A.I.R.A. Associazione Industriale Riciclatori Auto

REPORT 2018

“Il contributo dei frantumatori all’economia circolare”

SOMMARIO

Introduzione pag. 3

Prime iscrizioni di veicoli pag. 5

Radiazioni di veicoli pag. 8

Consistenza parco veicolare pag. 13

Le performance degli impianti di frantumazione in A.I.R.A. pag. 17

Economia circolare & VFU: problematiche e possibili soluzioni pag. 23

INTRODUZIONE

La presente comunicazione è redatta ai sensi del comma 5, art. 11 del D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 209 il quale recita:

“A decorrere dall'anno 2003, gli operatori economici pubblicano annualmente e rendono disponibili all'Albo nazionale delle imprese di cui all'articolo 8, comma 4, le informazioni riguardanti:
a) la costruzione del veicolo e dei relativi componenti che possono essere reimpiegati, recuperati e riciclati;
b) il corretto trattamento, sotto il profilo ambientale, del veicolo fuori uso, con particolare riferimento alla rimozione di tutti i liquidi ed alla demolizione;
c) l'ottimizzazione delle possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero del veicolo fuori uso e dei relativi componenti;
d) i progressi conseguiti in materia di recupero e di riciclaggio al fine di ridurre lo smaltimento del veicolo fuori uso e dei rifiuti costituiti dai relativi componenti e materiali.”

I Veicoli Fuori Uso (VFU) rappresentano un flusso importante di rifiuti per il nostro Paese. Ogni anno i dati ci dicono che dalla gestione dei VFU vengono generati oltre 1.000.000 di tonnellate di rifiuti che devono essere gestiti secondo il rispetto della Direttiva 2000/53/Ce ed il suo recepimento tramite il D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 209. Proprio tali norme impongono anche il raggiungimento di alcuni obiettivi: entro il 2015 raggiungere almeno l'85% di reimpiego e riciclaggio, il 95% di reimpiego e recupero complessivo. Questi obiettivi decisamente sfidanti, spingono gli operatori economici ad un continuo miglioramento della gestione dei VFU, ciascuno per le proprie competenze, con il fine di ridurre l'impatto di tali rifiuti sull'ambiente.

L'Italia deve fare ancora degli sforzi per arrivare a raggiungere i target imposti dalla UE: nel 2015 il nostro Paese ha raggiunto l'84,6% di reimpiego e riciclaggio e l'84,7% di reimpiego e recupero, mentre nel 2016 le performance sono peggiorate portandosi rispettivamente a 82,5% di reimpiego e riciclaggio e 82,6% di reimpiego e recupero. Entrambi i valori sono inferiori ai target imposti dalla UE. Risulta quindi necessario mettere in atto una politica che risolva alcune problematiche che impediscono tutt'oggi al nostro Paese di raggiungere gli obiettivi. La presente informativa ha lo scopo di fare il punto della situazione su alcune tematiche che sono fondamentali per una corretta gestione dei VFU e per migliorare le performance della filiera stessa, dedita da sempre a, trasferire i concetti fondamentali dell'economia circolare nella gestione dei VFU.

A.I.R.A. Associazione Industriale Riciclatori Auto

PRIME ISCRIZIONI DI VEICOLI

Report 2018

“Il contributo dei frantumatori all’economia circolare”

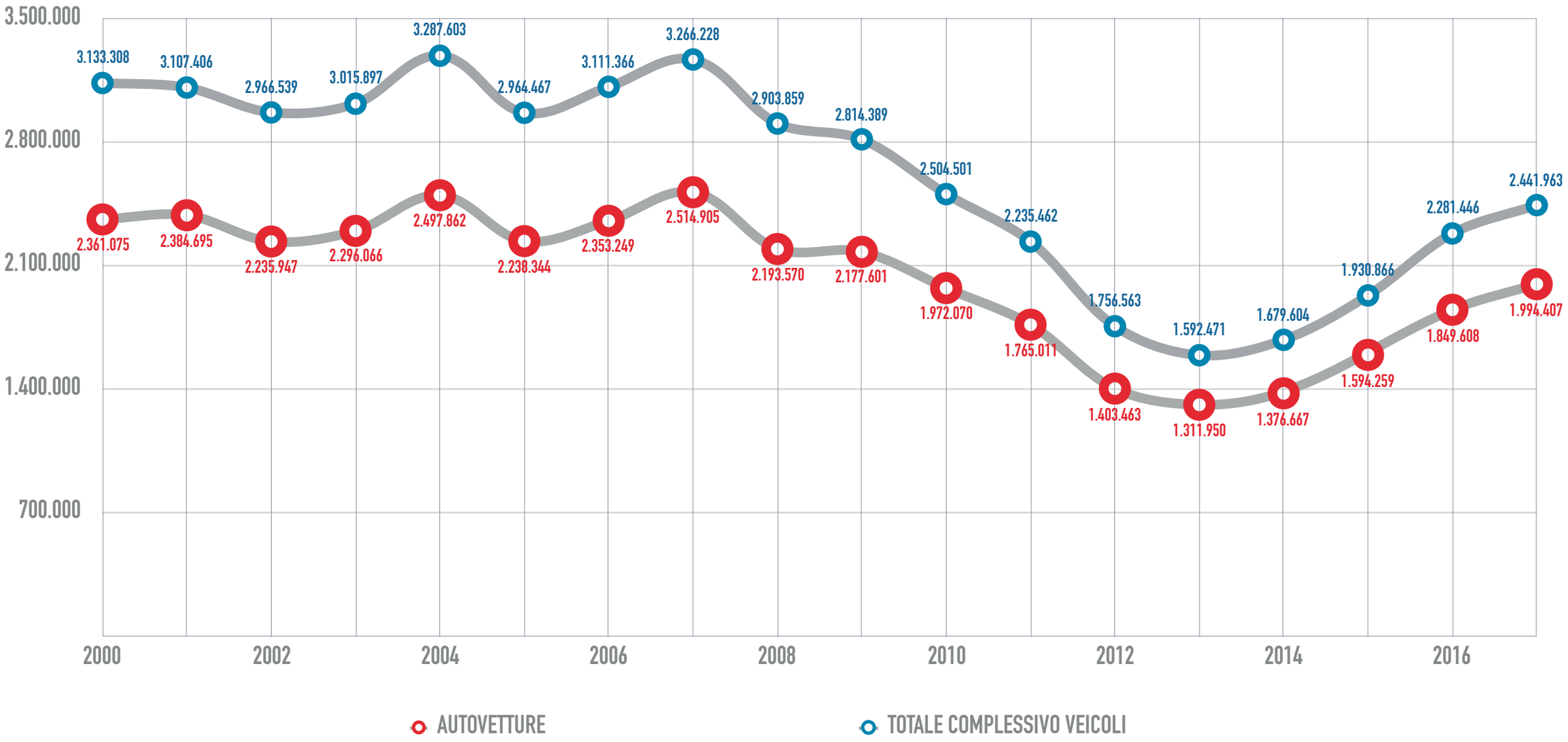


Grafico n°1 - Prime iscrizioni di veicoli nuovi di fabbrica - Fonte: elaborazione su dati ACI

La gestione dei VFU è immancabilmente legata al numero delle nuove immatricolazioni di veicoli, al quale è generalmente abbinato l'andamento delle radiazioni dei vecchi veicoli. I dati evidenziano che è in atto un lento recupero delle prime iscrizioni di veicoli nuovi di fabbrica anche se rispetto al periodo ante-crisi (2008) l'ammanco è di circa 450.000 nuovi veicoli. Se si considerano le prime iscrizioni delle sole autovetture, l'ammanco si riduce a circa 200.000 nuove auto.

Dall'analisi dei dati emerge che le autovetture a gasolio sono le più richieste; fatto da tenere in considerazione ai fini della lotta all'inquinamento atmosferico.

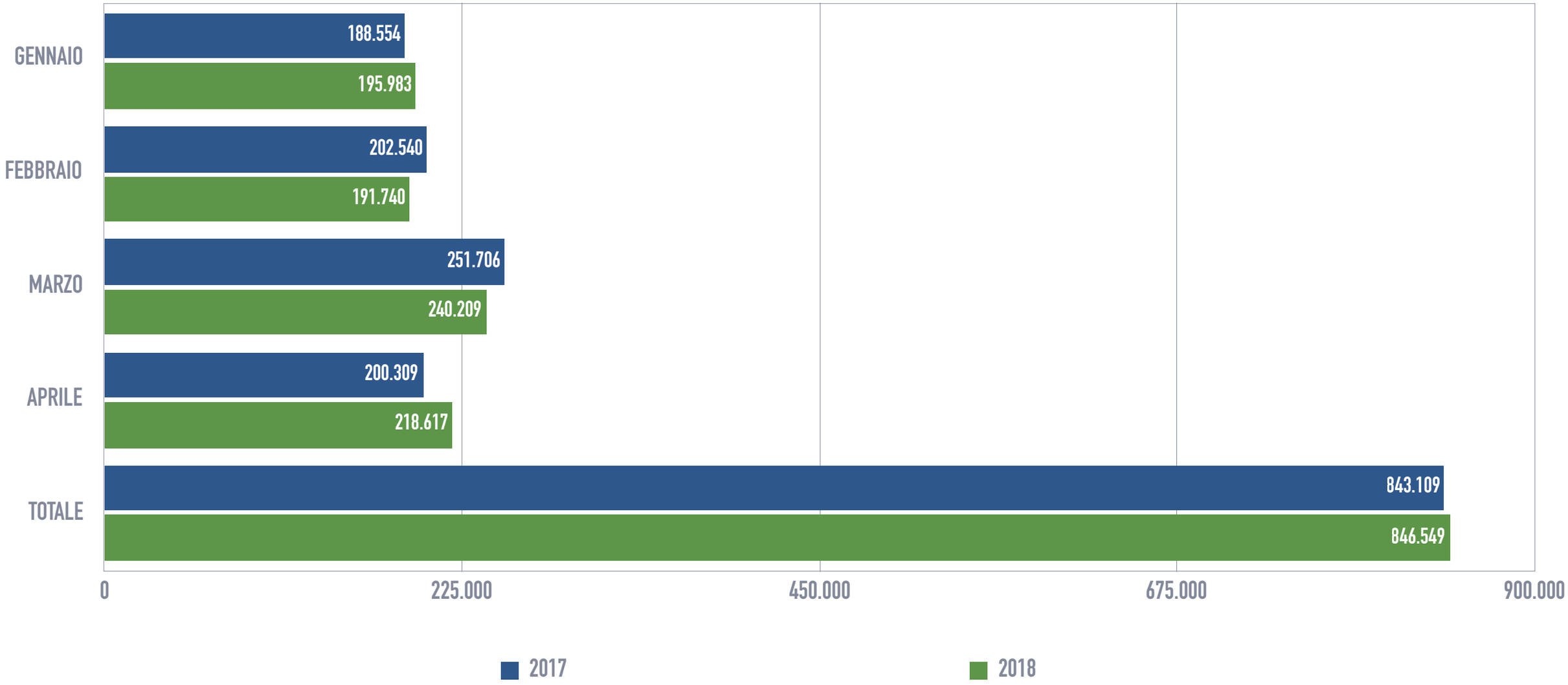


Grafico n°2 - Prime iscrizioni di veicoli nuovi di fabbrica (anno 2018) - Fonte: elaborazione su dati ACI

Nei primi quattro mesi del 2018, il numero di iscrizioni di nuovi veicoli non registra significative variazioni rispetto all'anno precedente. Il trend è costante.

