

Schema per l'istruttoria delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale

CUP 9047 - Istanza per il rilascio del provvedimento di VIA nell'ambito del Provvedimento autorizzatorio unico regionale ex art. 27bis D.lgs.152/2006 e ss.mm.ii. relativamente al progetto di "Realizzazione centro raccolta e trattamento veicoli fuori uso e rivendita parti usate da ubicarsi nel Comune di Napoli alla Via Santa Maria del Pianto 47" – Proponente Autoservizi Napoli s.r.l.

PREMESSE

Informazione e Partecipazione

Con nota prot. reg. 376259 del 16.07.2021, trasmessa a mezzo PEC in pari data a tutti gli enti interessati, è stata comunicata l'avvenuta pubblicazione della documentazione inerente l'istanza sulle pagine web dedicate alla VIA-VI-VAS, indicando in 20 giorni dalla data di trasmissione della citata nota il termine entro cui verificare l'adeguatezza e la completezza della documentazione pubblicata e far pervenire allo Staff 501792 Valutazioni Ambientali della Regione Campania eventuali richieste di perfezionamento della documentazione. Entro il suddetto termine è pervenuta la nota prot. reg. 404416 del 03.08.2021 con la quale il Comune di Napoli ha richiesto che, tra i titoli autorizzativi da richiedere, fosse inserito il nulla osta per l'impatto acustico di sua competenza.

Con nota prot. reg. 447570 del 09.09.2021 il proponente ha riscontrato la richiesta del Comune di Napoli.

Con nota prot. reg. 13085 del 12.01.2021 è stato comunicato l'avvio del procedimento e si è provveduto alla pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 23, comma 1, lettera e) relativo alla procedura contrassegnata con CUP 9047.

Dalla suddetta data e per la durata di 30 giorni, il pubblico interessato avrebbe potuto presentare all'Ufficio Valutazioni Ambientali osservazioni concernenti la valutazione di impatto ambientale e la valutazione di incidenza. Alla scadenza dei 30 giorni (11.02.2022) non sono pervenute osservazioni.

Tutta la documentazione è reperibile alla seguente pagina web:

http://viavas.regione.campania.it/opencms/opencms/VIAVAS/VIA_files_new/Progetti/prg_9047_prot_2020.376259_del_16.07.2021.via

Con nota prot. reg. 128969 del 09.03.2022 questo Ufficio ha avanzato una richiesta di integrazione documentale riscontrata dal proponente in data 23.05.2022 dopo una sospensione di 45 giorni richiesta dallo stesso proponente con pec del 06.04.2022.

In occasione della prima seduta di Conferenza dei Servizi tenutasi in data 21.09.2022 si è fatto rilevare al proponente che vi era necessità di chiarimenti in merito a:

- smaltimento delle acque di dilavamento dei piazzali e alle acque nere si riferisce che esse verranno stoccate in vasche a tenuta e poi smaltite attraverso ditte autorizzate. A tal proposito si chiede:

calcolare il volume di acqua di dilavamento ed il volume di acque nere; è stato riproposto un nuovo SIA nel quale, a pag. 42, viene riportato, unicamente, il volume delle acque di dilavamento del piazzale pari a 3.65 mc. Inoltre, nella medesima pagina, vengono riportati i volumi del disabbbiatore e del disoleatore – 1.95mc – in contrasto con quanto riportato nel SIA allegato all'istanza dove i volumi riportati sono pari a 37.50 mc e a 10 mc. Per quanto riguarda le acque nere non viene riportato alcun volume. Non viene riportata alcuna considerazione in merito alla capacità della fognatura di recepire qualsivoglia volume di acque nere.

fornire le motivazioni relative alla scelta di gestirle come rifiuti invece di immetterle in pubblica fognatura; a pag. 42 del nuovo SIA viene riferito che tali acque verranno scaricate in pubblica fognatura

fornire una planimetria dell'impianto di stoccaggio delle acque sia di dilavamento che acque nere; è stata trasmessa la Tav. 3 "Planimetria generale con indicazione del sistema di captazione ed accumulo acque reflue" sulla quale sono individuati i percorsi seguiti dalle acque di dilavamento del piazzale, le acque nere che vengono immesse, entrambe, in pubblica fognatura.

fornire il calcolo del volume delle vasche e, eventuale, calcolo della portata di acqua eccedente e conseguente sua modalità di smaltimento; nulla viene riferito in merito

relazione, sottoscritta da tecnico abilitato, che attesti la perfetta tenuta delle vasche e la correttezza del calcolo idraulico e del loro conseguente dimensionamento; nulla viene riferito in merito

chiarire se vi sono altre tipologie di rifiuto per le quali si intende riferirsi a ditta autorizzata per il loro smaltimento; nulla viene riferito in merito

specificare le tempistiche da adottare per il monitoraggio della tenuta ed efficienza dei pozzetti di raccolta delle acque reflue, delle tubazioni, delle canalette e del serbatoio fuori terra;

specificare la tempistica da adottare per il monitoraggio delle eventuali polveri che saranno emesse in atmosfera all'intorno dell'area della pressa;

è stato consegnato un Piano di monitoraggio e controllo praticamente identico nel contenuto a quello allegato all'istanza nel quale viene riportato che il monitoraggio, per la vasca interrata e i pozzetti a tenuta, avrà cadenza annuale; per quanto concerne le emissioni in atmosfera verrà effettuato un controllo annuale sulle emissioni in atmosfera delle polveri provenienti dalla pressa (si ricorda che, nella richiesta di integrazioni, sono state richieste informazioni in merito alle emissioni in atmosfera delle polveri provenienti dall'utilizzo, tra le altre cose, della pressa ma a tale richiesta non è stato dato riscontro). Nella relazione previsionale di impatto acustico integrativa redatta per riscontrare una richiesta di integrazioni formulata dalla UOD 50.02.03 viene riportato che il proponente rinuncia all'utilizzo della pressa scarrabile per adeguamento volumetrico carcasse autoveicoli con gru girevole Marca Ing. Bonfiglioli – Mod. Ariete (fissa, prevista nel piazzale). Tale scelta fa decadere la richiesta di integrazioni formulata da questo ufficio al presente punto.

a pag. 17 della relazione tecnica si riferisce di “compartimentazione e razionalizzazione delle aree di carico e scarico, stoccaggio e trattamento rifiuti: ha effetto principalmente sull'emissione di polveri e rumori, ma anche sulle emissioni in atmosfera derivanti dallo scarico degli autoveicoli che seguono percorsi prestabiliti e ottimizzati” ma, di tale compartimentazione non si ha evidenza su nessun elaborato; Nulla viene riferito in merito

sempre a pag. 17 della relazione tecnica, si riferisce di “materiali assorbenti: nel caso di sversamenti accidentali la società interverrà con materiali assorbenti”; fornire indicazioni sul tipo di sversamento interessato e su come si intende procedere per la sua eliminazione; Nulla viene riferito in merito

ed ancora, a pag. 17 della medesima relazione, si riferisce di “sistema di captazione e di stoccaggio delle acque di dilavamento del piazzale che raccolgono tutte le sostanze inquinanti presenti sulla superficie del piazzale derivanti dallo stoccaggio e trattamento dei rifiuti e dal transito degli automezzi sul piazzale”;

chiarire quale sia tale sistema di captazione e dove verrà realizzato; Nulla viene riferito in merito

descrivere, in modo dettagliato, le varie fasi dell'attività di cantiere; Nulla viene riferito in merito

