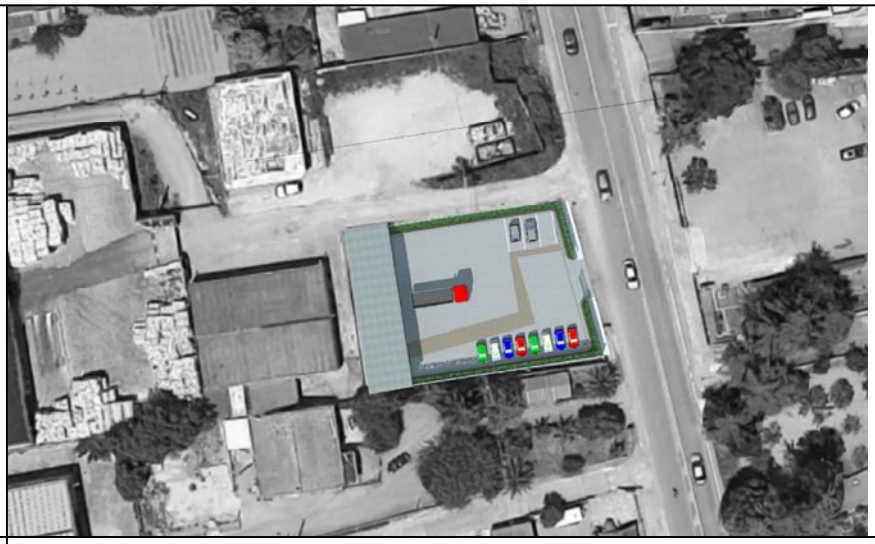
a r c h i t e t t o

V I A DON LUIGI STURZO 104 - 82100 - BENEVENTO (BN) - I T A L I A
T E L/FAX. 0824.482047 - EMAIL arkdino@gmail.com

D I O D O R O **T** O M A S E L L I



OGGETTO :	**Avvio nuova attività relativa ad un impianto di produzione e vendita di ricambi auto nonché impianto di demolizione con rivendita di pezzi di ricambio usati compreso le operazioni amministrative di rilascio del certificato di demolizione e di cancellazione del veicolo dal PRA**
COMUNE DI :	APOLLOSA
INDIRIZZO :	SS.7 Via Appia
PROPRIETA' :	NEW ECO Società a Responsabilità Limitata Semplificata Amministratore Unico Sig. Luciani Gianluca NEW ECO S.r.l.s. Amministratore unico Luciani Gianluca
DOCUMENTAZIONE : Art.209 del D.Legs 152/06 e ss.mm.ii	VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA V.I.A. *Studio Preliminare Ambientale*
SCALA :	-
DATA :	Gennaio 2018
Note	
Revisione	Data

Il Progettista

DIODORO TOMASELLI ARCHITETTO N° 551

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA V.I.A.

OGGETTO: Avvio nuova attività relativa ad un impianto di produzione e vendita di ricambi auto nonché impianto di demolizione con rivendita di pezzi di ricambio usati compreso le operazioni amministrative di rilascio del certificato di demolizione e di cancellazione del veicolo dal PRA.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

1 PREMESSA

La ditta individuale **NEW ECO Società a Responsabilità Limitata Semplificata**, nella figura del sig. **Gianluca Luciani,** amministratore unico della stessa, intende svolgere attività di raccolta e trattamento di veicoli fuori uso e rivendita parti usate in un sito ubicato nel comune di Apollosa (BN), località Epitaffio, presso la strada statale S.S. 7 via Appia.

La ditta inoltre intende adeguarsi a quanto previsto dalla Legge 217 del 15/12/2011. Infatti l'art. 23 della Legge n. 217 del 15.12.2011, nel modificare l'art. 5 comma 15 del D. Lgs. 209/2003 ha previsto l'obbligo per le imprese esercenti attività di autoriparazione, di cui alla legge 5 febbraio 1992 n. 122 e s.m.i., di consegnare, ove ciò sia tecnicamente fattibile, ad un centro di raccolta i pezzi usati allo stato di rifiuto derivanti dalle riparazioni dei veicoli, ad eccezione di quelli per cui è previsto dalla legge un consorzio obbligatorio di raccolta.

La consistenza su cui realizzare l'impianto è individuata catastalmente al Foglio 10 particella 663, di proprietà di MELILLO ANTONELLA nata a Napoli il 10/01/1971, residente in Apollosa (BN), C/da Epitaffio, Codice Fiscale MLL NNL 71A50 F839U; e MELILLO STEFANIA nata a Benevento il 26/12/1972, residente in Apollosa (BN), C/da Epitaffio, Codice Fiscale MLL SFN 72T66 A783H.

Tra le proprietarie del fondo ed il sig. Luciani è stipulato regolare contratto di locazione di immobile a uso diverso dall'abitativo, in data 01/02/2017 e registrato presso l'Agenzia delle Entrate il 07/02/2017 con il n°813.

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

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

2 RIFERIMENTI NORMATIVI

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

Secondo il D. Lgs. 4/2008, il progetto, poiché non rientrante neppure parzialmente in aree protette, è soggetto alla VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' per la V.I.A. (SCREENING). Tale verifica viene standardizzata secondo le modalità descritte nell'**ALLEGATO V,** in cui sono indicati i criteri per la **VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'** di cui all'art. 20 del suddetto decreto.

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

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

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

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

- Programmatico
- Progettuale
- Ambientale

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

Sono state descritte le caratteristiche progettuali previste per la realizzazione dell'impianto ex novo individuando, le esigenze di utilizzo del suolo, nonché le principali caratteristiche del processo produttivo, con l'indicazione della natura e delle quantità stimate delle materie prime impiegate (nel caso specifico rifiuti in ingresso all'impianto), dei reflui liquidi e reflui gassosi emessi, delle emissioni sonore relative alla nuova attività da esercitare.

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

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

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

3. all'emissione di inquinanti, alla eventuale produzione di sostanze nocive e allo smaltimento di rifiuti.
Vengono riportati, infine, le misure adottate al fine di evitare, ridurre e se possibile compensare gli eventuali impatti negativi sull'ambiente.

Il progetto della ditta "**NEW ECO Società a Responsabilità Limitata Semplificata**" deve essere coerente, oltre che con le norme di settore, anche con gli strumenti di pianificazione e programmazione locale e settoriale.

Le normative vigenti in materia di gestione dei rifiuti affermano che quest'ultima deve avvenire tutelando la salute umana e l'ambiente contro gli eventuali effetti nocivi che ne potrebbero derivare.
Le stesse normative prevedono che, nella gestione del rifiuto, debba essere privilegiato l'avvio a recupero delle frazioni riciclabili (sia per la materia prima secondaria che per la produzione di energia) e avviare a smaltimento solo i rifiuti oggettivamente non recuperabili.
È chiaro che affinché le operazioni di avvio a recupero e di corretto avvio a trattamento/smaltimento possano avvenire, nel rispetto della salute umana e dell'ambiente, è necessaria una struttura imprenditoriale che si occupi in modo adeguato delle fasi di stoccaggio e del trattamento delle diverse tipologie di rifiuto trattate.
Pertanto impianti quali quello della ditta **"NEW ECO Società a Responsabilità Limitata Semplificata"**, grazie al servizio offerto ai privati, alle concessionarie e alle amministrazioni della zona, consentono di raggiungere in pieno gli obiettivi previsti dalla normativa in quanto garantiscono l'avvio a recupero di tutti i rifiuti derivanti dall'attività di bonifica e demolizione dell'autoveicolo ed il corretto avvio a smaltimento dei rifiuti non recuperabili presso impianti autorizzati.
In questo senso l'impianto è perfettamente coerente con la normativa vigente in materia di gestione dei rifiuti.

2.1 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE

In seduta 30 novembre 2006, la Giunta Regionale con Delibera Regionale n. 1956/06 ha adottato il Piano Territoriale Regionale (PTR), ai sensi del comma 3 dell'art.15 della legge regionale n.16 del 22 dicembre 2004, in cui si individuano il patrimonio di risorse ambientali e storico culturali del territorio, si definiscono le

strategie di sviluppo locale e si dettano le linee guida e gli indirizzi per la pianificazione territoriale e paesaggistica in Campania.

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

I cinque Quadri Territoriali di Riferimento sono i seguenti:

1. **Il Quadro delle reti**: la rete ecologica, la rete dell'interconnessione (mobilità e logistica) e la rete del rischio ambientale che attraversano il territorio regionale. In particolare, la Regione Campania attua la pianificazione paesistica attraverso la costruzione della rete ecologica regionale anche allo scopo di contribuire al superamento della concezione del paesaggio come singolo bene immobile tutelato dalla legge, per passare ad una interpretazione del paesaggio come patrimonio costituito dal complesso organico di elementi culturali, sociali e naturali che l'ambiente ha accumulato nel tempo. Dall'articolazione e sovrapposizione spaziale di queste reti s'individuano, per i Quadri Territoriali di Riferimento successivi, i punti critici sui quali è opportuno concentrare l'attenzione e mirare gli interventi.