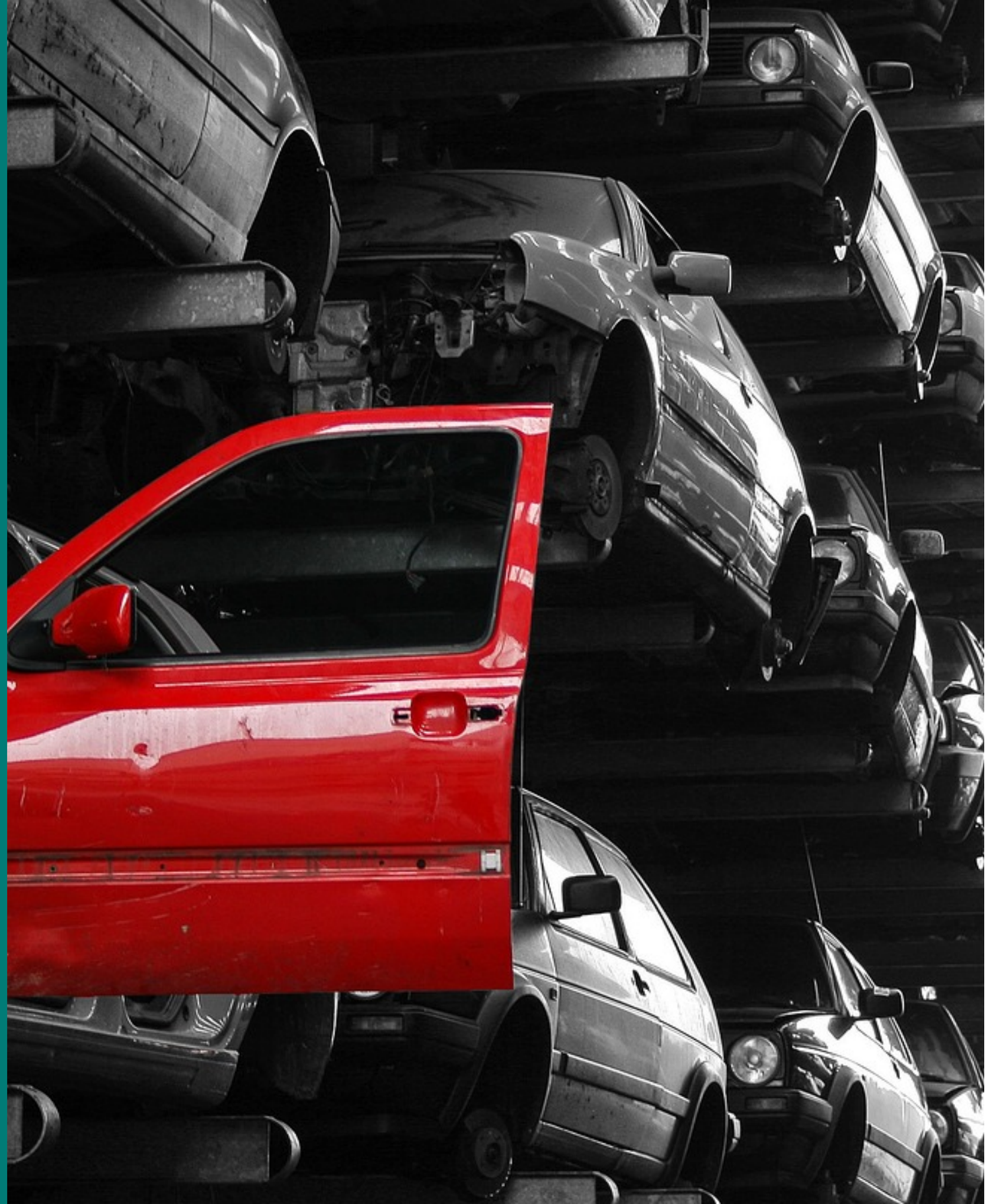
Ci si aspettava la prosecuzione del trend di crescita intravisto negli ultimi anni, ma evidentemente il perdurare della crisi economica, legata alle innumerevoli incertezze di varia natura, non consente, al momento, di recuperare le quote perse. Non da ultimo è da segnalare che le richieste continue di incentivi alla rottamazione per lo svecchiamento del parco circolante, frenano il recupero delle nuove iscrizioni, sviluppando il cosidetto *"movimento attendista"*.

A.I.R.A. Associazione Industriale Riciclatori Auto

RADIAZIONI DI VEICOLI

Report 2018

“Il contributo dei frantumatori all’economia circolare”



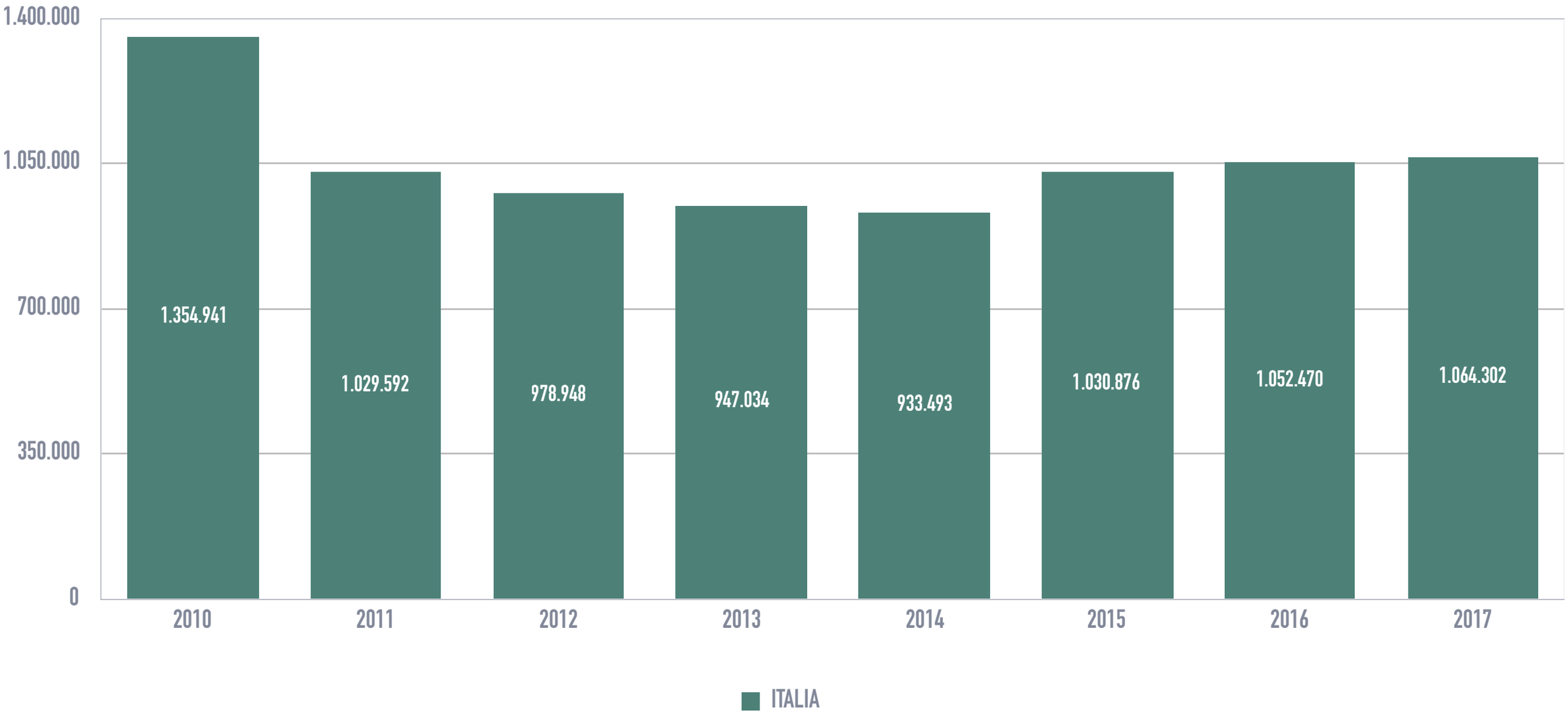


Grafico n°3 - Radiazione veicoli per demolizione - Fonte: elaborazione su dati ACI

Anche nel 2017 le radiazioni per demolizione hanno superato quota 1.000.000, mostrando un continuo trend ascendente e registrando un +1% rispetto all'anno precedente. Valori comunque ancora ben lontani dal 2010 rispetto al quale, il 2017 segna una perdita di circa 300.000 veicoli demoliti, ossia un -21%.

Tali mancanze incidono pesantemente nella sostenibilità economica delle aziende che operano nella gestione dei veicoli fuori uso, in quanto gli investimenti economici fatti per raggiungere performance ambientali sempre più alte sono messi a rischio da un flusso di rifiuti non adeguato.

