

# STUDIO TECNICO

Via Marconi,77 – 84016 – PAGANI(SA)

TEL/FAX 081/5154994

COMUNE DI SAN GIUSEPPE VESUVIANO

Provincia di NAPOLI

O G G E T T O

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

PER IL PROGETTO DI SEPARAZIONE E ADEGUAMENTO ALLE NORME VIGENTI DELL'ATTIVITA' DI GESTIONE RIFIUTI, RELATIVE ALLA DEMOLIZIONE VEICOLI A MOTORE E RIVENDITA PARTI USATE "LOTTO A", STOCCAGGIO E TRATTAMENTO RIFIUTI RECUPERABILI SPECIALI (PERICOLOSI E NON PERICOLOSI) "LOTTO B", DA REALIZZARSI NEL COMUNE DI SAN GIUSEPPE VESUVIANO (NA) ALLA VIA PIANO DEL PRINCIPE – ZONA P.I.P. –

REDATTO AI SENSI DEL D. LGS. 4/2008

COMMITTENTE: "VISCOFER S.a.s  
di Viscovo Vincenzo"

ELABORATI

☐ SINTESI NON TECNICA

Pagani (Sa), li 22.04.2010

il tecnico

<b>1 INTRODUZIONE .....</b>	<b>4</b>
1.1 SCOPO E CRITERI DI REDAZIONE DELLO STUDIO .....	4
1.2 STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE.....	5
<b>2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>7</b>
2.1 RAPPORTI DI COERENZA CON LA NORMATIVA VIGENTE .....	7
2.2 NORME DI RIFERIMENTO PER LA REALIZZAZIONE DEI CENTRI DI DEMOLIZIONE VEICOLI E SIMILI. ....	9
2.2.1 Organizzazione del centro di raccolta .....	12
2.2.2 Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso.....	12
2.2.3 Attività di demolizione veicoli. ....	13
2.2.4 Criteri per lo stoccaggio dei rifiuti prodotti dall'attività di demolizione veicoli.....	14
2.2.5 Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio dei veicoli fuori uso. ....	15
2.2.6 Criteri di gestione .....	15
2.3 NORME TECNICHE GENERALI PER GLI IMPIANTI DI STOCCAGGIO PROVVISORIO (MESSA IN RISERVA E DEPOSITO PRELIMINARE) E TRATTAMENTO DEI RIFIUTI NON PERICOLOSI DESTINATI AL RECUPERO. .....	16
2.4 RAPPORTI DI COERENZA CON GLI STRUMENTI PIANIFICATORI .....	19
2.5 ATTUALITÀ DEL PROGETTO .....	21
<b>3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.....</b>	<b>22</b>
3.1 DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO.....	22
3.1.1 Profilo del proponente.....	22
3.1.2 Motivazioni del progetto .....	22
3.1.3 Peculiarità del progetto:.....	24
3.1.4 Ubicazione.....	25
3.1.5 SCENARIO INIZIALE (Stato di Fatto).....	25
3.1.6 Servizi comuni alle due attività .....	26
3.1.7 Attività di stoccaggio e trattamento dei rottami ferrosi e non ferrosi. ....	26

3.1.8	Attività di demolizione veicoli e descrizione delle misure di adeguamento al d.lgs. 209/03. ....	26
3.1.9	Scenario a breve termine (Ampliamento). ....	27
3.1.10	Lotto A: ....	27
3.1.10.1	Descrizione del processo di demolizione. ....	29
3.1.10.2	DESCRIZIONE DELLE AREE ....	34
3.1.10.3	Analisi tecnica dell'attività di gestione rifiuti del centro di demolizione veicoli motori fuori uso	34
3.1.10.4	Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso. ....	35
3.1.10.5	Attività di demolizione per il riutilizzo e il recupero di materia e energia dall'autoveicolo. ....	36
3.1.10.6	Stoccaggio dei rifiuti prodotti dal processo di demolizione veicoli. ....	36
3.1.10.7	Criteri di gestione del centro di demolizione veicoli fuori uso. ....	37
3.1.10.8	Dimensioni ed articolazione dell'impianto di progetto relativo alla demolizione dei veicoli fuori uso (quantità massima stoccabile e movimentazione massima annua). ....	39
3.2	<b>CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE</b> .....	40
3.2.1	Descrizione del progetto. ....	40
3.2.2	Le opere esistenti .....	40
3.2.3	Le opere previste in adeguamento del centro .....	40
3.2.4	Piazzale e viabilità interna .....	42
3.2.5	Acque reflue. ....	42
3.2.6	LOTTO B .....	43
3.2.6.1	Descrizione generale del processo di stoccaggio e trattamento rifiuti speciali non pericolosi ....	43
3.2.6.2	MODALITÀ DI GESTIONE DEI RIFIUTI SPECIALI PERICOLOSI SOLIDI: .....	49
3.2.6.3	DESCRIZIONE DELLE AREE ADIBITE ALL'ATTIVITÀ DI STOCCAGGIO E TRATTAMENTO RIFIUTI SPECIALI DESTINATI AL RECUPERO .....	50
3.3	<b>CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE</b> .....	51
3.3.1	Descrizione del progetto. ....	51
3.3.2	Le opere esistenti .....	51
3.3.3	Le opere previste .....	52
3.3.4	Piazzale e viabilità interna .....	53
3.3.5	Acque reflue. ....	54
3.3.6	Barriera a verde .....	55

---

3.4	CAPACITA' PRODUTTIVA DELL'IMPIANTO .....	55
3.5	DESCRIZIONE DELLE TIPOLOGIE DI RIFIUTI TRATTATI NELL'IMPIANTO	56
4	INQUADRAMENTO GENERALE DELL'AREA DI STUDIO.....	65
4.1.1	Definizione dell'ambito territoriale (sito e area vasta) e dei fattori e componenti ambientali interessati dal progetto .....	66
4.2	ASSETTO GEOLOGICO E IDROGEOLOGICO .....	68
4.2.1	Caratteristiche geomorfologiche e idrografiche del sito .....	68
4.2.2	Idrogeologia dell'area .....	68
4.2.3	Caratteristiche sismiche.....	69
<b>5</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....</b>	<b>69</b>
5.1	IDENTIFICAZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI .....	70
5.2	IDENTIFICAZIONE DEGLI IMPATTI POTENZIALI – LISTA DEI FATTORI....	71
5.3	SITUAZIONE AFFERENTI AI DIVERSI FATTORI E RISPETTIVE MAGNITUDO .....	72
5.4	VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI ELEMENTARI.....	76
5.5	DESCRIZIONE DEI PROBABILI EFFETTI POSITIVI E NEGATIVI DEL PROGETTO PROPOSTO SULL' AMBIENTE.....	76
4.1.1	Stima quantitativa e qualitativa degli impatti potenziali più rilevanti .....	77
4.9.2	Stima degli aspetti positivi.....	79
4.9.3	Analisi delle alternative.....	80
<b>5</b>	<b>CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE .....</b>	<b>80</b>

# 1 INTRODUZIONE

Il presente Studio di Impatto Ambientale riguarda il progetto di un centro di autodemolizione veicoli fuori uso (autoveicoli a motore, rimorchi e simili) con l'eventuale recupero e rivendita di parti usate e stoccaggio e trattamento rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi.

L'impianto in oggetto è ubicato in via Piano del Principe n°2, nel Comune di San Giuseppe Vesuviano, in Provincia di Napoli, Regione Campania.

L'area si colloca all'interno di una zona dove non vi è presenza di beni storici, artistici, archeologici e paleontologici; nei vigenti P.R.G. e Regolamento Edilizio approvati con delibera di Consiglio Comunale n° 137 del 29/10/1988 – delibere di C.C. nn. 53 del 23/07/2001 e 73 del 29/10/2001, il sito ricade in zona P.I.P.", idoneo per l'attività di demolizione autoveicoli, rimorchi e simili e stoccaggio e trattamento rifiuti; catastalmente l'impianto è individuato al foglio 12, particelle n°1169 (lotto preesistente), 496 e 21 (lotto di ampliamento), per una superficie complessiva di 7067 mq.

L'area oggetto di studio non è interessata da Siti di Interesse Comunitario (SIC), né da Zone di Protezione Speciale (ZPS) (ALLEGATO 1) secondo quanto indicato dal DPR. 357 del 08/09/1997 e s.m.i.

Il proponente del progetto è la ditta "VISCOFER S.a.s.", con legale rappresentante il sig. Viscovo Vincenzo.

## 1.1 SCOPO E CRITERI DI REDAZIONE DELLO STUDIO

Il presente Studio di Impatto Ambientale ha lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla fase di esercizio *dell'impianto di autodemolizione veicoli a motore, rimorchi e simili, con eventuale recupero e rivendita di parti usate e di stoccaggio e trattamento rifiuti recuperabili speciali pericolosi e non pericolosi* sito nel comune di San Giuseppe Vesuviano (Na).

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

## 1.2 STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente Studio di Impatto 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 l'art. 22 comma 2 del D. Lgs. 4/2008, lo studio d'impatto ambientale è predisposto secondo le indicazioni di cui all'allegato VII del citato decreto e deve contenere le seguenti informazioni:

- a) Descrizione del progetto, comprese in particolare:
  - o una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e funzionamento;
  - o una descrizione delle principali caratteristiche dei processi produttivi, con l'indicazione, per esempio, della natura e della quantità dei materiali impiegati;
  - o una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti (inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo, vibrazione, luce, calore, radiazione, eccetera) risultanti dall'attività del progetto proposto;
  - o la descrizione della tecnica prescelta, con riferimento alle migliori tecniche disponibili a costi non eccessivi e delle altre tecniche previste per prevenire le emissioni degli impianti e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali, confrontando le tecniche prescelte con le migliori tecniche disponibili;
- b) Una descrizione delle principali alternative prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato;
- c) Una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, 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 e archeologico, nonché il patrimonio agroalimentare, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

- d) Una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente:
    - o Dovuti all'esistenza del progetto;
    - o Dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali;
    - o Dovuti all'emissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti, nonché la descrizione da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli impatti sull'ambiente.
  - e) Una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente.
- 5.bis Una descrizione delle misure previste per il monitoraggio;
- 6. La descrizione degli elementi culturali e paesaggistici eventualmente presenti, dell'impatto su di essi delle trasformazioni proposte e delle misure di mitigazione e compensazione necessarie.
  - 7. Un riassunto non tecnico delle informazioni trasmesse sulla base dei numeri precedenti.
  - 8. Un sommario delle eventuali difficoltà (lacune tecniche o mancanza di conoscenze) incontrate dal proponente nella raccolta dei dati richiesti e nella previsione degli impatti di cui al numero 4.

Lo Studio di Impatto Ambientale estende l'analisi dello stato attuale delle varie componenti ambientali ad un'area vasta di circa 3 Km di raggio attorno al sito dell'impianto.

Lo Studio d'Impatto Ambientale, redatto secondo l'articolazione prevista dalle Norme Tecniche del D. Lgs. 4/2008, prevede l'elaborazione di tre distinti quadri di riferimento:

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

#### **Quadro di Riferimento Programmatico**

Fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera in progetto gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

#### **Quadro di Riferimento Progettuale**

Descrive l'opera e le soluzioni adottate a seguito degli studi effettuati ed analizza

l'inserimento del progetto nell'ambiente.

In particolare tale quadro ha compreso:

- *Descrizione dell'impianto*
- *Inquadramento generale dell'area di studio*
- *Inquadramento geologico ed idrogeologico generale dell'area*

#### **Quadro di Riferimento Ambientale**

Definisce e descrive l'ambito territoriale ed i sistemi ambientali interessati dall'opera in progetto, con riferimento all'impiego delle risorse naturali ed alla modifica dei livelli di qualità delle componenti e fattori ambientali.

In particolare tale quadro ha compreso:

- *Identificazione delle componenti ambientali*
- *Identificazione degli impatti potenziali*
- *Stima degli impatti*
- *Interventi di mitigazione*
- *Influenza ponderale di ciascun impatto su ogni componente ambientale*
- *Valutazione degli impatti elementari*

## **2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

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

Il progetto della ditta “**VISCOFER S.a.s.**”, relativo ad un *impianto di autodemolizione veicoli a motore, rimorchi e simili con eventuale recupero e rivendita di parti usate e di stoccaggio e trattamento rifiuti recuperabili speciali pericolosi e non pericolosi*, deve essere coerente, oltre che con le norme di settore, anche con gli strumenti di pianificazione e programmazione locale e settoriale.

Lo studio di Impatto Ambientale ha analizzato le normative vigenti in materia di *valutazione di impatto ambientale*, di *salvaguardia in materia ambientale* e in particolare di *gestione dei rifiuti* e le relative prescrizioni della pianificazione regionale.

### **2.1 RAPPORTI DI COERENZA CON LA NORMATIVA VIGENTE**

Le normative vigenti in materia di gestione rifiuti affermano che la gestione dei rifiuti deve



avvenire tutelando la salute umana e l'ambiente contro gli eventuali effetti nocivi che ne potrebbero derivare.

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

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

Pertanto impianti quali quello della ditta **“VISCOFER S.a.s.”**, grazie al servizio offerto ai cittadini, alle attività produttive, alle concessionarie di autoveicoli e alle amministrazioni della zona, consentono di raggiungere in pieno gli obiettivi previsti dalla normativa in quanto garantiscono l'avvio a recupero dei rifiuti recuperabili e l'avvio a corretto smaltimento dei rifiuti non recuperabili presso impianti autorizzati ed il corretto recupero degli autoveicoli a motore a fine vita utile.

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

**Nell'impianto esistente si svolgono due attività di gestione rifiuti: quella inerente la demolizione di veicoli a motore fuori uso e quella di stoccaggio e trattamento rifiuti speciali non pericolosi destinati al riutilizzo ( RIFIUTI METALLICI ).**

**Nel progetto di seguito descritto, abbiamo: la separazione fisica delle due attività non più interdipendenti; l'ampliamento delle superfici con un nuovo lotto industriale; un aumento dei codici CER dei rifiuti trattati; nuove attrezzature per il trattamento dei rifiuti.**

**Per quanto detto, si riportano di seguito le normative di riferimento che regolano le singole attività.**

## 2.2 NORME DI RIFERIMENTO PER LA REALIZZAZIONE DEI CENTRI DI DEMOLIZIONE VEICOLI E SIMILI.

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

La categoria di veicoli definita dal Dlgs 209/03 stabilisce che i rifiuti in oggetto sono così definiti *veicoli a motore appartenenti alle categorie M1 e N1 di cui all'allegato , parte A, della direttiva 70/156/CEE, e veicoli a motore a tre ruote come definiti dalla direttiva 2002/24 CE con esclusione dei tricicli a motore.*

Analogamente a quanto disposto dall' art. 46 dell'ex D.Lgs 22/2/1997, è previsto che il proprietario di un veicolo a motore o di un rimorchi , 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 sarà 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 idonei all'uso .
- c) lo stoccaggio separato, in appositi serbatoi, dei liquidi e dei fluidi derivanti dal veicolo fuori uso, quali carburante, olio motore, olio del cambio, olio della trasmissione, olio idraulico, liquido di raffreddamento, antigelo, liquido dei freni, acidi degli accumulatori, fluidi dei sistemi di condizionamento e altri fluidi o liquidi contenuti nel veicolo fuori uso;
- d) un adeguato stoccaggio dei pneumatici fuori uso.

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

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

### **2.2.1 Organizzazione del centro di raccolta**

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

1. settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento;
2. settore di trattamento e bonifica del veicolo fuori uso;
3. settore di deposito delle parti di ricambio;
4. settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica;
5. settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi;
6. settore di stoccaggio dei rifiuti recuperabili;
7. settore di deposito dei veicoli trattati.

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

I settori sopra specificati e descritti, avranno un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni da effettuare 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 bonifica e messa in sicurezza, di stoccaggio dei rifiuti pericolosi saranno ricoverati da apposita copertura.

### **2.2.2 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, 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.

### **2.2.3 Attività di demolizione veicoli.**

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

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

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

#### **2.2.4 Criteri per lo stoccaggio dei rifiuti prodotti dall'attività di demolizione veicoli.**

I contenitori, i serbatoi fissi e 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 mobile deve riservare un volume residuo di sicurezza pari al 10 % ed essere dotato di dispositivo antitraboccamento e 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.

### **2.2.5 Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio dei veicoli fuori uso.**

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;
- f) rimozione delle tappezzerie.

### **2.2.6 Criteri di gestione**

Nell'area di conferimento non sarà consentito l'accatastamento dei veicoli.

Per lo stoccaggio del veicolo messo in sicurezza e non ancora sottoposto a trattamento sarà ammessa la sovrapposizione massima di 2 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.

### **2.3 NORME TECNICHE GENERALI PER GLI IMPIANTI DI STOCCAGGIO PROVVISORIO (MESSA IN RISERVA E DEPOSITO PRELIMINARE) E TRATTAMENTO DEI RIFIUTI NON PERICOLOSI DESTINATI AL RECUPERO.**

#### **a) Dotazioni minime impiantistiche**

L'impianto deve essere provvisto di:

- adeguato sistema di canalizzazione a difesa delle acque meteoriche esterne;
- adeguato sistema di raccolta ed allontanamento delle acque meteoriche con separatore delle acque di prima pioggia, da avviare all'impianto di trattamento;
- adeguato sistema di raccolta dei reflui; in caso di stoccaggio di rifiuti che contengono sostanze oleose, il sistema di raccolta e allontanamento dei reflui dovrà essere provvisto di separatori per oli; ogni sistema deve terminare in pozzetti di raccolta "a tenuta" di idonee dimensioni, il cui contenuto deve essere avviato agli impianti di trattamento;
- idonea recinzione;
- nell'impianto devono essere distinte le aree di stoccaggio dei rifiuti da quelle utilizzate per lo stoccaggio delle materie prime seconde;
- deve essere distinto il settore per il conferimento da quello di deposito preliminare e/o messa in riserva;

- la superficie del settore di conferimento e quella di lavorazione devono essere impermeabili e dotate di adeguati sistemi di raccolta per eventuali spandimenti accidentali dei reflui. La superficie dedicata al conferimento deve avere dimensioni tali da consentire un'agevole movimentazione dei mezzi e delle attrezzature in ingresso ed in uscita;
- il settore del deposito preliminare e della messa in riserva deve essere organizzato in aree distinte per ciascuna tipologia di rifiuto ed opportunamente delimitate. Tali aree devono essere contrassegnate da tabelle, ben visibili per dimensioni e collocazione, indicanti le norme per il comportamento per la manipolazione dei rifiuti e per il contenimento dei rischi per la salute dell'uomo e per l'ambiente e riportanti i codici CER, lo stato fisico e la pericolosità dei rifiuti stoccati.

#### **b) Stoccaggio in cumuli**

I cumuli devono essere realizzati su basamenti impermeabili resistenti all'attacco chimico dei rifiuti che permettono la separazione dei rifiuti dal suolo sottostante.

