

ATTO N. DD 747

DEL 15/02/2024

Rep. di struttura DD-TA0 N. 26

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

DIREZIONE DIPARTIMENTO AMBIENTE E VIGILANZA AMBIENTALE

OGGETTO: Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi del l'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al progetto denominato "Realizzazione ed esercizio di un impianto per la messa in sicurezza di veicoli fuori uso e rigenerazione batterie ad alto voltaggio"

Comune: Torino

Proponente: Stellantis Europe s.p.a.

Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Premesso che:

In data 09/11/2023 la Società **Stellantis Europe s.p.a.** (di seguito denominata proponente) - con sede legale in C. so Giovanni Agnelli n. 200 a Torino e P. IVA 07973780013 - ha presentato, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., istanza di avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA relativamente al progetto denominato "*Realizzazione ed esercizio di un impianto per la messa in sicurezza di veicoli fuori uso e rigenerazione batterie ad alto voltaggio*" da realizzarsi in Comune di Torino.

Il progetto rientra nella categoria progettuale n. 8 c) dell'allegato IV alla parte seconda del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. "*centri di raccolta, stoccaggio e rottamazione di rottami di ferro, autoveicoli e simili con superficie superiore a 1 ettaro*".

Con nota prot. n. 161437 del 16/11/2023, con contestuale avvio del procedimento, è stata trasmessa per via telematica a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati la comunicazione dell'avvenuta pubblicazione della documentazione progettuale sul sito WEB della CmTO e chiedendo di fornire, entro il termine del 12/01/2024, pareri ed eventuali osservazioni utili ai fini dell'istruttoria tecnica relativa al progetto in oggetto.

A tal fine si è svolta in data 11/12/2023 ai sensi dell'art. 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i. Conferenza dei Servizi istruttoria a seguito della quale il proponente, in data 29/12/2023, ha trasmesso integrazioni documentali spontanee.

Alla luce di quanto emerso nella suddetta fase istruttoria è risultato necessario acquisire approfondimenti al fine della chiusura del procedimento.

Con nota prot. n. 6024 del 16/01/2024, ai sensi del c. 6 art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. "*l'autorità competente può richiedere chiarimenti e integrazioni al proponente finalizzati alla non assoggettabilità del progetto al procedimento di VIA*", è stata formalizzata la richiesta di integrazioni alla documentazione

fornita in allegato all'istanza presentata in data 09/11/2023, assegnando dieci giorni per la presentazione delle stesse.

Al contempo, sempre ai sensi dell'art. 19 comma 6 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. veniva comunicata, inoltre, la proroga di venti giorni del termine per l'adozione del provvedimento di conclusione del procedimento.

Le integrazioni documentali sono state trasmesse da parte del proponente in data 23/01/2024.

Il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico sul sito WEB della Città Metropolitana di Torino per 30 giorni dalla data di avvio del procedimento e su di esso non sono pervenute osservazioni.

Per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'Organo Tecnico, istituito con DGP 63-65326 del 14/4/99 e s.m.i.; l'istruttoria si è dunque svolta con il supporto tecnico-scientifico di ARPA Piemonte e con i contributi forniti dalle Strutture di CmTO dell'Organo Tecnico per la VIA.

Dato atto che:

Le attività oggetto dell'istanza costituiscono parte di un progetto più ampio, definito "*Circular Economy*", che Stellantis Europe s.p.a. intende avviare nello stabilimento Mirafiori di Torino.

In particolare il progetto riguarda l'introduzione all'interno del comprensorio del primo Hub di Economia Circolare Stellantis tramite due flussi distinti con le finalità di:

1) Riparazione ed il riutilizzo di componenti di veicoli che non costituiscono rifiuto:

- flusso che comprende le componenti degli autoveicoli che fanno parte della "*reverse logistics*" che nasce dalla rete di assistenza e riparazione del Gruppo Stellantis. Si tratta di componenti che non provengono da veicoli a fine vita, bensì da normali veicoli sottoposti a interventi di sostituzione dei componenti nella rete di assistenza e riparazione del Gruppo, e che sono suscettibili di riparazione per il riutilizzo;
- in particolare è prevista, attraverso operazioni manuali/meccaniche/lavaggio la rigenerazione di motori e di cambi, il ricondizionamento di autoveicoli.
- sono previste inoltre, sempre mediante operazioni manuali/meccaniche, oltre che a test di funzionalità, operazioni sulle batterie al litio ad alto voltaggio.