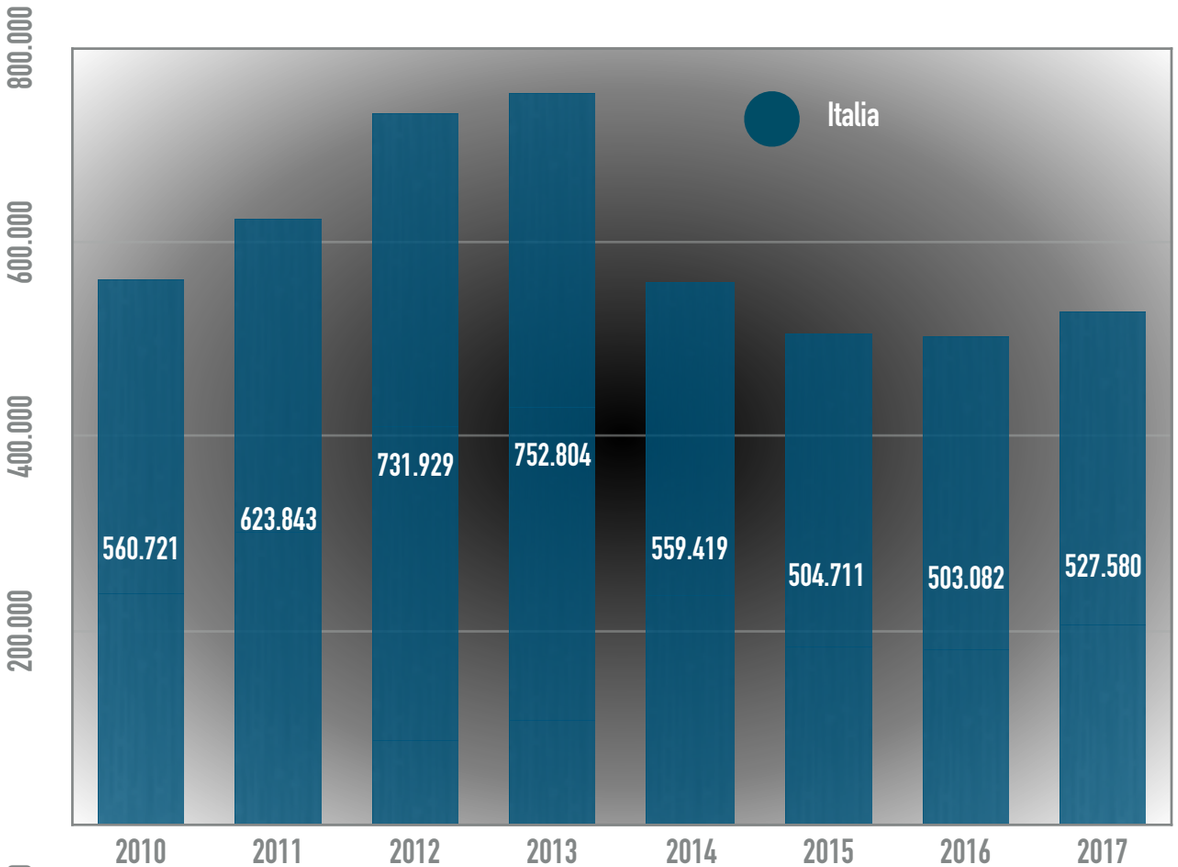


Grafico n°4 - Radiazione veicoli per esportazione
Fonte: elaborazione su dati ACI

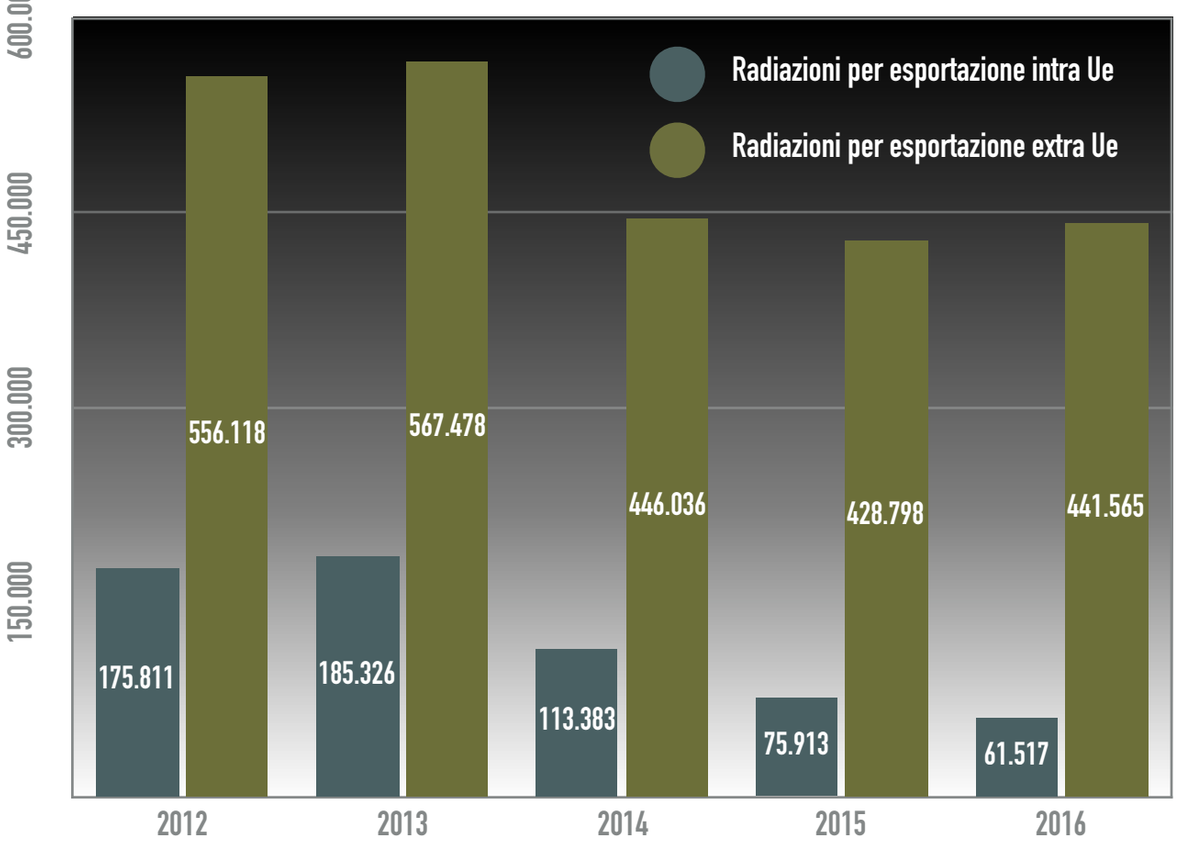


Grafico n°5 - Radiazione veicoli per esportazione extra Ue e intra Ue
Fonte: elaborazione su dati ACI

Le radiazioni di veicoli per esportazione continuano ad essere un numero considerevole (circa il 33% dell'intero radiato), anche se in calo rispetto al 2013 di circa il 30%. Un dato negativo e molto preoccupante evidenzia nel 2017 un aumento del 5%, rispetto al 2016, delle radiazioni per esportazione, con una crescita maggiore rispetto alle radiazioni per demolizioni. Il grafico n°5 evidenzia che i flussi maggiori di esportazioni sono verso i paesi intra Ue tendenzialmente in crescita; mentre decisamente inferiori verso i paesi extra Ue. Gli interventi legislativi messi in campo per contrastare il fenomeno dell'esportazione illecita di veicoli, mostrano i loro effetti soprattutto sulle esportazioni extra Ue; effettivamente una maggiore tracciabilità del veicolo ha ridotto notevolmente i volumi. L'esportazione intra Ue si è assestata intorno ai 440.000 veicoli, numero ancora molto importante che nasconde diversi fenomeni illeciti sia di natura ambientale che fiscale: veicoli obsoleti ed inquinanti esportati principalmente in Paesi dell'Est Europa non per essere re-immatricolati ma per essere smantellati e utilizzati per i pezzi di ricambio (quindi esportazione di rifiuti), con enormi perdite in termini economici e di competitività per gli autodemolitori e i frantumatori nazionali, nonché per il settore siderurgico nazionale.

