

## 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.

# STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Versione 1.0 del 7 giugno 2022 – Pagine: 110

**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)

**Studio Kiwi & Associati**

+39 339 796 0520 – renato.lacroce@gmail.com - studiokiwi.it  
Via Pinerolo, 22 - 10061 Cavour  
C.F. & P.IVA 11832380015



### 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

*Renato Lacroce*

## 0. SOMMARIO

0.	SOMMARIO .....	2
1.	PREMESSA .....	5
2.	RISULTANZE CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE .....	7
3.	DESCRIZIONE DEL PROGETTO .....	12
3.1.	Adeguamento delle operazioni per la gestione dei veicoli fuori uso. ....	15
3.2.	Introduzione dei codici CER relativi a batterie e accumulatori delle auto elettriche.....	17
3.3.	Introduzione dei codici CER relativi a catalizzatori pericolosi e non .....	18
3.4.	Incremento dei quantitativi massimi annui gestibili dall'impianto limitatamente ai CER relativi ai veicoli fuori uso e ai rifiuti prodotti.....	20
3.4.1.	Dettaglio sui flussi di rifiuti in ingresso e in uscita dall'impianto .....	24
3.4.2.	Analisi dell'aggiornamento del Piano Regionale di gestione dei rifiuti 2022-2026.....	29
3.4.3.	I 5 impianti presenti in Valle d'Aosta.....	30
3.4.4.	Le convenzioni con i produttori di veicoli.....	32
3.4.5.	Dettaglio sul parco veicolare della Valle d'Aosta .....	35
3.4.6.	L'adattamento al mercato dell'imprenditoria .....	38
3.4.7.	Dettagli gestionali e organizzativi relativi alla capacità dell'impianto .....	41
3.4.8.	Impianti di destinazione dei rifiuti.....	46
3.5.	Step realizzativi (art. 208 comma 6).....	47
3.5.1.	FASE 1, 50% .....	47
3.5.2.	FASE 2, 100% .....	56
4.	LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO .....	60
4.1.	Carta Tecnica Regionale (CTR).....	61
4.2.	Ortofoto.....	62
4.3.	Coordinate geografiche .....	63
4.4.	Catastali .....	63
4.5.	Uso del suolo .....	64
4.6.	Ambiti inedificabili ai sensi della L.R. 11/98 e s.m.i.....	66

4.6.1.	Aree boscate (Art. 33).....	66
4.6.2.	Zone umide e laghi (Art. 34).....	67
4.6.3.	Terreni sedi di frane o di fenomeni di trasporto in massa (Art. 35 comma 1).....	68
4.6.4.	Studi di bacino approvati (Art. 35 comma 2).....	69
4.6.5.	Zone a rischio di inondazioni (Art. 36).....	70
4.6.6.	Zone a rischio di valanghe o slavine (Art. 37).....	71
4.7.	Vincoli paesaggistici.....	72
4.8.	Aree tutelate - parchi, riserve, siti rete natura 2000.....	74
4.9.	Piano Territoriale Paesistico della Valle d’Aosta (P.T.P.).....	75
4.9.1.	Tavola “Assetto Generale” .....	78
4.9.2.	Tavola “Disciplina di Uso e Valorizzazione” .....	79
4.9.3.	Tavola “Schema delle Linee Programmatiche” .....	80
4.9.4.	Tavola “Vincoli Paesaggistici” .....	81
4.9.5.	Tavola “Codici di Siti, Beni e Aree di Specifico Interesse” .....	82
4.9.6.	Tavola “Pericolosità Geologica ed Idraulica” .....	83
4.10.	Piano Regolatore Generale del comune di Saint-Marcel .....	84
4.11.	Piano per l’Assetto Idrogeologico (PAI) e vincolo idrogeologico.....	86
4.12.	Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Bacino del Po (PGRA).....	91
5.	FATTORI DI PRESSIONE ASCRIVIBILI ALL’INTERVENTO IN PROGETTO .....	97
5.1.	Emissioni in atmosfera .....	99
5.2.	Viabilità.....	100
5.3.	Rumore .....	104
5.1.	Produzione di rifiuti.....	104
5.2.	Scarichi idrici.....	104
5.3.	Acque sotterranee.....	104
5.4.	Paesaggio.....	104
5.5.	Incidenti gravi, calamità, cambiamenti climatici .....	105

6. CONCLUSIONI..... 106

## 1. PREMESSA

La società Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l., avente sede legale in Zona Industriale, 9/C nel comune di Saint Marcel (AO), svolge principalmente attività di:

- Autodemolizione,
- deposito preliminare e messa in riserva di rifiuti.

Tali attività vengono svolte nell'ambito della vigente autorizzazione rilasciata dalla Regione Valle d'Aosta con deliberazione della Giunta Regionale n. 113 del 29/01/2016 e ss.mm.ii.

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 al 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 delle operazioni per la gestione dei veicoli fuori uso attualmente autorizzate in D9 e D15 (ridefinendo le operazioni di gestione con le attività R4, R12, R13);
- integrazione del codice CER 160605 "altre batterie e accumulatori";
- incremento dei quantitativi massimi annui gestibili dall'impianto limitatamente ai CER relativi ai veicoli fuori uso e ai rifiuti prodotti.

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 con le seguenti motivazioni:

- il progetto riguarda un'attività già in essere, per la quale vengono previste diverse modifiche, tra le quali anche un rilevante incremento dei quantitativi massimi annui gestibili;

- dalla consultazione con i soggetti competenti individuati è emersa la necessità di approfondire in sede di valutazione di impatto ambientale la sostenibilità ambientale delle suddette modifiche.

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.

Ricordando che secondo quanto disposto dal comma 4 del citato art. 26bis ***“Le amministrazioni e gli Enti che non si esprimono nella Conferenza di servizi preliminare non possono porre condizioni, formulare osservazioni o evidenziare motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento nel corso del procedimento di cui all'articolo 27-bis, salvo che in presenza di significativi elementi nuovi, emersi nel corso di tale procedimento anche a seguito delle osservazioni degli interessati”*** nel presente documento si richiamano le risultanze della Conferenza dei Servizi preliminare, si indicano i paragrafi e/o le relazioni specialistiche che forniscono riscontro alle osservazione espresse in tale sede precisando sinora che non emergono significativi elementi nuovi rispetto a quanto già indicato nel documento di Studio Preliminare Ambientale presentato nella fase preliminare.

## 2. RISULTANZE CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

Come indicato in premessa per la presente richiesta di modifica è stata attivata la fase preliminare prevista dall'art. 26bis della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006. Si riportano, nel presente capitolo, le risultanze emerse in sede di Conferenza dei Servizi preliminare tenutasi in data 29 marzo 2022 fornendo riscontro e/o indicando per ogni punto i paragrafi e/o le relazioni specialistiche che fornisco le informazioni richieste in tale sede.

Ente/Amministrazione	Osservazioni	Riscontro/
Corpo Valdostano dei Vigili del Fuoco	non vengono evidenziati aspetti nell'ambito dell'impianto in oggetto, di variazioni nelle attività soggette alle visite ed ai controlli di prevenzione incendi, di cui all'allegato I al DPR n. 151/2011, autorizzate nel Certificato di Prevenzione Incendi rilasciato in data 25/08/2017. Nel caso di successive modifiche delle attività soggette ai controlli di Prevenzione incendi, dovranno essere attivate le procedure di cui agli articoli 3 e 4 del DPR 151/2011	Non sono attualmente previste modifiche che coinvolgano gli aspetti di Prevenzione Incendi.
Struttura Regionale Pianificazione Territoriale	per quanto di competenza, e nei limiti della destinazione d'uso ammessa, la modificazione dell'autorizzazione, come proposta, risulta coerente con le previsioni del PRG comunale vigente.	Non si prevedono cambi di destinazione d'uso del sito in coerenza con le previsioni del PRG comunale vigente.
Struttura Regionale Pianificazione Territoriale	si ritiene necessaria un'analisi del fattore di pressione viabilità anche riferito alla viabilità locale, in modo da dimostrare la compatibilità del transito degli ulteriori automezzi riconducibili alla modificazione progettuale proposta, garantendo condizioni di accessibilità in sicurezza al centro di trattamento.";	Si allega relazione specialistica relativa alla componente mobilità che analizza la viabilità locale rispetto all'incremento di traffico atteso. Il paragrafo 5.2 dettaglia le modalità di determinazione del traffico atteso.
Struttura Regionale economia circolare, rifiuti bonifiche e attività estrattive	non risultano sufficientemente dettagliate le motivazioni che portano l'impresa proponente a richiedere un aumento di più di 5 volte la quantità annua trattabile autorizzata	Nel paragrafo 3.4 del presente Studio di Impatto Ambientale sono analizzati, nel dettaglio, i dati relativi al mercato dei veicoli fuori uso in Valle d'Aosta da cui derivano le motivazioni della richiesta.
Struttura Regionale economia circolare, rifiuti bonifiche e attività estrattive	non si fa cenno alle azioni organizzative e gestionali che l'impresa deve necessariamente mettere in atto per poter sopportare nel modo corretto un tale aumento della potenzialità	Nel paragrafo 3.4.7 del presente Studio di Impatto Ambientale sono indicate le azioni organizzative e gestionali che l'impresa intende mettere in atto.
Struttura Regionale economia circolare, rifiuti bonifiche e attività estrattive	si chiede che vengano esplicitati gli impianti di successiva destinazione dei rifiuti in uscita dall'impianto della società proponente, sia per quanto riguarda quelli in uscita dall'attività R13 sia per quelli in uscita dal D15	Nel paragrafo 3.4.8 del presente Studio di Impatto Ambientale sono indicati gli impianti attualmente utilizzati per il conferimento dei rifiuti in uscita.
Struttura Regionale economia circolare, rifiuti bonifiche e attività estrattive	si fa notare che nell'analisi dell'impatto dell'aumento del traffico da 16 veicoli pesanti/giorno a 90 veicoli pesanti/giorno, il documento prende in considerazione solamente l'autostrada A5, mentre nulla viene detto sulle ricadute di tale aumento sulla Strada Statale 26 e sulle strade minori che è necessario percorrere per raggiungere l'impianto	Si allega relazione specialistica relativa alla componente mobilità che analizza la viabilità locale rispetto all'incremento di traffico atteso. Il paragrafo 5.2 dettaglia le modalità di determinazione del traffico atteso.
Comune di Saint-Marcel	Si chiede di definire in modo più preciso la stima dei quantitativi e dei mezzi in ingresso, con quale	Il paragrafo 5.2 fornisce il dettaglio richiesto.

Ente/Amministrazione	Osservazioni	Riscontro/
	cadenza essi avverranno (giornaliera, settimanale, ecc.) e le caratteristiche dimensionali degli automezzi utilizzati per il trasporto.	
Comune di Saint-Marcel	A ciò si aggiunga il fatto che è in fase di realizzazione il sesto lotto della pista ciclabile Vélo Doire – altro elemento di cui non si tiene conto – che crea un parallelismo con la strada comunale della Zona Industriale	Si rimanda al verbale della riunione del 1/04/2022 dell'Assessorato finanze, innovazione, opere pubbliche e territorio della Regione Valle d'Aosta mediante il quale i rappresentanti della Regione, in qualità di Committente del lavoro di realizzazione della pista ciclabile, il sindaco del Comune di Saint- Marcel, in qualità di proprietario della strada e il rappresentante dell' Unité des Communes Valdôtaines Mont-Emilius Committente della progettazione concordano interventi idonei a consentire la manovra dei mezzi in ingresso e in uscita dall'area industriale senza limitazioni di numero, portata o sagoma.
Comune di Saint-Marcel	Lo studio preliminare ambientale non analizza gli effettivi quantitativi di veicoli dismessi annualmente in Valle d'Aosta. Non pare quindi esserci una risposta ad una esigenza legata al territorio regionale, non si ritiene che l'ampliamento richiesto sia commisurato alle dinamiche locali e regionali e non rappresenterebbe quindi una gestione di prossimità. Si chiede a tal fine di conoscere quale sia il territorio preso a riferimento per il conferimento dei quantitativi previsti in progetto. Nell'ipotesi in cui si intendesse raccogliere materiale da fuori Valle, si chiede di conoscere come questo aspetto è regolamentato dalla normativa vigente.	Nel paragrafo 3.4 del presente Studio di Impatto Ambientale sono analizzati, nel dettaglio, i dati relativi al mercato dei veicoli fuori uso in Valle d'Aosta da cui derivano le motivazioni della richiesta. Si fornisce, nei medesimi capitoli, il dettaglio di quanto previsto dalla normativa in materia di autodemolizione nella quale devono necessariamente inserirsi le logiche di prossimità.
Comune di Saint-Marcel	La richiesta di autorizzazione per il trattamento del CER 160604 (batterie alcaline), CER 160605 (altre batterie ed accumulatori) si riferisce ad auto elettriche e ibride e considerata la capacità massima di stoccaggio (7 tonnellate), si chiede di poter avere una previsione futura per una quantificazione in merito alle auto elettriche ed ibride di prossima sostituzione a livello regionale.	Si chiarisce che la capacità massima di stoccaggio di batterie e accumulatori richiesta di 7 Mg è la medesima e comprende (ossia contiene) l'attuale capacità di batterie al piombo (classificate come pericolose a differenza delle nuove batterie). Data tale precisazione si evidenzia la quantità di batterie che caratterizzano una singola auto elettrica (che può essere anche maggiore di 500 kg) e il fatto che possono essere demoliti veicoli in conseguenza ad incidenti stradali e non solo per sostituzione. Si ritiene più che corretto considerare che nei prossimi anni vengano conferite all'impianto auto elettriche o ibride in quantità tali da giustificare, unitamente alle auto tradizionali, l'attuale capacità di stoccaggio. Non si ritiene che la variazione di tale quantità possa generare maggiori o minori rischi per l'ambiente e/o la salute umana.



Ente/Amministrazione	Osservazioni	Riscontro/
Comune di Saint-Marcel	I metalli contenuti nei catalizzatori inseriti nel sotto capitolo 16.08 vengono descritti nella nota 3) di pagina 11 della Relazione tecnica come: “[...] Tali metalli o i loro composti sono considerati pericolosi se classificati come sostanze pericolose”; si chiedono delucidazioni in merito, chiarendo se trattasi effettivamente di sostanze pericolose e qual è l’organismo competente a definirne la pericolosità e se siano da considerarsi esaustive le informazioni fornite dal costruttore	La nota (3) è parte integrante del Catalogo Europeo Rifiuti come definito dal Dlgs 205/2010. Tale testo, esplicativo, è stato abrogato in seguito alla Decisione 2014/955/UE e pertanto è stato rimosso dalla presente relazione. Si rammenta che la classificazione di pericolo di sostanze e rifiuti è normata dal regolamento CLP (CE) n. 1272/2008 e dallo stesso Dlgs 152/2006 a cui l’azienda si riferisce per la corretta classificazione dei rifiuti prodotti.
Comune di Saint-Marcel	A fronte di quanto riportato a pag. 11 della Relazione: “Nei casi dubbi si procederà con l’effettuazione di analisi chimico fisiche se tecnicamente fattibili e economicamente sostenibili ovvero con la classificazione con codici EER pericolosi in applicazione del principio di precauzione (Sentenza della Corte Europea del 28 marzo 2019, Cause riunite da C-487/17 a C-489/19), si chiede che in tali situazioni, proprio per un principio di precauzione, si proceda in ogni caso con le analisi chimico-fisiche previste dalla normativa vigente	Si ritiene e ribadisce che il principio di precauzione consiste esattamente nel classificare come rifiuti pericolosi quei materiali per i quali un campionamento rappresentativo ai fini analitici non risulta possibile. La richiesta di procedere in ogni caso con le analisi chimico-fisiche non trova giustificazione né nel principio di precauzione né in motivazioni di tutela dell’ambiente. Le citate sentenze spiegano del dettaglio la casistica dei codici EER pericolosi attribuiti quando non c’è possibilità di determinare le caratteristiche di pericolo.
Comune di Saint-Marcel	Si chiede un approfondimento in merito alla capacità lavorativa giornaliera e al trattamento delle varie categorie di materiali, in quanto è ragionevole supporre che l’aumento dei quantitativi sugli spazi attualmente a disposizione crei delle problematiche gestionali	Si rimanda al successivo paragrafo 3.4.7 da cui si evince, nel dettaglio, che l’impianto è idoneo a gestire, in sicurezza e nel rispetto di tutte le normative applicabili, le quantità di rifiuti richieste con la presente.
Comune di Saint-Marcel	Considerato inoltre l’aumento imponente delle quantità lavorate e dei codici CER, tra cui vari classificati come pericolosi, si chiede di fornire indicazioni in merito sull’impianto esistente per quanto concerne l’impermeabilizzazione delle superfici e quali disposizioni operative siano state messe in atto per il controllo e il corretto smaltimento delle sostanze pericolose	Precisando che si sta richiedendo un aumento delle potenzialità annue e non della capacità di stoccaggio istantanea che rimane invariata si ricorda che l’impianto esistente effettua la gestione rifiuti esclusivamente su aree impermeabilizzate dotata di sistema di raccolta delle acque meteoriche correttamente dimensionato e già approvato in sede di rilascio del provvedimento autorizzativo vigente. Il funzionamento di tale sistema di tutela non viene interferito in alcun modo dalla modifica richiesta che necessita esclusivamente di una maggiore “rotazione” delle quantità in stoccaggio. Nel successivo paragrafo 3.4.7 si dettaglia come la frequenza di “rotazione” richiesta sia compatibile con l’impianto esistente.
Struttura Regionale: Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio	Allegare lo studio di compatibilità di cui alla 2939/2008 Verificare la coerenza con PAI e con PGRA ed eventuale rispetto delle indicazioni della direttiva del rischio idraulico connessa; in ogni caso si	Si allega lo studio di compatibilità di cui alla D.G.R. 2939/2008 a firma del Dott. Geol. Alessandro ROLANDO che fornisce riscontro alle richieste di

Ente/Amministrazione	Osservazioni	Riscontro/
	richiamano a tale proposito i contenuti dell'art. 1, c. 14 delle NTAPAI; Completare il quadro conoscitivo geologico e idrogeologico: fornire sezione con gli elementi conoscitivi delle indagini già condotte (dirette e indirette) e con gli elementi significativi idrogeologici (es dati Arpa disponibili per il corpo idrico definito Piana di Aosta); Completare il quadro conoscitivo della matrice suolo; facendo anche riferimento alla carta pedologica della Valle d'Aosta, pubblicata nel sistema delle conoscenze territoriali SCT; Evidenza che il torrente Saint-Marcel è stato oggetto di Studio di bacino e che il medesimo è pubblicato sul Geo navigatore regionale; pertanto, richiede che si tenga conto anche di tale documento;	completamento del quadro conoscitivo.
Struttura Regionale: Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio	Indicare su apposita planimetria la distribuzione delle superfici impermeabili e la collocazione delle attività di recupero e di deposito all'interno dell'area oggetto di richiesta;	La planimetria allegata al presente Studio di Impatto Ambientale fornisce riscontro a quanto richiesto
Struttura Regionale: Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio	Esplicitare che l'autorizzazione riguarda solo i mappali catastali ricadenti nella sottozona Bb4	Si conferma che l'autorizzazione vigente e la modifica richiesta con la presente riguardano esclusivamente i mappali catastali ricadenti nella sottozona Bb4
Struttura Regionale: Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio	Indicare l'eventuale aumento del fabbisogno idrico rispetto alla precedente autorizzazione	Le modifiche proposte non prevedono un aumento del fabbisogno idrico dell'impianto fatto salvo il fabbisogno sanitario derivante dall'aumento di 6 addetti rispetto alla situazione attuale.
AUSL Servizio prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro	Ricorda la necessità del rispetto degli adempimenti in materia di sicurezza degli ambienti di lavoro secondo la normativa specifica (che devono già essere attuati in quanto trattasi di modifica di un'attività in essere).	Si conferma che l'azienda opera e opererà in conformità al Dlgs 81/2008 e ss.mm.ii.
AUSL Servizio prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro	Per quanto riguarda il progetto in argomento, rileva che le modifiche proposte comporteranno presumibilmente l'aumento di due unità lavorative rispetto alle attuali, che dovranno quindi essere considerate nella valutazione generale del rischio.	Si conferma che le 6 unità lavorative che saranno progressivamente inserite in azienda saranno considerate nella valutazione dei rischi e adeguatamente formate in ottemperanza al Dlgs 81/2008.
AUSL Servizio prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro	Si chiede di valutare l'esigenza di effettuare la revisione della valutazione dei rischi in relazione ai mutamenti produttivi/organizzativi eventualmente intervenuti.	Il documento di valutazione dei rischi è oggetto di revisioni periodiche che terranno conto della realizzazione e progressiva implementazione dei mutamenti organizzativi richiesti per l'aumento della potenzialità richiesto.
AUSL Servizio prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro	Ricorda inoltre che, ai sensi della normativa di settore, devono essere previsti adeguati spazi coperti per i lavoratori (servizi igienici, spogliatoi, ecc.); i suddetti spazi devono essere indicati in apposita planimetria;	Nella planimetria allegata al presente Studio di Impatto Ambientale sono indicati i servizi igienici e gli spogliatoi destinati ai lavoratori che risultano idonei per il personale previsto a regime.
ARPA Valle d'Aosta	Ricorda in modo particolare la necessità di presentazione della Relazione di previsione di impatto acustico (ai sensi della L.R. 20/2009)	In allegato al presente Studio di Impatto Ambientale si trasmette relazione specialistica, a firma di tecnico abilitato, previsionale di impatto acustico.

Si rammenta, nuovamente, auspicandone la dovuta considerazione nella formulazione di pareri di competenza, che il comma 4 del citato art. 26bis prevede che: ***“Le determinazioni espresse in sede di conferenza preliminare possono essere motivatamente modificate o integrate solo in presenza di significativi elementi emersi nel successivo procedimento anche a seguito delle osservazioni degli interessati di cui al comma 4 dell'articolo 27-bis. Le amministrazioni e gli Enti che non si esprimono nella Conferenza di servizi preliminare non possono porre condizioni, formulare osservazioni o evidenziare motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento nel corso del procedimento di cui all'articolo 27-bis, salvo che in presenza di significativi elementi nuovi, emersi nel corso di tale procedimento anche a seguito delle osservazioni degli interessati”.***

A parere di chi scrive i dettagli forniti nel presente documento forniscono puntuale riscontro alle risultanze della conferenza dei servizi preliminare senza introdurre elementi significativi nuovi.

### 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il presente paragrafo fornisce un dettaglio di progettazione della modifica richiesta da considerarsi definitiva. Ai sensi del comma 1 dell'art. 27-bis del Dlgs 152/2006 il paragrafo viene riproposto, tal quale, nel medesimo capito del "Progetto Definitivo" allegato quale elaborato progettuale previsto dall'art. 208.

L'azienda VALLE D'AOSTE ECOLOGIE SRL svolge attualmente 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 mediante autorizzazione unica ex art. 208 D.Lgs. 152/06 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 consente la gestione delle tipologie di rifiuti indicate nella seguente tabella che definisce le quantità massime annue lavorabili e le quantità massime stoccabili istantaneamente.

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
D15-D9-R12	160104*	Veicoli fuori uso	Attività di autodemolizione e messa in riserva di veicoli già bonificati e parti di essi (anche ritirate da terzi)	65,0	1800,0
R13-R4	160106	Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose		160,0	1200,0
R13	160103	Pneumatici fuori uso		6,0	25,0
R13	160116	Serbatoi per gas liquefatto		0,5	1,5
R13	160122	Componenti non specificati altrimenti		60,0	300,0
R13	150107	Imballaggi in vetro	Imballaggi, vetro di scarto ed altri rifiuti e frammenti di vetro, rottami di vetro	18,0	24,0
R13	160120	Vetro			
R13	170202	Vetro			
R13	191205	Vetro			
R13	200102	Vetro			
R13-R4	160117	Metalli ferrosi	Rifiuti di ferro, acciaio e ghisa	59,0	4990,0
R13-R4	170405	Ferro e acciaio			
R13-R4	190102	Materiali ferrosi estratti da ceneri pesanti			
R13-R4	191202	Metalli ferrosi			

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R13-R4	200140	Metalli		1,0	10,0
R13	120101	Limatura e trucioli di metalli ferrosi			
R13	120102	Polveri e particolato di metalli ferrosi			
R13	150104	Imballaggi metallici			
R13	190118	Rifiuti della pirolisi, diverse da quelle di cui alla voce 19 01 17			
R13	100210	Scaglie di laminazione			
R13	160118	Metalli non ferrosi	Rifiuti metallici non ferrosi e loro leghe	30,0	150,0
R13	110501	Zinco solido			
R13	150104	Imballaggi metallici			
R13	120103	limatura, scaglie e polveri di metalli non ferrosi			
R13	120104	Polveri e particolato di metalli non ferrosi			
R13	170404	Zinco			
R13	170406	Stagno			
R13-R4	200140	Metalli			
R13-R4	191203	Metalli non ferrosi			
R13-R4	170401	Rame, bronzo, ottone			
R13-R4	191002	Rifiuti di metalli non ferrosi	30,0	100,0	
R13-R4	170402	Alluminio			
R13-R4	170403	Piombo			
R13-R4	170407	Metalli misti			
R13	070213	Rifiuti plastici	Sfridi, scarti polveri e rifiuti di materie plastiche e fibre sintetiche	3,0	36,0
R13	120105	Limatura e trucioli di materiali plastici			
R13	160119	Plastica			
R13	150102	Imballaggi in plastica			
R13	130113*	Altri oli per circuiti idraulici	Stoccaggio oli	10,0	60,0
R13	130205*	Oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati			
R13	130208*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione			
R13	160113*	Liquidi per freni			
R13	120301*	Soluzioni acquose di lavaggio	Deposito rifiuti liquidi	0,4	9,0
R13	160303*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose		0,1	
R13	160304	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 160303		0,1	
R13	160306	Rifiuti organici, diversi da quelli di cui alla voce 160305		0,1	
R13	161001*	Rifiuti liquidi acquosi contenenti sostanze pericolose		0,1	
R13	161002	Rifiuti liquidi acquosi diversi da quelli di cui alla voce 160101		0,1	
R13	130802*	Altre emulsioni		0,2	
R13	140603*	Altri solventi e miscele di solventi		0,4	

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)		
R13	160114*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose		1,5			
R13	160115	Liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 160114		0,4			
R13	130703*	Altri carburanti (comprese le miscele)		0,3			
R13	080111*	Pitture e vernici di scarto, contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose	Deposito rifiuti solidi all'interno del capannone	0,8	70,0		
R13	080112	Pitture e vernici di scarto, diversi da quelle di cui alla voce 080111		0,1			
D15	150202*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose		0,6			
D15	150203	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 150202		0,1			
R13	160107*	Filtri dell'olio		1,0			
R13	160110*	Componenti esplosivi (ad esempio "air bag")		0,1			
R13	160111*	Pastiglie per freni, contenenti amianto		0,1			
D15	160504*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon) contenenti sostanze pericolose		0,2			
R13	160112	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111		0,6			
R13	160601*	Batterie al piombo		7,0			
R13	080317*	Toner per stampa esauriti, contenenti sostanze pericolose		0,1			
D15	150110*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze		0,3			
R13	080318	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 08 03 17		0,3			
R13	160801	Catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 16 08 07)		1,5			
R13	160209*	Trasformatori e condensatori contenenti PCB		RAEE pericolosi		2,0	10,0
R13	160210*	Apparecchiature fuori uso contenenti PCB o da essi contaminate, diverse da quelle di cui alla voce 160209					
R13	160211*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, HCFC, HFC					
R13	160212*	Apparecchiature fuori uso, contenenti amianto in fibre libere					
R13	160213*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212					
R13	160215*	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso					
R13	200121*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio					

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R13	200123*	Apparecchiature fuori uso contenenti clorofluorocarburi			
R13	140601*	Cloro Fluorocarburi, HCF, HFC			
R13	140602*	Altri solventi e miscele di solventi alogenati			
R13	200135*	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 200121 e 200123, contenenti componenti pericolosi			
R13	200136	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 200121, 200123 e 200135	RAEE non pericolosi	2,0	10,0
R13	160216	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215			
R13	160214	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213			
R13	170201	Legno	Legno	14,0	75,0

Come specificato in premessa l'azienda intende apportare alcune modifiche, descritte nei successivi paragrafi, all'autorizzazione vigente.

Si evidenzia che le modifiche richieste non necessitano di variazioni al layout impiantistico che pertanto non necessita di aggiornamenti e/o revisioni. Sarà pertanto possibile implementare/realizzare le modifiche richieste immediatamente a valle dell'ottenimento dell'assenso dell'Autorità Competente.

### 3.1. Adeguamento delle operazioni per la gestione dei veicoli fuori uso.

Con riferimento a quanto previsto dal D.Lgs. 209/2003 e ss.mm.ii. ed in particolare:

- all'articolo 2 comma 1 lettera c): *"di determinare i presupposti e le condizioni che consentono lo sviluppo di un sistema che assicuri un funzionamento efficiente, razionale ed economicamente sostenibile della filiera di raccolta, di **recupero** e di riciclaggio dei materiali degli stessi veicoli"*;
- all'articolo 3 comma 1 lettera p): *"p) "centro di raccolta", impianto di trattamento di cui alla lettera o), autorizzato, anche disgiuntamente, per le operazioni **R4, R12 e R13** di cui all'allegato C alla Parte quarta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ai sensi degli articoli 208 e 209 del decreto legislativo n. 152 del 2006, che effettua almeno le operazioni relative alla messa in sicurezza ed alla demolizione del veicolo fuori uso;"*

- all'articolo 3 comma 1 lettera f): *“trattamento, le attività di messa in sicurezza, di demolizione, di pressatura, di tranciatura, di frantumazione, di recupero o di preparazione per lo smaltimento dei rifiuti frantumati, nonché tutte le altre operazioni eseguite **ai fini del recupero o dello smaltimento** del veicolo fuori uso e dei suoi componenti effettuate, dopo la consegna dello stesso veicolo, presso un impianto di cui alla lettera o)”*.

Considerato inoltre quanto previsto dal D. Lgs. n. 205 del 03/12/2010 che in merito all'operazione di recupero R12 *“Scambio di rifiuti per sottoporli ad una delle operazione indicate da R1 a R11”*, specifica: *“in mancanza di altro codice R appropriato, l'operazione R12 può comprendere le operazioni preliminari precedenti al recupero, incluso il pretrattamento come, tra l'altro, la cernita, la frammentazione, la compattazione, la pellettizzazione, l'essicazione, la triturazione, il condizionamento, il ricondizionamento, la separazione, il raggruppamento prima delle operazioni indicate da R1 a R11”*.

Si richiede di adeguare le attività svolte sui rifiuti secondo le modalità indicate nelle successive tabelle (paragrafo 3.4 e seguenti).

