



ANALISI AMBIENTALE

Stabilimento Stellantis Europe S.p.A.

Circular Economy

Elenco delle revisioni		
Revisione	Data	Descrizione delle modifiche apportate al documento
0	1/9/2025	Prima emissione

Indice

1	Premessa.....	5
2	Analisi del contesto.....	6
2.1	Profilo aziendale e orientamento strategico.....	6
2.2	Lo stabilimento Mirafiori.....	6
2.2.1	Industrie insalubri.....	7
2.3	Organizzazione e responsabilità.....	7
2.4	Inquadramento territoriale.....	7
2.5	Inquadramento geomorfologico e idrogeologico.....	9
2.6	Inquadramento idrografico.....	9
2.7	Inquadramento meteorologico.....	10
2.8	Zonizzazione acustica.....	11
2.9	Inquadramento socio-economico.....	12
2.10	Inquadramento legale/normativo.....	12
3	Descrizione delle attività.....	13
3.1	Primo flusso: Componenti prodotto.....	13
3.2	Secondo flusso: veicoli a fine vita e componenti da rifiuto a end of waste.....	14
3.3	Descrizione del ciclo produttivo.....	15
3.3.1	Riparazione dei veicoli (Vehicle Reconditioning).....	15
3.3.2	Riutilizzo dei componenti (Vehicle Dismantling).....	15
3.3.3	Selezione ed accettazione dei componenti (Sorting).....	15
3.3.4	Riparazione dei componenti (Reman PWT).....	16
3.3.5	Riparazione e riutilizzo di batterie alto voltaggio (Reman HVB).....	16
4	Identificazione delle parti interessate.....	17
5	Identificazione e descrizione degli aspetti ambientali.....	18
5.1	Consumo di materie prime.....	18
5.2	Consumo di risorse energetiche.....	18
5.3	Consumo di risorse idriche.....	19
5.4	Scarichi idrici.....	19
5.4.1	Scarichi di acque reflue domestiche e assimilate.....	19
5.4.2	Scarichi di acque reflue meteoriche.....	19
5.4.3	Scarichi di acque reflue industriali.....	20
5.5	Emissioni in atmosfera.....	21
5.6	Gestione rifiuti.....	21
5.7	Uso e contaminazione del suolo.....	22
5.8	Questioni locali.....	22
5.8.1	Emissioni acustiche.....	22
5.8.2	Effetti sulla biodiversità.....	22
5.8.3	Sostanze ozono lesive e ad effetto serra.....	23

5.8.4	Trasporto.....	23
5.8.5	Emissioni odorigene	23
5.8.6	Amianto.....	23
5.8.7	PCB/PCT	23
5.9	Rischio di incidenti ambientali	24
5.9.1	Incendio/Esplosione	24
5.9.2	Rischio di Incidenti Rilevanti.....	24

1 Premessa

L'Analisi Ambientale costituisce il documento di sintesi degli elementi utili a determinare i rischi e le opportunità che l'organizzazione deve affrontare per assicurare che il Sistema di Gestione Ambientale (SGA) possa conseguire gli esiti attesi, per prevenire, o ridurre, gli effetti indesiderati e per conseguire il miglioramento continuo.

Il documento contiene:

- Inquadramento del contesto di riferimento: caratterizzazione dei fattori esterni ed interni e delle parti interessate che possono influenzare le attività e le decisioni dello stabilimento in materia ambientale.
- Descrizione delle attività: caratterizzazione dei processi, dei prodotti e dei servizi svolti dallo stabilimento e/o da terzi sui quali l'organizzazione può esercitare un controllo o comunque ci si attende che essa possa avere influenza.
- Descrizione degli aspetti ambientali: identificazione e caratterizzazione degli aspetti ambientali ascrivibili alle attività di cui al punto precedente.

2 Analisi del contesto

2.1 Profilo aziendale e orientamento strategico

Il gruppo Stellantis Europe S.p.A. è uno dei principali costruttori automobilistici al mondo, nato dalla fusione dei gruppi Fiat Chrysler Automobiles e PSA.

Al fine di promuovere un modello di business sostenibile è stato avviato un progetto per la creazione del primo hub dedicato alla riparazione dei veicoli del Gruppo da destinare al mercato dell'usato e al riutilizzo dei relativi componenti per alimentare il mercato dei componenti stessi. Il progetto, in linea con il piano d'azione per promuovere la transizione verso un'economia circolare, è stato assegnato alla nuova funzione di Stellantis Europe S.p.A. denominata "Circular Economy".

Il nuovo hub, realizzato all'interno di porzioni dei fabbricati Presse/Stampaggi e Meccanica del comprensorio di Mirafiori, fa riferimento alle unità locali di Strada del Drosso – Ingresso A55 Drosso, porta 28 e di Corso Luigi Settembrini 53 a Torino.

2.2 Lo stabilimento Mirafiori

Lo stabilimento Mirafiori, destinato alla produzione industriale di autoveicoli, venne edificato tra l'anno 1937 e il 1940 con la costruzione del nucleo originario nella zona settentrionale di Corso Settembrini, il quale comprendeva l'officina principale, una palazzina di uffici, i fabbricati fonderie e fucine, una centrale termica-elettrica, magazzini e fabbricati di servizio.

Il complesso industriale venne poi ampliato nel dopoguerra, sviluppandosi anche nell'area a sud dell'asse viario sopra menzionato.

Più precisamente, la zona destinata alle attività legate al progetto Circular Economy interessa il Fabbricato Presse/Stampaggi e il Fabbricato Meccanica 1. Il primo è dedicato alla bonifica dei veicoli e risale agli anni 1956-1958, successivamente ampliato verso ovest e verso est tra il 1961 e il 1967; Meccanica 1 invece, con le quattro officine, venne edificato negli anni Sessanta, insieme a Meccanica 2 e Meccanica 3, entrambi con tre officine.

Il Battery HUB si estende per circa metà della superficie in origine destinata all'Officina 71 e all'Edificio spedizioni nella parte nord-est del complesso Meccanica 1.

Presso il fabbricato Meccanica 3 avviene il deposito dei veicoli da bonificare.

Complessivamente, lo stabilimento si sviluppa su un'area di circa 53.700 m² nel fabbricato Presse/Stampaggi e di 12.600 m² nell'Officina 71. Sono inoltre utilizzate zone esterne per una superficie complessiva di 25.000 m², assegnate allo stoccaggio di veicoli non ancora bonificati, già bonificati e al deposito temporaneo di rifiuti su area pavimentata.

