



PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE

AI SENSI DELL'ART. 20 DELLA L.R. 12/2009 E DELL'ART. 27-BIS DELLA PARTE
SECONDA DEL D. LGS. 152/2006 E S.M.I.

SINTESI NON TECNICA


Versione 1.0 del 7 giugno 2022 – Pagine: 14

Proponente: Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
p. iva: 01126480073
sede legale: Zona Industriale, 9/C- 11020 Saint-Marcel (AO)
sede operativa: Zona Industriale, 9/C- 11020 Saint-Marcel (AO)

Redazione

Ing. Renato LACROCE	<i>Ordine degli Ingegneri della Prov. di Torino n. 12222J</i>
Dott.sa Raffaella PETROZZINO	<i>Consulente giuridico-ambientale</i>
Dott. Alessandro ROLANDO	<i>Ordine Regionale Geologi Piemonte, sez. A, n° 787</i>
Ing. Luca VALLIVERO	<i>Ordine degli Ingegneri della Prov. di Biella n° A549</i>

Approvazione

0. SOMMARIO

.....	1
0. SOMMARIO.....	2
1. PREMESSA.....	3
2. LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE DEL PROGETTO.....	5
3. MOTIVAZIONI DELL'OPERA.....	7
4. ALTERNATIVE VALUTATE E SOLUZIONE PROGETTUALE PROPOSTA.....	10
5. CARATTERISTICHE DIMENSIONALI E FUNZIONALI DEL PROGETTO.....	12
6. STIMA DEGLI IMPATTI AMBIENTALI, MISURE DI MITIGAZIONE, DI COMPENSAZIONE E DI MONITORAGGIO.....	13

1. PREMESSA

L'azienda VALLE D'AOSTE ECOLOGIE SRL svolge presso il sito produttivo di località Zona Industriale 9/C nel Comune di Saint-Marcel (AO) l'attività di demolizione veicoli fuori uso e quella di commercio e recupero rifiuti pericolosi e non pericolosi in forza dell'autorizzazione rilasciata dalla Regione Valle d'Aosta con deliberazione della Giunta Regionale n. 113 del 29/01/2016 successivamente modificata e/o integrata con:

- provvedimento dirigenziale n. 1931 in data 9 maggio 2016;
- provvedimento dirigenziale n. n. 2502 in data 23 maggio 2017;
- provvedimento dirigenziale n. n. 3836 in data 27 luglio 2017.

L'azienda svolge inoltre l'attività di vendita, al dettaglio e all'ingrosso di ricambi usati derivanti dallo smontaggio dei veicoli.

L'autorizzazione vigente definisce le quantità massime annue lavorabili, le quantità massime stoccabili istantaneamente, le tipologie di rifiuti e le operazioni di recupero e smaltimento svolte sugli stessi.

Nel mese di maggio 2021 la Società ha formulato un parere al Servizio Valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria della Regione Valle D'Aosta relativamente alla necessità di attivazione di verifica di assoggettabilità a VIA, di cui alla Legge Regionale n. 12/2009, in riferimento ad un progetto di modifica dell'attività di autodemolizione e gestione rifiuti in essere.

In particolare, le modifiche in progetto riguardavano i seguenti aspetti:

- richiesta di adeguamento alla normativa vigente delle operazioni per la gestione dei veicoli fuori uso attualmente autorizzate;
- integrazione dei codici rifiuti relativi agli accumulatori esausti al fine di adeguarli all'evoluzione tecnologica dei veicoli;
- incremento dei quantitativi massimi annui gestibili dall'impianto.

A riscontro di tale richiesta l'Autorità Competente ha provveduto a specificare che, sebbene l'impianto sia già stato oggetto di un procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA nell'anno 2017 conclusosi con provvedimento di esclusione n. 879 del 27/02/2017, in considerazione dell'incremento dei quantitativi massimi annui gestibili *“si ritiene che la modifica all'autorizzazione in oggetto debba essere sottoposta ad una nuova procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 17 della L.R. 12/2009 e s.m.i.”*

La Società in data 6 dicembre 2021 ha così presentato domanda di verifica di assoggettabilità a VIA per le modifiche in progetto, conclusasi con provvedimento di assoggettabilità n. 400 del 28/01/2022.