Si ritiene che dall'adeguamento richiesto non derivi alcun fattore di pressione sulle componenti ambientali significative per l'impianto in oggetto. In termini più ampi l'introduzione delle operazioni di recupero definite dalla normativa vigente consentirà di adeguare le prescrizioni autorizzative ai criteri di priorità nella gestione dei rifiuti previsti dall'art. 179 comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.:

*“1. La gestione dei rifiuti avviene nel rispetto della seguente gerarchia:*

- a) prevenzione;*
- b) preparazione per il riutilizzo;*
- c) riciclaggio;*
- d) recupero di altro tipo, per esempio il recupero di energia;*
- e) smaltimento”*.



### 3.2. Introduzione dei codici CER relativi a batterie e accumulatori delle auto elettriche

In relazione all'introduzione sul mercato di numerose auto ibride e/o elettriche si richiede di poter inserire tra i codici CER autorizzati i seguenti:

- 160604 batterie alcaline (tranne 160603)
- 160605 altre batterie ed accumulatori

da riferirsi a batterie e accumulatori tipicamente in uso in tali veicoli (batterie al Litio, agli ioni di Litio, ...).

Tali rifiuti, in analogia con il CER 160601\*, relativo alle batterie al piombo saranno stoccati all'interno del capannone destinato ad ospitare i rifiuti solidi nel rispetto delle seguenti condizioni:

- i 3 codici CER relativi a batterie e/o accumulatori saranno stoccati in contenitori appositi e tra loro separati;
- la capacità massima di stoccaggio istantanea sarà quella attualmente autorizzata per le batterie al piombo (7 Mg) consentendo in tal modo una adeguata flessibilità gestionale all'impianto anche in ragione della prevedibile e progressiva sostituzione del parco veicoli in ingresso all'impianto;
- batterie e accumulatori saranno gestiti nel rispetto dei requisiti, applicabili alla messa in riserva/deposito preliminare, previsti dal D.Lgs. 188/2008 e ss.mm.ii.;
- il personale sarà adeguatamente formato per la gestione delle nuove tipologie di batterie in uso sui veicoli elettrici.



L'introduzione dei nuovi codici CER, adeguatamente gestiti come sopra descritto, non genera fattori di pressione significativi sulle componenti ambientali correlate all'attività in essere presso l'impianto in oggetto. Nell'ambito della valutazione del rischio incendio ai sensi della normativa specifica (prevenzione incendi e sicurezza nei luoghi di lavoro) l'azienda provvederà a valutare e gestire i rischi specifici che le nuove tipologie di batterie e accumulatori possono presentare. Relativamente agli aspetti ambientali le caratteristiche di rischio, anche dal punto di vista chimico, per la sola attività di messa in riserva e/o deposito preliminare sono paragonabili se non minori rispetto alle tradizioni batterie al piombo.

### 3.3. Introduzione dei codici CER relativi a catalizzatori pericolosi e non

In seguito alla Delibera SNPA n. 105/2021 di emanazione delle “Linee guida sulla classificazione dei rifiuti” successivamente assunte a rango di legge con il recepimento da parte del Decreto direttoriale Mite<sup>1</sup> 9 agosto 2021, n. 47, la classificazione delle diverse tipologie di rifiuti derivanti dalla gestione dei veicoli fuori uso ne prevede l’identificazione tra le voci del capitolo 16.01 dell’Elenco Europeo dei Rifiuti. A tali voci vanno aggiunte, a completamento del ciclo di gestione dei veicoli fuori uso, alcune voci esterne al capitolo 16.01 che possono essere individuate in altri specifici capitoli, quali ad esempio:

- capitolo 13: oli esauriti e residui di combustibili liquidi;
- capitolo 14: solventi organici, refrigeranti e propellenti di scarto;
- capitolo 16, sotto capitolo 06: batterie e accumulatori;
- capitolo 16, sotto capitolo 08: catalizzatori esauriti;
- capitolo 19, paragrafo 10: rifiuti prodotti dalle operazioni di frantumazione.

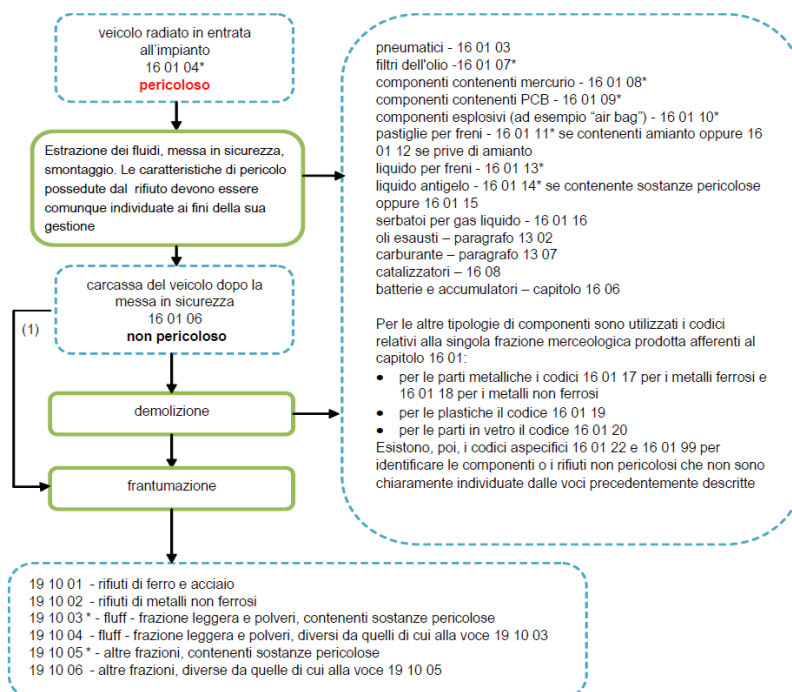


Figura 1: Schema classificazione rifiuti da demolizione secondo linee guida SNPA

<sup>1</sup> Ministero della Transizione Ecologica

Considerato quanto sopra si ritiene necessario integrare, tra i codici EER gestibili presso l'impianto, le seguenti voci, appartenenti al sotto capitolo 16.08 e potenzialmente utilizzabili per catalizzatori esauriti derivanti da veicoli fuori uso:

- 160802\*: catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione pericolosi o composti di metalli di transizione pericolosi;
- 160803: catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione, non specificati altrimenti;
- 160807\*: catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose.

In aggiunta alla voce già autorizzata:

- 160801 Catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 16 08 07)

La corretta classificazione, finalizzata all'individuazione del pertinente codice EER, sarà effettuata sulla base di informazioni desumibili dalla provenienza del catalizzatore (marca, modello, motorizzazione e alimentazione del veicolo) ossia, più in generale, alle informazioni fornite dal produttore originario.

Nei casi dubbi si procederà con l'effettuazione di analisi chimico fisiche se tecnicamente fattibili ed economicamente sostenibili ovvero con la classificazione con codici EER pericolosi in applicazione del principio di precauzione (Sentenza della Corte Europea del 28 marzo 2019, Cause riunite da C-487/17 a C-489/19).

### 3.4. Incremento dei quantitativi massimi annui gestibili dall'impianto limitatamente ai CER relativi ai veicoli fuori uso e ai rifiuti prodotti

L'azienda ha la necessità di incrementare i quantitativi massimi annui gestibili dall'impianto ai valori indicati nella tabella seguente.

La tabella tiene conto delle modifiche richieste nei precedenti 4 paragrafi, ossia revisione delle operazioni autorizzate, introduzione di codici CER relativi a batterie, accumulatori e catalizzatori e revisione delle potenzialità massime autorizzate. Le variazioni sono identificate in rosso.

Nel successivo paragrafo 3.5 si provvederà a identificare le 2 fasi realizzative mediante le quali si prevede di raggiungere le potenzialità massime richieste. A riscontro di quanto emerso nel corso degli incontri avuti con il Settore Regionale Rifiuti, nel medesimo paragrafo si provvede ad alcune suddivisioni/precisazioni volte, ferme restando le modifiche richieste, a meglio identificare le attività tra autodemolizione e micro-raccolta di rifiuti.

**Il dettaglio delle motivazioni della richiesta, le valutazioni di coerenza con la programmazione regionale, le azioni organizzative e gestionali e le valutazioni dei potenziali impatti derivanti da tali incrementi sono esplicitati nel proseguo del presente Studio di Impatto Ambientale.**

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)	Q.tà massima annua RICHIESTA (Mg)
R4, R12, R13, D9 e D15	160104*	Veicoli fuori uso	Attività di autodemolizione e messa in riserva di veicoli già bonificati e parti di essi (anche ritirate da terzi)	65,0	1800,0	15.000,0
R4, R12, R13, D9 e D15	160106	Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose		160,0	1200,0	11.500,0
R13	160103	Pneumatici fuori uso		6,0	25,0	240,0
R12, R13	160116	Serbatoi per gas liquefatto		0,5	1,5	4,5
R12, R13	160122	Componenti non specificati altrimenti		60,0	300,0	2.700,0
R13	150107	Imballaggi in vetro	Imballaggi, vetro di scarto ed altri rifiuti e frammenti di vetro, rottami di vetro	18,0	24,0	150,0
R13	160120	Vetro				
R13	170202	Vetro				
R13	191205	Vetro				
R13	200102	Vetro	Rifiuti di ferro, acciaio e ghisa	59,0	4990,0	15.000,0
R12, R13	160117	Metalli ferrosi				
R12, R13	170405	Ferro e acciaio				
R12, R13	190102	Materiali ferrosi estratti da ceneri pesanti				
R12, R13	191202	Metalli ferrosi				
R12, R13	200140	Metalli				
R12, R13	120101	Limatura e trucioli di metalli ferrosi	1,0	10,0	30,0	

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)	Q.tà massima annua RICHIESTA (Mg)				
R12, R13	120102	Polveri e particolato di metalli ferrosi								
R12, R13	150104	Imballaggi metallici								
R12, R13	190118	Rifiuti della pirolisi, diverse da quelle di cui alla voce 19 01 17								
R12, R13	100210	Scaglie di laminazione								
R12, R13	160118	Metalli non ferrosi	Rifiuti metallici non ferrosi e loro leghe	30,0	150,0	1800,0				
R12, R13	110501	Zinco solido								
R12, R13	150104	Imballaggi metallici								
R12, R13	120103	limatura, scaglie e polveri di metalli non ferrosi								
R12, R13	120104	Polveri e particolato di metalli non ferrosi								
R12, R13	170404	Zinco								
R12, R13	170406	Stagno								
R12, R13	200140	Metalli								
R12, R13	191203	Metalli non ferrosi								
R12, R13	170401	Rame, bronzo, ottone								
R12, R13	191002	Rifiuti di metalli non ferrosi								
R12, R13	170402	Alluminio								
R12, R13	170403	Piombo								
R12, R13	170407	Metalli misti								
R12, R13	070213	Rifiuti plastici					Sfridi, scarti polveri e rifiuti di materie plastiche e fibre sintetiche	3,0	36,0	360,0
R12, R13	120105	Limatura e trucioli di materiali plastici								
R12, R13	160119	Plastica								
R12, R13	150102	Imballaggi in plastica								
R13	130113*	Altri oli per circuiti idraulici	Stoccaggio oli	10,0	60,0	180,0				
R13	130205*	Oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati								
R13	130208*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione								
R13	160113*	Liquidi per freni								
R13	120301*	Soluzioni acquose di lavaggio	Deposito rifiuti liquidi	0,4	9,0	90,0				
R13	160303*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose		0,1						
R13	160304	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 160303		0,1						
R13	160306	Rifiuti organici, diversi da quelli di cui alla voce 160305		0,1						
R13	161001*	Rifiuti liquidi acquosi contenenti sostanze pericolose		0,1						
R13	161002	Rifiuti liquidi acquosi diversi da quelli di cui alla voce 160101		0,1						
R13	130802*	Altre emulsioni		0,2						
R13	140602	Altri solventi e miscele di solventi alogenati		0,4						
R13	140603*	Altri solventi e miscele di solventi								

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)	Q.tà massima annua RICHIESTA (Mg)
R13	160114*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose		1,5		
R13	160115	Liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 160114		0,4		
R13	130703*	Altri carburanti (comprese le miscele)		0,3		
R13	080111*	Pitture e vernici di scarto, contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose	Deposito rifiuti solidi all'interno del capannone	0,8	70,0	750,0
R13	080112	Pitture e vernici di scarto, diversi da quelle di cui alla voce 080111		0,1		
D15	150202*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose		0,6		
R13	150203	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 150202		0,1		
R13	160107*	Filtri dell'olio		1,0		
R13	160110*	Componenti esplosivi (ad esempio "air bag")		0,1		
D15	160111*	Pastiglie per freni, contenenti amianto		0,1		
R13, D15	160504*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon) contenenti sostanze pericolose		0,2		
R13	160112	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111		0,6		
R13	160601*	Batterie al piombo				
R13	160604	Batterie alcaline (tranne 160603)		7,0		
R13	160605	Altre batterie ed accumulatori				
R13, D15	080317*	Toner per stampa esauriti, contenenti sostanze pericolose		0,1		
R13	150110*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze		0,3		
R13	080318	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 08 03 17		0,3		
R13	160801	Catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 16 08 07)				
R13	160802*	Catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione (3) pericolosi o composti di metalli di transizione pericolosi		1,5		
R13	160803	Catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione, non specificati altrimenti				
R13	160807*	Catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose				
R13, D15	160209*	Trasformatori e condensatori contenenti PCB		RAEE pericolosi		

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)	Q.tà massima annua RICHIESTA (Mg)
R13, D15	160210*	Apparecchiature fuori uso contenenti PCB o da essi contaminate, diverse da quelle di cui alla voce 160209				
R13, D15	160211*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, HCFC, HFC				
R13, D15	160212*	Apparecchiature fuori uso, contenenti amianto in fibre libere				
R13, D15	160213*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212				
R13, D15	160215*	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso				
R13, D15	200121*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio				
R13	200123*	Apparecchiature fuori uso contenenti clorofluorocarburi				
D15	140601*	Cloro Fluorocarburi, HCF, HFC				
R13	<del>140602*</del>	<del>Altri solventi e miscele di solventi alogenati</del>				
R12, R13	200135*	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 200121 e 200123, contenenti componenti pericolosi				
R12, R13	200136	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 200121, 200123 e 200135	RAEE non pericolosi	2,0	10,0	90,0
R12, R13	160216	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215				
R12, R13	160214	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213				
R13	170201	Legno	Legno	14,0	75,0	75,0

### 3.4.1. Dettaglio sui flussi di rifiuti in ingresso e in uscita dall'impianto

Al fine di consentire una corretta interpretazione delle potenzialità richieste dall'impianto si ritiene opportuno dettagliare i flussi di rifiuti che caratterizzano l'attività di autodemolizione.

Un **veicolo** viene considerato **"fuori uso"**:

- con la **consegna ad un centro di raccolta effettuata dal detentore direttamente** o tramite soggetto autorizzato al trasporto di veicoli fuori uso oppure con la consegna al concessionario o gestore dell'automercato o della succursale della casa costruttrice che, accettando di ritirare un veicolo destinato alla demolizione, nel rispetto delle disposizioni del presente decreto, rilascia il relativo certificato di rottamazione al detentore;
- nei casi previsti dalla vigente disciplina in materia di veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici e non reclamati come disciplinati dall'articolo 231, comma 3, Dlgs 152/2006;
- in seguito a provvedimenti dell'autorità giudiziaria (dissequestri non reclamati, confische, ...);
- in ogni caso di evidente stato di abbandono.

I **veicoli fuori uso**, ossia quelli giunti a fine vita e destinati alla dismissione, **sono classificati come rifiuti speciali pericolosi** e vengono individuati **esclusivamente con il codice EER 16.01.04\***.

Le **fasi** dell'attività di demolizione, **successive alla raccolta** sono:

- a. la **bonifica e messa in sicurezza** che consistono nell'esecuzione delle operazioni di depurazione del veicolo e nel deposito in condizioni di sicurezza dei rifiuti provenienti dalle operazioni di bonifica. Devono essere **effettuate entro 10 giorni lavorativi dall'ingresso del veicolo nel centro di raccolta** (Dlgs 119/2020);
- b. il **trattamento**, la **selezione** e lo **smontaggio** che consistono nello smontaggio di parti reimpiegabili quali ricambi usati, nella selezione e cernita di materiali recuperabili destinati al riciclo, nella **demolizione e rottamazione**;
- c. il **reimpiego**, **riciclaggio**, **recupero** e **smaltimento** che consistono nella commercializzazione delle parti di ricambio, nel conferimento dei materiali recuperabili alle aziende specifiche di riciclaggio, nel conferimento dei rifiuti destinati allo smaltimento presso impianti autorizzati.



### MESSA IN SICUREZZA

Come sopra indicato un impianto di autodemolizione riceve veicoli fuori uso che classifica con il codice EER 16.01.04\* e li sottopone a messa in sicurezza entro 10 giorni lavorativi dall'ingresso.

L'attività di messa in sicurezza consiste nelle seguenti fasi da cui derivano, se il componente è presente, rifiuti classificati con i codici EER indicati (in grassetto i codici rilevanti nel caso in esame):

- a) rimozione degli **accumulatori**, neutralizzazione delle soluzioni acide eventualmente fuoriuscite e stoccaggio in appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse; la neutralizzazione elettrolitica può essere effettuata sul posto o in altro luogo;
  - **160601\***, **160604**, **160605**
  - *150202\** (assorbenti per neutralizzazione se necessari)
- b) rimozione dei **serbatoi di gas compresso** ed estrazione, stoccaggio e combustione dei gas ivi contenuti nel rispetto della normativa vigente per gli stessi combustibili;
  - **160116**
- c) rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere, quali **airbag**;
  - **160122 (neutralizzati)**
- d) prelievo del **carburante** e **avvio a riuso**;
  - *130703\** (carburanti non ri-utilizzabili)
- e) rimozione, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori, secondo le modalità e le prescrizioni fissate per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi, 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, a meno che non siano necessari per il reimpiego delle parti interessate. Durante l'asportazione devono essere evitati sversamenti e adottati opportuni accorgimenti e utilizzate idonee attrezzature al fine di evitare rischi per gli operatori addetti al prelievo;
  - **130205\***, **160113\***
  - *130113\**, *130208\**
- f) rimozione del filtro-olio che deve essere privato dell'olio, previa scolatura; l'olio prelevato deve essere stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro deve essere depositato in apposito contenitore, salvo che il filtro stesso non faccia parte di un motore destinato al reimpiego;
  - **150202\***, **130205\***
- g) rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti Pcb;

- 160209\* (verifica esclusiva per veicoli anteriori al 1988<sup>2</sup>)
- h) rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio.
- 160108\* (se presenti componenti datati che contengono mercurio)

In seguito all'operazione di messa in sicurezza il codice EER 160104\* viene pertanto riclassificato in:

- **160106 veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose;**
- i suddetti codici derivanti dalle rimozioni richieste dalla messa in sicurezza.

Si "genera" pertanto una "gestione/movimentazione" esclusivamente interna all'impianto di tali codici EER. La reale movimentazione in ingresso di 1 veicolo, dal peso esemplificativo di 1000 kg, mediante carro attrezzi genera, entro 10 giorni, una ulteriore movimentazione "in impianto" di 1000kg di altri rifiuti.

Ad oggi si può stimare che il peso del veicolo bonificato sia inferiore di circa il 5% rispetto al veicolo in ingresso. Tale valore sarà considerevolmente inferiore per i veicoli elettrici e ibridi per via del peso elevato del pacco batterie che potrebbe rappresentare anche più del 30% dell'intero peso del veicolo.

I veicoli fuori uso bonificati (EER 160106) possono essere destinati, in funzione del tipo di veicolo (età, marca, modello, ...), dello stato di conservazione, della disponibilità di tempi e spazi in impianto e delle condizioni di mercato a:

1. stoccaggio in attesa di ricevere richiesta di ricambi specifici;
2. pressatura per la formazione di pacchi da inviare a recupero in impianti esterni;
3. stoccaggio in attesa di smontaggio per
  - a. separazione parti di ricambio;
  - b. separazione/selezione e cernita dei rifiuti che possono essere inviati a successive operazioni di recupero presso impianti terzi.

In quest'ultimo caso il codice EER 160106 viene ulteriormente "trasformato", in parte, in nuove tipologie di rifiuto classificabili con altri codici.

---

<sup>2</sup> Considerato che ai sensi del D.P.R. 24 maggio 1988, n. 216, è stato introdotto il divieto di immissione sul mercato e d'uso dei PCB/PCT, nonché degli apparecchi, impianti e fluidi che li contengono solo i veicoli prodotti prima di tale data possono contenere tali sostanze.

SMONTAGGIO, SELEZIONE E CERNITA

L'operazione di smontaggio, successiva alla messa in sicurezza genera:

- **rottami ferrosi (EER 160117):** carcasse veicoli bonificati privi di plastiche e pneumatici; parti di veicoli privati di altre impurità;
- **rottami non ferrosi (EER 160118):** alluminio, parti di veicoli (cerchi, scatole guida, cambi, ecc.); spezzoni di cavo in rame;
- **rottami metallici misti (EER 160122):** radiatori raffreddamento misto rame; radiatori raffreddamento misto alluminio; motori misto ghisa/alluminio; motori e cambi misto acciaio/alluminio;
- **marmitte catalitiche (EER 160801, 160802\*);**
- **vetri (EER 160120);**
- **pneumatici (EER 160103);**
- **plastiche (EER 160119):** plance, imbottiture sedili, paraurti, vaschette, ...;
- **parti di ricambio (RIUSO).**

Ferma restando l'evoluzione tecnologica dei veicoli che inevitabilmente implica una variazione dei relativi costituenti a titolo esemplificati si richiama la tabella 10 delle Linee Guida APAT<sup>3</sup> che mostra la composizione media di un'autovettura.

**Tabella 10 - Composizione media di una autovettura**

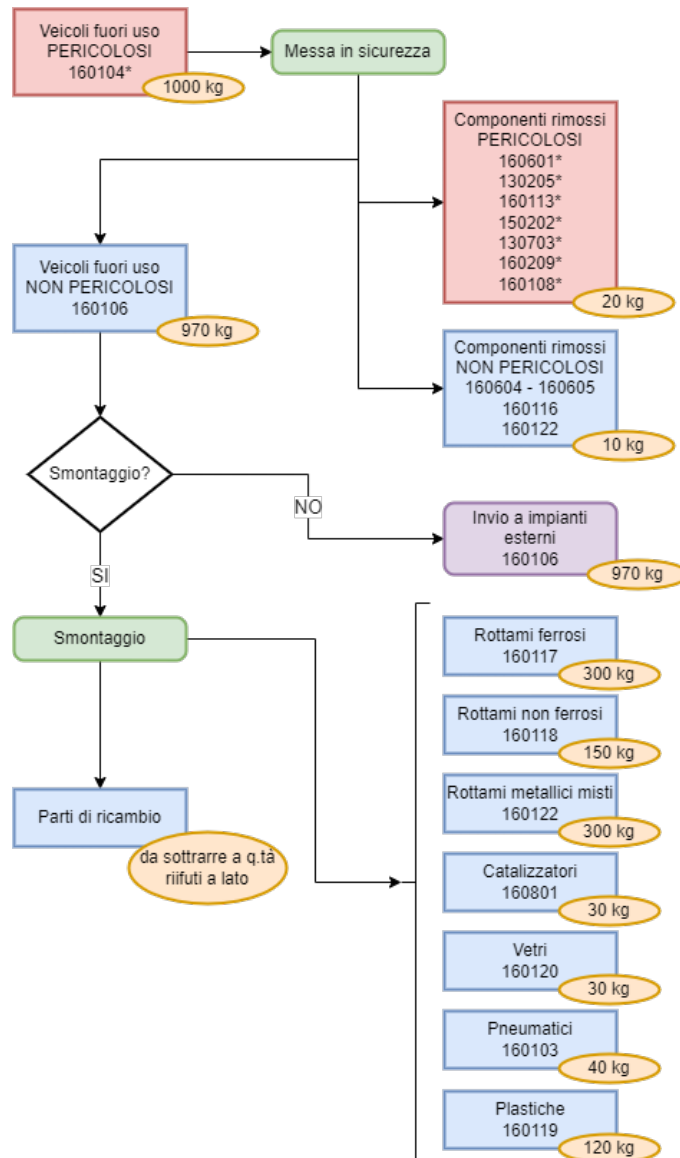
Materiale	%	Massa (kg)
acciaio	59	619,5
zinco, rame, magnesio, piombo	2	21
gomma	5,6	58,80
ghisa	6,4	67,20
alluminio	8	84
plastica	9,3	97,65
adesivi e vernici	3	31,5
vetro	2,9	30,45
tessili	0,9	9,45
fluidi	0,9	9,45
miscellanea	2	21
<b>Totale autovettura</b>	<b>100</b>	<b>1.050</b>

Fonte: MATREC, Material Recycling giugno 2003

Riprendendo l'esempio precedente e volendo rappresentare l'attività di gestione di un veicolo fuori uso dalla sua genesi, come rifiuto pericoloso, al recupero dei suoi costituenti che viene effettuato in impianto si avrebbe lo schema che segue.

<sup>3</sup> Linee guida sul trattamento dei veicoli fuori uso. Aspetti tecnologici e gestionali. APAT 2004 - ISBN 978-88-448-0338-4

Si precisa che i valori numerici sono esempi, tratti dall'esperienza e dalle linee guida APAT ma non applicabili come valori medi dell'attività in quanto, come già indicato, soggetti a variazioni, anche significative, sia in funzione dell'evoluzione tecnologica dei veicoli che dell'evoluzione nelle modalità di classificazione e/o recupero dei rifiuti.



In considerazione di quanto sopra è possibile definire il seguente assioma.

**Assioma nr. 1:** la quantità di veicoli fuori uso in ingresso (EER 160104\*) genera, per l'attività svolta, una ulteriore quantità, almeno uguale ma potenzialmente doppia, di rifiuti la cui movimentazione necessita di essere autorizzata (conteggiata nella tabella di richiesta dell'aumento dei quantitativi) ma che realmente deriva esclusivamente dalle operazioni interne svolte in ottemperanza a quanto previsto dal Dlgs 209/2003.

Volendo parafrasare per ulteriore comprensibilità fatta 100 la quantità di veicoli fuori uso in ingresso (EER 160104\*) è necessario prevedere una movimentazione ulteriore pari, nel caso maggiore, a 200 di altri codici EER che derivano esclusivamente dalle operazioni di gestione che prevede la normativa.

### 3.4.2. Analisi dell'aggiornamento del Piano Regionale di gestione dei rifiuti 2022-2026

Il documento di aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti della regione Valle d'Aosta per il quinquennio 2022-2026 al capitolo 4.5 tratta il tema dei veicoli fuori uso.

In premessa il Piano riconosce che la filiera dei veicoli fuori uso risulta *“complessa e articolata”* e anticipa che il capitolo provvederà all'analisi del sotto capitolo 16.01 dell'Elenco Europeo dei Rifiuti di cui all'allegato D alla Parte IV del Dlgs 152/06 che identifica i *“veicoli fuori uso appartenenti a diversi modi di trasporto (comprese le macchine mobili non stradali)”* e i *“rifiuti prodotti dallo smantellamento di veicoli fuori uso e dalla manutenzione di veicoli (tranne 13, 14, 16 06 e 16 08)”*.

Analizzando la banca dati MUD, relativamente al 2018, il Piano rileva i seguenti **dati di produzione**:

**Tabella 48 – Quantitativi di rifiuti da veicolo fuori uso prodotti per codice CER (2018)**

CER	Descrizione	Non pericolosi	Pericolosi	Totale
160103	pneumatici fuori uso	448,68		448,68
160104	veicoli fuori uso		485,11	485,11
160106	veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose	1.601,48		1.601,48
160107	filtri dell'olio 16 01 08 * componenti contenenti mercurio		27,34	27,34
160112	pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 16 01 11	16,70		16,70
160113	liquidi per freni		0,64	0,64
160114	liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose		7,17	7,17
160116	serbatoi per gas liquido	0,70		0,70
160117	metalli ferrosi	542,83		542,83
160118	metalli non ferrosi	29,12		29,12
160119	plastica	34,35		34,35
160120	vetro	37,09		37,09
160121	componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 16 01 07 a 16 01 11, 16 01 13 e 16 01 14		3,00	3,00
160122	componenti non specificati altrimenti	324,77		324,77
<b>Totale</b>		<b>3.035,72</b>	<b>523,26</b>	<b>3.558,99</b>
		85%	15%	

L'analisi di dettaglio di tali dati deve essere effettuata tenendo presente che:

1. i veicoli fuori uso, ossia i veicoli che passano dal circolare per le nostre strade ad essere destinati alla demolizione, devono, ai sensi della normativa vigente, essere classificati con il codice EER 160104\*, ossia come rifiuti pericolosi;

2. i privati cittadini che consegnano direttamente, o tramite soggetto autorizzato al trasporto, i veicoli fuori uso ad un centro di raccolta autorizzato non sono tenuti alla redazione del MUD e pertanto “sfuggono” alle statistiche effettuate con tale dichiarazione;
3. il codice EER 160106, secondo normativa, dovrebbe essere “prodotto” solo dall’attività di messa in sicurezza di un centro di raccolta autorizzato. Marginalmente officine meccaniche e carrozzerie potrebbero generare veicoli fuori uso già privati delle componenti pericolose. Si assume che tali quantità siano marginali rispetto ai veicoli effettivamente avviati a demolizione presso centri di raccolta autorizzati;
4. tutti i codici EER diversi dagli unici 2 riferiti in via esclusiva ai veicoli fuori uso (160104\* e 160106) identificano componenti, materiali e prodotti che esitano dalle attività di riparazione e/o smantellamento dei veicoli stessi. Si presume pertanto che derivino dai MUD redatti da carrozzerie, autoriparatori, elettrauti, sostituzione vetri, ...

Relativamente al solo codice EER 160104\* che, come visto in precedenza, è il solo codice che occorre analizzare per individuare i dati relativi ai veicoli che cessano di circolare la tabella 49 del piano evidenzia una quantità totale di 4.100 Mg (tonnellate) tra le quali si assume siano conteggiati i 1.318 Mg gestiti (scheda AUT – Autodemolitore) dal proponente nell’anno 2018.

Alla luce di quanto esposto si possono definire 3 nuovi assiomi.

**Assioma nr. 2:** *la quantità di veicoli fuori uso (EER 160104\*) indicati nei MUD come prodotti non tiene conto dei veicoli conferiti da privati o dal demanio che, per i dati ottenibili dal MUD 2018 del proponente, rappresentano più del 90% dei veicoli conferiti.*

Utilizzando tale proporzione dal dato di 485 Mg di rifiuti prodotti, risultanti dai dati MUD 2018 analizzati nel piano, si avrebbero 4.850 Mg di rifiuti realmente da gestire nel 2018.

**Assioma nr. 3:** *la quantità di veicoli fuori uso (EER 160104\*) indicati nei MUD come gestiti, 4.100 Mg nel 2018, non consente di comprendere se tali rifiuti derivino o meno da una filiera di prossimità.*

Appare significativo però che la proporzione data dall’assioma 2 trovi riscontro (4.850 Mg prodotti > 4.100 Mg gestiti) evidenziando una produzione, stimata, maggiore di quanto effettivamente gestito.

