



Regione Lombardia  
Direzione Generale Ambiente  
Piazza Città di Lombardia 1  
20124 – Milano

Oggetto: Progetto d'impianto di recupero di Pneumatici Fuori uso (PFU) mediante trattamento a caldo basato su un processo di pirolisi in comune di Retorbido (PV) - ITALIANA ENERGETICA TIRE Srl.

Legambiente, riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente ai sensi dell'art. 13 della legge 8 luglio 1986, n. 394 e s.m.i., quale associazione d'interesse ambientale, nell'ambito della procedura in oggetto, presenta le seguenti osservazioni.

### **Premessa**

L'intervento in progetto è già stato oggetto di una procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale della Provincia di Novara nel 2013 (il cui verbale si allega), **si richiamano pertanto tutte le osservazioni critiche e tecniche relative all'impianto, che per diversi aspetti coincide con quello in oggetto, per le parti tecniche e di processo le cui criticità non sono state modificate o superate.**

Trattandosi poi di un intervento che avviene su un'area in concreto dismessa, si chiede di valutare tutti gli aspetti legati alla preventiva bonifica della stessa rilevando che essa avviene in un corridoio primario della RER, quindi la miglior bonifica sarebbe quella di andare verso la rinaturalizzazione, visto che l'attività un tempo esistente è ferma da tempo.

Infine considerando le emissioni che comporta il nuovo impianto e il fatto che non risultano adeguatamente sviluppate le analisi sugli impatti cumulativi degli inquinanti sul territorio, si chiede di applicare la DGR 1266/14 che potrebbe offrire informazioni più adeguate per la tutela della salute dei cittadini non solo di Retorbido.

### **Inquadramento area progetto**

L'area, come rilevato dalla "Carta ambientale della pianura" (Regione Lombardia 2004) ricade al limite del "terrazzo antico", costituito da materiali fluvio-glaciali grossolani e molto alterati, comprendenti anche suoli molto antichi (paleosuoli) e di rilevante interesse naturalistico, ed è separata dal torrente Staffora da cespuglieti e da un bosco di latifoglie che prosegue anche in direzione sud-est lungo il torrente Rile.

**All'area si arriva attraverso una strada classificata dalla "Carta ambientale della pianura" viabilità storica ed esattamente come "rete stradale storica principale", cioè tracciato storico**

ancora riconoscibile, la cui esistenza è documentata dalla cartografia prodotta dall'IGMi alle due soglie storiche del 1880 e 1935.

**La strada a nord dell'area invece è classificata come “rete stradale storica secondaria”.**

In base a queste classificazioni di rete stradale storica regionale, avvenuta nel 2004, e che ha integrato quindi le analisi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato nel 2003, **si applicano le previsioni dell'art. 32 delle Nta del PTCP, di cui invece nella SnT non si trova riscontro.**

Naturalmente **l'intervento** ricadendo nella fascia dei 150 mt. del torrente Rile è **soggetto ad autorizzazione paesistica**, che speriamo terrà conto di quanto prevede la “Convenzione europea del paesaggio” (20 ottobre 2000) che così lo definisce: *“determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni. E le popolazioni, oltre agli amministratori degli Enti Locali, hanno espresso con migliaia di firme quale paesaggio “percepiscono” nel loro territorio.*

Non dobbiamo poi dimenticare l'integrazione tra ecosistema e paesaggio che dovrebbe rendere la valutazione di nuovi insediamenti ancora più difficile per la necessità di approfondire e comprendere i complessi sistemi esistenti. Certo gli insediamenti produttivi rappresentano un importante interesse per l'economia, ma se questa non vuole ridursi a mera attività di sfruttamento, non può trascurare esigenze di sicurezza, effetti e ricadute sugli ecosistemi che rivestono oggi la massima importanza, date le condizioni di sovra sfruttamento e degrado di molti territori.

Per quanto riguarda la viabilità si fa notare che la movimentazione dei materiali da trattare e altri materiali di processo, prevede il transito di n. 144 mezzi/giorno di cui n. 64 mezzi pesanti.

Questo traffico si dispiegherà su un tragitto di 16 Km. da percorrere su una viabilità di livello provinciale, con struttura non particolarmente adatta a favorire il traffico dei mezzi pesanti.