Identificazione locali		Superficie (m ²)	Ubicazione
Fabbricato Presse/Stampaggi		170.000	Piano terra e piano interrato
Meccanica	Meccanica 1	220.000	Piano terra
	Meccanica 2	170.000	Piano terra
	Meccanica 3	50.000	Piano terra

Tabella 1 – Suddivisione dei reparti dello Stabilimento FIAT Mirafiori e superficie occupata

2.2.1 Industrie insalubri

Lo Stabilimento è classificato quale Industria Insalubre di Classe I ai sensi del D.M. 5 settembre 1994 e degli articoli 46 e 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445. La comunicazione al SUAP della Città di Torino è stata trasmessa in data 10/12/2024.

2.3 Organizzazione e responsabilità

Il Plant Manager dello stabilimento è in possesso delle deleghe in materia ambientale. Per un maggior dettaglio sulla struttura organizzativa si rimanda all'organigramma del Sistema di Gestione Ambientale.

2.4 Inquadramento territoriale

Lo ubicato nell'area industriale di Mirafiori a Torino e risulta essere delimitato da Corso Tazzoli sul lato nord del complesso di edifici, corso Orbassano e via Anselmetti a ovest, via Plava e via Biscaretti di Ruffia a sud, Corso Agnelli e corso Unione Sovietica a est.

Corso Settembrini taglia l'area in due parti, denominate Mirafiori Nord e Mirafiori Sud. Esse sono collegate per mezzo di gallerie sotterranee che permettono al personale di evitare l'attraversamento della strada.

Intorno allo stabilimento, la zona è circondata da aree residenziali quali i quartieri torinesi di Lingotto, Nizza Millefonti, Mirafiori Nord, i comuni di Beinasco, Grugliasco e Nichelino; inoltre, un tratto di Tangenziale di Torino costeggia lo Stabilimento a sud. L'accesso allo stabilimento può avvenire tramite l'Ingresso A55 Drosso, porta 28 di strada del Drosso e/o quello di Corso Luigi Settembrini 53 a Torino.

Sull'area in esame non sono presenti vincoli paesaggistici/ambientali; pertanto, sono esclusi sul territorio aree protette e Rete Natura 2000. È anche esclusa la presenza di vincoli di carattere storico-culturale e non sono stati rilevati dissesti e calamità tali da indurre limitazioni per lo svolgimento dell'attività. Inoltre, la zona di intervento non è soggetta a limitazioni sulle scelte urbanistiche dal momento che non vi sono pericoli di allagamento o inondazioni ed è a tal punto inserita nella Classe I – Sottoclasse I(P), "Zone non soggette a pericolo di inondazione né di allagamento", secondo la Variante geologica, approvata il 6/11/2008.

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Torino fornisce anche informazioni riguardo l'area dedicata allo svolgimento dell'attività di autodemolizione e veicoli fuori uso, la quale viene collocata in una zona urbana destinata per le attività produttive e ricade in Classe I di idoneità all'utilizzazione urbanistica ai sensi della Circolare 7/lap, per la quale non sussistono particolari prescrizioni dal punto di vista edificatorio.

Figura 1 – Localizzazione dell'area in esame (Fonte: Google Maps)

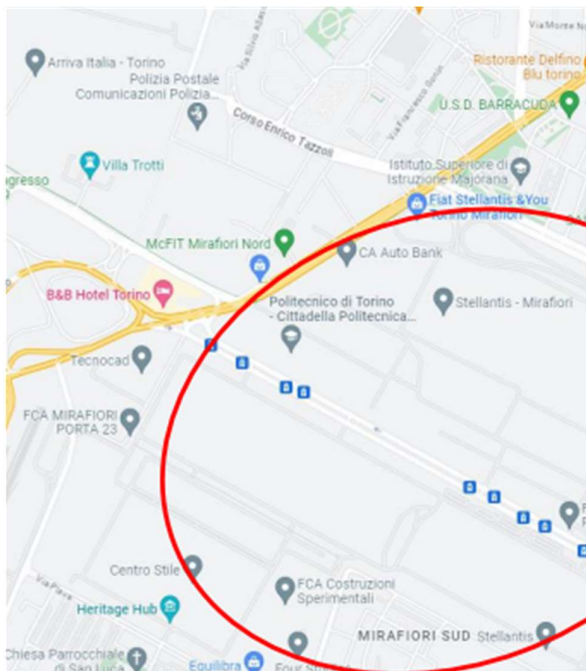





Figura 2 – Estratto dalla Tav. 1 P.R.G. "Azzonamento" del Comune di Torino



Legenda	
	Zone a verde privato con preesistenze edilizie
	Attività terziarie Servizi (lettera corrispondente alla classificazione)
	Zone urbane consolidate per attività produttive

2.5 Inquadramento geomorfologico e idrogeologico

La parte del territorio comunale di Torino in cui è situato lo stabilimento è compresa tra i 245 e i 255 m di altitudine, in una porzione dell'estesa pianura costituita dal paleoconoide della Dora Riparia formatosi in seguito a ripetuti apporti di sedimenti trasportati dopo il ritiro del ghiacciaio che si estendeva fino all'imbocco in pianura della Val di Susa.

L'area viene inquadrata nel foglio 155 "Torino Ovest" della Carta geologica d'Italia con scala 1:50.000, ove viene precisato che il sottosuolo è caratterizzato dal conoide alluvionale della Dora Riparia, formato da depositi fluviali e fluvioglaciali rissiani, quali ghiaie e sabbie medio-grossolane in matrici debolmente limose, legati all'anfiteatro morenico di Rivoli. Tale assetto litostratigrafico nell'area in esame è confermato dai dati geognostici pregressi forniti dal sito internet di A.R.P.A. Piemonte e ottenuti tramite perforazioni.

In virtù di quanto indicato nella Carta geologico – strutturale e geomorfologica a corredo della variante strutturale n. 100 al PRG, nei paraggi dell'area non è riscontrata la presenza di alcun elemento morfologico rilevante, ad eccezione della rete di bealere e canali di scolo tombinati.