Ai sensi dell'art. 26bis della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 18 della L.R. 12/2009 per i progetti sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale di competenza regionale, è possibile richiedere, prima della presentazione dell'istanza di V.I.A., l'avvio di una **fase preliminare finalizzata alla definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto.**

Il procedimento attivato ai sensi dell'art. 26bis si è concluso con nota del 04/04/2022 (prot. Regionale nr. 81.00.00.A/2022/0002495) richiamando le risultanze della Conferenza dei Servizi preliminare tenutasi in data 29 marzo 2022.

Facendo seguito al susseguirsi di procedimenti descritti il presente documento costituisce la Sintesi Non Tecnica allegata all'istanza finalizzata ad ottenere il Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale (anche detto PAUR) per le modifiche richieste.

2. LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Il progetto oggetto della presente Sintesi Non Tecnica consiste nell'adeguamento dell'autorizzazione vigente alle novità normative, nell'introduzione di alcune tipologie di rifiuti riferibili a catalizzatori e accumulatori e nell'aumento della potenzialità annua dell'impianto al fine di consentire all'impresa di soddisfare le esigenze del mercato di riferimento con tempistiche compatibili all'andamento stesso del mercato.

L'ipotesi progettuale non prevede modifiche all'impianto esistente in quanto le potenzialità richieste risultano raggiungibili con interventi gestionali e organizzati senza variazioni alla configurazione in essere.

Il sito presso il quale società Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. effettua attività di autodemolizione e di deposito preliminare e messa in riserva di rifiuti è ubicato nel comune di Saint-Marcel (AO).

Come mostra l'estratto cartografico il sito in esame è ubicato nell'area produttiva collocata a nord del centro abitato di Saint-Marcel, in prossimità del tracciato dell'Autostrada A5 "Torino-Aosta", che scorre ad una distanza compresa fra 60 m e 170 m a nord dell'area in esame. In particolare, il sito in esame si estende su una superficie di circa 7'000 m² debolmente inclinata in direzione sud-nord, collocata ad una quota altimetrica pari a circa 545 m s.l.m. posta in prossimità della base del conoide alluvionale formato dal Torrente di Saint-Marcel.