2) Recupero di componenti da qualificare come rifiuto, al fine di generare componenti cessati da tale qualifica (c.d. "end of waste"), da autorizzare ai sensi dell'art. 208 del D. Lgs. 152/2006 "*Autorizzazione unica per i nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti*" ed oggetto della presente istruttoria:

- attività di trattamento dei veicoli a fine vita (ELV) classificati con codice EER 160104* "*veicoli fuori uso*" per una potenzialità prevista di 11.000 veicoli all'anno ed uno stoccaggio istantaneo di 1.387 unità: si tratta di operazioni manuali/meccaniche/lavaggio delle parti estetiche finalizzate alla rimozione dall'auto di tutte le componenti pericolose al fine del successivo reimpiego dei componenti suscettibili di riutilizzo, il riciclaggio e recupero dei materiali;
- attività di trattamento, sempre mediante operazioni manuali/meccaniche e test di funzionalità, delle batterie ad alto voltaggio classificate con codice EER 160605 "*altre batterie e accumulatori*" per una potenzialità prevista di 200 t all'anno (400 unità all'anno considerando un peso medio per batteria di 500 Kg).

Rilevato che:

Nel corso dell'istruttoria, oltre ai pareri trasmessi da parte dei soggetti facenti parte dell'Organo Tecnico per la VIA, sono stati acquisiti:

- il parere prot. n. 92 del 05/01/2024 della Città di Torino, sede dell'intervento, con il quale è stato chiesto, al fine dell'espressione del parere di competenza, l'aggiornamento e la revisione della documentazione consegnata in recepimento delle osservazioni riportate;
- il parere prot. n. 977 del 30/01/2024 della Città di Torino con il quale viene espresso "*parere favorevole all'intervento in oggetto*" e richiesto "*il recepimento delle risultanze dello scambio intervenuto all'interno della documentazione trasmessa*".

Considerato che:

L'istruttoria tecnica condotta ha evidenziato, relativamente al progetto proposto, quanto di seguito elencato:

La relazione preliminare ambientale è stata redatta in modo cautelativo prendendo in considerazione tutto l'hub "*Circular Economy*", non solamente le attività di gestione rifiuti oggetto dell'istanza, e ciò ha permesso di effettuare una valutazione complessiva dei potenziali impatti.

Il progetto è coerente e non vi sono osservazioni che contrastino con lo stesso in relazione:

- alla pianificazione locale e sovraordinata;
- all'assetto geomorfologico e del quadro del dissesto dell'area;
- con i "*Criteri di Localizzazione*" contenuti al capitolo 7 del PRUBAI approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale 9 maggio 2023, n. 277 – 11379.
- alla gerarchia europea di gestione dei rifiuti e dei principi dello sviluppo sostenibile e della c.d. "*economia circolare*".

Il progetto risulta inoltre coerente con le attività svolte nel più ampio ed articolato stabilimento di Mirafiori storicamente destinato alla produzione industriale di autoveicoli.

È stato dato atto in generale, non solo in relazione allo specifico progetto oggetto dell'istanza ma di tutto l'hub "*Circular Economy*", dei presidi ambientali e delle modalità operative/gestionali che si intendono adottare al fine di evitare o prevenire impatti negativi significativi e per la salvaguardia delle diverse matrici ambientali ed antropiche potenzialmente coinvolte dal progetto, ritenute sufficienti per la finalità della presente procedura ma che andranno comunque puntualmente riverificate nell'ambito del successivo iter autorizzativo.