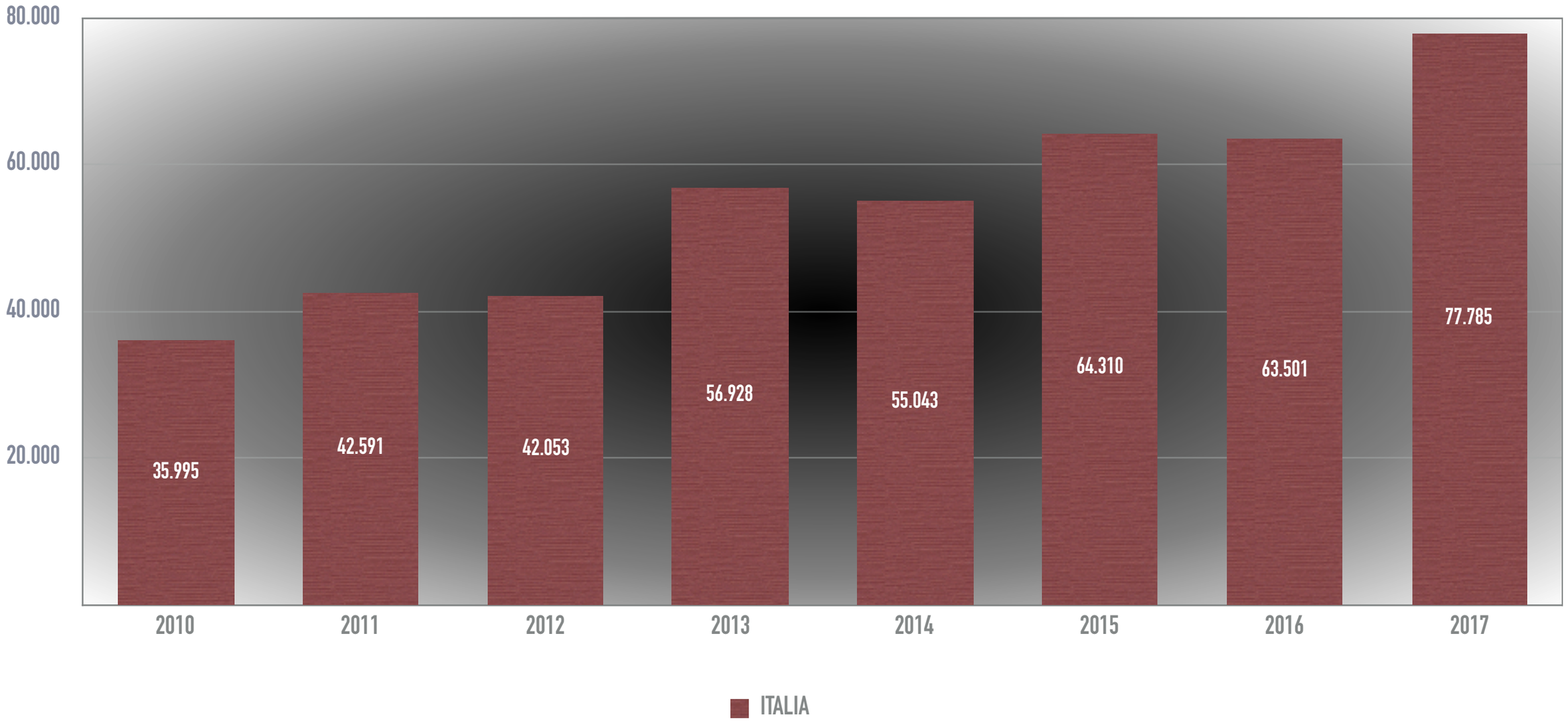


Grafico n°6 - Radiazione veicoli per altre cause (fermi amministrativi e sequestri giudiziari) - Fonte: elaborazione su dati ACI

Un trend decisamente in crescita, invece, quello delle radiazioni per altre cause, ossia principalmente radiazioni d'ufficio dovute a fermi amministrati e a sequestri giudiziari. I dati mostrano una crescita esponenziale negli ultimi 7 anni, più del doppio, sintomo di una crisi economica che rilascia ancora a distanza i suoi effetti. Tali veicoli radiati vengono, per la maggior parte, avviati alla demolizione. Da segnalare che la gestione di questi veicoli sequestrati rappresenta per lo Stato italiano una ingente spesa che non viene totalmente recuperata dalla vendita dei veicoli. Un ripensamento della gestione dell'intero sistema sarebbe quanto mai auspicabile.

Grafico n°7 - Radiazione veicoli per demolizione nelle regioni
Fonte: elaborazione su dati ACI

Grafico n°8 - Radiazione veicoli per esportazione nelle regioni
Fonte: elaborazione su dati ACI

La regione con più veicoli demoliti è la Lombardia che rappresenta il 15% delle demolizioni di veicoli a livello nazionale, seguita a ruota dalla regione Lazio. La Lombardia inoltre si conferma anche leader nelle radiazioni per esportazione.

Da notare che, per quanto riguarda il fenomeno dell'esportazione di veicoli, la Lombardia insieme al Veneto, hanno esportato nel 2017 il 41% del totale dei veicoli esportati a livello nazionale. Dato che potrebbe portare ad alcune considerazioni in merito ad approfondimenti mirati nelle due regioni. Sia la posizione geografica che l'alto numero di veicoli a disposizione, favoriscono le transazioni per queste due regioni con i paesi dell'est Europa che possiedono, ancor oggi, un parco circolante molto più datato del nostro.

A.I.R.A. Associazione
Industriale Riciclatori Auto

CONSISTENZA PARCO VEICOLARE

Report 2018

“Il contributo dei frantumatori all’economia circolare”

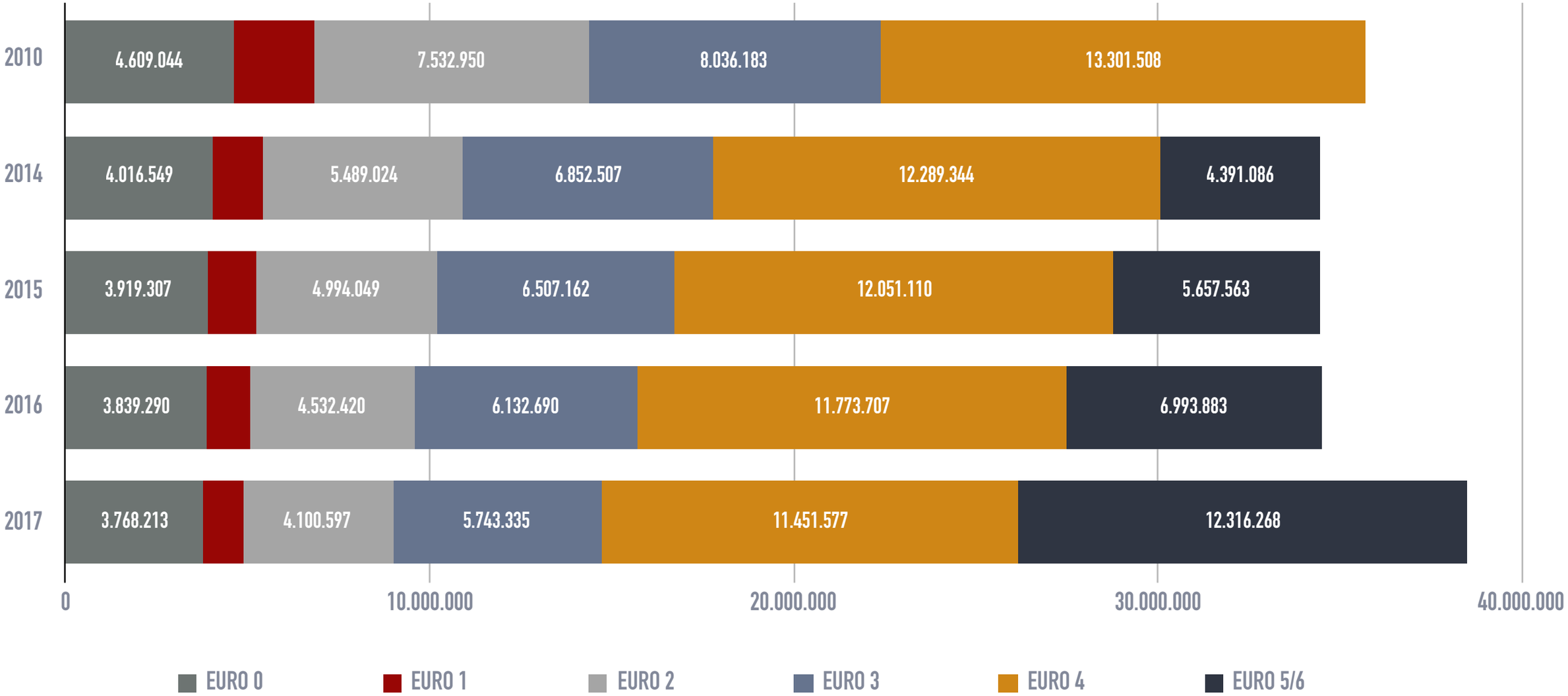


Grafico n°9 - Consistenza parco autovetture secondo la classe euro - Fonte: elaborazione su dati ACI

Il grafico evidenzia che il totale delle autovetture ancora in circolazione nel 2017, da euro 0 a euro 3, è di quasi 15.000.000. Il dato impone una discussione profonda sulla necessità di mettere in campo delle azioni urgenti e mirate che consentano uno svecchiamento del parco circolante, stando molto attenti che eventuali forme di incentivazione economica, siano strutturali nel medio-lungo periodo e non a spot. In passato abbiamo già assistito ad errori di questo genere che hanno di fatto "drogato" il mercato creando diverse criticità alle aziende che trattano i veicoli fuori uso.

