

Audizione di FISE Assoambiente

su

esame congiunto dei disegni di legge

- *n. 1571 presentato dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (COSTA) recante "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare" («legge Salva Mare»);*
- *n. 674 "Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per il recupero di rifiuti in mare";*
- *n. 1133 "Disposizioni per prevenire e ridurre i rifiuti in plastica per la tutela degli ecosistemi terrestri e marini";*
- *n. 1503 "Disposizioni per il recupero dei rifiuti solidi dispersi in mare e per la protezione dell'ecosistema marino";*
- *n. 1822 "Disposizioni in materia di gestione ecosostenibile delle biomasse vegetali spiacciate ai fini della tutela dell'ecosistema marino e costiero"*

presso

13a Commissione
(Territorio, ambiente, beni ambientali)
Senato della Repubblica

Roma, 29 settembre 2020

FISE Assoambiente

ROMA: Via del Poggio Laurentino, 11 – 00144 Roma- Tel. 06 9969579 – Fax 06 99695712

MILANO: Via di S. Marta, 18 - 20123 Milano - Tel. 02 801428 – Fax 02 73960392

assoambiente@assoambiente.org – <http://www.assoambiente.org>

Gentile Presidente,

Onorevoli Deputati,

abbiamo accolto con piacere l'invito rivolto a FISE Assoambiente nell'ambito dell'esame di:

- n. 1571 presentato dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (COSTA) recante "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare" («legge Salva Mare»);
- n. 674 "Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per il recupero di rifiuti in mare";
- n. 1133 "Disposizioni per prevenire e ridurre i rifiuti in plastica per la tutela degli ecosistemi terrestri e marini";
- n. 1503 "Disposizioni per il recupero dei rifiuti solidi dispersi in mare e per la protezione dell'ecosistema marino";
- n. 1822 "Disposizioni in materia di gestione ecosostenibile delle biomasse vegetali spacciate ai fini della tutela dell'ecosistema marino e costiero"

Assoambiente è l'Associazione che all'interno di FISE (Federazione Imprese di Servizi) storicamente rappresenta, a livello nazionale ed europeo, le imprese che in Italia si occupano dei servizi di igiene ambientale, delle bonifiche e del riciclo, recupero e smaltimento dei rifiuti urbani e speciali. L'Associazione inoltre è parte stipulante del CCNL di settore.

In merito alle tematiche in esame l'Associazione opera in collaborazione e sinergia con ANSEP UNITAM.

Rispetto a quanto riportato nel ddl 1571, l'Associazione condivide le finalità riportate nel provvedimento. Il *littering* in generale rappresenta una importante problematica che interessa in primo l'aspetto ambientale e poi anche quello economico: a livello europeo è stato stimato un costo di circa 13 miliardi di euro all'anno per risolvere questo problema. Sul tema l'Associazione si è già fatta promotrice di diverse campagne estive contro il littering - privilegiando la comunicazione B2C - che hanno avuto un importante riscontro sia per quanto riguarda i canali social sia nell'ambito della Comunicazione ambientale (nel 2018 la campagna ha raggiunto quasi 300.000 persone e il tasso di engagement è cresciuto del 68% rispetto all'edizione 2017).

Sempre nel 2018, è stata inserita quale *best practice* nella "Linea Guida per azioni di Comunicazione Ambientale" a cura di AICA, l'Associazione Internazionale per la Comunicazione Ambientale.

Inoltre l'Associazione ha aderito anche all'iniziativa "Keep Clean and Run" in collaborazione sempre con AICA ed il MATTM.

Sui provvedimenti in esame evidenziamo alcuni aspetti.

1. In merito alle **modalità di gestione dei RAP** (rifiuti accidentalmente pescati) e nello specifico quanto disposto all'art. 2 del ddl n. 1571, al fine di consentire ai gestori degli impianti portuali di poter quantificare in base alla provenienza i due flussi di rifiuti (quelli prodotti dalle navi e quelli accidentalmente pescati) **dovrebbe essere precisato che tali flussi sono conferiti separatamente per poter correttamente tracciare e gestirne i flussi, sia in funzione delle comunicazioni agli enti competenti sia per l'imputazione corretta delle relative componenti di costo.**

Ancorché equiparati ai fini del conferimento, i rifiuti dovrebbero essere quantitativamente distinguibili in quanto:

- a. i costi di gestione dei RAP saranno coperti con una specifica componente della tariffa a carico dei cittadini;
- b. l'impianto portuale che gestisce sia i RAP e sia i rifiuti prodotti dalle navi deve essere in grado di individuarne i rispettivi flussi e comunicarli agli enti competenti.

In allegato proposta di emendamento.