la valutazione degli impatti cumulativi è stata effettuata, nel SIA, seguendo il criterio del cumulo di cui al punto 4.1 delle Linee Guida DM 52/2015; orbene, ai fini della valutazione degli effetti di cumulo non possono essere utilizzati i criteri di cui al par. 4.1 delle Linee guida per la Verifica di Assoggettabilità a VIA dei progetti allegato IV alla parte seconda del decreto emanate con D.M. n. 52/2015, in quanto tali criteri sono finalizzati esclusivamente alla determinazione della corretta soglia dimensionale per un determinato progetto di “nuova realizzazione” tipologicamente riconducibile ad una tipologia di quelle riportate all'allegato IV alla parte seconda del decreto. I cosiddetti “impatti cumulati” sono il risultato della combinazione di più progetti nello stesso contesto ambientale e territoriale, non necessariamente della stessa tipologia, ma agenti generalmente sullo stesso “bersaglio”. È quindi necessario fornire una valutazione degli impatti cumulativi relativi ai diversi comparti (es. rumore, emissioni in atmosfera, acque, ecc.) con riferimento a tutte le attività che possono determinare effetto cumulo con il progetto proposto nell'area di influenza dello stesso; ovviamente l'area di influenza del progetto può variare a seconda del comparto analizzato. Con riferimento a tale punto di integrazione, alle pagg. 78 e 79 del nuovo SIA, si riferisce che non vi sono altri impianti di demolizione nelle vicinanze. Tale affermazione non è corretta in quanto, precisamente al civico 39 della via Santa Maria del Pianto (il centro oggetto di istruttoria è al civico 45) è già presente un centro di autodemolizione che è anche “*riportato nell'elenco dei siti della Regione Campania in attesa di indagini preliminari*”; inoltre, vi sono altri centri di attività produttive che possono determinare un effetto cumulativo significativo (così come riferito nella relazione di impatto acustico previsionale integrativa redatta in riscontro alla richiesta di integrazione della UOD 50.02.03).

fornire informazioni circa l'estrazione e lo smaltimento dei fluidi refrigeranti presenti negli impianti di condizionamento per i quali il gas refrigerante deve essere rimosso con la massima cautela al fine di evitare ogni contaminazione ambientale e rischi per gli operatori; la rimozione del liquido refrigerante è una delle operazioni contemplate tra quelle di messa in sicurezza del veicolo fuori uso. Non vengono riportate indicazioni circa la sua estrazione dagli autoveicoli, viene riferito che verrà posizionato in un contenitore di plastica dotato di bacino di contenimento idoneamente dimensionato. Nulla viene riferito in merito al quantitativo di liquido refrigerante che viene estratto agli autoveicoli né in merito al dimensionamento del bacino di contenimento.

fornire informazioni in merito all'emissione in atmosfera delle polveri diffuse provenienti dall'utilizzo della pressa per la riduzione volumetrica delle carcasse, dalla combustione diretta in torcia dei residui di GPL e/o metano provenienti dalla messa in sicurezza delle bombole e/o serbatoi, delle eventuali polveri diffuse durante lo stoccaggio e la movimentazione dei materiali inerti dei mezzi nell'impianto, della combustione dei carburanti (gasolio, benzina) utilizzati per l'alimentazione delle macchine, dei mezzi e delle attrezzature del centro. Nulla viene riferito in merito. Si ricorda che il proponente ha comunicato di rinunciare all'utilizzo della pressa.

fornire informazioni in merito alla viabilità esterna all'area di impianto che verrà interessata dal transito dei mezzi utilizzati per il conferimento dei rifiuti e valutarne i relativi impatti. Nulla viene riferito in merito.

Con nota prot. reg. 517860 del 21.10.2022 il proponente ha fornito i seguenti chiarimenti:

- le acque nere verranno gestite come rifiuto e stoccate all' interno di tre vasche a perfetta tenuta dalle quali, periodicamente, tramite ditte autorizzate, iscritte all' Albo Gestori Ambientali, verrà effettuato lo smaltimento dei fanghi accumulati (codice cer 200304) con relativa emissione di formulario;
- considerando che la società Autoservizi ha in forza circa 10 dipendenti, stimando in circa 12 litri il consumo medio di acqua per ogni utilizzo del W.C e valutando in 300 i giorni lavorativi annuali abbiamo un volume giornaliero di acqua di 0.12 mc ed un volume totale annuo di 36 mc. Il volume complessivo delle vasche a tenuta pari a 16 mc. La verifica di tenuta delle stesse potrà essere effettuata in occasione di uno svuotamento delle stesse, riempiendole di acqua e valutando con un'asta graduata ad intervalli regolari di tempo l'altezza tra il pelo libero ed il bordo della vasca;
- per quanto riguarda le acque di dilavamento dei piazzali, dalla lettura della Tav. 3, nuovamente trasmessa, riportante i percorsi delle varie tipologie di acque si rileva che queste verranno inviate nel sistema di depurazione composta da vasca di accumulo, disoleatore con filtro a coalescenza per poi essere immesse in pubblica fognatura. Il volume totale di acqua scaricato in fognatura per l'anno 2021 è stato pari a 7761.60 mc;
- per le seguenti tipologie di rifiuti la ditta stipulerà contratti di smaltimento con ditte autorizzate:
- filtri olio cer 160107
- oli per circuiti idraulici facilmente biodegradabili [130112*]
- altri oli per circuiti idraulici [130113*];
- altri oli per motori ed ingranaggi [130208*]
- pneumatici fuori uso [160103];
- veicoli fuori uso, non contenenti né liquidi né altre componenti pericolose [160106];
- pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111 [160112];
- componenti esplosivi (airbag) [160110*]
- liquido antigelo [160114*]
- serbatoi per gas liquido [160116];
- metalli ferrosi [160117];
- metalli non ferrosi [160118];
- plastica [160119];
- vetro [160120];
- componenti non specificati altrimenti [160122];
- batterie al piombo [160601*];
- catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio palladio, iridio o platino [160801];
- per quanto riguarda la viabilità esterna all'area di impianto che verrà interessata dal transito dei mezzi utilizzati per il conferimento dei rifiuti viene riferito che l'accesso all'impianto della ditta Autoservizi srl

avviene dalla Via Santa Maria del Pianto attraverso un varco di idonee dimensioni. Si sottolinea che trattandosi di centro di autodemolizione veicoli potremo avere o il conferimento diretto da parte dell'utente di un autoveicolo da doversi demolire o in alternativa il conferimento attraverso carro attrezzi regolarmente autorizzato. Quindi non si avrà sul traffico indotto un impatto significativo legato ad automezzi pesanti. Tra l'altro l'attività già oggi svolta dalla Autoservizi srl (depositaria giudiziaria, commercio ricambi) prevede flussi in ingresso e uscita di privati cittadini e di carri attrezzi. Anche il conferimento a terzi dei rifiuti prodotti dall'attività di raccolta e trattamento veicoli fuori uso non comporterà un impatto significativo sul traffico veicolare, in quanto l'avvio a recupero dei predetti rifiuti sarà programmato con le aziende e quindi non si avrà mai la presenza contemporanea di più automezzi all'interno dell'impianto;