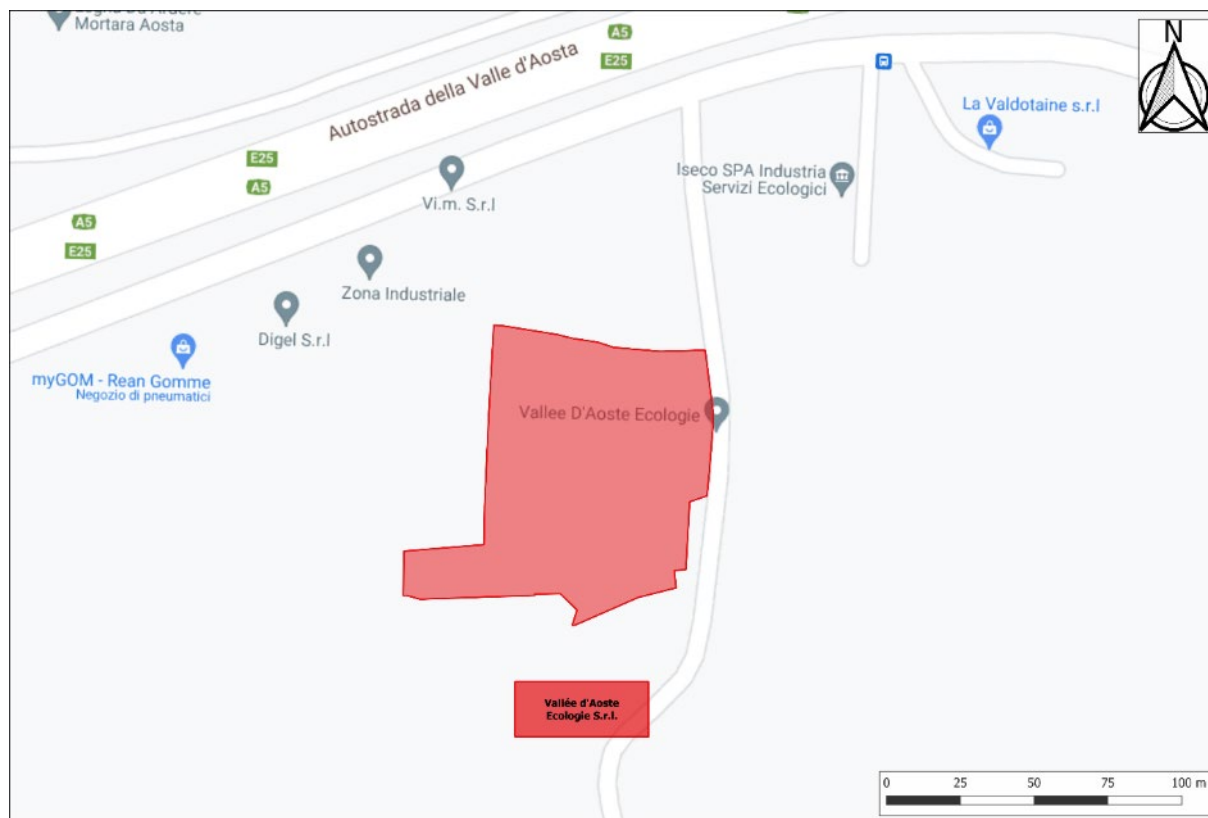


Figura 1: Localizzazione mappa strade - fonte: Google Maps®.



Figura 2: Inquadramento dell'area su ortofoto - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:5'000.

L'area appartiene alla "Zona Industriale 2" del Piano Regolatore Generale del comune di Saint Marcel e risulta coerente con l'attività in esame e non presenta vincoli né di tipo ambientale, né paesaggistico, né urbanistico, contrastanti con le modifiche in progetto.