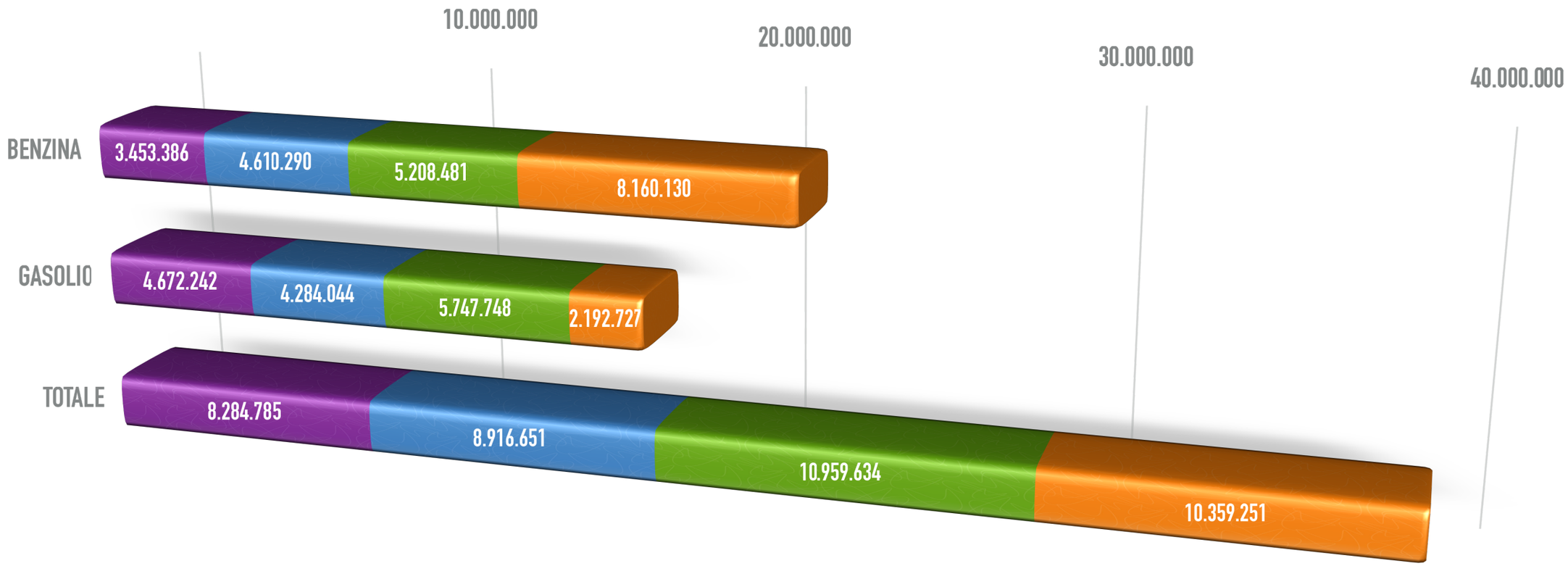
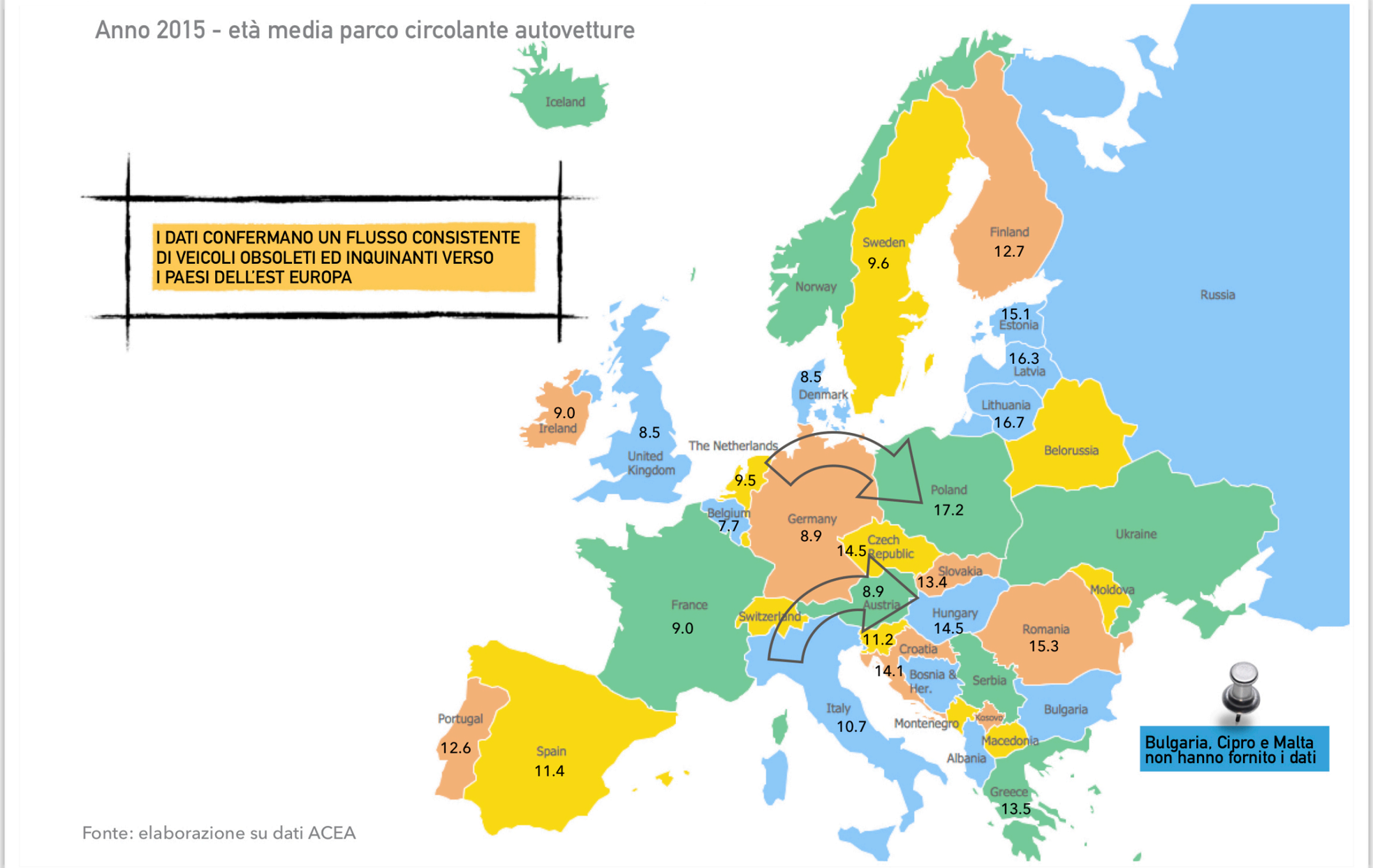


Grafico n°10 - Anno 2017 - Consistenza parco autovetture secondo anni di età - Fonte: elaborazione su dati ACI

Se si analizza il parco circolante secondo gli anni di età delle autovetture, la situazione peggiora in quanto risulta evidente la vetustà delle autovetture circolanti; oltre 10.000.000 di autovetture hanno più di 15 anni. Il dato pone l'accento su quanto ancora si debba fare per limitare le emissioni in atmosfera.

Non basterà sicuramente mettere in campo azioni di carattere economico per svecchiare il parco circolante; servirà un cambiamento profondo nel modo di utilizzo delle autovetture e nel modo di spostarsi, un cambiamento che richiederà tempo e determinazione.



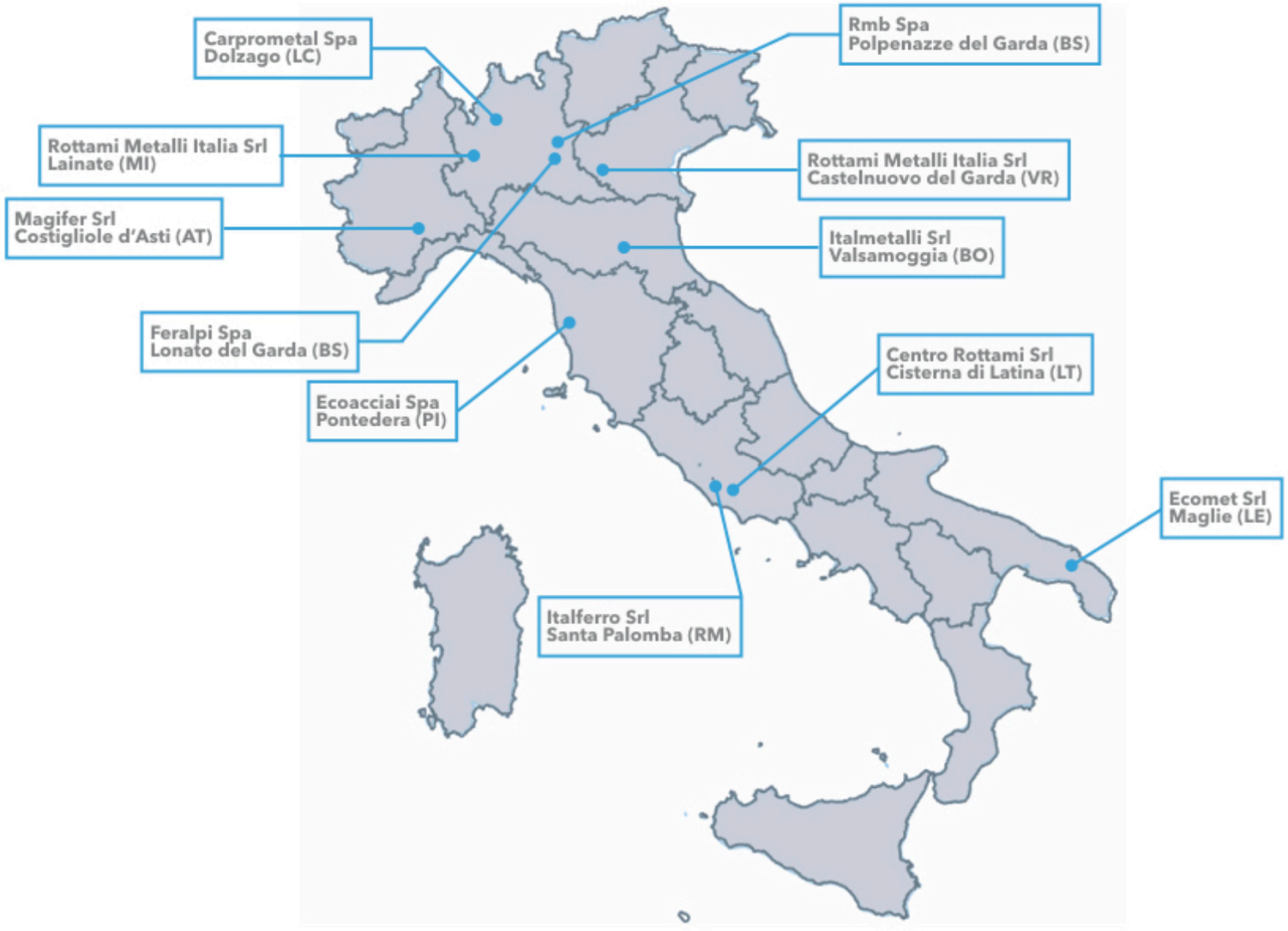
I dati di ACEA, anche se riferiti all'anno 2015, confermano due cose: la prima è che il parco circolante è effettivamente datato perchè sono pochi i Paesi che hanno autovetture con una età media sotto i 10 anni; la seconda è che l'est Europa ha un parco circolante molto datato e per questo è il bacino di ricezione della maggior parte di autovetture radiate per esportazione anche dal nostro Paese. Di fatto si conferma che le esportazioni di queste vetture datate ed obsolete, contribuiscono a spostare l'inquinamento atmosferico ma non a risolvere la problematica che invece andrebbe affrontata con la distruzione del veicolo ed il suo successivo riciclo.

A.I.R.A. Associazione Industriale Riciclatori Auto

LE PERFORMANCE DEGLI IMPIANTI DI FRANTUMAZIONE IN A.I.R.A.