Sul territorio è presente un unico acquifero che ospita un'unica falda di tipo freatico, multistrato e radiale, connessa ai corsi d'acqua presenti nella zona di Torino, ovvero i fiumi Po, Dora Riparia, Stura e il torrente Sangone. Le analisi hanno rilevato che la soggiacenza media della falda nel Comune si attesta sopra i 14 – 15 metri dal piano campagna e qualunque variazione locale è da attribuire alla presenza di opere di captazione idrica. Più precisamente, secondo i dati ottenuti dall'installazione di tre piezometri all'interno dell'area dello Stabilimento, risalenti al 2018, il valore di soggiacenza medio per la zona di interesse è di 21,58 metri.

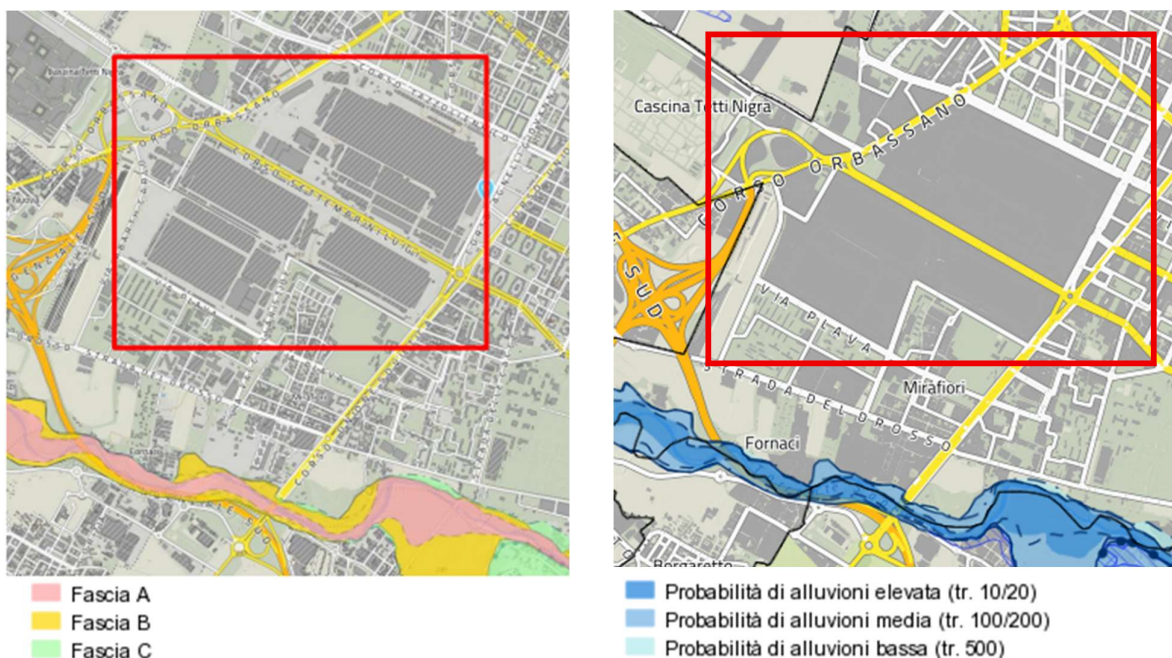
2.6 Inquadramento idrografico

Il profilo idrografico del territorio del Comune di Torino è costituito dalle incisioni del torrente Sangone a sud dell'area oggetto di intervento, dal fiume Dora Riparia a nord e dall'alveo del fiume Po a est e sudest.

Come precedentemente menzionato, la zona non è soggetta a pericoli di allagamento o inondazioni. Infatti, secondo quanto definito dal Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) – Delimitazione delle aree in dissesto, emesso dall'autorità di Bacino del Fiume Po con delibera 1/1999 e successive integrazioni, la zona attorno allo Stabilimento ricade all'esterno della fascia C (Fascia di inondazione per piena catastrofica).

L'area ricade quindi in una porzione di territorio su cui non sono presenti dissesti e calamità tali da indurre limitazioni per lo svolgimento dell'attività.

Figura 3 – Stralcio carta delle fasce fluviali del PAI e PGRA (fonte Geoportale Regione Piemonte) – area oggetto di studio delimitata in rosso



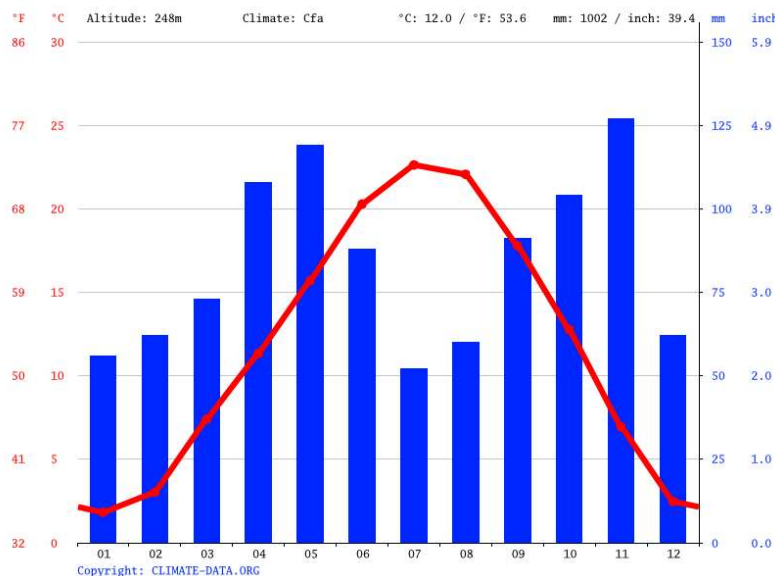
2.7 Inquadramento meteorologico

La Regione Piemonte è situata nella parte occidentale della Pianura Padana ed è limitata su tre lati da catene montuose, che ne occupano metà del territorio, con le vette più elevate del continente europeo. Tale geografia definisce e regola la peculiarità climatica del Piemonte: zona di incontro delle masse d'aria continentali proveniente dalla Piana del Po, dell'umidità proveniente dal Mediterraneo e dalle correnti atlantiche nord-occidentali che interagiscono con i rilievi innescando frequenti circolazioni locali e favorendo la presenza di microclimi. I maggiori controlli esercitati sul clima dello spazio fisico Piemonte sono di natura orografica, mentre nessuna influenza è esercitata dalla variazione della latitudine, data la relativa esiguità dell'estensione Nord-Sud del territorio (circa 2° di differenza).

Il clima nella Città Metropolitana di Torino è considerato temperato subcontinentale, tipico delle zone situate nell'entroterra padano. La localizzazione di Torino nella pianura del Po, ai piedi della catena alpina, fa sì che il microclima sia caratterizzato da marcate variazioni stagionali e dalla frequente formazione di nebbie durante gli inverni spesso freddi e umidi. Le estati sono caratterizzate da un clima caldo e afoso con la comune presenza di temporali pomeridiani e serali.