**Non è prevista alcuna adeguata analisi sull'accettabilità di questi flussi di traffico su quel tipo di strada e nemmeno un'analisi del rischio d'incidentalità.**

**Un approfondimento particolare necessita l'applicazione del PTCP in salvaguardia, che dalla comunicazione regionale ai sensi dell'art. 10-bis della L. 241/90 in data 27.3.15 è stato a nostro avviso “sottovalutato”.**

Nella nota citata si sostiene, infatti, quanto segue:

“Circa l'esclusione specifica per gli impianti di gestione rifiuti localizzati internamente a corridoi ecologici e relativa fascia di rispetto di 150 m così come espressamente previsto dal PTCP adottato nel 2013 si precisa quanto segue.

Il PRGR, al paragrafo 14.1, indica come sigla di riferimento per il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale quella di "PTCP", come peraltro fa anche la l.r. n. 12/05 “Legge per il governo del territorio” all'art. 15 comma 1 quando reca “*il piano territoriale di coordinamento provinciale, di seguito denominato PTCP*”. Al paragrafo 14.1 del PRGR, la sigla "PTC" è riferita al Piano Territoriale di Coordinamento dei parchi regionali, previsto dalla l.r. n. 86/1983. E' pertanto evidente che la sigla "PTC" si riferisca unicamente allo strumento di pianificazione dei parchi, mentre l'unica sigla di riferimento per il piano territoriale di coordinamento provinciale è PTCP. Il criterio penalizzante di cui al paragrafo 14.6.5 del PRGR “Sistema delle aree regionali protette” prevede pertanto che le sole “eventuali esclusioni esplicite” che valgono come fattore escludente sono quelle previste dai piani territoriali di coordinamento (PTC) dei parchi.

Per quanto sopra non si ritiene verificata la sussistenza del motivo ostativo proposto dalla Provincia di Pavia.”

La Regione ha quindi considerato il PTCP solo in funzione del PRGR e con un'interpretazione non molto condivisibile e precisiamo perché:

1) - **I Piani Territoriali di Coordinamento sono strumenti urbanistici che definiscono l'assetto di un territorio sovra comunale.** Sono previsti dalla legge 1150/42 all'art. 5 che così recita:

"1. Allo scopo di orientare o coordinare l'attività urbanistica da svolgere in determinate parti del territorio nazionale, il Ministero dei lavori pubblici ha facoltà di provvedere, su parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, alla compilazione di piani territoriali di coordinamento fissando il perimetro di ogni singolo piano.

2. Nella formazione dei detti piani devono stabilirsi le direttive da seguire nel territorio considerato, in rapporto principalmente:

- a) alle zone da riservare a speciali destinazioni ed a quelle soggette a speciali vincoli o limitazioni di legge;
- b) alle località da scegliere come sedi di nuovi nuclei edilizi od impianti di particolare natura ed importanza;
- c) alla rete delle principali linee di comunicazione stradali, ferroviarie, elettriche, navigabili esistenti e in programma."

Quindi **non vi è distinzione normativa di base tra PTCP e PTC**, inoltre l'art. 15 comma 6 della l.r. 12/05 prevede che: "Per la parte inerente alla tutela paesaggistica, **il PTCP dispone quanto previsto dall'articolo 77, individua le previsioni atte a raggiungere gli obiettivi del piano territoriale regionale ..... di cui la RER fa parte.**

2) - In base al comma 3 dell'art. 3 ter della legge regionale 86/83 i PTCP possono introdurre **prescrizioni vincolanti relativamente alla RER.**

3) - L'art. 12, comma 3 del DPR 380 del 2001 recita: "In caso di contrasto dell'intervento oggetto della domanda di permesso di costruire con le previsioni di strumenti urbanistici adottati, è sospesa ogni determinazione in ordine alla domanda. La misura di salvaguardia non ha efficacia decorsi tre anni dalla data di adozione dello strumento urbanistico ...", **all'intervento in oggetto si applica quindi in salvaguardia il PTCP adottato dalla Provincia nel 2013** (ed ora approvato dal Consiglio Provinciale il 23 aprile 2015), **che viene citato, ma non facendo riferimento alle norme specifiche previste per gli insediamenti produttivi come quello in oggetto.**

**Il PTCP prevede, infatti, in base al combinato disposto della tabella di pag. 53 della Relazione Generale e dell'art. II – 23 punto 6 della Normativa di Attuazione, per i Corridoi Primari della RER e una relativa fascia di rispetto di 150 mt., criteri escludenti per nuovi impianti o per l'ampliamento degli esistenti!**

**L'applicazione delle misure di salvaguardia ai PTCP è stata confermata** dalla sentenza n. 1568/2011 della Sezione staccata di Brescia (Sezione I) del TAR per la Lombardia e dall'ancora più autorevole **sentenza della Corte Costituzionale n. 102 del 2013.**

L'area dell'intervento è correttamente individuata in ambito RER - Corridoio primario, ma la previsione viene rapidamente liquidata affermando che l'intervento non "causa ulteriore frammentazione". A nostro avviso **i pericoli alla rete ecologica non vengono solo dalla frammentazione ma anche dall'aggravamento della situazione complessiva che l'impianto può creare e dal cumulo di effetti nel tempo non adeguatamente approfonditi.** E se non possiamo parlare tecnicamente in termini "urbanistici" di "consumo di suolo", possiamo però dire che l'impermeabilizzazione del suolo aumenta e non è certo un aspetto positivo in un corridoio primario della RER.