Report 2018

"Il contributo dei frantumatori all'economia circolare"

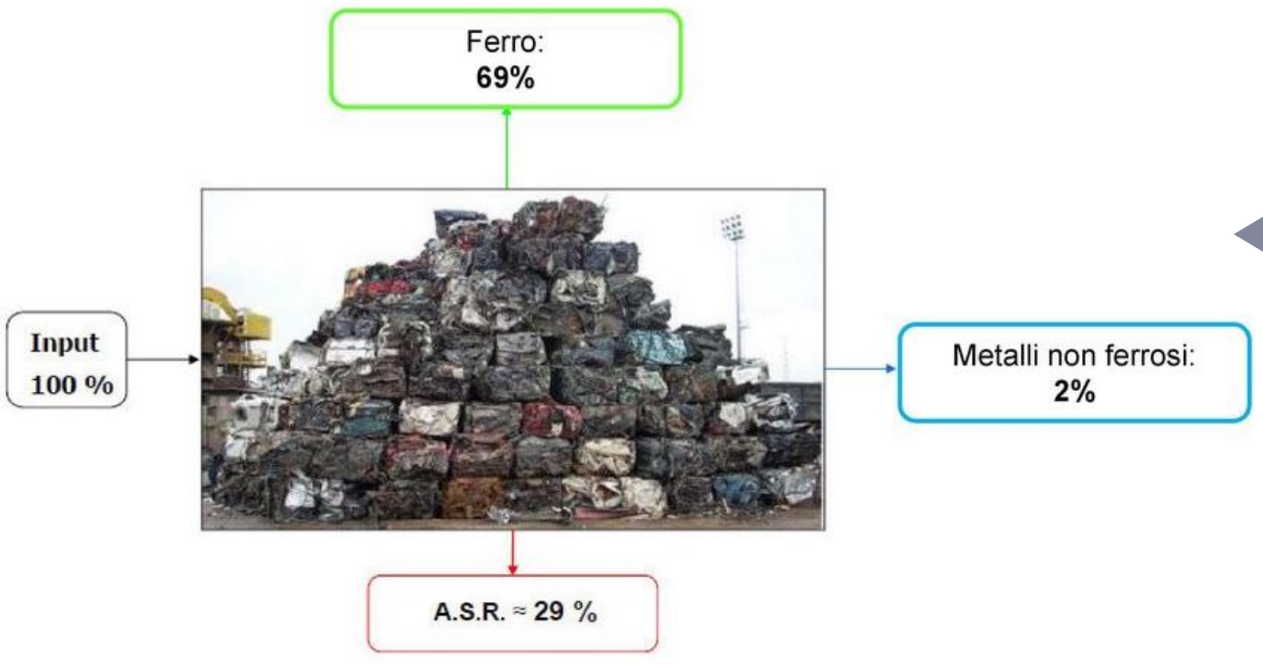


Gli impianti di frantumazione aderenti ad A.I.R.A.

Gli impianti aderenti ad A.I.R.A. Associazione Industriale Riciclatori Auto sono ubicati in vicinanza ai maggiori poli siderurgici ai quali si fornisce la materia prima costituita da ferro e acciaio derivante dalla frantumazione dei veicoli fuori uso.

Tutti gli impianti aderenti all'Associazione sono autorizzati in A.I.A. (Autorizzazione Integrata Ambientale) e sono in possesso delle BAT (Best Available Techniques) ossia le migliori tecniche disponibili, intese come quelle in grado di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente.

L'immagine ripropone un processo di frantumazione ormai consolidato e presente in tutti gli impianti di frantumazione con elevate performance ambientali. Oltre alla produzione di proler, l'end of waste impiegato nelle principali acciaierie, l'impianto di frantumazione separa il fluff leggero dal fluff pesante che viene successivamente riprocessato per recuperare i metalli nobili ancora presenti. Negli ultimissimi anni, in alcuni impianti di frantumazione, vi è stata un ulteriore evoluzione che ha portato a trattare anche il fluff leggero per renderlo, di fatto, esente da metalli (piccoli cavetti di rame, ecc).



Dalla frantumazione di veicoli fuori uso e dal successivo recupero delle varie frazioni di rifiuti prodotti, si possono individuare sostanzialmente 3 flussi: ferro (end of waste), metalli non ferrosi e il fluff.

Le rese derivanti dalla frantumazione dei veicoli fuori uso, espresse in %, sono molto variabili in quanto dipendono da quanto è stato recuperato a monte dagli altri soggetti che intervengono a vario titolo sulla gestione dei veicoli fuori uso. Il dato indicato nella figura è da ritenersi indicativo, un dato medio risultante da numerose prove.

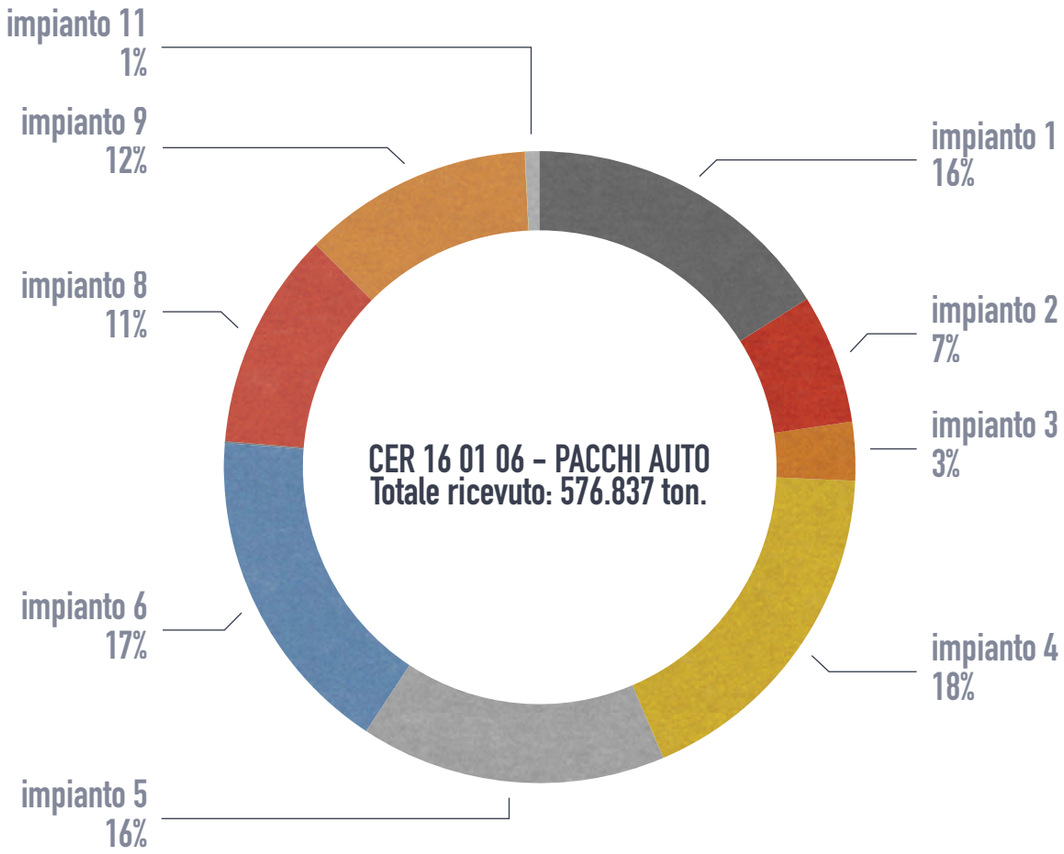


Grafico n°11 - Anno 2017 - CER 16 01 06 ricevuto da terzi
Fonte: elaborazione MUD, sezione VFU, schede FRA

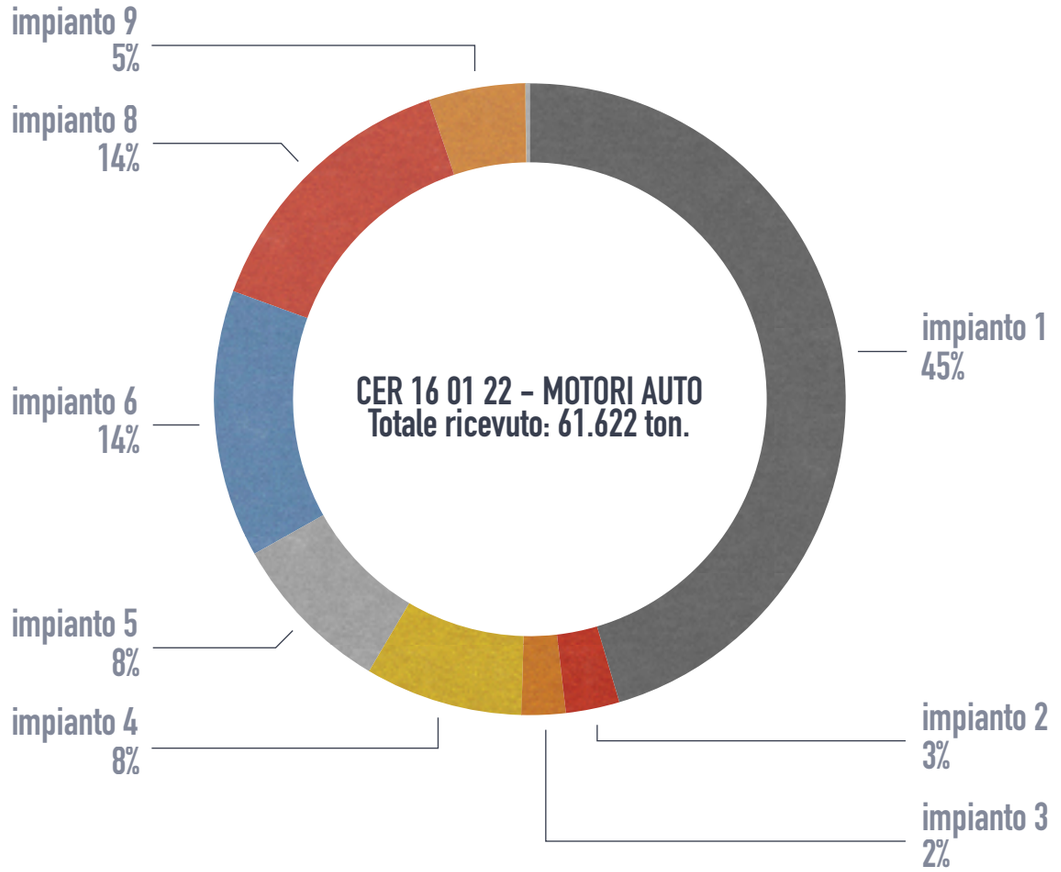


Grafico n°12 - Anno 2017 - CER 16 01 22 ricevuto da terzi
Fonte: elaborazione MUD, sezione VFU, schede FRA

I due grafici analizzano le due principali tipologie di rifiuti, derivanti dal trattamento dei veicoli fuori uso, che vengono gestiti negli impianti di frantumazione, ossia i cosiddetti pacchi auto e i motori auto. Sei impianti di frantumazione sugli undici aderenti ad A.I.R.A. hanno raccolto circa il 90% di pacchi auto e motori.