La temperatura media nella zona si aggira intorno ai 12°C e le precipitazioni annuali medie intorno ai 1000 mm, con un picco durante primavera e autunno.

Figura 4 – Rappresentazione grafica dell'andamento medio stagionale delle temperature e delle precipitazioni nella provincia di Torino. Dati relativi al periodo 1991-2021. Fonte: climatedata.org.



2.8 Zonizzazione acustica

Secondo il Piano di Classificazione Acustica del territorio del Comune di Torino, approvato con D.C.C. 06483/126 del 20/12/2010, le aree interessate dall'intervento rientrano in classe VI - "Aree esclusivamente industriali" e non sono rilevate criticità per lo svolgimento delle attività.

Si riportano di seguito i valori limite di emissione ed immissione previsti dal D.P.C.M. 14/11/1997 in riferimento alle classi di destinazione d'uso individuate (la classe di interesse è evidenziata in grigio).

Classe di destinazione d'uso del territorio	Diurno (06:00-22:00)	Notturno (22:00-06:00)
I. Aree particolarmente protette	45	35
II. Aree prevalentemente residenziali	50	40
III. Aree di tipo misto	55	45
IV. Aree di intensa attività umana	60	50
V. Aree prevalentemente industriali	65	55
VI. Aree esclusivamente industriali	65	65

Tabella 2 - Valori limite di emissione

Classe di destinazione d'uso del territorio	Diurno (06:00-22:00)	Notturno (22:00-06:00)
I. Aree particolarmente protette	50	40
II. Aree prevalentemente residenziali	55	45
III. Aree di tipo misto	60	50
IV. Aree di intensa attività umana	65	55
V. Aree prevalentemente industriali	70	60
VI. Aree esclusivamente industriali	70	70

Tabella 3 - Valori limite di immissione

2.9 Inquadramento socio-economico

I fattori socio-economici che caratterizzano il territorio non influenzano in modo significativo la capacità del sito di raggiungere gli esiti attesi del proprio sistema di gestione.

2.10 Inquadramento legale/normativo

Le principali fonti che regolamentano gli aspetti ambientali ascrivibili alle attività dell'organizzazione sono riconducibili alla legislazione comunitaria, nazionale, regionale e locale, alle norme tecniche e al diritto civile (disciplina di danno ambientale), amministrativo (sistema autorizzativo) e penale (contravvenzioni, delitti, ecc.).

Con Autorizzazione Unica Ambientale del 13/2/2024 rilasciata dal SUAP di Torino, lo stabilimento è stato autorizzato con riferimento ai seguenti titoli abilitativi:

- autorizzazione allo scarico di acque reflue in in pubblica fognatura di cui al capo II del Titolo IV della sezione II della Parte Terza del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- autorizzazione alle emissioni in atmosfera per gli stabilimenti di cui all'art. 272 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- nulla osta di cui all'articolo 8, commi 4 o comma 6, della L. 447/1995.

Con D.D. n. 26-747 del 15/2/2024, il progetto di "Realizzazione ed esercizio di un impianto per la messa in sicurezza di veicoli fuori uso e rigenerazione batterie ad alto voltaggio" è stato escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale.

Con D.D. 264-7755/2024 del 26/11/2024 è stata rilasciata autorizzazione unica per la realizzazione e la gestione dell'impianto per l'attività di messa in sicurezza, demolizione, recupero e rottamazione di veicoli a motore e rimorchi provenienti da terzi e rigenerazione di batterie ad alto voltaggio ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e del D.Lgs. 209/03 e s.m.i..

3 Descrizione delle attività

Di seguito si riporta una sintetica descrizione del ciclo produttivo dello stabilimento.

3.1 Primo flusso: Componenti prodotto

Di questa fase fanno parte i componenti provenienti da veicoli sottoposti a interventi di sostituzione dei pezzi, nella rete di assistenza e riparazione del Gruppo Stellantis, e che sono suscettibili di riparazione per il riutilizzo ai sensi dell'art. 183, comma 1, lettera r) del D. Lgs. 152/2006 («riutilizzo»: “qualsiasi operazione attraverso la quale prodotti o componenti che non sono rifiuti sono reimpiegati per la stessa finalità per la quale erano stati concepiti”). Questi componenti non fanno pertanto parte dei veicoli a fine vita e si tratta quindi di vetture appartenenti alla reverse logistics.

I componenti possono essere reimpiegati come tali nella loro funzione originaria, oppure scomposti e successivamente riassemblati con sub-componenti dello stesso tipo, andando a formare il pezzo avente il medesimo scopo d'origine, previa riparazione o sostituzione di alcune parti.

In seguito a un'analisi tecnica ed economica, le operazioni di riparazione più idonee, quelle volte al riutilizzo dei componenti come tali, vengono eseguite nel Polo di Mirafiori con lo scopo di prevenire la generazione dei rifiuti e consentire “la riparazione e il riutilizzo dei prodotti senza comprometterne la qualità e la sicurezza” secondo la previsione dell'art. 180, comma 2, lettera e) del D. Lgs. 152/2006.

Nel caso in cui l'analisi tecnica ed economica riveli che le operazioni di riparazione non sono vantaggiose, lo Stabilimento gestisce il componente come rifiuto, recuperandolo se possibile o smaltendolo tramite soggetti terzi autorizzati.

Per quel che riguarda le batterie ad alto voltaggio, le operazioni includono la rifabbricazione e il cambio di destinazione.

Nel primo caso, ai sensi dell'art. 3, paragrafo 1, n. 32 del Regolamento (UE) 2023/1542 del 12 luglio 2023, si intende “qualsiasi operazione tecnica su una batteria usata che comprenda lo smontaggio e la valutazione di tutti i relativi elementi e moduli di batteria e l'utilizzo di un certo numero di moduli ed elementi di batteria nuovi, usati o recuperati dai rifiuti oppure di altri componenti di batteria, che sia finalizzata a ripristinare la capacità ad almeno il 90 % della sua capacità nominale originaria, nella quale lo stato di salute di tutti i singoli elementi di batteria non differisca di più del 3 % da un elemento all'altro, e che consenta l'utilizzo della batteria per la stessa finalità o applicazione per la quale essa era stata originariamente progettata”.