Si stima un volume annuo di acque reflue industriali pari a circa 600 mc, per una portata massima pari a circa 8 mc/giorno, ritenuto poco significativo in relazione a quanto già autorizzato a scaricare nel collettore fognario di Corso Unione Sovietica pari a 813 mc/giorno.

Poso significative si ritengono anche le emissioni in atmosfera: per le attività riferite alle attività di rigenerazione delle componenti (motori ICE e cambi) nonché al ricondizionamento di veicoli è stata già trasmessa richiesta di autorizzazione in via generale ex art. 272 D.Lgs 152/06 ed ottenuta la relative prese d'atto, mentre per le attività di gestione rifiuti non sono previste emissioni.

Non si evidenziano criticità riferite alla fase di cantiere in quanto sono previsti limitati interventi di adeguamento delle aree interessate e l'installazione dei macchinari e delle attrezzature necessarie.

In relazione alla componente acustica il Comune di Torino così si è espresso "*Relativamente alla valutazione*

previsionale di impatto acustico, si esprime parere favorevole. Tuttavia, alla luce delle ipotesi avanzate si richiede, entro 30 giorni dall'ultimazione delle opere, la presentazione di una relazione redatta sulla base di collaudo acustico, nella quale venga verificato anche il rispetto del criterio differenziale presso i ricettori più esposti nelle condizioni di maggiore criticità. In caso di superamento dei limiti acustici nella relazione di collaudo, dovranno già essere individuati e descritti gli opportuni interventi di mitigazione acustica”.

Dal punto di vista logistico l'accesso dedicato da e per l'Hub Circular Economy è la porta 28 dello stabilimento Mirafiori raggiungibile direttamente dallo svincolo dedicato “Fiat Drosso” della tangenziale di Torino; i flussi di traffico indotti risultano poco significativi in relazione ai flussi delle arterie interessate ed in relazione al traffico indotto dallo stabilimento Mirafiori nel suo complesso.

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza si prende atto che:

- è in fase di predisposizione il progetto di prevenzione incendi al fine di ottenere da parte del competente Comando Provinciale Vigili del Fuoco parere aggiornato sulla nuova configurazione delle aree coinvolte;
- sono state fornite le linee guida per la gestione in sicurezza di celle/moduli/pacchi batteria includendo gli aspetti di processo e di gestione dei rischi legati alle fasi di stoccaggio, movimentazione, assemblaggio e ricarica.

È stato dato atto di una potenziale corretta gestione dell'impianto in relazione alla normativa tecnica di settore ma sono emersi elementi, che occorre tenere in debita considerazione ai fini del successivo corretto iter tecnico/amministrativo di approvazione del progetto, della corretta individuazione dello stesso nello stabilimento, dei successivi controlli e le relative responsabilità anche in relazione ai titoli abilitativi già rilasciati in materia ambientale:

- allacciamento alla fognatura pubblica delle acque reflue industriali e delle acque meteoriche di prima pioggia in modo singolo e separato dagli scarichi già presenti;
- separazione del punto di scarico da quello di immissione delle acque meteoriche;
- modalità operative e gestionali di dettaglio del flusso dei VFU in relazione alla normativa tecnica di riferimento (D. Lgs. 209/2003 e DGR n. 53-11769 del 16/02/2004);
- modalità di asportazione e gestione del CFC e degli HCF dagli autoveicoli;
- modalità di lavaggio delle parti derivanti dal trattamento autoveicoli;
- approfondimenti circa la natura giuridica di rifiuto per le batterie ad alto voltaggio derivanti dalla “reverse logistics”;

Ritenuto che:

Sulla base dell'istruttoria tecnica condotta dall'Organo Tecnico per la VIA, dalle risultanze dei pareri giunti e conservati agli atti, per il progetto in oggetto:

- *non si ravvisano elementi* che necessitino di approfondimenti tali da rendere necessaria l'attivazione della procedura di VIA;
- non sono in generale emersi elementi tali da far ritenere che l'intervento oggetto della presente istruttoria possa determinare potenziali impatti significativi e negativi sull'ambiente in relazione alle modalità operative/gestionali ed ai presidi previsti a progetto nonché in relazione alle prescrizioni e condizioni che verranno individuate in sede di rilascio dei titoli abilitativi a cui il soggetto titolare dovrà attenersi per l'esercizio dell'attività di gestione rifiuti;
- rimangono ancora necessarie alcune valutazioni di carattere progettuale e gestionale per quanto riguarda l'attività di gestione rifiuti, così come nel seguito argomentate, che possono essere demandate alla successiva fase di progettazione e verificate nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto.