E' doveroso precisare che il quantitativo di rifiuti ricevuti non coincide con le quantità effettivamente trattate che, invece tengono conto delle quantità in giacenza. Si evidenzia altresì che la capacità totale di trattamento degli undici impianti di frantumazione risulta molto superiore alle quantità raccolte, circa del doppio.

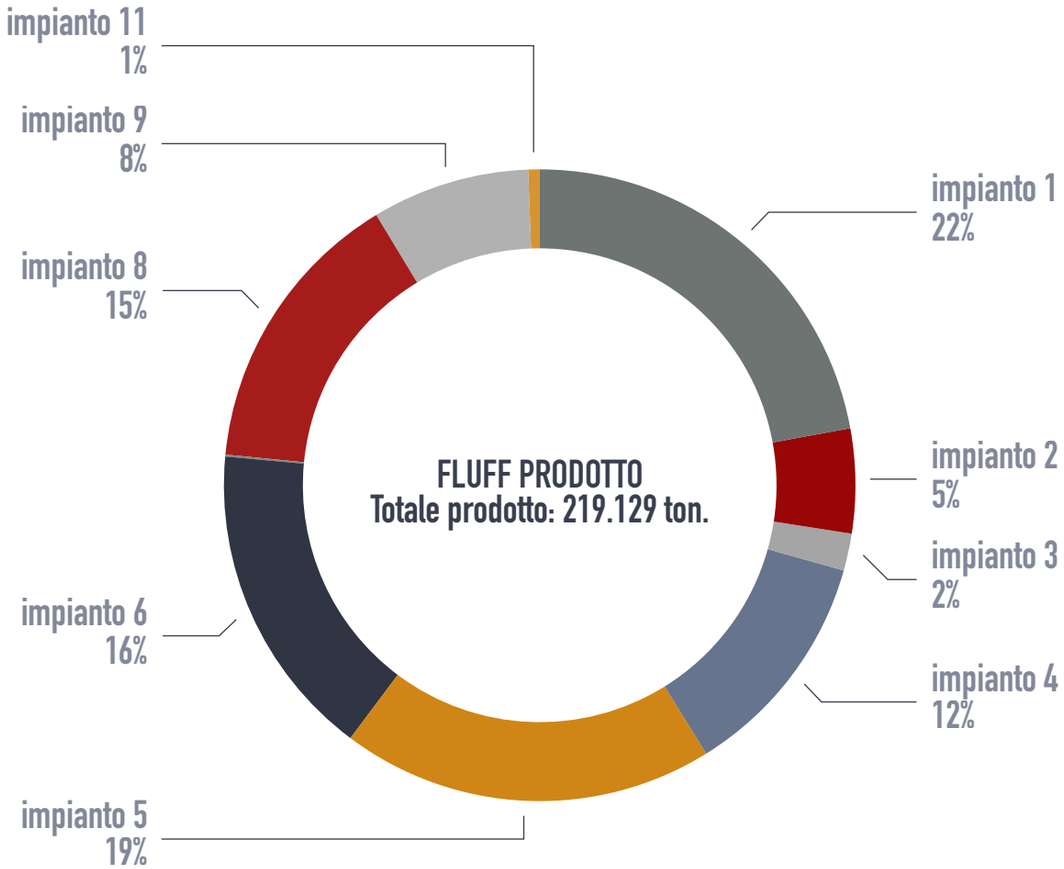


Grafico n°13 - Anno 2017 - fluff prodotto
Fonte: elaborazione MUD, sezione VFU, schede FRA

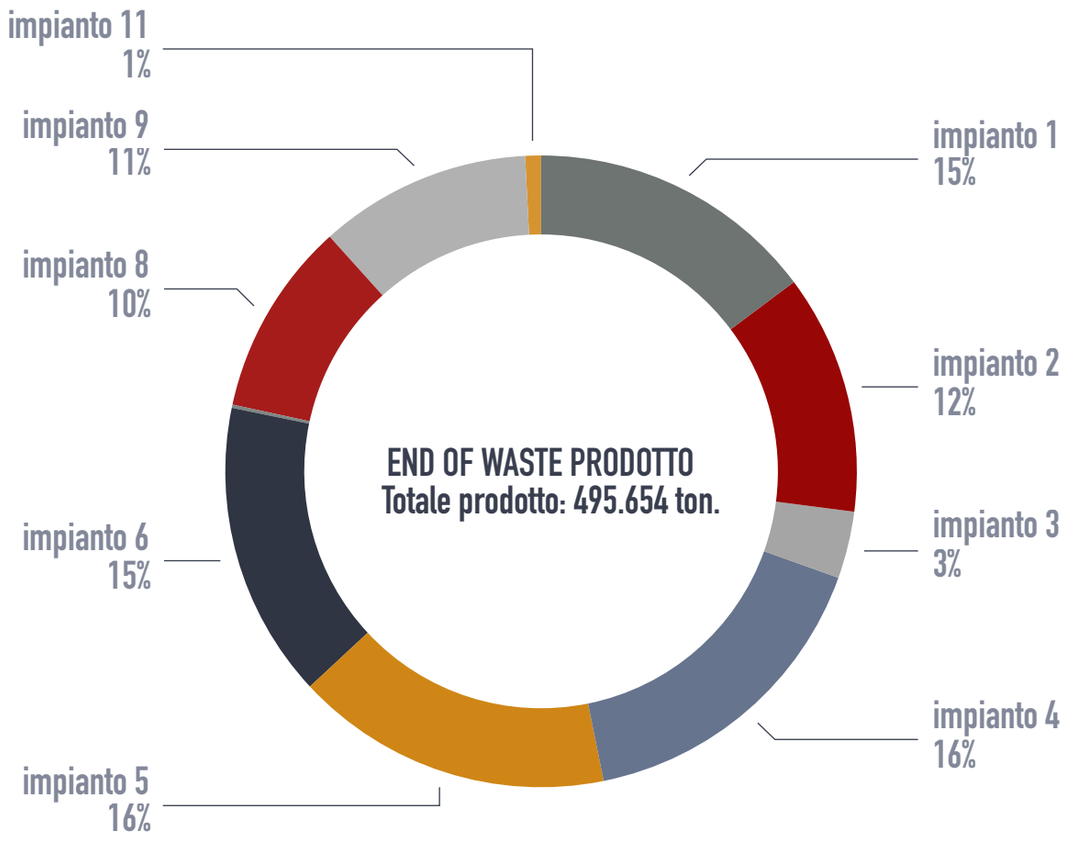


Grafico n°14 - Anno 2017 - End of Waste prodotto
Fonte: elaborazione MUD, sezione VFU, schede FRA

Il fluff prodotto nel 2017 dagli impianti di frantumazione aderenti ad A.I.R.A. raggiunge quasi le 220.000 tonnellate. Bisogna altresì evidenziare che non tutto il fluff prodotto viene avviato a smaltimento nelle discariche, ma una parte riprocessato e depurato ulteriormente dai metalli ferrosi e non ferrosi.

Nel 2017 il quantitativo di fluff avviato a smaltimento risulta poco più di 189.000 tonnellate.

Per quanto riguarda invece la produzione di proler e di rottami di alluminio, si assesta quasi a quota 500.000 tonnellate.

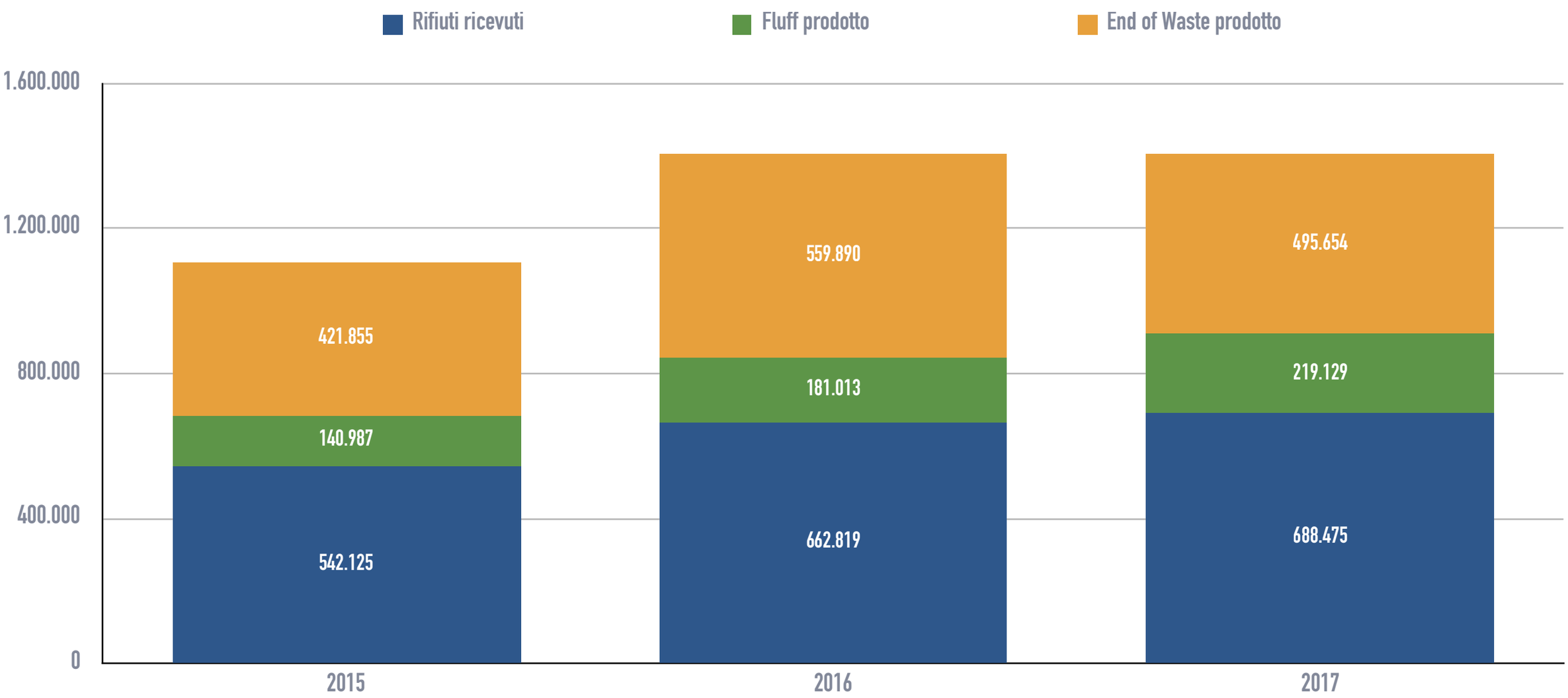


Grafico n°15 - Quantità di rifiuti ricevuti, fluff prodotto ed end of waste prodotto - Fonte: elaborazione MUD, sezione VFU, schede FRA

Continua a crescere la quantità di rifiuti ricevuti da terzi e consegnati agli impianti di frantumazione aderenti alla nostra Associazione, registrando nel 2017 un +4% rispetto al 2016, come pure la produzione di fluff segue il trend di crescita.