2. **Il Quadro degli Ambienti insediativi**, individuati in numero di **nove** in rapporto alle caratteristiche morfologico - ambientali e alla trama insediativa.

3. Il Quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS), individuati in numero di 45, con una definizione che sottolinea la componente di sviluppo strategico e raggruppati in **6 tipi areali** (sistemi a dominante naturalistica, sistemi a dominante paesistico – culturale – ambientale, sistemi a dominante rurale – culturale, sistemi a dominante rurale – manifatturiera, sistemi a dominante urbana, sistemi a dominante urbano – industriale).

4. Il Quadro dei Campi Territoriali Complessi (CTC). Nel territorio regionale vengono individuati alcuni "campi territoriali" nei quali la sovrapposizione-intersezione dei precedenti Quadri Territoriali di Riferimento mette in evidenza degli spazi di particolare criticità, dei veri "punti caldi" (riferibili soprattutto a infrastrutture di interconnessione di particolare rilevanza, oppure ad aree di

intensa concentrazione di fattori di rischio) dove si ritiene la Regione debba promuovere un'azione prioritaria di interventi particolarmente integrati.

5. Il Quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale tra i comuni minori e delle raccomandazioni per lo svolgimento di "buone pratiche". In Campania, nel 2003, si registrano solo 5 unioni che coinvolgono 27 comuni. Il PTR sottolinea l'opportunità di concorrere all'accelerazione di tale processo. Risulta utile ricordare che la Regione Campania, in base a quanto previsto dall'art.15, comma 2 della LR n.16/2004, dopo l'adozione della proposta di PTR in Giunta, ha stabilito di affidare alle Province l'articolazione delle conferenze di pianificazione per l'elaborazione di osservazioni e proposte di modifica alla proposta di PTR da parte delle Province stesse, i Comuni, gli Enti Locali, tutte le Amministrazioni interessate alla programmazione e le organizzazioni sociali, culturali, economico professionali, sindacali e ambientaliste di livello provinciale.

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

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

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

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

Il Piano, che risulta costituito da Relazione, Documento di Piano, Linee Guida per il Paesaggio in Campania, e Cartografia di Piano, si propone come strumento d'inquadramento, d'indirizzo e di promozione di azioni integrate. Al fine di ridurre le condizioni d'incertezza, in termini di conoscenza e interpretazione del territorio per le azioni dei diversi operatori istituzionali e non, all'interno di esso sono stati

elaborati, come visto, **5 Quadri Territoriale di Riferimento** utili ad attivare una pianificazione d'area vasta concertata con le Province e Soprintendenze, e a definire gli indirizzi di pianificazione paesistica.

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

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

- garantire la sostenibilità ambientale ed economica del sistema di gestione integrato e coordinato dei rifiuti speciali, minimizzando il suo impatto sulla salute e sull'ambiente nonché quello sociale ed economico;
- assicurare che i rifiuti speciali siano dichiarati e gestiti nel rispetto della normativa vigente, con l'obiettivo della minimizzazione dell'ammontare di quelli smaltiti illegalmente;
- ridurre la generazione per unità locale dei rifiuti di origine industriale e commerciale;
- tendere all'autosufficienza regionale nella gestione dei rifiuti speciali;
- adottare misure per contrastare l'abbandono, lo scarico e lo smaltimento incontrollato di rifiuti, attraverso sistemi che consentano un'affidabile tracciabilità dei flussi di rifiuti speciali ed agevolino il controllo di tutte le fasi della loro gestione;

- promuovere l'uso di tecnologie pulite che producono rifiuti in quantità e pericolosità ridotte, rispetto alle "clean up technologies";
- individuare misure operative e soluzioni organizzative finalizzate al recupero di materia e alla minimizzazione della frazione da inviare a smaltimento;
- contribuire alla realizzazione di strutture impiantistiche adeguate in numero, tipologia e potenzialità per i quantitativi di rifiuti non ulteriormente riducibili in quantità e pericolosità.

2.3 ZONIZZAZIONE ACUSTICA DELL'AREA INTERESSATA NEL COMUNE DI APOLLOSA

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

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

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

Sempre in materia di zonizzazione acustica, **la Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico** (Legge 26 ottobre 1995, n. 447 – Supplemento Ordinario alla Gazzetta

Ufficiale n. 254 del 30/10/1995) impone ai Comuni (art. 6, comma **a** e comma **b**) la classificazione del territorio comunale secondo i criteri emanati (art. 4, comma a) dalle Regioni competenti. I criteri delle Regioni devono tenere conto delle preesistenti destinazioni d'uso del territorio. Inoltre, le Regioni devono provvedere a definire le modalità, le scadenze e le sanzioni per l'obbligo di classificazione acustica delle zone per i comuni che adottano nuovi strumenti urbanistici generali o particolareggiati (art. 4, comma c).

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

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

Valore limite di emissione - il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa.

Valore limite di immissione - il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori.

Valore di attenzione - il valore di rumore che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente.

Valore di qualità - i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo termine con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti. Il D.P.C.M. 14 novembre 1997 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 01/12/1997) recante il titolo "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" determina i valori limite di emissione, i valori limiti di immissione ed i valori di qualità riportati nelle rispettive Tabelle B, C e D.

Il comune di Apollosa risulta essere dotato di Piano di zonizzazione acustica ai sensi del DPCM 1 marzo 1991. L'area in esame ricade in una zona Classe IV " Area di intensa attività umana" i cui valori dei limiti massimi consentiti sono i seguenti:

- **Valori limite di emissione: 60 dB(A) diurno e 50 dB(A) notturno;**
- **Valori limite assoluti di immissione: 65 dB(A) diurno e 55 dB(A) notturno;**
- **Valori di qualità: 62 dB(A) diurno e 52 dB(A) notturno.**

2.4 VINCOLI

La zona oggetto di intervento ricade in Zona Omogenea "D2" PRODUTTIVA DI RIORDINO E RIQUALIFICAZIONE, per mq 798 (92.27% Sup. Cens.) ed è sottoposta a

vincolo SERR fascia di rispetto Serretelle. Per tale motivo, è stata inoltrata richiesta di parere alla Soprintendenza competente.

3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

3.1 LOCALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO

L'impianto in questione sarà situato presso la strada statale S.S. 7 via Appia, nel comune di Apollosa (BN), località Epitaffio; insiste sul lotto di terreno identificabile catastalmente con la part. N° 663 foglio N° 10 di proprietà delle signore Melillo Antonella e Melillo Stefania.

In basso si riporta uno stralcio di foto aerea del sito interessato, al solo scopo di individuare la tipologia del territorio ed i collegamenti viari. L'intervento in progetto si svilupperà esclusivamente entro la proprietà delle signore di cui sopra.

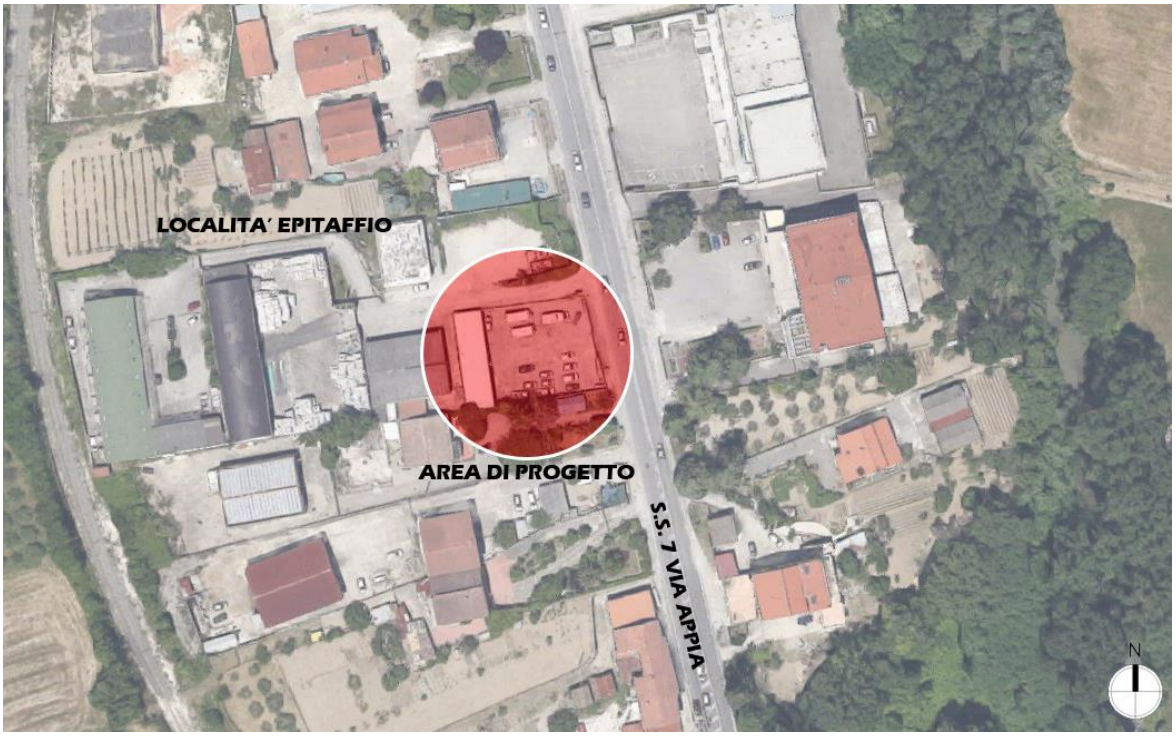


Fig 1. Ortofoto con indicazione area di intervento

L'area in esame, nonché oggetto di prossimo intervento, non interseca in alcun modo linee elettriche aeree sia in B.T. che in M.T. ne condotte interrate di varia natura.