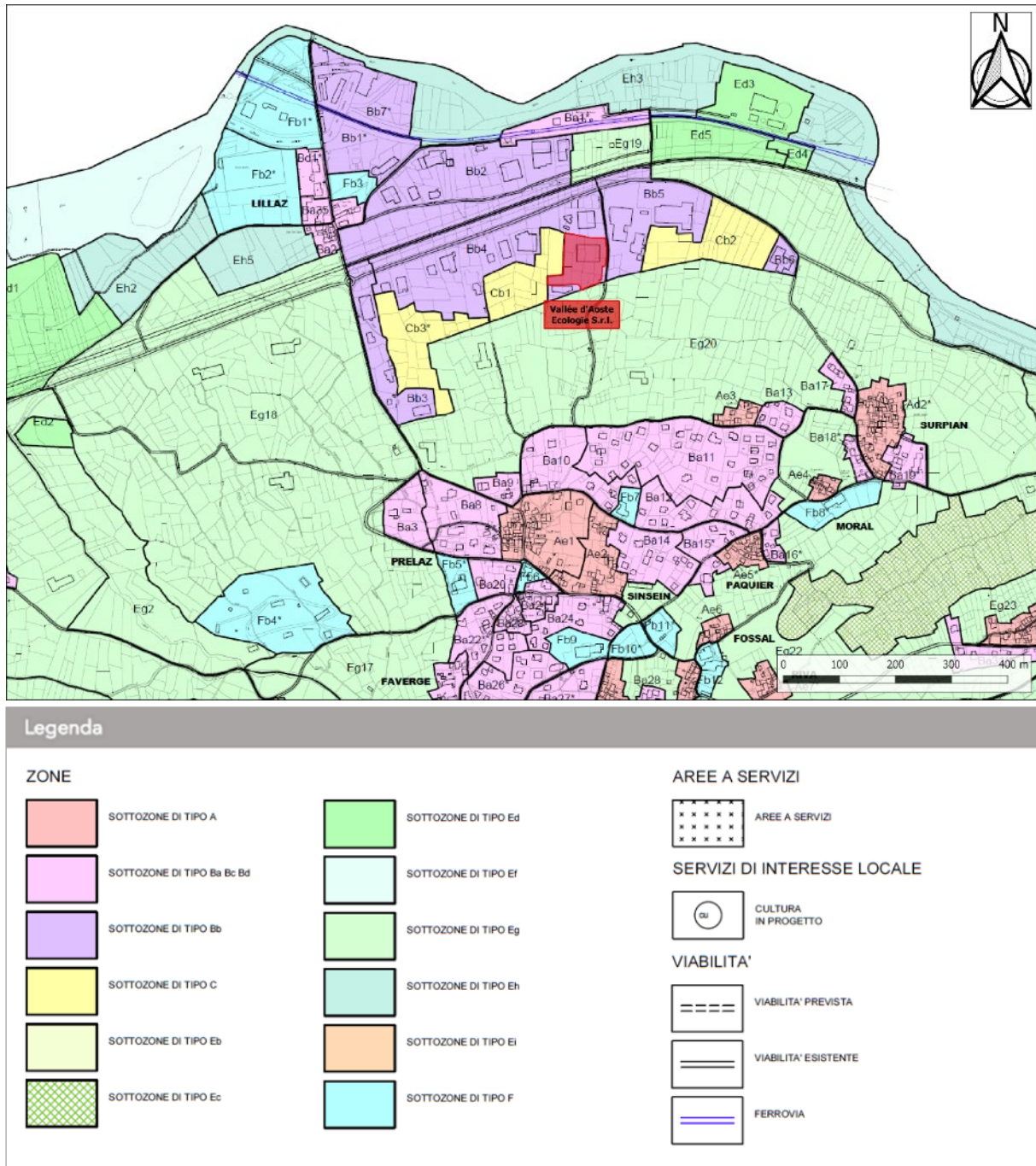


Figura 3: Estratto Tavola P4a1 - Zonizzazione, servizi e viabilità del P.R.G. - Scala 1:5'000.

3. MOTIVAZIONI DELL'OPERA

Nel corso degli anni si è assistito, anche a livello comunitario, ad un massivo intervento legislativo tendente ad incentivare una mobilità più sostenibile, sotto un duplice punto di vista: da un lato la continua modifica delle norme antinquinamento ha reso i veicoli più rapidamente obsoleti e dall'altro la maggiore attenzione a

sistemi di trasmissione elettrici ha reso i veicoli ibridi e full elettrici i nuovi protagonisti del mercato automobilistico.

Accanto a queste norme "anti inquinamento" si è affiancato in Italia un sistema di incentivi all'acquisto di tali veicoli, sia sul mercato del nuovo che sul mercato dell'usato.

A conforto di tale tendenza basti verificare sul sito ministeriale il susseguirsi di norme all'uopo deliberate e prorogate nel tempo; partendo dalla legge di Bilancio 2019, passando per il D.M. (Mise) 20/03/2019 e fino al rifinanziamento appena deliberato con il D.P.C.M. del 6 aprile 2022 (ecobonus.mise.gov.it/normativa) che ha rifinanziato i contributi per tutto l'anno 2022.

Si è pertanto verificata, a livello nazionale, una ripresa delle vendite di autovetture nuove con conseguente avvio a demolizione dei veicoli più obsoleti. Ripresa ostacolata nei primi mesi del 2020 dalle rilevanti restrizioni dovute alla pandemia da SARS-CoV-2 (lock down) che hanno generato un calo generalizzato dei consumi.