- in merito all'emissione in atmosfera delle polveri diffuse provenienti dalla combustione diretta in torcia dei residui di GPL e/o metano provenienti dalla messa in sicurezza delle bombole e/o serbatoi, delle eventuali polveri diffuse durante lo stoccaggio e la movimentazione dei materiali inerti dei mezzi nell'impianto, della combustione dei carburanti (gasolio, benzina) utilizzati per l'alimentazione delle macchine, dei mezzi e delle attrezzature del centro, la società riferisce che, per ciò che concerne la combustione diretta dei residui di Gpl questa sarà poco significativa in quanto il gas viene estratto tramite un attrezzatura che permette lo svuotamento e la messa in sicurezza del serbatoio di gas rimosso dall'autoveicolo. In primis viene scollegato il serbatoio dall'impianto di alimentazione del motore ed i tubi flessibili dell'attrezzatura vengono collegati al serbatoio inoltre viene collegato alla valvola di ingresso del serbatoio una tubazione che permette di immettere azoto. Tramite pompa pneumatica conforme alla direttiva Atex viene effettuato lo svuotamento del serbatoio. La pompa permette di trasferire il gpl in sistemi di stoccaggio a norma costituito, visto le modeste quantità attese da bombole portatili. Quando il serbatoio è stato svuotato dalla parte liquida del gas viene spenta la pompa e si devia il flusso di gpl residuo allo stato gassoso all'impianto di combustione costituito da una torcia opportunamente protetta. Tale torcia è un cannello da riscaldamento di commercio con una potenza di circa 50 Kw. Il suo circuito è dotato di tutte le sicurezze necessarie per una corretta combustione. L'immissione di azoto nel serbatoio permette di avere al suo interno una miscela non combustibile ed un gradiente di pressione favorevole durante la fase di combustione. Non vi sarà movimentazione di materiali inerti all'interno dell'impianto, trattandosi di un centro di autodemolizione, per ciò che concerne le emissioni derivanti dalla combustione di gasolio e benzina delle macchine mezzi ed attrezzature sarà poco significativa in quanto verranno effettuate solo lavorazioni meccaniche a freddo, il carrello elevatore da utilizzarsi nel centro di raccolta per la movimentazione sarà alimentato elettricamente. Per quanto riguarda le polveri che possono sollevarsi dal piazzale durante la movimentazione delle autovetture si procederà con una periodica bagnatura dello stesso;

- per ciò che concerne l'estrazione e lo smaltimento dei fluidi refrigeranti questi verrà effettuato tramite apposito macchinario certificato dotato di compressore a secco. La procedura di estrazione non comporterà alcuna emissione in atmosfera data la perfetta tenuta del macchinario e delle tubazioni ed il gas verrà raccolto all'interno di contenitori in acciaio certificati. È difficile valutare il quantitativo di gas refrigerante che verrà estratto dai veicoli in quanto legato ai flussi dei veicoli in ingresso ed alla quantità eventualmente presente al loro interno;

- per quanto concerne la *“compartimentazione e razionalizzazione delle aree di carico e scarico, stoccaggio e trattamento rifiuti”* ha effetto principalmente sull'emissione di polveri e rumori, ma anche sulle emissioni in atmosfera derivanti dallo scarico degli autoveicoli che seguono percorsi prestabiliti e ottimizzati” vista la tipologia di attività che si intende svolgere si riassumono le fasi di conferimento ed accettazione del veicolo e di avvio a recupero/smaltimento dei rifiuti prodotti. Nella fase di conferimento potremo avere privati cittadini che consegnano la loro auto per la successiva demolizione o in alternativa dei carri attrezzi regolarmente autorizzati che trasportano l'autoveicolo da demolire. Una volta effettuata la verifica amministrativa dell'autoveicolo in particolare l'assenza di eventuali fermi amministrativi il veicolo viene allocato nell'area di stoccaggio carcasse da bonificare. Per ciò che concerne l'avvio a recupero dei rifiuti prodotti questi sarà programmato con le aziende autorizzate di modo che non vi sia la presenza contemporanea di più automezzi. All'interno del sito della Autoservizi srl sarà installata della cartellonistica verticale indicante il percorso prestabilito da seguire per accedere al centro di raccolta e trattamento veicoli.

- per quanto riguarda *“materiali assorbenti: nel caso di sversamenti accidentali la società interverrà con materiali assorbenti”*, viene riferito che, nel caso di eventuali sversamenti derivanti dalla caduta accidentale di liquidi durante le operazioni di bonifica e smontaggio degli autoveicoli, la società interverrà tempestivamente con materiali assorbenti quali segatura e stracci che verranno poi stoccati all'interno di contenitori e smaltiti tramite ditte autorizzate all'Albo Gestori Ambientali (codice cer 150202*). Si sottolinea in ogni caso che le attività di bonifica avverranno all'interno del capannone dove vi sarà la presenza anche di

una griglia a tenuta stagna atta a raccogliere tali eventuali spandimenti accidentali. Periodicamente tale griglia a tenuta stagna verrà pulita ed i rifiuti presenti smaltiti con ditte autorizzate all' Albo Gestori Ambientali;

- vengono proposti i seguenti monitoraggi:
 - monitoraggio dei pozzetti e della vasca a tenuta si effettuerà con cadenza annuale e vedranno l'eliminazione di fanghiglia e sedimenti da essi. Tali interventi di manutenzione verranno riportati su un apposito registro;
 - per quanto concerne la componente rumore, anche dopo aver rinunciato all'uso della pressa, si effettuerà un'analisi dell'impatto acustico dopo 30 giorni dall'avvio dell'attività e poi, si procederà con un'analisi biennale a meno dell'inserimento di nuove fonti di rumorosità;
- con cadenza semestrale si valuterà l'integrità della pavimentazione impermeabile;
- con cadenza annuale si effettueranno i controlli sui rifiuti pericolosi e con cadenza biennale il controllo sui rifiuti non pericolosi.

Adeguatezza degli elaborati presentati

Gli elaborati presentati dal proponente, comprese le integrazioni presentate, consentono un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il progetto prevede la realizzazione di un centro di autodemolizione di veicoli fuori uso e rivendita parti usate da affiancare all'attività attualmente svolta di rivendita al dettaglio di parti nuove ed usate per autoveicoli e motoveicoli. Il sito è individuato catastalmente con il foglio 1 part.lla 148, ed è classificato urbanisticamente come Zona bB "Espansione recente". Questo tipo di impianto rientra nell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.lgs.152/2006, n. 152) al punto 8 lett. c "*centri di raccolta, stoccaggio e rottamazione di rottami di ferro, autoveicoli e simili con superficie superiore a 1 ettaro*". L'area di progetto è, all'attualità, già occupata dall'attività svolta che risulta essere quella di vendita di ricambi nuovi ed usati unitamente alla vendita di auto e moto nuove ed usate.

Questo progetto è stato sottoposto a Verifica di Assoggettabilità a VIA al termine della quale è stato emesso il D.D. n. 95 del 25.03.2021 con il quale si sottopone a VIA il progetto su indicato.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Sintesi del SIA

Nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) presentato dal Proponente sono contenute, per quanto attiene all'inquadramento programmatico, le seguenti informazioni.

In particolare, sono state esaminati:

PIANIFICAZIONE REGIONALE

Piano Territoriale Regionale: il territorio del Comune di Napoli rientra nell'Ambiente Insediativo n. 1 – Piana Campana ed è compreso nell'STS (Sistema Territoriale di Sviluppo) D3 – Sistema Urbano Napoli.

Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria: l'aria ricade nella zona IT1507 Agglomerato Napoli - Caserta

Piano Territoriale Paesistico della provincia di Napoli: Zona A.I Recupero Aree Industriali

PIANIFICAZIONE LOCALE:

Piano Regolatore Comunale: l'area interessata dall'attività viene classificata Zona Bb "espansione recente"

Piano di Zonizzazione Acustica: il Comune di Napoli è provvisto di tale piano, di conseguenza, per la valutazione delle caratteristiche acustiche dell'area, ci si riferisce alla D.G.R. n. 8758/1995

L'area di interesse non ricade in area SIC, ZPS, IBA, né in alcuna area protetta.

Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Programmatico

Alla luce del contesto programmatico ai vari livelli (regionale e comunale) è possibile ritenere che il progetto in esame è compatibile con il quadro attualmente vigente.

Prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Programmatico

Nessuna prescrizione.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Sintesi del SIA

L'intervento proposto consiste nella realizzazione di un centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso e rivendita parti usate su di un'area all'attualità già utilizzata dalla medesima attività. L'accesso all'area avviene dalla Via S. Maria del Pianto. L'area è già urbanizzata, con pavimentazione in cls con sottostante rete

elettrosaldatura. Tale pavimentazione sarà interessata da limitati interventi di adeguamento laddove dovesse rilevarsi il suo ammaloramento.

Le attività, sia quelle già in essere che quella da realizzare, si svolgeranno nelle seguenti aree:

- Area stoccaggio carcasse da bonificare di superficie pari a 175 mq
- Area stoccaggio carcasse bonificate di superficie pari a 20 mq
- Area di adeguamento volumetrico delle carcasse bonificate con pressa idraulica
- Tettoia per stoccaggio in cassoni dei rifiuti. In particolare, n. 2 cassoni per lo stoccaggio pacchi di carcasse bonificate; n. 1 cassone stoccaggio CER 160103; n. 1 cassone stoccaggio CER motori bonificati CER 160122; n. 1 cassone stoccaggio CER 160119; n. 1 cassone stoccaggio CER 160120; n. 1 cassone stoccaggio CER 160117. Tutti i cassoni hanno dimensioni pari a 6.00 x 2.50 x 2.20 mt.

Dovrà essere realizzata l'isola di bonifica su superficie di circa 185 mq sulla quale dovranno essere posizionate: ponte sollevatore con sottostante griglia con vasca di raccolta per eventuali sbandamenti accidentali; contenitori con sottostante bacino di contenimento per stoccaggio oli, liquidi per circuiti idraulici, benzene e gasolio; contenitori per stoccaggio batterie esauste; contenitori per stoccaggio marmitte catalitiche; contenitori per stoccaggio stracci materiale assorbente; contenitori per stoccaggio filtri olio. Inoltre, sarà realizzata – su una superficie di 346 mq – un'area di stoccaggio di ricambi usati.

Il processo di raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso prende il via con il momento della consegna del veicolo destinato alla demolizione da parte del produttore. La ditta in oggetto rilascia al detentore apposito certificato di rottamazione conforme ai requisiti di cui all'allegato IV del D.lgs. 209/2003, completato dalla descrizione dello stato del veicolo consegnato, nonché dall'impegno di provvedere direttamente alla cancellazione dal PRA, nonché al trattamento del veicolo. In tal modo la cancellazione dal PRA avverrà esclusivamente a cura del titolare del centro di raccolta, senza oneri di agenzia a carico del detentore dello stesso veicolo. Il certificato di rottamazione e demolizione dell'autoveicolo libererà il detentore del veicolo fuori uso dalle responsabilità civile, penale e amministrativa connesse alla proprietà e alla corretta gestione del veicolo stesso. Successivamente, entro 3 giorni dalla consegna del veicolo, la ditta in oggetto provvederà a restituire al detentore dell'autoveicolo copia del certificato di demolizione dell'autoveicolo debitamente timbrato e firmato recante i seguenti dati: numero del certificato di cancellazione dal PRA, dati della carta di circolazione e le targhe relativi al veicolo fuori uso demolito. Il trattamento di bonifica e di messa in sicurezza del veicolo sarà avviato dopo la cancellazione al PRA. Gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia o consegna al competente ufficio del PRA delle targhe e dei documenti relativi al veicolo fuori uso saranno annotati dalla ditta "AUTOSERVIZI NAPOLI SRL" su apposito registro vidimato dalla questura di entrata degli autoveicoli, regolarmente utilizzati ai sensi delle disposizioni emanate dal D. Lgs. 285/92. Il centro di raccolta per la gestione dell'attività dei rifiuti in oggetto, ha i seguenti requisiti impiantistici relativi al trattamento dei veicoli fuori uso, e cioè:

- a) area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di grassaggio dei liquidi degli autoveicoli.
- b) sistema di pesatura dei veicoli fuori in ingresso al centro di raccolta e trattamento veicoli fuori uso nel rispetto di quanto previsto dal D.lgs 209/03;
- c) adeguata viabilità interna per un'agevole movimentazione dei lavoratori e delle macchine operatrici, anche in caso di incidenti;
- d) 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;
- e) adeguato sistema di raccolta e di trattamento dei reflui, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia ambientale e sanitaria;
- f) 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;
- g) idonea recinzione lungo tutto il perimetro dell'impianto che mitigherà anche l'impatto visivo. La recinzione presenta sul Lato Ovest un muro con mattoni di tufo di altezza circa 4 metri ed in una porzione un'altezza anche superiore per la sopraelevazione di un capannone in aderenza. Sul lato Sud ed Est l'area confina con le attività già in essere mentre sul Lato Nord vi è un muro in cls di elevata altezza che funge da contenimento. In tal senso quindi l'ubicazione e la recinzione del futuro centro di raccolta sarà tale da minimizzare sia l'impatto visivo che le eventuali emissioni sonore. Lo stoccaggio dei rifiuti prodotti dall'attività di smontaggio e disassemblaggio dei veicoli fuori uso sarà il seguente:

- lo stoccaggio dei rifiuti speciali non pericolosi quali rottami metallici (CER 160117) rottami non metallici (CER 160118) vetro (CER 160120) e motori bonificati (CER 160122) avverrà in cassoni metallici a

tenuta posti al di sotto della tettoia presente sul piazzale lo stoccaggio delle batterie esauste avverrà al di sotto del capannone all'interno di cassoni in HDPE;

- lo stoccaggio degli oli esausti, dei liquidi refrigeranti e dei carburanti avverrà all'interno del capannone in serbatoi e/o cisternette dotate di idoneo bacino di contenimento;
- lo stoccaggio dei catalizzatori esausti avverrà all'interno del capannone in una cassa metallica lo stoccaggio dei filtri dell'olio avverrà in una cassa metallica a tenuta all'interno del capannone;
- lo stoccaggio dei pneumatici fuori uso CER 160103 avverrà all'interno di un cassone scarrabile posto al di sotto della tettoia posta sul piazzale.

L'eventuale produzione di pasticche contenenti amianto dal disassemblaggio dell'autoveicolo potrà essere occasionale visto che ormai tale materiale risulta bandito dal 1992. In ogni caso le stesse saranno stoccate in un'apposita cassa a tenuta stagna e smaltite tramite ditte autorizzate all'Albo Gestori Ambientali. Il deposito temporaneo di tali rifiuti rispetterà quanto previsto dall'art. 183, comma 1, lett. bb), del D.lgs. n. 152/2006.

Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso.

Al veicolo da demolire, vengono immediatamente effettuate tutte le operazioni che riguardano la sua messa in sicurezza, entro 10 giorni dalla presa in carico così come previsto dal D.lgs. 209/03 aggiornato con D.lgs. n.119/2020.