### 3.4.3. I 5 impianti presenti in Valle d’Aosta

Relativamente ai 5 impianti autorizzati, indicati in più occasioni, l’analisi di dettaglio rileva quanto segue:

1. nel 2018 risultava autorizzato il CENTRO RECUPERO AUTOVEICOLI DI DEMORO JOSEPH E C. S.N.C. SIGLABILE C.R.A. S.N.C. (piva: 01116250075) che risulta cancellato dal registro imprese in data 16/01/2019;
2. nel comune di **Issogne** l'azienda **Anardi Patrick** è titolare di un'autorizzazione in procedura semplificata e di una autorizzazione in ordinaria. Entrambe comprendono codici EER appartenenti alla famiglia 16.01, in ordinaria il codice EER 160104\* che caratterizza, obbligatoriamente, gli impianti di autodemolizione e in semplificata il codice EER 160106 che identifica i veicoli bonificati. La quantità annua massima autorizzata è pari a 578 Mg. Il codice Ateco, 38.32.10 "Recupero e preparazione per il riciclaggio di cascami e rottami metallici", e la descrizione dell'attività svolta, "STOCCAGGIO PROVVISORIO DI AUTOVEICOLI A MOTORE FUORI USO E LORO PARTI E SIMILI NONCHE MATERIALI FERROSI IN GENERE - COMMERCIO AL MINUTO DI RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO, GOMME, BATTERIE, ..", unitamente alla ridotta dimensione del sito (circa 1000 m<sup>2</sup>) sembrano evidenziare una piccola realtà di autoriparazione e/o commercializzazione di ricambi usati più che una vera e propria attività di autodemolizione come definita dal Dlgs 209/2003 (si vedano a titolo di esempio le immagini di Google Street View);
3. nel comune di **Pollein** l'azienda **Centro raccolta rottami f.lli De Moro & C. s.a.s.** è titolare di un'autorizzazione in procedura ordinaria (ex art. 208 del Dlgs 152/2006) che comprende il codice EER 160104\*. La quantità annua massima autorizzata è pari a 20.264 Mg relativa a tutti i codici EER autorizzati. Lo Studio Preliminare Ambientale del 2016, reperibile sul sito della Regione e riferito al rinnovo con modifica escluso dall'assoggettabilità a VIA indica chiaramente che la potenzialità di 1.500 Mg/a di rifiuti codificati con il codice EER 160104\* è da considerarsi marginale rispetto all'attività prevalente di gestione dei rottami ferrosi e non ferrosi. A conferma di tale dichiarazione il codice Ateco è il 46.77.1: "Commercio all'ingrosso di rottami e sottoprodotti metallici della lavorazione industriale" e la descrizione dell'attività svolta è: "LA DEMOLIZIONE IN GENERE, IL RECUPERO E LA VENDITA DI ROTTAMI; LA RACCOLTA, IL TRASPORTO E LO STOCCAGGIO DI RIFIUTI TOSSICI, NOCIVI E ORDINARI; L'ACQUISTO E LA VENDITA DI VEICOLI NUOVI E USATI, DI ACCESSORI E RICAMBI; IL COMMERCIO DI PRODOTTI SIDERURGICI."
4. nel comune di **Donnas** l'azienda **D.T.R.R. S.r.l.** è titolare di un'autorizzazione in procedura semplificata e di una autorizzazione in ordinaria. Entrambe comprendono codici EER appartenenti alla famiglia 16.01 ma non comprendono il codice EER 160104\* che caratterizza, obbligatoriamente, gli impianti di autodemolizione;

5. nel comune di **Montjovet** l'azienda **Iacomini Paolo** è titolare di un'autorizzazione in procedura semplificata e di una autorizzazione in ordinaria che comprende il codice EER 160104\*. La quantità annua massima autorizzata è pari a 232 Mg, inferiore, stranamente, alla quantità massima stoccabile. Il codice Ateco è il 38.32.1: "Recupero e preparazione per il riciclaggio di cascami e rottami metallici", diverso dal 38.31.1: "Demolizione di carcasse" tipicamente utilizzato dalle aziende aventi come attività prevalente l'autodemolizione;
6. nel comune di **Saint-Marcel** è presente solo l'azienda proponente con una quantità massima autorizzata attuale di 8.870,50 Mg di cui 1.800 di veicoli fuori uso (EER 160104\*). Il codice Ateco principale registrato in CCIAA è il 38.31.1: "Demolizione di carcasse" e la descrizione dell'attività svolta è: "AUTODEMOLIZIONE, CENTRO RACCOLTA VEICOLI FUORI USO CON E SENZA TRASPORTO DEGLI STESSI E RIFIUTI RAEE SOLO RACCOLTA CON E SENZA TRASPORTO, SMALTIMENTO E TRASFORMAZIONE DEGLI STESSI."

L'analisi di dettaglio sopra riportata consente di formulare le seguenti ipotesi/affermazioni:

1. solo 3 impianti, oltre a quello del proponente, sono effettivamente autorizzati al ritiro di veicoli fuori uso;
2. solo 1 impianto, quello del proponente, si è posto come core business principale l'attività di autodemolizione;
3. solo 1 impianto, quello del proponente, si è dotato delle convenzioni, obbligatorie per legge, con i principali produttori di veicoli (si veda paragrafo successivo);
4. per l'impianto sito nel comune di Pollein, le cui planimetrie e ortofoto disponibili mostrano chiaramente una dotazione "minima" in materia di gestione dei veicoli fuori uso ai sensi del Dlgs 209/2003, la quantità annua di 1.500 Mg è stata considerata marginale.

#### 3.4.4. Le convenzioni con i produttori di veicoli

Il Dlgs 119/2020 ha introdotto 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.**

Relativamente alle convenzioni in essere, analizzando i siti dei principali produttori, si accerta, per gli impianti presenti nella Regione Valle d'Aosta, quanto riportato nella tabella seguente:

Produttore	Impianti (nr)	Note
<a href="#">STELLANTIS</a> (Fiat, Peugeot, Citroen, ...)	2	Centro raccolta rottami f.lli De Moro & C. s.a.s. Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
<a href="#">HYUNDAI</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. Lista in fase di aggiornamento, contratto siglato settembre 2021
<a href="#">RENAULT</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. Lista in fase di aggiornamento, contratto siglato marzo 2022
<a href="#">TOYOTA</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
<a href="#">OPEL</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
<a href="#">MERCEDES</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. Lista in fase di aggiornamento, contratto siglato marzo 2022
<a href="#">HONDA</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
TESLA	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. contratto siglato febbraio 2022
<a href="#">SUBARU</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l. contratto siglato luglio 2021
<a href="#">SUZUKI</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
<a href="#">KIA</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.
<a href="#">FORD</a>	1	Vallee d'Aosta Ecologie S.r.l.

La tabella consente di formulare un ulteriore assioma.

**Assioma nr. 4:** *fatto salvo il gruppo Stellantis tutti gli altri produttori hanno un unico impianto di riferimento in Valle d'Aosta. Pertanto, esiste sostanzialmente un unico riferimento in valle a cui i concessionari possono rivolgersi per i veicoli destinati alla demolizione.*

La possibilità di ritirare più marchi consente di ottimizzare i trasporti che, grazie alla bisarca da 6 posti, si verifica nel 50% dei viaggi in ingresso all'impianto.

### 3.4.5. Dettaglio sul parco veicolare della Valle d'Aosta

Si ritiene di aver verificato, nei precedenti paragrafi, come la filiera dei soli veicoli fuori uso (EER 160104\*) sia effettivamente "articolata e complessa". Ad ulteriore conferma, purtroppo, i dati degli Annuari Statistici dell'Automobile Club d'Italia mostrano una situazione piuttosto particolare per la regione Valle d'Aosta.

Si riportano alcuni estratti della sintesi dei risultati dell'annuario 2022.

Iniziando con l'analizzare le **prime iscrizioni** di veicoli, possiamo suddividere gli anni 2000-2021 in tre sottoperiodi nei quali i dati seguono andamenti differenti: fino al 2007 il numero di prime iscrizioni rimane pressoché costante (lo scostamento in termini di numeri indice rimane intorno al valore iniziale di 100); un secondo periodo, fino al 2014, dove i dati sono in costante diminuzione con il minimo del 2013 (un valore per questo anno di poco meno di 1.600.000 veicoli, in termini assoluti); ed infine il terzo sottoperiodo all'interno del quale i dati sono in costante aumento fino al 2017, per poi riprendere un andamento costante fino al 2019, quindi il tracollo dello scorso anno, dovuto al Covid-19 (-26% circa sul 2019) e infine il **rimbalzo verificatosi nel 2021, primo anno di ripresa economica post-Covid**.

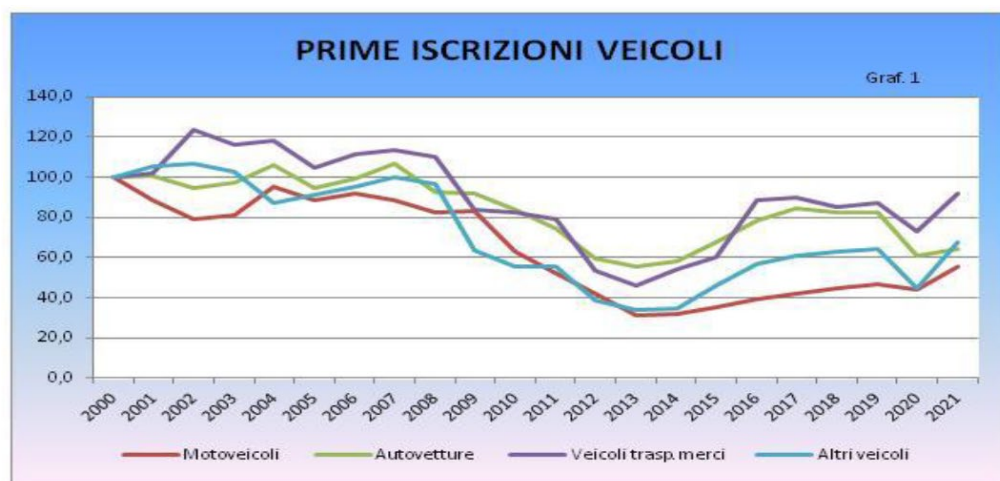


Figura 2: prime iscrizioni veicoli – fonte annuario statistico ACI 2022.

Da notare che negli ultimi due anni, laddove le alimentazioni tradizionali sono naufragate sia a motivo della crisi economica-sanitaria dovuta al Covid-19, sia alle future normative sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, le alimentazioni ibride ed elettriche hanno al contrario aumentato il numero di autovetture, **con incrementi rispetto al 2019 pari al 420% circa per le ibride e pari al 550% circa per le elettriche**.

Nella seconda parte del capitolo II, i dati sono disaggregati per regione, per le città metropolitane e per i comuni con popolazione maggiore di 250.000 abitanti. Iniziando dalle regioni e limitando l'analisi alle autovetture (vedi tav.II.5), la serie storica presenta un andamento decrescente, dovuto al fatto che l'anno di partenza, il 2000, è stato un anno di forte sviluppo motoristico; se aggiungiamo gli eventi accaduti nel 2020, nonostante la piccola ripresa del 2021, la diminuzione del periodo è pari a circa il 35%. Le uniche regioni dove le prime iscrizioni hanno

perduto meno nel periodo sono il Piemonte e la Toscana (**a parte la Valle d'Aosta e il Trentino-Alto Adige i cui dati in positivo e negativo, negli ultimi anni, sono influenzati dalla diversa tassazione riguardante l'iscrizione di nuove autovetture**); tutte le altre hanno subito un decremento molto maggiore, con un primato negativo per la Sardegna (- 59% circa).

Un breve cenno al rapporto autovetture/popolazione (**anche in questo caso escludiamo la Valle d'Aosta e il Trentino-Alto Adige per il motivo citato poco sopra**): anche nel 2021 la regione con il valore dell'indice più alto è l'Umbria (745 autovetture ogni 1.000 abitanti), all'opposto si trova la Liguria con un valore di 556 (la media nazionale risulta pari a 672).

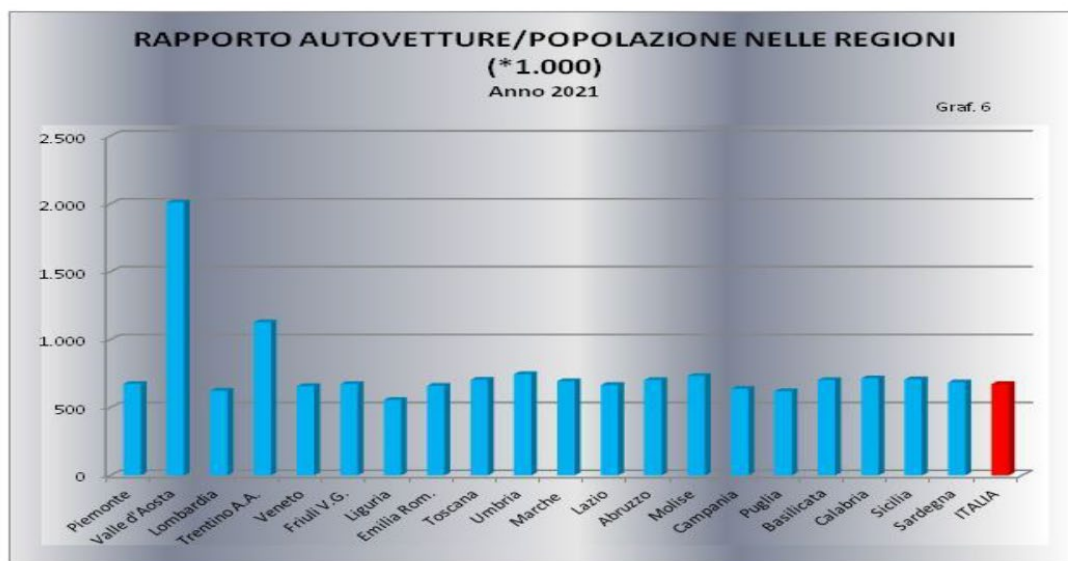


Figura 3: rapporto autovetture/popolazione – fonte annuario statistico ACI 2022.

Per sottolineare il dato, il grafico mostra che **in regione Valle d'Aosta** a fronte di una popolazione di poco meno di 126.000 abitanti (dato 2019) risultano circolanti 249.376 veicoli (dato 2021) pari a praticamente **2 veicoli per ogni abitante** contro, ad esempio, i 2.878 milioni di veicoli (dato 2021) presenti **in regione Piemonte** con una popolazione 4,356 milioni di abitanti (dato 2019) ossia **0,66 veicoli per ogni abitante**.

Riguardo le radiazioni dei veicoli, intendendo con questo (come indicato anche nella nota informativa) la registrazione al PRA della cessazione dalla circolazione del veicolo, avvenuta per rottamazione, esportazione o altro (ad es.: veicoli abbandonati e rimossi dalle autorità), l'anno con il numero maggiore di radiazioni (vedi tav.IV.1), grazie agli ecoincentivi, è stato il 2007 con circa 2.511.000 unità; segue il 2009 con circa 2.264.000 veicoli (anch'esso un anno con incentivi governativi). Nel 2021 il totale veicoli radiati ammonta a circa 1.755.000 unità.

Analizzando il fenomeno a livello regionale e limitando l'analisi alle autovetture (vedi tav.IV.3), tutte le regioni presentano andamento positivo rispetto al 2020; quella che **nel periodo ha avuto radiazioni praticamente costanti è la Valle d'Aosta. (- 0,5%). In Italia complessivamente le radiazioni sono aumentate del 13,8%.**

La regione che ha radiato nel 2021 il maggior numero di autovetture (rapportando tale dato alla consistenza del parco autovetture al 31/12/2020) è il Friuli V.G. con indice pari a 4,5; **all'ultimo posto si trova la Valle d'Aosta con 2,3 autovetture radiate ogni 100 autovetture circolanti.** In Italia il valore è pari a 3,8.

Anche in questo caso, volendo precisare il dato dell'Annuario Statistico ACI nel 2021 risultano radiati circa 5750 veicoli in regione Valle d'Aosta (250.000 abitanti x 2.3/100).

Infine, nella tavola V.15 si analizzano i passaggi di proprietà netti di autovetture secondo la regione di partenza e di arrivo relativi al 2021, individuando, quindi, quali siano i flussi "migratori" riguardanti la compravendita di veicoli: 8 regioni presentano saldi negativi (arrivi minori delle partenze) e 12 regioni saldo positivo. Da questa tabella capiamo anche quanti dei passaggi di proprietà rimangono all'interno della regione (regione di partenza e di arrivo dell'autovettura coincidono): la media regionale è del 78,7%, **con la Valle d'Aosta al minimo con una percentuale pari al 41,4%** e all'opposto troviamo le due isole maggiori (Sicilia e Sardegna) con un valore pari al 95% circa.

Un'attenzione particolare merita l'analisi degli ultimi 10 anni di radiazioni.

Radiazioni con causa demolizione - Italia

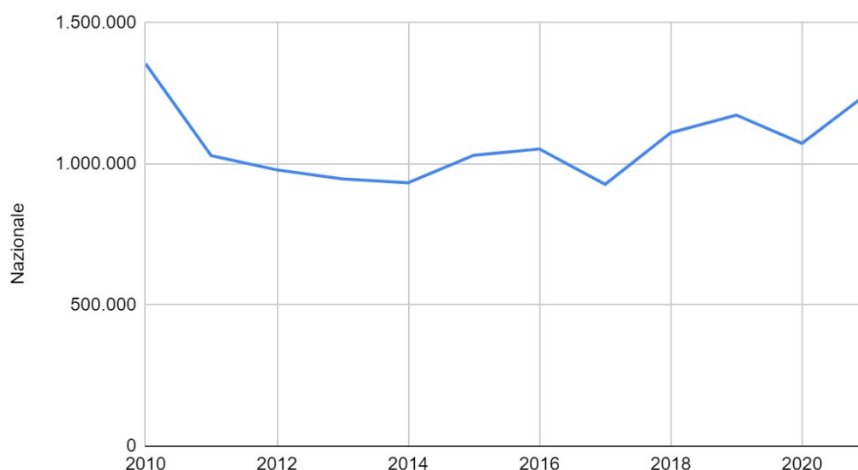


Figura 4: radiazioni con causa demolizione ITALIA – elaborazione da annuari statistici ACI.

### Radiazioni con causa demolizione - Valle d'Aosta

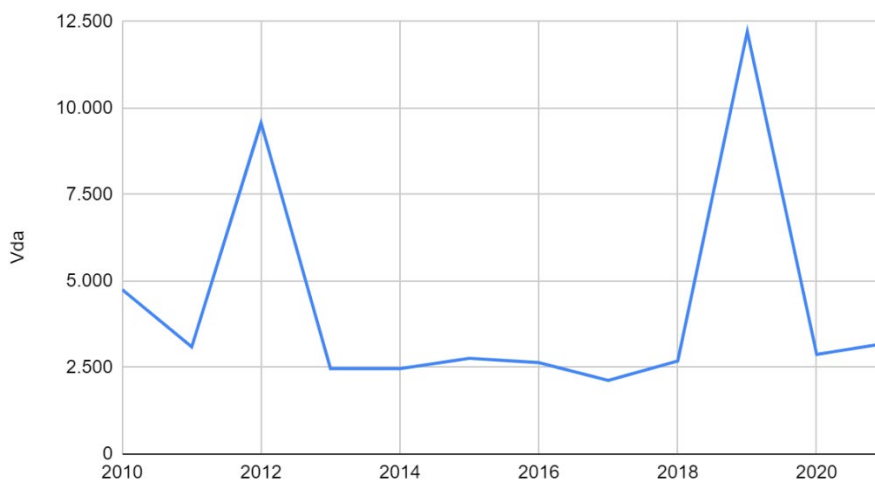


Figura 5: radiazioni con causa demolizione ITALIA – elaborazione da annuari statistici ACI.

Come mostrano i grafici, ancora **la regione Valle d’Aosta ha un comportamento “particolare”** con 2 picchi nel 2012 e nel 2019 che non trovano maggiori spiegazioni negli annuari statistici dell’ACI.

Volendo trarre un assioma dai dati ACI si può affermare quanto segue.

**Assioma nr. 5:** *il parco veicolare e l’andamento delle radiazioni in regione Valle d’Aosta sono influenzati da fattori esterni (la tassazione) che non consentono di utilizzare i dati ACI per ricavare l’effettivo fabbisogno di autodemolizione del territorio.*

**Il dato pessimistico mostra i 12.207 veicoli del 2019 contro una media degli ultimi 10 anni di 4.193.** Non ci si può non chiedere se in assenza della pandemia da Sars-CoV-2 (Coronavirus-2) e della conseguente crisi economica tale dato non avrebbe trovato conferma e riscontro nei successivi anni.

#### 3.4.6. L’adattamento al mercato dell’imprenditoria

Si ritiene che gli assiomi di cui ai precedenti paragrafi mostrino, con sufficiente chiarezza e livello di dettaglio, che la potenzialità impiantistica autorizzata è un valore che può influire notevolmente sulla capacità di un’impresa di adattarsi alle effettive richieste di mercato che, per natura, sono mutevoli e influenzate da fattori di difficile determinazione a priori.

Il contesto economico è in rapida evoluzione e caratterizzato da eventi globali di portata inimmaginabile sino a qualche anno fa quali, ad esempio:

- l'accelerazione sull'attenzione all'ambiente, al riscaldamento globale;
- la pandemia globale dovuta al Sars-CoV-2 (Coronavirus-2);
- gli incentivi economici rivolti alla transazione ecologica (che include i noti incentivi alla rottamazione finalizzati a rinnovare il parco veicoli circolante);
- l'innovazione tecnologica dei sistemi di mobilità elettrica supportata dalla visione di Elon Musk, fondatore di Tesla Motors che ha reso pubblici i brevetti della propria casa automobilistica;
- l'adozione da parte dei principali produttori di veicoli di tecnologie full-electric, plugin-hybrid e full-hybrid.

Le aziende, normalmente e per loro natura, si adattano al cambiamento il più rapidamente possibile, indubbiamente a scopo di lucro, ma anche, per garantire il servizio offerto alla propria utenza.

Lo stesso Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti della regione Valle d'Aosta per il quinquennio 2022-2026 come obiettivi per gli impianti di gestione dei veicoli fuori uso indica espressamente: *“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.”*.

Considerata la problematica delle tempistiche autorizzative, così nota da aver meritato un posto specifico nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza<sup>4</sup> approvato dalla comunità Europea nell'ambito del fondo NextGenerationEU, in ragione delle quali la presente modifica ha iniziato l'iter di richiesta da parte del proponente nel maggio 2021 senza, ancora, essere giunta a conclusione si ritiene che sia legittimo per qualunque imprenditore richiedere una potenzialità annua che risponda ai seguenti requisiti:

1. rientri tra le capacità effettivamente gestibili, in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente, dall'impianto;
2. sia nell'ordine di grandezza del mercato di riferimento, assumendo il peggiore dato che si può assumere che si verifichi (in questo caso i 12.207 veicoli radiati nel 2019 pari a 15.800 Mg circa);
3. sia utilizzabile, se necessario, senza richiedere procedimenti autorizzativi che richiedono più di 4-6 mesi omnicomprensivi di valutazioni, visti, pareri, concessioni, ...

<sup>4</sup> M1C1.2, pag. 53: “Buona amministrazione”, pag. 73 “Semplificazione e razionalizzazione delle normative in materia ambientale”.

Relativamente al **primo punto**, nel successivo paragrafo si forniscono i **dettagli gestionali e organizzativi relativi alla capacità dell'impianto di operare con le potenzialità richieste introducendo peraltro un'offerta occupazionale in un settore, la transizione ecologica, in evidente crescita**. Si specifica che relativamente alle potenzialità degli altri codici EER (diversi da 160104\*) in parte derivano da quanto descritto nel paragrafo relativo al dettaglio dei flussi e in parte ne sarà giustificata la capacità impiantistica nel successivo paragrafo.

Relativamente al **secondo punto** si ritiene che, data la capacità dell'impianto e le valutazioni sui fattori di pressione ambientale derivanti dalla modifica richiesta, sia **legittimo per l'impresa richiedere di essere nelle condizioni di soddisfare una richiesta di mercato possibile**, per quanto di difficile definizione e/o percezione. Non si ritiene, per l'approfondita analisi condotta, che sussistano elementi per escludere che tale richiesta di mercato possa effettivamente verificarsi nel comprensorio di riferimento.

Relativamente al terzo punto si propone, se ritenuto accettabile, la realizzazione della modifica proposta in 2 step progettuali, meglio descritti nel seguito, che prevedono sostanzialmente una prima implementazione del 50% della potenzialità annua richiesta e l'ulteriore incremento da implementarsi solo al verificarsi dell'effettiva esigenza.



### 3.4.7. Dettagli gestionali e organizzativi relativi alla capacità dell'impianto

#### FILIERA VEICOLI FUORI USO, BONIFICATI, SMONTAGGIO E PARTI DI RICAMBIO

Relativamente alla gestione dei veicoli fuori la potenzialità dell'impianto risulta determinata dalla capacità di messa in sicurezza, smontaggio e pressatura.

##### **MESSA IN SICUREZZA**

L'impianto del proponente è attualmente già dotato, nella zona di bonifica (identificata con la lettera "B" in planimetria), di nr. 2 isole compatte per effettuare sino a 8 cicli di lavorazione per ora.



##### **SMONTAGGIO**

Le attività di smontaggio vengono effettuate:

- nelle 2 isole di messa in sicurezza che, come si mostrerà nel seguito sono ampiamente sottoutilizzate per la sola messa in sicurezza;
- nell'isola collocata nella zona di rottamazione e smontaggio (lettera "D" in planimetria) che consente il ribaltamento del veicolo per agevolare le operazioni di smontaggio dei componenti.

Nel caso dello smontaggio il ciclo di lavoro è funzionale al tipo e alla quantità di ricambi che si intendono recuperare. Potenzialmente ogni postazione può effettuare 5 cicli di lavoro per ogni ora. Come si vedrà nel seguito sia nello scenario attuale che



negli scenari futuri l'azienda opera con ampi margini rispetto ai massimi carichi di lavoro possibili

proprio per consentire e promuovere un elevato recupero di ricambi riutilizzabili che il mercato territoriale richiede più che altrove.

#### **PRESSATURA**



#### FILIERA RIFIUTI SPECIALI

Come si evince dai precedenti capitoli quota parte degli aumenti quantitativi richiesti per tutte le macro-tipologie di rifiuti autorizzate (tranne il legno) sono da ricondursi alla richiesta di aumento di conferimento di veicoli fuori uso (EER 160104\*) dalla cui gestione si generano/movimentano una quantità “quasi uguale” di veicoli fuori uso bonificati (EER 160106) e un’ulteriore quantità potenzialmente “quasi uguale” di altri codici EER che rappresentano il veicolo disassemblato.

Sulla quota parte e sulle macro-tipologie non coinvolte nel flusso specifico dei veicoli fuori uso il proponente sostanzialmente offre un servizio di conferimento che soddisfa la richiesta inevasa presente in valle. Il settore automotive (carrozzerie, auto-officine, concessionari, ...) rappresenta il principale target di clientela.

Si ritiene importante esplicitare che l’azienda sta focalizzando, anche con la presente richiesta, il proprio core business sull’attività di autodemolizione nei confronti della quale l’attività di gestione di rifiuti speciali costituisce esclusivamente un supporto per fornire un servizio migliore alla clientela e al territorio. Non si prevede pertanto che l’impianto possa raggiungere il 100% della potenzialità richiesta ma bensì uno dei seguenti scenari (o situazioni intermedie) determinati dalle esigenze di mercato:

1. l'attività di autodemolizione raggiunge gli scenari "estremi" rilevati dai dati ACI 2019, l'attività di micro-raccolta di altre tipologie di rifiuti speciali viene limitata al minimo necessario a servire la clientela "legata" all'autodemolizione;
2. l'attività di autodemolizione si attesta su valori "minimi" e/o l'impianto non ha la capacità di mantenere l'attuale competitività rispetto all'offerta sul territorio., l'attività di micro-raccolta di altre tipologie di rifiuti speciali viene potenziata anche mediante azioni commerciali rivolte alle aziende del territorio di riferimento.

Trattandosi, nel caso specifico, di un'attività prettamente logistica di micro-raccolta la potenzialità dell'impianto è data dalla frequenza di rotazione richieste per la capacità massima di stoccaggio. Tale capacità è stata calcolata, cautelativamente e ai soli fini del calcolo della potenzialità impiantistica, senza considerare la movimentazione e lo stoccaggio delle tipologie di rifiuti derivanti dall'attività di autodemolizione.

La valutazione delle 40 ore per la movimentazione "In/Out" di tutta la capacità di stoccaggio deriva dalla dotazione di mezzi di movimentazione (nr. 2 carrelli elevatori e nr. 1 caricatore semovente) e dall'esperienza operativa.

In considerazione di quanto sopra esposto è possibile elaborare un calcolo della potenzialità impiantistica per differenti scenari:

1. lo scenario "Attuale" rappresenta il massimo della capacità attualmente autorizzata con il personale effettivamente presente in impianto;
2. lo scenario "Fase 1, 50%" rappresenta l'evoluzione necessaria dell'impianto per raggiungere il 50% della potenzialità annua massima richiesta con la presente istanza;
3. lo scenario "Fase 2, 100%" rappresenta l'evoluzione necessaria dell'impianto per raggiungere il 100% della potenzialità annua massima richiesta con la presente istanza.

