



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

UNDICESIMA LEGISLATURA

MOZIONE N. 101

SORGÀ LOCALITÀ DE MORTA: STOP ALLA DISCARICA DI RIFIUTI SPECIALI CAR FLUFF

presentata il 7 maggio 2021 dai Consiglieri Rigo, Valdegamberi, Rizzotto, Zecchinato e Andreoli

Il Consiglio regionale del Veneto

PREMESSO CHE:

- il Car Fluff (Autovehicle Shredded Residues – ASR) è il prodotto di rifiuto non metallico derivante dalla frantumazione della carcassa del veicolo dismesso dopo le operazioni di messa in sicurezza, l'attività di demolizione e, per quanto fattibile, le operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio. Si tratta di una tipologia di rifiuto molto eterogenea – è composta da un mix di materiali, tra cui plastica, gomma, vetro, fibre tessili, vernici, oli, lubrificanti, carta e cartone – che rappresenta circa il 25-30% del peso dell'intero veicolo;
- l'analisi delle tecnologie post-shredders attualmente disponibili – peraltro in molti casi ancora a livello sperimentale – ha, infatti, confermato che circa il 90% del Car fluff prodotto non trova collocazione diversa dallo smaltimento in discarica;
- in occasione della fiera di “Ecomondo 2017”, il Ministero dell'Ambiente aveva reso nota l'intenzione di ammettere l'utilizzo del fluff per la produzione di combustibile solido secondario (CSS) destinato a cementifici e termovalorizzatori, al fine della sua valorizzazione energetica;
- questo recupero potrà contribuire anche ad un più elevato livello di recupero di rifiuti, riducendo le quantità smaltite in discarica, a risparmiare le risorse naturali, a ridurre la dipendenza da combustibili convenzionali e ad aumentare la certezza dell'approvvigionamento energetico;

PREMESSO ALTRESÌ CHE:

- ogni anno nella Comunità Europea vengono prodotti tra i nove e i dieci milioni di tonnellate di rifiuti a seguito della dismissione di veicoli a motore. Tale cifra è destinata ad aumentare a seguito dell'espansione del mercato automobilistico.

- tale considerevole quantità va correlata ai provvedimenti governativi incentivanti la rottamazione che hanno costituito un forte stimolo alla sostituzione del parco circolante in Italia;

- i veicoli fuori uso, opportunamente raccolti, vengono consegnati ad impianti di demolizione e vengono sottoposti ad operazioni di messa in sicurezza consistenti nella rimozione dei componenti ambientalmente critici e di quelli riciclabili e nello smontaggio delle parti di ricambio che possono essere rivendute sul mercato dell'usato. Le rimanenti carcasse vengono pressate ed avviate agli impianti di frantumazione dove le parti metalliche vengono separate da quelle non metalliche;

APPURATO:

- che la Commissione Europea, già a partire dal 1991, ha affrontato le problematiche connesse alle cosiddette "carcasse d'auto" secondo un approccio metodologico denominato "Strategia dei flussi prioritari dei rifiuti";

- l'importanza della materia, e ravvisata la necessità di pervenire ad una regolamentazione comune in tutti i Paesi dell'Unione, il Consiglio dei Ministri dell'ambiente, nel giugno 1995, ha delegato la Commissione europea ad elaborare una proposta di direttiva sulla base delle indicazioni contenute nella citata Strategia dei flussi prioritari. La proposta della Commissione è stata approvata nel luglio del 1997 e successivamente della direttiva da parte del Parlamento e Consiglio europeo 2000/53/CE;

- che la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/53/CE, recepita con decreto legislativo 209/2003, relativa ai veicoli fuori uso ha come obiettivo prioritario quello di rendere il problema della rottamazione e del riciclaggio dei veicoli un processo ecologicamente più adeguato, attraverso la fissazione di limiti e obiettivi quantitativi per il reimpiego, il recupero e il riciclo dei rifiuti provenienti dalla demolizione dei veicoli a fine vita, l'attribuzione, in coerenza con il principio del "chi inquina paga", di specifici compiti ai costruttori dei veicoli, la definizione di norme tecniche per gli impianti di stoccaggio e demolizione, la riduzione di sostanze pericolose nelle nuove autovetture;

RICHIAMATO CHE:

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti assicura norme adeguate in materia di smaltimento dei rifiuti nell'Unione Europea introducendo misure, procedure, requisiti tecnici per gli impianti, al fine di evitare e/o ridurre effetti negativi sull'ambiente e rischi per la salute umana. Altro obiettivo è quello di ottenere un prezzo dello smaltimento in discarica che rifletta i suoi costi reali derivanti non solo dall'impianto e dall'esercizio, ma anche dalla chiusura e dalla gestione successiva alla chiusura stessa;