Il lotto confina frontalmente, ovvero a est, con la predetta strada statale "S.S. 7", a ovest con una superficie pertinenziale ad un fabbricato di altra proprietà, a nord con una strada di collegamento tra i vari edifici e a sud con un terreno di

altra proprietà. La pendenza del sito, mediamente, nello stato di fatto, risulta di entità trascurabile (circa 1÷2%).

3.1 DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI

L'Area di progetto, nello stato attuale risulta così composta:

- Muro perimetrale costituito in minima parte da cemento armato e per la maggior parte in blocchi di cemento con sovrapposta recinzione in rete metallica;

- Cancello di accesso scorrevole su binario posto ad est in posizione centrale rispetto al muro perimetrale, che consente l'accesso all'area direttamente dalla strada principale "S.S. 7" via Appia;

- Un palo, situato in prossimità dell'accesso, con insegna luminosa della precedente attività commerciale posta in essere in loco;

- Un piazzale interamente scoperto di circa 680 mq realizzato in misto cementato ed asfalto;

- Una struttura coperta con lamiera grecata coibentata di circa 160 mq a falda unica con altezza massima di 4,75 metri e minima 4,45 metri, poggiante su una muratura mista in blocchi di cemento e pilastrini di acciaio;

- Un piccolo locale in muratura di circa 35 mq e altezza massima 2,20 metri, posto nell'angolo sud - ovest dell'area, con copertura piana, protetto al di sotto della suddetta struttura in lamiera, ospitante servizi e uffici.

Fig.2 Foto dello stato di fatto

3.2 DESCRIZIONE DELLO STATO DI PROGETTO

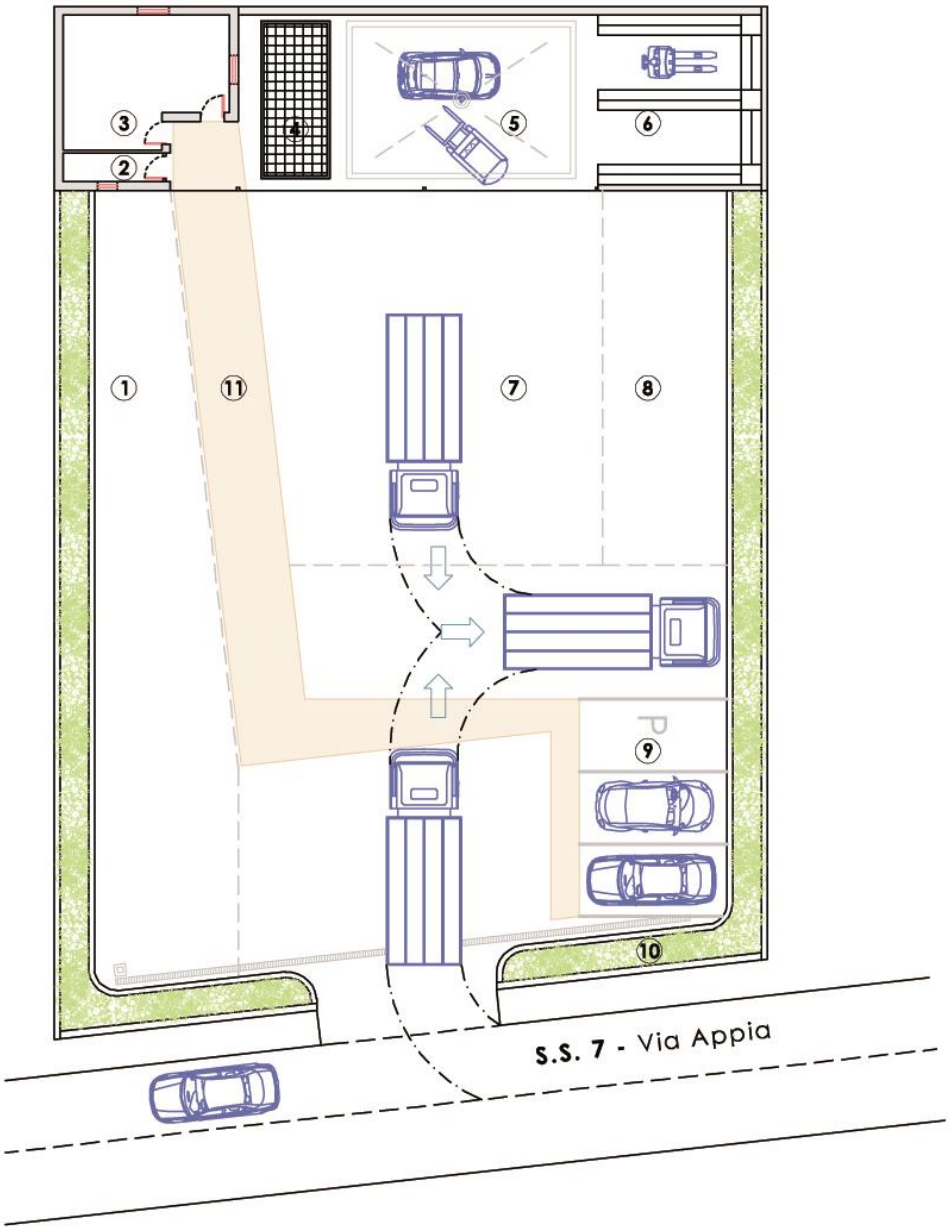
La configurazione attuale dell'area descritta nel precedente paragrafo, rispetto alle nuove esigenze, non manifesta alcuna criticità, come è facilmente desumibile dal report fotografico e dagli obblighi di normativa in materia specifica. Il progetto dell'impianto di autodemolizione non comporterà la costruzione di nuovi volumi ma solo un adeguamento delle strutture esistenti alla nuova funzionalità prevista.

In sintesi si evidenziano le uniche attenzioni e variazioni necessarie:

- Definizione delle aree destinate a processo di lavorazione da potersi effettuare in zona scoperta rispetto a quelle da dover necessariamente ubicare sotto copertura in locale chiuso;
- Realizzazione di idonea impermeabilizzazione a adeguato trattamento dei rifiuti;
- Garanzia di spazi adeguati per la manovra di eventuali mezzi pesanti ed il parcheggio di autoveicoli in sosta temporanea e/o per qualsiasi tipo di emergenza;
- Predisposizione di opportuna barriera perimetrale di protezione ambientale realizzata con siepi di lauroceraso.

Inoltre al fine di adeguare gli ambienti alle attività da svolgere, saranno eseguite le seguenti lavorazioni:

- Realizzazione di tutta la pavimentazione in cls armato, con opportuno trattamento impermeabile.
- Realizzazione di raccolta delle acque mediante creazione di pendenze, griglie di raccolta, pozzetti di ispezione e sistema disoleatore prima della immissione nella fognatura pubblica;
- Realizzazione di area per lo smontaggio delle autovetture con sottostante fossa impermeabile per la raccolta degli oli e percolati di tipo pericolosi (rifiuti speciali);
- Predisposizione di sistema di chiusura mobile dell'area di smontaggio mediante l'utilizzo di teloni in pvc;
- Tinteggiatura delle murature esistenti;
- Tinteggiatura del cancello scorrevole di ingresso al piazzale;
- Revisione dell'impianto di illuminazione generale;
- Revisione dell'impianto elettrico generale;



1 **MQ 115,00** Area stoccaggio veicoli pre-trattamento

2 **MQ 3,40** Bagno

3 **MQ 23,80** Uffici

4 **MQ 13,20** Posizionamento coperto di scarrabile per rifiuti pericolosi di dim. 5.50x2.40x2 mt

5 **MQ 44,00** Area coperta per smontaggio veicoli

6 **MQ 33,52** Area coperta per stoccaggio pezzi di ricambio con scaffalature

7 **MQ 160,00 circa** Area di compattamento carcasse mediante veicolo di carico di dim. 7.50x2.50 mt

8 **MQ 56,74** Area accumulo veicoli post-trattamento

9 **MQ 39,00** Parcheggio

10 **MQ 72,00 circa** Barriera acustica/recinzione verde

11 **MQ 76,00 circa** Percorso pedonale parcheggio/uffici

Fig 3. Planimetria dello stato di progetto

All'impianto si accederà dalla Strada Statale 7 via Appia, in località Epitaffio. Un piccolo slargo a ridosso del cancello consente ai veicoli in ingresso di non intralciare la viabilità della SS 7 e ai veicoli in uscita di immettersi sulla strada in totale sicurezza. In prossimità dell'ingresso, sul lato destro, si trovano i parcheggi per i clienti, i quali si recheranno presso il box che ospita l'ufficio accettazioni posto in fondo al lotto sul lato sinistro, al di sotto della superficie coperta.