Ritenuto inoltre che:

Le valutazioni sopra esposte sono riferibili anche allo scenario nel quale la gestione delle batterie ad alto voltaggio derivanti dalla “reverse logistic” dovesse configurarsi come attività di gestione rifiuti.

Come già argomentato è stata infatti effettuata una istruttoria complessiva riguardante l’hub “Circular Economy” ed i potenziali impatti derivanti dallo stesso.

Ritenuto pertanto di poter escludere, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs.152/2006 e smi il progetto in esame dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale, solo subordinatamente:

- all’attuazione dello stesso in conformità alla documentazione progettuale depositata in data 09/11/2023, 29/12/2023 e 23/01/2024, ivi incluse tutte le misure di mitigazione previste (presidi e modalità gestionali) per evitare o prevenire impatti negativi significativi e per la salvaguardia delle diverse matrici ambientali ed antropiche potenzialmente coinvolte, fatto salvo quanto verrà definito nell’ambito delle successiva fase autorizzativa;
- all’attuazione ed al rispetto di quanto di seguito specificato:

A) Raccomandazioni - “Approfondimenti da predisporre nella successiva fase progettuale e da verificare nell’ambito del successivo iter di approvazione del progetto”

Scarichi

Occorre che gli scarichi di acque reflue industriali derivanti dall’attività gestione rifiuti siano allacciati alla fognatura pubblica gestita da SMAT S.p.A in modo singolo e separato dagli scarichi industriali già presenti nel comprensorio in questione.

Occorre predisporre uno specifico progetto, corredato dai relativi elaborati grafici inerente le modalità di produzione, collettamento e scarico delle acque reflue derivanti dalla nuova attività gestione rifiuti che tenga conto delle indicazioni di cui sopra.

Gestione acque meteoriche

Anche la rete delle acque di prima pioggia raccolte dalle superfici scolanti, deve essere separata rispetto alle reti delle acque reflue e delle acque meteoriche già presenti nel comprensorio; trattandosi di una immissione in rete fognaria e non di uno scarico di acque reflue, sottoposta ai disposti normativi specifici previsti dal D.P.G.R 1/R/2006, ne consegue che il punto individuato per tale immissione deve essere separato anche dallo scarico delle acque reflue derivanti dalla stessa attività di gestione rifiuti.

Occorre pertanto predisporre, nell’ambito del Piano di Prevenzione e Gestione delle acque meteoriche e di lavaggio, uno specifico progetto corredato dai relativi elaborati grafici inerente le modalità di raccolta, allontanamento ed immissione delle acque di prima pioggia derivanti dalla nuova attività che tenga conto delle indicazioni di cui sopra.

Gestione rifiuti - Considerazioni CMTO

Modalità gestionali

Il flusso relativo ai VFU prevede una dislocazione molto frammentata dei diversi settori dello stabilimento destinati al deposito veicoli, al trattamento/bonifica dei medesimi e stoccaggio dei rifiuti e/o ricambi derivanti da tali operazioni: si auspica di riconsiderare, per quanto possibile, il lay-out proposto in modo tale da concentrare le attività riguardanti il ciclo concernente la gestione dei rifiuti; diversamente dovranno essere chiaramente perimetrate le superfici dedicate a tali attività, in modo da distinguere in modo netto ed evidente le aree oggetto di autorizzazione ex D.Lgs. 152/2006 separandole distintamente dalle attività produttive svolte presso l’insediamento.