- la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2000/532/CEE è stata concepita allo scopo di unificare il catalogo europeo dei rifiuti e l'elenco dei rifiuti pericolosi, istituiti rispettivamente con la Decisione della Commissione 94/3/CE e con la Decisione del Consiglio 94/904/CE, introducendo alcune modifiche sostanziali;

- il Ministero dell'Ambiente con la circolare n. 4843 del 27 marzo 2018, avente ad oggetto "Cessazione della qualifica di rifiuto del car fluff (cer 191004) per successivo utilizzo come css-combustibile nei cementifici – chiarimenti interpretativi sul decreto ministeriale 14 febbraio 2013, n. 22" fornisce alle amministrazioni e alle associazioni i chiarimenti utili a promuovere il trattamento, nei cementifici italiani, del combustibile solido secondario (CSS) ottenibile dal Car Fluff;

APPURATO ALTRESÌ CHE:

- il 26/09/2020 entra in vigore il d.lgs. 116/2020, che modifica direttamente la parte del d.lgs. 152/2006 (Testo Unico Ambientale) dedicata alle norme generali sui rifiuti e imballaggi;
- il Decreto Legislativo 116/2020 inserisce importanti novità, tra cui il rafforzamento del sistema della responsabilità estesa del produttore di beni (EPR) artt. 178-bis e 178 ter e la prevenzione della produzione di rifiuti (art. 180);

CONSTATATO CHE:

- nel territorio comunale di Sorgà, in località De Morta, è stata avanzata la proposta di realizzare un sito di stoccaggio di rifiuti particolari, di Car Fluff, che dovrebbe costituire il bacino per tutto il Nord Italia per gli scarti derivanti dal riciclo delle auto;
- la zona individuata è a spiccata vocazione agricola, dove vengono coltivate eccellenze agroalimentari come il riso IGP e il radicchio IGP, e altre colture come pesche, kiwi e mele, e dove sono presenti allevamenti di maiali e allevamenti avicoli;
- alcune amministrazioni comunali della zona, viste le preoccupazioni di cittadini, agricoltori e associazioni venatorie, hanno preso posizione contro la proposta di realizzare la discarica impegnandosi a verificarne gli impatti sulla viabilità e sull'equilibrio ambientale della zona;

PRESO ATTO che il progetto per la realizzazione della discarica è stato presentato presso gli uffici della Regione del Veneto ed è ancora in fase di pre-istruttoria e i tecnici stanno ancora esaminando la regolarità dei documenti presentati;

CONSIDERATO CHE:

- è urgente altresì ragionare in prospettiva sulle modalità di smaltimento dei veicoli ormai considerati obsoleti, anche in funzione delle stringenti politiche ambientali dell'Unione Europea in materia di diesel Euro 4. Dal primo ottobre 2020, infatti, sarebbe dovuto scattare il blocco della circolazione relativo ai diesel Euro 4, cioè tutte quelle auto immatricolate tra il 1° gennaio 2006 ed il 1° settembre 2009, in Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia Romagna. Tuttavia a causa dell'emergenza COVID è stato deciso di far slittare l'entrata in vigore di questo divieto all'11 gennaio 2021, ma a causa dell'attuale situazione emergenziale il divieto di circolazione delle diesel Euro 4 è stato ulteriormente posticipato;
- posticipando nuovamente la dismissione di questi veicoli l'UE non ha risolto il problema ma ha rinviato le problematiche; infatti questa decisione provocherebbe un enorme danno economico per le famiglie, costrette a dismettere e cambiare auto a favore di un veicolo più moderno;
- di conseguenza il fabbisogno di smaltimento dei residui dalla lavorazione del Car Fluff comporterebbe l'immane ricerca di nuove aree di discariche. Questo comporterebbe un rischio di ulteriore consumo di suolo, considerata l'attuale carenza di offerta di smaltimento, e un concreto pericolo per la salute pubblica;

EVIDENZIATO CHE:

- la Regione del Veneto ha già tentato di limitare i flussi di rifiuti speciali in ingresso attraverso modifica della legge regionale n. 3/3200, articolo 33 comma 2;
- la modifica precedente, limitatamente alle parole "non superiore al venticinque per cento della capacità ricettiva" è stato dichiarato illegittimo dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 244/2011, trattandosi di materia di competenza legislativa esclusiva statale;

impegna la Giunta regionale

- a intraprendere iniziative volte a modificare il principio, sancito dalla legislazione statale, della libera circolazione dei rifiuti speciali, puntando all'autosufficienza regionale anche in questo ambito;
 - a promuovere iniziative a livello statale che permettano alle Regioni di non consentire ingressi di rifiuti speciali in quantitativi superiori rispetto agli attuali o che comunque necessitino di ampliamenti degli impianti di smaltimento già presenti e autorizzati sul territorio regionale.
-