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

	ATTUALE	FASE 1, 50%	FASE 2, 100%
<i>Veicoli in ingresso (16.01.04*) [Mg/a]</i>	<b>1800</b>	<b>7500</b>	<b>15000</b>
<i>Peso medio veicolo [kg/unità]</i>	1300	1300	1300
<i>Numero veicoli [nr.]</i>	1400	5800	11550
<b>Orari di lavoro</b>			
<i>Turni [nr.]</i>	1	1	1
<i>Orario settimanale [h/w]</i>	40	40	40
<i>Settimane lavorative [w/a]</i>	48	48	48
<i>Ore lavorate all'anno [h/a]</i>	1920	1920	1920
<b>Dotazione personale (effettiva)</b>			
<i>Operai [FTE]</i>	4	5	8
<i>Autisti [FTE]</i>	1	2	4
<i>Direzione &amp; Amministrazione [FTE]</i>	3,5	3,5	3,5
<b>potenzialità necessaria [veicoli/h]</b>	<b>0,73</b>	<b>3,02</b>	<b>6,02</b>
<b>MESSA IN SICUREZZA</b>			
<i>isole compatte di bonifica [nr.]</i>	2	2	2
<i>potenzialità nominale [veicoli/h*postazione]</i>	8	8	8
<b>carico di lavoro</b>	<b>4,56%</b>	<b>18,88%</b>	<b>37,60%</b>
<i>operai richiesti [FTE]</i>	0,09	0,38	0,75
<b>SMONTAGGIO</b>			
<i>isole compatte di bonifica [nr.]</i>	2	2	2
<i>stazione di ribaltamento [nr.]</i>	1	1	2
<i>potenzialità nominale [veicoli/h*postazione]</i>	5	5	5
<i>operai richiesti [nr.]</i>	3	3	3
<b>carico di lavoro</b>	<b>4,86%</b>	<b>20,14%</b>	<b>30,08%</b>
<i>operai richiesti [FTE]</i>	0,15	0,60	1,20
<b>PRESSATURA</b>			
<i>pressa cesoia [nr.]</i>	1	1	1
<i>potenzialità nominale [veicoli/h*postazione]</i>	15	15	15
<i>caricatore semovente [nr.]</i>	1	1	1
<b>carico di lavoro</b>	<b>4,86%</b>	<b>20,14%</b>	<b>40,10%</b>
<i>operai richiesti [FTE]</i>	0,10	0,40	0,80
<b>MICRO-RACCOLTA &amp; STOCCAGGIO</b>			
<i>totale rifiuti in ingresso [Mg/a]</i>	<b>1.800</b>	<b>3.300</b>	<b>6.500</b>
<i>capacità max stoccaggio [Mg]</i>	80,00	80,00	80,00
<i>rotazioni [nr. /a]</i>	22,5	41,25	81,25
<i>ore lavoro per ogni rotazione [h]</i>	40	40	40
<i>operai richiesti [FTE]</i>	0,47	0,86	1,69
<i>Totale operai richiesti [nr.]</i>	0,80	2,24	4,45
<i>Tempo teorico impiegato per operaio [%]</i>	20%	45%	56%

Come si evince dalla tabella, attualmente, il personale e le dotazioni dell'impianto risultano abbondantemente sovradimensionati rispetto alle potenzialità nominali realizzabili (verificate in impianti analoghi). Le criticità emerse nel corso del 2021 sono da ricondursi, per l'analisi interna condotta, a problematiche organizzative nei confronti delle quali l'azienda si è attivata con la ridefinizione dei ruoli interni e l'istituzione di audit periodici che coinvolgo tutto il personale in un processo di informazione, prevenzione e formazione volto al miglioramento continuo.

In particolare, tra le azioni organizzative e gestionali che l'impresa intende necessariamente mettere in atto per poter sopportare nel modo corretto un aumento della potenzialità si possono elencare:

- 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" in cui l'impianto opererà con una potenzialità massima autorizzata pari al 50% della richiesta complessiva necessita, oltre che dell'adozione delle logiche organizzative sopra descritte, di rafforzare il personale con 1 operaio e 1 autista.

L'eventuale "Fase 2" di cui si prevede l'attivazione solo in prossimità del raggiungimento dei limiti di "Fase 1" (si ritirano, ad esempio, stabilmente non meno di 6.000 veicoli/anno) prevede invece di aggiungere 1 unità di ribaltamento, altri 3 operai e 2 autisti.

**3.4.8. Impianti di destinazione dei rifiuti**

I rifiuti prodotti dall'attività di autodemolizione e/o gestiti in regime di messa in riserva (R13) e/o deposito preliminare (D15) sono stati, nel passato, conferiti ai seguenti impianti (ordine alfabetico per ragione sociale). Si prevede di adottare i medesimi soggetti e/o altri autorizzati a norma di legge in funzione dell'andamento di mercato, dell'esigenza di ridurre al minimo i costi di trasporto e ferma restando la gerarchia di gestione rifiuti prevista dal Dlgs 152/2006.

Ragione Sociale	Sede impianto
AMIAT - AZIENDA MULTISERVIZI IGIENE AMBIENTALE TORINO SPA	Volpiano (TO)
BORGOTTI TERESA SRL	Verbania (VB)
CAVEDAGHI METALLI SRL	Villanuova Sul Clisi (BS)
COSTA METALLI SRL	Leini (TO)
EUROVETRO SRL	Origgio (VA)
F.LLI PAPA DI PAPA PASQUALE & C. SNC	Grugliasco (TO)
FERMET SRL	Nichelino (TO)
GB CATALYST SRL	Cesena (FC)
INVEMET SRL	Cirié (TO)
METALGO SRL	Leini (TO)
METALLURGICA BIELLESE SRL	Gaglianico (BI)
MYREPLAST INDUSTRIES SRL	Bedizzole (BS)
RECUPERO SCARTI INDUSTRIALI S.R.L.	Cassina Rizzardi (CO)
RIAM SRL	Bollate (MI)
SEPI AMBIENTE SRL	Settimo Torinese (TO)
TRANSISTOR SRL	Torino (TO)

### 3.5. Step realizzativi (art. 208 comma 6)

Richiamando quanto previsto e proposto al precedente paragrafo 3.4.6 si prevede la realizzazione, da autorizzarsi ai sensi dell'art. 208 del Dlgs 152/2006, dell'incremento dei quantitativi massimi nei seguenti 2 step progettuali.

#### 3.5.1. FASE 1, 50%

Il primo step realizzativo, che necessita del mantenimento e della completa adozione delle ottimizzazioni gestionali e organizzative già implementate nel corso del 2022 e un adeguamento del personale operativo proporzionale alle quantità effettivamente gestite e in via di progressiva attuazione, prevede le soglie di potenzialità indicate nella tabella seguente. Tali soglie entreranno in esercizio, ai sensi dell'art. 208, contestualmente all'accettazione delle Garanzie Finanziarie variante come indicato nel seguito del presente paragrafo.

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R12, R13	160104*	Veicoli fuori uso	Attività di autodemolizione e messa in riserva di veicoli già bonificati e parti di essi (anche ritirate da terzi)	65	7.500
R4, R12, R13	160106	Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose		160	5.750
R13	160103	Pneumatici fuori uso		6	120
R12, R13	160116	Serbatoi per gas liquefatto		0,5	3
R12, R13	160122	Componenti non specificati altrimenti		60	1.350
R13	150107	Imballaggi in vetro	Imballaggi, vetro di scarto ed altri rifiuti e frammenti di vetro, rottami di vetro	18	75
R13	160120	Vetro			
R13	170202	Vetro			
R13	191205	Vetro			
R13	200102	Vetro			
R12, R13	160117	Metalli ferrosi	Rifiuti di ferro, acciaio e ghisa	59	7.500
R12, R13	170405	Ferro e acciaio			
R12, R13	190102	Materiali ferrosi estratti da ceneri pesanti			
R12, R13	191202	Metalli ferrosi			
R12, R13	200140	Metalli			
R12, R13	120101	Limatura e trucioli di metalli ferrosi		1	15
R12, R13	120102	Polveri e particolato di metalli ferrosi			
R12, R13	150104	Imballaggi metallici			
R12, R13	190118	Rifiuti della pirolisi, diverse da quelle di cui alla voce 19 01 17			
R12, R13	100210	Scaglie di laminazione			

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R12, R13	160118	Metalli non ferrosi	Rifiuti metallici non ferrosi e loro leghe	30	900
R12, R13	110501	Zinco solido			
R12, R13	150104	Imballaggi metallici			
R12, R13	120103	limatura, scaglie e polveri di metalli non ferrosi			
R12, R13	120104	Polveri e particolato di metalli non ferrosi			
R12, R13	170404	Zinco			
R12, R13	170406	Stagno			
R12, R13	200140	Metalli			
R12, R13	191203	Metalli non ferrosi			
R12, R13	170401	Rame, bronzo, ottone			
R12, R13	191002	Rifiuti di metalli non ferrosi			
R12, R13	170402	Alluminio			
R12, R13	170403	Piombo			
R12, R13	170407	Metalli misti			
R12, R13	070213	Rifiuti plastici	Sfridi, scarti polveri e rifiuti di materie plastiche e fibre sintetiche	3	180
R12, R13	120105	Limatura e trucioli di materiali plastici			
R12, R13	160119	Plastica			
R12, R13	150102	Imballaggi in plastica			
R13	130113*	Altri oli per circuiti idraulici	Stoccaggio oli	10	90
R13	130205*	Oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati			
R13	130208*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione			
R13	160113*	Liquidi per freni			
R13	120301*	Soluzioni acquose di lavaggio	Deposito rifiuti liquidi	0,35	45
R13	160303*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose		0,1	
R13	160304	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 160303		0,1	
R13	160306	Rifiuti organici, diversi da quelli di cui alla voce 160305		0,1	
R13	161001*	Rifiuti liquidi acquosi contenenti sostanze pericolose		0,1	
R13	161002	Rifiuti liquidi acquosi diversi da quelli di cui alla voce 160101		0,1	
R13	130802*	Altre emulsioni		0,2	
R13	140602	Altri solventi e miscele di solventi alogenati		0,35	
R13	140603*	Altri solventi e miscele di solventi		0	
R13	160114*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose		1,5	
R13	160115	Liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 160114		0,4	



## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R13	130703*	Altri carburanti (comprese le miscele)		0,3	
R13	080111*	Pitture e vernici di scarto, contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose	Deposito rifiuti solidi all'interno del capannone	0,8	375
R13	080112	Pitture e vernici di scarto, diversi da quelle di cui alla voce 080111		0,1	
D15	150202*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose		0,6	
R13	150203	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 150202		0,1	
R13	160107*	Filtri dell'olio		1	
R13	160110*	Componenti esplosivi (ad esempio "air bag")		0,1	
D15	160111*	Pastiglie per freni, contenenti amianto		0,1	
R13, D15	160504*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon) contenenti sostanze pericolose		0,2	
R13	160112	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111		0,6	
R13	160601*	Batterie al piombo			
R13	160604	Batterie alcaline (tranne 160603)		7	
R13	160605	Altre batterie ed accumulatori			
R13, D15	080317*	Toner per stampa esauriti, contenenti sostanze pericolose		0,1	
R13	150110*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze		0,3	
R13	080318	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 08 03 17		0,3	
R13	160801	Catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 16 08 07)			
R13	160802*	Catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione pericolosi o composti di metalli di transizione pericolosi		1,5	
R13	160803	Catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione, non specificati altrimenti			
R13	160807*	Catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose			
R13, D15	160209*	Trasformatori e condensatori contenenti PCB	RAEE pericolosi		45
R13, D15	160210*	Apparecchiature fuori uso contenenti PCB o da essi contaminate, diverse da quelle di cui alla voce 160209		2	
R13, D15	160211*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, HCFC, HFC			
R13, D15	160212*	Apparecchiature fuori uso, contenenti amianto in fibre libere			

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R13, D15	160213*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212			
R13, D15	160215*	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso			
R13, D15	200121*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio			
R13	200123*	Apparecchiature fuori uso contenenti clorofluorocarburi			
D15	140601*	Cloro Fluorocarburi, HCF, HFC			
R12, R13	200135*	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 200121 e 200123, contenenti componenti pericolosi			
R12, R13	200136	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 200121, 200123 e 200135	RAEE non pericolosi	2	45
R12, R13	160216	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215			
R12, R13	160214	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213			
R13	170201	Legno	Legno	14	75

I codici EER della precedente tabella che possono essere generati dall'attività di autodemolizione (messa in sicurezza e smontaggio) sono i seguenti (ordinati per quantità prodotta negli ultimi anni):

CER	Descrizione
160106	veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose
160117	metalli ferrosi
160122	componenti non specificati altrimenti
160601*	batterie al piombo
160103	pneumatici fuori uso
160118	metalli non ferrosi
160120	vetro
130205*	oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati
160801	catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 16 08 07)
160119	plastica
160114*	liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose
160807*	catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose
160107*	filtri dell'olio
160112	pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 16 01 11
160113*	liquidi per freni

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

CER	Descrizione
<b>130208*</b>	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione
<b>130113*</b>	altri oli per circuiti idraulici
<b>130802*</b>	altre emulsioni
<b>160115</b>	liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 16 01 14
<b>160116</b>	serbatoi per gas liquefatto
<b>161002</b>	rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 16 10 01
<b>160110*</b>	componenti esplosivi (ad esempio "air bag")
<b>140601*</b>	clorofluorocarburi, HCFC, HFC
<b>140602*</b>	altri solventi e miscele di solventi, alogenati
<b>160111*</b>	pastiglie per freni, contenenti amianto

Si richiede di mantenere l'attuale flessibilità gestionale che, per le categorie definite in tabella, consente di utilizzare le capacità autorizzate per i rifiuti prodotti dall'attività di autodemolizione piuttosto che per rifiuti conferiti da terzi. Non si ritiene che tale flessibilità possa generare problematiche gestionali e/o effetti negativi sull'ambiente o sulla salute umana.

Relativamente alle Garanzie Finanziarie si adotta il seguente schema di calcolo sulla base dell'interpretazione più restrittiva possibile della D.G.R. del 4 novembre 2006 n. 3284/2006 e ss.mm.ii.

Attività svolta	Codice CER	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)	Tipo Garanzia Fin.	Fattore G.F.	Importo unitario G.F. (€)	Totale G.F. (€)
R12, R13	160104*	Attività di autodemolizione e messa in riserva di veicoli già bonificati e parti di essi (anche ritirate da terzi)	65	7500	Autodemo	65	10	650
R4, R12, R13	160106		160	5750	Autodemo	160	10	1.600
R13	160103		6	120	Autodemo	6	10	60
R12, R13	160116		0,5	3	Autodemo	0,5	10	5
R12, R13	160122		60	1350	Autodemo	60	10	600
R13	150107	Imballaggi, vetro di scarto ed altri rifiuti e frammenti di vetro, rottami di vetro	18	75	R13 - NP	18	14	252
R13	160120							
R13	170202							
R13	191205							
R13	200102							
R12, R13	160117	Rifiuti di ferro, acciaio e ghisa	59	7500	R12 - NP R13 - NP	7.500 59	10 14	75.000 826
R12, R13	170405							
R12, R13	190102							
R12, R13	191202							
R12, R13	200140							
R12, R13	120101		1	15	R12 - NP R13 - NP	15 1	10 14	150 14
R12, R13	120102							
R12, R13	150104							
R12, R13	190118							
R12, R13	100210							
R12, R13	160118	Rifiuti metallici non ferrosi e loro leghe	30	900	R12 - NP R13 - NP	900 30	10 14	9.000 420
R12, R13	110501							
R12, R13	150104							
R12, R13	120103							
R12, R13	120104		30	150	R12 - NP R13 - NP	150 30	10 14	1.500 420
R12, R13	170404							
R12, R13	170406							
R12, R13	200140							
R12, R13	191203							
R12, R13	170401							
R12, R13	191002	3	180	R12 - NP R13 - NP	180 3	10 14	1.800 42	
R12, R13	170402							
R12, R13	170403							
R12, R13	170407							
R12, R13	070213	Sfridi, scarti polveri e rifiuti di	3	180	R12 - NP R13 - NP	180 3	10 14	1.800 42

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)	Tipo Garanzia Fin.	Fattore G.F.	Importo unitario G.F. (€)	Totale G.F. (€)		
R12, R13	120105	materie plastiche e fibre sintetiche								
R12, R13	160119									
R12, R13	150102									
R13	130113*	Stoccaggio oli	10	90	R13 - P	10	25	250		
R13	130205*									
R13	130208*									
R13	160113*									
R13	120301*	Deposito rifiuti liquidi	0,35	45	R13 - P	0,35	25	8,75		
R13	160303*		0,1		R13 - P	0,1	25	2,5		
R13	160304		0,1		R13 - NP	0,1	14	1,4		
R13	160306		0,1		R13 - NP	0,1	14	1,4		
R13	161001*		0,1		R13 - P	0,1	25	2,5		
R13	161002		0,1		R13 - NP	0,1	14	1,4		
R13	130802*		0,2		R13 - P	0,2	25	5		
R13	140602		0,35		R13 - P	0,35	25	8,75		
R13	140603*		1,5		R13 - P	1,5	25	37,5		
R13	160115		0,4		R13 - NP	0,4	14	5,6		
R13	130703*		0,3		R13 - P	0,3	25	7,5		
R13	080111*		Deposito rifiuti solidi all'interno del capannone		0,8	375	R13 - P	0,8	25	20
R13	080112				0,1		R13 - NP	0,1	14	1,4
D15	150202*				0,6		D15 - P	0,6	300	180
R13	150203	0,1		R13 - NP	0,1		140	14		
R13	160107*	1		R13 - P	1		25	25		
R13	160110*	0,1		R13 - P	0,1		25	2,5		
D15	160111*	0,1		D15 - P	0,1		300	30		
R13, D15	160504*	0,2		D15 - P	0,2		300	60		
R13	160112	0,6		R13 - P	0,6		14	8,4		
R13	160601*	7		R13 - P	7		25	175		

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)	Tipo Garanzia Fin.	Fattore G.F.	Importo unitario G.F. (€)	Totale G.F. (€)					
R13	160604												
R13	160605												
R13, D15	080317*								0,1	D15 - P	0,1	140	14
R13	150110*								0,3	R13 - P	0,3	300	90
R13	080318								0,3	R13 - NP	0,3	140	42
R13	160801								1,5	R13 - P	1,5	25	37,5
R13	160802*												
R13	160803												
R13	160807*												
R13, D15	160209*								RAEE pericolosi	2	45	D15 - P R13 - P	2 45
R13, D15	160210*												
R13, D15	160211*												
R13, D15	160212*												
R13, D15	160213*												
R13, D15	160215*												
R13, D15	200121*												
R13	200123*												
D15	140601*												
R12, R13	200135*												
R12, R13	200136	RAEE non pericolosi	2	45	R12 - NP R13 - NP	45 2	10 14	450 28					
R12, R13	160216												
R12, R13	160214												
R13	170201	Legno	14	75	R13 - NP	14	14	196					

Sommando le diverse tipologie si ottiene:

ID Tabella	Rif. D.G.R.	Somma (€)	Minimo da D.G.R. (€)	TOTALE (€)
<b>Autodemo</b>	5.3	2.915,00	50.000	50.000
<b>R13 - NP</b>	5.2 A	2.265,20	20.000	20.000
<b>R13 - P</b>	5.2 A	1.355,90	30.000	30.000
<b>R12 - NP</b>	5.2 D	87.900,00	100.000	100.000
<b>D15 - P</b>	5.1 A	884,00	30.000	30.000
			<b>TOTALE</b>	<b>230.000</b>

Ossia che tutte le tipologie sono al di sotto della soglia minima, a conferma che non si tratta di un intervento particolarmente rilevante, e che l'importo, ottenuto dalla somma dei minimi applicabili, appare sicuramente cautelativo rispetto alle finalità della D.G.R. 3284/2006.

**3.5.2. FASE 2, 100%**

Il secondo step realizzativo, che necessita dell'introduzione di una nuova postazione di smontaggio e dell'assunzione di altro personale operativo, sarà attuato, previa comunicazione all'Autorità competente e adeguamento delle garanzie finanziarie 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.

In fase di richiesta di approvazione delle nuove Garanzie Finanziarie l'azienda provvederà a fornire i dettagli implementativi precisando il tasso di crescita atteso e il conseguente cronoprogramma di assunzione del personale operativo.

Nelle tabelle seguenti, in analogia con quanto descritto per la fase 1, si forniscono i limiti autorizzativi.

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R12, R13	160104*	Veicoli fuori uso	Attività di autodemolizione e messa in riserva di veicoli già bonificati e parti di essi (anche ritirate da terzi)	65	15.000
R4, R12, R13	160106	Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose		160	11.500
R13	160103	Pneumatici fuori uso		6	2400
R12, R13	160116	Serbatoi per gas liquefatto		0,5	4,5
R12, R13	160122	Componenti non specificati altrimenti		60	2.700
R13	150107	Imballaggi in vetro	Imballaggi, vetro di scarto ed altri rifiuti e frammenti di vetro, rottami di vetro	18	150
R13	160120	Vetro			
R13	170202	Vetro			
R13	191205	Vetro			
R13	200102	Vetro			
R12, R13	160117	Metalli ferrosi	Rifiuti di ferro, acciaio e ghisa	59	15.000
R12, R13	170405	Ferro e acciaio			
R12, R13	190102	Materiali ferrosi estratti da ceneri pesanti			
R12, R13	191202	Metalli ferrosi			
R12, R13	200140	Metalli			
R12, R13	120101	Limatura e trucioli di metalli ferrosi		1	30
R12, R13	120102	Polveri e particolato di metalli ferrosi			
R12, R13	150104	Imballaggi metallici			
R12, R13	190118	Rifiuti della pirolisi, diverse da quelle di cui alla voce 19 01 17			
R12, R13	100210	Scaglie di laminazione			
R12, R13	160118	Metalli non ferrosi	Rifiuti metallici non ferrosi e loro leghe	30	1.800



## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R12, R13	110501	Zinco solido			
R12, R13	150104	Imballaggi metallici			
R12, R13	120103	limatura, scaglie e polveri di metalli non ferrosi			
R12, R13	120104	Polveri e particolato di metalli non ferrosi			
R12, R13	170404	Zinco			
R12, R13	170406	Stagno			
R12, R13	200140	Metalli			
R12, R13	191203	Metalli non ferrosi			
R12, R13	170401	Rame, bronzo, ottone			
R12, R13	191002	Rifiuti di metalli non ferrosi			
R12, R13	170402	Alluminio			
R12, R13	170403	Piombo			
R12, R13	170407	Metalli misti			
R12, R13	070213	Rifiuti plastici	Sfridi, scarti polveri e rifiuti di materie plastiche e fibre sintetiche	3	360
R12, R13	120105	Limatura e trucioli di materiali plastici			
R12, R13	160119	Plastica			
R12, R13	150102	Imballaggi in plastica			
R13	130113*	Altri oli per circuiti idraulici	Stoccaggio oli	10	180
R13	130205*	Oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati			
R13	130208*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione			
R13	160113*	Liquidi per freni			
R13	120301*	Soluzioni acquose di lavaggio	Deposito rifiuti liquidi	0,35	90
R13	160303*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose		0,1	
R13	160304	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 160303		0,1	
R13	160306	Rifiuti organici, diversi da quelli di cui alla voce 160305		0,1	
R13	161001*	Rifiuti liquidi acquosi contenenti sostanze pericolose		0,1	
R13	161002	Rifiuti liquidi acquosi diversi da quelli di cui alla voce 160101		0,1	
R13	130802*	Altre emulsioni		0,2	
R13	140602	Altri solventi e miscele di solventi alogenati		0,35	
R13	140603*	Altri solventi e miscele di solventi		0	
R13	160114*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose		1,5	
R13	160115	Liquidi antigelo diversi da quelli di cui alla voce 160114		0,4	
R13	130703*	Altri carburanti (comprese le miscele)		0,3	

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R13	080111*	Pitture e vernici di scarto, contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose	Deposito rifiuti solidi all'interno del capannone	0,8	750
R13	080112	Pitture e vernici di scarto, diversi da quelle di cui alla voce 080111		0,1	
D15	150202*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose		0,6	
R13	150203	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 150202		0,1	
R13	160107*	Filtri dell'olio		1	
R13	160110*	Componenti esplosivi (ad esempio "air bag")		0,1	
D15	160111*	Pastiglie per freni, contenenti amianto		0,1	
R13, D15	160504*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon) contenenti sostanze pericolose		0,2	
R13	160112	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111		0,6	
R13	160601*	Batterie al piombo		7	
R13	160604	Batterie alcaline (tranne 160603)			
R13	160605	Altre batterie ed accumulatori			
R13, D15	080317*	Toner per stampa esauriti, contenenti sostanze pericolose			
R13	150110*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze		0,3	
R13	080318	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 08 03 17		0,3	
R13	160801	Catalizzatori esauriti contenenti oro, argento, renio, rodio, palladio, iridio o platino (tranne 16 08 07)		1,5	
R13	160802*	Catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione pericolosi o composti di metalli di transizione pericolosi			
R13	160803	Catalizzatori esauriti contenenti metalli di transizione o composti di metalli di transizione, non specificati altrimenti			
R13	160807*	Catalizzatori esauriti contaminati da sostanze pericolose			
R13, D15	160209*	Trasformatori e condensatori contenenti PCB	RAEE pericolosi	2	90
R13, D15	160210*	Apparecchiature fuori uso contenenti PCB o da essi contaminate, diverse da quelle di cui alla voce 160209			
R13, D15	160211*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, HCFC, HFC			
R13, D15	160212*	Apparecchiature fuori uso, contenenti amianto in fibre libere			

## 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Attività svolta	Codice CER	Descrizione	Categoria	Q.tà max stoccabile (Mg)	Q.tà massima annua (Mg)
R13, D15	160213*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212			
R13, D15	160215*	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso			
R13, D15	200121*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio			
R13	200123*	Apparecchiature fuori uso contenenti clorofluorocarburi			
D15	140601*	Cloro Fluorocarburi, HCF, HFC			
R12, R13	200135*	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 200121 e 200123, contenenti componenti pericolosi			
R12, R13	200136	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alla voce 200121, 200123 e 200135	RAEE non pericolosi	2	90
R12, R13	160216	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 160215			
R12, R13	160214	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213			
R13	170201	Legno	Legno	14	75

Gli importi previsti per le Garanzie Finanziarie saranno ricalcolati prima della presentazione in funzione di aggiornamenti normativi e/o certificazioni ambientali ottenute dall'azienda e fermi restando i principi restrittivi e di cautela adottati per la fase 1.

## 4. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

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).

L'abitato principale del comune di Saint-Marcel è situato sulla destra orografica del Fiume Dora Baltea, sul conoide alluvionale formato dall'omonimo torrente. Il territorio comunale, che si estende per una superficie di circa 42 km<sup>2</sup>, confina a ovest con il comune de Brissogne, a nord-ovest con il comune di Quart, a nord con il comune di Nus, a est con il territorio comunale di Fenis e a sud con il comune di Cogne, tutti ubicati nel territorio valdostano.

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 m<sup>2</sup> 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.

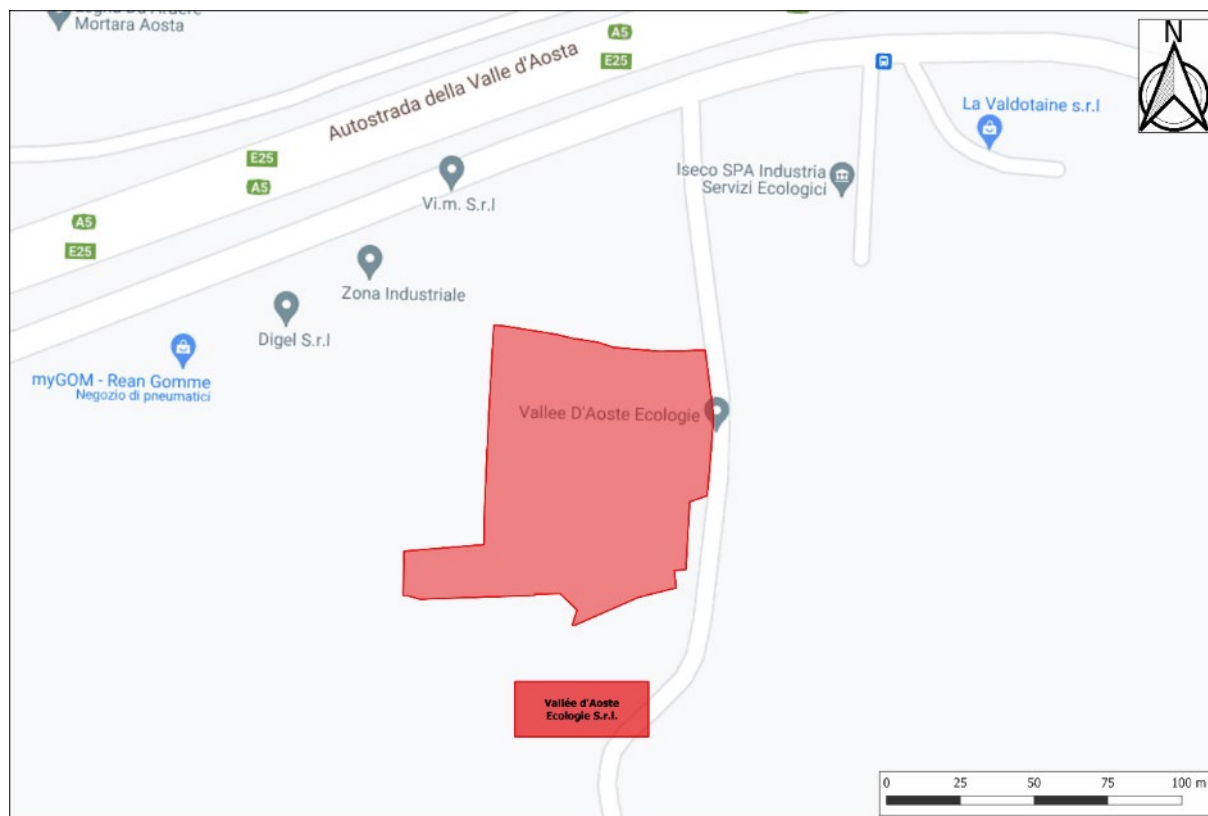


Figura 6: Localizzazione mappa strade - fonte: Google Maps®.

### 4.1. Carta Tecnica Regionale (CTR)



Figura 7: Estratto CTR - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

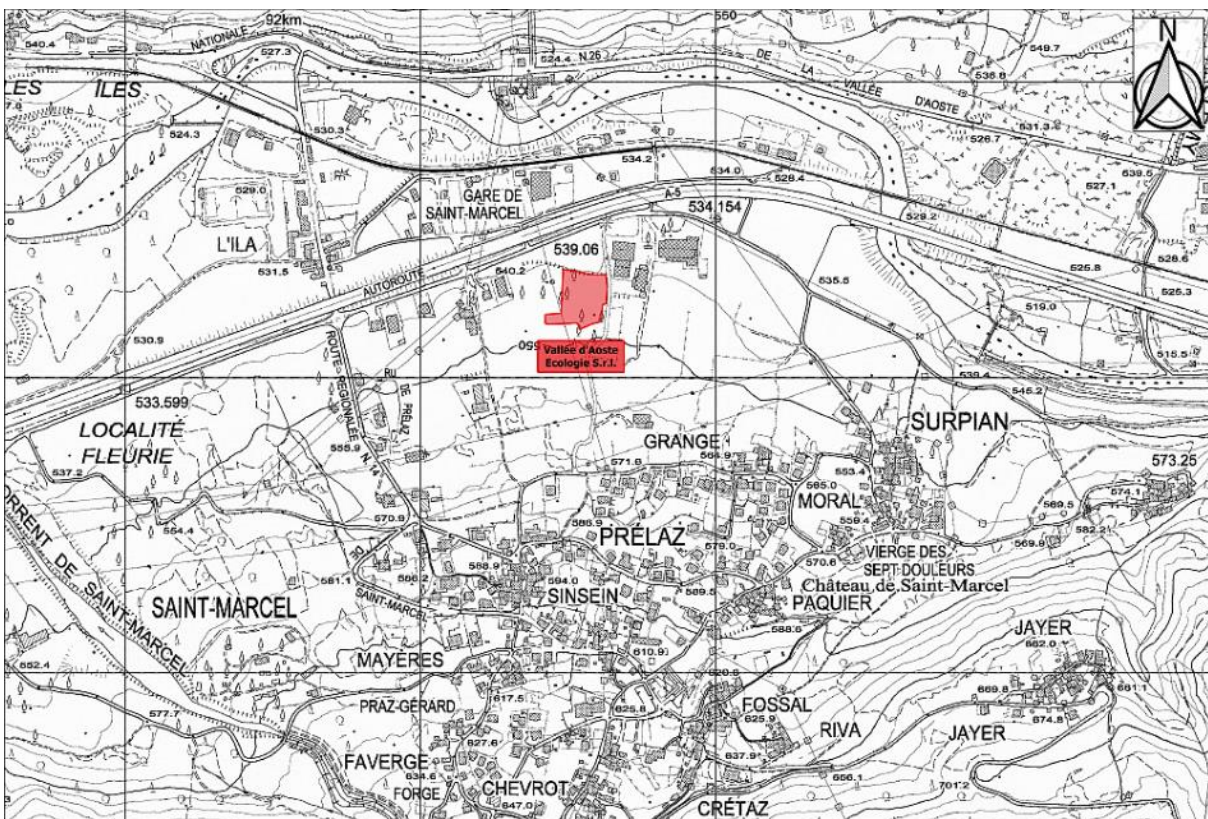


Figura 8: Estratto CTR - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:5'000.