In relazione alle suddette **aree destinate alla bonifica e al deposito dei VFU bonificati per ciascun settore di impianto**, devono essere dettagliatamente rappresentati in planimetria, gli effettivi ingombri unitamente a quelli dei contenitori destinati al deposito rifiuti liquidi, solidi, oltre che la disposizione delle scaffalature nelle diverse aree di deposito.

Gli spazi di manovra devono essere idonei a garantire la facile e sicura movimentazione ed ispezionabilità delle carcasse, nonché la sicurezza dei lavoratori con particolare riferimento alle operazioni di sovrapposizione dei veicoli già bonificati (da porre su due o tre livelli).

Il lay-out, in adeguata scala, dovrà considerare e riportare:

- fabbricati, strutture fisse e mobili, locali dedicati alla bonifica autoveicoli, tettoie, contenitori dislocati presso le aree interne ed esterne;
- settore dotato di pavimentazione (e relativa rete di raccolta acque), e settore non impermeabilizzato (ove presente);
- aree di transito e movimentazione materiali/rifiuti;
- i percorsi delle acque di dilavamento, le caditoie, griglie, la rete di drenaggio, gli allacci, i pozzetti di ispezione, i dispositivi di trattamento, le vasche e il recapito finale dei reflui;
- barriera per adeguato mascheramento perimetrale (deve rispondere ai requisiti indicati al punto 2.3 dell'Allegato I del D.Lgs. 209/2003 e s.m.i.);
- ingombri dimensionali relativi ai veicoli da bonificare e bonificati, considerando una superficie media occupata per auto pari a 8 mq (le auto da bonificare non sono sovrapponibili).

Dovranno essere descritte dettagliatamente le caratteristiche della **pavimentazione e dei sistemi di raccolta/trattamento acque** di dilavamento per i piazzali destinati al deposito di rifiuti liquidi e solidi, dei veicoli 16.01.04* pericolosi e 16.01.06; tali superfici dovranno possedere adeguate caratteristiche prestazionali: resistenza, assenza di fessurazioni e/o deformazioni, effettiva idoneità a garantire la massima protezione del suolo e della falda idrica sotterranea alla luce delle previste condizioni di aggressione fisica (carichi, lavorazioni e mezzi pesanti), e chimica (sostanze acide, oli, idrocarburi, in caso di sgocciolamenti o sversamenti accidentali).

Si prevede la possibilità di eseguire bonifica parziale e successivo conferimento a terzi dei veicoli per un successivo completamento bonifica: si chiede di comunicare se i CER in uscita saranno solo riconducibili al 16.01.06 (privi di componenti pericolosi), oppure anche 16.01.04 (veicoli contenenti anche rifiuti pericolosi). Si rammenta in proposito che ove le carcasse bonificate saranno avviate ad impianti autorizzati in c.d. **procedura semplificata**, queste dovranno possedere le **caratteristiche previste dal D.M. 5/2/98** e s.m.i. (prive non solo delle componenti pericolose, ma anche dei pneumatici e delle componenti plastiche recuperabili).

Modalità di asportazione e gestione del CFC e degli HCF dagli autoveicoli: indicare le procedure adottate e le abilitazioni conseguite dal personale addetto al recupero, conformemente ai criteri e requisiti stabiliti dal D.P.R. 146 del 16/11/2018; dare evidenza della conformità degli impianti all'allegato I del D.M. del 20/09/2002 "*Attuazione dell'art. 5 della legge 28 dicembre 1993, n. 549, recante misure a tutela dell'ozono stratosferico*".

Dovranno essere indicati e descritti: 1) gli accessori e i dispositivi atti ad effettuare in condizioni di sicurezza le operazioni di riempimento e svuotamento di tutti i recipienti fissi e mobili (contenenti rifiuti) presenti nell'impianto; 2) i mezzi di presa per rendere sicure ed agevoli le operazioni di movimentazione dei recipienti di cui al punto precedente.

Indicare la **destinazione finale** degli accumulatori oltre che dei rifiuti liquidi e solidi provenienti dalla bonifica degli autoveicoli.