L'area deve avere una pendenza tale da convogliare gli eventuali liquidi in apposite canalette e in pozzi di raccolta.

Lo stoccaggio in cumuli di rifiuti deve avvenire in aree confinate, i rifiuti devono essere protetti dalle acque meteoriche e dall'azione del vento a mezzo di appositi sistemi di copertura.

#### **c) Stoccaggio in contenitori e serbatoi fuori terra**

Fatto salvo quanto previsto dal D.M. 392/96 per la disciplina degli oli usati, i contenitori o serbatoi fissi o mobili utilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi e non devono possedere adeguati requisiti di resistenza in relazione alle proprietà chimico-fisiche del rifiuto.

I contenitori e i serbatoi devono essere provvisti di sistema di chiusura, accessori e dispositivi atti ad effettuare in condizioni di sicurezza le operazioni di riempimento, travaso e svuotamento. Le manichette ed 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 contenitore o serbatoio fisso o mobile deve riservare un volume residuo di sicurezza pari al 10%, ed essere dotato di dispositivo antiriboccamento o da tubazioni di troppo pieno e di indicatori e di allarmi di livello. Gli sfiati dei serbatoi che contengono sostanze volatili e/o rifiuti liquidi devono essere captati ed inviati ad apposito sistema di abbattimento.

I contenitori e serbatoi devono essere posti su pavimento impermeabilizzato e dotati di sistemi di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso oppure, nel caso che nello stesso bacino di contenimento vi siano più serbatoi, la capacità del bacino deve essere pari ad almeno il 30% del volume totale dei serbatoi, in ogni caso non inferiore al volume del serbatoio di maggiore capacità, aumentato del 10%.

I rifiuti che possono dar luogo a fuoriuscita di liquidi devono essere collocati in contenitori a tenuta, corredati da idonei sistemi di raccolta per i liquidi.

Lo stoccaggio dei fusti o cisternette deve essere effettuato all'interno di strutture fisse, la sovrapposizione diretta non deve superare i tre piani. I contenitori devono essere raggruppati per tipologie omogenee di rifiuti e disposti in maniera tale da consentire una facile ispezione, l'accertamento di eventuali perdite e la rapida rimozione di eventuali contenitori danneggiati.

#### **d) Stoccaggio in vasche fuori terra**

Le vasche devono possedere adeguati requisiti di resistenza in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità del rifiuto.

Le vasche devono essere attrezzate con coperture atte ad evitare che le acque meteoriche vengano in contatto con i rifiuti.

Le vasche devono essere provviste di sistemi in grado di evidenziare e contenere eventuali perdite; le eventuali emissioni gassose devono essere captate ed inviate ad apposito sistema di abbattimento.

#### **e) Bonifica dei contenitori**

I recipienti fissi o mobili, utilizzati all'interno degli impianti, e non destinati ad essere reimpiegati per le stesse tipologie di rifiuti, devono essere sottoposti a trattamenti di bonifica appropriati alle nuove utilizzazioni; detti trattamenti devono essere effettuati presso idonea area dell'impianto opportunamente attrezzata con sistema di depurazione o presso centri autorizzati.

#### **f) Criteri di gestione**

I rifiuti da recuperare devono essere stoccati separatamente dai rifiuti derivanti dalle operazioni di recupero destinati allo smaltimento e da quelli destinati ad ulteriori operazioni di recupero da effettuarsi presso altri stabilimenti. Lo stoccaggio dei rifiuti deve essere realizzato in modo da non modificare le caratteristiche del rifiuto compromettendone il successivo recupero.

La movimentazione e lo stoccaggio dei rifiuti deve avvenire in modo che sia evitata ogni contaminazione del suolo e dei corpi ricettori superficiali e profondi.

Devono essere adottate tutte le cautele per impedire la formazione degli odori e la dispersione di aerosol e di polveri; nel caso di formazione di emissioni gassose e polveri l'impianto deve essere fornito di idoneo sistema di captazione ed abbattimento delle stesse.

Negli impianti di stoccaggio finalizzati allo smaltimento (deposito preliminare) o al recupero (messa in riserva) e' compresa anche l'attività di cernita o selezione, anche se essa non è definita come categoria specifica dell'attività di recupero né come attività di smaltimento, ma parte integrante della fase di messa in riserva , R13, o di deposito preliminare D15.

## **2.4 RAPPORTI DI COERENZA CON GLI STRUMENTI PIANIFICATORI**

**Non sono emersi problemi di coerenza con la pianificazione Regionale determinati dall'insediamento dell'attività oggetto della presente relazione.**

Il Piano regionale per lo smaltimento dei rifiuti in Campania, pubblicato sul Bollettino Ufficiale (BURC) il 14 luglio 1997, fornì le linee guida per la gestione integrata dei rifiuti nella regione.

Le scelte strategiche operate nel Piano suddetto furono:

- incentivazione della raccolta differenziata delle frazioni recuperabili;
- selezione dei rifiuti indifferenziati e successivo recupero energetico delle frazioni combustibili;
- selezione dei rifiuti indifferenziati e stabilizzazione delle frazioni umide;
- smaltimento in discariche dedicate dei materiali non utilizzabili.

Tale strategia adottata per la gestione del sistema di smaltimento dei rifiuti residuali urbani si è comunque dimostrata all'avanguardia, visto che successivamente il **Programma Operativo Regionale 2000-2006** della Regione Campania, per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, ha confermato i punti salienti del Piano affermando che la pianificazione, strategica e di settore, dovrà misurarsi con i seguenti aspetti:

- riduzione della produzione e soprattutto della pericolosità dei rifiuti;
- riutilizzo e valorizzazione dei rifiuti sotto forma di materia ed energia, anche attraverso l'incremento della raccolta differenziata;
- smaltimento in condizioni di sicurezza dei soli rifiuti che non hanno altra possibilità di recupero o trattamento.

Gli Obiettivi specifici di riferimento del POR – Asse I - Risorse naturali, Settore I.3 – Gestione rifiuti sono:

► *Migliorare il sistema di gestione dei rifiuti, promuovendo la prevenzione, la riduzione della quantità e pericolosità dei rifiuti prodotti, la raccolta differenziata nel rispetto della normativa comunitaria, al fine di conseguire gli obiettivi percentuali previsti dal D.Lgs. 22/97, il riuso, il riciclaggio e il recupero di materia e di energia, minimizzando il conferimento in discarica dei rifiuti in applicazione di quanto disposto dal D.Lgs. 36/03, elevando la sicurezza dei siti per lo smaltimento e favorendo lo sviluppo di un efficiente sistema di imprese, assicurando la piena attuazione delle normative di settore attraverso la pianificazione e la realizzazione di un sistema integrato di gestione dei rifiuti su scala di Ambiti Territoriali Ottimali.*

► *Introdurre innovazioni di processo nei sistemi di gestione dei rifiuti promovendo la riduzione della quantità e della pericolosità dei rifiuti prodotti e favorendo il recupero energetico, in particolar modo dei rifiuti biodegradabili inclusi tra le fonti di energia rinnovabili*

► *Promuovere nel rispetto della gerarchia comunitaria in materia di rifiuti (prevenzione, riduzione, riutilizzo, riciclo, recupero) innovazioni di prodotto e di processo, nuovi metodi di trattamento e tecnologie innovative per l'uso ottimale dei rifiuti prodotti e per il recupero più efficiente e sicuro di energia dalle varie frazioni.*

► *Negli ambiti con sovrautilizzo delle risorse: recuperare gli ambiti compromessi a seguito di usi impropri e conflittuali; regolare gli usi e la pressione sulle risorse (anche attraverso sistemi di certificazione dell'equilibrio nell'uso delle risorse stesse); accrescere l'offerta di beni e servizi finalizzati alla qualità ambientale ed alla corretta fruizione ambientale delle risorse, in un'ottica di promozione dello sviluppo.*

► *Fornire supporto consulenziale e assistenza tecnica finalizzata al soddisfacimento di specifici fabbisogni dei diversi soggetti responsabili delle politiche di settore, nell'ottica di una progressiva internalizzazione delle competenze.*

Anche le indicazioni contenute nel **POR FESR 2007-2013** si allineano con questa strategia, recependone gli indirizzi programmatici e declinandone le scelte strategiche in Assi prioritari e obiettivi specifici di intervento.

In particolare, l'Asse 1 **“Sostenibilità ambientale e attrattività culturale e turistica”** ha lo scopo di affrontare le emergenze ambientali che caratterizzano la Regione Campania,

contribuendo alla creazione di un contesto naturale sano e vivibile che sia attraente per le persone e per le imprese e consenta di promuovere il miglioramento dell'offerta turistica.

L'Asse persegue, quindi, il connubio tra la tutela ambientale e la crescita economica derivante dallo sviluppo di attività turistiche e culturali, in un'ottica di sostenibilità e di consolidamento degli interventi fin qui realizzati per il governo complessivo del territorio.

Tra gli **Obiettivi Specifici** dell'Asse 1, vi è quello **1.a Risanamento Ambientale**, che si prefigge di *favorire il risanamento ambientale potenziando l'azione di bonifica dei siti inquinati, migliorando la qualità dell'aria e delle acque, promuovendo la gestione integrata del ciclo dei rifiuti*, attraverso la definizione di quattro **Obiettivi Operativi**:

#### **1.1 GESTIONE INTEGRATA DEL CICLO DEI RIFIUTI**

- *Completare, in ogni sua parte, la filiera della gestione integrata del ciclo dei rifiuti urbani e promuovere la gestione eco-compatibile dei rifiuti industriali;*

#### **1.2 MIGLIORARE LA SALUBRITÀ DELL'AMBIENTE**

- *Migliorare la salubrità dell'ambiente, attraverso la bonifica dei siti inquinati, prevalentemente nelle aree sensibili o a forte vocazione produttiva;*

#### **1.3 MIGLIORARE LO STATO DEI CORPI IDRICI SUPERFICIALI**

- *Migliorare lo stato dei corpi idrici superficiali, al fine di assicurare un contesto ambientale più attrattivo per l'utilizzo sociale ed economico della risorsa mare*

#### **1.4 MIGLIORARE LA GESTIONE INTEGRATA DELLE RISORSE IDRICHE**

- *Garantire un adeguato livello di servizio, attraverso il completamento delle opere del ciclo integrato delle acque.*

## **2.5 ATTUALITÀ DEL PROGETTO**

La ditta “**VISCOFER S.a.s.**”, attraverso l'ampliamento e l'adeguamento alla normativa vigente dell'impianto per l'attività di demolizione veicoli a motore e rivendita parti usate e stoccaggio e trattamento rifiuti recuperabili speciali non pericolosi, persegue gli obiettivi strategici esposti attraverso il Piano Regionale per lo smaltimento dei rifiuti pericolosi 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 **energia e 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 e che vede il Ministero dell'Ambiente incentivare l'acquisto di nuovi veicoli con la rottamazione di quelli cosiddetti EURO 0 e EURO 1 i quali emettono emissioni molto inquinanti, l'attività che intende svolgere la ditta “**VISCOFER S.a.s.**” 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 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

#### 3.1 DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO

##### 3.1.1 Profilo del proponente

La ditta “**VISCOFER S.a.s.**” è nata per svolgere **l'attività di demolizione veicoli fuori uso e rivendita parti usate, stoccaggio e trattamento rifiuti recuperabili speciali non pericolosi**, nel Comune di San Giuseppe Vesuviano in provincia di Napoli, presso l'area P.I.P., alla via Piano del Principe n°2. Il lotto su cui è ubicato l'impianto esistente è di circa 1.211 mq.

Tali attività sono in forte espansione, poiché, per ottimizzare la raccolta di rifiuti pericolosi e non, si è riscontrata la necessità di insediare dei punti di raccolta provinciali, in modo da ridurre i costi di raccolta e smaltimento agli operatori economici che producono tali rifiuti, e anche per rendere un servizio efficiente e sicuro (brevità del percorso, dimensione del carico ridotto in fase di trasporto).

##### 3.1.2 Motivazioni del progetto

Le problematiche connesse alla produzione di rifiuti hanno assunto, negli ultimi decenni, proporzioni sempre maggiori in relazione al miglioramento delle condizioni economiche, al veloce progredire dello sviluppo industriale, all'incremento della popolazione e delle aree urbane. La produzione dei rifiuti è, infatti, progressivamente aumentata quale sintomo del progresso economico e dell'aumento dei consumi.

La gestione dei rifiuti è diventata sempre più di rilevanza nazionale e direttamente sotto gli occhi dei cittadini. La crescita dei consumi e l'urbanizzazione hanno da un lato aumentato la

produzione dei rifiuti e dall'altro ridotto le zone disabitate in luoghi in cui trattare o depositare i rifiuti. La società moderna oggi si trova quindi costretta a gestire una grande quantità di rifiuti in spazi sempre più limitati.

La diversificazione dei processi produttivi ha, inoltre, generato la moltiplicazione della tipologia dei rifiuti con effetti sempre più nocivi per l'ambiente.

La problematica rappresentata dall'aumento delle quantità di rifiuti non può, d'altra parte, essere arginata solamente tramite una gestione più efficiente ed un maggiore tasso di riciclo; emerge, in maniera sempre più netta, l'esigenza di analizzare e gestire il problema rifiuti come una componente dei flussi totali di materia che attraversano la società, inserendo la gestione dei rifiuti all'interno di una strategia integrata di sviluppo sostenibile, che abbia, tra le priorità, la riduzione dell'utilizzo delle risorse, il minore consumo di energia e la minimizzazione delle emissioni alla fonte.

In generale, la gestione dei rifiuti deve avere come obiettivo principale l'uso razionale e sostenibile delle risorse ed essere impostata seguendo un rigoroso ordine gerarchico di priorità:

- 1) riduzione della produzione e soprattutto della pericolosità dei rifiuti;
- 2) sostituzione delle sostanze pericolose per l'ambiente contenute nei prodotti con altre meno pericolose;
- 3) **riutilizzo e valorizzazione dei rifiuti sotto forma di materia**, anche attraverso l'incremento della raccolta differenziata, che consente di ottenere frazioni merceologiche omogenee con un miglior grado di purezza e quindi più facilmente collocabili sul mercato del recupero;
- 4) **valorizzazione energetica del rifiuto residuo** dotato di buon potere calorifico;
- 5) smaltimento in condizioni di sicurezza dei soli rifiuti che **non hanno altra possibilità di recupero trattamento**.

Nel contesto della gestione integrata dei rifiuti, la discarica, non avendo alcuna funzione di valorizzazione delle risorse, e comportando un rischio per l'ambiente, rappresenta, pertanto, l'opzione per i rifiuti ultimi non più suscettibili di essere riusati o trattati nelle condizioni tecniche ed economiche del momento.

In questo discorso, un ruolo importante intende svolgerlo la ditta “**VISCOFER S.a.s.**” che, attraverso la separazione e l'adeguamento alle norme vigenti dell'attività di gestione rifiuti, relative alla demolizione veicoli a motore e rivendita parti usate e stoccaggio e



trattamento rifiuti recuperabili speciali pericolosi e non pericolosi, persegue gli obiettivi sopra esposti nei punti 3), 4) e 5).

Il progetto che s'intende realizzare, infatti, ha un duplice scopo: 1) attuare un **processo di recupero del veicolo fuori uso**; 2) **ottimizzare al massimo il recupero dei rifiuti** che entrano all'interno dell'impianto della ditta **"VISCOFER S.a.s."**.

Tali rifiuti verranno preparati ed avviati alle fasi di trattamento per recuperare da essi **energia e materia prima secondaria; solo i rifiuti oggettivamente non recuperabili vengono smaltiti in discarica.**

### 3.1.3 Peculiarità del progetto:

- catastalmente l'impianto esistente è individuato al foglio 14 del Comune di San Giuseppe Vesuviano (Na), alla particella n°1169, mentre l'area di ampliamento e la separazione delle attività ricade alle particelle 496 e 21 del medesimo foglio. Il progetto presentato accorpa l'impianto esistente con quello di nuova costruzione; infatti, i manufatti esistenti rimangono inalterati, mentre quelli di progetto saranno oggetto di nuovo permesso a costruire .
- secondo il vigente P.R.G., **le aree interessate ricadono nella perimetrazione del P.I.P.** approvato con Decreto Sindacale 03/1991 ex art. 34, c.14, del D. Lgs 76/90;
- permette di sviluppare un'attività di recupero e stoccaggio dei rifiuti pericolosi e non;
- si insedia in un'area sulla quale non vige alcun vincolo ambientale, storico, artistico, archeologico e paleontologico;
- permette di conseguire importanti risultati in termini della tutela ambientale riducendo quanto più possibile i rifiuti da avviare a discarica ed il rischio di inquinamento da abbandono abusivo delle carcasse di autoveicoli sul territorio, con conseguente contaminazione del suolo e delle falde acquifere;
- offre un servizio alle attività industriali, artigianali, agricole, commerciali e di servizi del comune di San Giuseppe Vesuviano e dei comuni limitrofi del territorio campano in generale, per lo smaltimento dei rifiuti che producono;
- è in accordo con la strategia seguita dall'Unione Europea (Direttiva Europea 2000/53/CE) e con la sua attuazione nell'ordinamento italiano, D. Lgs. 24 giugno 2003 n.209, art. 2-4-7.

### 3.1.4 Ubicazione

L'impianto oggetto del presente studio (somma di due siti, uno esistente e l'altro di progetto) è ubicato nel comune di San Giuseppe Vesuviano (Na), nell'Area P.I.P., e, precisamente, in via Piano del Principe n°2.

In tale zona non vi è presenza di beni storici, artistici, archeologici e paleontologici.

L'impianto risulta essere in gestione della ditta “**VISCOFER S.a.s.**” con sede legale in Via Piano del Principe n°2, Comune di San Giuseppe Vesuviano (Na).

La localizzazione è mostrata nello Stralcio Corografico scala 1: 25.000, nello Stralcio Planimetrico Catastale e nello Stralcio Aerofotogrammetrico riportati in Tav.1.

La viabilità di accesso principale allo stabilimento è costituita dalla Strada Statale n.268 del Vesuvio e dall'Autostrada A30 Caserta – Salerno, attraverso il casello di Palma Campania.

Completa il quadro delle infrastrutture di trasporto presenti nell'area la linea ferroviaria della Circumvesuviana. Tale infrastruttura assicura sia il trasporto locale, smaltendo notevoli flussi pendolari, sia il collegamento su lunghe distanze.

La superficie totale dell'intera area è di circa 7.067 mq, di cui 1.211 mq preesistenti e 5.856 mq di progetto. Di questi, **6.455 mq** sono destinati all'impianto, catastalmente individuato al foglio n° 14 p.lle n°1.169 (area preesistente), 496 e 21 (area di ampliamento) del Comune di San Giuseppe Vesuviano (Na), come si evince dallo Stralcio Planimetrico Catastale allegato.