Gli eventi conseguenti alla pandemia mondiale e alla guerra Russia-Ucraina attualmente in atto hanno inoltre generato una congiuntura relativa alla disponibilità e ai costi delle materie prime (microchip, acciaio, ...) da cui sono derivati importanti ritardi nella consegna di veicoli nuovi già ordinati. Pertanto, la ripresa dei consumi a partire da maggio 2020 ha prodotto effetti di difficile previsione sulla demolizione dei veicoli inquinanti.

Ad oggi, dopo soli 2 mesi dall'avvenuto stanziamento di ulteriore 650 milioni di euro, la situazione dei fondi residui dei contribuiti 2022 evidenzia il successo dell'iniziativa i cui effetti sull'autodemolizione si vedranno con la ripresa delle consegne.

Situazione Fondi Residui

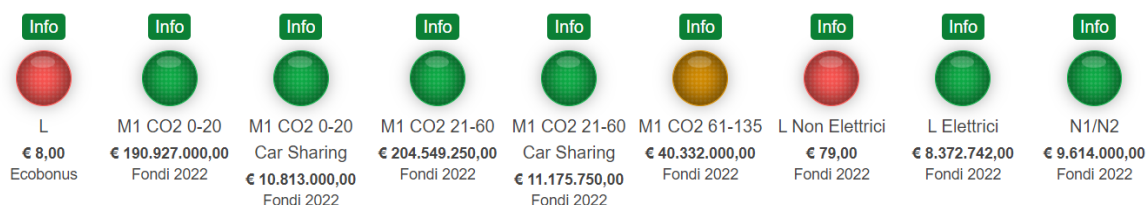


Figura 4: Fondi residui per categoria di veicolo – fonte: ecobonus.mise.gov.it al 31/05/2022

A tal fine si ricorda che l'entrata in vigore del D.Lgs. 119/2020, di modifica del D.Lgs. 209/2003 ha reso i costruttori di auto e i relativi concessionari di auto, soggetti sempre più attivi nel determinare il flusso di veicoli fuori uso verso i centri di demolizione: è chiaro dal combinato disposto che ha inserito il comma 1bis

al succitato D.Lgs. che i veicoli fuori uso giungono presso i centri di raccolta autorizzati (e in rete con le concessionarie) provenienti dal deposito temporaneo effettuato ai sensi dell'art. 183 comma 1 lett bb) del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. dai concessionari stessi. Questi ultimi hanno altresì obbligo, per l'ottenimento dell'ecoincentivo, di avviare il veicolo usato per la demolizione.

Il Dlgs 119/2020 ha introdotto, inoltre, la precisazione che i **centri di raccolta**, dei veicoli fuori uso, ai quali i concessionari sono tenuti a consegnare i veicoli destinati alla demolizione **devono essere convenzionati con uno dei produttori** dei veicoli di cui viene effettuata la vendita. I produttori si dotano di un sito internet dal quale sono reperibili le procedure di selezione dei centri raccolta affiliati e le relative informazioni anagrafiche (articolo 5 comma 3). **I produttori dei veicoli devono assicurare le migliori prestazioni ambientali e l'efficienza dei centri di raccolta convenzionati** attraverso la verifica dei modelli unici di dichiarazione ambientale (MUD) previsti all'articolo 11, comma 3, e del possesso, ove disponibile, delle certificazioni ISO 9001 e 14001, EMAS o altro sistema equivalente di gestione della qualità sottoposto ad audit e che **comprenda anche i processi di trattamento ed il monitoraggio ambientale interno all'azienda**.

Inoltre, l'articolo 5, comma 2, Dlgs 209/2003 dispone che, in ogni caso, i veicoli fuori uso destinati alla demolizione, devono essere **ritirati gratuitamente** ad eccezione dei costi documentati relativi alla radiazione dal PRA (Pubblico Registro Automobilistico) e dei **costi per l'eventuale trasporto del veicolo**.