Fig 4. Vista aerea dell'area di intervento con indicazione dell'accesso

3.3 DIMENSIONI ED ARTICOLAZIONE DELL'IMPIANTO RELATIVO ALLA DEMOLIZIONE DEI VEICOLI FUORI USO (QUANTITÀ MASSIMA STOCCABILE E MOVIMENTAZIONE MASSIMA ANNUA)

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

- **Area Conferimento e stoccaggio veicoli da bonificare (Area 1) mq 115,00**

Dividendo tale superficie per 8 mq, si otterrà la quantità massima stoccabile di veicoli prima del trattamento:

115,00 mq/ 8 mq = 14,37

- **Area Conferimento e stoccaggio veicoli bonificati (Area 8) mq 56,74**

Dividendo tale superficie per 8 mq, si otterrà la quantità massima stoccabile di veicoli bonificati:

56,74 mq/ 8 mq = 7,09

In definitiva, si intendono trattare nell'impianto in oggetto circa 365 carcasse all'anno, con una media di 1 autoveicolo/giorno; le carcasse, moltiplicate per il peso medio di circa 0,86 ton, forniscono una quantità di circa **313 ton/anno di materiale ferroso e non ferroso avviato al riciclaggio** compresi i pezzi usati in buono stato di esercizio, i rifiuti destinati allo smaltimento e quelli destinati ai consorzi obbligatori di recupero dei rifiuti (batterie al piombo esauste e oli esausti).

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

La prima fase svolta risulta essere puramente amministrativa in quanto viene effettuata la presa in carico dell'autoveicolo, controllati tutti i documenti amministrativi richiesti per la radiazione al PRA ed avviate le scritture obbligatorie, previste dalla norma, e riguardanti la tracciabilità del veicolo stesso.

In caso di assenza o incompletezza dei documenti, il veicolo fuori uso non sarà accettato.

Con verifica positiva si procederà con le fasi successive e con l'emissione del certificato di rottamazione.

I veicoli da bonificare entrano nell'impianto:

– per mezzo di ritiri da parte dei veicoli aziendali;
– ad opera degli stessi proprietari dei veicoli fuori uso;
– tramite autotrasportatori terzi.

Il rifiuto in ingresso non viene accettato nei casi:

- di tipologie di rifiuti non contemplate nell'autorizzazione dell'impianto;
- di rifiuti aventi caratteristiche tali da non consentire operazioni di recupero in sicurezza;
- di irregolarità del conferitore negli atti autorizzativi o nella documentazione di trasporto;
- problemi contingenti nella capacità ricettiva e di trattamento dell'impianto.

Si procede quindi all'indirizzo verso l'area preposta allo scarico (Area 1, mq 115,00) e viene attivato il processo di trattamento che consiste nella bonifica e messa in sicurezza del rifiuto e quindi nella successiva demolizione del veicolo già bonificato.

L'adeguata viabilità interna e la distinzione dei vari settori di attività, consentono l'agevole manovra dei veicoli ed il transito dei flussi in entrata ed in uscita, nel pieno rispetto delle aree di lavorazione ed in condizioni di massima sicurezza.

Per la movimentazione dei materiali nell'area di trattamento e per il carico dei vari rifiuti nei rispettivi cassoni, vengono utilizzati i mezzi in dotazione all'impianto (muletti, caricatori semoventi, ragno, ecc.).

La messa in riserva dei rifiuti avviene secondo le modalità ed i quantitativi autorizzati.

La dislocazione degli stoccaggi è quella riportata nella planimetria allegata alla presente relazione (Rif. FIGURA 3).

Lo stoccaggio dei veicoli in ingresso avviene avendo cura di limitare il numero dei pezzi, evitare accatastamenti, evitare operazioni che possono dar luogo a sversamenti di oli o liquidi, limitare i tempi di stoccaggio prima dell'avvio al trattamento, che in ogni caso non possono essere superiori al semestre.

A questo punto inizia la fase di messa in sicurezza dell'autoveicolo.

Dall'area 1 il veicolo passa all'interno del capannone nella zona di smontaggio (area 5), dove si provvede alla rimozione dei fluidi e dei liquidi presenti, allo smontaggio della batteria e al suo conferimento nell'apposito cassone, alla rimozione dei gas combustibili e refrigeranti, alla rimozione dei cristalli e degli air-bag.

Una volta effettuata tale fase l'autoveicolo, messo in sicurezza, viene sottoposto a smontaggio per la separazione delle varie componenti destinate alla rivendita nel mercato dell'usato e quindi i materiali di recupero verranno trasportati alle scaffalature (area 6) o classificati come rifiuto e avvicinati al relativo container posto nell'area 4 e successivamente smaltito.

Il veicolo bonificato e depauperato di tutte quelle componenti idonee alla vendita come autoricambi e come rifiuti riciclabili, verrà trasportato nell'area 8 in attesa di essere affidato ad imprese autorizzate per lo smaltimento e frantumazione delle carcasse.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di grassaggio;
b) adeguata viabilità interna per un'agevole movimentazione, anche in caso di incidenti;
c) sistemi di convogliamento delle acque meteoriche dotati di pozzetti per il drenaggio, vasche di raccolta e di decantazione, muniti di separatori per oli, adeguatamente dimensionati;
d) adeguato sistema di raccolta e di trattamento dei reflui, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia ambientale e sanitaria;
e) deposito per le sostanze da utilizzare per l'assorbimento dei liquidi in caso di sversamenti accidentali e per la neutralizzazione di soluzioni acide fuoriuscite dagli accumulatori;
f) idonea recinzione lungo tutto il perimetro dell'impianto.

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

a) un adeguato stoccaggio dei pezzi smontati e lo stoccaggio su superficie impermeabile dei pezzi contaminati da oli;
b) lo stoccaggio degli accumulatori in appositi contenitori, effettuando, sul posto o altrove, la neutralizzazione elettrolitica dei filtri dell'olio e dei condensatori contenenti policlorobifenili o policlorotrifenili.
c) lo stoccaggio separato, in appositi serbatoi, dei liquidi e dei fluidi derivanti dal veicolo fuori uso, quali carburante, olio motore, olio del cambio, olio della trasmissione, olio idraulico, liquido di raffreddamento, antigelo, liquido dei freni, acidi degli accumulatori, fluidi dei sistemi di condizionamento e altri fluidi o liquidi contenuti nel veicolo fuori uso;
d) un adeguato stoccaggio degli pneumatici fuori uso.

Inoltre, al fine di minimizzare l'impatto visivo dell'impianto e la rumorosità verso l'esterno, il centro di raccolta sarà dotato di adeguata barriera esterna di protezione ambientale, realizzata con siepi o alberature.
Il titolare del centro di raccolta dovrà garantire la manutenzione nel tempo della barriera di protezione ambientale.

3.6 ORGANIZZAZIONE DEL CENTRO DI RACCOLTA

La dislocazione delle aree di lavorazione e del deposito dei materiali derivanti, è quella riportata Fig 3. Le varie aree utilizzate per la lavorazione e gli stoccaggi sono segnalate da apposita segnaletica orizzontale e/o verticale.

Superficie totale centro autodemolizione	Mq 865,00
Superficie area stoccaggio pre-trattamento	Mq 115,00 - **AREA 1**
Superficie di smontaggio	Mq 44,00 - **AREA 5**
Superficie di stoccaggio pezzi di ricambio	Mq 33,52 - **AREA 6**
Superficie accumulo veicoli post-lavorazione	Mq 56,74 - **AREA 8**
Superficie posizionamento scarrabile per rifiuti	Mq 13,20 - **AREA 4**
Superficie destinata ad uffici e servizi	Mq 27,20 - AREA 2 e 3
Totale superficie impermeabilizzata	Mq 715,00

I settori sopra specificati e descritti, avranno un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni da effettuarvi e superfici impermeabili, costruite con materiali resistenti alle sostanze liquide contenute nei veicoli. Detti settori saranno dotati di apposita rete di drenaggio e di raccolta dei reflui, munita di decantatori con separatori per oli.