Quindi, le modalità di messa in sicurezza sono così effettuate:

- a) rimozione della batteria dal vano motore e stoccaggio della stessa in apposito contenitore atto proprio allo stoccaggio delle batterie esauste realizzato in HDPE con fondo reticolato e pareti chiuse con colonne rinforzate;
- b) rimozione dei serbatoi di gas compresso e successiva estrazione dei gas residui (GPL e metano).

Nel caso del GPL l'attrezzatura permette di estrarre il gas tramite una pompa anti-deflagrante certificata ATEX e di stoccarlo a norma di legge, per il suo riutilizzo come combustibile. Il residuo gassoso è bruciato tramite torcia ed i serbatoi GPL dei veicoli vengono lavati con azoto per evitare scoppi.

- 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 in plastica dotati di bacino di contenimento idoneamente dimensionato, 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 sono 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 è privato dell'olio, previa scolatura; l'olio così prelevato viene stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro è 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.

Analisi specifica dell'attività di demolizione degli autoveicoli.

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

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

Criteri adottati in ottemperanza al D.lgs 209/2003 per lo stoccaggio dei rifiuti prodotti.

I contenitori, 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 in esso contenuti.

Alcuni di essi (contenitori per gli oli esausti) sono provvisti di sistemi di chiusura, di accessori e di dispositivi atti ad effettuare le operazioni di riempimento, di travaso e di svuotamento. Il serbatoio fisso ha un volume residuo di sicurezza pari al 10 % ed essere dotato di dispositivo antitraboccamento, di tubazioni di troppo pieno e di indicatore di livello. 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 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 vengono neutralizzati in loco.

I recipienti, utilizzati all'interno dell'impianto di trattamento della ditta e non destinati a essere reimpiegati per le stesse tipologie di rifiuti, vengono sottoposti a trattamenti di bonifica idonei a consentire le nuove utilizzazioni. Tali trattamenti si effettuano presso idonea area dell'impianto appositamente allestita o presso altri centri autorizzati.

Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio.

Ai fini di una corretta gestione dei rifiuti derivanti dal veicolo fuori uso, vengono effettuate tutte le operazioni di trattamento che riguardano la promozione del riciclaggio dei pezzi di ricambio 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 o venduti come parti di ricambio usati;
- e) rimozione dei componenti in vetro.

Criteri di gestione operativi del centro di raccolta e demolizione degli autoveicoli.

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

Per lo stoccaggio del veicolo messo in sicurezza e non ancora sottoposto a trattamento è 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 riguarda le carcasse già sottoposte alle operazioni di messa in sicurezza ed il cui trattamento è stato già precedentemente completato, non è superiore ai cinque metri di altezza. Le parti di ricambio che sono destinate alla commercializzazione sono stoccate prendendo gli opportuni accorgimenti, onde evitare il loro deterioramento ai fini del successivo reimpiego.

Lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili non pericolosi, è 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 è effettuato da ditte appositamente abilitate dall'Albo Gestori Ambientali per la raccolta e il trasporto, ai sensi del D.M. 120/2014. Le operazioni di stoccaggio di tali rifiuti sono effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e fluidi. Infine, i pezzi smontati sono stoccati in luoghi adeguati ed i pezzi contaminati da oli sono stoccati su basamenti impermeabili (piattaforma per la bonifica delle parti smontate).

Modalità di riciclaggio, del processo di recupero e destinazione finale del prodotto recuperato.

Le carcasse, bonificate e poi disassemblate, subiscono un pre-trattamento nel centro di raccolta, tramite riduzione volumetrica con pressa idraulica e successivamente possono essere cedute ad un impianto centrale di rottamazione oppure possono essere trattenute in impianti minori di selezione e cernita di rottami ferrosi e non ferrosi. Le carcasse subiscono così un razionale processo che le trasforma in rottami con le caratteristiche richieste dagli utilizzatori finali (industrie siderurgiche). Le parti recuperabili delle carcasse vengono smontate per essere vendute come pezzi di ricambi auto; il resto viene accatastato nell'area di stoccaggio provvisorio in attesa di essere caricato sugli automezzi per essere poi avviato ai recapiti finali e cioè impianti centrali di rottamazione cosiddetti "mulini", dove a seguito di tranciatura automatica con martelli e lame di acciaio e separazione delle parti non compatibili con i forni di fusione, si otterrà materiale metallico con una pezzatura omogenea e esente da eventuali sostanze estranee ai metalli stessi.

Elenco delle tipologie di rifiuti prodotti dal centro di demolizione degli autoveicoli della ditta da stoccare secondo codifica europea con relative quantità massime stoccabili.

Le tipologie dei rifiuti prodotte nell'ambito dell'attività di auto-demolizione, sono le seguenti:

- oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati [130110];
- oli sintetici per circuiti idraulici [130111];
- oli per circuiti idraulici facilmente biodegradabili [130112];
- altri oli per circuiti idraulici [130113];
- scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazioni, clorurati [130204];
- scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati [130205];
- scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione [130206];
- oli per motore, ingranaggi e lubrificazione, facilmente biodegradabile [130207];
- pneumatici fuori uso [160103];
- veicoli fuori uso [160104];
- veicoli fuori uso, non contenenti né liquidi né altre componenti pericolose [160106];

- pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111 [160112];
- serbatoi per gas liquido [160116];
- metalli ferrosi [160117];
- metalli non ferrosi [160118];
- plastica [160119];
- vetro [160120];
- componenti non specificati altrimenti [160122];
- batterie al piombo [160601];
- altre batterie ed accumulatori [160605];
- catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio palladio, iridio o platino [160801];
- catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione, non specificati altrimenti [160803];

Calcolo del numero di carcasse da bonificare e bonificate secondo la DGRC 386/2016

Per il calcolo del numero di veicoli da bonificare che si possono stoccare all'interno dell'impianto facciamo riferimento alla Delibera n°386 del 20/07/2016 che riporta la quantità massima stoccabile di veicoli prima del trattamento. Il calcolo è effettuato considerando una unità (M1, N1) per ogni 8 mq. di superficie disponibile per il "settore conferimento e stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento" (totale veicoli prima del trattamento: superficie/8mq.;

Oppure una unità ogni 20 mq. per veicoli M2, N2, O2 e veicoli fuori strada aventi $0,75 < \text{peso} < 3,5$ t

Oppure una unità ogni 40 mq. per veicoli M3, N3, O3 e veicoli fuori strada aventi $3,5 < \text{peso} < 10$ t

Oppure una unità ogni 2 mq. per veicoli a tre ruote;

Oppure una unità ogni mq. per veicoli a due ruote.

Calcolo tipologie di veicoli fuori uso da bonificare

L'area adibita allo stoccaggio di veicoli fuori uso è pari a circa 175 mq.

Quindi il numero di veicoli per i quali la società intende autorizzarsi sono 22 veicoli M1 ed N1 ($175 \text{ mq} / 8 = 22$).