2. Un ulteriore aspetto riguarda l'esigenza di introdurre nel provvedimento del Governo un disposto finalizzato a **contrastare il fenomeno dell'abbandono illegale delle imbarcazioni fuori uso**, tramite l'opportuna informazione e sensibilizzazione dei soggetti coinvolti (utenti, proprietari, detentori a vario titolo), nonché la promozione, in linea con i principi di efficienza e circolarità delle risorse, del riuso di parti e componenti, e la demolizione selettiva ed il riciclo dei materiali da essa derivanti (legno, metallo, plastica e vetroresina).

Risulta che circa il 90% delle unità di diporto immatricolate ha lo scafo in vetroresina e la vita media delle stesse unità di diporto può variare da 10 anni per i piccoli natanti (kayak, canoe, pattini, mosconi etc) sino a 30/40 anni per le navi. Risultano circa 31.000, cioè il 4,36% del parco nautico nazionale, le unità abbandonate o obsolete e non più efficienti. I costi per la demolizione variano in relazione alle dimensioni del natante e alla provincia dove avviene la demolizione; indicativamente il costo di demolizione e smaltimento risulta pari a circa 16.000 euro per unità di 15 metri. Attualmente in Italia l'assenza di una normativa End of Waste per il vetroresina fa sì che i costi a carico dell'armatore siano piuttosto elevati e che il vetroresina finisca per lo più in discarica: nel 2019 smaltite a circa 450 euro per tonnellata. Il peso medio della vetroresina è di 1,37 tonnellate per unità e quindi circa 42.000 tonnellate la quantità di vetroresina da smaltire.

Per quanto riguarda il riciclo, uno dei trattamenti disponibili in fase di test per scafi in vetroresina è la demolizione termica non ossidativa (la cosiddetta pirolisi) con la quale si ottiene una miscela di gas e un residuo solido (ovvero le fibre): trattamento che richiede alte temperature (dai 400 agli 800°C) e quindi grande quantità di energia e pertanto attualmente poco sostenibile

da un punto di vista economico. Al fine di evitare che invece di procedere alla demolizione delle barche queste vengano lasciate affondare nei mari o nei laghi con conseguenti impatti sull'ambiente, sarebbe utile introdurre disposizioni normative che supportino l'applicazione di nuove soluzioni innovative che il progresso tecnologico ha permesso di mettere a punto: trattamenti di tipo termochimico, ecologicamente ed economicamente sostenibili, che sono in grado di recuperare, oltre la fibra di vetro (fino al 99%), anche la resina contenuta nel rifiuto in vetroresina, con rese fino al 80-85% in peso, sotto forma di liquido che può essere nuovamente riciclato, in miscela con la resina vergine poliestere, comunemente impiegata sul mercato, per la produzione di nuovi manufatti in vetroresina. Intervento necessario considerato inoltre che la vetroresina delle imbarcazioni è un materiale non biodegradabile e quindi, una volta disperso, non viene decomposto col tempo, danneggiando l'ecosistema circostante e inquinando l'ambiente. Il suo abbandono genera anche la dispersione di micro particelle prodotte dal deterioramento delle vernici utilizzate per l'imbarcazione e delle fibre di vetro facenti parte della struttura in vetroresina. Tutto ciò provoca enormi danni alla flora e alla fauna marina ma, allo stesso modo, anche, seppur indirettamente, alla specie umana, che assume sostanze inquinanti attraverso i cibi ittici che consuma.

La **definizione di uno specifico decreto EoW nazionale** potrebbe evitare o almeno, auspichiamo, limitare l'affondamento di queste imbarcazioni nei mari o nei laghi.

In allegato alcune proposte di emendamento.

3. Nell'ottica di una piena attuazione delle finalità previste, il **Tavolo interministeriale di consultazione permanente**, di cui all'art.12, dovrebbe **includere tra i propri membri anche i gestori degli impianti portuali**. Dal momento che i rifiuti accidentalmente pescati (RAP) sono equiparati ai rifiuti delle navi, tali rifiuti sono conferiti ai gestori degli impianti portuali come previsto dall'art. 2 comma 3 della Direttiva UE 2019/883.

In allegato alcune proposte di emendamento.

Di seguito gli emendamenti al DDL 1571 sopra richiamati.