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

3.7 OPERAZIONI PER LA MESSA IN SICUREZZA DEL VEICOLO FUORI USO

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

a) rimozione degli accumulatori, neutralizzazione delle soluzioni acide eventualmente fuoriuscite e stoccaggio in appositi contenitori a perfetta tenuta stagna dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse;
b) rimozione dei serbatoi di gas compresso ed estrazione, stoccaggio e combustione dei gas ivi contenuti;
c) rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere, quali airbag;
d) prelievo del carburante e avvio a riuso;
e) rimozione, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori, di olio motore, di olio della trasmissione, di olio del cambio, di olio del circuito idraulico, di antigelo, di liquido refrigerante, di liquido dei freni, di fluidi refrigeranti dei sistemi di condizionamento e di altri liquidi e fluidi contenuti nel veicolo fuori uso. Durante l'asportazione saranno evitati sversamenti e adottati opportuni accorgimenti e utilizzate idonee attrezzature al fine di evitare rischi per gli operatori addetti;
f) rimozione del filtro-olio, il quale sarà privato dell'olio, previa scolatura; l'olio così prelevato sarà stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro sarà depositato in un apposito contenitore, salvo che il filtro non faccia parte di un motore da destinare al reimpiego;
g) rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti PCB;
h) rimozione fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio.

3.8 ATTIVITÀ DI DEMOLIZIONE

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

a) smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso o ad altre operazioni equivalenti, volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente;
b) rimozione, separazione e deposito dei materiali e dei componenti pericolosi in modo selettivo, così da non contaminare i successivi residui della frantumazione provenienti dal veicolo fuori uso;
c) eventuale smontaggio e deposito dei pezzi di ricambio commercializzabili, nonché dei materiali e ei componenti recuperabili, in modo da non compromettere le successive possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero.

3.9 CRITERI PER LO STOCCAGGIO

I contenitori, i serbatoi fissi e/o mobili, compresi le vasche ed i bacini utilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti derivanti dalle operazioni di messa in sicurezza del veicolo fuori uso, devono possedere adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche e alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti stessi.
Essi devono essere provvisti di sistemi di chiusura, di accessori e di dispositivi atti ad effettuare le operazioni di riempimento, di travaso e di svuotamento.
Le manichette e i raccordi dei tubi utilizzati per il carico e lo scarico dei rifiuti liquidi contenuti nelle cisterne devono essere mantenuti in perfetta efficienza, al fine di evitare dispersioni nell'ambiente.
Il serbatoio fisso e/o mobile deve riservare un volume residuo di sicurezza pari al 10 % ed essere dotato di dispositivo antitraboccamento e/o di tubazioni di troppo pieno e di indicatore di livello.
Nel caso in cui lo stoccaggio provvisorio dei rifiuti liquidi pericolosi verrà effettuato in un serbatoio fuori terra, esso dovrà essere dotato di un bacino di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso, oppure nel caso vi siano più serbatoi, pari ad almeno 1/3 del volume totale dei serbatoi e, in ogni caso, non inferiore al volume del serbatoio di maggiore capacità.
Sui recipienti deve essere apposta apposita etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose.
Lo stoccaggio che riguarda gli accumulatori deve essere effettuato in appositi contenitori a tenuta stagna dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che accidentalmente possono fuoriuscire dalle batterie stesse e che verranno neutralizzati in loco.

La gestione del CFC e degli HCF avverrà in conformità a quanto previsto dal D.M. 20/09/02 n°231.
Lo stoccaggio in cumuli di materiale avviene su basamenti impermeabili resistenti all'attacco chimico dei rifiuti, i quali permettono la separazione dal suolo sottostante; in tal modo l'area dovrà possedere una pendenza tale da convogliare i liquidi in apposite cabalette e in pozzetti di raccolta.
Lo stoccaggio in cumuli di rifiuti dovrà avvenire in aree confinate e i rifiuti polverulenti saranno protetti dall'azione del vento a mezzo di appositi sistemi di copertura (teli impermeabili).
Lo stoccaggio degli oli usati verrà realizzato nel rispetto delle disposizioni di cui al D.Lgs. 27/01/92 n° 95 e s.m., e al D.M. 16/05/96 n° 392. I pezzi smontati contaminati da oli saranno stoccati su basamenti impermeabili.
I recipienti, fissi e/o mobili, utilizzati all'interno dell'impianto di trattamento della ditta **"NEW ECO Società a Responsabilità Limitata Semplificata"**, non destinati ad essere reimpiegati per le stesse tipologie di rifiuti, verranno sottoposti a trattamenti di bonifica idonei a consentire le nuove utilizzazioni. Tali trattamenti saranno effettuati presso idonea area dell'impianto appositamente allestita o presso altri centri autorizzati.

3.10 OPERAZIONI DI TRATTAMENTO PER LA PROMOZIONE DEL RICICLAGGIO

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

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

3.11 CRITERI DI GESTIONE

Per lo stoccaggio del veicolo messo in sicurezza e non ancora sottoposto a trattamento sarà ammessa la sovrapposizione massima di 3 veicoli, previa verifica delle condizioni di stabilità e valutazione degli eventuali rischi per la sicurezza dei lavoratori. L'accatastamento che riguarderà le carcasse già sottoposte alle operazioni di messa in sicurezza ed il cui trattamento è stato già precedentemente completato, non sarà superiore ai cinque metri di altezza, come da Normativa (D.Lgs. 209 del 24/06/2003 e s.m.i.). Le parti di ricambio che saranno destinate alla commercializzazione saranno stoccate prendendo gli opportuni accorgimenti, onde evitare il loro deterioramento ai fini del successivo reimpiego. Lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili non pericolosi, sarà realizzato in modo tale da non modificare le caratteristiche del rifiuto stesso e da non comprometterne il successivo recupero. Il ritiro di tali tipologie di rifiuti sarà effettuato da ditte appositamente abilitate dall'Albo Nazionale Imprese Gestione Rifiuti per la raccolta e il trasporto, ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. Le operazioni di stoccaggio di tali rifiuti saranno effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e/o fluidi. Infine, i pezzi smontati saranno stoccati in luoghi adeguati ed i pezzi contaminati da oli saranno stoccati su basamenti impermeabili.

La ditta **"NEW ECO Società a Responsabilità Limitata Semplificata",** attraverso la realizzazione del centro di demolizione veicoli fuori uso persegue gli obiettivi strategici esposti attraverso il Piano Regionale per lo smaltimento dei rifiuti in Campania e il Programma Operativo Regionale. Infatti il progetto che s'intende realizzare ha lo scopo di **ottimizzare al massimo il recupero dei rifiuti pericolosi e non** che entrano all'interno dell'impianto. Tali rifiuti verranno preparati e avviati alle fasi di trattamento per recuperare da essi **materia prima secondaria, solo i rifiuti** oggettivamente non recuperabili vengono smaltiti in discarica.

In particolare il nuovo insediamento consente di svolgere le attività in condizioni di sicurezza per gli addetti in quanto permette di agevolare tutte le operazioni di movimentazione. Inoltre, proprio in questo momento che ha visto crescere l'interesse legato alla gestione dei rifiuti in Campania, l'attività che intende svolgere la ditta **"NEW ECO Società a Responsabilità Limitata Semplificata"** consente di dare risposta concreta e ambientalmente corretta ai problemi delle numerose attività produttive che si trovano a dover avviare a trattamento i rifiuti che sono stati prodotti.

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

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

Codice	*Tipologia*
	Scarti di oli per circuiti idraulici
*[130110]**	*oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati*
*[130111]**	*oli sintetici per circuiti idraulici*
*[130112]**	*oli per circuiti idraulici facilmente biodegradabili*
*[130113]**	*altri oli per circuiti idraulici*
	Scarti di olio motore, olio per ingranaggi e oli lubrificanti
*[130204]**	*scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazioni, clorurati*
*[130205]**	*scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati*
*[130206]**	*scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione*
*[130207]**	*oli per motore, ingranaggi e lubrificazione, facilmente biodegradabile*
	Veicoli fuori uso appartenenti a diversi modi di trasporto (comprese le macchine mobili non stradali) e rifiuti prodotti dallo smantellamento di veicoli fuori uso e dalla manutenzione di veicoli (tranne 13, 14, 1606 e1608).
[160103]	*pneumatici fuori uso*
*[160104]**	*veicoli fuori uso*
[160106]	*veicoli fuori uso, non contenenti ne liquidi ne altre componenti pericolose*
*[160111]**	*pastiglie per freni, contenenti amianto*
[160112]	*pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111*
[160116]	*serbatoi per gas liquido*
[160117]	*metalli ferrosi*
[160118]	*metalli non ferrosi*
[160119]	*plastica*
[160120]	*vetro*
[160122]	*componenti non specificati altrimenti*
	Batterie ed accumulatori
*[160601]**	*batterie al piombo*
[160605]	*altre batterie ed accumulatori*
	Catalizzatori esauriti
[160801]	*catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio palladio, iridio o platino*
[160803]	*catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione, non specificati altrimenti*

La ditta intende inoltre adeguarsi a quanto previsto dalla legge 217 del 15/12/2011. Infatti l'art. 23 della Legge n. 217 del 15.12.2011, nel modificare l'art. 5 comma 15 del D. Lgs. 209/2003, ha previsto l'obbligo per le imprese esercenti attività di autoriparazione, di cui alla legge 5 febbraio 1992 n. 122 e s.m.i., di consegnare, ove ciò sia tecnicamente fattibile, ad un centro di raccolta i pezzi usati allo stato di rifiuto derivanti dalle riparazioni dei veicoli, ad eccezione di quelli per cui è previsto dalla legge un consorzio obbligatorio di raccolta.