Calcolo Tipologie di veicoli fuori uso bonificati autorizzati

Anche per il numero dei veicoli bonificati facciamo riferimento alla Delibera 386 del 20/07/2016 che riporta: La quantità massima stoccabile di veicoli dopo il trattamento:

una unità (M1, N1) per ogni 8 mq. di superficie disponibile per il "settore dei veicoli trattati

Oppure una unità ogni 20 mq. per veicoli M2, N2, O2 e veicoli fuori strada aventi $0,75 < \text{peso} < 3,5$ t

Oppure una unità ogni 40 mq. per veicoli M3, N3, O3 e veicoli fuori strada aventi $3,5 < \text{peso} < 10$ t

Oppure una unità ogni 2 mq. per veicoli a tre ruote

Oppure una unità ogni mq. per veicoli a due ruote;

Quindi considerando che il settore di conferimento dei veicoli bonificati è di 20,00 mq abbiamo che valutando di poter effettuare la sopraelevazione di n°2 autoveicoli il numero di veicoli che la società stocca dopo il trattamento sono: $N^{\circ}5$ veicoli M1 ed N1 ($20/8 \times 2 = 2,5 \times 2 = 5$) 5 autoveicoli.

E' stata prevista la dismissione dell'impianto con conseguente rimozione di tutte le attrezzature e della pressa, smaltimento attraverso ditte autorizzate dei rifiuti in giacenza dotati di regolare formulario di identificazione del rifiuto, bonifica dei cassoni e dei contenitori e conseguente rimozione degli stessi, pulizia e bonifica delle vasche destinate al pretrattamento delle acque di dilavamento piazzale e delle acque nere, pulizia e bonifica della griglia. Inoltre, si prevede di effettuare delle indagini sulla matrice suolo per valutare la presenza di una eventuale contaminazione di esso nonostante il confinamento dei rifiuti speciali non pericolosi in cassoni o cumuli su base impermeabile.

Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale

Il quadro di riferimento progettuale, anche in considerazione della relativa semplicità realizzativa dell'intervento sotto il profilo puramente strutturale, è da ritenersi chiaro ed esaustivo senza necessità di ulteriori integrazioni.

Prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale

Non risultano necessarie prescrizioni.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Sintesi del SIA

Nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) presentato dal Proponente sono contenute, per quanto attiene al quadro di riferimento ambientale, le seguenti informazioni. In particolare, è stato restituito un inquadramento generale dell'area di studio e descritta la metodologia di valutazione degli impatti.

Sono state descritte le seguenti tematiche:

ATMOSFERA (Caratterizzazione Meteoclimatica; Qualità dell'aria);

AMBIENTE IDRICO (Caratterizzazione della Componente Ambiente Idrico Superficiale; Caratterizzazione della Componente Ambiente Idrico Sotterranea)

SUOLO E SOTTOSUOLO (Inquadramento Pedologico ed uso del suolo; Inquadramento Geologico - Litologico; Inquadramento Geomorfologico);

FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI (Flora e Fauna; Ecosistemi);

PAESAGGIO;

RUMORE (Caratterizzazione Acustica del Territorio);

CAMPI ELETTRROMAGNETICI (Considerazioni Generali ed Inquadramento Normativo);

SALUTE e RISCHI;

ASSETTO SOCIO-ECONOMICO (Popolazione e territorio; Tessuto imprenditoriale, occupazione e reddito).

Per ogni tematica è stata effettuata un'analisi della significatività degli impatti in fase di costruzione e dismissione dell'impianto ed in fase di esercizio, con le successive conclusioni e la stima degli eventuali impatti residui

Separatamente è stata condotta l'analisi degli impatti cumulativi:

- impatto visivo cumulativo;
- impatto su patrimonio culturale e identitario;
- impatto cumulativo biodiversità ed ecosistemi;
- impatti cumulativi sulla sicurezza e salute pubblica;
- impatti cumulativi su suolo e sottosuolo.

Infine, lo SIA descrive le attività di monitoraggio ambientale che, a seguito della valutazione degli impatti, sono state identificate come quelle da sottoporre a monitoraggio, ovvero:

- monitoraggio dei pozzetti e della vasca a tenuta si effettuerà con cadenza annuale e vedranno l'eliminazione di fanghiglia e sedimenti da essi. Tali interventi di manutenzione verranno riportati su un apposito registro;
- per quanto concerne la componente rumore, anche dopo aver rinunciato all'uso della pressa, si effettuerà un'analisi dell'impatto acustico dopo 30 giorni dall'avvio dell'attività e poi, si procederà con un'analisi biennale a meno dell'inserimento di nuove fonti di rumorosità;
- con cadenza semestrale si valuterà l'integrità della pavimentazione impermeabile;
- con cadenza annuale si effettueranno i controlli sui rifiuti pericolosi e con cadenza biennale il controllo sui rifiuti non pericolosi.

IMPATTI SULL' ATMOSFERA IN FASE DI CANTIERE E DI ESERCIZIO

Stima degli Impatti Potenziali in fase di cantiere

In fase di cantiere si prevede l'adeguamento della pavimentazione, la realizzazione di un sistema di captazione ed accumulo delle acque di dilavamento piazzale, installazione cantilever, ponti sollevatori e cassoni scarrabili, tutte operazioni che non hanno impatto sulla matrice aria.

Misure di Mitigazione

L'emissione di polveri potrà verificarsi solo durante la realizzazione della posa in opera della pavimentazione o durante la realizzazione del sistema di captazione delle acque di dilavamento sul piazzale. In tal caso, al fine di contenere quanto più possibile le emissioni di polveri, durante la fase di realizzazione delle opere di cui sopra, si procederà con la periodica bagnatura delle aree interessate dai lavori.

Stima degli Impatti Potenziali in fase di esercizio

Durante la fase di esercizio non vi saranno emissioni in atmosfera in quanto le operazioni che vengono effettuate nell'intera area lavorativa non comportano emissioni di polveri o di tipo diffuso o convogliato. Non vengono effettuate il taglio con cannello ossiacetilenico o saldature. Sulle carcasse da bonificare vengono effettuate lavorazioni a freddo con utensili manuali.

Misure di Mitigazione

Non si prevede nessuna misura di mitigazione.

IMPATTI SU SUOLO E SOTTOSUOLO IN FASE DI CANTIERE E DI ESERCIZIO

L'area di progetto è già urbanizzata. Dalla relazione geologica redatta in riscontro alla richiesta di integrazione effettuata dalla UOD 50.02.03 si rileva che la falda è posta ad una profondità di 11 mt. dal p.c.

Stima degli Impatti Potenziali in fase di cantiere

I potenziali impatti riscontrabili in questa fase sono quelli di seguito descritti:

- contaminazione in caso di sversamento accidentale degli oli

Misure di Mitigazione

Tra le misure di mitigazione per gli impatti potenziali legati a questa fase si ravvisano:

- utilizzo di materiali assorbenti quali segatura e stracci per evitare lo spandimento accidentale e conseguente inquinamento del suolo di liquidi durante le operazioni di bonifica e smontaggio degli autoveicoli. Tali materiali assorbenti verranno poi stoccati all'interno di contenitori e smaltiti tramite ditte autorizzate. Si sottolinea in ogni caso che le attività di bonifica avverranno all'interno del capannone dove vi sarà la presenza anche di una griglia a tenuta stagna atta a raccogliere tali eventuali spandimenti accidentali. Periodicamente tale griglia a tenuta stagna verrà pulita ed i rifiuti presenti smaltiti con ditte autorizzate;

Stima degli Impatti Potenziali in fase di esercizio

Analogamente a quanto può verificarsi in fase di cantiere, l'impatto potenziale sulla componente suolo e sottosuolo derivante dalle attività di esercizio è riconducibile a:

- contaminazione in caso di sversamento accidentale degli idrocarburi oppure oli contenuti negli autoveicoli

Misure di Mitigazione

Anche per tale fase la mitigazione può avvenire mediante l'utilizzo di materiali assorbenti

IMPATTI SUGLI ACQUIFERI SOTTERRANEI E SUPERFICIALI IN FASE DI CANTIERE E DI ESERCIZIO

Le acque che interessano l'area in oggetto sono distinte in acque meteoriche circolanti sul piazzale e le acque provenienti dai servizi igienici. Nel caso in specie possiamo riferire che gli impatti in fase di cantiere e quelli in fase di esercizio sono gli stessi.