Il territorio su cui insiste l'impianto ricade in **zona P.I.P.**

### 3.1.5 SCENARIO INIZIALE (Stato di Fatto)

Il complesso industriale in cui sono previsti gli interventi in oggetto si trova nel territorio del Comune di San Giuseppe Vesuviano (NA) e, più precisamente, nell'ambito del vigente Piano per Insediamenti Produttivi (P.I.P.).

Il lotto di terreno esistente, completamente recintato, con muri in conglomerato cementizio e sovrastante ringhiere in ferro, presenta una superficie complessiva di circa 1.211 mq di cui 869 mq autorizzati all'attività di gestione rifiuti, relative alla demolizione veicoli a motore e rivendita parti usate e stoccaggio e trattamento rifiuti recuperabili speciali pericolosi e non pericolosi. Si presenta morfologicamente pianeggiante e quindi particolarmente idoneo all'attività da svolgere.

La superficie autorizzata di 869 mq su cui attualmente si svolgono le due attività è composta da aree coperte e scoperte, di seguito descritte.

### **3.1.6 Servizi comuni alle due attività**

D1) Pesa dei rifiuti in ingresso e uscita dagli impianti: i rifiuti, siano essi rottami ferrosi e non ferrosi o autoveicoli, sono pesati con lo stesso bilico.

D2) Utilizzo delle vasche a tenuta per lo stoccaggio delle acque reflue di prima pioggia di dilavamento del piazzale; visto che la tipologia delle acque di prima pioggia di dilavamento del piazzale hanno lo stesso carico inquinante per entrambe le attività, è ipotizzabile una gestione che risparmi risorse ed energia utilizzando le stesse vasche di disoleazione e sedimentazione primaria; ciò in virtù del fatto che tali reflui sono inviati allo stesso impianto di depurazione con lo stesso codice CER.

D3) Utilizzo degli uffici e servizi; a tale scopo, visto che si tratta di un'impresa a carattere familiare, le due attività possono utilizzare in comune servizi e uffici ai fini igienico sanitario e amministrativi.

### **3.1.7 Attività di stoccaggio e trattamento dei rottami ferrosi e non ferrosi.**

Tale attività si svolge su una superficie complessiva di mq 598,70 . Essa si svolge parte su una superficie coperta di mq  $81.70 + 31.50 = 113.20$  mq e parte sulla superficie scoperta di mq 485,50.

### **3.1.8 Attività di demolizione veicoli e descrizione delle misure di adeguamento al d.lgs. 209/03.**

L'attività di demolizione autoveicoli, rimorchi e simili della ditta VISCOFER S.a.s. di Viscovo Vincenzo si svolge all'interno di un impianto ubicato in zona compatibile, industriale esistente.

Il centro di raccolta e demolizione dei veicoli è organizzato, in relazione alle disposizioni contenute nel D.Lgs. 209/03, nei seguenti specifici settori corrispondenti, per quanto possibile, alle diverse fasi di gestione del veicolo fuori uso. La superficie complessiva

dell'impianto autorizzata con precedente decreto è pari a 869 mq; le aree sono distribuite secondo lo schema riportato in ottemperanza alle disposizioni del D. Lgs. 209/2003:

A) Area coperta adibita allo smontaggio e bonifica di veicoli e simili, stoccaggio rifiuti prodotti, deposito sostanze per bonifica degli idrocarburi 67,40 mq;

D) Area coperta di deposito e rivendita parti usate 21,10 mq;

C) Area scoperta di stoccaggio provvisorio rifiuti speciali non pericolosi (contenitori 1,2,3 e 5) 38.12 mq;

C) Area scoperta di messa in riserva per la preparazione al riciclaggio di rifiuti ferrosi e non ferrosi derivanti dalla demolizione 30.72 mq;

E) Area scoperta destinata al conferimento degli autoveicoli posto all'ingresso sul lato EST, 51.30 mq;

F) Area scoperta di servizio per transito automezzi area demolizione autoveicoli 52.92 mq

G) Area scoperta destinata alla viabilità interna e spazi di manovra 72.00 mq; (non computabile nell'area dell'impianto di demolizione).

In totale la superficie coperta risulta essere di 104.50 mq + 10.00 adibita ad uffici e servizi di progetto, mentre quella scoperta è di mq 165.8, il tutto per un totale di superficie di circa mq. 280.

### 3.1.9 Scenario a breve termine (Ampliamento).

Il progetto prevede l'**ampliamento dell'impianto** con conseguente **separazione ed adeguamento alla normativa vigente delle aree inerenti le due attività**:

- 1) l'attività riguardante la *DEMOLIZIONE DI VEICOLI A MOTORE*, rimorchi e simili con l'eventuale recupero di parti usate che si svolgerà sul lotto preesistente e su una piccola parte di quello di ampliamento e che verrà identificato con la denominazione di "LOTTO A";
- 2) l'attività riguardante lo *STOCCAGGIO E TRATTAMENTO DEI RIFIUTI RECUPERABILI PERICOLOSI E NON PERICOLOSI* che, invece, si svolgerà sulla zona di ampliamento che verrà identificata con la denominazione "LOTTO B".

#### 3.1.10 Lotto A:

Il Lotto A è adibito all'*attività di demolizione veicoli fuori uso e rivendita parti usate*.

Il progetto per il centro di demolizione veicoli presenta i seguenti requisiti impiantistici per il trattamento dei veicoli fuori uso, e cioè:

- a) area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta e stoccaggio dei liquidi degli autoveicoli;
- b) adeguata viabilità interna per un'agevole movimentazione dei lavoratori e delle macchine operatrici, anche in caso di incidenti;
- c) sistemi di convogliamento delle acque meteoriche dotati di pozzetti per il drenaggio, vasche di raccolta e di decantazione, separatori per oli da idrocarburi, 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;
- g) superficie coperta per la rivendita di parti usate;
- h) superficie coperta per la bonifica e lo smontaggio degli autoveicoli;
- i) attrezzature per la bonifica dell'autoveicolo (ponte sollevatore, macchine per estrazione oli e liquidi, macchina per estrazione gas, serie di attrezzi per lo smontaggio e disassemblaggio autoveicoli).

Il centro di demolizione, inoltre, è stato progettato in modo tale da garantire:

1. un adeguato stoccaggio dei pezzi smontati e lo stoccaggio su superficie impermeabile dei pezzi contaminati da oli;
2. lo stoccaggio degli accumulatori in appositi contenitori;
3. 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;
4. un'adeguata area con contenitori per lo stoccaggio dei pneumatici fuori uso, del vetro, dei paraurti e della tappezzeria;
5. un'adeguata area per la preparazione al riciclaggio dei rottami ferrosi e non ferrosi derivanti dalla demolizione degli autoveicoli.

### 3.1.10.1 Descrizione del processo di demolizione.

- **Generalità**

Dall'attività di demolizione dei veicoli fuori uso si possono ottenere diversi materiali che, se non reimpiegabili tal quali, vanno gestiti come rifiuti da avviare al recupero o rifiuti da inviare in discarica. A seconda della composizione e del tipo di materiale, partendo dalla fase di messa in sicurezza, i diversi materiali e componenti vengono estratti dall'automobile per poi seguire diversi processi di trattamento fino alla frantumazione e successivo riciclo.

La metodologia di trattamento per la gestione del recupero dei veicoli a fine vita si basa essenzialmente sulla frantumazione delle carcasse per il riciclaggio dei rottami ferrosi e non ferrosi, che corrisponde a circa il 75% del peso di ciascun veicolo, mentre l'insieme dei restanti materiali, comunemente chiamato "fluff", stimata intorno al 25% del peso del veicolo, è destinata in maggior parte al reimpiego e recupero. Tutto ciò determina che una parte del fluff dovrà essere recuperata e valorizzata.

Nella tabella a seguire vengono presentate le diverse categorie di rifiuti presenti in un'autovettura, che dopo lo smontaggio e la bonifica vengono avviati al riciclaggio o recupero:

<b>ROTTAMI FERROSI</b>	Carcasse veicoli bonificati privi di plastica e pneumatici; Parti di veicolo private di altre impurità;
<b>ROTTAMI NON FERROSI</b>	Alluminio, parti di veicoli (cerchi, scatole guida, cambi, ecc.); Spezioni di cavi in rame;
<b>ROTTAMI METALLICI MISTI</b>	Radiatori raffreddamento misto rame; Radiatori raffreddamento misto alluminio; Motori misto ghisa/alluminio; Motori e cambi misto acciaio/alluminio; Acciaio/alluminio.
<b>MARMITTE CATALITICHE</b>	
<b>VETRI</b>	
<b>PNEUMATICI</b>	
<b>PLASTICHE</b>	Imbottiture sedili, Paraurti, Plance, Serbatoi, Vaschette,

	Altri accessori.
--	------------------

Per quanto concerne i materiali metallici ferrosi e non ferrosi (che compongono circa il 75% del peso/veicolo), previo trattamenti specifici, quali, ad esempio, la frantumazione, vengono assorbiti dall'industria metallurgica. Dai veicoli rottamati provengono una serie di parti in plastica come ad esempio: paraurti (polipropilene), imbottiture dei sedili (poliuretano), serbatoi (polietilene alta densità), coppe delle ruote (poliammide), ecc., l'industria del riciclaggio della plastica copre abbastanza uniformemente il territorio nazionale. Poiché le parti in plastica provenienti dalla demolizione presentano composizioni molto eterogenee, è la presenza di altri materiali e la loro separabilità dal pezzo in plastica, che ne determina il grado di riciclabilità. Le industrie di riciclo di questo materiale necessitano di pezzi in plastica quanto più possibile omogenei, integri, monomateriale. Per omogeneo si intende stesso tipo di pezzo (copriruota, serbatoio carburante, serbatoi fluidi, condotti aerazione, catarifrangenti, ecc.). Purtroppo i singoli pezzi sono a volte fabbricati con tipi diversi di plastica, ad esempio PP (Polipropilene) e HDPE (Polietilene bassa densità), sistemi di individuazione automatica (delettori) possono portare alla separazione per tipo. Per integro si intende che non siano state effettuate triturazioni, frantumazioni o macinazioni dei vari pezzi. Ciò porterebbe all'impossibilità di separazione delle varie materie plastiche e all'impossibilità quindi di riciclare. Per monomateriale si intende che il pezzo da riciclare sia costituito quanto più possibile di sola plastica. Il trattamento meccanico delle varie materie plastiche viene effettuato per ottenere un materiale il più possibile simile alla corrispondente materia plastica vergine. Più il riciclato si avvicina alla purezza ed al colore del materiale vergine, più alto sarà il suo valore commerciale. Il riciclo meccanico delle materie plastiche ha inizio con una accurata selezione per tipo di materia plastica e la relativa separazione di materiali indesiderati (metallo, vetro, ecc.), può seguire una cernita del materiale per colorazione. Queste fasi di selezioni sono le più importanti per l'ottenimento di una buona qualità finale della materia plastica. Segue poi una macinazione effettuata al fine di eliminare frammenti metallici presenti. Il macinato è poi sottoposto ad un lavaggio per rimuovere la terra, frammenti metallici fini e per effettuare una eventuale ulteriore separazione di materie plastiche pesanti (che affondano in acqua) e materie plastiche leggere (che galleggiano).

L'asciugatura del macinato predispone per la sua conversione in pellets (perline, granuli, cubetti..) tramite l'estrusione che fonde la plastica e la estrude attraverso una filiera. I pellets vengono quindi miscelati in appositi silos, vengono analizzati per valutare la purezza (contaminazione da altre materie plastiche) e le caratteristiche meccaniche specifiche per ogni

materiale plastico. I suddetti materiali riciclati sono utilizzati nei settori dell'edilizia, dell'agricoltura, della produzione di beni durevoli (elettrodomestici, auto ecc.). In generale sostituiscono o vengono miscelati con le corrispondenti materie plastiche vergini.

Per quanto concerne il recupero della gomma (presente con una quota del 3,6% circa del peso del veicolo), esistono centri di riciclaggio in cui i pneumatici vengono sottoposti a trattamento (triturazione) per ottenere un materiale da avviare al recupero, di diversa granulometria secondo le richieste di mercato. Ciò avviene normalmente con macinazione meccanica a temperatura ambiente, per stadi successivi, in modo da ottenere varie pezzature dalle più grosse alle più fini.

Altre tecniche di macinazione, meno diffuse, prevedono il congelamento preventivo della gomma mediante azoto liquido. La gomma, una volta irrigidita, viene percossa con mulini a martelli ottenendo lo sbriciolamento della stessa e la formazione di granulati e polverini (normalmente di frazioni più fini di quelle ottenute per macinazione a temperatura ambiente).

Una pezzatura più grossolana contenente acciaio strutturale, può essere utilizzata come combustibile alternativo in cementeria al ciclo di produzione del clinker. Pezzature più fini completamente deferrizzati, e separati da eventuali presenze di materiale tessile, sono utilizzati come materie prime alternative nella produzione di mescole e manufatti in gomma.

Anche per il vetro si ha una possibilità di riciclo molto ampia. I rifiuti di vetro possono essere conferiti alle piattaforme autorizzate che provvedono ai trattamenti necessari (selezione ecc.) per la produzione di materiale riciclabile da avviare alle vetrerie.

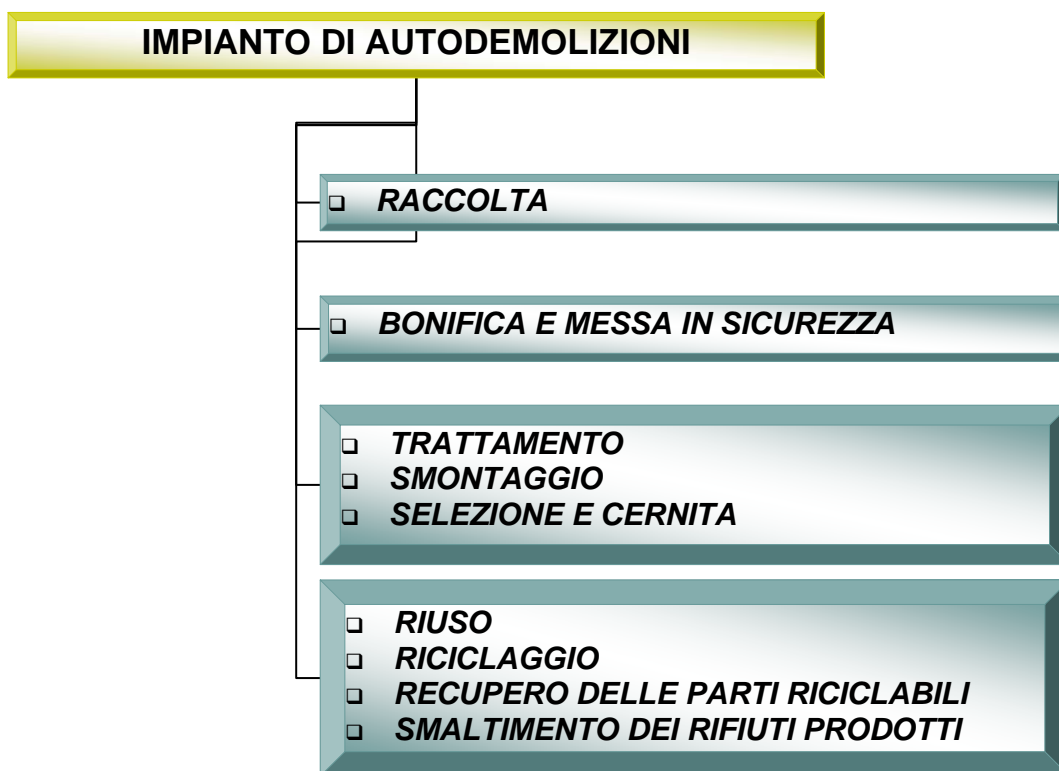
Per quanto concerne il processo di recupero delle batterie esauste, dal centro di raccolta le batterie esauste vengono trasportate in moderni impianti industriali in cui sono dapprima frantumate e poi lavorate per recuperarne le materie prime riutilizzabili e smaltire tutto ciò che non è recuperabile. I principali componenti delle batterie sono il piombo, la plastica e l'acido solforico. Dopo la frantumazione delle batterie, questi componenti vengono separati e sottoposti a trattamenti diversi. L'acido solforico, raccolto tramite canalizzazioni, viene inviato all'impianto di depurazione dove, con l'aggiunta dei necessari reagenti, viene neutralizzato e smaltito. La plastica, polipropilene e PVC, separata per gravità dopo la frantumazione della batteria, viene accuratamente lavata e ridotta in scaglie ed è pronta per essere riutilizzata anche, per esempio, per produrre nuove scatole di batterie. Il piombo delle batterie è presente sia sotto forma metallica, nelle griglie, che sotto forma di un impasto di sali e ossidi che va sotto il nome di pastello. Separato anche esso dagli altri componenti in seguito alla frantumazione viene avviato ai forni dove con aggiunta di additivi quali il carbonato sodico, trucioli di ferro e carbone viene fuso alla temperatura di circa 800 gradi.



Dai forni si ricava il cosiddetto piombo d'opera che contiene ancora una certa quantità di elementi impuri, quali il rame, lo stagno e l'antimonio. Il piombo d'opera viene rifuso in caldaie e dopo una prima schiumatura, viene sottoposto a trattamenti chimico-fisici diversi per eliminare le impurità e ottenere il piombo o leghe di piombo commerciali.

- **Diagramma a blocchi attività di demolizione**

L'attività di demolizione del veicolo si articola in 4 fasi:



### ***RACCOLTA***

- acquisizione dei veicoli fuori uso o loro parti provenienti dalla manutenzione;
- rilascio certificazione di presa in carico;

- cancellazione e verifica della radiazione presso il P.R.A.

### ***BONIFICA E MESSA IN SICUREZZA***

Prima di un ulteriore trattamento si procede allo smontaggio dei componenti dei veicoli fuori uso o ad altre operazioni equivalenti volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente: i componenti o i materiali etichettati o contenenti piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente, devono essere rimossi prima di procedere ai vari trattamenti. La fase di bonifica prevede la rimozione dei seguenti componenti:

ACCUMULATORI AL PIOMBO: le batterie asportate vengono selezionate, verificate riutilizzate (se ritenute reimpiegabili) o stoccate come rifiuti pericolosi (quelle ritenute fuori uso e destinate alle attività di riciclaggio);

OLI ESAUSTI: prelievo di tutti gli oli contenuti nel cambio, motore, trasmissione, circuito freni e circuiti idraulici, raccolti separatamente per tipologie omogenee;

REFRIGERANTI: devono essere prelevati, indipendentemente dal grado di diluizione con acqua ed avviati al successivo smaltimento salvo l'opportunità di reimpiego tal quale.

CARBURANTI: tutti i serbatoi di carburanti devono essere svuotati; i liquidi estratti devono essere raccolti separatamente per tipologia ed avviati ad un immediato riutilizzo.

CONTENITORI DI COMBUSTIBILI GASSOSI: vengono asportati a causa del pericolo di esplosioni generate dalla loro eventuale presenza durante la frantumazione della carcassa.

