

Intervento al Metalriciclo del 14.9.07

Come è noto il sistema del fine vita auto è governato e regolato dal Dlgs 209 in attuazione della Direttiva Europea 2000/53 CE .

Nel regolare il sistema, il Decreto , a mio avviso, ha omesso di definire le responsabilità da attribuire ai singoli soggetti interessati, ferma restando la responsabilità generale del costruttore.

Infatti all'Art. 7 comma 2 il Legislatore dice “ gli operatori economici garantiscono che.....” e cioè sono responsabili del raggiungimento degli obiettivi ma tale responsabilità non è minimamente suddivisa fra i vari attori.

Ad esempio al Demolitore non è quantificato alcun obiettivo di reimpiego mentre al frantumatore non è affidato alcun compito di avviare al riciclo parti non metalliche (e non poteva essere diversamente dal momento che quello della frantumazione è un processo industriale finalizzato unicamente al riciclo delle parti metalliche).

Inoltre è ben vero che per entrambi i soggetti e per alcune parti (gomme – parti in plastica – vetri) esiste l’obbligo di rimozione ma se non esistono concrete possibilità di riciclo tali parti finiscono necessariamente allo smaltimento.

Infine la responsabilità dell’eventuale mancato raggiungimento dell’obiettivo (attualmente 80% e probabilmente dell’ 85%) a chi fa capo? Non certamente , a mio avviso, alla fase del trattamento (frantumatori e demolitori) ma paradossalmente ad un mercato che non esiste allo stato attuale.

Ed a chi la responsabilità di attivare tale mercato?

Lascio ad altri la risposta ma comunque sarebbe troppo semplicistico affermare che tale responsabilità ricade sul Costruttore che, in passato, ha prodotto manufatti che non tenevano conto di vincoli subentrati successivamente.

Comunque ad aggravare i problemi connessi con il raggiungimento degli obiettivi sta il sistema di rendicontazione dei flussi basato sul MUD e sulla sua sezione dedicata all’ELV.

L'enucleare nell'ampio mare dei rifiuti i flussi di quelli riferibili al Dlgs 209 è un compito problematico ed i risultati riferiti al primo anno lo dimostrano.

Stiamo cercando delle soluzioni, in collaborazione con APAT, ma, quello che è certo, è che il nostro Paese, rispetto agli altri Paesi Europei, è più vincolato nella dimostrazione del raggiungimento degli obiettivi.

Al di là dei problemi di fondo, legati al raggiungimento degli obiettivi, sono tuttora di attualità e sempre più incombenti quelli legati comunque allo smaltimento del fluff.

Infatti l'entrata in vigore del limite di potere calorifico per lo smaltimento in discarica del fluff (13.000 K/Joul/Kg) è stato prorogato al 31.12.2008 e tutt'ora non si è avviato, neppure in via sperimentale, il recupero energetico.

Dati i tempi necessari per avviare iniziative industriali in questo campo, siamo già oltre ogni concreta possibilità di realizzazione.

Ancora più incombenti sono i problemi connessi con il DOC (Carbonio Organico Disciolto) che coinvolge il fluff in quanto certamente supera i livelli previsti.

Tale disciplina prevista dal D.M. 3.8.2005 entra in vigore l'01.01.2008 e prevede la possibilità di discariche o lotti di discarica dedicati.

Tuttavia la discarica dedicata è possibile solo per rifiuti non pericolosi.

Il fluff in sè è certamente non pericoloso se proveniente da veicoli f.u. correttamente trattati ma, al momento, la correttezza di tale trattamento è piuttosto aleatoria.

Questa è la sommaria descrizione delle principali criticità del sistema ma, per cercare di non richiudersi solamente in sterili lamentele, stiamo tentando di affrontare in positivo i problemi elaborando proposte che, se comprese e condivise dagli altri attori, potrebbero portare, a nostro avviso, ad un soddisfacente funzionamento del sistema.

La base su cui stiamo lavorando è un accordo con i demolitori, già raggiunto per quanto concerne le linee generali (c.d. bollino blu).

Tale accordo prevede che, ferma restando la cessione del materiale a prezzi di mercato, il Demolitore si impegni a consegnare il materiale rigorosamente trattato con una corretta bonifica ed il Frantumatore si impegni al riconoscimento del giusto prezzo che rispecchi l'effettivo valore del materiale, il tutto secondo un capitolato da definire fra le parti.

Entrambe le parti si impegneranno a reciproci controlli. Il mancato rispetto del capitolato comporterà la esclusione dell'accordo.

La ratio di fondo ed il risultato che ci proponiamo da questa iniziativa è quello di definire, e rispondere, senza alibi, delle responsabilità della filiera del trattamento (Demolitori + Frantumatori).

Questa assunzione di responsabilità verso gli altri attori del sistema significa garantire, sia in termini quantitativi che qualitativi (composizione chimica del fluff), il corretto trattamento e non il conseguimento degli obiettivi.

Condizione che potrebbe essere indispensabile per il successo del progetto c.d. del bollino blu è che i Demolitori facenti parte della rete dei Centri di raccolta organizzata dal produttore facciano parte dell'Accordo Demolitori – Frantumatori.

Sempre per proseguire nell'ottica propositiva per tentare di superare le criticità del sistema ipotizzo che l'accordo Demolitori – Frantumatori possa costituire la base per un più ampio accordo di programma che coinvolga anche il Costruttore e soprattutto la pubblica Amministrazione.

Il coinvolgimento della Pubblica Amministrazione dovrebbe però essere di un certo peso.

E' necessario cioè che il ruolo della stessa non sia di semplice arbitro ma anche di collaborazione e supporto per l'avvio al riciclo delle parti non metalliche e per il parziale ricorso o alla termovalorizzazione o, quantomeno, a processi di recupero energetico più compatibili con l'ambiente.

Il recupero energetico, tra l'altro, allo stato legislativo attuale, sarà ancor più determinante a partire dal 2015.

D'altra parte l'indirizzo all'accordo volontario o di programma viene dallo stesso testo del Dlgs 209, rinforzato dalla successiva modifica, che all'Art. 12 prevede " il Ministero dell'ambiente " può" stipulare accordi volontari con i settori economici interessati ". Tra i casi previsti c'è anche quello del conseguimento degli obiettivi previsti all'Art. 7.

Quella dell'accordo volontario rappresenta, in fondo, una via, forse l'unica, per ovviare all'indeterminatezza della attribuzione delle responsabilità ai vari attori del sistema che ho lamentato all'inizio del mio intervento.

In ogni caso, fermo restando che le linee per il recupero (riciclo + recupero energetico) sono tracciate dal 209 che prevede l'asportazione di parti destinate al riciclaggio da parte dei Demolitori, e, in certi casi,

alternativamente da parte dei Frantumatori o Demolitori, occorrerà probabilmente comunque avviare anche attività di trattamento del fluff per il parziale recupero dello stesso .

Per senso di responsabilità la nostra Associazione si sta comunque attivando nello studio delle tecnologie esistenti di trattamento del fluff e ciò in collaborazione con il costruttore.

Per accennare brevemente allo stato dell'arte dei trattamenti post-frantumazione passo la parola all'Ing. Filippini della Feralpi.