Difatti all'attualità le acque meteoriche che dilavano sul piazzale vengono captate da n. 3 griglie di dimensioni 0.70 x 0.70 mt. per poi confluire in una vasca di dimensioni di 37.50 mc ed un serbatoio di 10 mc. Le acque provenienti dai servizi igienici vengono convogliate verso una vasca di chiarificazione e sedimentazione di dimensioni 1.20 x 2.50 mt. Nel SIA allegato all'istanza viene riportato che entrambe le tipologie di acque – sia meteoriche che reflue – vengono prelevate dalle vasche da ditta autorizzata. Nella “*relazione tecnica acque reflue*” redatta in riscontro ad uno dei punti di integrazione avanzato dalla UOD 50.02.03 viene riferito che le acque, dopo essere state depurate, verranno immesse in fognatura. Le acque da utilizzare per l'approvvigionamento idrico vengono fornite da acquedotto comunale.

Stima degli Impatti Potenziali in fase di cantiere

Possiamo riferire che in fase di cantiere non vi saranno impatti sulle acque superficiali in quanto nell'area in questione non sono presenti alvei. Inoltre, non vi sarà bisogno di approvvigionarsi di acqua per lo svolgimento delle lavorazioni di cantiere. Non sono previsti prelievi diretti da acque superficiali o da pozzi.

Misure di Mitigazione

Nessuna misura di mitigazione prevista.

Stima degli Impatti Potenziali in fase di esercizio

Durante la fase di esercizio potrebbe verificarsi lo sversamento accidentale degli oli derivanti dal transito degli automezzi per il trasporto dei rifiuti e dalle acque di dilavamento del piazzale, per evitare tali inconvenienti è prevista la realizzazione di pavimentazione impermeabile. Non sono inoltre previsti impatti sulla componente ambiente idrico sotterraneo in quanto non verranno realizzati scavi per cui potrebbe esserci interazione con la falda eventualmente presente.

Misure di mitigazione

Nessuna misura di mitigazione prevista.

IMPATTI SU VEGETAZIONE, FAUNA ED ECOSISTEMI IN FASE DI CANTIERE E DI ESERCIZIO

L'area si presenta del tutto urbanizzata e, pertanto, non si rileva la presenza di vegetazione di valenza ambientale e con specie faunistiche di elevato valore conservazionistico.

Stima degli Impatti Potenziali in fase di cantiere

Non verranno realizzate opere che comportano l'asportazione di vegetazione.

Per quanto riguarda la fauna, analogamente, non si condurranno operazioni che possono provocare un aumento del disturbo antropico da parte dei mezzi di cantiere (impatto diretto), rischi di uccisione di animali selvatici da parte dei mezzi di cantiere (impatto diretto), degrado e perdita di habitat (impatto diretto).

Misure di Mitigazione

Non sono previste misure di mitigazione

Stima degli Impatti Potenziali in fase di esercizio

Anche durante la fase di esercizio non si ravvisano impatti sulla flora e fauna locali

Misure di mitigazione

Non sono previste misure di mitigazione

IMPATTI ACUSTICI IN FASE DI CANTIERE E DI ESERCIZIO

L'area oggetto della presente analisi è classificata nel PRG quale Zona Bb “*Agglomerati urbani di recente formazione – Espansione recente*”. È stato condotto uno studio previsionale dell'impatto acustico su n. 2

recettori costituiti da due fabbricati multipiano ad uso abitativo posti, rispettivamente, a 75 mt. di distanza e a 65 mt. di distanza dall'impianto, durante il periodo diurno cioè dalle 6.00 alle 22.00. Il Comune di Napoli è in possesso del Piano di Zonizzazione Acustica adottato nel 2001 nel quale l'area in oggetto viene classificata di Classe II – Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale. Per tale area i valori limite di emissione acustica massimi, da misurarsi in corrispondenza dei recettori, saranno di 50 dB(A) diurni e 40 dB(A) notturni.

Sono stati misurati i limiti di emissione acustica presso le seguenti sorgenti sonore: ponte sollevatore per la bonifica dell'autoveicolo (fisso, internamente al capannone), carrello elevatore per movimentazione veicoli fuori uso (mobile, esternamente al capannone), attrezzi manuali per lo smontaggio delle parti meccaniche (internamente al capannone), oltre a vari piccoli attrezzi e ferri da lavoro (pinze, cacciaviti, martelli, utensili vari, ecc.). Le misurazioni effettuate presso i recettori R1 e R2 hanno restituito, rispettivamente, il valore di 54.2 dB(A) e 52 dB(A). Si deve tener conto che, all'intorno dell'opificio in questione, vi sono altre attività commerciali, attività industriali e produttive che contribuiscono ad innalzare il rumore emesso all'esterno e percepito sui recettori. Le operazioni più rumorose svolte presso l'impianto sono legate essenzialmente alla movimentazione e accatastamento dei veicoli attraverso carrello elevatore, operazione che si svolge esternamente nel piazzale. Inoltre, si è ipotizzato che i macchinari sono funzionanti tutti in contemporanea e per n. 8 ore giornaliere.

Nel riscontrare la richiesta di integrazioni effettuata da questo Ufficio (nota prot. reg. 128969 del 09.03.2022) il proponente ha consegnato un nuovo studio previsionale acustico nel quale comunica di rinunciare all'utilizzo della pressa e riportando le nuove misurazioni dei valori di emissione acustica considerando il carrello elevatore diesel quale l'attrezzatura più rumorosa. Per esso sono stati misurati i valori di emissione acustica posizionando il fonometro lungo il perimetro esterno dell'impianto in n. 3 punti di misura P3, P4 e P5 poste, rispettivamente a distanza di 12.5, 20.9 e 15 mt dal carrello elevatore. I valori di emissione acustica misurati sono stati pari a 49.6 dB(A), 45.1 dB(A) e 48 dB(A) che, attenuati dalla presenza di mura perimetrali sui lati ovest, nord e est dell'impianto, sono ridotti a 38.3 dB(A), 37.7 dB(A) e 42.5 dB(A). Questi sono i valori di emissione acustica misurati all'interno dell'area di impianto. Esternamente ad esso i valori si riducono a 35.3 dB(A), 34.7 dB(A), 39.5 dB(A). Tali valori sono inferiori al limite massimo di emissione acustica che caratterizza un'area di Classe II.

Stima degli Impatti Potenziali in fase di cantiere

Non è possibile individuare una vera e propria fase di cantiere in quanto i macchinari responsabili delle emissioni sonore entreranno direttamente in uso.