DDL 1571

“Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell’economia circolare (« legge SalvaMare »)

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Alla fine del comma 1 dell’articolo 2, è aggiunto il seguente periodo: “e sono conferiti separatamente ai fini del successivo comma 4”

MOTIVAZIONI

L’emendamento interviene all’art. 2 (*Modalità di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati*) al fine di garantire ai gestori degli impianti portuali di avere contezza della provenienza dei due flussi di rifiuti (quelli prodotti dalle navi e quelli accidentalmente pescati) i quali, ancorché equiparati ai fini del conferimento, debbono essere quantitativamente distinguibili in quanto:

1. i costi di gestione dei rifiuti “accidentalmente pescati” saranno coperti con una specifica componente della tariffa a carico dei cittadini, così come previsto dal successivo comma 6;
2. l’impianto portuale che gestisce sia i rifiuti accidentalmente pescati che quelli prodotti dalle navi deve essere in grado di individuarne i rispettivi flussi e comunicarli agli enti competenti.

DDL 1571

“Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell’economia circolare (« legge SalvaMare »)

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Introdotta nuovo articolo 4 bis

Art. 4bis

(Contrasto all’abbandono e alla gestione illegale del fine vita delle imbarcazioni)

- 1. Al fine di contrastare e prevenire l’affondamento o l’abbandono delle imbarcazioni fuori uso, nonché i rischi per l’ambiente e la salute umana connessi a tali pratiche illegali, migliorare l’efficienza dell’uso delle risorse che, secondo la direttiva 2008/98/CE, come modificata dalla direttiva 2018/851/CE, costituisce elemento fondamentale per il passaggio ad un’economia circolare, dare attuazione ai principi di precauzione, prevenzione, sostenibilità, proporzionalità, responsabilizzazione, cooperazione ed al principio “chi inquina paga” di cui all’art. 178 Dlgs. 3 aprile 2006, n. 152, il Ministero dell’ambiente, della tutela del territorio e del mare adotta misure adeguate promuovendo:*
 - a) l’informazione e la sensibilizzazione dei proprietari, dei detentori e degli utenti delle imbarcazioni per una corretta gestione delle stesse al termine del loro ciclo di vita nel rispetto della gerarchia della gestione dei rifiuti di cui all’art. 179 del citato decreto;*
 - b) il riuso delle parti o dei componenti riutilizzabili delle medesime imbarcazioni, quali alberatura, mobili, motore, eliche, apparecchiature, attraverso la commercializzazione degli stessi;*
 - c) la demolizione selettiva delle imbarcazioni, onde consentire la rimozione ed il trattamento sicuro delle sostanze pericolose e facilitare il riciclo di qualità dei materiali derivanti dalla demolizione, almeno per quanto riguarda legno, metallo, plastica e vetroresina, anche attraverso l’adozione prioritaria, per tali materiali, di uno o più regolamenti ai sensi dell’art. 184-ter, comma 2, del citato Dlgs. n. 152/2006, a partire dalla definizione dei criteri per la cessazione della qualifica di rifiuto per il vetroresina.*

MOTIVAZIONI

L’emendamento proposto è volto a contrastare il fenomeno illegale di abbandono delle imbarcazioni fuori uso, tramite l’opportuna informazione e sensibilizzazione dei soggetti coinvolti (utenti, proprietari, detentori a vario titolo), nonché promuovendo, in linea con i principi di efficienza e circolarità delle risorse, il riuso di parti e componenti, la demolizione selettiva ed il riciclo dei materiali da essa derivanti (legno, metallo, plastica e vetroresina). Attualmente in Italia l’assenza di una normativa End of Waste per il vetroresina fa sì che i costi a carico dell’armatore siano piuttosto elevati e che il vetroresina finisca per lo più in discarica: nel 2019 (causa emergenza ecologica) si parla di circa 450 euro per tonnellata.

Al fine di evitare l’affondamento delle imbarcazioni nei mari o laghi risulta necessaria una specifica disciplina End of Waste nazionale che riconosca le soluzioni innovative, di tipo termochimico, ecologicamente ed economicamente sostenibili, in grado di recuperare, oltre la fibra di vetro (fino al 99%), anche la resina contenuta nel rifiuto in vetroresina, con rese fino al 80-85% in peso, sotto forma di liquido che può essere nuovamente riciclato, in miscela con la resina vergine poliestere, comunemente impiegata sul mercato, per la produzione di nuovi manufatti in vetroresina.

DDL 1571

“Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell’economia circolare (« legge SalvaMare »)

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

Al comma 2 dell’articolo 12 è aggiunto la seguente lettera i):

“i) con i gestori degli impianti portuali.”

MOTIVAZIONI

Al fine di una piena attuazione delle finalità previste, il Tavolo interministeriale di consultazione permanente, di cui all’art.12, dovrebbe includere tra i propri membri anche i gestori degli impianti portuali. Dal momento che i rifiuti accidentalmente pescati sono equiparati ai rifiuti delle navi, tali rifiuti sono conferiti ai gestori degli impianti portuali come previsto dall’art. 2 comma 3 della Direttiva UE 2019/883.