## 4.2. Ortofoto



Figura 9: Ortofoto d'inquadramento dell'area - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:10'000.



Figura 10: Inquadramento dell'area su ortofoto - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:5'000.

### 4.3. Coordinate geografiche

Le coordinate nel sistema di riferimento UTM relative al baricentro del perimetro dell'area oggetto della campagna sono le seguenti:

<b>Zona</b>	32T
<b>X</b>	379208.34 m E
<b>Y</b>	5065947.33 m N
<b>Z</b>	≈ 545 m s.l.m.

### 4.4. Catastali

L'area presso la quale la Società intende effettuare attività di recupero rifiuti non pericolosi è censita al N.C.T. del comune di Saint-Marcel (AO) ai seguenti fogli e particelle:

COMUNE	FOGLIO	PARTICELLE
SAINT-MARCEL	4	1209, 1210, 1211, 1212, 1213

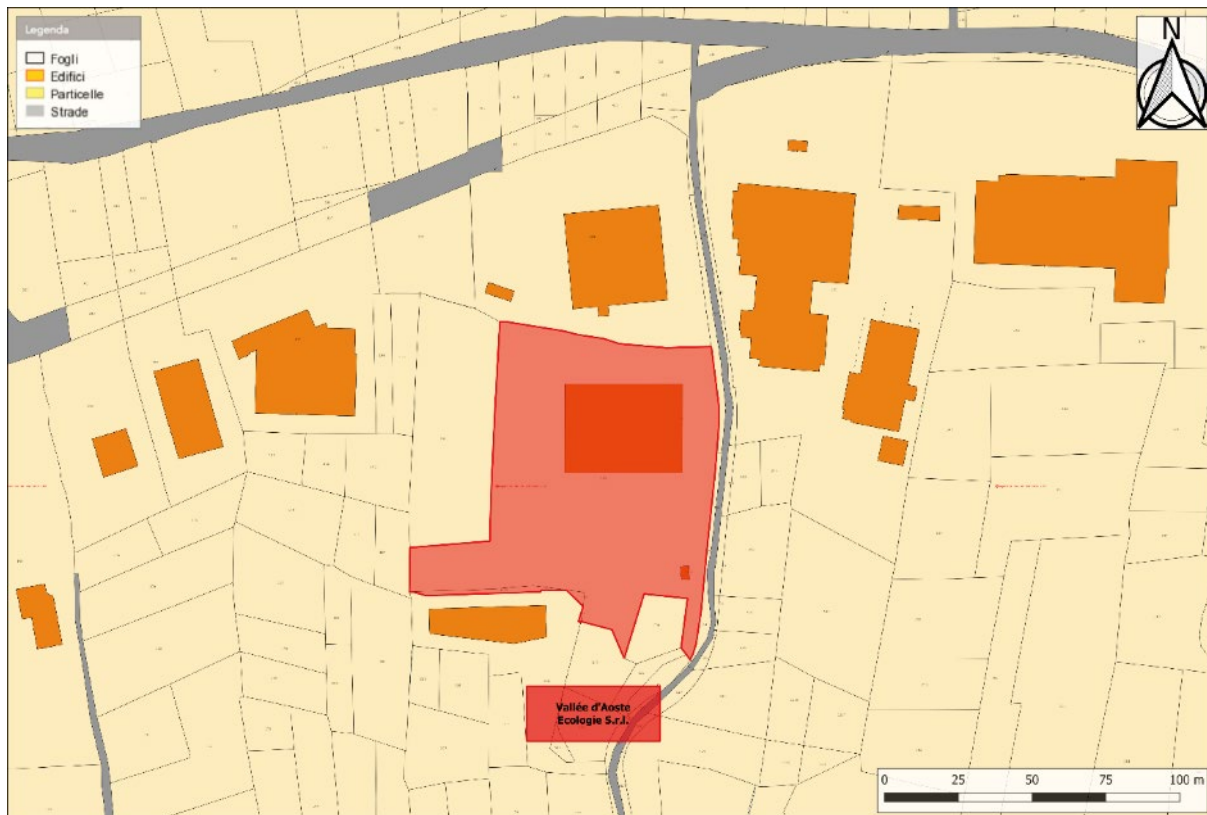
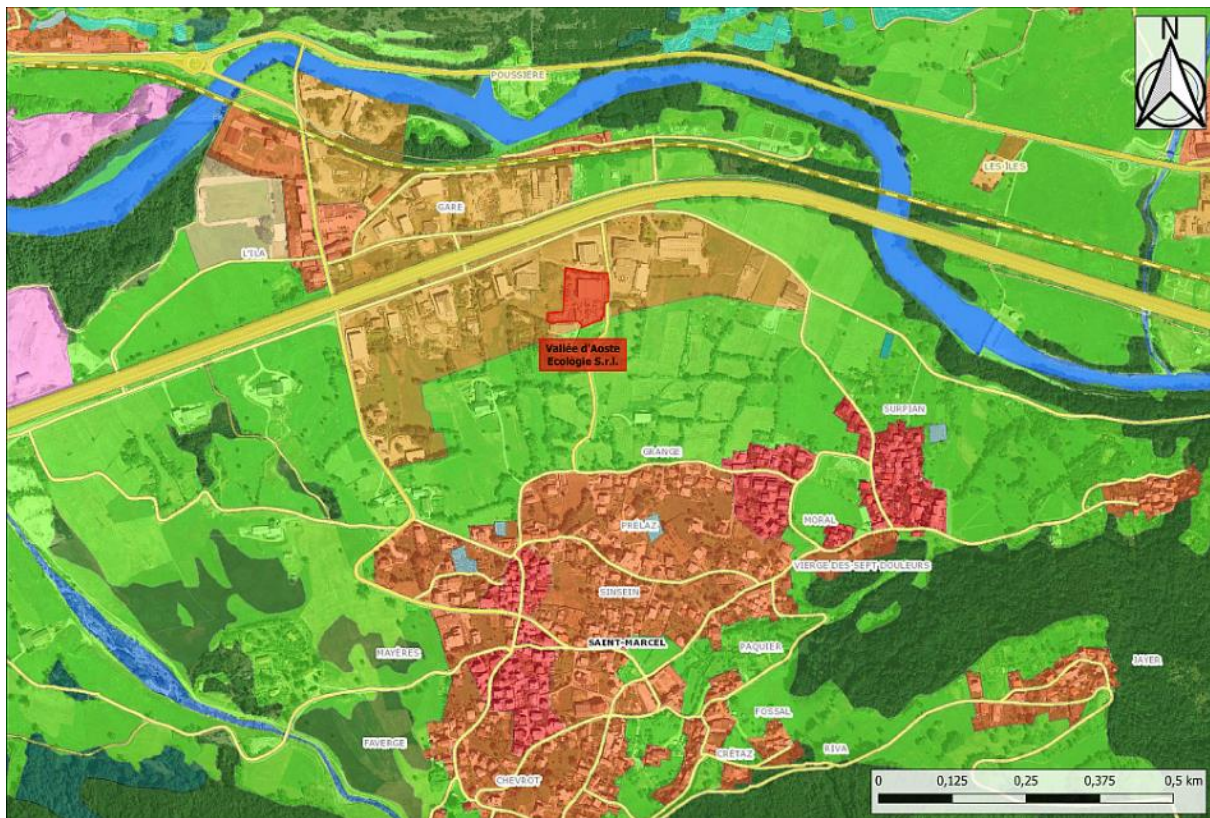


Figura 11: Estratto planimetria catastale - fonte: Geoportale Cartografico Catastale Agenzia delle Entrate.

4.5. Uso del suolo



Legenda

Superfici artificiali

Aree antropizzate

- Tessuto urbano continuo
- Insediamento discontinuo

Grandi impianti e reti di comunicazione

- Aeroporti ed eliporti
- Reti stradali ferrovie e spazi accessori
- Zone produttive e insediamenti di grandi impianti

Aree estrattive e discariche

- Cave
- Discariche

Aree verdi non agricole

- Aree sportive e ricreative

Aree agricole

Seminativi

- Seminativi semplici

Culture permanenti

- Frutteti
- Vigneti

Prati stabili

- 

Territori boscati seminaturali

Aree boscate

- Boschi di latifoglie
- Boschi misti di conifere e di latifoglie
- Boschi di conifere

Zone con vegetazione arbustiva

- Aree a pascolo naturale e praterie

Zone con vegetazione rada

- Accumuli detritici
- Aree bruciate
- Ghiacciai e nevi perenni
- Vegetazione rada

Aree umide

Aree umide interne

- Vegetazione delle aree umide interne e delle torbi

Corpi idrici

Acque interne

- Alvei fluviali e corsi d'acqua artificiali
- Bacini idrici

Figura 12: Carta dell'uso del suolo - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:5'000.



Come di evince dall'estratto della Carta dell'uso del suolo regionale riportata in precedenza, il sito in esame è inserito nelle aree destinate a **"Zone produttive e insediamenti di grandi impianti"** a testimonianza della vocazione produttiva dell'area, sita nella zona industriale del comune di Saint-Marcel (AO). La mappa tematica è stata realizzata nel 2016 attraverso la mosaicatura di diversi strati cartografici di base non omogenei (per scala e modalità di acquisizione) allo scopo di fornire un'indicazione sulle aree antropizzate, agricole, territori boscati e ambienti seminaturali, aree umide e corpi idrici per tutto il territorio regionale.

L'identificazione dell'attività specifica effettuata nel sito è contenuta nella figura seguente, ove l'area in oggetto, sede di un centro di raccolta di veicoli fuori uso e di deposito preliminare e messa in riserva di rifiuti, è correttamente classificata fra gli **"Impianti di trattamento e recupero"**.



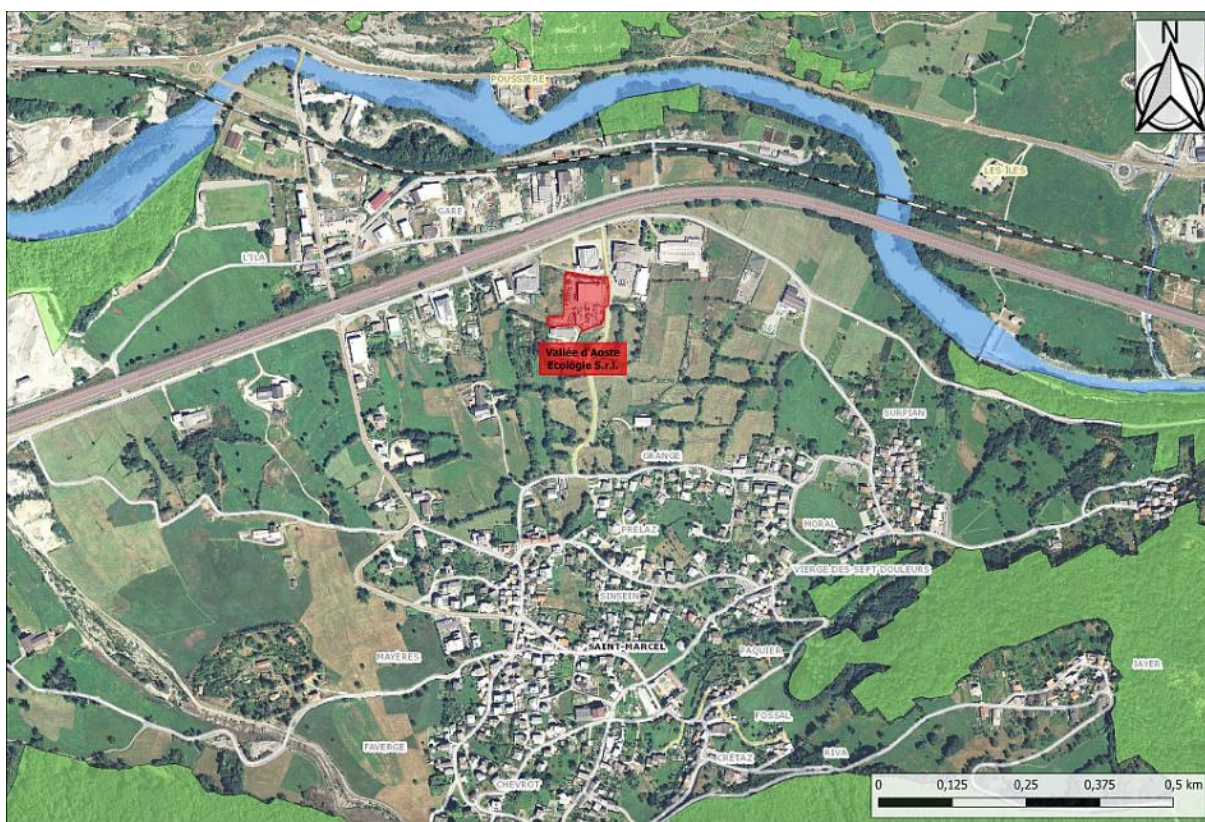
Figura 13: Impianti di gestione inerti, rifiuti e sede di attività estrattive e/o minerarie - fonte: GeoNavigator SCT - RAVdA - Scala 1:5'000.

#### 4.6. Ambiti inedificabili ai sensi della L.R. 11/98 e s.m.i.

Come si evince dagli estratti cartografici riportati di seguito, l'area oggetto del presente studio non ricade in ambiti inedificabili di cui al Titolo V - Capo I - aree boscate (Art. 33), zone umide e laghi (Art. 34), sede di frane o fenomeni di trasporto in massa (Art. 35 comma 1) o a rischio di valanghe o slavine (Art. 37), ma ricade in ambiti inedificabili di cui al Titolo V - Capo I, a rischio di inondazione per piena catastrofica (Art. 36).

Per la presente e in generale per tutti gli aspetti geologici e idrogeologici **si rimanda allo specifico studio di compatibilità redatto, a firma del Dott. Alessandro Rolando - Ordine Regionale Geologi Piemonte n.787, ai sensi della D.G.R. n. 2939/2008.**

##### 4.6.1. Aree boscate (Art. 33)



Legenda

Art.33 - Boschi

- Bosco
- Bosco distrutto da incendio

Figura 14: Aree boscate - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:5'000.

#### 4.6.2. Zone umide e laghi (Art. 34)



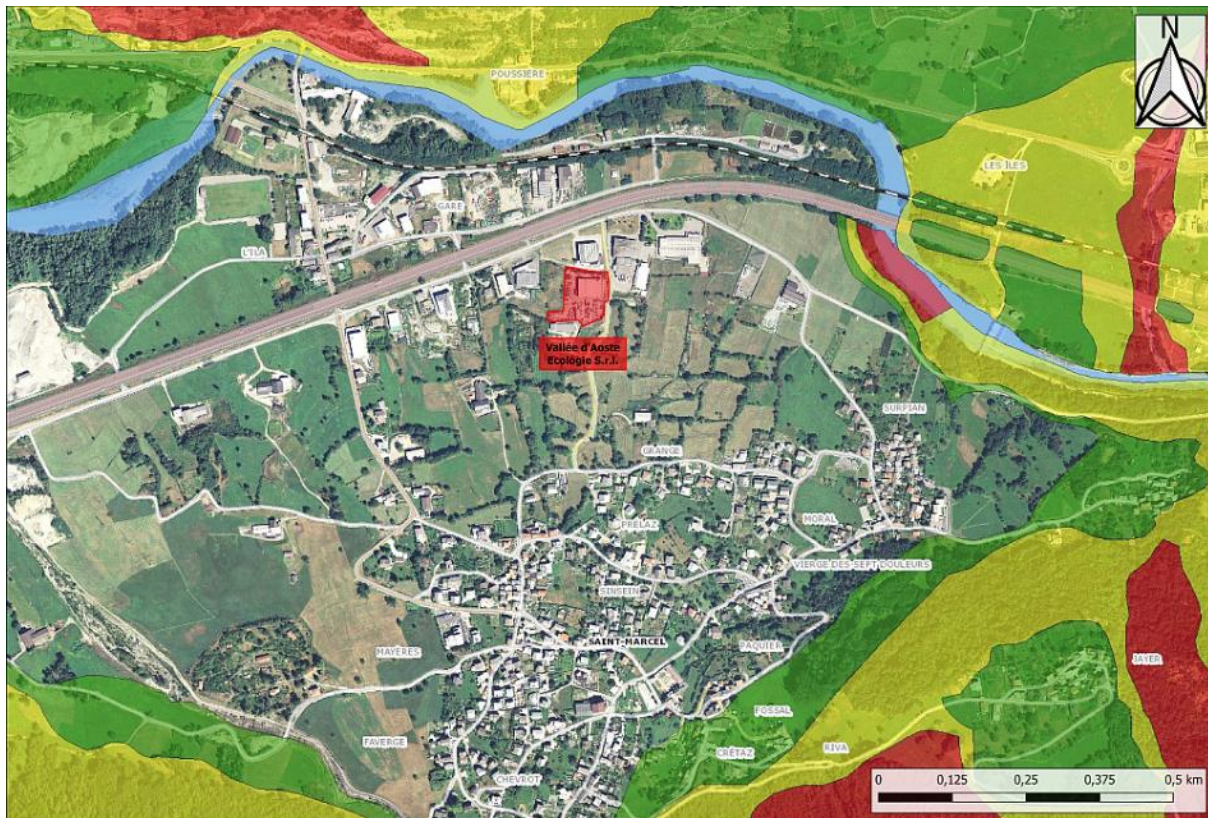
#### Legenda

##### Art.34 - Laghi e zone umide

- L - Lago
- LS - Lago (art34 c5 lr11/98)
- L\_20 - Fascia di rispetto di 20 metri del lago
- LS20 - Fascia di rispetto di 20 metri (art34 c5 lr11/98)
- L\_80 - Fascia di rispetto di 80 metri del lago
- LS80 - Fascia di rispetto di 80 metri (art34 c5 lr11/98)
- ZU - Zona Umida
- ZUS - Zona Umida (art34 c5 lr11/98)
- ZU\_20 - Fascia di rispetto di 20 metri della zona umida
- ZUS20 - Fascia di rispetto di 20 metri (art34 c5 lr11/98)
- ZU\_80 - Fascia di rispetto di 80 metri della zona umida
- ZUS80 - Fascia di rispetto di 80 metri (art34 c5 lr11/98)
- LZ - Lago o zona umida
- LZS - Lago o zona umida (art34 c5 lr11/98)
- LZ\_20 - Fascia di rispetto di 20 metri del lago o zona umida
- LZS20 - Fascia di rispetto di 20 metri (art34 c5 lr11/98)
- LZ\_80 - Fascia di rispetto di 80 metri del lago o zona umida
- LZS80 - Fascia di rispetto di 80 metri (art34 c5 lr11/98)
- NP - Ambito non presente
- NI - Cartografia non informatizzata

Figura 15: Zone umide e laghi - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:10'000.

#### 4.6.3. Terreni sedi di frane o di fenomeni di trasporto in massa (Art. 35 comma 1)










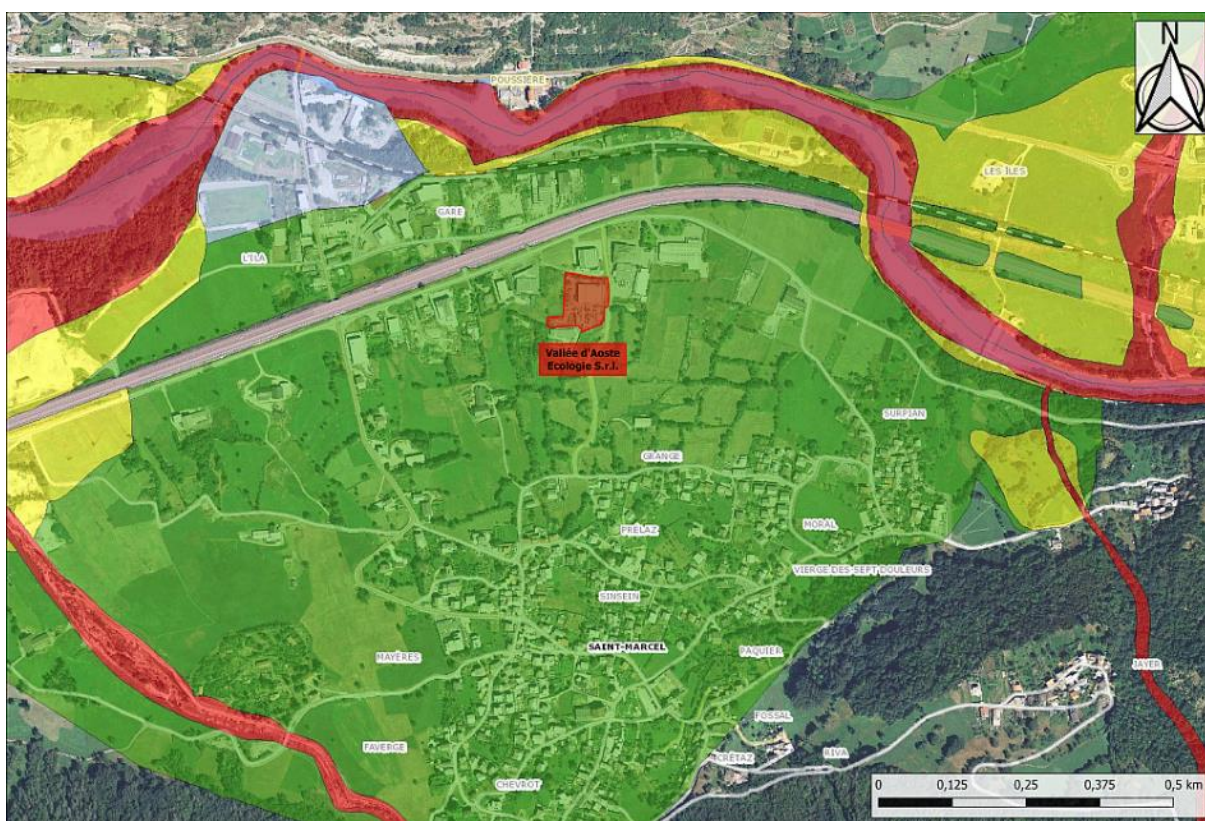
Legenda	
Art.35 comma 1 - Frane	
	F1 - Area ad alta pericolosità
	F2 - Area a media pericolosità
	F3 - Area a bassa pericolosità
	F3-S - Area a bassa pericolosità speciale
	FC-1 - Fascia di cautela con disciplina d'uso F1
	FC-2 - Fascia di cautela con disciplina d'uso F2
	FC-S - Fascia di cautela speciale

Figura 16: Terreni sedi di frane o di fenomeni di trasporto in massa - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.



#### 4.6.5. Zone a rischio di inondazioni (Art. 36)

Come detto in precedenza il sito in esame risulta compreso all'interno di un'area cartografata a rischio di inondazione per piena catastrofica (TR 500 anni). Considerate le modifiche oggetto della presente valutazione non si ritiene che tale inquadramento costituisca un elemento ostativo e/o penalizzante al progetto.



Legenda	
Ambiti Inedificabili	
Art.36 - Inondazioni	
	FA - Area di deflusso della piena
	FB - Area di esondazione
	FC - Area di inondazione per piena catastrofica
	IC-A - Fascia di cautela con disciplina d'uso FA
	IC-B - Fascia di cautela con disciplina d'uso FB
	IC-C - Fascia di cautela con disciplina d'uso FC
	Cartografia non approvata

Figura 18: Zone a rischio di inondazioni - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

#### 4.6.6. Zone a rischio di valanghe o slavine (Art. 37)



##### Legenda

##### Art.37 - Valanghe

V1 - Area ad alto rischio



Va - Zona esposta a fenomeni valanghivi



Vb - Zona di probabile localizzazione dei fenomeni valanghivi



V2 - Area a medio rischio



V3 - Area a basso rischio



Valanghe o settori di valanga che, per la presenza di opere di difesa attiva considerate efficienti, sono allo stato attuale da ritenersi bonificate



Ambito non presente



Figura 19: 3.6.4. Zone a rischio di valanghe o slavine - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

#### 4.7. Vincoli paesaggistici

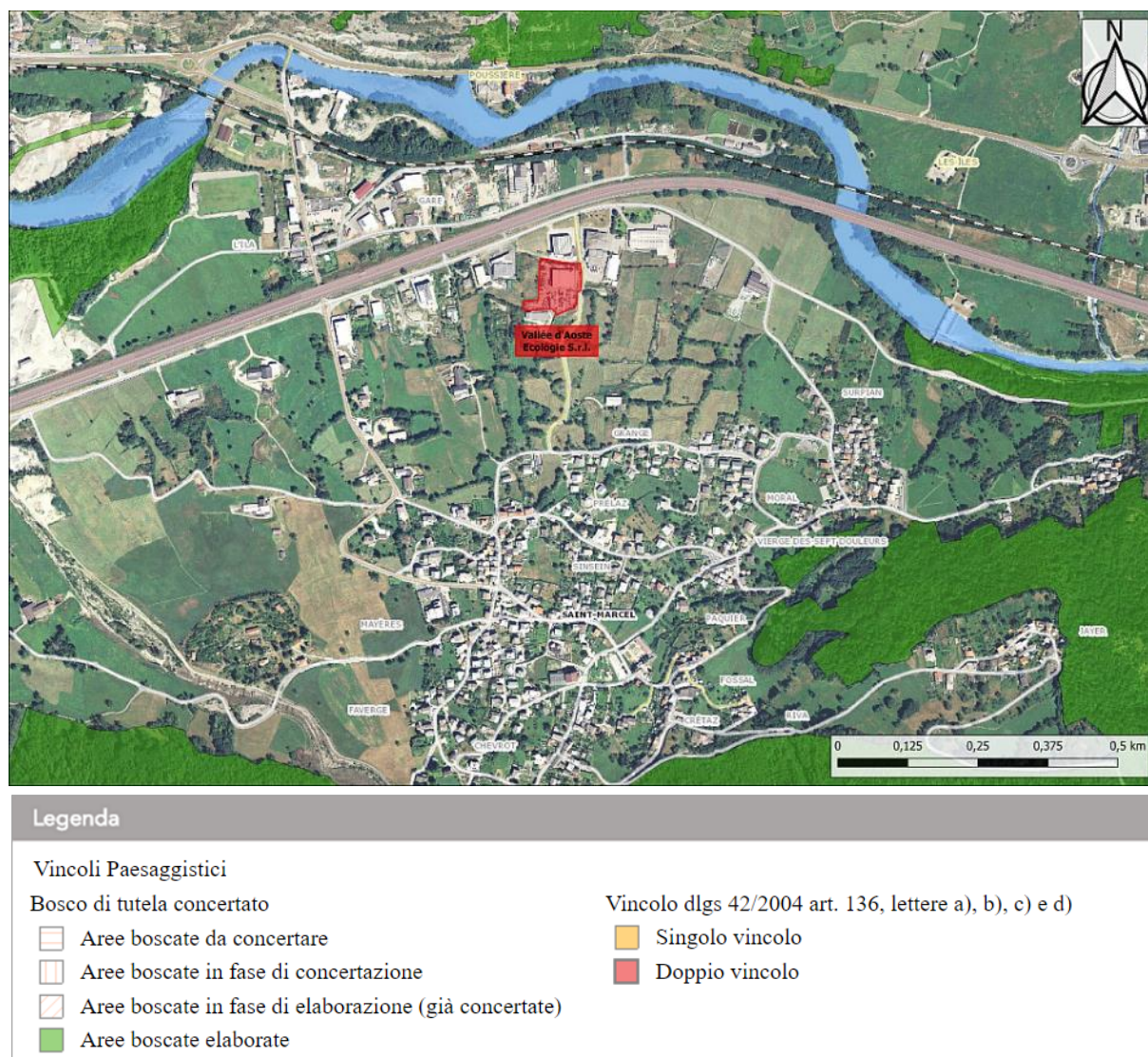


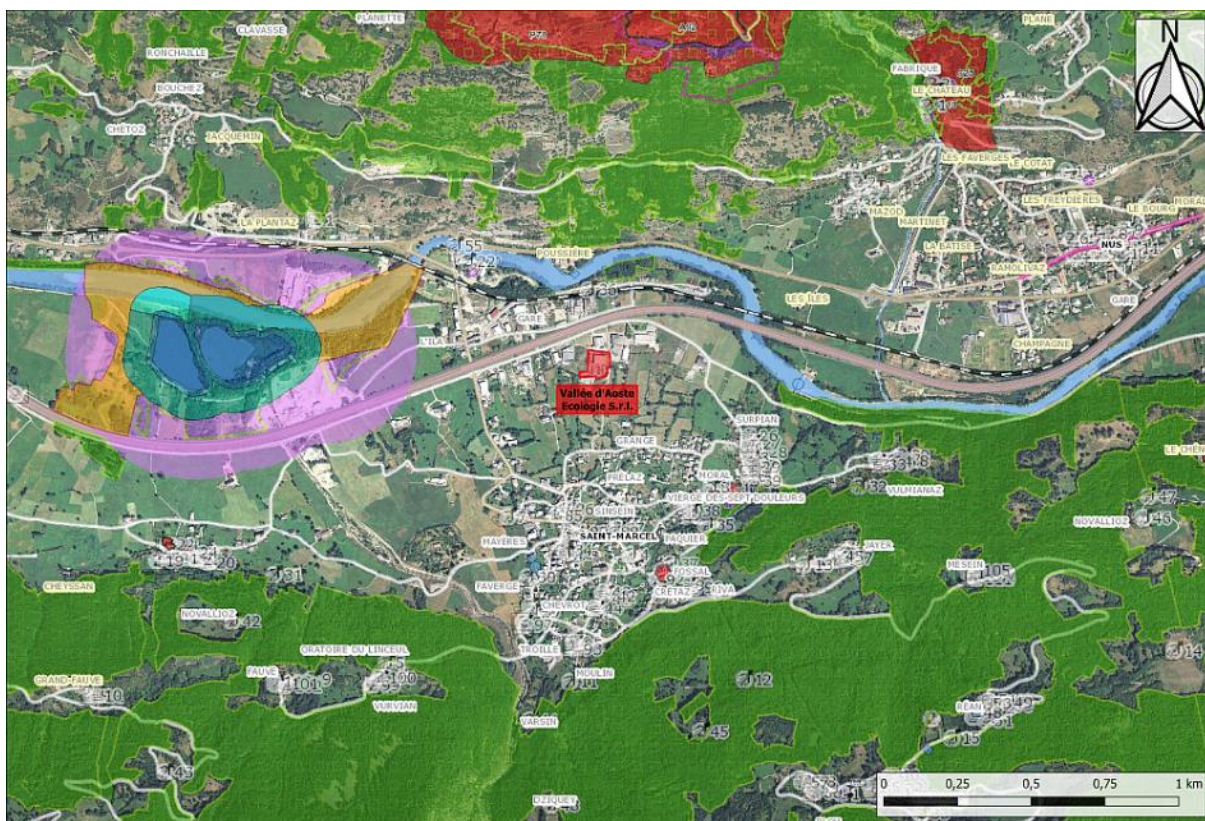
Figura 20: Vincoli paesaggistici - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:5'000.