Misure di Mitigazione

Non sono previste misure di mitigazione

Stima degli Impatti Potenziali in fase di esercizio

In fase di esercizio, poiché l'area occupata dall'opificio vede la presenza, sul lato Nord, di un muro di contenimento di tufo di altezza pari a 9 mt, sul lato ovest di un terrapieno con relativo muro di contenimento di tufo di altezza pari a 7 mt, sul lato Sud vi è il capannone posto a servizio dell'attività di demolizione, i valori di emissione acustica calcolati presso i recettori R1 e R2 - 65.5 dB(A) presso il recettore R1 e 66.7 dB(A) presso il recettore R2 - saranno, rispettivamente di 47.8 dB(A) e di 48.4 dB(A). Tali valori sommati logaritmicamente con i valori misurati nei punti di stazione dei fonometri, P1 presso il recettore R1 pari a 54 dB(A) e P2 presso il recettore R2 pari a 52 dB(A) otteniamo i valori di 54.5 dB(A) e 52.9 dB(A)

Misure di mitigazione

Non sono previste misure di mitigazione

IMPATTI SUL PAESAGGIO IN FASE DI CANTIERE E DI ESERCIZIO

L'area di progetto è già urbanizzata ed inserita in contesto urbano. Non si rileva la presenza né di specie floristiche e faunistiche rare o in via di estinzione né di particolare interesse biologico – vegetazionale.

L'area non è interessata da vincoli.

Stima degli Impatti Potenziali in fase di cantiere

Durante la fase di cantiere, non vi sarà impatto diretto sul paesaggio in quanto le opere vengono realizzate all'interno dell'area già urbanizzata. Inoltre, l'area si presenta circondata da mura in tufo di altezza compresa tra i 7 ed i 9 mt. che, oltre ad una funzione di difesa, hanno anche la funzione di rendere non visibile l'area occupata dall'impianto.

Misure di Mitigazione

Non sono previste misure di mitigazione.

Stima degli Impatti Potenziali in fase di esercizio

In fase di esercizio non vi saranno impatti ambientali.

Misure di mitigazione

Non sono previste misure di mitigazione.

IMPATTI CUMULATIVI IN FASE DI CANTIERE E DI ESERCIZIO

Lo Studi di Impatto Ambientale contiene un'analisi degli impatti cumulativi relativa alle seguenti tematiche:

- 1) visuali paesaggistiche;
- 2) patrimonio culturale ed identitario;
- 3) natura e biodiversità;
- 4) salute e pubblica incolumità (inquinamento acustico, elettromagnetico);
- 5) suolo e sottosuolo.

Con riferimento agli impatti cumulativi che, nel SIA, è stata effettuata, erroneamente, seguendo il criterio del cumulo di cui al punto 4.1 delle Linee Guida DM 52/2015, criterio finalizzato, esclusivamente, alla determinazione della **corretta soglia dimensionale** per un determinato progetto di “nuova realizzazione” tipologicamente riconducibile ad una tipologia di quelle riportate all'allegato IV alla parte seconda del decreto, nella nota di richiesta di integrazione (prot. 128969 del 09.03.2022) è stato chiesto di fornire una valutazione degli impatti cumulativi relativi ai diversi comparti (es. rumore, emissioni in atmosfera, acque, ecc.) con riferimento a tutte le attività che possono determinare effetto cumulo con il progetto proposto nell'area di influenza dello stesso; ovviamente l'area di influenza del progetto può variare a seconda del comparto analizzato. Era stata individuata un'attività analoga a quella oggetto della presente istruttoria - centro di autodemolizione - al civico 39 della via Santa Maria del Pianto (il centro oggetto di istruttoria è al civico 45) per il quale, in sede di Conferenza dei Servizi è stato chiarito che l'attività non è più attiva.

Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale

Il quadro di riferimento ambientale, anche in considerazione della relativa semplicità realizzativa dell'intervento sotto il profilo puramente strutturale, è da ritenersi chiaro ed esaustivo senza necessità di ulteriori integrazioni.

Prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale

Nessuna prescrizione

Mitigazioni, compensazioni, monitoraggi

Le misure di mitigazione sono state riportate nei paragrafi tematici. Per quanto riguarda il monitoraggio delle componenti ambientali è stato presentato un piano di monitoraggio nel quale, in relazione alle varie componenti ambientali, si è riferito:

- acqua: si provvederà periodicamente al controllo dei pozzetti di raccolta delle acque reflue, delle tubazioni, delle canalette, delle vasche di raccolta e del serbatoio fuori terra al fine di garantire, nel tempo la loro tenuta ed efficienza. Per la vasca interrata e i pozzetti a tenuta, si prevedono prove a tenuta annuale;
- aria: l'attività produttiva non vede l'utilizzo di macchinari e/o attrezzature che possano emettere emissioni in atmosfera. Emissioni pulverulente in atmosfera possono verificarsi solo durante le fasi di movimentazione delle auto sul piazzale. Per evitare l'innalzamento delle polveri si prevede di effettuare la bagnatura del piazzale durante i periodi meno piovosi e siccitosi. Si effettuerà un controllo annuale sulle emissioni diffuse.
- rumore: si provvederà ad effettuare un'analisi fonometrica dopo 30 giorni dall'avvio dell'esercizio dell'attività per poi effettuare un monitoraggio biennale su tale componente con analisi del rumore ambientale, del rumore residuo e del criterio differenziale presso i ricettori sensibili. Inoltre, si provvederà ad effettuare una nuova valutazione nel caso dell'inserimento di nuove fonti di rumorosità, in aggiunta a quelle già esistenti e valutate, o nel caso di modifiche agli impianti esistenti che abbiano ripercussioni sulla componente ambientale stessa;
- suolo: periodicamente (cadenza semestrale) verrà verificato il buono stato di conservazione e l'integrità della pavimentazione e della sua impermeabilizzazione, al fine di mantenere, nel tempo, la loro efficienza;
- rifiuti: il centro sarà autorizzato alla sola accettazione del codice CER 160104* “autoveicoli fuori uso” i rifiuti prodotti derivanti dalle varie fasi di messa in sicurezza disassemblaggio dell'autoveicolo saranno conferiti ad impianti autorizzati previa caratterizzazione del rifiuto stesso da parte di laboratorio accreditato con rilascio di rapporto di prova.

CONCLUSIONI

- l'intervento prevede la realizzazione di un centro di autodemolizione di veicoli fuori uso e rivendita parti usate da affiancare all'attività attualmente svolta di rivendita al dettaglio di parti nuove ed usate per autoveicoli e motoveicoli in Via S. Maria del Pianto del Comune di Napoli;

- l'area di interesse è ubicata in Zona bB "Espansione recente" del PRG, individuata catastalmente al foglio 1 part.lla 148. L'area di progetto è, all'attualità, già occupata dalla vendita di ricambi nuovi ed usati unitamente alla vendita di auto e moto nuove ed usate;
 - l'area di interesse non ricade in area SIC, ZPS, IBA, area protetta, né è prossima a punti di particolare interesse e/o valenza paesaggistica ed è lontano da infrastrutture panoramiche o di interesse paesaggistico;
 - lo Studio di Impatto Ambientale contiene una descrizione qualitativa della tipologia delle opere, della vincolistica in relazione all'ubicazione e ha individuato in maniera quali - quantitativa la natura, l'entità e la tipologia dei potenziali impatti sull'ambiente circostante;
 - le opere in progetto non appaiono essere in grado di generare effetti impattanti negativi e significativi (localmente o sua area vasta);
 - al termine della fase di consultazione di 30 giorni prevista dall'art. 27 bis del D. Lgs. 152/2006 il pubblico interessato non ha presentato alcuna osservazione.
- Alla luce di quanto sopra rappresentato si propone di esprimere parere favorevole di Valutazione di Impatto Ambientale.

Napoli, 03.03.2023

L'istruttore

Alessia Maria Santangelo