Per quanto riguarda invece il cambio di destinazione, ai sensi dell'art. 3, paragrafo 1, n. 31 del Regolamento (UE) 2023/1542 del 12 luglio 2023 viene intesa “qualsiasi operazione che comporti l'utilizzo della batteria, che non sia un rifiuto di batteria, o di parti di essa per una finalità o applicazione diversa da quella per la quale la batteria era stata originariamente progettata”.

Nel caso in cui le batterie ad alto voltaggio non siano idonee alla riparazione per il riutilizzo o alla rifabbricazione, presso il Polo Mirafiori sono gestite le operazioni di: preparazione per il cambio di destinazione, preparazione per il riutilizzo, preparazione per il riciclaggio. In seguito a tali operazioni, i pezzi vengono sottoposti alla cessazione della qualifica di rifiuto ai sensi dell'art. 184-ter del D. Lgs. 152/2006 (c.d. "end of waste") in quanto: l'oggetto è destinato a un utilizzo per scopi specifici; esiste un mercato per tale oggetto; esso soddisfa i requisiti tecnici per gli scopi specifici e rispetta normativa e standard applicabili ai prodotti; l'uso dell'oggetto non porta a impatti complessivi negativi sull'ambiente o sulla salute umana.

Le batterie vengono immesse sul mercato o messe in servizio solo se rispettano i requisiti seguenti: i requisiti in materia di sostenibilità e sicurezza di cui agli articoli da 6 a 10 e 12 del Regolamento (UE) 2023/1542 del 12 luglio 2023 secondo le tempistiche in esso previste e i requisiti in materia di etichettatura e informazione di cui al capo III del Regolamento (UE) 2023/1542 del 12 luglio 2023 secondo le tempistiche in esso previste.

3.2 Secondo flusso: veicoli a fine vita e componenti da rifiuto a end of waste

Al fine di garantire la tracciabilità dei materiali in ingresso e in uscita da ogni ciclo produttivo, il secondo flusso è gestito separatamente dal primo.

Di esso fanno parte i veicoli a fine vita e tutti quelli che sono considerati rifiuti, da cui sono estratti i componenti da recuperare (D. Lgs. 209/2003 e della Parte IV del D. Lgs. 152/2006 e Regolamento (UE) 2023/1542 del 12/07/2023 per le batterie).

I motori a combustione interna, i cambi manuali e le batterie ad alto voltaggio delle vetture elettriche, pertanto tutti pezzi provenienti dallo smantellamento di veicoli fuori uso, vengono sottoposti alle stesse operazioni descritte nel primo flusso, considerate come gestione di rifiuti, al fine di dar vita a pezzi cessati dalla qualifica di rifiuto ai sensi dell'art. 184-ter del D. Lgs. 152/2006 (c.d. "end of waste").

Secondo il Regolamento UE 2023/1542, non vi è distinzione tra il regime per la rifabbricazione dei rifiuti di batterie e quello legato alla preparazione per il riutilizzo o per il cambio di destinazione dei rifiuti in quanto la rifabbricazione può già essere considerata come preparazione per il riutilizzo o preparazione per il cambio di destinazione. Pertanto, le operazioni di rifabbricazione, cambio di destinazione e le preparazioni per riutilizzo, per cambio di destinazione e per il riciclaggio vengono svolte anche nel secondo flusso.

Nel caso in cui le batterie rispettino i requisiti in materia di etichettatura e informazione e quelli in materia di sostenibilità e di sicurezza (rispettivamente al capo III del Regolamento (UE) 2023/1542 del 12 luglio 2023 e agli articoli da 6 a 10 e 12 del Regolamento (UE) 2023/1542 del 12 luglio 2023), esse possono essere messe in servizio.

3.3 Descrizione del ciclo produttivo

3.3.1 Riparazione dei veicoli (Vehicle Reconditioning)

In seguito alle operazioni di lavaggio della carrozzeria, il veicolo subisce una valutazione estetica e funzionale in vista del ripristino delle condizioni d'uso.

Le operazioni di riparazione derivanti dagli esiti della valutazione prevedono:

- sostituzione di componenti elettrici, meccanici e/o endotermici danneggiati o usurati;
- sostituzione di parti estetiche interne ed esterne;
- riparazione di elementi di carrozzeria danneggiati mediante operazioni di ripristino e verniciatura.

Al termine delle operazioni di riparazione il veicolo viene lavato e sottoposto al collaudo funzionale e al controllo estetico. In caso di esito positivo, esso verrà reimmesso sul mercato dell'usato.

3.3.2 Riutilizzo dei componenti (Vehicle Dismantling)

I prototipi provenienti dagli enti di Ingegneria del gruppo Stellantis (ad es. Orbassano, Torino Sangone, Balocco, ecc.), al termine delle attività di sviluppo, arrivano in stabilimento per essere smontati parzialmente onde riutilizzare i componenti e/o gli elementi di carrozzeria da destinare al mercato dei ricambi usati, attraverso il portale di e-commerce del Gruppo (B-Parts). I componenti ottenuti dalle operazioni di smontaggio sono puliti, valutati esteticamente se necessario e trasferiti nel magazzino componenti in attesa di vendita. I prototipi privi dei componenti rimossi sono gestiti in conformità alle disposizioni vigenti in materia di rifiuti.

3.3.3 Selezione ed accettazione dei componenti (Sorting)

In questo stadio del ciclo produttivo i componenti provenienti dalla rete assistenziale del gruppo Stellantis vengono smistati per tipologia e successivamente inviati a postazioni di selezione, dove sono analizzati a livello qualitativo.

Nel caso in cui il componente risulti irreparabile, esso sarà gestito in conformità alle disposizioni vigenti in materia di rifiuti.

Se il componente può essere riparato tramite processo interno (motori e cambi meccanici), esso viene avviato alle operazioni di riparazione nell'area dedicata dello stabilimento e poi reimmesso nella rete di distribuzione ricambi (MOPAR)

Qualora il componente possa essere riparato attraverso un processo esterno, esso viene inviato alle operazioni di riparazione effettuate presso fornitori esterni e successivamente reimmesso nella rete di distribuzione ricambi (MOPAR).