L'unione dei due elementi: modifica normativa sul conferimento dei veicoli e modalità di accesso al sistema ecobonus, unito alle disfunzioni del mercato di cui si è detto poco sopra hanno reso la programmazione e la previsione delle richieste di conferimento di veicoli da demolire nel breve/medio periodo molto difficoltosa.

Nel territorio regionale della Valle d'Aosta gli impianti autorizzati alla gestione di veicoli fuori uso (codice EER 160104*) sono soltanto 4 (fonte: geoportale.regione.vda.it) ma tra questi solo la società Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. risulta aver instaurato le convenzioni obbligatorie con la maggioranza dei principali costruttori di veicoli.

Produttore	Impianti (nr)	Note
STELLANTIS (Fiat, Peugeot, Citroen, ...)	2	Centro raccolta rottami f.Ili De Moro & C. s.a.s. Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
HYUNDAI	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. Lista in fase di aggiornamento, contratto siglato settembre 2021
RENAULT	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. Lista in fase di aggiornamento, contratto siglato marzo 2022

TOYOTA	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
OPEL	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
MERCEDES	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. Lista in fase di aggiornamento, contratto siglato marzo 2022
HONDA	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
TESLA	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. contratto siglato febbraio 2022
SUBARU	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. contratto siglato luglio 2021
SUZUKI	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
KIA	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
FORD	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.

Il progetto oggetto della presente Sintesi Non Tecnica consistente nei seguenti 4 punti e motivazioni

1. adeguamento dell'autorizzazione vigente alle novità normative che hanno variato la classificazione delle operazioni di gestione veicoli fuori uso;
2. introduzione di alcune tipologie di rifiuti riferibili a catalizzatori che in ragione delle novità normative inerenti alla classificazione dei rifiuti possono trovare applicazione nel settore dell'autodemolizione;
3. introduzione di alcune tipologie di rifiuti riferibili ad accumulatori che derivano dalle nuove tipologie di veicoli ibridi e/o elettrici e risultano normativamente classificabili con codici rifiuto diversi da quelli delle batterie al piombo.
4. aumento della potenzialità annua dell'impianto al fine di consentire all'impresa di soddisfare le esigenze del mercato di riferimento con tempistiche compatibili all'andamento stesso del mercato.

4. ALTERNATIVE VALUTATE E SOLUZIONE PROGETTUALE PROPOSTA

Considerato che le modifiche oggetto della presente richiesta consistono unicamente in adeguamenti normativi e nell'aumento della quantità annua di rifiuti potenzialmente movimentabili dall'impianto al verificarsi di specifiche esigenze di mercato si sono valutate le seguenti alternative:

1. la realizzazione di un nuovo impianto di autodemolizione nel territorio della Valle d'Aosta avrebbe un impatto economico e ambientale sproporzionato rispetto all'effettiva esigenza e non giustificato se si considera l'effettiva capacità nominale dell'infrastruttura esistente;
2. l'autorizzazione immediata della capacità nominale dell'impianto (derivante dalle potenzialità delle dotazioni impiantistiche utilizzate a regime) da cui deriverebbe un impianto ampiamente

sovradimensionato rispetto alle effettive esigenze del territorio di riferimento e una potenzialità massima autorizzata molto elevata (oltre 10 volte l'attuale).

Si è pertanto optato per una soluzione progettuale di cui si richiede l'autorizzazione alla realizzazione in 2 fasi:

1. la Fase 1 prevede l'introduzione delle modifiche derivanti da adeguamenti normativi e/o tecnologici e un primo aumento delle potenzialità annue autorizzate pari a circa il 50% della richiesta complessiva (fase 2) e corrispondente ad un carico di lavoro delle attività di messa in sicurezza, smontaggio e pressatura veicoli pari a circa il 20%
2. la fase 2, da realizzarsi solo se il mercato mostrerà un'effettiva richiesta in tal senso, che prevede un secondo aumento delle potenzialità annue autorizzate raggiungendo un carico di lavoro delle attività di messa in sicurezza, smontaggio e pressatura veicoli pari a circa il 40%.