Come si evince dalla cartografia riportata in precedenza, estratta dal sito regionale GeoNavigatore SCT - RAVdA, il sito in oggetto non interferisce con ambiti soggetti vincoli paesaggistici così come definiti dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", ed in particolare:

- art. 136 del D.Lgs. 42/2004 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico;
- art. 142, comma 1, lett. g) del D.Lgs. 42/2004 - Territori coperti da foreste e da boschi;
- art. 142, comma 1, lett. c) del D.Lgs. 42/2004 - Fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua;
- art. 142, comma 1, lett. d) del D.Lgs. 42/2004 - Montagne per la parte eccedente 1600 metri sul livello del mare;



- art. 142, comma 1, lett. f) del D.Lgs. 42/2004 - Parchi e le riserve nazionali o regionali;
- art. 142, comma 1, lett. h) del D.Lgs. 42/2004 - Aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- art. 142, comma 1, lett. m) del D.Lgs. 42/2004 - Zone di interesse archeologico.



Legenda

<p>Criteri di Selezione Allegato F (L.R.12/2009)</p> <p>Ambiti inidificabili - Art.34 - Laghi e zone umide</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L - Lago</li> <li>L.S. - Lago (art.34 c5 l.r11/98)</li> <li>L_20 - Fascia di rispetto di 20 metri del lago</li> <li>L.S70 - Fascia di rispetto di 20 metri (art.34 c5 l.r11/98)</li> <li>L_80 - Fascia di rispetto di 80 metri del lago</li> <li>L.S80 - Fascia di rispetto di 80 metri (art.34 c5 l.r11/98)</li> <li>ZU - Zona Umida</li> <li>ZUS - Zona Umida (art.34 c5 l.r11/98)</li> <li>ZU_20 - Fascia di rispetto di 20 metri della zona umida</li> <li>ZUS20 - Fascia di rispetto di 20 metri (art.34 c5 l.r11/98)</li> <li>ZU_80 - Fascia di rispetto di 80 metri della zona umida</li> <li>ZUS80 - Fascia di rispetto di 80 metri (art.34 c5 l.r11/98)</li> <li>LZ - Lago o zona umida</li> <li>LZS - Lago o zona umida (art.34 c5 l.r11/98)</li> <li>LZ_20 - Fascia di rispetto di 20 metri del lago o zona umida</li> <li>LZS20 - Fascia di rispetto di 20 metri (art.34 c5 l.r11/98)</li> <li>LZ_80 - Fascia di rispetto di 80 metri del lago o zona umida</li> <li>LZS80 - Fascia di rispetto di 80 metri (art.34 c5 l.r11/98)</li> </ul> <p>Aree tutelate - Parchi nazionali e regionali</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aree tutelate - Riserve naturali regionali</li> <li>Aree tutelate - Siti Natura 2000 - SIC</li> <li>Aree tutelate - Siti Natura 2000 - ZPS</li> </ul> <p>Vincoli paesaggistici - Vincolo dlgs 42/2004 art. 136, lettere a), b), c) e d)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vincoli paesaggistici - Bosco di tutela concertato</li> <li>Aree boscate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PRG - M5 Boschi e foreste</li> <li>BO - i territori coperti da foreste e da boschi</li> <li>PRG - M5 Zone di interesse archeologico</li> <li>AR - le zone di interesse archeologico</li> <li>PRG - P1 Aree archeologiche</li> <li>AA - aree archeologiche</li> <li>PRG - P1 Beni culturali visuali particolari monumenti o documenti</li> <li>B0 - beni culturali isolati di rilevanza minore</li> <li>B1 - beni culturali isolati di rilevanza media</li> <li>B2 - beni culturali isolati di rilevanza maggiore</li> <li>BA - barnet</li> <li>MD - monumenti o documenti</li> <li>VP - visuali particolari</li> <li>PIP - Beni culturali isolati</li> <li>PIP - Aree di specifico interesse paesaggistico storico culturale (dato storico PIP)</li> <li>Aree di pertinenza di laghi</li> <li>Altre aree d'interesse paesaggistico</li> <li>PIP - Aree di specifico interesse archeologico (dato storico PIP)</li> <li>PIP - Beni puntuali di specifico interesse naturalistico</li> <li>PIP - Siti di specifico interesse naturalistico</li> <li>Siti d'interesse geologico</li> <li>Siti d'interesse floristico/vegetazionale</li> <li>Siti d'interesse vegetazionale/forestale</li> <li>Siti d'interesse faunistico max 1200m</li> <li>PIP - Fasce rispetto laghi legge 431 (dato storico PIP)</li> <li>PIP - Vincolo 1600 (dato storico PIP)</li> </ul>	<p>Concessioni - Derivazione acque pubbliche</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>presa, autolavaggio</li> <li>presa, civile e idroelettrico</li> <li>presa, scambio termico</li> <li>presa, potabile e industriale</li> <li>presa, idroelettrico</li> <li>presa, idroelettrico e industriale</li> <li>presa, idroelettrico e irriguo</li> <li>presa, idroelettrico e potabile</li> <li>presa, igienico e assimilati</li> <li>presa, industriale</li> <li>presa, industriale e irriguo</li> <li>presa, immevamento artificiale</li> <li>presa, irriguo</li> <li>presa, piscicoltura</li> <li>presa, potabile</li> <li>restituzione, civile e idroelettrico</li> <li>restituzione, scambio termico</li> <li>restituzione, idroelettrico</li> <li>restituzione, idroelettrico e industriale</li> <li>restituzione, idroelettrico e irriguo</li> <li>restituzione, idroelettrico e potabile</li> <li>restituzione, igienico e assimilati</li> <li>restituzione, industriale</li> <li>restituzione, immevamento artificiale</li> <li>restituzione, irriguo</li> <li>restituzione, piscicoltura</li> </ul>
---	--	---

Figura 21: Criteri di selezione allegato F della L.R. 12/2009 - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

A conferma di ciò nella figura riportata in precedenza si evidenzia che l'area in esame non risulta interessata da elementi a valenza paesaggistica la cui presenza, ai sensi della L.R. 12/2009, implica l'applicazione di una riduzione del 50% delle soglie dimensionali eventualmente previste per la Verifica di assoggettabilità alla VIA.

#### 4.8. Aree tutelate - parchi, riserve, siti rete natura 2000

Come si evince dalla seguente figura che contiene lo stralcio della cartografia regionale relativa alla perimetrazione delle aree protette, l'area oggetto di intervento non risulta inserita in aree protette istituite e/o in siti compresi nelle Rete Natura 2000 (La Riserva naturale "Les Iles" si estende a circa 620 m a ovest dell'area in esame).

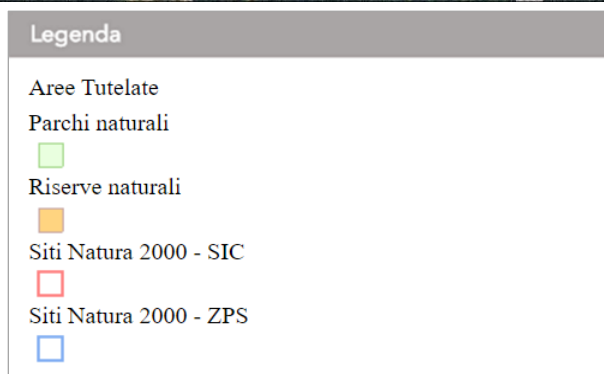


Figura 22: Aree protette - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

#### 4.9. Piano Territoriale Paesistico della Valle d'Aosta (P.T.P.)

Il Piano Territoriale Paesistico della Valle d'Aosta è stato approvato con L.R. n. 13 del 10 aprile 1998. Il P.T.P. suddivide il territorio in parti omogeneamente caratterizzate dalla prevalenza di una o più componenti paesistico-ambientali, nelle quali si applicano indirizzi differenziati di modalità di azione e di intervento, di usi ed attività e di condizioni operative; tali parti del territorio sono determinate dal P.T.P. attraverso l'individuazione dei sistemi ambientali.

Il sistema ambientale in cui è ricompresa l'area oggetto del presente studio è il **sistema insediativo tradizionale a sviluppo integrato**, che comprende ambiti caratterizzati dalla presenza di insediamenti e di attività tradizionali; In particolare nel sottosistema "a sviluppo integrato" tali ambiti sono interessati da processi di sviluppo che non comportano significative discontinuità nell'originario contesto rurale. Tale sistema ambientale è disciplinato dall'art 15 delle N.t.A del P.T.P. che si riporta qui di seguito.

*Nel sottosistema a sviluppo integrato del sistema insediativo tradizionale l'indirizzo caratterizzante è costituito dalla riqualificazione (RQ) del patrimonio insediativo e del relativo contesto agricolo, per usi ed attività agroforestali e inerenti alla conduzione degli alpeggi (A) ed abitativi (U); sono inoltre ammessi interventi:*

- a) di riqualificazione (RQ), per usi e attività di tipo: S;*
- b) di trasformazione (TR1), per usi e attività di tipo: U1; U2;*
- c) di trasformazione (TR2), alla condizione C2, per usi e attività di tipo: U1; U2, limitatamente a infrastrutture ricettive e di servizio.*

*2. I PRGC precisano le determinazioni di cui al comma 1, applicandole in modo differenziato alle varie parti del sottosistema di cui al presente articolo, in relazione alle rispettive specificità e tenuto conto degli indirizzi di cui al comma 3.*

*3. Nel sottosistema di cui al presente articolo:*

- a) le espansioni dei nuclei esistenti devono evitare di trasformare aree agricole dotate di maggiore capacità di uso e boscate, di provocare la saldatura tra i nuclei stessi e, comunque, devono rispettare le determinazioni di cui alle lettere d) ed e); le espansioni anzidette, ivi compresi i completamenti devono, inoltre, essere coerenti con la struttura morfologica di rispettivi nuclei sotto il profilo:*

- 1. dell'adattamento: i movimenti di terra non devono modificare percettibilmente i precedenti profili;*

2. *della leggibilità: i lotti edificati devono sottolineare le particolarità dell'assetto vegetazionale e del frazionamento agrario;*
- b) *gli edifici ad uso agricolo devono essere localizzati in adiacenza ai nuclei o ai margini delle aree agricole libere;*
- c) *devono essere promosse la conservazione, il mantenimento, la restituzione o, ove necessario, la riqualificazione della struttura storica dei nuclei insediativi, dei beni isolati, dei percorsi storici, in particolare di quelli evidenziati nelle tavole di piano, e dei segni emergenti del paesaggio agrario di rilevante interesse storico-culturale;*
- d) *devono essere evitati gli interventi che possono pregiudicare la continuità e la fruibilità delle relazioni fisiche, funzionali e visive tra gli elementi suddetti;*
- e) *ogni intervento a contenuto trasformativo (TR1 e TR2) riguardante l'espansione dei nuclei esistenti, ivi compresi i completamenti, deve essere coerente con la struttura storica, sotto il profilo:*
  1. *del dimensionamento: le espansioni dei nuclei devono avere carattere marginale rispetto alla dimensione complessiva del nucleo storico;*
  2. *della localizzazione: le espansioni e i completamenti devono di regola realizzarsi a monte di nuclei, di preferenza negli ex-seminativi, e aderire alla loro configurazione, senza snaturarla;*
  3. *della tipologia: le nuove costruzioni devono uniformarsi, per altezza, giacitura, orientamento, alle tipologie preesistenti.*

Si riportano pertanto gli estratti delle Tavole di Piano che risultano così articolate:

Tavole di Piano:

1. assetto generale;
2. Disciplina d'uso e valorizzazione.

Altri elaborati cartografici:

3. Schema delle linee programmatiche;
4. Vincoli paesaggistici ex lege n. 1497 del 1939 ed ex lege n. 431 del 1985, nonché fasce fluviali del PSFF dell'Autorità di bacino;
5. Codici di siti, beni e aree di specifico interesse e di beni culturali isolati;
6. Pericolosità geologica e idraulica.

**Come si evince dagli estratti cartografici l'area oggetto del presente studio non risulta coinvolta da nessuna prescrizione particolare derivante dal P.T.P. Non si evidenziano pertanto elementi ostativi o in contrasto con le modifiche in progetto oggetto di analisi.**

### 4.9.1. Tavola "Assetto Generale"



#### Legenda

PTP - Assetto Generale  
servizi di rilevanza regionale

Ferrovia (PTP)

Percorsi storici

Impianti di risalita

Impianti di arrociamento

Compressori sci

Piste di sci alpino

Sistema dei pascoli

Sistema boschivo

Sistemi residenziali

Sistemi integrati

Sistema misto urbano fluviale

Sistemi urbani

Sistema misto integrato fluviale

Sistemi turistici

Sistema fluviale

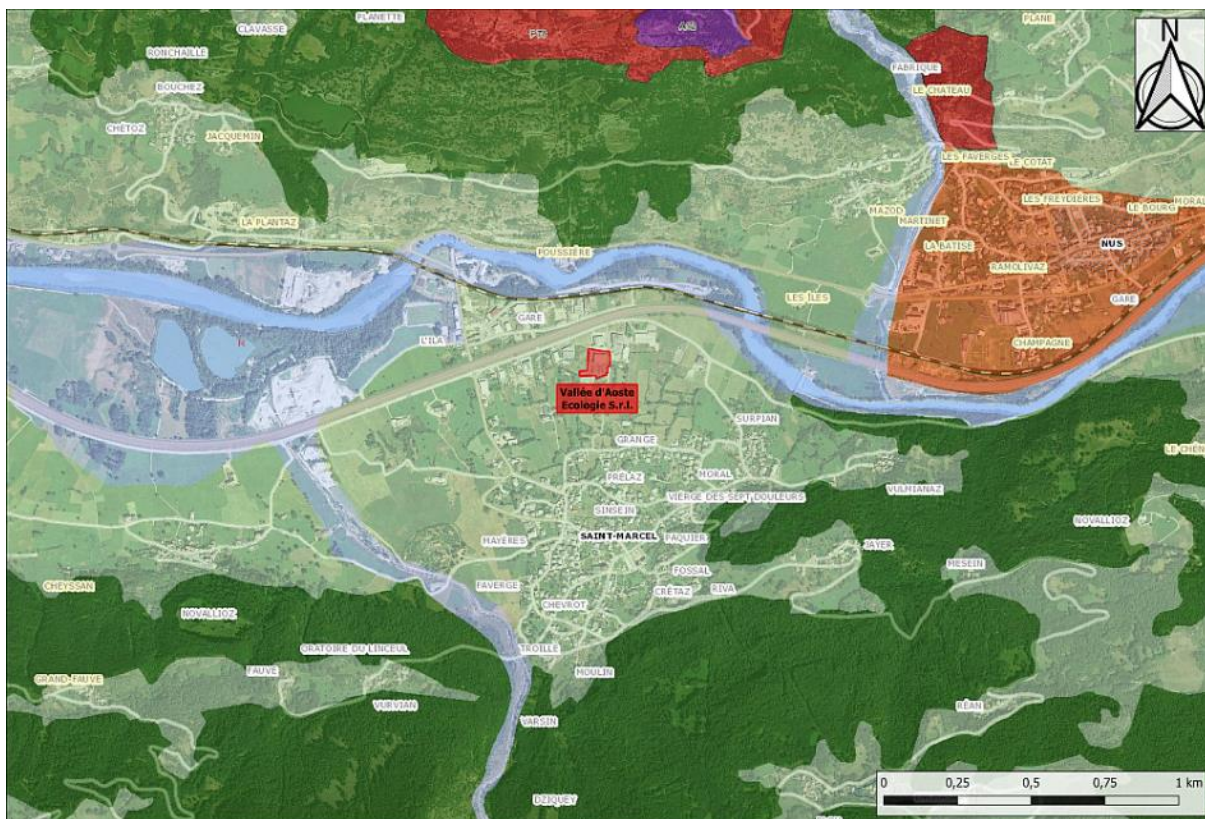
Sottosistema alta montagna

Sottosistema aree naturali

Fasce fluviali

Figura 23: Estratto cartografico Tavola "Assetto generale" - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:10'000.

### 4.9.2. Tavola “Disciplina di Uso e Valorizzazione”



#### Legenda

##### PTP - Disciplina di Uso e Valorizzazione

##### Ferrovia (PTP)



##### Villes



##### Centro storico di Aosta, bourgs



##### Impianti di arroccamento



##### Comprensori sci



##### Impianti di risalita



##### Piste di sci alpino



##### Txt Riserve

##### Aree di specifico interesse paesaggistico storico culturale (dato storico PTP)

##### Aree di pertinenza di laghi



##### Altre aree d'interesse paesaggistico

##### Aree di specifico interesse archeologico (dato storico PTP)



##### Siti di specifico interesse naturalistico

##### Siti d'interesse geologico



##### Siti d'interesse floristico/vegetazionale



##### Siti d'interesse vegetazionale/forestale



##### Siti d'interesse faunistico max 1200m



##### Sistema dei pascoli



##### Sistema boschivo



##### Sistemi urbani



##### Sistemi turistici



##### Sistemi residenziali



##### Sistemi integrati



##### Sistemi tradizionali



##### Sistema fluviale



##### Sottosistema alta montagna



##### Sottosistema aree naturali



##### Fasce fluviali



##### Autostrada (PTP)



Figura 24: Estratto cartografico Tavola “Disciplina di Uso e Valorizzazione” - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:10'000.

### 4.9.3. Tavola “Schema delle Linee Programmatiche”



#### Legenda

PTP - Schema delle Linee Programmatiche

PTIR 3 Bard



PTIR 2 Piana di Aosta



PTIR 1 Valdigne



PMIR 7 Turismo invernale



PMIR 6 Simbolo Alte vie



PMIR 6 Alte vie e altri itinerari escursionistici



PMIR 5 Territorio Walser



PMIR 3 Simboli dei castelli



PMIR 3 Sistema dei castelli



PMIR 1 e 2 Fasce envers adret



PMIR 1 Fascia della Dora



Progetti operativi integrati



Elementi puntuali



Elementi lineari



Ferrovia (PTP)



Ghiacciai (dato storico PTP)



Boschi (dato storico PTP)



Parchi nazionali e regionali (dato storico PTP)



Parco Nazionale Gran Paradiso



Aree di valorizzazione naturalistica



Altri parchi

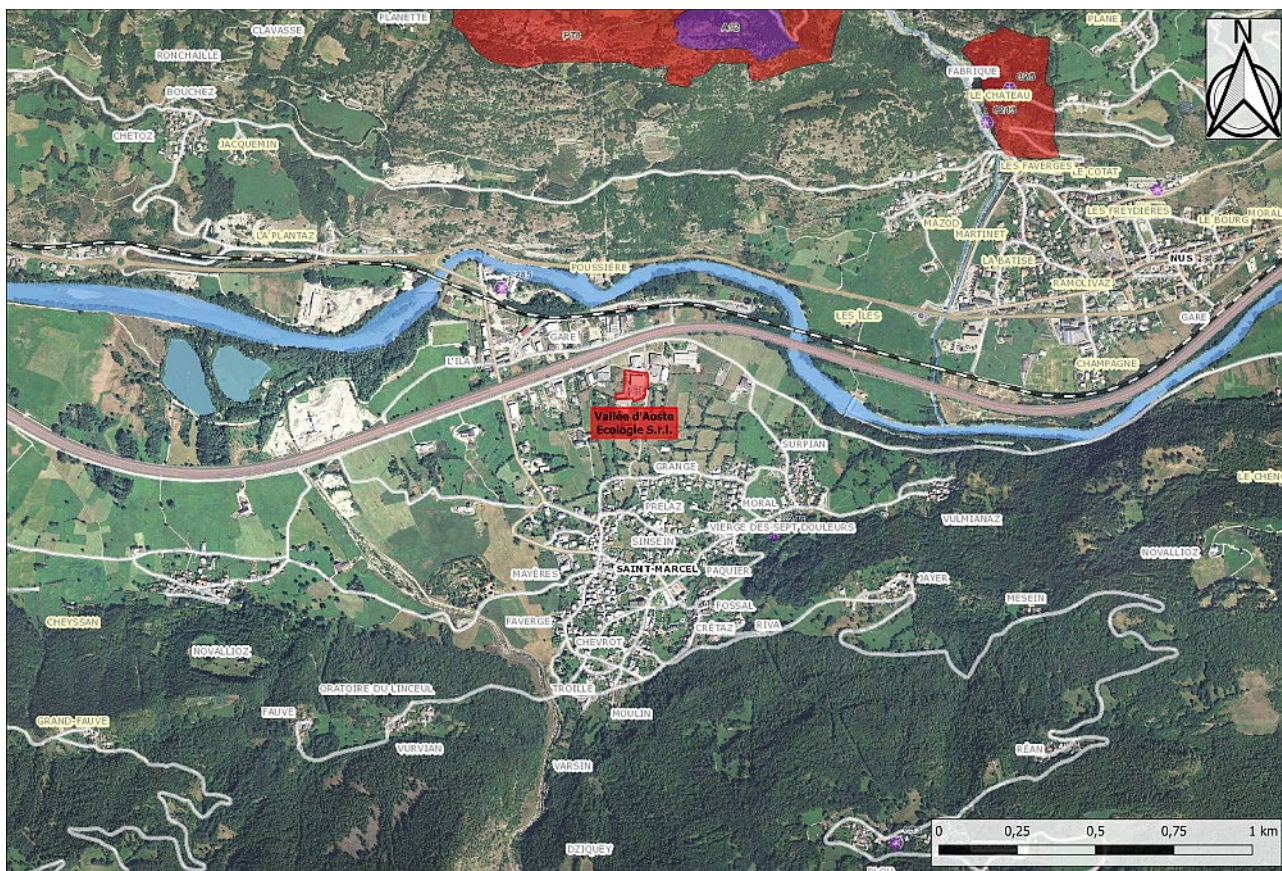


Figura 25: Estratto cartografico Tavola “Schema delle Linee Programmatiche” - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:10'000.





#### 4.9.5. Tavola “Codici di Siti, Beni e Aree di Specifico Interesse”



#### Legenda

PTP - Codici di Siti, Beni e Aree di Specifico Interesse

Beni culturali isolati



Aree di specifico interesse paesaggistico storico culturale (dato storico PTP)

■ Aree di pertinenza di laghi

■ Altre aree d'interesse paesaggistico

Aree di specifico interesse archeologico (dato storico PTP)



Beni puntuali di specifico interesse naturalistico



Siti di specifico interesse naturalistico

■ Siti d'interesse geologico

■ Siti d'interesse floristico/vegetazionale

■ Siti d'interesse vegetazionale/forestale

■ Siti d'interesse faunistico max 1200m

Figura 27: Estratto cartografico Tavola “Codici di Siti, Beni e Aree di Specifico Interesse” - fonte: GeoNavigator SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

#### 4.9.6. Tavola "Pericolosità Geologica ed Idraulica"

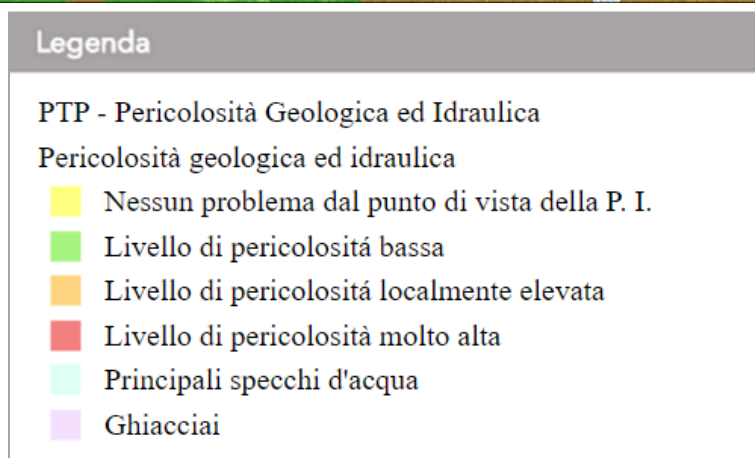
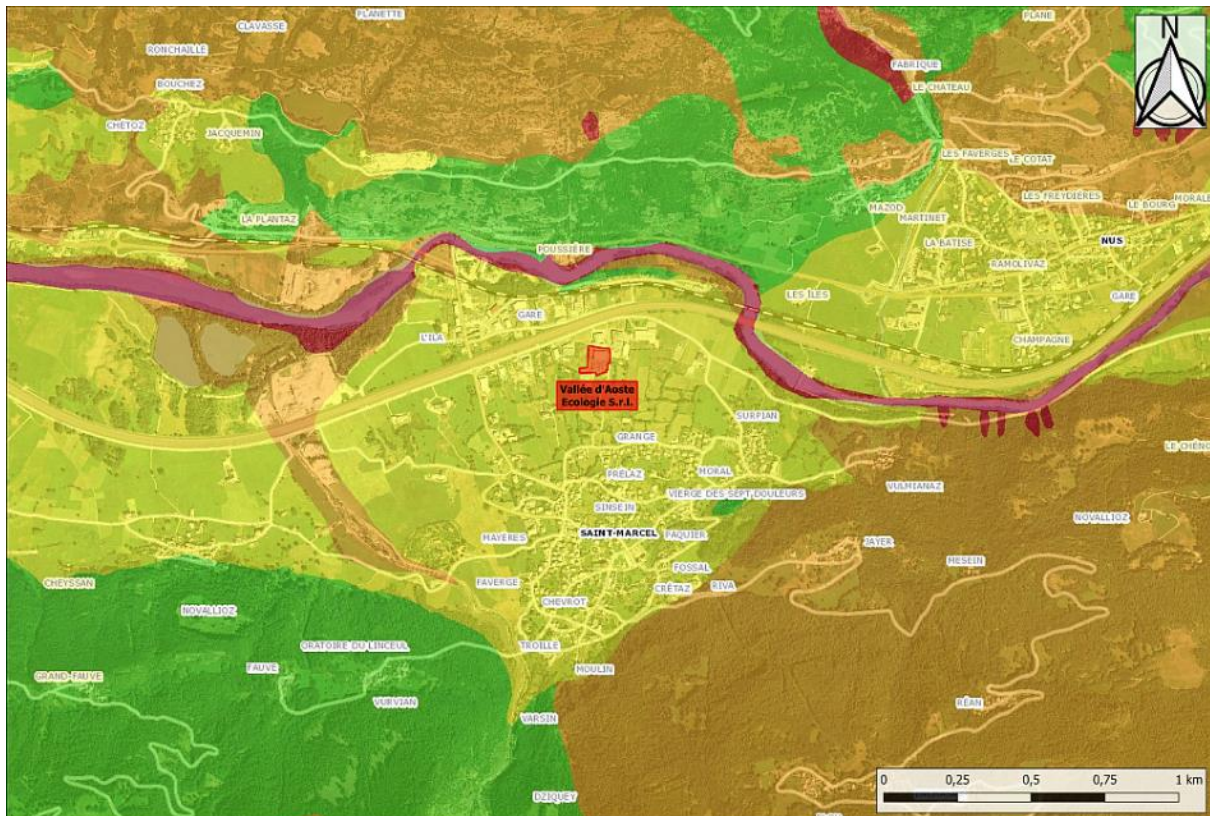


Figura 28: Estratto cartografico Tavola "Pericolosità Geologica ed Idraulica" - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:10'000.

4.10. Piano Regolatore Generale del comune di Saint-Marcel

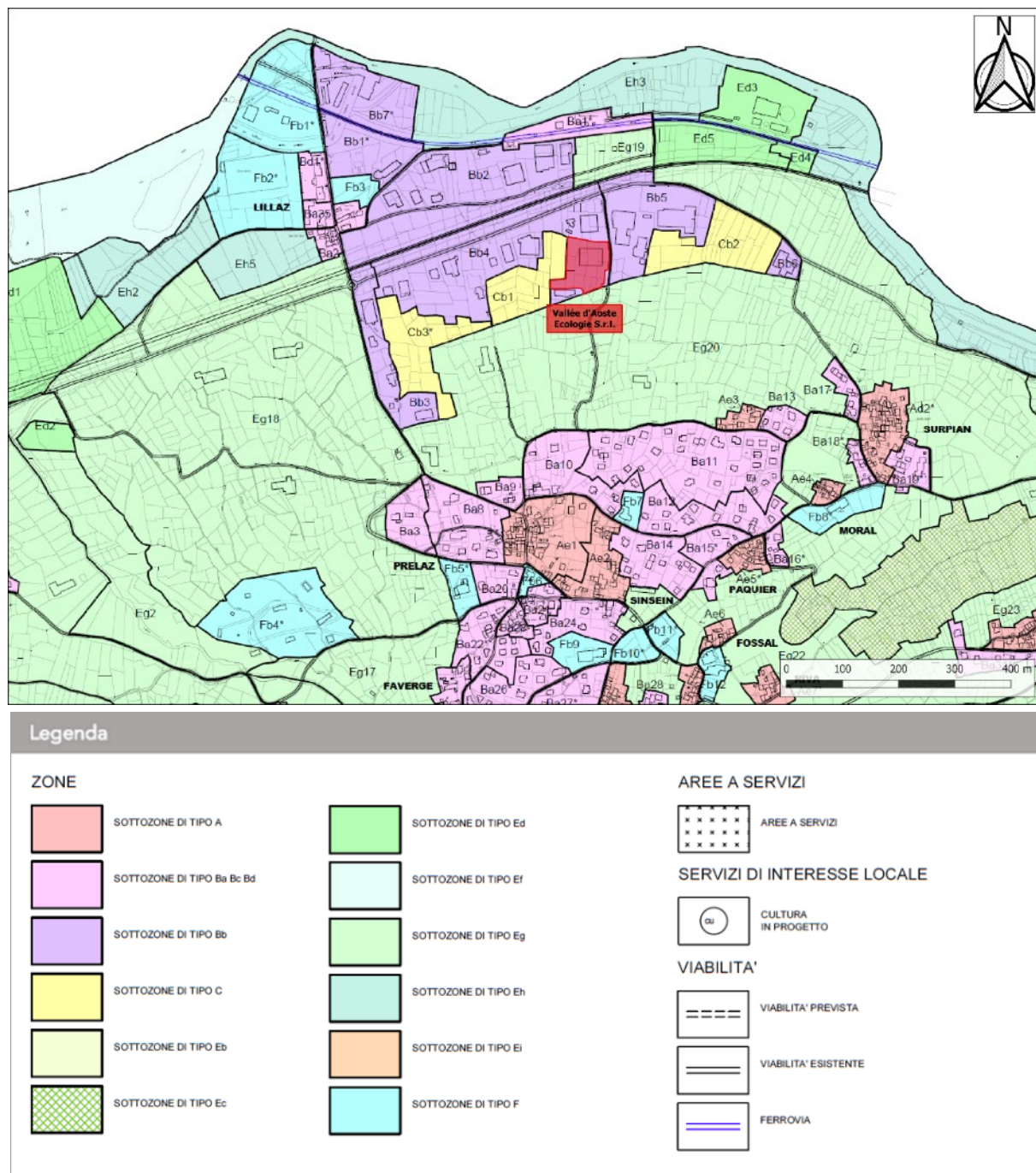


Figura 29: Estratto Tavola P4a1 - Zonizzazione, servizi e viabilità del P.R.G. - Scala 1:5'000.