3.3.4 Riparazione dei componenti (Reman PWT)

In questa fase i motori e i cambi meccanici da riparare provenienti dall'area di accettazione e selezione sono smontati. I singoli componenti ottenuti da tali operazioni vengono puliti tramite lavaggio con detergenti a base acquosa e possono essere sottoposti a lavorazioni meccaniche in funzione delle loro condizioni (es. tornitura, alesatura, e rettifica con macchine a controllo numerico e/o operazioni di finitura a banco). I componenti riparati e rilavorati vengono allora assemblati integrando componenti nuovi su stazioni di lavorazione e/o linee di assemblaggio per realizzare motori e cambi meccanici riparati. Viene poi effettuato il collaudo dei componenti riparati e, in caso di esito positivo, sono reimmessi nella rete di distribuzione ricambi (MOPAR).

3.3.5 Riparazione e riutilizzo di batterie alto voltaggio (Reman HVB)

Dall'area di accettazione e selezione menzionata poc'anzi, provengono i pacchi batteria alto voltaggio per trazione veicoli che devono essere riparati. Essi sono sottoposti a valutazione tecnico-economica e, se positiva, vengono riparati e reimmessi sul mercato della componentistica usata per utilizzo in applicazioni automotive. In caso contrario invece, i moduli con adeguato stato di salute sono smontati, stoccati in un magazzino dedicato e destinati al riutilizzo da parte di terzi (interni o esterni al Gruppo Stellantis) nel processo per applicazioni "*second life*" non automotive (come sistemi di accumulo energetico casalingo, colonnine di ricarica vettura, ecc.).

4 Identificazione delle parti interessate

Le parti interessate, interne ed esterne, che possono influenzare le attività/decisioni dell'organizzazione in materia ambientale o che da queste possano essere influenzati o che, infine, possano percepire sé stessi come influenzati da queste, sono riportate nelle seguenti tabelle.

Comunità locale	Città di Torino
	Residenti quartiere Mirafiori
Istituzioni e altri enti pubblici	Città Metropolitana di Torino
	Regione Piemonte (Assessorato Ambiente, Governo e Tutela del territorio)
	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
	ARPA Piemonte
	Vigili del Fuoco (Comando di Torino)
	A.S.L. / S.Pre.S.A.L.
	Vigili Urbani
Fornitori	Fornitori di servizi di raccolta, trasporto e smaltimento di rifiuti speciali
	Fornitore del Servizio Idrico Integrato (SMAT SpA)
	Altri fornitori di servizi critici dal punto di vista ambientale (p.e. fornitori di prodotti chimici pericolosi, fornitura dei servizi di pulizia, etc.)

Tabella 4 - Elenco parti interessate esterne

Cliente/Partner	Stellantis Europe S.p.A.
Proprietà	Stellantis Europe S.p.A.
Personale dipendente	Plant Leader / Lavoratori

Tabella 5 - Elenco parti interessate interne

5 Identificazione e descrizione degli aspetti ambientali

Nel presente capitolo sono identificati e descritti gli aspetti ambientali ascrivibili alle attività dirette ed indirette dell'organizzazione. Tali aspetti sono i seguenti:

- consumo di materie prime
- consumo di risorse energetiche
- consumo di risorse idriche
- scarichi idrici
- emissioni in atmosfera
- produzione di rifiuti
- uso e contaminazione del suolo
- questioni locali (emissioni acustiche, effetti sulla biodiversità, emissioni odorigene, presenza di sostanze lesive per l'ozono/sostanze ad effetto serra, amianto, PCB/PCT, trasporto)
- rischio di incidenti ambientali.

5.1 Consumo di materie prime

Le attività del sito richiedono materie prime od ausiliarie di diverso tipo. Nei processi produttivi sono impiegate alcune sostanze classificate pericolose per l'ambiente.

Il sito utilizza merci pericolose rientranti nell'ambito di applicazione della normativa ADR, in particolare per le operazioni di scarico alla destinazione finale (relativamente alle materie prime utilizzate per le attività produttive) e spedizione, imballaggio e carico (relativamente ai rifiuti).

5.2 Consumo di risorse energetiche

Lo stabilimento utilizza, per i diversi processi produttivi e per le attività di servizio, energia elettrica e acqua surriscaldata.

Ai sensi della Legge ordinaria del Parlamento n. 10 del 9/1/1991 - Norme per l'attuazione del Piano energetico nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia, i siti con consumo globale di energia superiore a 10.000 tonnellate equivalenti di petrolio (TEP), devono comunicare alla FIRE (Federazione Italiana per l'uso razionale dell'Energia), presso il Ministero dell'Industria, il nominativo del tecnico responsabile per la conservazione e l'uso nazionale dell'energia (Energy Manager). La politica di uso razionale dell'energia e di uso razionale delle materie prime energetiche definisce un complesso di azioni organiche dirette alla promozione del risparmio energetico, all'uso appropriato delle fonti di energia, anche convenzionali, al miglioramento dei processi tecnologici che utilizzano o trasformano energia, allo sviluppo delle fonti rinnovabili d'energia, alla sostituzione delle materie prime energetiche di importazione.

Stellantis Europe S.p.A. invia, secondo i dettami della normativa vigente, la comunicazione indicante i consumi globali di energia ed il nome dell'Energy Manager, entro il 30 aprile di ogni anno, anche nel caso in cui non ci siano variazioni rispetto alla comunicazione effettuata l'anno precedente.

Il responsabile per la conservazione e l'uso razionale dell'energia, che Stellantis Europe S.p.A. ha individuato nella persona di Roberto Gozza, identifica le azioni, gli interventi, le procedure e quanto altro necessario per promuovere la corretta gestione dell'energia, assicura la predisposizione di bilanci energetici in funzione anche dei parametri economici e degli usi energetici finali, predispone i dati energetici.

Inoltre, il D.Lgs. 4 luglio 2014, n. 102 ha introdotto l'obbligo per le grandi imprese e per le imprese energivore di eseguire, con cadenza quadriennale, una diagnosi energetica dei siti produttivi localizzati nel territorio nazionale. Nel 2023 Stellantis Europe S.p.A. ha effettuato e trasmesso ad ENEA la diagnosi energetica, ma lo stabilimento Circular Economy non è stato oggetto di campionamento per effetto della clusterizzazione.

5.3 Consumo di risorse idriche

Nel ciclo produttivo, l'acqua viene impiegata per i servizi igienici, i servizi di mensa ad uso dei dipendenti e per le utenze tecnologiche riguardanti lavatrici e impianti di lavaggio per autoveicoli e parti di carrozzeria.

5.4 Scarichi idrici

Gli scarichi idrici derivanti dalle attività dello stabilimento sono classificati come:

- scarichi di acque reflue domestiche e assimilate;
- scarichi di acque reflue meteoriche;
- scarichi di acque reflue industriali.