## **Osservazioni in merito alla documentazione**

### **1. CONSIDERAZIONI SUL PROGETTO**

#### **1.1) Direttiva 2008/ 98/ CE**

La Direttiva 2008/ 98/ CE indica per il trattamento dei rifiuti il seguente **ordine di priorità:**

- 1) prevenzione
- 2) preparazione per riutilizzo
- 3) riciclo
- 4) recupero energetico
- 5) smaltimento in discarica

Per il punto 3 (riciclo), che interessa l'impianto in oggetto, il Consorzio ECOPNEUS sostiene, per l'economicità e il ridotto impatto ambientale, il trattamento a freddo degli pneumatici, tramite semplici operazioni meccaniche di triturazione, macinazione, vagliatura, per la produzione di granulato, di polverino e per il recupero dell'acciaio armonico.

Il punto 4 (recupero energetico) riguarda la combustione degli pneumatici in diversi tipi d'impianto (cementifici, centrali termiche, inceneritori di rifiuti urbani), ma questa pratica è fortemente controindicata per l'alto impatto ambientale.

### **1.2) La pirolisi e riciclo degli pneumatici**

La pirolisi viene presentata come riciclo, dando per scontato che il black carbon (o nerofumo) e gli olii combustibili siano prodotti vendibili. Quest'assunzione è quanto mai discutibile e non viene dimostrata. Nel caso che il carbon black non sia prodotto vendibile, questo risulterà un rifiuto, e per di più di difficile smaltimento, mentre gli olii combustibili, in quanto combustibili densi e di scarso pregio, verranno bruciati in centrali termiche, oppure in inceneritori di rifiuti con una massa considerevole di emissioni inquinanti.

L'unico materiale effettivamente riciclabile è l'acciaio armonico, riciclabile peraltro anche con l'alternativo trattamento a freddo. In ogni caso l'acciaio armonico costituisce una frazione modesta del pneumatico (circa il 15 %).

Il rapporto pubblicato da ECOPNEUS 2013, prevede come strategia del Consorzio tre obiettivi specifici:

- sviluppare le applicazioni in impianti sportivi;
- stimolare l'uso della gomma riciclata nelle strade;
- favorire la produzione di arredi in gomma per le infrastrutture stradali.

Nello stesso rapporto non si trova traccia del processo di pirolisi.

### **1.3) Analisi delle alternative**

Ci saremmo aspettati di trovare nel progetto, come prevedono le norme, un confronto ragionato tra la soluzione pirolisi e altre soluzioni, in particolare il confronto con la soluzione del trattamento a freddo.

Nel progetto non troviamo risposta a queste due domande: quanto inquina la pirolisi rispetto al trattamento a freddo? Quanto costa alla tonnellata di pneumatico il processo di pirolisi e quanto costa il trattamento a freddo?

### **1.4) L' Opzione Zero non viene considerata**

Nel progetto l'opzione zero non viene adeguatamente sviluppata. Che cosa succederebbe in questo caso? In effetti, non succederebbe assolutamente nulla di negativo, in quanto ECOPNEUS procederebbe secondo i tre obiettivi sopra enunciati, applicando il trattamento a freddo degli pneumatici e in questo caso si eviterebbero problemi ambientali e sanitari al territorio

## 2. GARANZIE

La ditta proponente del progetto è la “ Italiana Energetica Tire s.r.l.” capitale sociale 110.000 €, con amministratore unico. Da questo dato discendono alcune perplessità di fondo e ci chiediamo: la ditta sarà in grado di sostenere l'onere della costruzione e soprattutto della gestione di quest'impianto così complesso?