Pertanto è intenzione della società quella di ricevere nel proprio impianto pezzi usati allo stato di rifiuto derivanti da operazioni di riparazione autoveicoli fatta eccezione per quelli per cui è previsto un consorzio obbligatorio di raccolta.

Codice CER Rifiuto	**Descrizione del Codice CER**	**Recapito finale del rifiuto trattato**
160103	Pneumatici fuori uso	R13
160112	Pastiglie per freni diverse da quelle di cui alla voce 160111	R13
160115	Liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 160114	R13
160116	Serbatoi per gas liquido	R13
160117	Metalli ferrosi	R13
160118	Metalli non ferrosi	R13
160119	Plastica	R13
160120	Vetro	R13
160122	Componenti non specificati altrimenti	R13
160801	Catalizzatori esauriti contenenti oro argento renio palladio,iridio platino	R13
150202*	assorbenti materiali filtranti inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti stracci ed indumenti protettivi contaminati da sostanze pericolose	R13
160107*	Filtri dell' olio	R13
160108*	Componenti contenenti mercurio	R13
160109*	Componenti contenenti pcb	R13
160110*	Componenti esplosivi	R13
160113*	Liquidi per freni	R13
160114*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	R13
160121*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alla voce 160107 a 160111	R13
160601*	Batterie al piombo	R13
160807*	Catalizzatori esauriti contenenti sostanze pericolose	R13

La ditta NEW ECO Società a Responsabilità Limitata Semplificata intende ricevere un quantitativo dei predetti rifiuti pari a circa 1000 ton/anno con uno stoccaggio giornaliero pari a 2,5 ton.

3.13 DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI CAPTAZIONE TRATTAMENTO E SCARICO DELLE ACQUE REFLUE

L'impianto in esame ha le seguenti superfici captanti:

- superficie totale impermeabile: 643,00 mq
- superficie totale verde: 72,00 mq
- superficie tettoia: 150,00 mq

TOT. SUPERFICIE CAPTANTE ESPOSTA: 793,00 mq

Si precisa che i vari regolamenti vigenti prevedono, per attività a rischio di spandimento sostanze inquinanti, precisi obblighi solo per le aree superiori a 2000 mq.
Tuttavia si prescinde dalla superficie minima per le acque di prima pioggia derivanti:

CIRCOLARE N. 12/06 - Maggio 2006 *ART.3 comma 1b* "dalle superfici scolanti costituenti pertinenza di edifici ed installazioni in cui sono svolte le attività di deposito di rifiuti, centro di raccolta e/o trasformazione degli stessi, deposito di rottami e deposito di veicoli destinati alla demolizione".

Per quanto sopra evidenziato, risulta necessario quindi prevedere un sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia.
Dalle varie linee guida e regolamenti Nazionali si ricava che le acque di prima pioggia devono essere recapitate, in ordine preferenziale:

a. nella rete fognaria nella condotta adibita al trasporto delle acque nere e miste, nel rispetto delle norme tecniche, delle prescrizioni regolamentari e dei valori limite di emissione adottati dal gestore del servizio idrico e approvati dall'Autorità d'ambito di cui all'articolo 48, comma 1, della l.r. 26/2003;
b. in corpo d'acqua superficiale, nel rispetto dei valori limite di emissione della tabella 3 dell'allegato 5 al d.lgs. 152/1999, ovvero di quelli eventualmente

fissati dalla Regione ai sensi dell'articolo 28, commi 1 e 2, del decreto stesso;

c. nelle zone non direttamente servite da rete fognaria e non ubicate in prossimità di corpi d'acqua superficiali, e solo qualora l'Autorità competente accerti l'impossibilità tecnica o l'eccessiva onerosità di utilizzare tali recapiti, sul suolo o negli strati superficiali del sottosuolo, fermo restando i divieti per tale tipo di recapito di cui al punto 2.1 dell'allegato 5 al d.lgs. 152/1999 e nel rispetto dei valori limite di emissione della tabella 4 del medesimo allegato, ovvero di quelli eventualmente fissati dalla Regione ai sensi dell'articolo 28, commi 1 e 2, del decreto stesso.

In dettaglio le acque di prima pioggia del piazzale verranno raccolte tramite pozzetti sifonati e un'unica griglia di raccolta, idonea anche al traffico pesante, posta lungo il fronte est del lotto in corrispondenza del varco di ingresso ed uscita al piazzale con griglia superiore ovvero ove la pendenza dell'area convoglia per forza di gravita le acque di pioggia verso la strada statale 7, la quale convoglierà le acque reflue verso una cisterna disoleatore posta in prossimità.
La griglia trasversale intercetterà quindi la maggior parte della superficie del piazzale.
Considerato che viene classificata come acqua di prima pioggia un volume pari alla superficie di raccolta per un'altezza di 5mm ed assumendo il fattore di riduzione legato alla prima evaporazione pari a 0,97 si ha:

793 mq x 0,005 x 0,97 = 3,85 mc;

La cisterna disoleatore di raccolta e stoccaggio avrà una capacita di circa 4 mc, quindi pienamente sufficiente per il caso in esame.
Il sistema di raccolta si basa su di un collettore sifonato che provvedendo al convogliamento delle acque di prima pioggia nella cisterna di raccolta, impedisce, al suo riempimento, che le medesime acque fuoriescano dalla cisterna per risucchio.
Le successive acque (di II° pioggia) vengono poi automaticamente convogliate nel ricettore superficiale autorizzato, mediante un idoneo by-pass.
La cisterna oltre ad immagazzinare le acque di I° pioggia costituisce punto di prelievo per le eventuali analisi che l'ente gestore della strada (con annessa cunetta) od altri organismi di controllo, vorranno eseguire.
Lo svuotamento della cisterna ed il versamento nel ricettore comunale avverrà automaticamente, tramite disoleatore fisso interno alla vasca di stoccaggio e

pompa, naturalmente dopo opportuno tempo di sedimentazione. In ogni caso si precisa che sarà l'Ente gestore del ricettore comunale a dare le eventuali disposizioni opportune per l'immissione nel suddetto, ai sensi dell'art. 45 del D.lgs. 152/1999, secondo i risultati che deriveranno da successive analisi delle acque raccolte nella cisterna.
Si precisa infine che l'intero piazzale (esposto a precipitazioni atmosferiche) è realizzato con pavimentazione industriale impermeabile non assorbente.
Lo scarico degli apparecchi sanitari dei servizi igienici del fabbricato uffici esistente, è già incanalato nella rete fognaria comunale e resterà tale.

3.14 GESTIONE DELL'IMPIANTO DI PRETRATTAMENTO DELLE ACQUE REFLUE

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

3.15 ANALISI DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI RACCOLTA E TRATTAMENTO VEICOLI FUORI USO

L'attività di raccolta e trattamento veicoli fuori uso che la ditta NEW ECO Società a Responsabilità Limitata Semplificata intende svolgere nel sito in oggetto non si servirà di macchinari od attrezzature che abbiano emissioni in atmosfera di tipo convogliato. Non vengono effettuate attività di taglio con cannello ossiacetilenico o saldature con qualsivoglia dispositivo. Sulle carcasse bonificate non vengono effettuate lavorazioni meccaniche neanche a freddo tramite utilizzo di pressa idraulica. Pertanto non viene effettuato un taglio sul rifiuto ferroso e non ferroso che potrebbe comportare eventualmente un'emissione diffusa di polveri né un adeguamento volumetrico tramite compressione.
Il progetto non prevede l'installazione di mulini trituratori o macinatori o qualsivoglia macchinario che possa comportare emissioni di polveri, pertanto

l'attività che la società intende svolgere rientra nell'elenco di cui all'Allegato IV alla Parte V del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. - art. 3, comma 28 del D.Lgs. 128/10: lettera a) "*Lavorazioni meccaniche dei metalli,* con esclusione di attività di verniciatura e trattamento superficiale e smerigliature con consumo complessivo di olio inferiore a 500 kg/anno".

3.16 MISURE DI PREVENZIONE

Analizzando i dati relativi alla storia recente delle ditte che effettuano l'attività di autodemolizione, e considerando la tipologia di macchinari da utilizzare e i materiali da trattare, si deduce che per l'attività in oggetto, non si annoverano rilevanti fattori di rischio incidenti.

In generale all'interno dell'impianto i diversi stoccaggi sono effettuati entro contenitori che vengono svuotati con frequenza ravvicinata.

Il ciclo di lavorazione prevede infatti la presenza istantanea nell'impianto di quantitativi limitati di rifiuti, con la rapida rimozione dei flussi già sottoposti a trattamento, evitando accumuli e permanenza prolungata in loco.

Le aree esterne vengono costantemente e regolarmente pulite per mezzo di spazzatrice meccanica e le acque di lavaggio sono convogliate al disoleatore ed alla griglia di raccolta delle acque posti lungo il fronte est del lotto in corrispondenza dell'accesso.