Al fine di evitare fenomeni di contaminazione ascrivibili ai reflui e ai rifiuti liquidi prodotti nello stabilimento, è fatto divieto di scaricare sul suolo o negli strati superficiali del sottosuolo, nelle acque sotterranee e nel sottosuolo.

È fatto altresì divieto di diluizione dei reflui scaricati con acque prelevate allo scopo di garantire il rispetto dei valori limite allo scarico.

5.4.1 Scarichi di acque reflue domestiche e assimilate

La produzione di acque reflue domestiche è ascrivibile alle utenze civili (servizi igienici) ed assimilate (cucina e mensa) presenti in stabilimento. Le acque reflue domestiche e assimilate sono coltettate all'interno della rete fognaria interna del comprensorio industriale.

5.4.2 Scarichi di acque reflue meteoriche

Le aree esterne dello stabilimento sono classificate secondo il Regolamento Regionale 20 febbraio 2006 n. 1/R e s.m.i. in:

- Superfici scolanti ovvero le superfici oggetto di dilavamento meteorico o di lavaggio nelle quali, in ragione delle attività svolte, vi sia il rischio di contaminazione delle acque di prima pioggia e di lavaggio; ricade in questa categoria l'area dedicata al deposito di veicoli da bonificare e bonificati;
- Superfici non scolanti ovvero le aree verdi e ogni altra superficie scoperta dove non vi sia il rischio di contaminazione delle acque di prima pioggia e di lavaggio; ricadono in questa categoria tutte le restanti aree scoperte dello stabilimento.

All'interno dell'area classificata come superficie scolante è presente un sistema di raccolta e depurazione delle acque di prima pioggia, costituito da un impianto di sedimentazione e da un impianto di disoleazione, che permette di trattare i primi 5 mm di acqua caduta di ciascun evento meteorico. Le acque di prima pioggia trattate vengono immesse nel collettore fognario di Corso Settembrini di competenza della Società Metropolitana Acque Torino S.p.A.

Le acque di seconda pioggia della superficie scolante sono convogliate nella rete interna di raccolta delle acque meteoriche delle superfici non scolanti che è collegata con il collettore fognario acque bianche di Corso Settembrini di competenza della Società Metropolitana Acque Torino S.p.A.

Le informazioni in merito alle modalità di gestione delle acque di prima pioggia provenienti dalle superfici scolanti dello stabilimento Stellantis Europe S.p.A. – Circular Economy relativamente all'attività di messa in sicurezza, demolizione, recupero e rottamazione di veicoli a motore sono riportate all'interno del Piano di gestione e prevenzione predisposto in conformità all'Allegato A al R.R. 20 febbraio 2006, n. 1/R e s.m.i., al quale si rimanda.

5.4.3 Scarichi di acque reflue industriali

La produzione di acque reflue industriali è ascrivibile alle seguenti utenze tecnologiche presenti in stabilimento:

- impianto di lavaggio autoveicoli;
- stazione di lavaggio di parti di carrozzeria;
- impianto di addolcimento.

I reflui generati dalle operazioni di sostituzione delle soluzioni di lavaggio delle lavatrici sono invece gestiti in conformità alle disposizioni vigenti in materia di rifiuti.

Le acque reflue generate dall'autolavaggio e dalla stazione di lavaggio interna sono trattate in un impianto di depurazione dotato di una sezione di dissabbiatura statica, una sezione di disoleazione statica, una sezione di ossidazione biologica e una sezione di accumulo aerato ad uso riciclo. L'acqua trattata viene stoccata in un serbatoio di accumulo dotato di un troppo pieno insieme all'acqua addolcita dall'impianto di addolcimento e viene riutilizzata per le fasi di prelavaggio, lavar ruote longitudinali e spazzole.

Le acque reflue generate dalle operazioni di rigenerazione delle resine a scambio ionico e dal troppo pieno del serbatoio sono scaricate nel pozzetto identificato con la sigla P4 e successivamente convogliate nella rete fognaria interna che recapita nel collettore fognario di Corso Unione Sovietica di competenza della Società Metropolitana Acque Torino S.p.A.

5.5 Emissioni in atmosfera

Le emissioni in atmosfera generate dall'attività dello stabilimento sono ascrivibili alle attività di rigenerazione dei componenti (motori e cambi) e al ricondizionamento di veicoli in vista della reimmissione sul mercato. In particolare:

- Attività di pulizia di superfici con detergenti a base acquosa
- Attività di pulizia di superfici con solvente organico
- Trattamento di finitura delle superfici metalliche
- Lavorazioni meccaniche dei metalli
- Gas di scarico di veicoli
- Attività di verniciatura e processi correlati (preparazione superfici, preparazione vernici, appassimento ed essiccazione).

Per quanto concerne le operazioni di bonifica di veicoli, disassemblaggio di veicoli fuori uso e di rifabbricazione di batterie AV non sono previste emissioni in atmosfera

Per maggiori dettagli sulle caratteristiche di tali emissioni, si rimanda al Registro dei Punti di Emissione.

L'ubicazione dei punti di emissione all'interno dello stabilimento è riportata in specifica planimetria, disponibile in archivio e tenuta aggiornata a cura dell'Unità Operativa Plant Engineering.

Le emissioni in atmosfera vengono controllate e monitorate secondo le frequenze indicate nell'AUA.

Le attività svolte nel sito non rientrano nel campo di applicazione dell'art. 275 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., con potenzialità di consumo di solventi superiore alle soglie indicate. Per tale motivo l'organizzazione non è tenuta a presentare annualmente all'Autorità Competente un piano di gestione dei solventi.

Lo stabilimento non rientra tra le attività previste nel Decreto Legislativo 9/6/2020, n. 47, relativamente all'autorizzazione ad emettere gas ad effetto serra.

Gli impianti termici presenti nello stabilimento sono adibiti alla climatizzazione invernale ed estiva e sono oggetto di attività di controllo e manutenzione in conformità alle disposizioni del D.P.R. 74/2013.

5.6 Gestione rifiuti

I rifiuti prodotti in stabilimento si distinguono in:

- rifiuti urbani per qualità e quantità e conferiti al servizio pubblico di raccolta secondo le modalità definite dal gestore;

- rifiuti speciali.

I rifiuti prodotti all'interno dei locali vengono differenziati e raggruppati nei contenitori appositamente predisposti nel luogo di produzione.