Piano di emergenza: descrivere le operazioni svolte nell'impianto indicando le eventuali situazioni d'emergenza che si potrebbero verificare. Per ciascun caso occorre specificare gli interventi d'urgenza adottati per contenere i danni, le matrici ambientali interessate dall'evento (suolo, acqua, aria), le operazioni di bonifica e di ripristino ambientale dei luoghi alla luce della vigente normativa di settore (si rammenta in proposito quanto stabilito all'art. 26 bis del decreto legge 4 ottobre 2018, n. 113, come convertito con modificazioni dalla legge 1 dicembre 2018, n. 132; detto decreto ha introdotto l'obbligo per i gestori di impianti di stoccaggio e di lavorazione dei rifiuti, esistenti o di nuova costruzione, di predisporre uno specifico piano di emergenza interna).

In relazione al deposito di rifiuti liquidi le norme di settore prevedono che i contenitori o i serbatoi fissi o mobili, compresi le vasche ed i bacini utilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti, devono possedere adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti stessi, oltre che avere una capacità pari al serbatoio stesso, oppure, nel caso che nello stesso bacino di contenimento vi siano più serbatoi, pari ad almeno il 1/3 del volume totale dei serbatoi (e, in ogni caso, non inferiore al volume del serbatoio di maggiore capacità). Dovrà quindi essere fornito sulla base della capacità dei contenitori ad essi destinati, il dimensionamento dei bacini posti a servizio dei rifiuti liquidi sia per i contenitori relativi all'attività di autodemolizione sia per quelli destinati alla messa in riserva/deposito preliminare.

Accessibilità e viabilità tra gli impianti

Dovranno essere chiaramente indicate **le vie di accesso e i collegamenti tra i vari impianti**, ed i sistemi di movimentazione (muletti o altri mezzi).

Batterie ad alto voltaggio

Descrivere le procedure previste per la gestione dei rischi connessi all'eventuale fuoriuscita di materiali/colaticci pericolosi durante il recupero delle batterie (dovranno essere altresì descritte le relative sostanze assorbenti così come indicato nella vigente normativa di settore).

Descrizione delle attività formative e competenze acquisite dal personale coinvolto nella gestione delle batterie ad alto voltaggio in materia di sicurezza.

Metodi di lavaggio

Descrivere dettagliatamente le previste tecniche e metodi di lavaggio dei ricambi derivanti dal trattamento degli autoveicoli, sistemi di intercettazione e destinazione finale dei relativi reflui.

Attività di recupero/riutilizzo batterie al litio

Ai fini di dimostrare che la gestione delle batterie al litio in stabilimento riguarderà, di fatto, *batterie usate da avviare al riutilizzo*, salvo che una verifica interna di funzionalità non attesti che non siano più suscettibili di essere utilizzate, la società ribadisce di attenersi ai criteri di cui al Regolamento UE 2023/1542 del 12/07/2023 e, nello specifico, a quanto contenuto nell'Allegato XIV.

All'allegato citato si dispone che...**REQUISITI MINIMI PER LA SPEDIZIONE DI BATTERIE USATE. 1. Al fine di distinguere tra batterie usate e rifiuti di batterie, qualora il detentore, ossia la persona fisica o giuridica in possesso delle batterie usate o dei rifiuti di batterie, dichiarare che intende spedire o spedisca batterie usate e non rifiuti di batterie, a tale detentore è richiesto, per comprovare tale dichiarazione, di produrre quanto segue: a) una copia della fattura e del contratto relativi alla vendita o al trasferimento della proprietà delle batterie, attestante che le batterie sono pienamente funzionanti e destinate direttamente al riutilizzo...**<omissis>c) una dichiarazione resa dal detentore dalla quale risulti che nessun materiale e nessuna apparecchiatura della spedizione è classificabile come «rifiuto» ai sensi

dell'articolo 3, punto 1), della direttiva 2008/98/CE.