Le aree interne coperte dedicate agli stoccaggi vengono pulite giornalmente o comunque tutte le volte che tale operazione risulti necessaria, con l'ausilio di una vasca a tenuta per la raccolta degli oli di risulta.

Nell'ambito dell'impianto non sono previsti rifiuti di tipo organico, putrescibili o comunque tali da creare situazioni di infezioni o infestazioni.

Per garantire la salvaguardia del suolo l'intera gestione all'interno dell'autodemolizione avverrà su superficie impermeabilizzata con pavimentazione in cemento industriale tale da garantire la necessaria resistenza all'attacco chimico da parte di eventuali sversamenti accidentali.

Al fine di garantire il minimo impatto visivo dell'impianto e la più bassa rumorosità verso l'esterno, perimetralmente al centro di raccolta si prevede la realizzazione di una barriera di protezione ambientale (in conformità ai punti 2.3 e 2.4, dell'Allegato I al D.Lgs. n. 209/03 e ss.mm.ii.) con siepi o alberature, sui fronti nord, sud ed est come indicato in planimetria FIGURA 6 con il numero '10'. Di seguito il fotoinserimento dell'impianto nel contesto reale, a confronto con lo stato attuale.

Fig 5. Fotoinserimenti dell'intervento previsto

4 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

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

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

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

nonché il patrimonio agroalimentare, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.
Lo studio preliminare ambientale presentato contiene una descrizione dei probabili impatti rilevanti dell'impianto sull'ambiente:

- dovuti all'esistenza dell'impianto;
- dovuti all'utilizzazione di risorse naturali;
- dovuti all'emissione di inquinanti, alla eventuale produzione di sostanze nocive e allo smaltimento di rifiuti.

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

- **Atmosfera**: qualità dell'aria e caratterizzazione meteoclimatica;
- **Ambiente idrico**: acque sotterranee ed acque superficiali (dolci, salmastre e marine);
- **Suolo e sottosuolo**: sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico nel quadro dell'ambiente in esame;
- **Rumore**: considerati in rapporto all'ambiente sia naturale che umano;
- **Viabilità**;
- **Aspetti socio-economici.**
- **Salute pubblica**: come individui e comunità;

Una tale scelta è stata dettata dall'esigenza di rappresentare, attraverso un numero ristretto di voci, l'ambiente nei sui diversi aspetti legati alla flora ed alla fauna, al paesaggio, alla qualità dell'ambiente naturale, alla qualità della vita dei residenti e alla loro igiene.
Un incremento del numero delle componenti, al fine di una più dettagliata descrizione di tutto il sistema ambientale, comporta uno sviluppo più laborioso del procedimento di valutazione d'impatto a cui non corrisponde un reale beneficio dei risultati conseguiti.
Le interferenze ambientali sono state analizzate anche in condizioni di transitorio, emergenza ed incidentale.

4.1 EMISSIONI IN ATMOSFERA

L'attività di raccolta e trattamento autoveicoli fuori uso che si intende svolgere nell' impianto in oggetto non comporterà emissioni in atmosfera in quanto verranno effettuate solo lavorazioni meccaniche a freddo (smontaggio e rimozione parti meccaniche, rimozione liquidi e fluidi presenti tramite idonee attrezzature) senza l'utilizzo del cannello ossiacetilenico o di qualsivoglia altra attrezzatura che possa produrre emissioni in atmosfera. Una volta effettuata la messa in sicurezza e la bonifica delle carcasse queste verranno stoccate in un'apposita area senza subire alcun adeguamento volumetrico a mezzo di pressa idraulica.

Quindi all'interno dell'impianto non vi saranno né punti di emissione convogliata né diffusa. L' attività in oggetto pertanto risulta rientrare tra quelle di cui alla lettera a dell'elenco di cui al D. Lgs. 152/06, impianti ad attività in deroga Parte V, allegato IV parte II "Lavorazioni meccaniche dei metalli, con esclusione di attività di verniciatura e trattamento superficiale e smerigliature con consumo complessivo di olio (come tale o come frazione oleosa delle emulsioni) inferiore a 500 kg/anno".

È giusto poi sottolineare che i rifiuti prodotti dall' attività di bonifica degli autoveicoli (rottami ferrosi e non ferrosi, vetro, pneumatici) non presentano caratteristiche polverulente e saranno comunque stoccati in cassoni a perfetta tenuta, inoltre verranno effettuati lavaggi del piazzale soprattutto nei periodi con scarsi eventi meteorici per evitare il sollevamento di eventuali polveri durante il transito degli automezzi.

4.2 AMBIENTE IDRICO

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

Una corretta ed attenta gestione dell'impianto di depurazione (acque di prima pioggia) minimizza l'impatto sulla matrice acqua.

Inoltre, le aree destinate allo stoccaggio delle carcasse da bonificare e i rifiuti prodotti saranno pavimentate con conglomerato cementizio del tipo industriale

levigato, opportunamente impermeabilizzato per prevenire l'inquinamento del suolo, del sottosuolo e delle falde idriche dovuto a eventuali percolamenti di liquidi derivanti dalla movimentazione dei rifiuti, dal transito degli automezzi per il trasporto dei rifiuti e dalle acque di dilavamento del piazzale.
Saranno previste opportune pendenze per far defluire l'acqua piovana di dilavamento del piazzale al sistema di captazione trattamento e scarico acque reflue.

4.3 SUOLO E SOTTOSUOLO

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

4.1 RUMORE

Le attività che si svolgeranno nel nuovo impianto di autodemolizione, così come ampiamente illustrato precedentemente, sono limitate alla movimentazione sul piazzale degli autoveicoli, allo smontaggio in una area protetta delle componenti, alla catalogazione e deposito delle parti riutilizzabili ed in fine allo stoccaggio temporaneo e successivo carico delle carcasse e rifiuti per il trasporto presso centri autorizzati al loro trattamento.
E' doveroso precisare nuovamente che la gestione del nuovo impianto da realizzare sarà del tipo individuale, con il trattamento massimo di un veicolo al giorno e pertanto si può ritenere l'attività di tipo non intensivo.

Inoltre le attrezzature che saranno utilizzate per lo smontaggio sono di tipo elettrico o manuale, e dunque tutte rientranti nei parametri della normativa vigente in materia di inquinamento acustico. Gli autoveicoli utilizzati per il trasporto in centri terzi, sono già dotati di autorizzazione alla messa su strada e pertanto certificati secondo la noma.
Infine va precisato che l'area in cui sorgerà l'impianto, non presenta ricettori sensibili (scuole, Ospedali, etc…), ed è situata lungo una strada a traffico sostenuto e nelle vicinanze di altre attività commerciali (negozi, autofficine, Termoidraulica, etc…).
Tutto ciò premesso, si può asserire che pur presupponendo che le sorgenti sonore che saranno presenti nell'impianto non supereranno i limiti consentiti dalla normativa in materia, allo stato non è possibile eseguire nessuna misurazione o verifica comparativa, in quanto l'impianto non è ancora esistente e funzionante, e pertanto non si hanno parametri di riferimento.

4.2 VIABILITÀ

L'impianto in oggetto come detto è ubicato nel Comune Apollosa, alla località Epitaffio.
L'attività di raccolta e trattamento veicoli fuori uso e rivendita parti usate potrebbe comportare un aumento dell'incremento di traffico veicolare legato al maggior numero di privati cittadini o imprese che conferiscano autoveicoli da rottamare.
L'impatto sarà trascurabile in quanto la viabilità a servizio dell'impianto risulta essere la SS7 Appia già di per se ben dimensionata, essendo un'arteria principale di accesso alla città di Benevento.

4.3 ASPETTI SOCIO-ECONOMICI

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

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

4.4 SALUTE PUBBLICA

In fase di esercizio, alla luce delle mitigazioni e delle opere previste a tutela dell'ambiente e delle corrette misure gestionali che saranno adottate per lo svolgimento del ciclo produttivo, l'impatto dell'impianto e delle attività previste sulla salute pubblica risulterà poco significativo.
Inoltre, indubbi sono i benefici sulla collettività in generale derivanti dalle attività di recupero rifiuti che si intendono effettuare; è evidente, infatti, come il riutilizzo ed il recupero dei rifiuti costituisca una valida alternativa allo smaltimento definitivo in discarica, con impatti ambientali fortemente positivi.