Tale richiesta risponde alle seguenti necessità:

1. consente all'azienda di affrontare l'attuale e futuro andamento del mercato dell'autodemolizione legato al mercato dell'automotive che appare caratterizzato da una consistente variabilità e un auspicabile ripresa;
2. risponde alle esigenze manifestate nel Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti della regione Valle d'Aosta per il quinquennio 2022-2026 che si pone come obiettivi per gli impianti di gestione dei veicoli fuori uso: ***“Interventi per valorizzare le potenzialità impiantistiche di riciclo/recupero già presenti sul territorio e per favorire la localizzazione di imprese che effettuano riciclo/recupero di materia al fine di poter gestire quei flussi di rifiuti che attualmente costituiscono la domanda inevasa.”***;
3. consente all'azienda di potersi adattare alle variazioni di mercato in tempi certi e non strettamente collegati a procedure autorizzative complesse le cui tempistiche non sono compatibili con la variabilità degli eventi. Rientrando in ogni caso nell'ordine di grandezza del mercato di riferimento il cui dato peggiore appaiono essere i 12.207 veicoli radiati con causa “demolizione” in Valle d'Aosta nel 2019 secondo l'annuario statistico dell'Automobil Club Italiano (ACI).
4. garantire che le capacità autorizzate siano effettivamente gestibili, in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente, dall'impianto;
5. consentire il progressivo consolidarsi delle procedure gestionali e organizzative già messe in atto nel corso del 2022 per ottimizzare le attività dell'impianto ed evitare l'insorgere di criticità.

5. CARATTERISTICHE DIMENSIONALI E FUNZIONALI DEL PROGETTO

Come indicato nel paragrafo precedente la prima fase realizzativa prevede:

- l'aumento dei veicoli fuori uso (propriamente classificati secondo la normativa vigente) conferibili all'impianto da 1.800 tonnellate/anno a 7.500 tonnellate/anno;
- l'aumento delle potenzialità autorizzate e relative ai rifiuti generati dall'attività di autodemolizione (veicoli bonificati, carcasse, motori, pneumatici, plastiche, vetri, ...) proporzionale all'aumento dei veicoli in ingresso;
- l'aumento pari a circa 3 volte tanto delle potenzialità annue autorizzate per i rifiuti sui quali l'azienda effettua esclusivamente attività di micro-raccolta. Ossia il ritiro dai piccoli produttori nel territorio di riferimento al fine di formulare carichi omogenei, nell'impianto, da trasportare verso impianti di recupero o smaltimento effettivi collocati fuori Regione (non essendo disponibili impianti di recupero e smaltimento sul territorio).

Tali variazioni si possono realizzare aumentando il numero di addetti e adottando le seguenti azioni organizzative e gestionali:

- formazione periodica del personale di impianto con il supporto di figure professionali specializzate nell'attività di autodemolizione (responsabili di altri impianti autorizzati, operai specializzati, tecnici delle case costruttrici dei dispositivi di smontaggio, ...);
- audit giornalieri sullo stato dei luoghi da parte del responsabile tecnico con assegnazione di precisi compiti al personale finalizzati a mantenere l'ordine e la pulizia in impianto;
- briefing settimanali con tutto il personale finalizzati a rilevare le criticità e le azioni da mettere in atto per risolvere ed evitare il ripetersi delle stesse;
- applicazione di principi di qualità e miglioramento continuo quali ad esempio il Ciclo di Deming o Plan Do Check Act (PDCA), ai singoli processi e all'intera organizzazione al fine di generare una filosofia di crescita orientata alla qualità e al miglioramento continuo nel rispetto dell'ambiente e della salute;
- applicazione di principi di *lean manufacturing* e in particolare le logiche *pull* in luogo delle logiche *push* ovvero realizzare un'attività/processo esclusivamente quando l'attività/processo a valle sia in grado di ricevere l'output dal precedente (ad esempio viene conferito un nuovo veicolo solo se le stazioni di messa in sicurezza sono libere, ma anche se il magazzino "veicoli bonificati" ha spazio per accogliere la carcassa, ...).