Il comune di Saint-Marcel è dotato di Piano Regolatore Generale (P.R.G.C., nel seguito P.R.G.) approvato dalla Regione Valle d'Aosta con D.G.R. n. 11313 del 30 dicembre 1993, modificato con una Variante Sostanziale adottata dal Consiglio Comunale con D.C.C. n. 54 del 22 dicembre 2011 e successivamente adeguata alle proposte di modificazioni di cui alla D.G.R. n. 843 del 20 aprile 2012 ed infine ulteriormente modificato con numerose Varianti Parziali.

Gli studi geologici redatti dal Dr. Geol. Roby Vuillermoz sono invece stati approvati con D.G.R. n. 2048 del 27 luglio 2007.

Come mostra l'estratto cartografico della Tavola P4a1 "Zonizzazione, servizi e viabilità del PRG" riportato in precedenza, dal punto di vista urbanistico il sito in esame è inserito nelle sottozone "di **tipo B**" ai sensi dell'art. 46 delle N.T.A. del P.R.G. Tali sottozone includono le parti del territorio comunale costituite dagli insediamenti residenziali, artigianali, commerciali, turistici, terziari, totalmente o parzialmente edificati. In particolare, l'area in esame è cartografata nella sottozona **Bb4** denominata "Zona industriale 2".

Dal punto vincolistico si ricorda che l'area in esame risulta compresa all'interno degli ambiti inedificabili soggetti a rischio di inondazione per piena catastrofica (Art. 36).

**La destinazione urbanistica del sito oggetto del presente studio appare pertanto coerente con l'attività in esame e non presenta vincoli né di tipo ambientale, né paesaggistico, né urbanistico, contrastanti con le modifiche in progetto.**

#### 4.11. Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e vincolo idrogeologico

L'abitato principale del comune di Saint-Marcel è situato sulla destra orografica del Fiume Dora Baltea, sul conoide alluvionale formato dall'omonimo torrente. Oltre al Torrente Saint-Marcel che percorre il Vallone di Saint-Marcel prima di confluire nella Dora Baltea, nel territorio comunale sono inoltre presenti altri quattro modesti torrenti con andamento sud-nord, che scorrono due in sinistra orografica e due in destra orografica rispetto al torrente principale.

Va comunque osservato che in corrispondenza del punto di intervento e nell'areale circostante non sono presenti corsi d'acqua o impluvi possibile sede di deflussi incanalati.

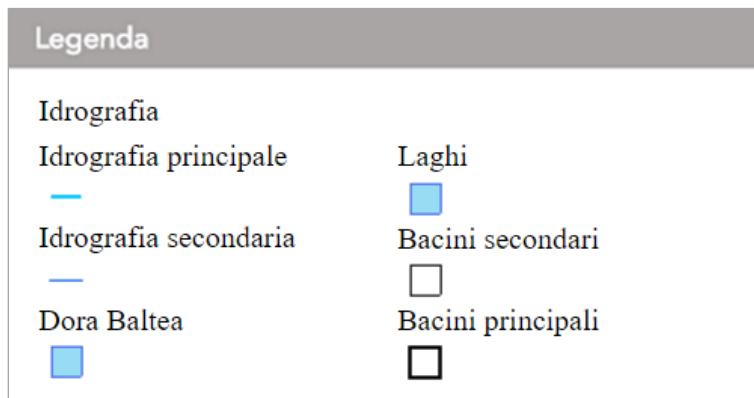
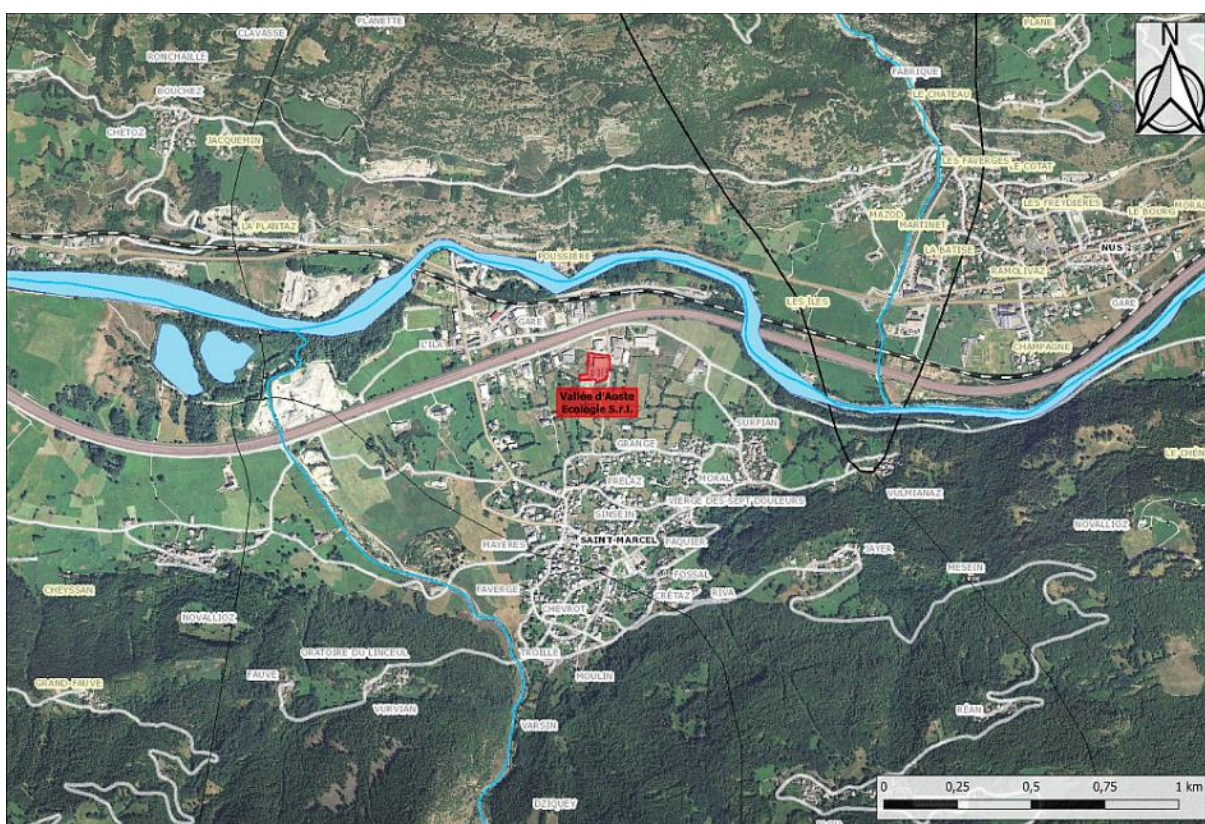


Figura 30: Idrografia - fonte: GeoNavigator SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

Nella figura precedente è stato riportato l'estratto della cartografia regionale relativa all'individuazione del reticolo idrico superficiale, dal quale si evince come i corsi d'acqua più prossimi all'area di interesse siano la Dora Baltea e il Torrente di Saint-Marcel ubicati rispettivamente a circa 220 m a nord e 945 m ad ovest del sito oggetto di studio e sull'altro versante il Torrente di Saint-Barthélemy, che scorre a circa 920 m a est dell'area in esame.



### Legenda

#### Concessioni - Derivazione acque pubbliche

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| ● presa, autolavaggio                | ◆ restituzione, civile e idroelettrico      |
| ● presa, civile e idroelettrico      | ◆ restituzione, scambio termico             |
| ● presa, scambio termico             | ◆ restituzione, idroelettrico               |
| ● presa, potabile e industriale      | ◆ restituzione, idroelettrico e industriale |
| ● presa, idroelettrico               | ◆ restituzione, idroelettrico e irriguo     |
| ● presa, idroelettrico e industriale | ◆ restituzione, idroelettrico e potabile    |
| ● presa, idroelettrico e irriguo     | ◆ restituzione, igienico e assimilati       |
| ● presa, idroelettrico e potabile    | ◆ restituzione, industriale                 |
| ● presa, igienico e assimilati       | ◆ restituzione, innevamento artificiale     |
| ● presa, industriale                 | ◆ restituzione, irriguo                     |
| ● presa, industriale e irriguo       | ◆ restituzione, piscicoltura                |
| ● presa, innevamento artificiale     |   |
| ● presa, irriguo                     |   |
| ● presa, piscicoltura                |   |
| ● presa, potabile                    |   |

Figura 31: Carta delle derivazioni delle acque pubbliche - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:5'000.

Come si evince dall'estratto cartografico riportato in precedenza relativo all'ubicazione delle derivazioni di acque pubbliche, il sito di interesse non interferisce con le aree di salvaguardia delle opere di captazione di acqua destinata al consumo umano ad uso potabile ai sensi dell'art. 94 D.lgs. n.152/06 (le prese più prossime al sito sono situate a oltre 600 m a est e a sud dell'area in esame).

L'area in esame non risulta soggetta ai seguenti vincoli:

- fasce PAI definite ai sensi del D.P.C.M. 24 luglio 1998;
- vincolo Idrogeologico.

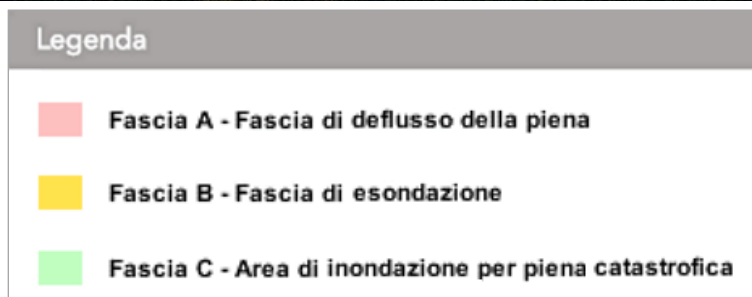


Figura 32: Fasce fluviale PAI - fonte: GeoPortale Regione Piemonte e GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:10'000.



Come mostra la cartografia di riferimento, il sito oggetto del presente studio è esterno alle fasce fluviali della Dora Baltea, così come cartografate dal PAI e definite ai sensi del D.P.C.M. 24 luglio 1998, che si estendono a oltre 200 m a nord dell'area in esame.

Il PAI ha inoltre avviato un processo di verifica del "quadro dei dissesti" attraverso l'utilizzo di strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica che possono verificare alla scala adeguata le effettive situazioni di dissesto e di rischio idraulico ed idrogeologico che insistono sui vari territori comunali.



Legenda	
Area di frana attiva (Fa) - All. 4.1	Area di conoide attivo parzialmente protetta
Area di frana attiva (Fa)	Area di conoide completamente protetta
Area di frana stabilizzata (Fs)	Area a pericolosità molto elevata non perimetrata (Ee)
Area di frana quiescente (Fq)	Area a pericolosità elevata non perimetrata (Em)
Area a pericolosità media o moderata (Em)	Area a pericolosità molto elevata non perim. (Ve)
Area a pericolosità molto elevata (Ee) - All. 4.1	Area a pericolosità molto elevata non perim. (Ee) - All. 4.1
Area a pericolosità molto elevata (Ee)	Area di frana attiva non perimetrata (Fa)
Area di conoide attivo non protetta - All. 4.1	Area di frana quiescente non perimetrata (Fq)
Area di conoide attivo non protetta	Area di frana stabilizzata non perimetrata (Fs)

Figura 33: Carta dei dissesti PAI - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVda - Scala 1:5'000.

L'analisi della pericolosità geomorfologica e idrogeologica mostra che il territorio oggetto di intervento ricade in area di conoide protetta (Cn).

Sono infine sottoposti a vincolo idrogeologico terreni di qualsiasi natura e destinazione che, per effetto di forme di utilizzazione contrastanti con le norme di cui agli artt. 7, 8 e 9 del R.D. 3267 del 1923 e s.m.i. possono con danno pubblico subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque. Come illustrato nella figura seguente l'area oggetto del presente studio non rientra all'interno della perimetrazione del vincolo idrogeologico di cui al R.D. n 3267 del 30 dicembre 1923 e s.m.i.



Figura 34: Carta del vincolo idrogeologico - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

#### 4.12. Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Bacino del Po (PGRA)

L'esistenza nel territorio italiano dei Piani stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), redatti ai sensi della Legge 183/89, ha fornito un'adeguata base di partenza, opportunamente aggiornata, omogenizzata e valorizzata, per l'adempimento agli obblighi di cui alla Direttiva 2007/60/CE. La Direttiva 2007/60/CE cosiddetta "Direttiva alluvioni", entrata in vigore il 26 novembre 2007, ha istituito "un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni all'interno della Comunità".

In linea con i principi internazionali di gestione dei bacini idrografici già sostenuti dalla Direttiva 2000/60/CE (Direttiva Acque), la Direttiva Alluvioni promuove un approccio specifico per la gestione dei rischi di alluvioni e un'azione concreta e coordinata a livello comunitario, in base alla quale gli Stati membri dovranno individuare tutte le aree a rischio di inondazioni, mappare l'estensione dell'inondazione e gli elementi esposti al rischio in queste aree e adottare misure adeguate e coordinate per ridurre il rischio di alluvione. Ai sensi della Direttiva, tutti gli Stati membri devono pertanto dotarsi di piani di gestione del rischio di alluvioni che contemplino tutti gli aspetti della gestione del rischio e in particolare *"la prevenzione, la protezione, e la preparazione, comprese la previsione di alluvioni e i sistemi di allertamento"*. Inoltre, gli Stati membri devono coordinare le loro attività di gestione del rischio di alluvione nei bacini idrografici condivisi con i paesi terzi, prestando attenzione a non attuare misure che aumenterebbero il rischio di alluvione nei paesi limitrofi.

I Piani di gestione del rischio di alluvione sono stati predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali dei 5 distretti idrografici in cui è suddiviso il territorio nazionale (fiume Po, Alpi Orientali, Appennino settentrionale, Appennino centrale, Appennino Meridionale) nonché dalle regioni Sardegna e Sicilia. Il periodico riesame e l'eventuale aggiornamento dei Piani ogni 6 anni consentono di adeguare la gestione del rischio di alluvioni alle mutate condizioni del territorio, anche tenendo conto del probabile impatto dei cambiamenti climatici sul verificarsi di alluvioni.

La Direttiva 2007/60/CE è stata recepita nell'ordinamento italiano con il con il D.Lgs. 49/2010, tenendo conto anche della normativa nazionale vigente, in particolar modo del D.Lgs. 152/2006 (recepimento italiano della Direttiva 2000/60/CE) e del D.P.C.M. 29 settembre 1998. La competenza per la predisposizione delle valutazioni preliminari del rischio, dell'elaborazione delle mappe di pericolosità e rischio e della redazione dei piani di gestione è affidata alle Autorità di Bacino distrettuali a norma del D.Lgs. 152/2006, in conformità con le attività di predisposizione dei Piani di Assetto Idrogeologico già svolte. Alle Regioni e Province autonome, in coordinamento tra loro e con il Dipartimento di

Protezione Civile, spetta il compito di predisporre la parte dei piani di gestione per il distretto idrografico di riferimento relativa al sistema di allertamento nazionale e regionale per il rischio idraulico ai fini di protezione civile.

Sulla base della valutazione preliminare del rischio si individuano le aree per le quali sussisterebbe un rischio potenziale significativo di alluvioni o si possa ritenere probabile che questo si generi. Per queste zone riconosciute potenzialmente esposte a rischio di alluvioni sono state predisposte mappe di pericolosità e rischio di alluvioni. Tali mappe contengono la perimetrazione delle aree geografiche che potrebbero essere interessate dall'esonazione di un corso d'acqua secondo i seguenti scenari:

- scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi;
- media probabilità di alluvioni;
- elevata probabilità di alluvioni;

indicando per ogni scenario i seguenti elementi:

- estensione dell'inondazione;
- altezza idrica o livello;
- caratteristiche del deflusso (velocità e portata).

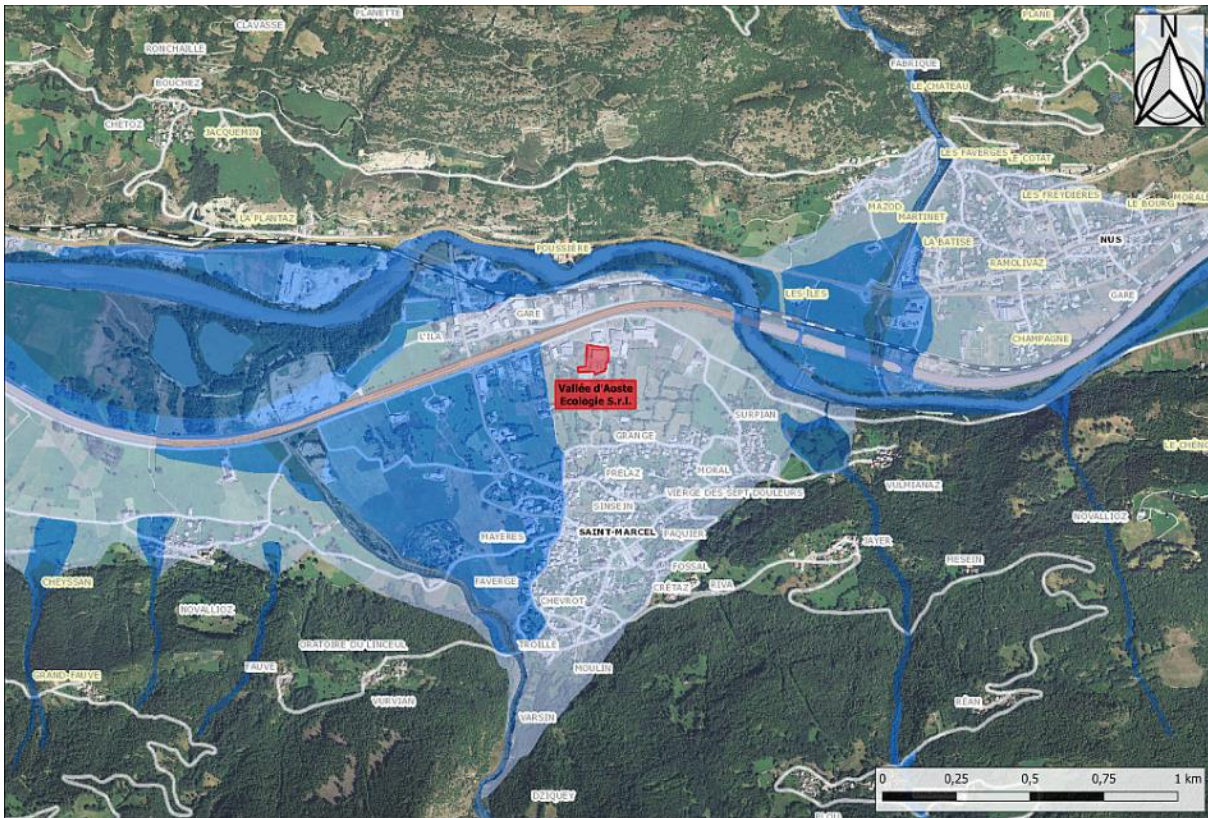


Figura 35: Mappa pericolosità alluvioni - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

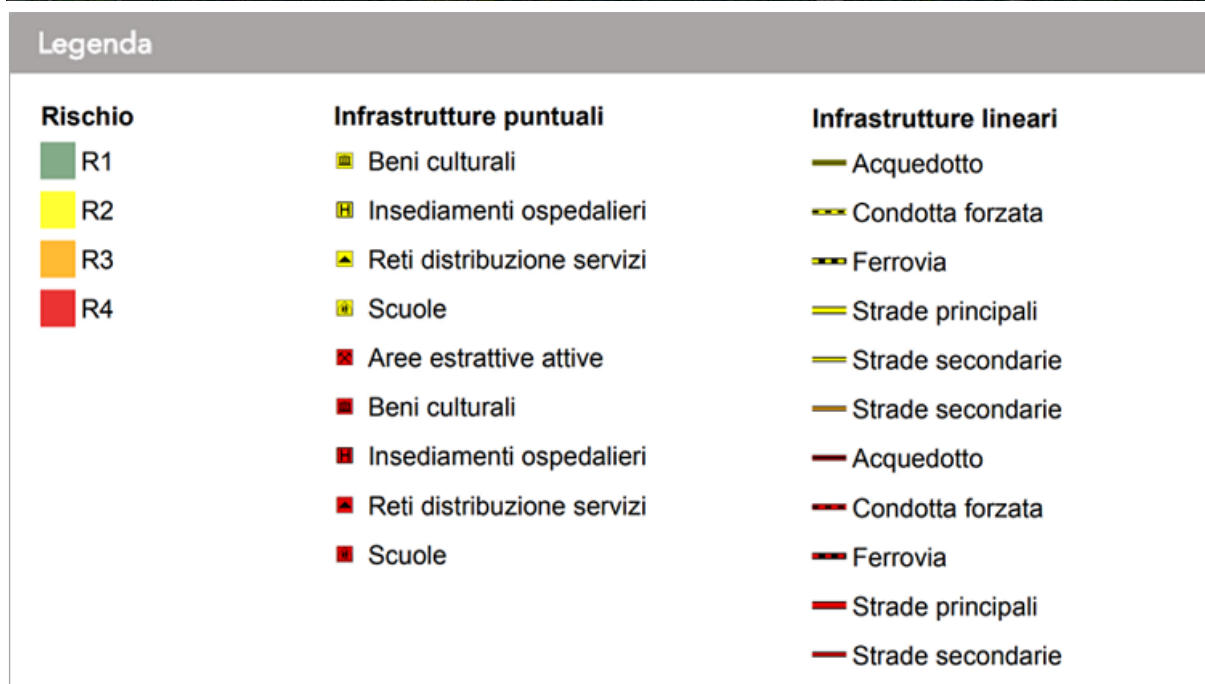
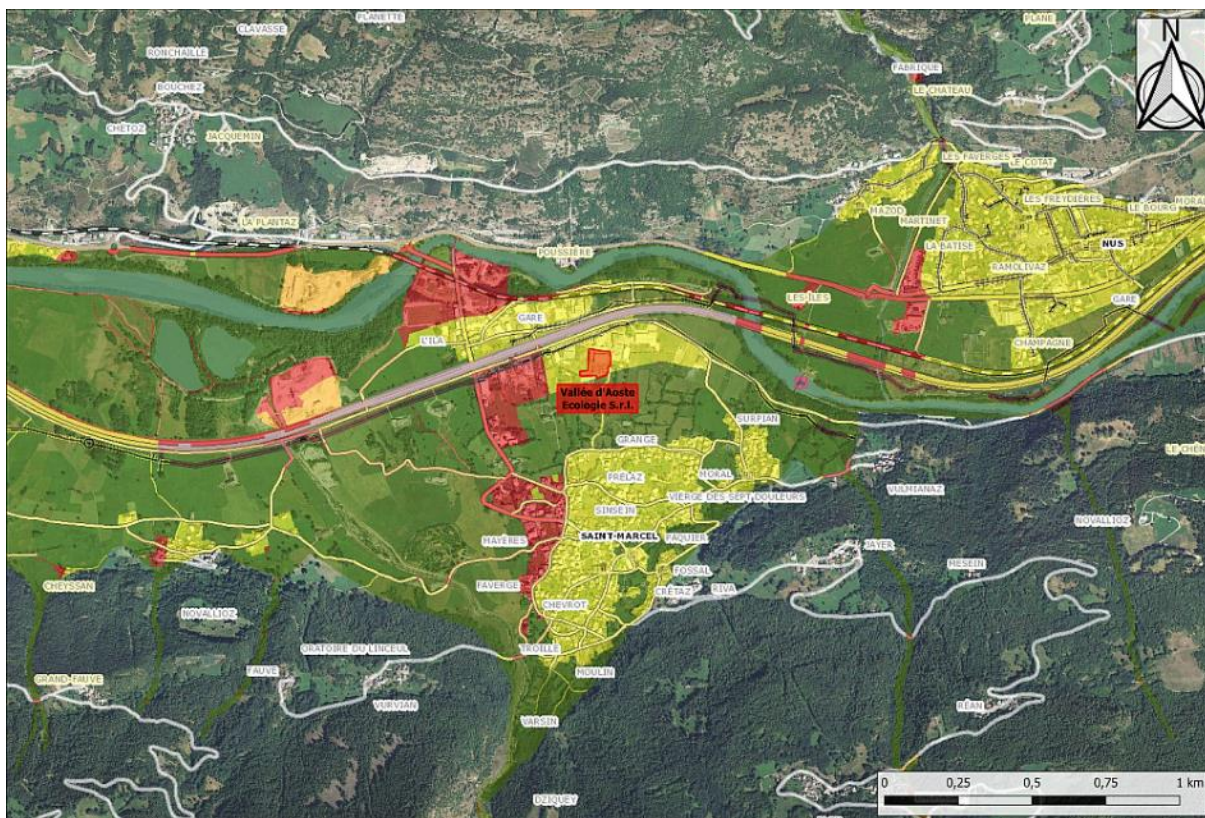


Figura 36: Mappa rischio alluvioni - fonte: GeoNavigatore SCT - RAVdA - Scala 1:10'000.

Le mappe di rischio indicano le potenziali conseguenze negative derivanti da alluvioni per ciascuno dei tre scenari di pericolosità. Il D.Lgs. 49/2010, di recepimento della Direttiva, prevede 4 classi di rischio espresse in termini di:

- numero di abitanti potenzialmente interessati;

- infrastrutture e strutture strategiche;
- beni ambientali, storici e culturali;
- distribuzione e tipologia delle attività economiche;
- presenza di impianti potenzialmente inquinanti (Allegato I D.Lgs. 59/2005) e di aree protette (Allegato 9 parte III D.Lgs. 152/2006);
- altre informazioni considerate utili, come le aree soggette ad alluvioni con elevato volume di trasporto solido e colate detritiche o informazioni su fonti rilevanti di inquinamento.

Le mappe di pericolosità e rischio di alluvioni sono state così realizzate a partire dai PAI ed in accordo con gli “*Indirizzi operativi*” emanati dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con il contributo di ISPRA Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, delle Autorità di Bacino Nazionali e del Tavolo tecnico Stato-Regioni.

Sulla base delle mappe di pericolosità e rischio di alluvioni le autorità competenti hanno quindi predisposto i Piani di gestione del rischio di alluvioni coordinati a livello di distretto idrografico. Il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), introdotto dalla Direttiva europea 2007/60/CE (recepita nel diritto italiano con D.Lgs. 49/2010 per ogni distretto idrografico), deve orientare, nel modo più efficace, l’azione sulle aree a rischio significativo organizzate e gerarchizzate rispetto all’insieme di tutte le aree a rischio, definire gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento a scala distrettuale, in modo concertato fra tutte le amministrazioni e gli enti gestori, con la partecipazione dei portatori di interesse e il coinvolgimento del pubblico in generale.

Le misure del piano si devono concentrare su tre obiettivi principali:

- migliorare nel minor tempo possibile la sicurezza delle popolazioni esposte utilizzando le migliori pratiche e le migliori tecnologie disponibili a condizione che non comportino costi eccessivi;
- stabilizzare nel breve termine e ridurre nel medio termine i danni sociali ed economici delle alluvioni;
- favorire un tempestivo ritorno alla normalità in caso di evento.

L’articolazione su più livelli territoriali e la conseguente declinazione delle linee di azione generali in obiettivi locali sempre più precisi e pertinenti è un passaggio importante per organizzare le azioni in ordine di priorità e meglio allocare i finanziamenti sulle azioni più efficaci ed urgenti. Il piano tiene conto della attuale organizzazione del sistema nazionale per la prevenzione, previsione e gestione dei

rischi naturali per favorire l'attuazione delle misure e per confermare che le autorità statali, regionali e locali, con le loro azioni congiunte, lavorano insieme per la gestione dei rischi di alluvioni.

La comunicazione e la partecipazione pubblica all'iter di elaborazione dei piani di gestione del rischio di alluvioni rivestono, secondo la Direttiva, un ruolo strategico ai fini della condivisione e legittimazione dei piani stessi. A tal fine, le Autorità di bacino distrettuali e le Regioni afferenti al bacino idrografico, in coordinamento tra loro e con il Dipartimento nazionale della Protezione Civile, ciascuna per le proprie competenze, devono mettere a disposizione del pubblico la valutazione preliminare del rischio di alluvioni, le mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni ed i piani di gestione del rischio di alluvioni.

Nell'ambito delle attività connesse alla gestione del rischio di alluvioni, in ottemperanza alla Direttiva Europea 2007/60/CE, recepita nel diritto italiano con D.Lgs. 49/2010, **il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) il sito in esame all'interno delle zone con scarsa probabilità di alluvione (TR 500 anni). Dall'analisi della mappa di rischio emerge invece che l'area industriale di Saint-Marcel in cui è inserito il sito in esame è classificata a rischio moderato.** Considerate le modifiche oggetto della presente valutazione non si ritiene che tali inquadramenti costituiscano elementi ostativi e/o penalizzanti al progetto.



## 5. FATTORI DI PRESSIONE ASCRIVIBILI ALL'INTERVENTO IN PROGETTO

Di seguito sono analizzati gli impatti, che la realizzazione del progetto potrebbe determinare sullo stato e sulla qualità delle diverse componenti ambientali (matrici) e delle attività antropiche coinvolte, nelle fasi lavorative di esercizio dell'impianto.

L'impatto ambientale può essere inteso come il risultato di un intervento antropico che provoca mutamenti in una o più componenti ambientali. L'analisi dei possibili effetti in fase di esercizio è stata sviluppata considerando tutte le componenti ambientali potenzialmente interessate.