## 3. COMPATIBILITA' NORMATIVA

Nel richiamare alcune osservazioni svolte in premessa e nell'inquadramento dell'area, si segnala che la tipologia delle sostanze detenute e/o stoccate e **i processi produttivi dell'impianto possono rientrare nella tipologia prevista dal Decreto Legislativo 334 dell'agosto 1999 e s.m.i.**

## 4. MATERIA PRIMA

I Consorzi abilitati a raccogliere legalmente gli PFU e a distribuirli per il successivo trattamento, sono tre: ECOPNEUS, Ecotyre e Ges.Tyre. Poiché l'ammortamento delle voci più importanti dell'impianto è previsto in 15 anni, ci si dovrebbe attendere, che il rifornimento PFU fosse garantito da questi tre Consorzi, o da alcuni di essi, tramite contratto o lettera d'intenti, per il periodo di almeno 15 anni. In realtà non troviamo nel progetto traccia di questi impegni.

Che cosa potrebbe accadere, nel caso che venisse a mancare oppure a ridursi il flusso legale di PFU all'impianto ? Non vorremmo che il flusso mancante di PFU venisse sostituito da un flusso di rifiuti di altro genere di cui purtroppo la provincia di Pavia si trova al centro.

## 5. IL PROCESSO

### 5.1) Bilancio di massa del processo

Vogliamo richiamare l'attenzione sul bilancio di massa del processo (Mass Balance): posto che il syngas viene prodotto dal processo, ma non esce dall'impianto, l'output dell'impianto risulta essere il seguente:

- olii combustibili
- carbon black
- emissioni gassose
- emissioni liquide
- emissioni solide

Nel progetto presentato manca un chiaro bilancio di massa in tonnellate annue: materia prima + materiali ausiliari + aria + acqua = prodotti + emissioni gassose + emissioni liquide + emissioni solide.

A pag. 62 della SnT le tabelle 5.15 e 5.16 non sono completate perché “riservate”, ma che valutazione ambientale si può fare così???

### 5.2) Certificazione dei prodotti

Sarebbe opportuno che la composizione chimica degli olii combustibili che del carbon black fosse certificata da analisi di laboratorio della Stazione Sperimentale Combustibili di S. Donato Milanese, l'ente pubblico deputato a rilasciare questo tipo di attestazioni, perché è difficile assimilare e valutare i prodotti che usciranno da questo impianto con quelli analizzati in Giappone prodotti con impianti e normative diversi. I certificati della Dogana presentati sono utili ai fini fiscali, non ambientali.....

## 6. STOCCAGGIO DEI MATERIALI

Lo stoccaggio PFU non è coperto; viene quindi dilavato, provocando da un lato acque reflue contaminate da ciò che ricopre gli pneumatici e gli stessi, pieni d'acqua, costituiscono ambiente favorevole allo sviluppo delle larve di zanzara tigre (la Provincia impone lo stoccaggio al coperto dei PFU nelle stazioni di conferimento comunali!); di conseguenza l'impianto di trattamento acque di prima pioggia, di sola dissabbiatura e disoleatura, è inadeguato nei confronti delle acque reflue di dilavamento dei copertoni.

## 7. CONTROLLI DELLA QUALITÀ DELL' ARIA E DEL SUOLO

C'è un consumo di gas naturale con potenza di 2.2 MWt. Utilizzato per il trattamento termico del carbone.

In una fornace viene invece bruciato il gas pirolitico non condensabile (prodotto intermedio interno al processo). La combustione di questo gas, che può trascinare anche residui del processo di pirolisi, richiede un trattamento gas acidi, filtro a carboni attivo, sistema DeNOx.

Non sono descritti filtri per il particolato, salvo prevedere emissioni tra 10 e 30 mg/Nmc di fumi. Le emissioni di polveri sono stimate pari a circa 500 g/h e possono contenere metalli pesanti, IPA e Diossine.

E' previsto un abbattimento con filtri a carbone attivo. Caratteristica tipica degli inceneritori. Infatti, le emissioni dell'impianto vengono messe a confronto con quelle limite previste dalla Direttiva CE 2000/76 per gli Inceneritori di rifiuti. L'impianto si limita ad assumere valori limite di emissioni pari a quelli fissati dalla Direttiva CE, senza alcuna ulteriore diminuzione (nemmeno per i microinquinanti più pericolosi, come gli IPA e le Diossine).

### **Impatto delle emissioni a livello del suolo.**

Le emissioni inquinanti più significative escono dal camino 01 che è alto 30 metri. La dispersione degli inquinanti viene simulata con i dati meteorologici rilevati a Pavia in città (postazione ARPA via Folperti).

In realtà la stazione meteo più vicina sarebbe quella di Ferrera Erbognone/Sannazzaro de B. dove peraltro sono disponibili dati meteo di alta qualità e specificamente adatti alle analisi d'inquinamento atmosferico.