Rammentando che le potenzialità massime autorizzate sono, e devono essere, "massime" il primo step realizzativo (da autorizzarsi ex art. 208 del Dlgs 152/2006) denominato "Fase 1" sarà seguito da un secondo step, "Fase 2", che prevede potenzialità circa doppie e che sarà attuato esclusivamente dopo aver raggiunto

una richiesta da parte del mercato di riferimento pari ad almeno il 75% della potenzialità autorizzata in fase 1 per il codice EER 16.01.04* - veicoli fuori uso. Ossia, si prevede l'avvio della realizzazione di fase 2, dopo aver conferito, nell'arco di 1 anno, almeno (7.500 x 75% =) 5.625Mg di veicoli fuori uso. Non si prevede che tale necessità possa verificarsi prima della fine del 2023.

L'analisi di dettaglio relativa alle capacità nominali dell'impianto che, tra le altre cose, è anche l'impianto di autodemolizione avente una maggiore disponibilità di spazi dedicati all'attività specifica presente in valle, ha evidenziato che le potenzialità richieste risultano inferiori (di oltre il 50%) alla capacità nominale delle dotazioni disponibili e possono essere raggiunte con le più ampie garanzie di tutela dell'ambiente e della salute pubblica.

6. STIMA DEGLI IMPATTI AMBIENTALI, MISURE DI MITIGAZIONE, DI COMPENSAZIONE E DI MONITORAGGIO

L'impianto, come indicato nei precedenti paragrafi, si colloca nell'area industriale di Saint-Marcel situata in prossimità del tracciato dell'Autostrada A5 "Torino-Aosta", che scorre ad una distanza compresa fra 60 m e 170 m a nord dell'area in esame.

Le modifiche proposte non prevedono fasi di cantiere e/o nuove edificazioni ma esclusivamente un potenziale aumento delle quantità di rifiuti gestibili nel corso di un anno. Si prevede pertanto come effetto principale un aumento del traffico indotto per il quale si evidenzia quanto segue:

1. dal punto di vista viabilistico lo studio specialistico redatto per valutare l'impatto sulla viabilità locale ha concluso che alla massima potenzialità richiesta (Fase 2): conclude: *"L'analisi trasportistica condotta sull'assetto infrastrutturale dell'area oggetto di studio in presenza del traffico attratto/generato dall'ampliamento ha dimostrato l'assenza di fattori che possano essere potenziale fonte di criticità per il deflusso dei veicoli sulla rete viabile esistente. Pertanto, è possibile affermare che la rete infrastrutturale in futuro risulti in grado di assorbire i volumi di traffico indotto aggiuntivo atteso, garantendo ottimi livelli dei parametri prestazionali."*;
2. relativamente alle componenti rumore e qualità dell'aria il traffico indotto atteso rappresenta poco meno del 2% del traffico di mezzi pesanti insistenti sull'autostrada A5 che inevitabilmente caratterizza tali componenti nel suo intorno.

Considerato quanto sopra non si ritiene che dalla modifica proposta derivino impatti ambientali significativi. Non risulta pertanto necessario prevedere misure di mitigazione, compensazione e/o monitoraggio fatta salva la previsione cautelativa di implementare l'aumento di potenzialità richiesto in 2 step realizzativi al fine di consentire, anche agli enti preposti al controllo, di verificare l'avvenuta adozione delle azioni gestionali e organizzative necessarie per la gestione in sicurezza dell'impianto.

Torino, 07/06/2022

Ing. Renato Lacroce



Dott. Ing.
RENATO
LACROCE
n. 12222 J

ORDINE INGEGNERI DELLA PROV. DI TORINO