I potenziali fattori di pressione sull'ambiente, strettamente connessi con le attività svolte dall'impianto mobile di frantumazione riguardano fondamentalmente quattro matrici ambientali:

1. aria,
2. suolo,
3. acqua,
4. rifiuti.

Per svolgere il ciclo di lavorazione dei rifiuti non è necessario costruire opere edili; ne deriva che non devono essere utilizzate risorse dal suolo o dall'ambiente circostante ai fini realizzativi.

In seguito, si fornisce una panoramica del potenziale inquinamento e dei potenziali disturbi che si potrebbero verificare connessi alle attività dell'impianto in esame.

Rispetto alle componenti ambientali identificate, sono stati individuati i fattori, derivanti dalla gestione dell'impianto, che possono avere un potenziale impatto su tali componenti. Le principali potenziali cause di impatto individuate sono:

FATTORE AMBIENTALE	EFFETTI ANALIZZATI
EMISSIONI IN ATMOSFERA	Effetti sulla qualità dell'aria in considerazione delle emissioni in atmosfera derivanti dall'attività.
VIABILITA'	Effetti sulla qualità dell'aria in considerazione dell'eventuale traffico veicolare indotto dal progetto.
RUMORE	Effetti sull'ambiente circostante in considerazione delle emissioni sonore dovute ai macchinari, attrezzature e mezzi utilizzati.
RIFIUTI	Rifiuti prodotti dalle operazioni di recupero.
ACQUE SOTTERRANEE	Effetti sulla qualità delle acque sotterranee in considerazione delle peculiarità dell'attività di recupero svolta all'interno del sito in esame.
SCARICHI E ACQUE SUPERFICIALI	Effetti sulla qualità delle acque superficiali in considerazione delle peculiarità dell'attività di recupero svolta all'interno del sito in esame.
USO DEL SUOLO	Impiego del suolo per lo svolgimento delle operazioni di recupero dei rifiuti
PAESAGGIO	Influenza sugli aspetti paesaggistici, sulla flora e sulla fauna
INCIDENTI GRAVI E CALAMITÀ	Effetti causati da un evento incidentale o da una calamità naturale sulle attività in progetto.

### 5.1. Emissioni in atmosfera

Le modifiche proposte non determinano effetti significativi sulla qualità dell'aria. Le emissioni derivanti dalla movimentazione dei rifiuti gestiti mediante mezzi d'opera e dal generatore di alimentazione della presso-cesoia hanno caratteristiche rispondenti alla normativa vigente per motori a combustione interna e sono sottoposti a una puntuale e accorta manutenzione.

Inoltre, il raggiungimento delle potenzialità massime annue richieste con la presente modifica è strettamente funzionale al piano di investimenti aziendale che prevede anche la sostituzione periodica dei mezzi d'opera e delle attrezzature dell'impianto con sistemi più moderni e a minor impatto ambientale secondo logiche economiche (di minor consumo) ed ecologiche (acquisti verdi).

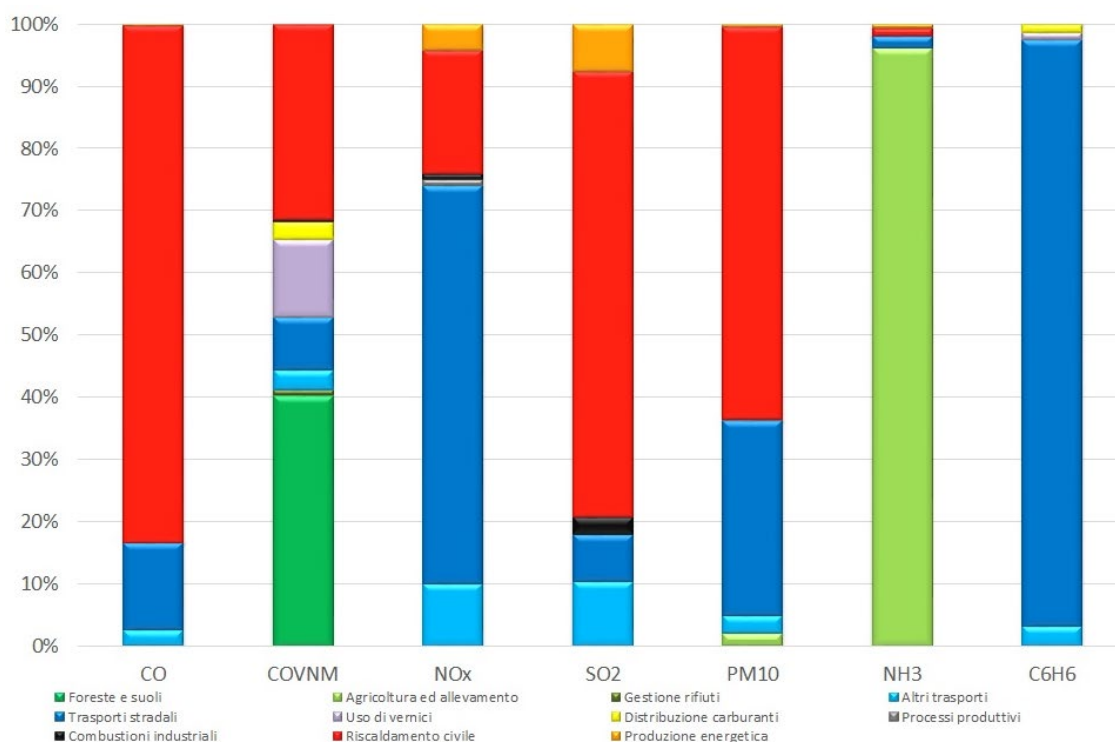


Figura 37: apporti delle diverse fonti alle emissioni di un certo inquinante. Inquinanti primari, fondovalle centrale – fonte: Arpa Vda

**Le attuali emissioni in atmosfera dell'impianto risultano poco significative e prive di reali impatti sulla qualità dell'aria, non si ritiene che l'aumento della potenzialità dell'impianto in termini di movimentazione possa generare variazioni tali da necessitare ulteriori misure di mitigazione, cautela e/o contenimento diverse da quelle in essere.**

Nel successivo paragrafo si valutano le componenti emissive, anch'esse trascurabili, legate alla componente viabilità.

## 5.2. Viabilità

Il traffico veicolare indotto dall'impianto esistente insiste per circa 5,1 km sulla Strada Statale 26 dopo i quali si innesta sull'autostrada A5 presso lo svincolo di Nus.

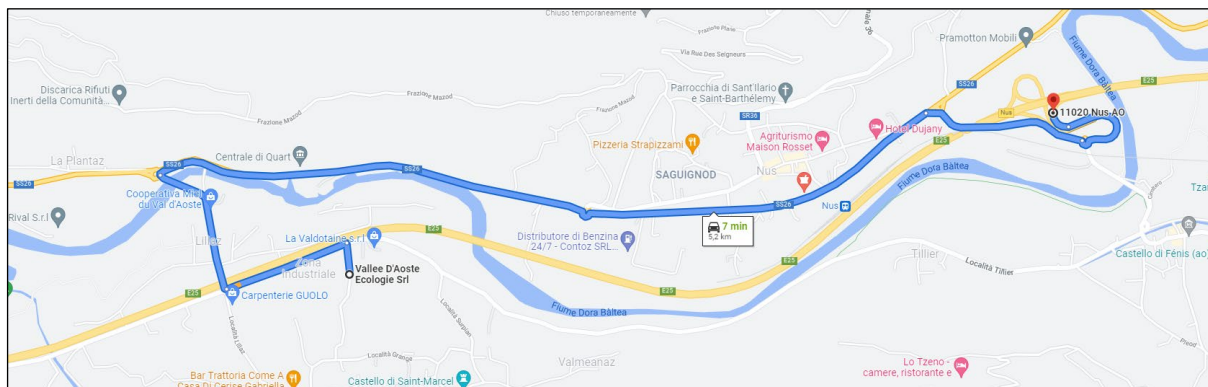


Figura 38: Viabilità di accesso al sito - fonte: Google My Maps®.

Al fine di verificare lo scenario di progetto si è provveduto a stimare i flussi aggiuntivi indotti dalla modifica proposta **nella configurazione di massima potenzialità al fine di valutare cautelativamente il worst case**. Rispetto alla stima utilizzata in sede di Studio Preliminare, nell'ambito del presente Studio di Impatto Ambientale, si è provveduto ad una valutazione di dettaglio che conferma, come si evidenzierà nel proseguo del presente paragrafo, sia l'estrema cautela adottata in sede di progettazione preliminare che l'assenza di fattori che possano essere potenziale fonte di criticità per il deflusso dei veicoli sulla rete viabile esistente.

L'indotto veicolare atteso, in riferimento all'ora di massima punta (7:30 – 8:30), e nel solo caso di raggiungimento della massima potenzialità richiesta con la presente modifica risulta:

- **addetti:** circa **15 unità** organizzati su un unico turno 8:00 – 12:00 e 14:00 -18:00 (+6 unità rispetto alla situazione attuale)
- coefficiente di occupazione del mezzo privato pari a 1 (ogni dipendente raggiunge il posto di lavoro con la sua auto)
- **numero di veicoli pesanti** pari a circa **9.463 veicoli/anno in ingresso ed in uscita con una distribuzione costante all'interno dell'anno (circa +7.300 veicoli/anno rispetto alla situazione attuale)**
- 240 giorni/anno lavorativi, da cui ne deriva che mediamente il traffico pesante giornaliero aggiuntivo è pari a  $7.300 / 240 = 30$  veicoli/giorno
- i mezzi pesanti in ingresso ed in uscita dall'area sono distribuiti uniformemente nell'arco del periodo lavorativo della giornata (8:00-12:00 / 14:00-18:00)

Per quanto riguarda l'**indotto di mezzi pesanti il valore calcolato** deriva dalla tabella riportata in Allegato 1 al presente Studio di Impatto Ambientale dove si considerano (a differenza della semplificazione cautelativa adottata in fase di Studio Preliminare):

- i veicoli fuori uso (codice EER 160104\*) in ingresso all'impianto con i seguenti mezzi:
  - carro attrezzi da 1 veicolo: 12,5 % dei viaggi;
  - carro attrezzi da 2 veicoli: 37,5 % dei viaggi;
  - bisarca da 6 posti: 50,0 % dei viaggi;
- la suddivisione percentuale, per tutti gli altri rifiuti, tra:
  - la quota prodotta internamente dall'attività di gestione dei veicoli fuori uso (che non genera viaggi in ingresso all'impianto);
  - la quota ritirata da terzi (che genera viaggi in ingresso all'impianto);
- per ogni tipologia di rifiuti la tipologia di veicoli con cui vengono conferiti i rifiuti in ingresso e la tipologia di veicoli con cui i rifiuti vengono allontanati dall'impianto per essere destinati agli impianti di destinazione finale;
- non sono considerate, cautelativamente, ulteriori ottimizzazioni delle modalità di trasporto che, in ogni caso, saranno progressivamente attuate con l'aumento delle potenzialità.

Per quanto riguarda l'**impatto sulla viabilità locale** si rimanda alla **relazione specialistica "Componenti Mobilità, Sistema dei Trasporti e Traffico – Maggio 2022 – rev. 0"** redatto dallo Studio TTA di Torino che, previa analisi di dettaglio della viabilità locale del comune di Saint Marcel, 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."*

Per quanto riguarda l'impatto del traffico indotto sulle componenti rumore e qualità dell'aria risulta impossibile, per le leggi chimico-fisiche che regolano la diffusione del suono e la dispersione degli inquinanti in atmosfera, non considerare il traffico veicolare insistente sull'Autostrada A5 che risulta sempre presente in un'intorno di 300 metri da tutte le arterie coinvolte.

Il traffico veicolare sull'Autostrada A5 è rilevabile mediante l'indicatore "FLU\_EM\_001 - Flussi di traffico autoveicolare" la cui quantificazione è necessaria per la valutazione integrata della qualità dell'aria, richiesta dalla normativa. La quantificazione dell'indicatore è inoltre collegata alla misura

“QA2.a – Rilevamento dei flussi di traffico” del piano Regionale per il risanamento, il miglioramento e il mantenimento della Qualità dell’Aria (Legge regionale 30 gennaio 2007, n. 2 - Disposizioni in materia di tutela dall’inquinamento atmosferico ed approvazione del Piano regionale per il risanamento, il miglioramento ed il mantenimento della qualità dell’aria per gli anni 2007/2015”).

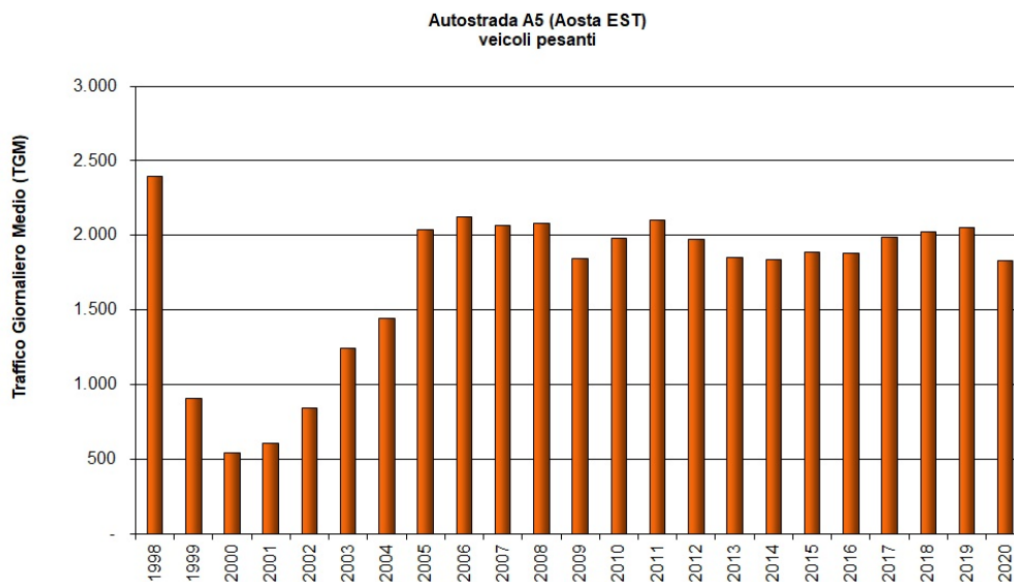


Figura 39: Traffico Giornaliero Medio (TGM) – Aosta EST – fonte: Arpa Vda

Il flusso di circa 40 veicoli pesanti al giorno (indotto + esistente) confrontato con i circa 2000 insistenti sull’autostrada A5 nel 2019 (il dato 2020 è sicuramente influenzato dalla pandemia globale in atto) rappresenta una quota pari al 2%.

Considerata tale percentuale, che si verificherebbe solo nella peggiore condizione richiesta, **si ritiene che gli effetti sulla componente rumore e qualità dell’aria del traffico veicolare indotto dalla modifica proposta siano trascurabili rispetto agli effetti derivanti dai flussi della vicina autostrada A5 e pertanto non si ritengono necessari ulteriori approfondimenti in merito anche in considerazione del fatto che le potenzialità richieste saranno raggiunte progressivamente (si prevede in particolare una prima fase implementativa che prevede un limite al 50% della potenzialità massima richiesta).**

A conferma di quanto sopra il sistema modellistico di dispersione utilizzato in ARPA Valle d’Aosta evidenzia come l’andamento degli inquinanti nel fondo valle sia influenzato da centri abitati e rete stradale/autostradale in un contesto di qualità dell’aria che si può definire “molto buono” per tutti gli inquinanti.

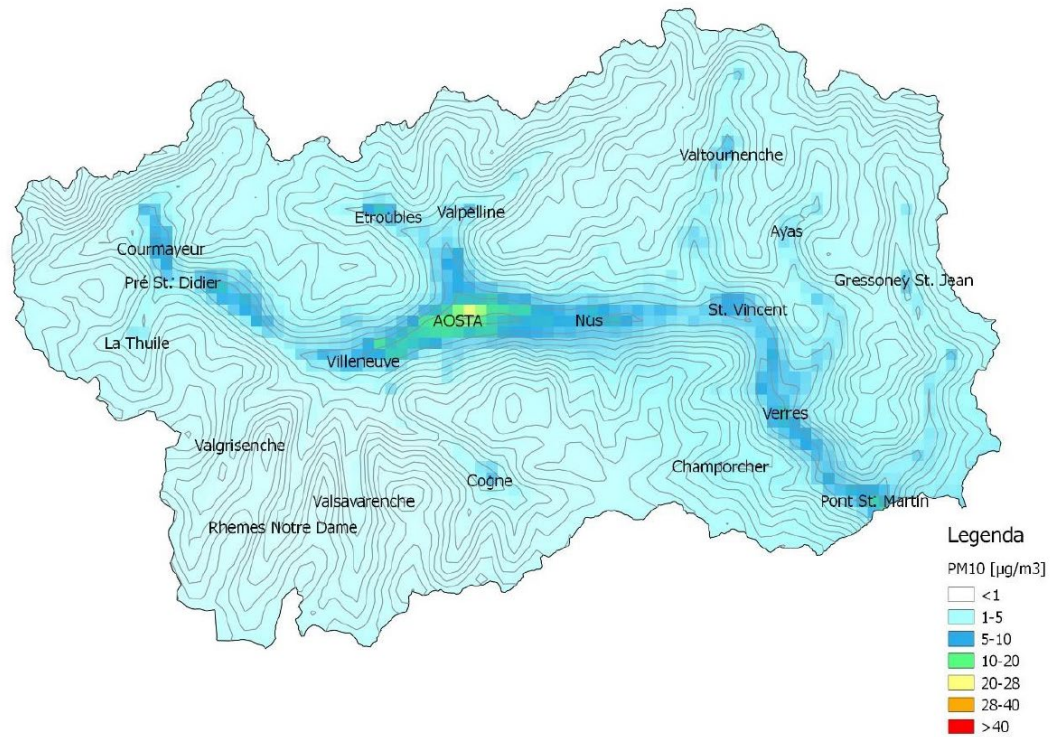


Figura 40: Valori medi annuali di PM10 stimati tramite simulazione modellistica nel 2021 – fonte: Qualità dell'Aria in Valle d'Aosta, Rapporto 2021, Arpa VdA

### 5.3. Rumore

Si rimanda alla Valutazione Preliminare di Impatto Acustico allegata al presente Studio di Impatto Ambientale che adottando cautelativamente lo scenario della potenzialità nominale della pressa cesoia (15 veicoli all'ora pari a 120 al giorno) ha verificato il rispetto dei limiti vigenti presso i ricettori.

Si specifica che tale scenario cautelativo non sarà raggiunto con la presente modifica che, nella "Fase 2, 100%", prevede un massimo carico di lavoro dell'impianto, nel suo complesso, inferiore al 50% della potenzialità nominali raggiungibili con le dotazioni previste.

### 5.1. Produzione di rifiuti

L'impianto risponde all'esigenza del territorio di gestione dei rifiuti costituiti da veicoli fuori uso e/o altre tipologie prodotte da realtà produttive della Valle. L'esercizio dell'attività nel rispetto del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. favorisce il recupero dei rifiuti, i principi dell'economia circolare e una gestione "di prossimità" dei rifiuti evitando trasporti degli stessi per lunghe distanze con relativi impatti energetici, ambientali e di rischio.

Le modifiche richieste con la presente istanza derivano dall'esigenza di continuo miglioramento e dalla necessità di fornire al territorio stesso un'adeguata potenzialità di gestione delle tipologie di rifiuti autorizzate.

### 5.2. Scarichi idrici

Le modifiche proposte non generano scarichi idrici soggetti agli adempimenti autorizzativi di cui al D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

### 5.3. Acque sotterranee

Le modifiche proposte non generano rischi potenziali e/o impatti sulla componente acque sotterranee. Uso del suolo. Si conferma quanto già indicato nelle precedenti istanze di Valutazione di Impatto Ambientale a cui è stato sottoposto l'impianto.

### 5.4. Paesaggio

Le modifiche proposte non presentano alcuna tipologia di impatto sulla componente Paesaggio. Si conferma quanto già indicato nelle precedenti istanze di Valutazione di Impatto Ambientale a cui è stato sottoposto l'impianto.



### 5.5. Incidenti gravi, calamità, cambiamenti climatici

La semplicità impiantistica e il tipo di lavorazione non hanno modo di produrre incidenti gravi a danno dell'ambiente e/o calamità. In caso di eventi climatici particolarmente sfavorevoli con allerta meteo "Rossa: fenomeni molto intensi" le lavorazioni sulle aree esterne saranno cautelativamente sospese.

## 6. CONCLUSIONI

Si ripropone, a conclusione del presente Studio, allegato alla domanda ai sensi dell'art. 27bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. la tabella riepilogativa degli impatti attesi da cui si evince che le modifiche in progetto non generano effetti ambientali significativi.

<i>Elementi e fattori da considerare</i>	<i>Si/No</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Magnitudo – Durata</i>
<b>DIMENSIONI DELL'INTERVENTO</b>			
L'intervento comporta un'occupazione dei terreni su vasta scala	NO	L'area dedicata alle attività di gestione rifiuti non viene modificata con l'intervento in progetto.	-
L'intervento comporta l'impiego di molta manodopera	NO	L'aumento della potenzialità impiantistica richiederà un aumento del personale stimato in circa 2 unità.	-
L'intervento modificherà le condizioni sanitarie	NO		-
La realizzazione o il funzionamento dell'intervento generano volumi di traffico	SI	Il traffico indotto previsto analizzato mediante specifica analisi trasportistica ha dimostrato l'assenza di fattori che possano essere fonte di criticità per il deflusso dei veicoli sulla rete viabile esistente.	Magnitudo impatto: Bassa Durata: Pari alla durata dell'impianto Effetto: Reversibile
L'intervento verrà smantellato al termine di un periodo determinato	SI	Al termine dell'attività dell'azienda l'impianto potrà essere rimosso	-
<b>PRODUZIONE DI RIFIUTI</b>			
L'intervento comporta l'eliminazione di rifiuti industriali o urbani	SI	La finalità dell'intervento è quella di gestire i rifiuti favorendone il recupero e il corretto smaltimento.	Magnitudo impatto: Media Durata: Permanente Effetto: Permanente

<i>Elementi e fattori da considerare</i>	<i>Si/No</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Magnitudo – Durata</i>
<b>CUMULO CON ALTRI PROGETTI</b>			
L'intervento può generare conflitti nell'uso delle risorse con altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione?	NO	-	-
Le emissioni in atmosfera, gli scarichi idrici o nel sottosuolo possono cumularsi con le perturbazioni all'ambiente generale da altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione che insistono sulla stessa area?	NO	L'impianto attualmente in esercizio non interferisce con altri progetti. Il cumulo delle modifiche proposte con l'impianto esistente non presenta effetti significativi sull'ambiente	Pari alla durata dell'intervento. Effetto Reversibile
<b>UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI</b>			
L'intervento richiederà apporti significativi in termini di energia, materiali o altre risorse	NO		-
L'intervento richiede apporti idrici	NO		-
L'intervento richiederà l'utilizzo di risorse non rinnovabili	NO		-

<i>Elementi e fattori da considerare</i>	<i>Si/No</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Magnitudo – Durata</i>
<b>INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI</b>			
L'intervento dà luogo ad emissioni in atmosfera generate dall'utilizzo del combustibile, dai processi di produzione, dalla manipolazione dei materiali delle attività di costruzione o da altre fonti	SI	L'utilizzo di combustibile è previsto solo per alimentare i motori dei mezzi d'opera e del generatore asservito alla pressa. Tali sistemi sono dotati di presidi agli scarichi previsti dalla normativa vigente per le macchine a combustione. Si ritiene quindi che l'intensità delle emissioni convogliate risulterà essere trascurabile, nel rispetto dei limiti stabiliti dal D.Lgs. n. 152/06 e non comporterà impatti o rischi significativi per l'ambiente.	Magnitudo impatto: Bassa Durata: Pari alla durata dell'intervento Effetto: Reversibile
L'intervento può provocare l'inquinamento dei suoli e delle acque di falda	NO	I rifiuti vengono gestiti su aree impermeabilizzate e dotate di sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche.	-
L'intervento provocherà l'immissione nell'ambiente di rumore, vibrazioni, luce, calore, odore o altre reazioni	NO	Non si prevedono nuove immissioni significative nell'ambiente rispetto all'impianto attualmente in esercizio	-
L'intervento può dar luogo ad elementi di perturbazioni dei processi geologici o geotecnici	NO		-
L'intervento altera il paesaggio sia dal punto di vista visivo, sia con riferimento agli aspetti storico-monumentali e culturali?	NO		-
L'intervento può dar luogo ad elementi di perturbazione delle condizioni idrografiche, idrologiche e idrauliche?	NO		

<i>Elementi e fattori da considerare</i>	<i>Si/No</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Magnitudo – Durata</i>
<b>RISCHIO DI INCIDENTI</b>			
La realizzazione dell'intervento comporta lo stoccaggio, la manipolazione o il trasporto di sostanze pericolose (infiammabili, esplosive, tossiche, radioattive, cancerogene o mutagene)?	NO		-
L'intervento, nella sua fase di funzionamento, genera campi elettromagnetici o altre radiazioni che possono influire sulla salute umana o su apparecchiature elettroniche vicine?	NO		-
L'intervento comporta l'uso regolare di pesticidi e diserbanti?	NO		-
L'impianto può subire un guasto operativo tale da rendere insufficiente le normali misure di protezione ambientale?	NO		-
Vi è il rischio di rilasci di sostanze nocive all'ambiente o di organismi geneticamente modificati?	NO		-

La normativa vigente di riferimento prevede che gli impatti potenziali debbano essere caratterizzati anche attraverso i seguenti attributi: durata, reversibilità, frequenza e valutati rispetto alla cumulabilità con altri progetti.

Dall'analisi effettuata emerge che:

1. gli impatti sui vari comparti ambientali risultano bassi o nulli;
2. l'analisi della loro durata, reversibilità, frequenza mette in evidenza quanto i loro effetti siano perlopiù temporanei, vale a dire che non permangano anche dopo il termine dell'attività in essere, siano perlopiù reversibili e non si verificano costantemente durante tutto l'esercizio dell'attività ma abbiano un carattere periodico legato alla tipologia di attività che viene svolta di volta in volta nell'impianto;

3. nelle immediate vicinanze sono presenti altre attività che producono impatti ambientali potenzialmente cumulabili con quelli generati dall'intervento in oggetto ma, considerati gli impatti nulli o bassi dell'intervento, anche l'effetto di cumulo generato dalla presente variante può ritenersi tale.

Torino, 07/06/2022

Ing. Renato Lacroce



Macro tipologia	Codici CER	Richiesta (Mg/a)	Attuale (Mg/a)	% ritirati da terzi	% prodotta da gestione veicoli fuori uso (160104*)	INGRESSI				USCITE			
						Tipo veicolo trasporto	Portata media veicolo (kg)	Numero veicoli (v/a)	Attuale (v/a)	Tipo veicolo trasporto	Portata media veicolo (kg)	Numero veicoli (v/a)	Attuale (v/gg)
Veicoli fuori uso	160104*	15000	1800	100%	0%	Carro attrezzi x1 (12,5%)	1300	1.442,31	173,08	-	-	-	-
	160104*					Carro attrezzi x2 (37,5%)	2600	2.163,46	259,62	-	-	-	-
	160104*					Bisarca x6 (50%)	7800	961,54	346,15	-	-	-	-
Veicoli fuori uso, non contenenti liquidi né altre componenti pericolose	160106	11500	1200	5%	95%	Autocarro con ragno	7000	82,14	8,57	Semirimorchio senza ragno con cassone	25000	460,00	48,00
Pneumatici fuori uso	160103	240	25	5%	95%	Daily con ragno	2000	6,00	0,63	Autocarro (in cassoni)	7000	34,29	3,57
Serbatoi per gas liquefatto	160116	4,5	1,5	5%	95%	Daily con ragno	2000	0,11	0,04	Autocarro (in cassoni)	7000	0,64	0,21
Componenti non specificati altrimenti (motori prodotti e altri così classificati)	160122	2700	300	5%	95%	Daily con ragno	2000	67,50	7,50	Semirimorchio senza ragno con cassone	25000	108,00	12,00
Imballaggi, vetro di scarto ed altri rifiuti e frammenti di vetro, rottami di vetro (ritiro da NewGlass + prodotto)	150107, 160120, 170202, 191205, 200102	150	24	50%	50%	Daily con ragno	2000	37,50	6,00	Semirimorchio con ragno	9000	16,67	2,67
Rifiuti di ferro, acciaio e ghisa	160117, 170405, 190102, 191202, 200140, 120101, 120102, 150104, 190118, 100210	15030	5000	30%	70%	Daily con ragno	2000	2.254,50	750,00	Semirimorchio senza ragno con cassone	25000	601,20	200,00
Rifiuti metallici non ferrosi e loro leghe	160118, 110501, 150104, 120103, 120104, 170404, 170406, 200140, 191203, 170401, 191002, 170402, 170403, 170407	2100	250	20%	80%	Daily con ragno	2000	210,00	25,00	Semirimorchio senza ragno con cassone	7000	300,00	35,71
Sfridi, scarti polveri e rifiuti di materie plastiche e fibre sintetiche	070213, 120105, 160119, 150102	360	36	10%	90%	Daily con ragno	2000	18,00	1,80	Semirimorchio senza ragno con cassone (pacchi con rivettatrice)	7000	51,43	5,14
Stoccaggio oli	130113*, 130205*, 130208*, 160113*	180	60	50%	50%	Daily con ragno	2000	45,00	15,00	Autocisterna da 10 m3	9000	20,00	6,67
Deposito rifiuti liquidi	120301*, 160303*, 160304, 160306, 161001*, 161002, 130802*, 140602, 140603*, 160114*, 160115, 130703*	90	9	20%	80%	Daily con ragno	2000	9,00	0,90	Autocisterna da 10 m3	9000	10,00	1,00
Deposito rifiuti solidi all'interno del capannone	080111*, 080112, 150202*, 150203, 160107*, 160110*, 160111*, 160504*, 160112, 160601*, 160604, 160605, 080317*, 150110*, 080318, 160801, 160802*, 160803, 160807*	750	70	50%	50%	Daily con ragno	2000	187,50	17,50	Autocarro (in cassoni)	5000	150,00	14,00
RAEE pericolosi	160209*, 160210*, 160211*, 160212*, 160213*, 160215*, 200121*, 200123*, 140601*, 140602*, 200135*	90	10	95%	5%	Daily con ragno	2000	42,75	4,75	Autocarro (in big-bags)	2000	45,00	5,00
RAEE non pericolosi	200136, 160216, 160214	90	10	95%	5%	Daily con ragno	2000	42,75	4,75	Autocarro (in big-bags)	2000	45,00	5,00
Legno	170201	75	75	95%	5%	Daily con ragno	2000	35,63	35,63	Semirimorchio senza ragno con cassone	5000	15,00	15,00
						TOTALI		7.605,69	1.656,91				
						GRAN TOTALE		9.462,91	2.010,88				
										TOTALI	1.857,22	353,98	