I contenitori sono corredati da un'adeguata cartellonistica identificante i rifiuti che possono essere conferiti negli stessi. Tutti i rifiuti vengono collocati, separatamente per tipologie omogenee, nelle apposite aree e/o contenitori identificati da adeguata segnaletica ed etichettatura predisposta in funzione della tipologia e delle caratteristiche di pericolosità del rifiuto in conformità alla normativa vigente.

Per la raccolta, il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti ci si avvale di ditte terze qualificate ed autorizzate. Non vengono effettuate spedizioni transfrontaliere di rifiuti per l'avvio a smaltimento o recupero degli stessi.

Le modalità di produzione di rifiuti, la movimentazione interna e il trasporto, comprensivi della documentazione richiesta dalla vigente legislazione, sono definite nella specifica procedura (SGA-P11 "Gestione rifiuti").

5.7 Uso e contaminazione del suolo

Non risultano ad oggi essersi verificati episodi/eventi potenzialmente in grado di contaminare il sito.

5.8 Questioni locali

5.8.1 Emissioni acustiche

Secondo il Piano di Classificazione Acustica del territorio del Comune di Torino, approvato con D.C.C. 06483/126 del 20/12/2010, le aree interessate dall'intervento rientrano in classe VI - "Aree esclusivamente industriali" e non sono rilevate criticità per lo svolgimento delle attività

Conformemente alle disposizioni normative regionali vigenti, lo stabilimento è stato oggetto di rilievi fonometrici ambientali condotti in data 23/1/2025: le postazioni di misura sono state collocate nelle vicinanze del fabbricato in corso Settembrini e dell'ingresso merci presso l'area del Drosso in via Abarth (nello specifico, in prossimità di edifici abitativi e nei pressi del giardino di un edificio scolastico).

Tenendo conto che le attività presso le aree interessate dello stabilimento hanno luogo esclusivamente in periodo diurno, i risultati ottenuti dalle misurazioni attestano la conformità ai limiti stabiliti dalle disposizioni normative applicabili.

5.8.2 Effetti sulla biodiversità

Lo stabilimento non interessa direttamente alcuna area classificata all'interno della rete ecologica europea Natura 2000.

5.8.3 Sostanze ozono lesive e ad effetto serra

Presso lo stabilimento non sono presenti apparecchiature contenenti sostanze controllate elencate negli Allegati I e II del Regolamento 7 febbraio 2024, n. 2024/590/Ue.

Sono invece presenti apparecchiature di refrigerazione e di climatizzazione contenenti gas fluorurati a effetto serra elencati negli Allegati I, II e III del Regolamento 7 febbraio 2024, n. 2024/573/UE. Al fine di prevenire e ridurre al minimo fughe ed emissioni di gas fluorurati a effetto serra, il personale interno dedicato pianifica e coordina le attività di controllo, riparazione, assistenza e recupero dei gas secondo le modalità stabilite nella procedura SGA-P09.

Tutte le apparecchiature di climatizzazione sono inoltre oggetto di attività di controllo e manutenzione in conformità alle disposizioni del D.P.R. 74/2013.

I fornitori di apparecchiature contenenti gas fluorurati ad effetto serra garantiscono la corretta etichettatura e la presenza delle informazioni previste dall'art. 12 del Regolamento 7 febbraio 2024, n. 2024/573/UE.

5.8.4 Trasporto

Il traffico prodotto dalle attività è costituito da veicoli pesanti per il trasporto di rifiuti e mezzi per batterie e componenti in un'area caratterizzata da un elevato numero di passaggi veicolari durante il giorno.

Lo stabilimento rientra nel campo di applicazione del D.M. 27/03/98 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" in quanto il numero di dipendenti dell'unità locale risulta superiore alle 300 unità in stabilimenti ubicati nei Comuni di cui all'allegato III del DM 25 novembre 1994. Rientra inoltre nel campo di applicazione del D.M. 12 maggio 2021 n. 179 "Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager".

Ai sensi di tali decreti sono stati nominati Giuseppe Manca e Valerio Gullino come Mobility Manager del Comprensorio di Mirafiori (Organizational Announcement - 17/2024 del 26/2/2024).

5.8.5 Emissioni odorigene

Le attività non producono impatti odorigeni in grado di arrecare disturbo alle aree limitrofe.

5.8.6 Amianto

In stabilimento sono presenti manufatti contenenti amianto. In data 1/10/2025 è stata designata Alessandra Imperatrice in qualità di responsabile con compiti di controllo e coordinamento di tutte le attività manutentive che possono interessare i manufatti contenenti amianto.

5.8.7 PCB/PCT

Presso lo stabilimento non sono presenti apparecchiature contenenti PCB/PCT di proprietà Stellantis Europe S.p.A..

5.9 Rischio di incidenti ambientali

Gli scenari di emergenza con potenziali ripercussioni sull'ambiente ascrivibili a incidenti, dovuti alle attività dell'organizzazione o svolte da terzi per conto della stessa, vengono identificati secondo quanto previsto dalla procedura SGA-P01 Identificazione delle azioni per affrontare rischi e opportunità e dalle disposizioni legislative vigenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

5.9.1 Incendio/Esplosione

Lo stabilimento ha presentato Segnalazione Certificata di Inizio Attività ai fini della sicurezza antincendio in data 6/12/2024 relativamente alle attività elencate in tabella.

Att. DPR 151/2011	Descrizione
53.3.C	Officine riparazione veicoli a motore, rimorchi e carrozzerie, superf. > 1000 mq
14.1.B	Officine o laboratori di verniciatura (vernici infiammabili), da 5 a 25 addetti
54.2.C	Officine meccaniche per lavorazioni a freddo, con oltre 50 addetti
70.2.C	Depositi di merci (materiali combust. > 5000 kg), con superf. oltre 3000 mq
34.1.B	Depositi di carta, cartoni e prodotti cartotecnici, archivi di materiale cartaceo, biblioteche

Tabella 6 – Attività soggette ai controlli dei VVF

Tutte le attività di manutenzione dei dispositivi antincendio presenti presso lo stabilimento vengono regolarmente registrate su Registri Antincendio.

5.9.2 Rischio di Incidenti Rilevanti

In base ai quantitativi ed alla classificazione delle sostanze e delle miscele pericolose, lo stabilimento è da ritenersi esente dagli obblighi previsti dal D.Lgs. 26/6/2015, n. 105 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose".