

DOCUMENTAZIONE E OSSERVAZIONI DISCARICA FLUFF FAECO

Richiesta Faeco nuova vasca a Bedizzole per 1.857.890 mc. rispetto agli attuali 1.859.500 mc., per discarica di fluff, rifiuti non pericolosi - pericolosi

Tabella 3.3: Composizione chimica media determinata su 17 conferitori nel periodo agosto 1999 – marzo 2004

VALORE MEDIO PARAMETRI ANALITICI FLUFF

Periodo da agosto 1999 a giugno 2003		Media aritmetica	Media ponderale
Campioni analizzati n. 575 provenienti da n. 17 produttori		Risultato	Risultato
Parametro	Unità di misura		
Residuo a 105°C	%	93,49	93,62
Residuo a 600°C	%	27,85	27,31
Peso specifico	g/ml	0,89	0,96
Punto di infiammabilità	°C	88,92	87,59
Piombo (Pb)	mg/Kg	1,564	1,495
Rame (Cu) solubile	mg/Kg	3,00	2,59
Cadmio (Cd)	mg/Kg	15,23	16,32
Arsenico (As)	mg/Kg	5,66	6,42
Mercurio (Hg)	mg/Kg	3,12	3,19
Cromo esavalente (Cr VI)	mg/Kg	0,74	0,49
Nichel (Ni)	mg/Kg	57,79	76,20
Zinco (Zn)	mg/Kg	3,855	4,615
Fenoli totali (C6H5OH)	mg/Kg	8,43	8,93
Policlorotrifenili e Policlorobifenili	mg/Kg	12,36	13,80
sommatoria (E Cl/Cl)media		0,587	0,586

Si osserva che le caratteristiche medie dei rifiuti, per quanto attiene alla loro classificazione sono tali da rendere i rifiuti stessi classificati speciali non pericolosi e non tossici e nocivi.

La concentrazione media di PCB è inferiore al limite fissato dal DM 13/3/2003 per le discariche per rifiuti pericolosi ma superiore al limite fissato per le discariche di rifiuti non pericolosi

3.1.3.1 Test di cessione

Nel periodo giugno 2003-gennaio 2004 tutti i campioni di fluff esaminati da Faeco per le consuete attività di controllo di accettazione in discarica sono stati analizzati per quanto riguarda il comportamento al test di cessione secondo la norma UNI 10802:02 prevista dal DM 13/3/2003 per la valutazione dell'accettabilità nelle discariche di rifiuti speciali pericolosi o non pericolosi.

Nella tabella seguente si osservano i valori medi di concentrazione dei diversi parametri per ciascun conferitore confrontati con i limiti di riferimento previsti per le discariche per rifiuti speciali pericolosi.

Studio di Impatto Ambientale della ditta Faeco Spa "Discarica controllata rifiuti pericolosi e non pericolosi - Settore E -", Località casina Nova Locatelli, Comune di Bedizzole (Bs), giugno 2004, p. 44

3.2.2 attuale scenario di smaltimento del "fluff" in Italia

3.2.2.1 Attuale scenario di smaltimento

Oggi lo smaltimento dei "fluff" in Italia avviene presso i seguenti impianti autorizzati e con caratteristiche tali da poter accettare tali rifiuti o con le seguenti destinazioni:

- Discarica Faeco S.p.a. - Discarica controllata per rifiuti pericolosi e non in Comune di Bedizzole (BS), circa 250.000 T/anno con capacità residua di circa 650.000 mc con fine dei conferimenti prevista per il 2006.
- Discarica CRS S.p.a. - Discarica controllata in conto proprio in Comune di Settimo Torinese (TO), capacità complessiva di circa 300.000 mc.
- Discarica Alfacciai S.p.a. - Discarica controllata in conto proprio in Comune di Catania, capacità complessiva di circa 300.000 mc.
- Discarica Rotamfer - Discarica controllata in conto proprio in Comune di Verona, capacità residua di circa 300.000 mc
- Smaltimento transfrontaliero con destinazione prevalente verso la Germania

Vi è inoltre un impianto della Società Italferro in iter autorizzativo per complessivi 2.2000.000 mc in Comune di Pomezia. Ad oggi tuttavia l'iter appare sospeso per motivazioni ambientali.

Sulla base di quanto esposto, visto anche l'attuale flusso di rifiuti transfrontaliero, appare chiaro che le attuali potenzialità di smaltimento in Italia non sono tali da soddisfare le esigenze nazionali ne attuali ne a medio termine.

3.2.2.2 Il mercato della discarica Faeco S.p.a.

Per quanto riguarda la provenienza dei rifiuti smaltiti presso la FAECO essi sono prevalentemente di provenienza lombarda ed in particolare dalla provincia Brescia; è infatti nel Nord Italia che si concentrano la maggior parte degli impianti di frantumazione.

Nel periodo da agosto 1999 (inizio della attività della FAECO) a dicembre 2003 sono stati smaltiti complessivamente ton. 1.128.440 di rifiuto, provenienti per il 74% circa dalla provincia di Brescia e per 88% circa dalla regione Lombardia e, poiché il restante rifiuto proviene dalle regioni Piemonte e Veneto, per il 100% dall'Italia settentrionale (vedi figure seguenti).

Il principale conferitore alla FAECO è la Feralpi Siderurgia come si può facilmente desumere dai dati di smaltimento a dicembre 2003 riassunti nel grafico seguente:

	Feralpi siderurgica	Altri provincia di Brescia	Altri fuori provincia
%	36%	38%	26%
tonnellate	403.822	428.187	296.431

Studio di Impatto Ambientale della ditta Faeco Spa "Discarica controllata rifiuti pericolosi e non pericolosi - Settore E -", Località casina Nova Locatelli, Comune di Bedizzole (Bs), giugno 2004, pp. 49-50

Vedi anche FAX del 07.06.2005: Osservazioni della Regione Lombardia.

Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale della ditta Faeco Spa “Discarica controllata rifiuti pericolosi e non pericolosi - Settore E -“ , Località casina Nova Locatelli, Comune di Bedizzole (Bs), giugno 2004, relativamente ai punti 3.1 (Caratteristiche dei rifiuti in ingresso), 3.2 (Il rapporto domanda e offerta e il bacino di utenza).

3.1 Caratteristiche dei rifiuti in ingresso

Nello studio si dà per scontato che il fluff da conferire in discarica sia altamente contaminato da PCB (media ponderale 13,80 mg/kg), ed in quanto tale da collocare in discariche per rifiuti pericolosi. Va ricordato che questo inquinante altamente tossico ha caratteristiche di non biodegradabilità e di bioaccumulabilità e 12 congeneri di PCB hanno un profilo tossicologico analogo alle diossine per cui le diverse agenzie internazionali hanno promosso programmi tesi a ridurre drasticamente la loro dispersione in ambiente (Comunicazione della commissione Ue al consiglio, al parlamento europeo e al comitato economico e sociale - *Strategia comunitaria sulle diossine, i furani e i bifenili policlorurati*, Bruxelles, 24 ottobre 2001- 593; Epa[Agenzia per l'ambiente Usa], *PCBs: Cancer Dose-Response Assessment and Application to Environmental Mixtures*, Washington, DC, Environmental Protection Agency, 1996). Per questo il Consiglio di amministrazione del Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (Unep), nella decisione 19/13 C del 7 febbraio 1997, ha promosso un'azione internazionale per proteggere la salute umana e l'ambiente, adottando delle misure tese a ridurre e a cercare di eliminare le emissioni e i rifiuti di inquinanti organici persistenti (i cosiddetti POPs, tutti cloroderivati organici: PCB, DDT, diossine). Tale iniziativa ha prodotto la convenzione internazionale di Stoccolma sugli inquinanti organici persistenti, presentata per l'adozione alla Conferenza dei plenipotenziari, convocata il 22-23 maggio 2001 (UNEP, *POPs, Conf/2*, marzo 2001, www.onu.org).

In questo quadro l'Unione europea nel 1996 ha emanato la direttiva 96/59/CE concernente lo smaltimento dei policlorodifenili e dei policlorotrifenili (PCB / PCT), recepita nel nostro ordinamento, ma con scarsa efficacia operativa, dal D.Lgs 209/99. Infatti il Parlamento europeo fu costretto ad intervenire nel 2000 sull'applicazione della direttiva 96/59/CE con una propria preoccupata risoluzione (2000/2112(INI)):

“... 2. ritiene, in particolare, che gli Stati membri non siano finora riusciti a conseguire l'obiettivo concordato della direttiva 96/59/CEE di ridurre l'inquinamento da PCB e prevenire i pericoli per la salute e l'ambiente; ...5. rileva che secondo alcuni dati la quantità di PCB contenuta in apparecchi esclusi dal campo

di applicazione dell'inventario di cui all'articolo 4 della direttiva 96/59/CE, in particolare i volumi inferiori a 5 dm³, contribuiscono ampiamente e significativamente all'attuale inquinamento da PCB; ...10. esorta gli Stati membri a sviluppare sistemi di raccolta e smaltimento, se necessario mediante gli opportuni incentivi, per gli apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 96/59/CE; ritiene che per tali apparecchi elettrici la questione debba essere affrontata nell'ambito della direttiva sui rifiuti elettronici;... 17. ritiene che l'attuazione della direttiva sui PCB e, successivamente, lo smaltimento dei PCB dovrebbero costituire un banco di prova per il modo in cui l'Unione può sviluppare politiche efficienti in grado di affrontare più efficacemente altre sostanze altamente tossiche;"

Perché si trovano tali abnormi concentrazioni di PCB nel fluff? Evidentemente perché il rottame, costituito in particolare dai veicoli fuori uso in entrata nei mulini di frantumazione, comprende anche apparecchi (condensatori, trasformatori, altri contenitori di oli minerali) contenenti PCB. Vi sono diverse indagini che rilevano la problematicità di questi impianti: le indagini compiute in località Odolo dall'Arpa e dall'Asl di Brescia in prossimità di mulini di acciaierie (U Vallini, *Odolo Pcb a livelli altissimi*, "Giornale di Brescia" 27 gennaio 2002), o presso l'Alfa Acciai sempre dall'Arpa di Brescia (T. Zubani, *Alfa Acciai, sequestrato il "mulino"*, "Bresciaoggi", 31 dicembre 2004); oppure le indagini dell'Arpa Veneto presso la Rotamfer di Castelnuovo che conferiva alla discarica di Ca' di Capri, Sona (Vr) (Arpa- Uls di Verona, *Valutazione dei rischi sanitari discarica Ca' di Capri*, agosto 2001). A proposito di quest'ultima discarica va anche ricordato che l'Unione europea, nella riunione del 15 luglio 2004, ha deciso di deferire "l'Italia alla Corte europea in relazione ad uno specifico sito, la discarica di Cà di Capri, nella provincia di Verona. Il permesso rilasciato a questa discarica le consente di accogliere esclusivamente rifiuti non pericolosi; tuttavia, l'operatore ha accettato anche il conferimento di rifiuti pericolosi, alcuni dei quali contengono PCBs (bifenili policlorurati), che sono sostanze tutt'altro che innocue, trattandosi di composti cancerogeni estremamente persistenti. La discarica di sostanze di questo genere in un sito costruito per accogliere soltanto rifiuti non pericolosi crea non solo seri pericoli per l'ambiente, ma viola la normativa comunitaria e, in particolare, la direttiva PCB/PCT, che intende appunto pervenire allo smaltimento controllato dei PCB in modo da assicurarne l'eliminazione" (*L'Italia oggetto di numerose azioni legali della Commissione per violazione della normativa ambientale UE*, IP/04/930, Bruxelles, 15 luglio 2004).

Ora, è del tutto evidente che nel caso della discarica di cui allo studio di impatto ambientale in oggetto, al di là dell'escamotage formale di prevederla anche per rifiuti pericolosi, non è questo il modo per smaltire apparecchi contenenti PCB: un loro corretto trattamento, in coerenza con le indicazioni Ue, deve perseguire l'obiettivo di "ridurre l'inquinamento da PCB e prevenire i pericoli

per la salute e l'ambiente". Anzi, dare per scontato che il fluff sia contaminato da queste sostanze supertossiche significa rinunciare in partenza all'unica procedura ambientalmente corretta: bonifica preventiva dei veicoli fuori uso in sede di disassemblaggio delle diverse componenti (vedi item 3.2), prelevando tutti i contenitori di PCB da raccogliere separatamente e da smaltire in modo da conseguire una loro efficace distruzione e la non dispersione in ambiente. Questa comunque è la tendenza che viene avanti a livello europeo a cui ci si dovrà prima o poi adeguare

3.2 Il rapporto domanda e offerta e il bacino di utenza

La questione PCB sopra considerata si collega al problema generale dello smaltimento di questo rifiuto, il fluff, o meglio al trattamento dei veicoli fuori uso.

Anche questo aspetto è stato affrontato da una direttiva europea (Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio), non correttamente recepita nell'ordinamento nazionale (Decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, Supplemento Ordinario n. 128 alla Gazzetta ufficiale 7 agosto 2003 n. 182) per cui L'Italia è incorsa in un parere motivato dell'Unione europea per infrazione al diritto comunitario: "L'Italia non ha recepito correttamente la direttiva comunitaria sui veicoli fuori uso. Il provvedimento individua le misure necessarie per impedire che i veicoli e le loro parti divengano rifiuti al termine della loro vita utile e promuove il reimpiego, il riciclo e altre forme di recupero dei veicoli e delle loro parti. Inoltre, ai consumatori deve essere consentito di rottamare i loro veicoli senza incorrere in spese. È risultato che la legge italiana che recepisce questa direttiva non è completa per vari aspetti. Poiché l'ambito di operatività della legge italiana non coincide con quello della direttiva, vengono meno i benefici che il provvedimento comunitario intende conseguire sul piano ambientale." (*L'Italia oggetto di numerose azioni legali della Commissione per violazione della normativa ambientale UE*, IP/04/930, Bruxelles, 15 luglio 2004).

E' evidente che la collocazione in discarica di una parte così importante dei veicoli fuori uso (circa il 30% in peso, ma molto di più in volume) è palesemente in contraddizione con questa normativa che "promuove il reimpiego, il riciclo e altre forme di recupero dei veicoli e delle loro parti" (Va anche ricordato che per l'Unione europea l'incenerimento non può in alcun modo essere considerato recupero. Cfr. Unione europea, Sentenze della Corte (Quinta Sezione), 13 febbraio 2003, nella causa C-228/00 e nella causa C-458/00, Rifiuti inceneriti - Punto R 1 dell'allegato II B della direttiva 75/442/Cee - Nozione di utilizzazione principale come combustibile o come altro mezzo per produrre energia).

Tuttavia lo studio in questione continua a prevedere lo smaltimento per il solo fluff proveniente dal Nord Italia di 380.000-400.000 tonnellate/anno. Insomma si è totalmente sordi agli orientamenti che provengono dall'Unione europea dimostrando anche una miopia di prospettiva.

Lo studio dell'Ansaldo Ricerche, citato anche nello studio di cui trattasi (punto 3.2.4.3, pp. 54-56) dimostra come siano tecnicamente possibili già ora trattamenti a freddo finalizzati al recupero di materia del fluff, efficaci ambientalmente, ma anche considerando il bilancio di materia-energia recuperate. Questi trattamenti potrebbero rapidamente estendersi ed essere opportunamente favoriti, se la parte non metallica dei veicoli fuori uso venisse preventivamente separata alla fonte, prima di entrare nei mulini di frantumazione, con un'operazione di disassemblaggio contestuale a quella di bonifica di cui al paragrafo precedente. Avremmo una maggiore possibilità di riciclo e recupero delle parti non ferrose, per l'omogeneità della composizione dei rottami adeguatamente differenziati, prevenendo sostanzialmente il ricorso alla discarica. D'altro canto si avrebbero effetti salutari anche sugli altri processi (mulini di frantumazione e forni elettrici per la fusione) con una consistente preventiva riduzione degli inquinanti nelle emissioni.

E' comunque questa la direzione di marcia che lo studio di cui trattasi contempla solo in linea teorica, ma disattende nella pratica. Mentre invece si può e si deve rapidamente muoversi in questa direzione svuotando di ogni ragion d'essere la discarica di cui viene chiesta l'attivazione a Bedizzole, senza una cogente e coerente motivazione, come si è sin qui argomentato.

Brescia 13 gennaio 2005

prof. Marino Ruzzenenti

Osservazioni alla Nota tecnica di integrazione allo Studio di Impatto Ambientale della ditta Faeco Spa “Discarica controllata rifiuti pericolosi e non pericolosi - Settore E” , Località casina Nova Locatelli, Comune di Bedizzole (Bs), in risposta alla richiesta della Regione Lombardia “Struttura Via”, comunicata alla Faeco con lettera del 7 aprile 2005, prot. n. 11415. (si considerano alcuni item della Nota in questione)

1. Né discarica, né incenerimento, ma recupero di materia e riciclaggio (3. Integrazione ammissibilità dei rifiuti in discarica. 3.1. Approfondimento sul P.C.I.)

La Nota di cui all’oggetto, su sollecitazione della Regione Lombardia, riconosce che il *fluff* trattato dalla Faeco ha caratteristiche tali da non poter più essere conferito in discarica dopo il 2006: “Il PCI dei rifiuti in ingresso risulta superiore al valore di 13.000 Kj/Kg indicato dal Dlgs 26 come limitazione ai conferimenti in discarica a partire dal 1° gennaio 2007”.

Tuttavia si insiste nel richiedere l’attivazione della nuova discarica “Settore E”, con l’implicita constatazione che la legge stessa verrà comunque disattesa, secondo un disdicevole costume purtroppo invalso nel nostro Paese.

A sostegno di tale assunto all’item 3.1.2 si evidenzia come le problematiche ambientali relative all’ipotetica combustione siano di tale portata da rendere difficilmente praticabile tale “alternativa”.

In effetti non si può che convenire con le osservazioni che vengono citate dal documento della Commissione Ambiente della Comunità europea. D’altro canto anche l’improvvida e azzardata sperimentazione ipotizzata nell’impianto di incenerimento per rifiuti solidi urbani ed assimilabili non pericolosi dell’Asm di Brescia non potrà avere alcun sbocco, anche per la netta opposizione annunciata dall’Assessore all’Ambiente dell’Amministrazione comunale, proprietaria dell’impianto in questione (Comunicato di Ettore Brunelli, Assessore all’Ambiente e Mobilità del Comune di Brescia, 22 marzo 2005, in www.comune.brescia.it).

Tuttavia le alternative per il trattamento dei rifiuti, ed anche del *fluff* , non sono discarica o incenerimento. Tutte le direttive europee in materia, ma anche le più recenti normative italiane indicano queste “non soluzioni” come le ultime di una gerarchia che prevede in primo luogo la prevenzione o la riduzione della produzione e della nocività dei rifiuti, ed il recupero come materia degli stessi, in particolare mediante:

“- lo sviluppo di tecnologie pulite, che permettano un maggiore risparmio di risorse naturali;
- la messa a punto tecnica e l'immissione sul mercato di prodotti concepiti in modo da non contribuire o da contribuire il meno possibile, per la loro fabbricazione, il loro uso o il loro smaltimento, ad incrementare la quantità o la nocività dei rifiuti e i rischi di inquinamento;
- lo sviluppo di tecniche appropriate per l'eliminazione di sostanze pericolose contenute nei rifiuti destinati ad essere recuperati; ...”.

Questa alternativa, che deve essere prioritaria secondo le normative europee e un ragionevole criterio di tutela ambientale, non viene neppure presa in considerazione, mentre è l'unica prospettiva sulla quale bisogna muoversi, anche in considerazione del prevedibile aumento vertiginoso del costo del petrolio, dal quale in gran parte deriva la più importante componente del *fluff*, ovvero la plastica.

Non si può quindi che riproporre in conclusione quanto già avanzato nelle precedenti Osservazioni del 13 gennaio 2005:

“Lo studio dell’Ansaldo Ricerche, citato anche nello studio di cui trattasi (punto 3.2.4.3, pp. 54-56) dimostra come siano tecnicamente possibili già ora trattamenti a freddo finalizzati al recupero di materia del fluff, efficaci ambientalmente, ma anche considerando il bilancio di materia-energia recuperate. Questi trattamenti potrebbero rapidamente estendersi ed essere opportunamente favoriti, se la parte non metallica dei veicoli fuori uso venisse preventivamente separata alla fonte, prima di entrare nei mulini di frantumazione, con un’operazione di disassemblaggio contestuale a quella di bonifica di cui al paragrafo precedente. Avremmo una maggiore possibilità di riciclo e recupero delle parti non ferrose, per l’omogeneità della composizione dei rottami adeguatamente differenziati, prevenendo sostanzialmente il ricorso alla discarica. D’altro canto si avrebbero effetti salutari anche sugli altri processi (mulini di frantumazione e forni elettrici per la fusione) con una consistente preventiva riduzione degli inquinanti nelle emissioni”.

2. Il fluff è un rifiuto quasi tutto importato, come il rottame di cui è componente, e la provincia di Brescia è già più che satura di rifiuti (7.2. Dati percentuali del rifiuto disaggregati per provincia di provenienza).

In questo item la Nota in oggetto cerca di dimostrare come il rifiuto in questione sia in maniera preponderante di provenienza provinciale (circa il 75%).

Solo apparentemente le cose stanno in questi termini.

E’ già stato notato dal collega Marco Caldiroli che la provincia di Brescia rivela una *"vocazione"* allo smaltimento dei rifiuti speciali ben rappresentata dal bilancio tra produzione e la quantità esportata con un *"bilancio in attivo"* pari a 748.451 tonnellate/anno al 2000 (DGR 16.10.2003 n. 17280, *"I flussi dei rifiuti speciali in Regione Lombardia. Produzione, Gestione e Movimentazione"*, Unioncamere Lombardia - Regione Lombardia), *"vocazione"* che, secondo la stessa Regione Lombardia, consiglierebbe di valutare la necessità di *"ridistribuire"* la pressione ambientale sul territorio puntando *"sulla delocalizzazione di nuovi ed efficienti impianti"*, ovviamente fuori provincia (DGR 23.12.2004 n. 7/20027 *"Proposta di programma regionale di gestione dei rifiuti"*).

Ma quel dato di 748.451 tonnellate/anno al 2000 non tiene conto dell’aggiunta di circa 300.000 tonnellate/anno di rifiuti speciali importati per alimentare la terza linea dell’inceneritore Asm a partire dal 2004, e soprattutto ignora le oltre 8 milioni di tonnellate/anno di rottame importate per alimentare le acciaierie da forno elettrico, rottame che è a tutti gli effetti rifiuto e che incorpora anche lo stesso fluff, quindi in massima parte anch’esso di importazione.

E’ indubbio che il rottame di ferro sia rifiuto (codici Cer 16 01 03 – 16 01 04 – 16 01 17 – 19 10 01 ...), come ha recentemente ribadito una sentenza della Corte di Giustizia europea, a cui l’Italia, con un escamotage di corto respiro, tenta inutilmente di sottrarsi (Legge 15 dicembre 2004, n. 308). Infatti, al di là del contenzioso aperto con l’Ue, va registrata anche la netta opposizione della stessa Magistratura italiana: il 2 febbraio 2005 il Tribunale di Terni (Est. Giudice monocratico Maurizio Santoloci) ha disposto la sospensione del procedimento in corso e l’invio degli atti alla Corte

Costituzionale per accertare la legittimità della norma che esclude i rottami ferrosi e non ferrosi dalla nozione di rifiuto, sollevando, mediante ordinanza dibattimentale, nuovi dubbi sulla compatibilità tra l'articolo 1, commi da 25 a 29, legge 308/2004 e la nostra Costituzione (in particolare, gli articoli 11 e 117), in quanto la legge in questione è stata emanata sul presupposto dell'articolo 14 del Dl 138/2002, non conforme al diritto comunitario ex sentenza Corte di Giustizia 11 novembre 2004, causa C-457/02.

Quindi il rottame è rifiuto ed il *fluff*, che ne è una componente, non può essere considerato rifiuto prodotto in provincia, se derivato da rottame importato.

Vediamo in dettaglio il caso in questione. Faeco prevede di collocare nella nuova discarica dalle 380 alle 400.000 tonnellate/anno di fluff. In Italia si producono circa 2.000.000 tonnellate/anno di veicoli fuori uso da rottamare, con una quantità di *fluff* stimabile attorno alle 500.000 tonnellate/anno (E. Zamarra, *Cicli di recupero di materia delle auto rottamate*, Milano, 6 febbraio 2003, p. 6), di cui effettivamente prodotte in provincia di Brescia circa 10.000 tonnellate/anno.

Ciò significa che il *fluff* realmente originato dalla rottamazione dei veicoli fuori uso della provincia di Brescia corrisponde a circa il 2,5% di quello trattato da Faeco. In sostanza il *fluff* da collocare nella richiesta nuova discarica Faeco è quasi esclusivamente rifiuto di importazione che va a caricare su un territorio che la stessa Regione Lombardia valuta già eccessivamente stressato da un punto di vista ambientale.

Brescia 5 giugno 2005

prof. Marino Ruzzenenti

C. a. Circolo Legambiente "Mindel"

c/o Rinaldo Bignotti
via Campagnola sopra
25081 Bedizzole (BS)

Oggetto : Note preliminari inerenti la "*Discarica controllata per rifiuti pericolosi e non pericolosi -Settore E_*" in Comune di Bedizzole (BS) da parte della società Faeco SpA

Le presenti note intendono fornire delle osservazioni allo Studio di impatto ambientale della discarica in oggetto (datato giugno 2004). Avendo avuto a disposizione unicamente il documento "*Sintesi non tecnica*" è possibile indicare unicamente alcuni aspetti che meritano specifici approfondimenti, in quanto il documento è estremamente generico e del tutto inadeguato a indicare le modalità valutative utilizzate e i risultati delle valutazioni presentate.

1. Inquadramento programmatico

Nel documento si accenna (p. 6) al compimento di analisi relative alla "*coerenza del progetto con la pianificazione territoriale e settoriale esistente*" nonché alla "*prevedibile evoluzione quantitativa e qualitativa del rapporto domanda-offerta*". Per quanto concerne gli aspetti specificatamente riferibili alle tipologie di rifiuti che si intende (continuare a) smaltire nella discarica in questione non è possibile ricavare - dal documento esaminato - **alcuna indicazione** sia sulla "*coerenza*" del progetto con la pianificazione in materia di rifiuti che con il "**rapporto** *domanda-offerta*" (con particolare riferimento a quelli derivanti dalle attività di trattamento di autoveicoli dismessi).

A tale proposito, pur sinteticamente, si evidenzia - tenuto conto anche della durata prevista della discarica - che non appare preso in considerazione l'effetto della direttiva 2000/53/CE del 18 settembre 2000 "*relativa ai veicoli fuori uso*", recepita con il DLgs 209 del 24.06.2003.

Si tratta di una fondamentale norma che intende modificare sostanzialmente l'attuale sistema di gestione dei rifiuti "*veicoli fuori uso*" e che tende ad applicare in questo comparto le priorità stabilite da tempo dalla normativa comunitaria nel campo dei rifiuti ovvero quello della prevenzione ("*evitare quanto più possibile la generazione di rifiuti*") e quello del reimpiego e riciclaggio dei rifiuti.

In tale direzione la direttiva ha l'obiettivo di spingere le case produttrici a "*attuare misure di prevenzione fin dalla fase di progettazione dei veicoli, in particolare riducendo e controllando le sostanze pericolose presenti nei veicoli, al fine di prevenirne il rilascio nell'ambiente, facilitare il riciclaggio ed evitare il successivo smaltimento di rifiuti pericolosi...*".

Nel campo del riciclaggio la direttiva pone particolare attenzione a quello riferito alle materie plastiche contenute nei veicoli (la componente principale del fluff).

Inoltre viene previsto un sistema di gestione del veicolo rottamato che prevede la realizzazione di centri di trattamento, intendendo con questo termine specifiche operazioni di disassemblaggio delle componenti dell'automezzo e che vede l'attività di frantumazione come ultima fase e comunque non sui veicoli interi (nella sintesi non tecnica non viene presentato alcun dettaglio inerente le modalità di trattamento/frantumazione da cui si originano i rifiuti che si intendono smaltire).

Nel dettaglio la direttiva richiede agli stati membri di adottare provvedimenti tali che gli operatori che eseguono operazioni di trattamento soddisfino almeno i seguenti obblighi (art. 6):

- a). *prima di un ulteriore trattamento, procedono allo smontaggio dei componenti dei veicoli fuori uso o ad altre operazioni equivalenti volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente"* rimuovendo in particolare le parti etichettate o identificabili contenenti metalli pesanti;
- b). *"rimuovono e separano i materiali e i componenti pericolosi in modo selettivo ";*
- c). *eseguono le operazioni di smontaggio dei componenti e di deposito in modo da non compromettere le possibilità di reimpiego e recupero, nonchè in particolare di riciclaggio, dei componenti dei veicoli"*

Gli obiettivi di reimpiego e recupero dei componenti e materiali dei veicoli sono indicati nella direttiva come segue

- entro il 1.01.2006 una percentuale di reimpiego e recupero pari all'85 % del peso medio nonchè una percentuale di reimpiego e riciclaggio pari all' 80 %, con deroghe relative ai veicoli prodotti prima del 1980;

- entro il 1.01.2015 una percentuale di reimpiego e recupero pari all'95 % del peso medio nonchè una percentuale di reimpiego e riciclaggio pari all' 85 %.

In sostanza la direttiva obbliga gli stati dell'Unione Europea a modificare in modo sostanziale la gestione dei veicoli avviati alla rottamazione a partire dalla loro consegna prescrivendo in particolare che i centri autorizzati al trattamento di questo particolare rifiuto devono svolgere operazioni che non sono di semplice frantumazione della carcassa ma di un vero e proprio disassemblaggio del veicoli finalizzato a separare i diversi componenti in modo da incrementare il reimpiego/recupero/riciclaggio degli stessi e/o dei materiali di cui sono composti.

Queste indicazioni normative tendono a ridurre la quantità di materiali non recuperabili (al 2006 non oltre il 15 % e, al 2015, al 5 %) al di sotto delle quantità oggi prodotte dai sistemi di trattamento (frantumazione) in uso.