Tale requisito prevede quindi che sia il soggetto che conferisce la batteria ad effettuare una verifica circa la funzionalità della stessa e non invece demandata a terzi, nel caso in specie Stellantis Europe spa.

Ciò premesso occorre quindi che si provveda ad ipotizzare anche questo scenario descrivendo compiutamente le modalità gestionali **qualora si configurasse la gestione di un rifiuto**, fornendo i criteri ai fini della cessazione da tale qualifica, sia della batteria da riutilizzare, sia di eventuali componenti che venissero successivamente avviati a riutilizzo. Si ritiene quindi che sia opportuno aggiornare la tabella di cui alla pag 3 a dell'elaborato 02_DT_01_Allegato6_Elenco_CER, precisando altresì quale destino si intenda in caso di avvio a smaltimento.

Gestione rifiuti - Considerazioni di Arpa Piemonte

Per quanto attiene le batterie ad alto voltaggio, la gestione come rifiuto/non rifiuto discende dall'applicazione del recente Regolamento (UE) 2023/1542 del 12 luglio 2023, direttamente applicabile in tutti gli Stati membri, senza bisogno di recepimento, dal 18 febbraio 2024.

Ciò premesso, si ritiene che alcune considerazioni svolte dal proponente in ordine allo status giuridico dei materiali gestiti come non rifiuti, debba essere oggetto di ulteriore valutazione ed approfondimenti.

Emerge tuttavia sin da ora la necessità di approfondire la natura delle batterie oggetto di recupero, ossia se le stesse possano considerarsi un rifiuto oppure no.

Nella documentazione trasmessa è stato allegato un documento dal titolo "*Rapporto Tecnico – Linee guida per la gestione in sicurezza delle batterie al Li-Ion – Ver 3.0*" elaborato da EMEA-WCM Research & Innovation Campus Manufacturing del 28/09/2018, nel quale l'individuazione del fine vita della batteria non risulta aggiornata rispetto al nuovo regolamento UE di cui sopra.

Dall'esame del documento emerge che sono possibili più scenari connessi al malfunzionamento delle batterie, riconducibili a:

- pile o batterie per le quali è stato identificato un difetto rilevante per la sicurezza;
- pile o batterie che mostrano segni di perdita di liquido o gas;
- pile o batterie che hanno subito un danno meccanico esterno.

Occorrerà pertanto individuare in quale momento verranno palesati e riscontrati questi difetti e quando saranno effettuate le verifiche tecniche sulla base delle quali si valuterà la possibilità di rinnovare o riparare l'intera o una parte della batteria, e sarà possibile attribuire lo status giuridico di rifiuto alla batteria o alle sue componenti non riutilizzabili.

Si ritiene che tale approfondimento debba essere effettuato sia per le batterie ad alto voltaggio provenienti da spedizioni estere, sia per quelle interne allo Stato italiano.

Dovrà quindi essere considerata anche la modalità di gestione delle batterie nelle officine di riparazione.

Se l'azienda intende avvalersi del punto 2, lett. b) o c) dell'allegato XIV del Regolamento UE 2023/1542, sarà inoltre opportuno fornire in visione un contratto tipo riguardante l'accordo di trasferimento delle batterie tra imprese

B “Adempimenti”.

Alla Città di Torino - Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali, presentate come richiesto nel proprio parere prot. n. 92 del 05/01/2024 *“una relazione redatta sulla base di collaudo acustico, nella quale venga verificato anche il rispetto del criterio differenziale presso i ricettori più esposti nelle condizioni di maggiore criticità. In caso di superamento dei limiti acustici nella relazione di collaudo, dovranno già essere individuati e descritti gli opportuni interventi di mitigazione acustica”* entro 30 giorni dall’ultimazione delle opere.

Dato atto dell’insussistenza di conflitto di interessi ai sensi dell’art. 6 bis della legge 241/90 e degli articoli 6, 6, comma 2, e 7 del D.P.R. 62/13 e dell’art. 7 del Codice di comportamento della Città metropolitana di Torino.