CFC E HFC: i fluidi refrigeranti contenuti nei condizionatori vengono asportati a mezzo dispositivi aspiranti che operano in circuito chiuso per evitare qualsiasi rilascio nell'atmosfera.

MATERIALI ESPLOSIVI (es. AIRBAG): solitamente vengono già neutralizzati a seguito di incidenti. Nel caso contrario saranno rimossi e destinati al reimpiego o neutralizzati prima dell'asportazione.

I rifiuti liquidi e pericolosi derivanti dalle operazioni di bonifica vengono stoccati in contenitori compatibili con le loro caratteristiche chimico-fisiche e con le normative vigenti in materia ed atti al successivo allontanamento.

### ***TRATTAMENTO – SMONTAGGIO – SELEZIONE***

Le operazioni di trattamento, smontaggio e selezione sono finalizzate a suddividere i componenti secondo la loro destinazione finale, ad asportare dal veicolo le parti di pregio suscettibili di un reimpiego diretto classificabili come ricambi usati e selezionare i materiali

da avviare al recupero e/o riciclaggio. I materiali e i componenti selezionati vengono suddivisi per tipologia e classificazione commerciale. I materiali da avviare al riciclaggio e/o smaltimento vengono stoccati divisi per tipologie omogenee.

### **RIUSO – RICICLAGGIO - RECUPERO E SMALTIMENTO**

- Commercializzazione delle parti di ricambio;
- Conferimento dei materiali recuperabili alle aziende specifiche di riciclaggio;
- Conferimento dei rifiuti destinati allo smaltimento presso impianti autorizzati.

#### **3.1.10.2 DESCRIZIONE DELLE AREE**

L'attività di demolizione veicoli fuori uso occupa interamente la superficie preesistente autorizzata all'attività, più parte della zona di ampliamento, per una superficie totale di 1.023 mq.

Le aree sono così distribuite:

- Tettoia in ferro adibita alla *bonifica di veicoli e simili* (mq 46,40);
- Tettoia in ferro adibita allo *smontaggio e bonifica motori* (mq 20,50);
- Area scoperta adibita allo *stoccaggio pezzi di ricambio destinati alla vendita* (mq 37,75);
- Area scoperta adibita al *conferimento veicoli* (mq 627).
- Area di messa in riserva R13 codice Cer 160118 (metalli non ferrosi) mq 19,00
- Area di messa in riserva R13 codice Cer 160117 (metalli ferrosi) mq 17,5
- Area messa in riserva R13 160106 pacchi di carrozzeria mq 17,5
- Area adibita allo smontaggio piccoli pezzi mq 31,50
- Area per la messa in riserva Codice Cer 170404 e codice Cer 160122 e deposito contenitori per paraurti ,tappezzerie,vetro ,pneumatici,catalizzatori mq 27,50

#### **3.1.10.3 Analisi tecnica dell'attività di gestione rifiuti del centro di demolizione veicoli motori fuori uso**

L'attività riguarda il trattamento di un numero di autoveicoli max stoccabile in fase di conferimento e bonifica pari a  $1.023 \text{ mq} / 40 \text{ mq} / \text{autoveicolo} = 25$  veicoli max da poter stoccare in fase di conferimento contemporaneamente all'interno dell'impianto di demolizione veicoli e simili.

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

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

C'è da specificare che alla chiusura finale dell'impianto di trattamento, la ditta VISCOFER S.a.s. provvederà al ripristino ambientale dell'area utilizzata, secondo le modalità stabilite dalla Regione nel provvedimento di autorizzazione. Sarà data priorità all'utilizzo di specifiche tecniche di ingegneria per la restituzione del sito agli usi industriali.

#### **3.1.10.4 Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso.**

Al veicolo da demolire, vengono 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 a 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.

### **3.1.10.5 Attività di demolizione per il riutilizzo e il recupero di materia e energia dall'autoveicolo.**

Eseguite la fasi di messa in sicurezza del veicolo, si è pronti per la fase successiva che riguarderà l'identificazione di tutti i materiali e componenti etichettati o resi identificabili, e le fasi di promozione al riciclaggio dei rottami ferrosi e non ferrosi, di smaltimento per il recupero delle componenti di vetro, plastica, gomma e rifiuti tessili per il recupero delle batterie al piombo esauste, gli oli minerali esausti, marmitte catalitiche; per i rifiuti liquidi e solidi non recuperabili si provvede allo smaltimento presso discariche controllate, termovalorizzatori e impianti di stoccaggio e trattamento rifiuti.

Nello specifico l'attività di demolizione per raggiungere gli obiettivi di cui sopra si compone delle seguenti fasi:

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

### **3.1.10.6 Stoccaggio dei rifiuti prodotti dal processo di demolizione veicoli.**

I contenitori, i serbatoi fissi e mobili, compresi le vasche ed i bacini utilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti derivanti dalle operazioni di messa in sicurezza del veicolo fuori uso, posseggono adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche e alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti stessi ivi contenuti.

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 sono mantenuti in perfetta efficienza, al fine di evitare dispersioni nell'ambiente.

Il serbatoio fisso e mobile ha un volume residuo di sicurezza pari al 10 % ed è dotato di dispositivo antitraboccamento, di tubazioni di troppo pieno e di indicatore di livello.

Siccome lo stoccaggio provvisorio dei rifiuti liquidi pericolosi viene effettuato in una coppia di serbatoi fuori terra pari a circa  $250 \times 2 = 500$  lt, vi è un bacino di contenimento di capacità pari a 1230 lt, quindi sufficiente per poter gestire un'emergenza in caso di sversamento accidentale del serbatoio.

Anche per lo stoccaggio provvisorio degli idrocarburi provenienti dalle operazioni di bonifica dei veicoli saranno utilizzati n. 2 serbatoi (uno per il gasolio e uno per le benzine) contenuti all'interno di un bacino di contenimento di capacità pari a 1230 lt, sufficiente per poter gestire un'emergenza in caso di sversamento accidentale dei serbatoi.

Sui recipienti viene apposta un'etichettatura, con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose e non pericolose.

Lo stoccaggio che riguarda gli accumulatori viene 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 è realizzato su basamenti impermeabili resistenti all'attacco chimico dei rifiuti, ciò permette la separazione dei rifiuti dal suolo sottostante. In tal modo l'area possiede una pendenza tale da convogliare gli eventuali liquidi in apposite canalette 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 viene 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 mobili, utilizzati all'interno dell'impianto di trattamento della ditta VISCOFER S.a.s., e non destinati a essere reimpiegati per le stesse tipologie di rifiuti, verranno, se economicamente conveniente, 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.

### **3.1.10.7 Criteri di gestione del centro di demolizione veicoli fuori uso.**

Nell'area di conferimento non sarà consentito l'accatastamento dei veicoli.

Per lo stoccaggio del veicolo messo in sicurezza e non ancora sottoposto a trattamento sarà ammessa la sovrapposizione massima di 2 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 tre metri di altezza (così come prescritto nella delibera G.R.C. n° 2156 del 26/11/2004 – punto 16) .

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 Gestori Ambientali per la raccolta e il trasporto, ai sensi dell'ex D.Lgs. 22/97, oggi D.Lgs. 152/06 e D.M. 406/98 e successive modifiche ed integrazioni. Le operazioni di stoccaggio di tali rifiuti saranno effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e/o fluidi.

Infine, i pezzi smontati pronti per la rivendita saranno stoccati in luogo coperto su appositi scaffali recanti etichette di individuazione. I pezzi contaminati da oli saranno stoccati su basamenti impermeabili.

I veicoli arriveranno dunque all'impianto in oggetto sia dai privati cittadini che dalle concessionarie di autoveicoli; all'ingresso verranno registrati su un apposito registro vidimato dagli organi competenti dove saranno riportate tutte le notizie riguardanti il proprietario e l'autoveicolo, successivamente verrà rilasciato un formulario di identificazione del rifiuto che vale anche come foglio di avvenuta demolizione; dopo la fase di registrazione gli autoveicoli verranno portati nell'area di conferimento e da qui dopo un periodo di sosta verranno conferiti nell'area di bonifica e nell'area di smontaggio degli stessi, qui subiranno l'eliminazione degli oli esausti e dei liquidi idraulici eventualmente presenti nell'autoveicolo i quali saranno stoccati in contenitori esterni fuori terra in ferro zincato e delle batterie al piombo esauste stoccate in appositi serbatoi di raccolta posti fuori terra e posizionati al coperto all'interno del capannone.

Quindi, con l'ausilio di un ponte sollevatore, verrà completata la fase di smontaggio, dopo di che seguirà la bonifica finale e lo stoccaggio della carcassa, i pezzi meccanici in buono stato verranno portati nell'area adibita alla rivendita dei pezzi usati mentre le parti obsolete

verranno accatastate nell'area scoperta di stoccaggio provvisorio delle carcasse trattate (nel piazzale).

A questo punto il trattamento dell'autoveicolo sarà terminato; la fase successiva sarà il conferimento delle carcasse trattate ai rottamai della zona o ai centri di triturazione delle carcasse di autoveicoli (Mulini) dislocati sul territorio Regionale e Nazionale.

Si vogliono di seguito descrivere alcuni dati tecnici relativi all'attività di auto-demolizione con recupero di parti usate e rottamazione allo scopo di fornire gli elementi necessari all'individuazione delle caratteristiche utilizzate per lo svolgimento dell'attività nel rispetto del D.Lgs. 152/06.

### **3.1.10.8 Dimensioni ed articolazione dell'impianto di progetto relativo alla demolizione dei veicoli fuori uso (quantità massima stoccabile e movimentazione massima annua).**

Tenuto conto dei tempi medi di permanenza massima (6 mesi) di una carcassa all'interno dell'impianto, della velocità del ciclo di lavorazione e della possibilità di accatastamento, si determina, con procedure teoriche ed empiriche, la superficie necessaria per la lavorazione della carcassa, che risulta essere di mq 40,00.

La dimensione globale dell'impianto si commisura al numero di carcasse da pre-trattare e dalla considerazione che l'altezza delle carcasse pre - trattate e trattate non dovrà superare i tre metri.

In particolare, per l'impianto della società in oggetto, così come si rileva dai grafici allegati alla presente, si avrà che il numero di carcasse presunto da trattare contemporaneamente all'interno dell'impianto è di circa 25, calcolato in base alla superficie minima necessaria per la lavorazione di una carcassa (40,00 mq) ed in base alla superficie dell'impianto adibita alla demolizione degli autoveicoli (1.023 mq).

In definitiva, in un anno si intendono trattare nell'impianto in oggetto circa 1200 carcasse all'anno; con una media di 5 autoveicoli/giorno; le carcasse moltiplicate per il peso medio di circa 0,86 ton, forniscono una quantità di circa 1.032 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).



## 3.2 CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

### 3.2.1 Descrizione del progetto

L'attività di demolizione veicoli a motore e rivendita parti usate si svolge sul lotto preesistente e su una porzione del lotto di ampliamento (il tutto indicato con la denominazione "LOTTO A").

Le dimensioni delle aree coperte e scoperte utilizzate per l'attività demolizione sono meglio evidenziate sugli elaborati grafici allegati e computate con il paragrafo di seguito descritto. Tutte le disposizioni riportate nei capitoli del presente studio saranno rispettate nella realizzazione del progetto di separazione e adeguamento alle norme di prevenzione dell'inquinamento dalla ditta "**VISCOFER S.a.s.**" come si evince dai grafici allegati al presente.

### 3.2.2 Le opere esistenti

Attualmente il lotto destinato all'attività di demolizione veicoli a motore e rivendita parti usate e stoccaggio e trattamento rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi si estende su una superficie utile pari a 1.211 mq di cui 869 mq sono autorizzati all'impianto.

Quest'area è caratterizzata da: *tettoie in ferro* sotto cui si svolge l'attività di demolizione veicoli fuori uso e rivendita parti usate; un *locale adibito ad uffici e i servizi* in pannelli metallici per separare le aree di lavorazione dalle aree adibite ad uffici e servizi.

La recinzione esterna è costituita da un muretto e, per alcuni tratti, da una sovrastante barriera metallica.

### 3.2.3 Le opere previste in adeguamento del centro

Essendo l'area in oggetto già predisposta all'attività di demolizione veicoli fuori uso e rivendita parti usate, non vi sarà la realizzazione di alcuna opera strutturale, ma solo di adeguamento alla normativa vigente.

Oltre all'utilizzo dei manufatti già esistenti, si prevede anche la realizzazione delle seguenti opere:

- rifacimento degli **impianti di raccolta delle acque nere** provenienti dai servizi igienici,
- rifacimento della **rete di raccolta delle acque grigie** provenienti dai servizi igienici;

- realizzazione della **rete di raccolta dei liquidi** eventualmente provenienti dall'area di bonifica e messa in sicurezza;
- rifacimento della **rete di raccolta delle acque di dilavamento del piazzale**, con annesso vasche di sedimentazione e disoleazione primaria;
- Aumento della superficie dell'area di conferimento degli autoveicoli;
- Installazione di nuove attrezzature per il trattamento degli autoveicoli demoliti.

a) **Allestimento generale ed urbanizzazione dell'area**

Saranno sottoposti ad adeguamento:

- ⇒ Piazzali e viabilità interna;
- ⇒ Sistema fognario di raccolta acque nere e meteoriche;
- ⇒ Impianto di trattamento delle acque di dilavamento piazzale di prima pioggia
- ⇒ Pannelli fonoassorbenti mobili
- ⇒ Rete innaffiamento, irrigazione ed antincendio
- ⇒ Rete idrica
- ⇒ Illuminazione esterna;
- ⇒ Parcheggio per esterni ed interni;
- ⇒ Opere a verde;
- ⇒ Nuove attrezzature per la demolizione.

L'area preesistente ingloberà anche una parte di quella di ampliamento pari a 543 mq destinata ad Area Conferimento Veicoli.

Nell'area scoperta interna al capannone si prevede di posizionare le seguenti attrezzature:

□ **n° 1 Pressa Idraulica.**

Per quanto riguarda le **emissioni in atmosfera**, l'attività di demolizioni veicoli a motore fuori uso ha adottato tutte le tecnologie per la prevenzione dell'inquinamento svolte rientrando nell'elenco delle attività ad inquinamento scarsamente rilevante. Le emissioni che derivano dalla pressa idraulica sono di tipo diffuso

### 3.2.4 Piazzale e viabilità interna

La superficie totale del **lotto A** destinato all'*attività di demolizione veicoli a motore e rivendita parti usate* è di mq 1.216 ed è recintata da un muro in conglomerato cementizio con sovrastante ringhiera in ferro zincato. All'esterno sono state previste aree adibite a parcheggio.

Il progetto per le aree scoperte utilizzate per l'attività prevede un'opportuna impermeabilizzazione per l'intera superficie scoperta, con un pavimento industriale formato da un massetto in cemento armato impermeabile, avente uno spessore minimo di 25 cm e massimo di 30 cm, trattato in superficie con resine antifluidi.

Il pavimento è munito di adeguate pendenze per il naturale deflusso delle acque di prima pioggia di dilavamento in apposite griglie di raccolta, così come individuato nella planimetria allegata.

Le aree coperte e scoperte utilizzate per l'attività saranno opportunamente impermeabilizzate, con massetto in cemento armato avente uno spessore minimo di 25 cm, corredato da rete elettrosaldata  $\varnothing$  8 mm ogni 30 x 30 cm, inoltre il massetto sarà munito di adeguate pendenze per il naturale deflusso delle acque piovane e di dilavamento del piazzale nelle griglie di raccolta poste sul piazzale

Per la recinzione esterna esistente, costituita da un muretto e, in alcuni tratti, sovrastante barriera metallica si prevede un'opportuna manutenzione e adeguamento.

### 3.2.5 Acque reflue

La tipologia delle acque reflue prodotte dalla ditta in oggetto sono differenziate in tre tipi:

- **rete acque nere e grigie;**
- **rete acque di dilavamento piazzale.**

Il loro corretto smaltimento rappresenta la migliore difesa delle acque sotterranee e superficiali, del suolo e del sottosuolo, per inquinamento da idrocarburi e simili.

#### **Rete acque nere e grigie**

Le acque nere e grigie, provenienti dai servizi igienici dell'impianto del Lotto A, confluiranno, attraverso una tubazione di 200 mm di diametro incanalata nel massetto della pavimentazione, in pozzetti di raccolta e derivazione 50 x 50 x 50 cm e, successivamente, in un pozzetto di allaccio in fogna ed ispezione finale 70 x 70 x 100 cm.

### **Rete acque di dilavamento piazzale**

Le acque di dilavamento piazzale, attraverso adeguate pendenze del massetto, confluiranno in griglie di raccolta a nastro (0.30 m x 1.30 m) collegate tra loro e, dopo aver subito un pretrattamento in due vasche, rispettivamente di sedimentazione primaria e disoleazione primaria, convertono in un pozzetto fiscale ed infine in un pozzetto temporizzatore. Dal pozzetto temporizzatore citato, si prevede il collegamento ad un impianto di depurazione.

Le acque reflue di dilavamento piazzale (acque di prima pioggia), raccolgono tutte le sostanze inquinanti (oli e simili) presenti sulla superficie del piazzale derivanti dallo stoccaggio dei rifiuti e dal transito degli automezzi sul piazzale, pertanto, in seguito al pretrattamento sopra descritto, necessitano di ulteriore depurazione che avviene in apposito impianto.

### **3.2.6 LOTTO B**

Il **Lotto B** è adibito all'*attività di stoccaggio e trattamento rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi*.

Tale attività occupa interamente il lotto di ampliamento per una superficie di mq 5432

#### **3.2.6.1 Descrizione generale del processo di stoccaggio e trattamento rifiuti speciali non pericolosi**

L'attività di stoccaggio e trattamento di rifiuti speciali non pericolosi destinati al recupero e stoccaggio rifiuti pericolosi, che si svolge all'interno dell'impianto, ha come obiettivo finale la preparazione al riciclaggio dei materiali pretrattati nell'impianto per le operazioni successive, che possono essere di recupero, riciclo. Le altre tipologie di rifiuti non aventi potenziali caratteristiche di riciclaggio vanno all'impianto finale di smaltimento (discarica, termovalorizzatore, impianto di trattamento chimico-fisico).

Tutti i rifiuti, una volta entrati all'interno dell'impianto della ditta "**VISCOFER S.a.s.**", sono sottoposti alle procedure di controllo, verifica e accettazione.

Conviene distinguere le *modalità di gestione* dei rifiuti speciali non pericolosi da quelle dei rifiuti speciali pericolosi:

- **Modalità di gestione dei rifiuti speciali non pericolosi solidi destinati al recupero:**

Dopo le fasi di registrazione sul registro di carico e scarico dei rifiuti, si passa ad una fase preliminare di selezione e cernita manuale direttamente nell'area dedicata a tale operazione. Operatori specializzati dividono i rifiuti per tipologie omogenee suddividendoli in cumuli omogenei merceologicamente. La fase di trattamento consiste in una singola operazione di triturazione a mezzo di un tritratore e separatore.