Si rammenta che nel Nord Italia (si veda il Rapporto Rifiuti APAT 2004, pp. 858 e seguenti) la quantità di autoveicoli trattata nei 12 impianti di frantumazione esistenti è stata di 907.230 tonnellate nel 2002 (oltre ad altre tipologie di rottami per 463.164 tonn nello stesso anno), a costanza di quantità trattate nei prossimi anni, la quantità dei rifiuti (fluff) - ove le norme anzidette vengano prontamente e idoneamente attuate - andrà riducendosi in **quantità assoluta** determinando anche una modifica della composizione finale (minore eterogeneità e minore pericolosità dei materiali).

Inoltre non è chiara la provenienza del codice CER 16.01.03 in quanto, proprio per quanto appena detto, non è possibile che da attività di frantumazione di autoveicoli possano originarsi pneumatici da smaltire; inoltre non viene indicata la loro funzione anche in considerazione delle limitazioni previste dal DLgs 36/2003 (art. 8 comma 1 lettera o)).

Come accennato, il documento esaminato non fa cenno alcuno a documenti di programmazione nel campo del trattamento/smaltimento dei rifiuti.

A tale proposito si evidenzia che non appaiono considerate indagini sulla produzione e sulle attività di trattamento/smaltimento nella regione Lombardia, come quella svolta nel corso del 2003 (v. DGR 16.10.2003 n. 17280, "I flussi dei rifiuti speciali in Regione Lombardia. Produzione, Gestione e Movimentazione ", Unioncamere Lombardia - Regione Lombardia) dal quale emerge una "vocazione " allo smaltimento dei rifiuti speciali da parte della provincia di Brescia ben rappresentata dal bilancio tra produzione (3.825.032 tonnellate nel 2000), importazione (3.208.816 tonnellate sempre nel 2000) e la quantità

esportata (1.136.557 tonnellate nel 2000), anche escludendo i rifiuti derivanti da trattamento di rifiuti urbani (codice 200301) la provincia di Brescia ha un *"bilancio in attivo"* pari a 748.451 tonnellate/anno (al 2000) come surplus di rifiuti trattati/smaltiti rispetto alla produzione totale.

Sono dati confermati anche recentemente (v. DGR 23.12.2004 n. 7/20027 *"Proposta di programma regionale di gestione dei rifiuti"*) ove, oltre a segnalare *"i casi emblematici di Lodi e Brescia"*, si valuta la necessità di *"redistribuire"* la pressione ambientale sul territorio puntando *"sulla delocalizzazione di nuovi ed efficienti impianti"*. Premesso che chi scrive non ritiene di per sè *"accettabile"* una politica di semplice redistribuzione degli impianti, l'attenzione della regione (peraltro riferita anche alla riduzione dei rifiuti e alla introduzione di innovazioni impiantistiche per incrementare il recupero come materia dei diversi rifiuti, compresi quelli derivanti dal trattamento di rifiuti) appare rivolta anche ad una riduzione della *"pressione ambientale"* nella provincia di Brescia, aspetto che non appare preso in considerazione nel documento esaminato.

In tal senso le considerazioni riportate a conclusione della sintesi non tecnica (p. 39) ovvero che

"l'ampliamento dell'impianto Faeco si inserisce nello sviluppo di un sistema integrato di smaltimento rifiuti, consentendo la collocazione e lo smaltimento di quei rifiuti che, per motivi tecnici e quindi economici non possono sostenibilmente essere sottratti al ciclo dei rifiuti", appare svincolata da qualunque considerazione di merito.

2. Quadro progettuale e gestionale

A tale proposito si segnalano diversi aspetti ove le informazioni contenute nel documento esaminato sono generiche e per i quali sono importanti degli approfondimenti/valutazioni ove non trattati o trattati in modo inidoneo nello Studio di Impatto Ambientale.

Per la realizzazione del lotto E della discarica in progetto si afferma (p. 11 e 15, sintesi non tecnica dello SIA) che occorre escavare un volume sotto il piano campagna pari a ben 1.197.350 mc (il volume complessivo della discarica è pari a 1.857.890 mc). Tenuto conto che si indica la superficie del lotto - a piano campagna - pari a 93.475 mq, ciò dovrebbe significare un approfondimento medio di 12,8 metri dal piano campagna. A tale proposito non appaiono -nel documento in esame - indicate le modalità di smaltimento/impiego dei volumi di terreno da asportare per la realizzazione della discarica, inoltre non appare alcun dettaglio di come si sia ricavato (come verrebbe garantito) *"un franco di sicurezza sempre maggiore di 2 metri"* rispetto ai *"livelli di massima escursione della falda nell'area in oggetto"* anche in considerazione che (p. 24 del documento esaminato) si afferma che il livello della *"falda superficiale freatica a carattere locale"* avrebbe un *"livello statico (...) compreso tra i -10 e i -37 da p. c. "* e la stessa presenta *"un grado di vulnerabilità medio-alta"* (p. 25 della sintesi non tecnica).

Per quanto concerne le caratteristiche dei rifiuti che si intendono smaltire ed in particolare quelli (dalla modifica del CER) classificabili come pericolosi, non viene indicato nel documento esaminato quali siano le caratteristiche di pericolosità dei rifiuti (non si fa cenno a determinazioni analitiche sui rifiuti in entrata già smaltiti negli ultimi anni), nè se ciò può o meno determinare possibilità di contrasti con le limitazioni previste dal DLgs 36/2003 (v. art. 8) con particolare riferimento alla presenza di PCB, CFC, HCFC.