Atteso che la competenza all’adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell’art. 107 del Testo Unico delle leggi sull’Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18.08.2000 n. 267 e dell’art. 45 dello Statuto Metropolitano.

Dato atto che con Deliberazione del Consiglio Metropolitano n. 55/2023 del 23/12/2023 è stato aggiornato il DUP 2024-2026 ed il relativo obiettivo operativo "0902Ob13 - *Minimizzare impatti sull’ambiente attraverso miglioramento attività VIA VAS AIA/AUA*".

Visti:

- i pareri giunti e depositati agli atti;
- la L.R. 13/2023 "Nuove disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica, valutazione di impatto ambientale e autorizzazione ambientale integrata";
- Il D. Lgs 03/04/2006 n. 152 e smi "Norme in materia ambientale";
- la Legge 7 aprile 2014 n. 56 recante "Disposizioni sulle Città Metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e Fusioni dei Comuni", così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90;
- l'art. 1 comma 50 Legge 7 aprile 2014 n. 56, in forza del quale alle Città Metropolitane si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni in materia di comuni di cui al testo unico, nonché le norme di cui all'art. 4 Legge 5 giugno 2003, n. 131;
- l'articolo 48 dello Statuto Metropolitano;

DETERMINA

Per le motivazioni espresse in premessa che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo:

1) Di escludere, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs.152/2006 e smi, il progetto denominato *“Realizzazione ed esercizio di un impianto per la messa in sicurezza di veicoli fuori uso e rigenerazione batterie ad alto voltaggi”* previsto in Comune di Torino presentato in data 09/11/2023 dalla Società **Stellantis Europe s.p.a.** - con sede legale in C. so Giovanni Agnelli n. 200 a Torino e P. IVA 07973780013 – **dal procedimento di Valutazione** (combinato disposto degli artt. 23 e 27 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.);

2) Di stabilire che la predetta esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale è vincolata e

subordinata al rispetto, nelle responsabilità del proponente, delle **Raccomandazioni** richiamate in premessa alla **lettera A)** e degli **Adempimenti** di cui alla successiva **lettera B)**;

3) Di dare atto che il progetto escluso dal procedimento di VIA ricomprende anche lo scenario nel quale la gestione delle batterie ad alto voltaggio derivanti dalla “*reverse logistic*” dovesse configurarsi come attività gestione rifiuti;

4) Di stabilire che il progetto dovrà essere attuato conformemente alla documentazione progettuale depositata in data 09/11/2023, 29/12/2023 e 23/01/2024, ivi incluse tutte le misure di mitigazione previste (presidi e modalità gestionali) per evitare o prevenire impatti negativi significativi e per la salvaguardia delle diverse matrici ambientali ed antropiche potenzialmente coinvolte, fatto salvo quanto verrà definito nell’ambito delle successiva fase autorizzativa in recepimento di quanto indicato nel presente provvedimento.

5) Di rammentare che le modifiche che rendano il progetto difforme da quello sottoposto al procedimento di verifica di VIA comportano quanto previsto all’art. 29 “*sistema sanzionatorio*” comma 2 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i..

6) Di rammentare che qualsiasi modifica del progetto autorizzato, così come definita all’art. 5, comma 1 lettera l) del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., dovrà essere preventivamente sottoposta al riesame della Funzione Specializzata Valutazioni Ambientali - Nucleo VAS e VIA del Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale della Città Metropolitana di Torino.

7) Di attestare l’insussistenza di conflitto di interessi ai sensi dell’art. 6 bis della legge 241/90 e degli art. 6, comma 2, e 7 del D.P.R. 62/13 e dell’art. 7 del Codice di comportamento della Città metropolitana di Torino.

8) Di dare atto che il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati e pubblicata sul sito web della Città Metropolitana di Torino.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

Torino, 15/02/2024

IL DIRIGENTE (DIREZIONE DIPARTIMENTO AMBIENTE E
VIGILANZA AMBIENTALE)
Firmato digitalmente da Claudio Coffano