5 VERIFICA DI SCREENING AMBIENTALE

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

PARAMETRO / INDICE DI SCREENING	VALUTAZIONE/ CONSIDERAZIONI EFFETTUATE
LETTERA Z.B) P.to 7 ALLEGATO IV DEL D.Lgs. n.° 4/2008	**L'IMPIANTO RIENTRA IN TALE CLASSIFICAZIONE – PROCEDURA DI SCREENING NECESSARIA**
DIMENSIONI DEL PROGETTO	SUP. COMPLESSIVA: **865 mq**
UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE	ELETTRICITA': ENEL
ZONA INDUSTRIALE	NO
ZONA TURISTICA	NO
ZONA AD ELEVATO VALORE PAESAGGISTICO E ARCHEOLOGICO	NO
ZONA AD ELEVATO VALORE NATURALISTICO	NO
ZONA AD ELEVATO RISCHIO DI CRISI AMBIENTALE (presenza di inquinamento idrico e del suolo)	NO
ZONA CON PRESENZA DI CENTRALI IDROELETTRICHE, TERMOELETTRICHE	NO
ZONA CON PRESENZA DI INDUSTRIE INSALUBRI DI 1° E 2° CATEGORIA	NO
ZONA CON PRESENZA DI IMPIANTI DI SMALTIMENTO E RECUPERO RIFIUTI (discariche, termovalorizzatori, siti di stoccaggio e trattamento rifiuti)	NO
ZONA DI PREGIO NATURALE	NO
ZONA URBANA RILEVANTE	NO
ZONA AGRICOLA	NO
ZONA COSTIERA	NO
ZONA MONTUOSA E FORESTALE	NO
ZONA A FORTE DENSITA' DEMOGRAFICA	NO
ZONA CON PRESENZA DI COMPLESSI OSPEDALIERI E SCOLASTICI	NO
SIC E ZPS	NO
FASCIA FLUVIALE	SI (richiesto parere Soprintendenza)
RISCHIO ALLUVIONE	NULLO
RISCHIO FRANA	NULLO
PERICOLOSITA' FRANA	NULLO

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

5.1 VALUTAZIONE PRELIMINARE DEGLI IMPATTI POTENZIALI

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

Per componenti ed azioni naturali si intendono tutti gli elementi costituenti il complesso ecosistema, basato sulle leggi della natura che determinano la forma fisica e gli equilibri biologici della Terra.

Per componenti ed azioni culturali si intendono invece tutte le azioni provocate dall'uomo, le loro sovrapposizioni storiche e le loro conseguenze sul territorio. I caratteri di dette componenti possono essere scomposti ed esaminati a fini analitici, ma devono poi essere considerati nella globalità dei loro rapporti ed interconnessioni, nell'ambito di ogni corretta operazione di valutazione d'impatto.

Per questo studio è stato effettuato uno screening preliminare dell'impatto potenziale, attraverso un test articolato su quesiti di ordine generale, sulle caratteristiche dell'impianto della "NEW ECO SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA SEMPLIFICATA", che coprono, a largo raggio, i maggiori impatti ambientali.

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

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

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

Indice di Valutazione

Alto 10

Medio 5

Basso 0

Si 10

No 0

Quesito	Valutazione	Punteggio
Qual è l'estensione dell'area interessata dall'opera?	Medio	5
Qual è la dimensione delle opere civili?	Basso	0
Si rendono necessarie opere di ammodernamento che interesseranno le risorse idriche?	No	0
Si verificheranno scarichi di rifiuti nei corsi d'acqua naturali?	No	0
Ci saranno significative emissioni nell'area, sia in termini di qualità che di composizione?	No	0
Qual è la popolazione interessata?	Bassa	0
L'opera interessa risorse "uniche", sotto gli aspetti geologico, storico, archeologico, culturale ed ecologico?	No	0
L'impianto insiste su terreni soggetti ad esondazioni e / o inondazioni?	No	0
Qual è il livello di rischio o pericolosità frane?	Basso	0
Impatto visivo e paesaggistico	Basso	0
Impatto acustico sul territorio circostante	Basso	0
Impatto odorigeno sull'ambiente	Basso	0
Sostenibilità e impronta ecologica territoriale	Bassa	0
Impatto sulla vegetazione indigena	Bassa	0
Impatto sulla fauna stanziale e migratoria	Bassa	0
Impatto sull'agricoltura	Bassa	0
TOTALE		**5**

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

5.2 DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO DI UN CENTRO DI STOCCAGGIO E TRATTAMENTO VEICOLI FUORI USO E RIVENDITA PARTI USATE

Innanzitutto andiamo ad analizzare la cosiddetta "**alternativa zero**", cioè quella che prevede la non realizzazione del centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso. Come già precedentemente esposto, la gestione dei rifiuti deve avere come obiettivo principale l'uso razionale e sostenibile delle risorse ed essere impostata seguendo un rigoroso ordine di priorità che prevede l'ottimizzare al massimo il recupero dei rifiuti preparati e avviati alle fasi di trattamento per recuperare da essi energia e materia prima secondaria e smaltire in discarica **solo i rifiuti oggettivamente non recuperabili.** Questi 3 punti sono obiettivi imprescindibili del

nuovo impianto e che da soli rappresentano elementi positivi tali da annullare l'alternativa zero.

Per quanto riguarda le **alternative di sito**, si sottolinea che il centro di raccolta e trattamento verrà realizzato in un sito ubicato in zona "D2" produttiva e di riqualificazione quindi con una destinazione molto attinente all'attività da volersi svolgere cosi come previsto anche dal D.lgs 209/03.

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

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

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

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

È giusto sottolineare che gli impatti derivanti dal progetto presentato dalla società anche in riferimento al cumulo con eventuali ipotesi progettuali da volersi realizzare nell'area sono poco significativi cosi come già descritto nello studio preliminare ambientale in quanto la realizzazione del progetto non comporta consumo di suolo poiché l'area di interesse risulta già antropizzata.

5.4 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Se si decide di autorizzare il progetto proposto dalla ditta "**NEW ECO SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA SEMPLIFICATA**" si avrà sicuramente un beneficio in termini di recupero, riciclo e riutilizzo dei rifiuti visto la possibilità di poter trattare autoveicoli fuori uso e fornire un servizio di raccolta e stoccaggio rifiuti anche agli autoriparatori della zona. Come già detto il progetto si va ad inserire in un contesto produttivo e gli interventi di mitigazione e prevenzione dell'inquinamento proposti saranno tali da rendere l'impatto dell'impianto poco significativo.

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

Sommario

1 PREMESSA 2
2 RIFERIMENTI NORMATIVI 2
2.1 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE 5
2.2 PIANO REGIONALE PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI DELLA CAMPANIA 8
2.3 ZONIZZAZIONE ACUSTICA DELL'AREA INTERESSATA NEL COMUNE DI APOLLOSA 9
2.4 VINCOLI 10
3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE 11
3.1 LOCALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO 11
3.1 DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI 12
3.2 DESCRIZIONE DELLO STATO DI PROGETTO 14
3.3 DIMENSIONI ED ARTICOLAZIONE DELL'IMPIANTO RELATIVO ALLA DEMOLIZIONE DEI VEICOLI FUORI USO (QUANTITÀ MASSIMA STOCCABILE E MOVIMENTAZIONE MASSIMA ANNUA) 16
3.4 DESCRIZIONE DELLE FASI LAVORATIVE SVOLTE PER LA MESSA IN SICUREZZA BONIFICA E RIDUZIONE VOLUMETRICA DELL'AUTOVEICOLO FUORI USO 17
3.5 NORME DI RIFERIMENTO PER LA REALIZZAZIONE DEI CENTRI DI DEMOLIZIONE AUTOVEICOLI CON RIMORCHI E SIMILI 19
3.6 ORGANIZZAZIONE DEL CENTRO DI RACCOLTA 22
3.7 OPERAZIONI PER LA MESSA IN SICUREZZA DEL VEICOLO FUORI USO 23
3.8 ATTIVITÀ DI DEMOLIZIONE 23
3.9 CRITERI PER LO STOCCAGGIO 24
3.10 OPERAZIONI DI TRATTAMENTO PER LA PROMOZIONE DEL RICICLAGGIO 25
3.11 CRITERI DI GESTIONE 26
3.12 ELENCO DELLE TIPOLOGIE DI RIFIUTI DA STOCCARE PROVENIENTI DALLA DEMOLIZIONE DEGLI AUTOVEICOLI SECONDO CODIFICA EUROPEA E QUANTITA' MASSIMA STOCCABILE. 27
3.13 DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI CAPTAZIONE TRATTAMENTO E SCARICO DELLE ACQUE REFLUE 29
3.14 GESTIONE DELL'IMPIANTO DI PRETRATTAMENTO DELLE ACQUE REFLUE 31
3.15 ANALISI DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI RACCOLTA E TRATTAMENTO VEICOLI FUORI USO 31
3.16 MISURE DI PREVENZIONE 32
4 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE 33
4.1 EMISSIONI IN ATMOSFERA 35
4.2 AMBIENTE IDRICO 35
4.3 SUOLO E SOTTOSUOLO 36
4.1 RUMORE 36
4.2 VIABILITÀ 37
4.3 ASPETTI SOCIO-ECONOMICI 37
4.4 SALUTE PUBBLICA 38
5 VERIFICA DI SCREENING AMBIENTALE 39
5.1 VALUTAZIONE PRELIMINARE DEGLI IMPATTI POTENZIALI 40

5.2 DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO DI UN CENTRO DI STOCCAGGIO E TRATTAMENTO VEICOLI FUORI USO E RIVENDITA PARTI USATE 41
5.3 VALUTAZIONE DELL'EFFETTO CUMULATIVO SECONDO QUANTO PREVISTO DAL DM 30/04/2015 42
5.4 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 43