In particolare, poiché le emissioni vengono rilasciate da un camino alto 30 metri, caldi (177°C) e con velocità di 10 m/sec, è plausibile che il pennacchio di fumo raggiunga altezze attorno o superiori a 100 metri sul piano campagna. La direzione del vento a quella quota non è certamente la stessa rilevata a livello del suolo e c'è la possibilità che gli inquinanti siano trasportati in direzione delle colline dove l'impatto dei microinquinanti sulle produzioni agro-alimentari potrebbe essere non trascurabile.

Nella postazione meteo di Ferrera Erbognone sono disponibili dati di vento rilevati anche in quota: è opportuno dunque che lo studio ne tenga conto per verificare il rischio di questo tipo d'impatto.

Le sostanze chimiche immesse in atmosfera sono tante e i controlli sono di competenza della stessa ditta proponente, dovrebbero invece essere eseguiti da un ente pubblico come l'ARPA o meglio ancora da un ente di ricerca "INDIPENDENTE".

Infine la frequenza dei controlli viene prevista una volta l'anno. Per un impianto di questo tipo riteniamo necessario il monitoraggio continuo anche per evitare situazioni come quelle di Parona, Corteolona e Sannazzaro. Lo stesso dicasi per gli inquinanti al suolo, dove, ad esempio a Parona è vietato consumare uova e pollame per la presenza di diossina.

Se la ditta è così sicura del livello delle emissioni, proponga un monitoraggio con un rilevamento della situazione attuale e limiti missioni dell'impianto al di sotto delle soglie di legge.

Facciamo infine presente che nel cercare materiale informativo in rete sul processo di pirolisi, ci siamo anche imbattuti in informazioni non certo rassicuranti, è vero che gli aspetti tecnici migliorano continuamente, ma le vicende negative legate ad altri impianti simili non aiutano a ben sperare:

- impianto di Verbania, chiuso nel 1999 per inquinamento ambientale;
- impianto di Karlsruhe ( RFT), chiuso nel 2004;
- impianto di Aosta, il cui progetto è stato bocciato da un referendum popolare nel dicembre 2012.

## CONCLUSIONI

Soprattutto negli ultimi 20 anni la provincia di Pavia è stata (nonostante vigessero i principi di prevenzione e precauzione) oggetto di numerosi impianti che hanno avuto ed hanno notevoli ricadute sulla qualità ambientale. Mai è stata fatta una Valutazione Ambientale Strategica adeguata e rispettosa dei contenuti della Direttiva europea 42/2001/CE, che valutasse effettivamente cosa comportano in termini di degrado territoriale gli interventi esistenti e quelli programmati. I risultati però purtroppo sono evidenti e resi pubblici da un recentissimo rapporto ASL, secondo cui in provincia di Pavia si registrano il 10% in più di morti per cancro che in Lombardia e il 18% in più che in Italia....., ([https://www.asl.pavia.it/Allegato\\_1\\_Quadro\\_di\\_contesto\\_2015\\_09\\_02\\_2015.pdf](https://www.asl.pavia.it/Allegato_1_Quadro_di_contesto_2015_09_02_2015.pdf)) per non parlare delle cause cardiovascolari..... E l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha ormai sancito la strettissima correlazione tra l'inquinamento e queste cause di morte.

La realtà territoriale impone la necessità di una valutazione di area vasta che miri a contenere se non ridurre le emissioni, causa principale della situazione in cui versa la pianura padana dal punto di vista della qualità dell'aria. Qualsiasi nuovo intervento, infatti, seppur rispettando singolarmente i limiti di legge ad esso applicabili, non può far altro che peggiorare le condizioni ambientali e se da un lato, come ha detto in conferenza di servizi ITALIANA ENERGETICA TIRE Srl., l'intervento ridurrebbe l'inquinamento che avrebbe causato la Valdata, dall'altro quell'inquinamento è virtuale perché la Valdata non funziona più da anni....

La Regione Lombardia cerca di distinguersi nel proporre contenuti innovativi per la tutela dell'ambiente, salvo poi non applicarli, infatti, con DGR n.1266 del 24/1/14 ha approvato delle "linee guida per la componente salute pubblica degli studi d'impatto ambientale", ma si guarda bene poi dall'applicare in fase VIA la sua delibera!!!!

**In base a quanto sopraesposto chiediamo alla Regione Lombardia di esprimere parere NEGATIVO e dichiarare il “progetto d'impianto di recupero di Pneumatici Fuori uso (PFU) mediante trattamento a caldo basato su un processo di pirolisi in comune di Retorbido” NON COMPATIBILE ai sensi del d.lgs. 152/06.**

Pavia 30 aprile 2015

Per Legambiente Provincia di Pavia

Renato Bertoglio  
Chiara Depaoli