I rifiuti, una volta effettuata l'operazione di selezione e cernita, sono stoccati o all'interno di cassoni scarrabili o in aree dedicate alla messa in riserva; poi, con una gru mobile da piazzale, vengono caricati nella pressa o nel tritratore dove avviene il trattamento di riduzione volumetrica o di adeguamento volumetrico.

I rifiuti che vengono stoccati senza trattamento in D15 (deposito preliminare prima di una delle operazioni di cui ai punti da D1 a D14, escluso il deposito temporaneo, prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti), invece, sono sempre posti all'interno dei cassoni e poi, una volta raggiunto il carico necessario, vanno all'impianto finale di smaltimento (discarica, termovalorizzatore, impianto di trattamento chimico-fisico).

La preparazione al riciclaggio dei rifiuti che entrano nel proprio impianto produce le seguenti tipologie omogenee di rifiuti pronti per il riciclaggio (vere e proprie MPS) di seguito descritte:

1	balle di carta e cartone
2	rottami di vetro e simili
3	scarti di tessuto e simili
4	scarti di cuoio, pelle e simili
5	scarti di legno e simili
6	scarti di plastica e simili
7	rottami ferrosi e non ferrosi
8	matrici per CDR

I rifiuti tipo gli imballaggi in multimateriale, la plastica, la carta e cartone, il legno, gli scarti di cuoio e pelle, gli scarti di tessuto, che per purezza, composizione merceologica e stato chimico-fisico non possono essere preparati al riciclaggio come MPS, vanno nel circuito del riciclaggio in altri impianti.

Nella gestione dei rifiuti può capitare che ai produttori e ai detentori sono forniti appositi contenitori di forma quadrata o rettangolare o circolare di plastica, ferro zincato o legno, a

seconda della tipologia di rifiuto che in essi deve essere stoccato. Una volta riempito, il contenitore sarà chiuso dal produttore stesso dei rifiuti nel luogo di produzione e dotato di opportuna etichetta esterna recante tutte le caratteristiche del rifiuto stesso.

La ditta “**VISCOFER S.a.s.**”, una volta riempiti, porta i contenitori direttamente nel proprio impianto per lo stoccaggio provvisorio, secondo le modalità in D15 e R13 e, dopo un periodo di sosta, smaltiti o avviati al recupero.

### **Le categorie di recupero e smaltimento rifiuti che si intendono svolgere nell'impianto VISCOFER S.a.s.**

Le attività di stoccaggio, recupero e trattamento rifiuti previste nell'impianto possono essere essenzialmente ricondotte alle seguenti categorie:

- Deposito temporaneo (D15) di rifiuti da destinare alle fasi di smaltimento (da D1 a D12);
- Stoccaggio provvisorio dei rifiuti;
- Messa in riserva (R13) preliminare alle categorie di recupero rifiuti (da R1 a R12);
- Selezione e cernita per eliminare le impurità dai rifiuti da destinare a recupero (R13);
- Trattamento di rifiuti solidi di natura organica destinati al recupero (R3);
- Trattamento di rifiuti solidi metallici destinati al recupero (R4);
- Trattamento di rifiuti solidi inorganici destinati al recupero (R5).

### **Le fasi del processo produttivo**

Le fasi di lavorazione previste costituiscono un sistema di pretrattamento dei rifiuti, cioè l'insieme di operazioni atte a predisporre il materiale alle operazioni successive, che sono essere di preparazione al riciclaggio a mezzo di trattamento meccanico a freddo ; alla fine si ottengono materie prime seconde pronte per il , recupero, riciclo, termovalorizzazione .

Se il rifiuto che arriva all'impianto proviene da raccolta differenziata, le tecnologie utilizzate sono più semplici e meno costose, perché il materiale ha già subito un importante processo di selezione all'origine.

I pretrattamenti possono avere come obiettivo:

- ❑ la separazione di frazioni omogenee, nel caso di rifiuti misti in multimateriale;
- ❑ il miglioramento della qualità del materiale raccolto;
- ❑ la selezione dello stesso materiale in frazioni con caratteristiche merceologiche differenti, da inviare a impianti distinti.

Il **pretrattamento**, dunque, nel nostro impianto, raggiunge i seguenti obiettivi:

- ❑ la separazione e il parziale recupero di materiali (inerti, metalli, carta, vetro, plastica, cascami tessili e legno);
- ❑ la riduzione della quantità di materiale da inviare in discarica;
- ❑ il miglioramento delle caratteristiche di combustibilità (riduzione umidità e inerti, innalzamento del potere calorifico dei rifiuti ad elevato potere calorifico).

Le fasi principali del processo produttivo previste per l'impianto in oggetto sono così sintetizzate:

- ❑ **Ingresso;**
- ❑ **Pesatura e identificazione rifiuti;**
- ❑ **Classificazione per codici CER;**
- ❑ **Conferimento nelle aree di stoccaggio provvisorio;**
- ❑ **Selezione e cernita;**
- ❑ **Disassemblaggio;**
- ❑ **Messa in sicurezza;**
- ❑ **Trattamento meccanico a freddo**
- ❑ **Stoccaggio provvisorio;**
- ❑ **Messa in riserva;**
- ❑ **Deposito preliminare;**
- ❑ **Trasporto al Recapito finale di recupero o riciclaggio;**
- ❑ **Trasporto al sito finale di smaltimento.**

#### Ingresso

La fase iniziale consiste nell'arrivo dei rifiuti nell'area dell'impianto attraverso l'ausilio di automezzi.

#### Pesatura e identificazione rifiuti

Consiste inizialmente nella effettuazione delle operazioni di pesatura del mezzo conferente, nella verifica della validità dei documenti autorizzativi e dei formulari di accompagnamento e nella immediata identificazione (per impedire l'ingresso di sostanze non previste).

### Classificazione per codici CER

Dopo l'identificazione i rifiuti vengono classificati in base ai codici CER per poter poi essere conferiti nelle aree predisposte.

### Conferimento nelle aree di stoccaggio provvisorio

I rifiuti, una volta identificati e classificati, verranno conferiti nelle aree predisposte in base al codice CER di appartenenza.

I rifiuti saranno scaricati o all'interno di cassoni a perfetta tenuta o su basamento impermeabile.

I rifiuti speciali pericolosi sono stoccati al coperto, in zona controllata, all'interno di contenitori a perfetta tenuta, mentre i rifiuti speciali non pericolosi sono stoccati allo scoperto o su cassoni coperti da teli impermeabili o su basamento impermeabile.

### Selezione e cernita

La linea di selezione consiste nella cernita manuale che determina la separazione dei materiali in modo tale da ottenere cumuli omogenei da avviare alle successive fasi di pretrattamento o alle aree di stoccaggio predisposte nell'impianto.

I rifiuti, quindi, subiranno una fase di selezione e cernita manuale da parte di operatori specializzati, per determinare l'allontanamento di rifiuti non conformi merceologicamente, oppure per eliminare rifiuti ingombranti che necessitano di disassemblaggio.

### Disassemblaggio

I rifiuti ingombranti i RAEE e simili subiscono la procedura di disassemblaggio che deve essere precedentemente determinata con precisione e sequenzialità perché da ciò dipende sostanzialmente la possibilità di recuperare i componenti.

È il momento in cui gli ingombranti, i RAEE e simili vengono smantellati, al fine di procedere alla selezione dei materiali e all'isolamento dei componenti contaminanti. Questa fase, come la precedente, del resto, richiede un'alta componente di manodopera e di professionalità individuale, che poco si presta ad essere automatizzata, per la grande varietà delle situazioni che si possono verificare.



In questa fase andranno asportate le sostanze pericolose, eventualmente presenti nelle apparecchiature e nei rifiuti ingombranti in genere, per essere bonificate.

#### Messa in sicurezza

Consiste nelle operazioni di bonifica delle parti considerate inquinanti poiché contaminate da sostanze nocive all'ambiente. In questa fase tutte le componenti presenti nei rifiuti considerate “pericolose”, vengono private della sostanza dannosa e destinate alla messa in sicurezza, in ambiente confinato utilizzando procedure che riducono al minimo le emissioni e i residui.

#### Trattamento meccanico a freddo

Durante la fase di trattamento i materiali vengono triturati in pezzature di qualche cm, prima di essere indirizzati al recupero o allo smaltimento.

Nella stragrande maggioranza dei casi i rifiuti di plastica, pelle, legno, carta e cartone poliaccoppiati e tessili subiscono il trattamento di riduzione volumetrica con il trituratore.

#### ➤ Stoccaggio provvisorio (Messa in Riserva e Stoccaggio Definitivo)

Lo stoccaggio provvisorio viene svolto con le seguenti modalità:

- a) i rifiuti saranno stoccati separatamente allo scoperto i non pericolosi, al coperto i pericolosi in apposite aree dedicate aventi le indicazioni del tipo di rifiuto stoccato con apposita cartellonistica. Le zone di stoccaggio provvisorio sono bene delimitate con barriere fisiche a seconda delle diverse destinazioni merceologiche, in appositi contenitori e in aree pavimentate;
- b) Durante lo stoccaggio non vi sarà la presenza di rifiuti incompatibili e contatto tra gli stessi, suscettibili cioè di reagire pericolosamente tra di loro o che possano dar luogo alla formazione di prodotti esplosivi, infiammabili o tossici, ovvero allo sviluppo di notevoli quantità di calore;
- c) I tempi di stoccaggio dei rifiuti non devono alterare le caratteristiche merceologiche dei rifiuti stessi né l'esposizione agli agenti atmosferici deve essere tale da modificarne la composizione;
- d) lo stoccaggio dei rifiuti avverrà in cumuli omogenei di materiale, e tali cumuli verranno realizzati su basamenti impermeabili, cassoni e contenitori a perfetta tenuta stagna i quali saranno poggiati sulla pavimentazione industriale impermeabile delle aree coperte o scoperte;
- e) la messa in riserva nel modo descritto eviterà il contatto dei rifiuti dal suolo, sottosuolo sottostante e falde idriche;

### Messa in riserva

La messa in riserva rappresenta la fase di stoccaggio dei rifiuti idonei per essere sottoposti ad attività di recupero. La messa in riserva riguarda tutti quei rifiuti che possono essere sottoposti a una delle operazioni di recupero indicate dai punti da R1 a R12 (escluso il deposito temporaneo, prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti) nell'allegato C del D.Lgs. 152/06. Tale messa in riserva avviene in aree dedicate, contrassegnate da apposita cartellonistica su basamento impermeabile scoperto e in cassoni scarrabili. Per i rifiuti pericolosi, la messa in riserva sarà fatta al coperto, nel capannone prima descritto.

### Trasporto e Recapito finale

Questa è l'ultima fase del processo produttivo e consiste nell'uscita del materiale ormai pronto per essere trasportato in impianti di recupero e/o riciclo MPS, oppure per essere trasportato agli impianti di smaltimento.

## **3.2.6.2 MODALITÀ DI GESTIONE DEI RIFIUTI SPECIALI PERICOLOSI SOLIDI:**

Dopo la fase di controllo, verifica e accettazione, i rifiuti sono avviati alla fase di stoccaggio provvisorio. Essi non subiscono nessuna operazione preliminare, neppure di selezione e cernita. Pertanto, così come vengono scaricati dagli automezzi, essi sono stoccati negli appositi contenitori.

I contenitori per lo stoccaggio possono essere sia in acciaio inox, sia in ferro zincato, sia in pvc rigido; quindi, le caratteristiche dei contenitori, compresi i dispositivi di controllo, svuotamento e chiusura, assolvono alla funzione di stoccaggio provvisorio dei rifiuti in essi contenuti e di sicurezza a mezzo di dispositivi di contenimento, fuoriuscita e antitraboccamento.

Sempre all'interno del capannone, per eventuali incendi dovuti all'inflammabilità di materiali pericolosi, esiste un sistema di spegnimento con sprinkler e idranti tipo UNI45.

Una volta raggiunti i quantitativi necessari per effettuare il carico al recapito finale, i rifiuti, con un muletto sollevatore, saranno caricati con tutti i contenitori che li contengono su un automezzo autorizzato per la raccolta ed il trasporto, di cui alla categoria 5, all'Albo Gestori Ambientali.

### **3.2.6.3 DESCRIZIONE DELLE AREE ADIBITE ALL'ATTIVITA' DI STOCCAGGIO E TRATTAMENTO RIFIUTI SPECIALI DESTINATI AL RECUPERO**

Le aree nel progetto del "Lotto B" sono così distribuite :

- Area scoperta adibita al conferimento, selezione e cernita rottami ferrosi e non ferrosi (mq 387,00);
- Area scoperta adibita al conferimento, selezione e cernita per rifiuti provenienti da raccolta differenziata R.S.U. e R.S.A. (mq 162,50);
- Area scoperta adibita a stoccaggio MPS (mq 224,32);
- Area trattamento meccanico a freddo con mulino trituratore (mq 83,10);
- Zona MPS derivanti dal mulino (mq 22,15);
- Area trattamento cavi mq 22,15
- Area stoccaggio Fluff mq 33,82
- Area carico e scarico rifiuti metallici e sosta automezzi mq 35,75
- Area A " area destinata allo stoccaggio e bonifica e preparazione al riciclaggio di rifiuti metallici contenenti sostanze pericolose mq 16,78
- Area di deposito coperta (al di sotto della Tettoia Corpo D Esistente) contenitori per filtri ammortizzatori ,pasticche e frizioni ,bombole gas contenitori di vernici materiali assorbenti ,airbag e dove saranno posizionati la taglia filtri ,pressa filtri e macchina per bonifica ammortizzatori. mq 40,00
- Area stoccaggio Mps mq 5,13
- Area di stoccaggio e trattamento RAEE mq 43,20

Tale area sarà organizzata (al di sotto della Tettoia Corpo D Esistente ) per il recupero dei RAEE nel modo di seguito descritto:

Tale area sarà organizzata per il recupero dei RAEE nel modo di seguito descritto:

- ❑ Area di conferimento e stoccaggio dei RAEE dismessi;
- ❑ Area per la messa in sicurezza dei RAEE;
- ❑ Area di smontaggio dei pezzi riutilizzabili (lo smontaggio avviene su di una piattaforma in ferro sopraelevata ad 1.30 mt dal suolo, dotata di griglia e vaschetta di raccolta di vari reflui);

- ❑ Area di messa in riserva R13 della carcassa di RAEE (la frantumazione avviene presso altri impianti a mezzo di un mulino tritratore e separatore dei metalli preziosi e delle componenti metalliche );
- ❑ Area di stoccaggio delle componenti ambientalmente critiche (trattasi di una zona dove sono stoccati le componenti pericolose dei RAEE all'interno di contenitori in acciaio inox e ferro zincato, componenti contenenti mercurio, piombo, cadmio, cromo esavalente da avviare allo smaltimento );
- ❑ Area di stoccaggio dei componenti e dei materiali recuperabili (trattasi di un'area dove avviene lo stoccaggio dei materiali smontati e separati in appositi contenitori pronti per il riciclaggio );
- ❑ Area di stoccaggio dei rifiuti non recuperabili risultanti dalle operazioni di trattamento da destinare allo smaltimento (trattasi di un'area coperta dove sono posizionati i cassoni e i contenitori per lo stoccaggio di plastica, vetro, monitor, lampade fluorescenti etc., cassoni individuati da apposita dicitura esterna indicante la tipologia di rifiuti contenenti e lontani dalle zone di stoccaggio dei materiali recuperabili).

### **3.3 CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE**

#### **3.3.1 Descrizione del progetto**

Il progetto riguarda la separazione fisica delle due attività: quella di demolizione veicoli a motore e rivendita parti usate e quella di stoccaggio e trattamento rifiuti speciali (pericolosi e non pericolosi). La prima attività si terrà nel lotto preesistente (LOTTO A) ed in una piccola parte annessa del lotto di ampliamento; la seconda, invece, si terrà interamente nel lotto di ampliamento (LOTTO B).

Le dimensioni delle aree coperte e scoperte utilizzate per l'attività demolizione e per quella di stoccaggio e trattamento rifiuti sono meglio evidenziate sugli elaborati grafici allegati e computate con il paragrafo di seguito descritto. Tutte le disposizioni riportate nei capitoli del presente studio saranno rispettate nella realizzazione del progetto di separazione e adeguamento alle norme di prevenzione dell'inquinamento dalla ditta “**VISCOFER S.a.s.**” come si evince dai grafici allegati al presente.

#### **3.3.2 Le opere esistenti**

L'area su cui si sviluppa l'attività è totalmente di ampliamento, per cui, attualmente, non vi è alcuna opera.

In particolare si rileva:

- **SUPERFICIE TOTALE LOTTO B INTERESSATA AL PROGETTO**  
**5432 mq;**

### 3.3.3 Le opere previste

Il progetto prevede la realizzazione di una serie di opere finalizzate all'ampliamento ed all'adeguamento dell'area all'*attività di stoccaggio e trattamento rifiuti speciali non pericolosi e stoccaggio di rifiuti pericolosi*, nella Zona P.I.P., alla via Piano del Principe n.2, in San Giuseppe Vesuviano (Na).

Trattasi di ampliare il complesso industriale esistente ed adeguarlo alla normativa vigente, mediante la realizzazione di alcune opere, atte a renderlo funzionale all'attività che si vuole svolgere.

In estrema sintesi, il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- Posa in opera di un **blocco amovibile da adibire ad ufficio pesa**
- realizzazione degli **impianti di raccolta delle acque nere** provenienti dai servizi igienici, rifacimento della **rete di raccolta delle acque grigie** provenienti dai servizi igienici;
- realizzazione della **rete di raccolta dei liquidi** provenienti dall'area di lavorazione, collegata alla rete di raccolta delle acque di dilavamento delle coperture e del piazzale.

#### **Blocco amovibile da adibire a uffici pesa**

A servizio dell'attività sarà installato un manufatto in acciaio del tipo prefabbricato, con chiusure esterne in lamiera termo isolata, adibito a uffici pesa.

Il prefabbricato avrà le dimensioni in pianta pari a mt 4.00 mt x 2.50 mt e presenterà un'altezza utile interna pari a mt 3.00.

#### **a) Allestimento generale ed urbanizzazione dell'area**

- ⇒ Piazzali e viabilità interna;
- ⇒ Sistema fognario di raccolta acque nere e meteoriche;
- ⇒ Impianto di trattamento delle acque di dilavamento piazzale di prima pioggia

- ⇒ Pannelli fonoassorbenti mobili
- ⇒ Rete innaffiamento, irrigazione ed antincendio
- ⇒ Rete idrica
- ⇒ Illuminazione
- ⇒ Bilico
- ⇒ Opere a verde

si prevede di posizionare le seguenti attrezzature:

□ **n° 1 Mulino trituratore cavi di rame.**

Per quanto riguarda le **emissioni in atmosfera**, le polveri prodotte sia dal trituratore che dalle altre attività svolte nell'impianto rientrano nell'elenco delle attività ad inquinamento atmosferico ordinario, art. 269 D. Lgs. 152/06. Le emissioni che derivano dal mulino trituratore cavi di rame, sono emissioni concentrate.