Non è possibile fornire valutazioni sul contenuto dei piani di gestione operativa ed in particolare dei sistemi di monitoraggio (piano di sorveglianza e controllo) delle diverse matrici ambientali in quanto non vengono forniti dettagli utili nel documento esaminato.

3. Quadro di riferimento ambientale e stima degli impatti

Anche questi aspetti sono presentati - nel documento esaminato - senza idonei dettagli e, pertanto, si indicheranno unicamente gli aspetti di maggiore criticità che necessitano di analisi approfondita.

- Si fa riferimento a monitoraggi della qualità dell'aria (v. p. 17 della sintesi non tecnica) relativi alla attuale discarica da cui emergerebbe che le *"concentrazioni degli inquinanti monitorati sono generalmente risultate trascurabili e, ove applicabili, inferiori ai relativi limiti normativi"*, eccezion fatta *"su alcuni punti di monitoraggio"* per le polveri. Va segnalato che tali considerazioni si riferiscono al perimetro della discarica fatta eccezione di *"cinque punti esterni alla discarica"* ovvero a *"tre punti esterni"* (non è chiaro il motivo di tali indicazioni contraddittorie contenute nel testo esaminato) e non si fa cenno nè a quali *referimenti normativi* sono stati confrontati i valori trovati. Si indica che Faeco (il controllato fa da controllore !) effettua *"periodicamente analisi sui terreni delle aree adiacenti"* (p. 24 della sintesi non tecnica) e che la risultanza delle stesse sarebbe *"un andamento oscillante di tutti i valori senza notare tendenze di qualsiasi tipo direttamente correlabili all'attività di Faeco"*. Come detto non si ha modo di valutare tali affermazioni.
- Si dichiara di aver svolto delle simulazioni di ricaduta di una serie di contaminanti emessi utilizzando un modello gaussiano (ISC EPA), sia come medie che massime orarie, verificando *"l'assenza di superamenti dei limiti normativi"*, inoltre, per le sostanze con impatto odorigeno, *"è stato verificato l'eventuale superamento della soglia olfattiva"* (p. 18 della sintesi non tecnica), infine - limitatamente agli *"inquinanti organici volatili contenuti nel biogas attualmente generato dai rifiuti già smaltiti in discarica, e per gli inquinanti organici volatili tipici dei gas di scarico dei mezzi d'opera è stata condotta un'analisi di rischio, dalla quale i livelli di rischio sono risultati accettabili in tutta la zona analizzata"* (p. 33 della sintesi non tecnica). In altri termini si è operato - per la stima degli impatti sull'uomo - in modo diversificato a seconda della fonte e dell'inquinante considerato senza apparentemente considerare l'insieme delle emissioni e le forme di esposizione in modo da poter rappresentare tutte le fonti di rischio e non a gruppi, presi separatamente (oltre a non indicare esattamente i valori di confronto utilizzati ed eventuali indici risultanti).
- Per quanto concerne gli scarichi si afferma che *"l'impianto non versa scarichi in nessun corpo idrico superficiale e sia le acque meteoriche che il percolato sono convogliate e smaltite in impianti appositi"* (p. 23 della sintesi non tecnica). Premesso che, più avanti, viene precisato che solo le acque di prima pioggia sono soggette a tale forma di smaltimento fuori impianto mentre il resto delle acque sono (o saranno) smaltite sul suolo, va detto che nulla viene indicato in merito alle caratteristiche di tali impianti di smaltimento per il percolato ovvero sulle caratteristiche del trattamento e l'impatto conclusivo di tali rifiuti liquidi.
- Si afferma che è stato valutato il livello di emissione di rumore previsto da parte della attività della discarica nonchè l'attuale clima acustico dei recettori considerati. Non è chiaro quale siano state le valutazioni inerenti l'apporto della discarica (esistente e futura): infatti si afferma che *"i livelli di emissione dalla discarica ... in condizioni diurne e notturne sono stati simulati a partire dalle caratteristiche del rumore ... in corrispondenza della fase di gestione dell'impianto più impattante dal punto di vista acustico ... in corrispondenza dei"*

recettori indicati in Tabella 5.7." (p. 36 della sintesi non tecnica). Si tratta di una affermazione in sè contraddittoria in quanto i livelli di emissione, per definizione, sono misurati (e considerati) "in prossimità della sorgente stessa" e non presso il ricettore ove va considerato il livello di immissione di rumore, ovvero lo specifico contributo della sorgente esaminata. Per l'esattezza si riferisce che "i limiti di legge ai ricettori (limiti di immissione) sono rispettati ovunque " tranne presso un ricettore (R5) nel periodo notturno, ove vi sarebbe già oggi il superamento dei limiti dovuto alla presenza di traffico veicolare. Non viene riferito nulla in merito al rispetto dei limiti di emissione nonchè quale sia il contributo della discarica, al di là del superamento o meno dei limiti zonali di immissione, tant'è che si rimanda a ulteriori verifiche future presso i recettori individuati.

Non avendo disponibilità di altra documentazione di dettaglio sull'impianto, non si ha modo di fornire ulteriori note in merito.

Cordiali saluti.

Caldirolì Marco

10 maggio 2005