**La ditta “VISCOFER S.a.s.” provvederà ad inoltrare alla Regione Campania istanza di richiesta nell'elenco di autorizzazione alle emissioni in atmosfera in via preventiva ai sensi dell'art. 269 del D.Lgs. 152/06, secondo la procedura ordinaria.**

### 3.3.4 Piazzale e viabilità interna

La superficie totale del **Lotto B** interessata al progetto è di mq 5432 destinati all'attività di stoccaggio e trattamento rifiuti speciali non pericolosi e stoccaggio provvisorio di rifiuti pericolosi.

Tutta l'area è recintata da un muro in conglomerato cementizio con sovrastante ringhiera in ferro zincato. Inoltre all'esterno sono state previste aree adibite a parcheggio.

Il progetto per le aree scoperte utilizzate per l'attività prevede un'opportuna impermeabilizzazione sull'intera superficie scoperta, con un pavimento industriale formato da un massetto in cemento armato, avente uno spessore minimo di 25 cm e massimo di 30 cm, trattato in superficie con resine antifluidi che lo rendono impermeabile superficialmente.

Il pavimento è munito di adeguate pendenze per il naturale deflusso delle acque di prima pioggia di dilavamento in apposite griglie di raccolta, così come individuato nella planimetria allegata.

Le aree utilizzate per l'attività saranno opportunamente impermeabilizzate, con massetto in cemento armato avente uno spessore minimo di 25 cm, corredato da rete elettrosaldata  $\varnothing$  8 mm ogni 30 x 30 cm, inoltre il massetto sarà munito di adeguate pendenze per il naturale deflusso delle acque piovane e di dilavamento del piazzale nelle griglie di raccolta poste sul piazzale scoperto

Per la recinzione esterna esistente, costituita da un muretto e, in alcuni tratti, sovrastante barriera metallica si prevede un'opportuna manutenzione e adeguamento.

Al perimetro del lotto, ove possibile, per una larghezza media di m 0,50/0,60, è prevista una fascia di verde che verrà attrezzato con essenze sia arboree che arbustive.

### 3.3.5 Acque reflue

La tipologia delle acque reflue prodotte dalla ditta in oggetto sono differenziate in tre tipi:

- **rete acque nere e grigie;**
- **rete acque di dilavamento piazzale.**

Il loro corretto smaltimento rappresenta la migliore difesa delle acque sotterranee e superficiali, del suolo e del sottosuolo, per inquinamento da idrocarburi e simili ed altri microinquinanti eventualmente presenti sulla superficie esterna.

#### **Rete acque nere e grigie**

Le acque nere e grigie, provenienti dai servizi igienici dell'impianto del Lotto B, confluiranno, attraverso una tubazione di 200 mm di diametro incanalata nel massetto della pavimentazione, in pozzetti di raccolta e derivazione 50 x 50 x 50 cm e, successivamente, in un pozzetto di allaccio in fogna ed ispezione finale 70 x 70 x 100 cm.

#### **Rete acque di dilavamento piazzale**

Le acque di dilavamento piazzale, attraverso adeguate pendenze del massetto, confluiscono in griglie di raccolta a nastro (0.30 m x 1.30 m) collegate tra loro e, in seguito, in un pozzetto fiscale da cui raggiungeranno il pozzetto temporizzatore. Dal quest'ultimo si prevede il collegamento ad un impianto di depurazione.

Le acque reflue di dilavamento piazzale (acque di prima pioggia), raccolgono tutte le sostanze inquinanti (oli e simili) presenti sulla superficie del piazzale derivanti dallo

stoccaggio dei rifiuti e dal transito degli automezzi sul piazzale, pertanto, in seguito al pretrattamento sopra descritto, necessitano di ulteriore depurazione in apposito impianto

### 3.3.6 Barriera a verde

Il progetto di ammodernamento dell'impianto della ditta "**VISCOFER S.a.s.**" prevede la piantumazione, lungo il perimetro, ove possibile, di barriere a verde, avente la seguente funzione:

- Di Abbattere / Compensare l'impatto visivo prodotto dai cumuli di rifiuti ;
- Di Abbattere l'impatto prodotto dal rumore delle attrezzature di trattamento del ciclo di lavorazione ( pressa idraulica , movimento dei rifiuti con gru mobile , trituratore ).

La larghezza della fascia a verde sarà di circa 1.00 m.

## 3.4 CAPACITA' PRODUTTIVA DELL'IMPIANTO

La società in oggetto intende utilizzare un impianto le cui dimensioni tra superficie coperta e superficie scoperta sono pari a **mq 5432**; obiettivo dell'attività di gestione dei rifiuti in conto terzi è di preparazione al riciclaggio dei rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi.

Andiamo a calcolare la capacità produttiva dell'impianto e verifichiamo se soddisfa gli obiettivi prefissati; considerando un indice di dimensionamento di **1 mc / 4 mq** di , abbiamo che nel nostro impianto possono essere stoccati  $5432/4,00 = 1.358$  **mc** considerando un peso specifico medio tra tutte le tipologie dei rifiuti stoccati e trattati di circa **1 tonn/mc** abbiamo complessivamente **1.358 tonn di quantità max** di rifiuti stoccabili nel nostro impianto contemporaneamente.

I rifiuti da stoccare si dividono in

- Speciali pericolosi;
- speciali non pericolosi.

Lo stoccaggio massimo dei rifiuti speciali pericolosi è di circa 16 tonn per tutte le tipologie presenti contemporaneamente.

Per i rifiuti speciali non pericolosi, lo stoccaggio massimo è di 1.342 tonn, riferito a tutte le tipologie di rifiuti.



Ora considerando una capacità max oraria di trattamento delle macchine operatrici di progetto pari a circa **25 tonn/h**, aggiungendo la quantità di rifiuti stoccati in esercizio e non trattati ma solo in deposito temporaneo (D15) o messa in riserva (R13) e poi avviati al recapito finale di smaltimento o recupero, abbiamo altre **10 tonn/giorno** per un totale di **35 tonn/h** di gestione massima dei rifiuti all'interno del nostro impianto per **6.40 ore** lavorative al giorno abbiamo **tonn/giorno** per **261 giorni lavorativi** abbiamo che la capacità produttiva delle macchine operatrici è pari a **58.464 tonn/anno**.

**Questa è la quantità massima trattabile ed indica la CAPACITA' produttiva dell'impianto. Per tale motivo la "VISCOFER S.a.s.", può trattare all'interno del proprio impianto di SAN GIUSEPPE VESUVIANO, così come progettato, una quantità di rifiuti non maggiore di 58.464 tonn/anno. Per quanto riguarda i rifiuti speciali non pericolosi, la quantità massima stoccata e trattata nell'impianto, può riferirsi anche ad un solo codice di rifiuto preso in carico durante l'anno solare a patto che non venga superata la quantità max di 58.000 tonn/anno.**

**Per quanto, invece, riguarda i rifiuti speciali pericolosi, lo stoccaggio massimo giornaliero non può superare le quantità indicate in tabella e la quantità massima stoccata e trattata può riferirsi anche ad un solo codice Cer purchè non venga superata la quantità max annuale paria a 16 tonn x 261 (giorni lavorativi) =4176tonn/anno.**

**Ad ogni buon conto, la somma totale dei rifiuti stoccati e trattati non può superare le 58.464 tonn/anno.**

### **3.5 DESCRIZIONE DELLE TIPOLOGIE DI RIFIUTI TRATTATI NELL'IMPIANTO**

#### **TIPOLOGIA 02: RIFIUTI PRODOTTI DA AGRICOLTURA, ORTICOLTURA, ACQUACOLTURA, SELVICOLTURA, CACCIA E PESCA, TRATTAMENTO E PREPARAZIONE DI ALIMENTI**

- **SOTTOTIPOLOGIA 0201:** RIFIUTI PRODOTTI DA AGRICOLTURA, ORTICOLOTURA, ACQUACOLTURA, SELVICOLTURA, CACCIA E PESCA
  - rifiuti plastici (ad esclusione degli imballaggi) [02.01.04]

#### **TIPOLOGIA 03: RIFIUTI DELLA LAVORAZIONE DEL LEGNO E DELLA PRODUZIONE DI PANNELLI, MOBILI, POLPA, CARTA E CARTONE**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 0301:** RIFIUTI DELLA LAVORAZIONE DEL LEGNO E DELLA PRODUZIONE DI PANNELLI E MOBILI

- scarti di corteccia e sughero [03.01.01]
- **segatura , trucioli residui di taglio ,legno , pannelli truciolare e piallacci contenenti sostanze pericolose [030104\*]**
- segatura, trucioli, residui di taglio, legno, pannelli di truciolare e piallacci diversi da quelli di cui alla voce 03 01 04 [03.01.05]

**TIPOLOGIA 04:** RIFIUTI DELLA LAVORAZIONE DI PELLI E PELLICCE, NONCHE' DELL'INDUSTRIA TESSILE

□ **SOTTOTIPOLOGIA 0402:** RIFIUTI DELL'INDUSTRIA TESSILE

- rifiuti delle operazioni di confezionamento e finitura[04.01.09]
- rifiuti da fibre tessili grezze [04.02.21]
- rifiuti da fibre tessili lavorate [04.02.22]

**TIPOLOGIA 07:** RIFIUTI DEI PROCESSI CHIMICI ORGANICI

□ **SOTTOTIPOLOGIA 0702:** RIFIUTI DELLA PRODUZIONE, FORMULAZIONE, FORNITURA ED USO (PFFU) DI PLASTICHE, GOMME SINTETICHE E FIBRE ARTIFICIALI

- rifiuti plastici [07.02.13]

**TIPOLOGIA 08:** RIFIUTI DELLA PRODUZIONE,FORMULAZIONE,FORNITURA ED USO DI RIVESTIMENTI (PITTURE,VERNICI E SMALTI VETRATI) ADESIVI E SIGILLANTI ED INCHIOSTRI PER STAMPA

□ **SOTTOTIPOLOGIA 0803:** RIFIUTI DELLA PRODUZIONE, FORMULAZIONE, FORNITURA ED USO DI INCHIOSTRI PER STAMPA

- **TONER PER STAMPA ESAURITI CONTENENTI SOSTANZE PERICOLOSE [080317\*]**
- 080318 TONER PER STAMPA ESAURITI DIVERSI DI QUELLI DI CUI ALLA VOCE 080317 [080318]

**TIPOLOGIA 10:** RIFIUTI PRODOTTI DA PROCESSI TERMICI

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1002: RIFIUTI DELL'INDUSTRIA DEL FERRO E DELL'ACCIAIO**

- Scaglie di laminazione [100210]
- Rifiuti non specificati altrimenti [100299]

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1008: RIFIUTI DELLA METALLURGIA TERMICA DI ALTRI MINERALI NON FERROSI**

- Rifiuti non specificati altrimenti [100899]

**TIPOLOGIA 11: RIFIUTI PRODOTTI DAL TRATTAMENTO CHIMICO SUPERFICIALE E DAL RIVESTIMENTO DI METALLI ED ALTRI MATERIALI; IDROMETALLURGIA NON FERROSA**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1105: RIFIUTI PRODOTTI DA PROCESSI DI GALVANIZZAZIONE A CALDO**

- Zinco solido [110501]
- Rifiuti non specificati altrimenti [110599]

**TIPOLOGIA 12: RIFIUTI PRODOTTI DALLA LAVORAZIONE E DAL TRATTAMENTO FISICO E MECCANICO SUPERFICIALE DI METALLI E PLASTICA**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1201: RIFIUTI PRODOTTI DALLA LAVORAZIONE E DAL TRATTAMENTO FISICO E MECCANICO SUPERFICIALE DI METALLI E PLASTICHE**

- Limatura e trucioli di materiali ferrosi [120101]
- Polveri e particolato di materiali ferrosi [120102]
- Limatura e trucioli di materiali non ferrosi [120103]
- Polveri e particolato di materiali non ferrosi [120104]
- Limatura e trucioli di materiali plastici [120105]
- Rifiuti non specificati altrimenti [120199]

**TIPOLOGIA 13: OLI ESAURITI E RESIDUI DI COMBUSTIBILI LIQUIDI (TRANNE OLI COMESTIBILI ED OLI DI CUI AI CAPITOLI 05,12 E 19)**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1302: SCARTI DI OLIO MOTORE, OLIO PER INGRANAGGI E OLII LUBRIFICANTI**

- Altri oli per motore, ingranaggi e lubrificazione [130208\*]

**TIPOLOGIA 15: RIFIUTI DI IMBALLAGGIO, ASSORBENTI, STRACCI, MATERIALI FILTRANTI E INDUMENTI PROTETTIVI (NON SPECIFICATI ALTRIMENTI)**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1501: IMBALLAGGI (COMPRESI I RIFIUTI URBANI DI IMBALLAGGIO OGGETTO DI RACCOLTA DIFFERENZIATA)**

- imballaggi in carta e cartone [15.01.01]
- imballaggi in plastica [15.01.02]
- imballaggi in legno [15.01.03]
- imballaggi metallici [15.01.04]
- imballaggi in materiali compositi [15.01.05]
- imballaggi in materiali misti [15.01.06]
- imballaggi in vetro [15.01.07]
- **imballaggi in materiale tessile [150109]**
- **imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze [150110\*]**
- **imballaggi metallici contenenti matrici solide porose pericolose (ad esempio amianto), compresi i contenitori a pressione vuoti [150111\*]**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1502: ASSORBENTI, MATERIALI FILTRANTI, STRACCI E INDUMENTI PROTETTIVI**

- **assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose [150202\*]**
- assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02 [150203]

**TIPOLOGIA 16: RIFIUTI NON SPECIFICATI ALTRIMENTI NELL'ELENCO**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1601: PARTI DI VEICOLI FUORI USO**

- Pneumatici fuori uso [160103]
- Veicoli fuori uso, non contenenti né liquidi né altre componenti pericolose [160106]

- Filtri dell'olio [**160107\***]
- Componenti contenenti mercurio [160108\*]
- Componenti contenenti Pcb [160109\*]
- Componenti esplosivi (ad esempio "air bag") [**160110\***]
- **Pastiglie per freni contenenti amianto [160111\*]**
- Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111 [**160112**]
- Liquidi per freni [160113\*]
- Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose [160114\*]
- Liquidi antigelo diversi di quelli di cui alla voce 160114 [**160115**]
- Serbatoi per gas liquido [**160116**]
- Metalli ferrosi [**160117**]
- Metalli non ferrosi [**160118**]
- Plastica [**160119**]
- Vetro [**160120**]
- Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 16 01 07 a 16 01 11, 16 01 13 e 16 01 14 [**160121\***]
- Componenti non specificati altrimenti [**160122**]
- Rifiuti non specificati altrimenti [**160199**]

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1602: SCARTI PROVENIENTI DA APPARECCHIATURE ELETTRICHE ED ELETTRONICHE**

- **Trasformatori contenenti pcb [160209\*]**
- **Apparecchiature fuori uso contenenti pcb o da essi contaminate [160210\*]**
- **Apparecchiature fuori uso contenenti pcb [160211\*]**
- **Apparecchiature fuori uso contenenti amianto in fibre libere [160212\*]**
- **Apparecchiature fuori uso contenenti componenti pericolosi diversi di quelli di cui alla voce 160209-160212 [160213\*]**
- Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213 [**160214**]
- **Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso [160215\*]**
- Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso diversi da quelli di cui alla voce 160215\* [**160216**]

- 
- **SOTTOTIPOLOGIA 1603:** PRODOTTI FUORI SPECIFICA E PRODOTTI INUTILIZZATI
- rifiuti inorganici, contenenti sostanze pericolose [16.03.03\*]
  - rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 160303 [16.03.04]
  - rifiuti organici, contenenti sostanze pericolose [16.03.05\*]
  - rifiuti organici, diversi da quelli di cui alla voce 160305 [16.03.06]
- **SOTTOTIPOLOGIA 1605:** GAS IN CONTENITORI A PRESSIONE E PRODOTTI CHIMICI DI SCARTO
- Gas in contenitori a pressione contenenti sostanze pericolose [16.05.04\*]
  - Gas in contenitori a pressione diversi di quelli di cui alla voce 160504 [16.05.05]
  - Sostanze chimiche di laboratorio contenenti o costituite da sostanze pericolose comprese le miscele di sostanze chimiche di laboratorio [160506\*]
  - Sostanze chimiche inorganiche di scarto contenenti o costituite da sostanze pericolose [160507\*]
  - Sostanze chimiche inorganiche di scarto contenenti o costituite da sostanze pericolose [160508\*]
  - Sostanze chimiche di scarto diverse di quelle di cui alla voce 160506-160507-160508 [160509]
- **SOTTOTIPOLOGIA 1606:** BATTERIE ED ACCUMULATORI
- batterie al piombo [160601\*]
  - batterie al nichel-cadmio [160602\*]
  - batterie contenenti mercurio [160603\*]
  - batterie alcaline (tranne 16 06 03) [160604]
  - altre batterie ed accumulatori [160605]
  - elettroliti di batterie ed accumulatori oggetto di raccolta differenziata [160606\*]
- **SOTTOTIPOLOGIA 1607:** RIFIUTI DELLA PULIZIA DI SERBATOI PER TRASPORTO E STOCCAGGIO E DI FUSTI (TRANNE 05 E 13)

- rifiuti contenenti olio [160708\*]
- rifiuti contenenti sostanze pericolose [160709\*]
- rifiuti non specificati altrimenti [160799]

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1608: CATALIZZATORI ESAURITI**

- Catalizzatori esauriti contenenti oro,rodio,argento renio palladio,iridio [160801]
- Catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione pericolosi [160802\*]
- Catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione pericolosi o composti di metalli di transizione non specificati **160803**
- Catalizzatori esauriti da craking catalitico [160804]
- Catalizzatori esauriti contenenti acido fosforico [160805\*]
- Liquidi esauriti usati come catalizzatori [160806\*]
- Catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose [160807\*]

**TIPOLOGIA 17: RIFIUTI DELLE OPERAZIONI DI COSTRUZIONE E DEMOLIZIONE (COMPRESO IL TERRENO PROVENIENTE DA SITI CONTAMINATI)**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1702: LEGNO, VETRO E PLASTICA**

- Legno [17.02.01]
- Vetro [17.02.02]
- Plastica [17.02.03]
- Vetro,plastica e legno contenenti sostanze pericolose [170204\*]

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1704: METALLI (INCLUSE LE LORO LEGHE)**

- Rame, bronzo, ottone [170401]
- Alluminio [170402]
- Piombo [170403]
- Zinco [170404]
- Ferro e acciaio [170405]
- Stagno [170406]
- Metalli misti [170407]

- **Rifiuti metallici contaminati da sostanze pericolose [170409\*]**
- **Cavi impregnati di olio di catrame e di carbone e di altre sostanze pericolose [170410\*]**
- Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 170410 **[170411]**

**TIPOLOGIA 19: RIFIUTI PRODOTTI DA IMPIANTI DI TRATTAMENTO DEI RIFIUTI, IMPIANTI DI TRATTAMENTO DELLE ACQUE REFLUE FUORI SITO, NONCHE' DALLA POTABILIZZAZIONE DELL'ACQUA E DALLA SUA PREPARAZIONE PER USO INDUSTRIALE**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1901: RIFIUTI DA INCENERIMENTO O PIROLISI DI RIFIUTI**

- Materiali ferrosi estratti da ceneri pesanti **[190102]**
- Rifiuti della pirolisi, diversi da quelli di cui alla voce 190117 **[190118]**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1910: RIFIUTI PRODOTTI DA OPERAZIONI DI FRANTUMAZIONE DI RIFIUTI CONTENENTI METALLO**

- Rifiuti di metalli non ferrosi **[191002]**
- Rifiuti di ferro ed acciaio **[191001]**
- **Fluff-frazioni leggera e polveri contenenti sostanze pericolose [1911003\*]**
- **Fluff-frazioni leggera e polveri diversa da quella di cui alla voce [191004]**
- **Altre frazioni contenenti sostanze pericolose [191005\*]**
- Altre frazioni diverse da quelle di cui alla voce 1910005 **[191006]**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 1912: RIFIUTI PRODOTTI DAL TRATTAMENTO MECCANICO DEI RIFIUTI (AD ESEMPIO SELEZIONE, TRITURAZIONE, COMPATTAZIONE, RIDUZIONE IN PELLET) NON SPECIFICATI ALTRIMENTI**

□

- carta e cartone **[19.12.01]**
- metalli ferrosi **[19.12.02]**
- metalli non ferrosi **[19.12.03]**
- plastica e gomma **[19.12.04]**
- vetro **[19.12.05]**
- **legno contenente sostanze pericolose [191206\*]**



- legno diverso da quello di cui alla voce 19.12 .06 [**19.12.07**]
- prodotti tessili [**19.12.08**]
- minerali [**191209**]
- **rifiuti combustibili CDR [191210]**
- **altri rifiuti prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti contenenti sostanze pericolose [191211\*]**
- **altri rifiuti prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti diversi di quelli di cui alla voce 191211 [191212]**

**TIPOLOGIA 20: RIFIUTI URBANI (RIFIUTI DOMESTICI E ASSIMILABILI PRODOTTI DA ATTIVITA' COMMERCIALI E INDUSTRIALI NONCHE' DALLE ISTITUZIONI) INCLUSI I RIFIUTI DELLA RACCOLTA DIFFERENZIATA**

□ **SOTTOTIPOLOGIA 2001: FRAZIONI OGGETTO DI RACCOLTA DIFFERENZIATA**

- Carta e cartone [**200101**]
- Vetro [**200102**]
- Rifiuti biodegradabili di cucine e mense [**200108**]
- Abbigliamento [**200110**]
- Prodotti tessili [**200111**]
- **Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio [200121\*]**
- **Apparecchiature fuori uso contenenti cfc [200123\*]**
- Oli e grassi commestibili [200125]
- **batterie e accumulatori di cui alle voci 16.06.01, 16.06.02 e 16.06.03 nonché batterie e accumulatori non suddivisi contenenti tali batterie [20.01.33\*]**
- **batterie e accumulatori diversi da quelli di cui alla voce 20.01.33 [20.01.34]**
- **apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 20.01.21 e 20.01.23, contenenti componenti pericolosi [20.01.35\*]**

- apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 20.01.21, 20.01.23 e 20.01.35 [20.01.36]
  - **legno, contenente sostanze pericolose [20.01.37\*]**
  - legno, diverso da quello di cui alla voce 20.01.37 [20.01.38]
  - plastica [20.01.39]
  - Metallo [200140]
  - Rifiuti prodotti dalla pulizia di camini e ciminiere [200141]
  - Altre frazioni non specificate altrimenti [200199]
- **SOTTOTIPOLOGIA 2002:** RIFIUTI PRODOTTI DA GIARDINI E PARCHI (INCLUSI I RIFIUTI PROVENIENTI DA CIMITERI)
- rifiuti biodegradabili [20.02.01]
  - altri rifiuti non biodegradabili [20.02.03]
- **SOTTOTIPOLOGIA 2003:** ALTRI RIFIUTI URBANI
- Rifiuti urbani non differenziati [200301]
  - Rifiuti dei mercati [200302]
  - Residui della pulizia stradale [200303]
  - rifiuti ingombranti [200307]
  - rifiuti urbani non specificati altrimenti [200399]

## 4 INQUADRAMENTO GENERALE DELL'AREA DI STUDIO

L'inquadramento geografico e socio-economico dell'area di studio, che include l'individuazione dell'ambito territoriale interessato dallo Studio di Impatto Ambientale, dei fattori e delle componenti interessate dal progetto, riguarda gli aspetti:

- Fisico Geografico - Naturalistico Ecologico;
- Antropico.

#### **4.1.1 Definizione dell'ambito territoriale (sito e area vasta) e dei fattori e componenti ambientali interessati dal progetto**

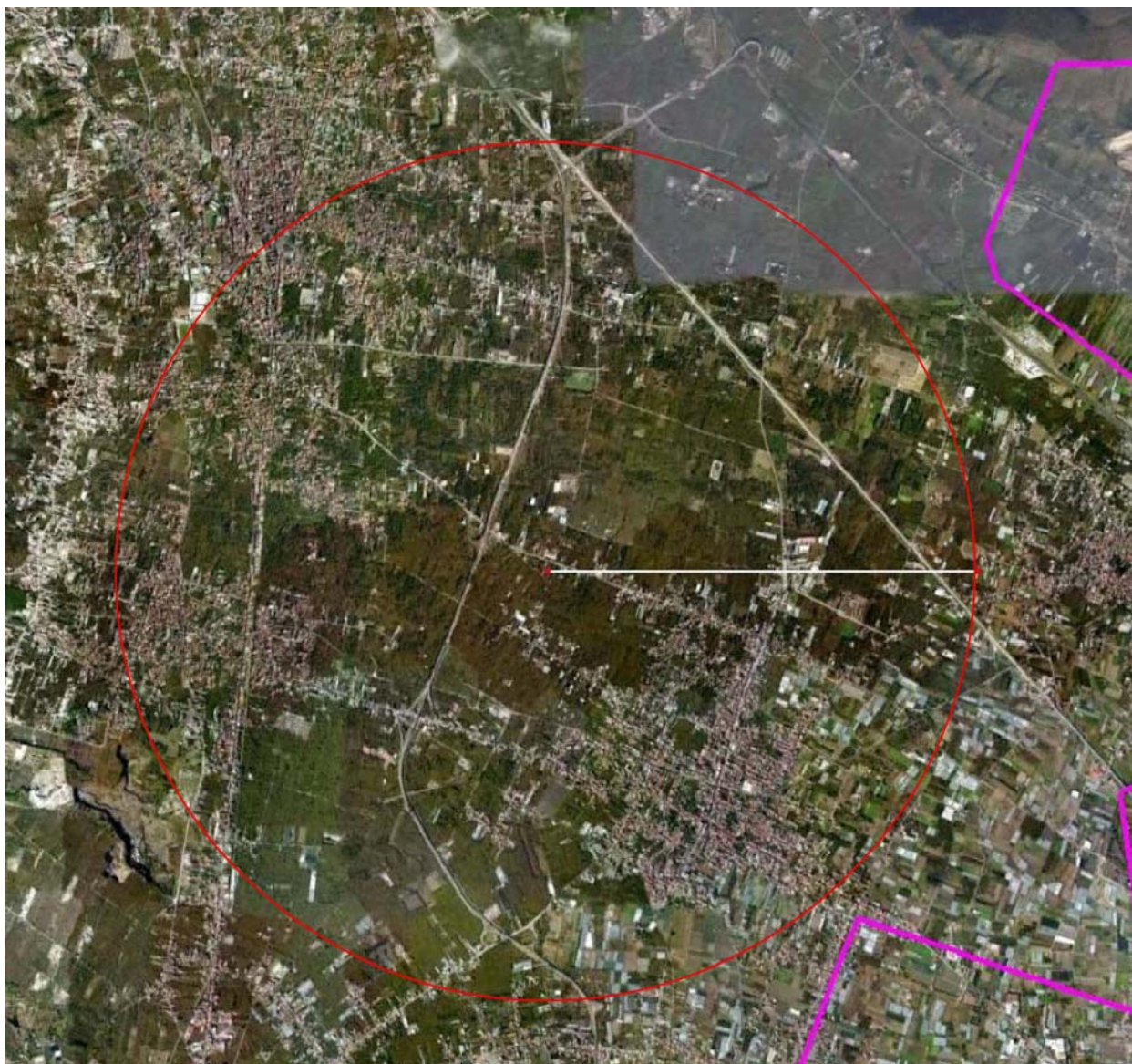
Il sito interessato dal presente progetto è interamente situato sul territorio del comune di San Giuseppe Vesuviano, in provincia di Napoli.

Il comune di San Giuseppe Vesuviano confina a Nord - Ovest con **Ottaviano**, a Nord - Est con **San Giuseppe Vesuviano** e **Palma Campania**, a Sud con **Terzigno**, a Sud - Est con **Poggio Marino**.

Nel presente Studio di Impatto Ambientale il "sito" coincide con la superficie direttamente occupata dall'impianto oggetto di studio.

L'estensione dell'**area vasta** soggetta alle potenziali influenze derivanti dalla realizzazione del progetto è definita in funzione della componente analizzata: quando non precisato diversamente, si intende l'area compresa nel raggio di 3 Km dal sito dell'impianto.

L'inquadramento territoriale dell'area è mostrato in figura:



Sulla base dell'analisi delle potenziali interferenze ambientali determinate dalla realizzazione del progetto, lo studio ha approfondito le indagini sulle seguenti componenti ambientali:

- ❑ **Atmosfera**
- ❑ **Ambiente idrico**
- ❑ **Suolo e sottosuolo**
- ❑ **Vegetazione, flora e fauna**
- ❑ **Salute pubblica**
- ❑ **Rumore e vibrazioni**
- ❑ **Paesaggio**

Le interferenze ambientali sono state analizzate sia in condizioni di normale esercizio dell'attività che in condizioni di transitorio, emergenza ed incidentale.

## **4.2 ASSETTO GEOLOGICO E IDROGEOLOGICO**

Parte integrante di questa sezione è la definizione delle caratteristiche geologiche ed idrogeologiche dell'area vasta nella quale è ubicato l'impianto e delle caratteristiche della falda acquifera quale possibile veicolo di contaminazione.

### **4.2.1 Caratteristiche geomorfologiche e idrografiche del sito**

Il contesto morfologico è perfettamente sub pianeggiante e ciò conferisce all'area una propensione pressoché nulla al dissesto idrogeologico o all'instabilità per cinematismi da frana. Assenti, infatti, risultano indizi e tracce riconducibili a dissesti in atto o potenziali sia attuali che pregressi. L'ubicazione precipua, lontana dalle pendici montuose, preserva altresì la località da invasione di eventuali corpi franosi o blocchi rocciosi oggetto di distacco e crollo.

Le caratteristiche stratigrafiche e granulometriche, inoltre, fanno escludere l'esistenza di estese anfrattuosità o cavità sotterranee capaci di generare collassi per sprofondamento.

Dal punto di vista idrografico, il sito industriale occupa una posizione non passabile di esondazione.

### **4.2.2 Idrogeologia dell'area**

Dal punto di vista idrogeologico, l'area in oggetto risulta caratterizzata dall'interconnessione tra l'Unità Idrogeologica del Monte Somma – Vesuvio e l'Unità della Piana Campana.

In particolare l'edificio del Somma - Vesuvio costituisce un “sistema acquifero” differenziato dalle aree limitrofe di piana e le modalità di circolazione delle acque nel suo sottosuolo sono influenzate dal grado di fessurazione degli orizzonti lavici, dalla porosità degli stessi e di quelli piroclastici e dalla loro geometria.

In linea generale si può dire che per l'area vulcanica vesuviana si ha una circolazione idrica sotterranea a “falde sovrapposte”, il più delle volte tra loro interconnesse. Gli acquiferi “superficiali” si ritrovano localizzati in corrispondenza sia della porzione più fratturata dei singoli corpo lavici meno profondi che degli orizzonti piroclastici ad essi intercalati. Si può, poi, ipotizzare la presenza di una falda di base, più profonda, per la quale è possibile considerare uno

schema di circolazione a deflusso radiale che nel complesso si adatterebbe alla morfologia dell'edificio vulcanico.

Tale Unità, nelle aree di transizione con le circostanti aree di piana, finisce per interagire, almeno nella sua parte più superficiale, con l'Unità Idrogeologica della Piana Campana, quest'ultima identificabile in quella enorme pila di sedimenti prevalentemente quaternari che riempie la già citata depressione strutturale peritittonica. In essa, costituita in gran parte da alternanze di orizzonti detritico-alluvionali ad andamento spesso lenticolare, la circolazione idrica sotterranea si sviluppa per falde sovrapposte e contenute nei livelli con granulometrie più grossolane.

Nell'area di più diretto interesse la falda più superficiale è posta ad una profondità di circa 55-60 m dall'attuale piano campagna.

Per quanto attiene la permeabilità dei terreni presenti nel sottosuolo dell'area di più diretto interesse, essa risulta variabile da bassa ad alta sulla base delle caratteristiche granulometriche dei singoli orizzonti vulcanici.

#### 4.2.3 Caratteristiche sismiche

Il territorio comunale di San Giuseppe Vesuviano risulta interessato dagli effetti macrosismici di terremoti appenninici soprattutto di origine tettonica e, in misura subordinata, da eventi di origine vulcanica con epicentro nel vicini distretti del Vesuvio.

**Il comune rientra in II categoria (media sismicità).**

## 5 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Lo Studio di Impatto Ambientale ha descritto l'ambiente, nelle sue diverse componenti, in cui è inserita l'area dell'impianto della ditta **“VISCOFER S.a.s.”**.

La rappresentazione qualitativa degli impatti sulle componenti ambientali è proposta con il ricorso ad una metodologia matriciale che consente di quantificare i singoli impatti elementari e di pervenire ad una valutazione globale dell'impatto ambientale provocato dall'impianto in esame.

La metodologia adottata ha esaminato gli aspetti di carattere generale inerenti la valutazione di impatto da applicare ad attività di autodemolizione veicoli fuori uso e di recupero e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi.

Lo studio si è sviluppato secondo le seguenti fasi:

- a) identificazione delle **componenti ambientali** coinvolte dalla infrastruttura;

- b) determinazione delle caratteristiche più rappresentative del sito e dell'impianto (**lista dei fattori**);
- c) individuazione di una scala di valori con cui stimare le diverse situazioni di ciascun fattore (**stima dei fattori**);
- d) definizione dell'influenza ponderale del singolo fattore su ciascuna componente ambientale;
- e) raccolta dei dati peculiari del sito e loro quantificazione in base alla scala dei valori suddetta;
- f) valutazione degli impatti elementari con l'ausilio del modello di tipo matriciale.

## 5.1 IDENTIFICAZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI

Le **componenti ambientali** che potranno, ciascuna a diverso titolo, essere interessate dalla realizzazione dell'impianto sono così elencate e definite:

- **Uso del territorio:** sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico ed anche come risorse non rinnovabili;
- **Estetica:** aspetti estetici, morfologici e culturali del paesaggio, identità delle comunità umane interessate e relativi beni culturali;
- **Qualità delle acque:** acque sotterranee ed acque superficiali (dolci, salmastre e marine);
- **Qualità dell'aria:** qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica;
- **Livello di rumorosità:** considerati in rapporto all'ambiente sia naturale che umano;
- **Salute pubblica:** come individui e comunità; è intesa qui nel suo senso più ampio, comprendendovi lo stato complessivo di benessere psicofisico dei residenti;
- **Rumore e vibrazioni:** considerati in rapporto all'ambiente sia naturale che umano;
- **Vegetazione, flora e fauna:** formazioni vegetali ed associazioni animali, emergenze più significative, specie protette ed equilibri naturali.

Una tale scelta è stata dettata dall'esigenza di rappresentare, attraverso un numero ristretto di voci, l'ambiente nei 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.

## 5.2 IDENTIFICAZIONE DEGLI IMPATTI POTENZIALI – LISTA DEI FATTORI

La previsione degli impatti costituisce la rappresentazione delle variazioni prevedibili, rispetto allo stato di qualità ambientale (condizione di riferimento), delle singole componenti ambientali. Tali variazioni della qualità o della quantità della componente o del fattore ambientale, possono essere riferite, quando possibile, agli standard normativi, oppure ad indicatori ed indici ambientali, quando disponibili o costruibili.

Individuate le componenti ambientali, si procede alla compilazione della **lista dei fattori** che, nel caso di un impianto di autodemolizione veicoli fuori uso e stoccaggio e trattamento rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, comprende tutti i potenziali impatti caratterizzanti il sito, l'ambiente in cui esso è inserito e le attività ivi adottate.

I potenziali impatti che l'attività fin qui descritta potrebbe indurre sulle varie componenti ambientali fanno riferimento esclusivamente alla fase di esercizio dell'impianto stesso, in quanto quella relativa alla costruzione delle aree coperte e scoperte, delle aree uffici e servizi e della recinzione esterna è assimilabile alle usuali e normali attività di edilizia civile.

Ne deriva che i tradizionali impatti generati nel corso della realizzazione di un impianto, quali l'occupazione di aree, le interazioni con l'attività agricola, le modifiche morfologiche, quelle ai deflussi idrici superficiali, l'impatto paesaggistico, non sono rilevanti.

Inoltre, ricadendo in area P.I.P. , l'area è idonea alle attività che si intendono svolgere, ossia quella di autodemolizione veicoli a motore fuori uso e stoccaggio e trattamento rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi.

Durante la fase di esercizio, invece, deve essere rivolta particolare attenzione agli impatti che derivano dallo svolgimento dell'attività stessa, in quanto siamo in presenza di rifiuti speciali.

I principali fattori negativi di impatto ambientale potenzialmente derivanti dall'esercizio dell'impianto sono legati a:

### CARATTERISTICHE DEL SITO

Tra i fattori caratterizzanti il sito dell'impianto vanno annoverati:

- ❑ **potenziali risorse del sito;**
- ❑ **geomorfologia dell'area;**
- ❑ **esposizione (visibilità);**



- ❑ **distanza dai centri abitati;**
- ❑ **sistema viario;**

### **CARATTERISTICHE DELL'AMBIENTE**

Tra i fattori caratterizzanti l'ambiente in cui il sito è inserito sono stati prescelti:

- ❑ **piovosità (come altezza di pioggia media annua);**
- ❑ **ventosità;**
- ❑ **sismicità;**
- ❑ **massimo livello della falda dalla quota del piazzale;**
- ❑ **idrografia superficiale;**

### **CARATTERISTICHE DELL'IMPIANTO**

Gli elementi legati alle caratteristiche del rifiuto ed alle tecniche di stoccaggio e trattamento dell'impianto vengono rappresentate dalle seguenti voci:

- ❑ **potenzialità dell'impianto;**
- ❑ **tipo di rifiuto trattato;**
- ❑ **sversamenti di liquidi;**
- ❑ **polveri;**
- ❑ **odori;**
- ❑ **emissioni in atmosfera;**
- ❑ **incendio;**
- ❑ **drenaggio acque superficiali;**
- ❑ **organizzazione del servizio di gestione.**

## **5.3 SITUAZIONE AFFERENTI AI DIVERSI FATTORI E RISPETTIVE MAGNITUDO**

Per ognuno dei fattori precedentemente elencati è stato assegnato un valore compreso nell'intervallo tra 1 e 10, a seconda della presumibile entità degli effetti prodotti sull'ambiente: tanto maggiore è il danno ipotizzato, tanto più alto è il numero attribuito.

I criteri seguiti nella scelta così come nella stima delle diverse situazioni prospettate risultano necessariamente di natura empirica. Formulate sulla base di esperienze maturate nel settore specifico, esse tengono conto degli usuali parametri di progettazione e delle modalità di esercizio per questo tipo di opera, nel rispetto della normativa vigente in materia di

stoccaggio e trattamento dei rifiuti solidi.

Pur mantenendo il carattere soggettivo di tutto il procedimento, i valori proposti sono stati calibrati verificando diverse ipotesi di progetto delle attività svolte in un impianto come quello in oggetto.

Nella tabella seguente vengono raccolte le singole situazioni afferenti ai diversi fattori e le “**Magnitudo**” ad esse assegnate.

Va evidenziato che in nessun caso corrisponde il valore = 0 in quanto si ritiene che, a prescindere dai criteri progettuali e di gestione seguiti, si verranno comunque a determinare conseguenze sull’ambiente a seguito della realizzazione dell’opera.

*Tabella – Matrice di riferimento delle magnitudo dei fattori*

FATTORI	SITUAZIONI	MAGNITUDO
<b>Potenziali risorse del sito</b>	Periferia urbana	9 – 10
	Terreno agricolo	7 – 8
	Cava in esercizio	5 – 6
	Cava esaurita ed abbandonata	2 – 4
	Terreni paludosi	1
<b>Geomorfologia dell’area</b>	Area pianeggiante	6 – 8
	Area a leggera depressione	4 – 5
	Cave e burroni	1 – 3
<b>Esposizione (visibilità)</b>	Visibile dai centri urbani	7 – 9
	Visibile da strade principali	4 – 6
	Non visibile	1 – 3
<b>Distanza dai centri abitati</b>	< 500 m	10
	500 – 1000 m	6 – 8
	1000 – 2000 m	3 – 5
	> 2000 m	1 – 2
<b>Sistema viario</b>	Strade ad alta densità di traffico che interessano grandi centri urbani	8 – 10
	Strade ad alta densità di traffico che non interessano grandi centri urbani	5 – 7
	Strade che interessano zone industriali	3 – 4
	Strade a bassa densità di traffico	1 – 2
<b>Piovosità (come altezza di pioggia media annua)</b>	> 1200 mm	9 – 10
	1000 – 1200 mm	7 – 9
	700 – 1000 mm	5 – 7
	< 700 mm	2 – 5
<b>Ventosità</b>	Zona molto ventosa	6 – 8
	Zona poco ventosa	2 – 5
<b>Sismicità</b>	Zona sismica di 1 <sup>a</sup> cat.	10
	Zona sismica di 2 <sup>a</sup> cat.	7
	Zona sismica di 3 <sup>a</sup> cat.	3
	Zona non sismica	1
<b>Massimo livello della falda</b>	A contatto con i rifiuti	10

<b>dalla quota del piazzale</b>	2 – 10 m	8 – 9
	10 – 20 m	5 – 7
	> 20 m	1 – 4
<b>Idrografia superficiale</b>	Adiacente a corpo idrico investito dal flusso dei reflui	8 – 10
	Adiacente a corpo idrico non investito dal flusso dei reflui	4 – 7
	Lontano dai corpi idrici superficiali	1 – 3
<b>Potenzialità dell'impianto</b>	> 50000 tonn/anno	7 – 10
	20000 – 50000 tonn/anno	3 – 7
	< 20000 tonn/anno	1 – 3
<b>Tipo di rifiuto trattato</b>	Tossici e nocivi	10
	Pericolosi	8
	Speciali	6
	Urbani o assimilabili	2
<b>Polveri</b>	Nessun controllo	7-8
	Controllo periodico e sistema di contenimento delle polveri	4-6
	Sistema di abbattimento delle polveri	1-3
<b>Odori</b>	Nessun controllo sui rifiuti in ingresso all'impianto	6 – 8
	Controlli sui rifiuti in ingresso all'impianto e compartimentazione e razionalizzazione delle zone di stoccaggio	4 – 5
	Sistema di nebulizzazione enzimi per ridurre gli odori	2 – 3
<b>Sversamenti di liquidi</b>	Pavimento permeabile e nessuna misure di sicurezza	8 – 10
	Materiali assorbenti	5 – 7
	Pavimento in massetto in cemento armato impermeabile	2 – 4
<b>Emissioni in atmosfera</b>	Nessun controllo e nessun tipo di contenimento delle emissioni	6 – 8
	Sistema di contenimento delle emissioni	3 - 5
	Impianto di captazione e abbattimento emissioni	1 - 2
<b>Incendio</b>	Nessuna misura antincendio	8 – 10
	Misura antincendio, ma senza impianto di aspirazione fumi dal capannone	5 – 7
	Misura antincendio e impianto di aspirazione fumi dal capannone	2 – 4
<b>Drenaggio acque superficiali</b>	Drenaggio in sito delle acque	7 – 10
	Buon sistema di drenaggio e rapido allontanamento delle acque	2 – 6
<b>Organizzazione del servizio di gestione</b>	Assente	8 – 10
	Scarsa e saltuaria	5 – 7
	Buona organizzazione	1 – 3

La tabella relativa alle “Magnitudo” dei fattori presi in esame per l’impianto di recupero solventi della ditta “**VISCOFER S.a.s.**” è riassunta di seguito:

<b>FATTORI</b>	<b>SITUAZIONI</b>	<b>MAGNITUDO</b>
<b>Potenziali risorse del sito</b>	Area industriale e/o produttiva;	5
<b>Geomorfologia dell’area</b>	Area pianeggiante	6
<b>Esposizione (visibilità)</b>	Visibile da strade principali	4
<b>Distanza dai centri abitati</b>	1000 – 2000 m	3
<b>Sistema viario</b>	Strade che interessano zone industriali	3
<b>Piovosità (come altezza di pioggia media annua)</b>	< 700 mm	7
<b>Ventosità</b>	Zona poco – mediamente ventosa	3
<b>Sismicità</b>	Zona sismica di 2 <sup>a</sup> cat.	7
<b>Massimo livello della falda dalla quota del piazzale</b>	10 - 20 m	4
<b>Idrografia superficiale</b>	Lontano da corpi idrici superficiali	2
<b>Potenzialità dell’impianto</b>	> 50000 tonn/anno	7
<b>Tipo di rifiuto trattato</b>	Speciali/Tossici	8
<b>Polveri</b>	Sistema di abbattimento delle polveri	2
<b>Odori</b>	Controllo sui rifiuti in ingresso all’impianto e compartimentazione e razionalizzazione delle zone di stoccaggio	4
<b>Sversamenti di liquidi</b>	Pavimento in massetto in cemento armato impermeabile	2
<b>Emissioni in atmosfera</b>	Controllo e contenimento delle emissioni	2
<b>Incendio</b>	Misura antincendio	3
<b>Drenaggio acque superficiali</b>	Buon sistema di drenaggio e rapido allontanamento delle acque	2

<b>Organizzazione del servizio di gestione</b>	Buona organizzazione	2
--	----------------------	---

Per l'impianto è previsto, come già detto sopra, una serie di interventi mitigatori come il trattamento di percolato e degli sversamenti accidentali attraverso un idoneo impianto di depurazione prima dello sversamento in fognatura, sistemi di abbattimento delle polveri, di riduzione degli odori, di impianti anti-incendio, il rapido drenaggio delle acque superficiali e una buona organizzazione del servizio di gestione dell'impianto.

Acquisite, quindi, le informazioni sulle caratteristiche dell'area in esame, i criteri progettuali assunti e gli interventi di mitigazione previsti dal progetto dell'impianto, a ciascun fattore è stato attribuito uno specifico valore detto anche “**Magnitudo**”.

## 5.4 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI ELEMENTARI

*Tabella – Matrice delle influenze ponderali di ciascun fattore su ogni componente ambientale*

COMPONENTI AMBIENTALI	IMPATTI ELEMENTARI	
	Valori Impianto	Valori massimi
<b>Uso del territorio</b>	<b>37,6</b>	<b>100</b>
<b>Estetica</b>	<b>49,4</b>	<b>100</b>
<b>Qualità delle acque</b>	<b>46,5</b>	<b>100</b>
<b>Qualità dell'aria</b>	<b>39,9</b>	<b>100</b>
<b>Livello di rumorosità</b>	<b>46,7</b>	<b>100</b>
<b>Salute pubblica</b>	<b>40,0</b>	<b>100</b>
<b>Vegetazione, flora e fauna</b>	<b>42,7</b>	<b>100</b>

## 5.5 DESCRIZIONE DEI PROBABILI EFFETTI POSITIVI E NEGATIVI DEL PROGETTO PROPOSTO SULL'AMBIENTE

L'analisi dei probabili effetti positivi e negativi è stata effettuata su due tipi di bersaglio, quali:

- ❖ la popolazione che abita nelle più strette vicinanze

- ❖ l'ambiente in generale

#### 4.1.1 Stima quantitativa e qualitativa degli impatti potenziali più rilevanti

Identificare gli impatti significa evidenziare, in modo sistematico e ripetibile, l'esistenza di correlazioni tra fattori casuali dovuti al insediamento dell'impianto e le componenti ambientali e/o attività umane che ne risultino influenzate. L'identificazione dei possibili impatti è dunque il passaggio che segue l'acquisizione delle conoscenze circa le caratteristiche dell'impianto e le caratteristiche ambientali preesistenti del territorio interessato e potenzialmente influenzabili dall'insediamento proposto.

In linea teorica, lo studio di impatto ambientale rappresenta lo strumento tecnico attraverso il quale è possibile inquadrare il rischio ecologico indotto dalla realizzazione o dall'esercizio di un impianto.

Sempre in linea teorica, è possibile affermare che il rischio ecologico è proporzionale alla vulnerabilità intrinseca dell'ambiente in cui è localizzato l'impianto e/o all'incremento di pressione sull'ambiente ad esso dovuta rispetto alla pressione esercitata dalle attività preesistenti.

Per vulnerabilità dell'ambiente si intende l'insieme dei rischi, dei pericoli del grado di compromissione che l'ambiente naturale subisce in rapporto a trasformazioni indotte dalle attività umane e da cause naturali. Come incremento di pressione esercitato dalle attività umane si intende il sovraccarico e lo stress cui l'ambiente viene sottoposto per effetto dei progetti, opere e usi del suolo, effetto che può essere diretto o indotto.

Disponendo di una conoscenza sistematica dettagliata dell'ambiente interessato dall'intervento si possono definire delle soglie di accettabilità in funzione del tipo di attività e/o di localizzazione e calcolare la tollerabilità dell'ambiente a recepire la presenza dell'opera proposta, sia in fase di costruzione che di gestione.

La conoscenza delle caratteristiche ambientali e delle attitudini d'uso delle risorse naturali e del suolo rappresenta una condizione necessaria per poter valutare le eventuali variazioni di vulnerabilità apportate dall'attività.

Dall'analisi della **matrice delle influenze ponderali** di ciascun fattore su ogni componente ambientale è emerso che le componenti potenzialmente più sensibili dalla realizzazione dell'impianto da approfondire maggiormente sono:

##### ➤ **Estetica**

---

➤ **Qualità delle acque**

➤ **Livello di rumorosità**

All'**aspetto estetico** come detto sopra, viene attribuito il valore più alto, pari a **49,4**, per questa componente ambientale sono previsti interventi di mitigazione. Infatti per l'impianto di stoccaggio e trattamento di rifiuti della ditta "**VISCOFER S.a.s.**" verranno impiantati, intorno al muretto che delimita l'area dell'impianto, siepi, piante ed alberi che ridurranno l'impatto visivo dei cumuli di rifiuti, che saranno anche ricoperti da teloni di idoneo colore.

Va inoltre considerato che, per la componente visiva, l'impianto sarà collocato in una zona del comune di San Giuseppe Vesuviano, distante da centri abitati e da zone di particolare pregio estetico.

Alla **qualità delle acque** compete un impatto pari a **46,5**, questo è anche dovuto al fatto che la salvaguardia della qualità dell'acqua costituisce un fattore di notevole importanza per il mantenimento di livelli accettabili di qualità della vita. Gli interventi sul ciclo dell'acqua, sia nella fase del prelievo che in quella del rilascio, coinvolgono aspetti economici, tecnici, gestionali, di programmazione per un uso razionale della risorsa e per impedire l'inquinamento delle falde.

Per tale motivo lo stato delle falde idriche sotterranee assume dimensioni di alto rischio ambientale se, per l'attività industriale oggetto dello studio, non vengono previsti interventi di protezione e mitigazione. La qualità delle acque è, infatti, molto salvaguardato dalle ipotesi progettuali dell'impianto in oggetto perché verranno predisposti sistemi di drenaggio e raccolta di sversamenti di reflui, massetto in cemento armato impermeabile per le aree scoperte e soprattutto un adeguato impianto di depurazione per le acque di dilavamento del piazzale.

La terza componente che assume valore abbastanza alto, pari a **46,7**, è il **livello di rumorosità**. Questa componente è legata alla geomorfologia dell'area, al sistema viario, al tipo di rifiuto trattato, al sistema di gestione dello stesso ma, particolarmente, alla potenzialità dell'impianto e alla distanza dai centri abitati alle caratteristiche del sito.

Si deve sottolineare che comunque la scelta del sito per la realizzazione dell'impianto risulta ottimale in quanto il nuovo impianto sarà posizionato in una zona di sviluppo industriale del comune di San Giuseppe Vesuviano (NA) e soprattutto in una zona lontana dal centro abitato.

Concludendo, si può tranquillamente affermare che l'attività dell'impianto di stoccaggio di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi e trattamento di rifiuti speciali non pericolosi destinati al recupero non modificherà lo stato ambientale, in quanto:

- non inciderà sulle eventuali variazioni demografiche, peraltro non probabili, del territorio, né sul mercato immobiliare, né su quello del lavoro;
- non interesserà aree di interesse storico o paesaggistico, aree naturali sottoposte a tutela o vincolo;
- non comporterà un aumento della contaminazione delle acque superficiali né di quelle sotterranee, in quanto le acque scaricate saranno trattate mediante appositi sistemi di depurazione;
- non comporterà un aumento significativo del traffico veicolare pesante sulla viabilità circostante;
- non comporterà la modifica delle caratteristiche qualitative dei suoli circostanti;
- non determinerà il superamento dei limiti acustici di immissione fissati dalla legislazione vigente;
- non comporterà l'emissione significativa di inquinanti atmosferici od odori.

#### 4.9.2 Stima degli aspetti positivi

Vi sono, però, anche **risvolti positivi legati alle attività dell'impianto**, legati soprattutto a:

- a) **incremento dell'attività economica ed occupazionale:** l'attivazione dell'impianto comporterà un incremento dell'attività economica sia durante la fase di ultimazione dell'impianto che durante la fase di gestione dello stesso, in quanto si può ragionevolmente prevedere che la ditta “**VISCOFER S.a.s.**” intenda sviluppare la propria attività anche dal punto di vista occupazionale nell'area interessata (costantemente alle prese con la carenza di posti di lavoro);
- b) **miglioramenti dei servizi forniti:** la realizzazione dell'impianto in oggetto comporterà un miglioramento del servizio fornito ad aziende private e pubbliche in quanto saranno impiegate le più recenti tecnologie ed attrezzature;
- c) **utilizzo di un'area idonea** in quanto il nuovo impianto sarà posizionato nella zona industriale del comune di San Giuseppe Vesuviano (Na), lontana dal centro abitato;
- d) **ottimizzare al massimo il recupero dei rifiuti** che entrano all'interno dell'impianto;
- e) preparare e avviare i rifiuti alle fasi di trattamento successive, per recuperare da essi **materia prima secondaria**;



- f) ridurre i rifiuti da smaltire in discarica, avviando a tale smaltimento **solo i rifiuti che oggettivamente non hanno altra possibilità di recupero**
- g) possibilità di recuperare e reintrodurre nel ciclo parti di veicoli a motore, come pezzi di ricambio.

### 4.9.3 Analisi delle alternative

Innanzitutto andiamo ad analizzare la cosiddetta “**alternativa zero**”, cioè quella che prevede la non realizzazione del progetto.

Da quanto è stato esposto circa gli obiettivi che l’impianto si prefigge, rinunciare alla sua costruzione comporterebbe il permanere della situazione attuale, che vede sempre in continua “sofferenza” il sistema di gestione dei rifiuti nella regione Campania.

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

Per quanto riguarda le **alternative di sito** si sottolinea l’aspetto che la scelta risulta ottimale in quanto il nuovo impianto sarà posizionato nella zona industriale e produttiva del comune di San Giuseppe Vesuviano (Na) in una zona lontana dal centro abitato.

## 5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L’impianto oggetto dello studio di impatto ambientale, **sorge in una zona a bassa vocazione paesaggistica e floro-faunistica ed alta vocazione produttiva - industriale, che non presenta alcun vincolo ambientale.**

L’impianto in oggetto utilizzerà tecnologie idonee per le operazioni di bonifica degli autoveicoli a fine vita utile e di stoccaggio e trattamento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi; in modo tale la produzione di emissioni, polveri e rumori saranno ridotte al minimo. Anche per gli impatti di tipo visivo e le altre componenti ambientali saranno adottate le giuste misure di mitigazione per ridurre o annullare gli impatti negativi in modo da non arrecare danni irreversibili all’ambiente ed alla salute pubblica.

Importanti sono sicuramente gli effetti positivi, per le motivazioni più volte rilevate.

Infine, dai valori **della matrice delle influenze ponderali** di ciascun fattore su ogni componente ambientale, si può ritenere che l'opera incide sulle componenti ambientali in egual misura con entità comunque modesta se rapportato ai valori massimi della tabella.

In sintesi, viste le condizioni ambientali esistenti ed i criteri progettuali previsti, la realizzazione dell'impianto in oggetto non costituisce una minaccia per il sistema ambientale in cui esso si inserisce.

Quindi non vi è nessun motivo ostativo affinché tale progetto possa realizzarsi.