Un dato invece in contro tendenza è quello della produzione di EoW che registra nel 2017 una diminuzione dell'11% rispetto all'anno precedente . Questo può essere riconducibile ad un recupero più spinto a monte della filiera, con conseguente aumento delle quantità di reimpiego e di recupero di parti ferrose e non ferrose.

A.I.R.A. Associazione
Industriale Riciclatori Auto

ECONOMIA CIRCOLARE E VFU: PROBLEMATICHE E POSSIBILI SOLUZIONI

Report 2018

“Il contributo dei frantumatori all’economia circolare”

Il 22 maggio 2018 il Consiglio Ue ha approvato in via definitiva le quattro proposte di direttiva sull'economia circolare che modificano sei direttive Ue, rispettivamente su rifiuti, imballaggi, discariche, pile e accumulatori, rifiuti elettronici e veicoli fuori uso.

Molteplici sono le modifiche comunitarie che i singoli Stati membri saranno chiamati a recepire entro due anni dalla pubblicazione delle stesse in GUUE. Quindi i veicoli fuori uso saranno interessati non solo dalle modifiche specifiche alla direttiva 2000/53/Ce che riguarda proprio la gestione degli stessi, ma anche, e soprattutto, dalle modifiche della direttiva madre sui rifiuti, la direttiva 2008/98/Ce.

La gestione dei veicoli fuori uso ha mostrato negli anni alcune criticità che non sono mai state affrontate in maniera organica e risolutiva. Lo stesso D.Lgs. 209/2003 di recepimento proprio della direttiva sui veicoli fuori uso, non ha subito modifiche legislative importanti, per cui sarebbe necessario "revisionare" il decreto legislativo, anche a fronte ormai dei suoi quindici anni di applicazione, attualizzandolo e cercando di affrontare tutte quelle lacune che nella stesura della direttiva europea non si sono sviscerate, capite e affrontate. Il recepimento del pacchetto sull'economia circolare rappresenta quindi una occasione importante per fare tutto ciò.

E' necessario quindi analizzare l'intero sistema di gestione dei veicoli fuori uso, nella sua interezza ma anche nelle sue specificità, per andare a cogliere ed analizzare le varie anomalie che negli anni si sono manifestate, per poi cercare di mettere in atto azioni che migliorino la gestione stessa ma anche le performance di reimpiego/riciclaggio/recupero. C'è da sottolineare, altresì, che i target imposti dalla norma europea sul recupero dei veicoli fuori uso, sono decisamente sfidanti e implicano, in primis, un funzionamento della filiera, che si occupa appunto della gestione, che rasenta quasi la perfezione e, a seguire, una dotazione impiantistica che consenta di riciclare e recuperare tutte le frazioni di rifiuti derivanti dal trattamento dei veicoli fuori uso.

Di seguito si cercherà di analizzare le principali problematiche che riguardano proprio la gestione dei veicoli fuori uso e fornire possibili soluzioni in vista proprio del recepimento del pacchetto sull'economia circolare.

L'ESPORTAZIONE DI VEICOLI

Dietro al fenomeno della radiazione per esportazione di autovetture si nascondono spesso profili di illegalità: non sempre il veicolo radiato per esportazione viene reimmatricolato all'estero, in certi casi nemmeno esportato, andando ad eludere la normativa fiscale, di responsabilità civile ed ambientale.

Si sono riscontrati i seguenti effetti negativi:

1) Il veicolo viene radiato per esportazione e reimmatricolato in un Paese estero, ma di fatto continua a circolare nel territorio dello Stato italiano, eludendo il pagamento della tassa di possesso (può trattarsi di auto di lusso o utilizzate da cittadini stranieri residenti e lavoratori in Italia). Dal momento in cui viene rilasciato il certificato di avvenuta radiazione, si interrompe l'obbligo da parte dell'intestatario che ha espresso la volontà di esportare, del pagamento della tassa di possesso (bollo auto). La tassa è da pagarsi indipendentemente dall'utilizzo del mezzo. Ci troviamo pertanto in tale situazione: essendo stata formalizzata la radiazione per esportazione al PRA e il venir meno del possesso, la proprietà, e con essa la responsabilità, del veicolo è decaduta ma non essendo stato richiesto nessun atto di vendita-acquisto, la proprietà, e con essa la responsabilità, del bene non è passata a nessun nuovo intestatario. Ciò evidentemente ostacola anche la notifica di eventuali sanzioni. A ciò deve aggiungersi anche il mancato versamento di costi e tasse che si sarebbero dovuti versare per il passaggio di proprietà e che invece sono notevolmente inferiori nel caso della radiazione per esportazione.

2) Il veicolo radiato per esportazione viene esportato all'estero ma non viene reimmatricolato e va ad alimentare mercati illeciti dei ricambi e ad approvvigionare centri di raccolta stranieri.

Questa pratica consente di eludere la normativa ambientale sull'export dei rifiuti e danneggia i centri di demolizione italiani che hanno effettuato investimenti, spesso assai onerosi, al fine di essere in regola con le normative ambientali dettate dal legislatore comunitario.

3) Il veicolo radiato per esportazione non viene effettivamente esportato ma rimane in territorio nazionale dove viene cannibalizzato dei pezzi di ricambio e ciò che ne rimane viene ceduto in maniera illegale ad impianti non autorizzati. Anche in tal caso si determinano effetti negativi sia a livello ambientale (i veicoli vengono smontati senza le necessarie cautele previste dalla normativa e spesso abbandonati in maniera incontrollata sul territorio) che nei confronti delle imprese italiane. A questo ultimo riguardo va inoltre aggiunto un ulteriore effetto negativo che consiste nella sottrazione di grandi quantità di materiale, sia destinato ai centri di demolizione che reimmettono nel mercato ricambi usati, sia centinaia di migliaia di tonnellate di rottami di ferro che necessitano all'industria siderurgica nazionale e che la stessa è poi obbligata ad importare da altri Stati.

Una soluzione a tale fenomeno è rappresentata nel dare piena applicazione all'articolo 5, comma 1, lettera g) del D.Lgs. 29 maggio 2017, n. 98.

In particolare viene modificato l'articolo 103 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada) come segue: «1. Per esportare definitivamente all'estero autoveicoli, motoveicoli o rimorchi, l'intestatario o l'avente titolo chiede all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale la cancellazione dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A., restituendo le relative targhe e la carta di circolazione, secondo le procedure stabilite dal Dipartimento stesso nel rispetto delle vigenti norme comunitarie in materia. ***La cancellazione è disposta a condizione che il veicolo sia stato sottoposto a revisione, con esito positivo, in data non anteriore a sei mesi rispetto alla data di richiesta di cancellazione.*** Per raggiungere i transiti di confine per l'esportazione il veicolo cancellato può circolare su strada solo se munito del foglio di via e della targa provvisoria prevista dall'articolo 99.».

L' entrata in vigore della modifica legislativa è stata prorogata al 1 gennaio 2019. La sua piena applicazione consentirebbe di limitare l'esportazione di veicoli datati, obsoleti ed inquinanti, nonchè garantire un flusso di rottami alle aziende italiane che gestiscono i veicoli fuori uso.

EPR - RESPONSABILITA' ESTESA DEL PRODUTTORE

Nel pacchetto sull'economia circolare viene introdotto il seguente punto:

"regime di responsabilità estesa del produttore: una serie di misure adottate dagli stati membri volte ad assicurare che ai produttori di prodotti spetti la responsabilità finanziaria o la responsabilità finanziaria e organizzativa della gestione della fase del ciclo di vita in cui il prodotto diventa un rifiuto".

La disciplina adottata in Italia non è esente da critiche e queste riguardano diversi aspetti del modello adottato. Innanzitutto, il regime EPR di cui attualmente disponiamo per la gestione dei veicoli fuori uso, non è accompagnato da un corrispondente sistema sanzionatorio, minando in tal modo il principio stesso di responsabilità. Il mancato raggiungimento degli obiettivi non comporta in capo ai produttori di autoveicoli alcuna penalità. Questo permette di scaricare sulla collettività i costi dell'inefficienza del modello, o comunque della loro inadempienza. Si disincentiva i produttori dall'assumersi i maggiori oneri necessari per raggiungere gli obiettivi di recupero, scaricandone così i costi ambientali sulla collettività.

La disciplina è demandata a regolamenti pattizi e/o all'iniziativa privata, senza neanche prevedere in caso di mancato accordo o di prolungata inerzia un potere di intervento sostitutivo da parte delle istituzioni pubbliche. Questa impostazione genera un implicito potere di veto a favore dei soggetti privati, mentre i Ministeri hanno funzioni di incentivazione e stimolo, ma non hanno potere ordinatorio, nonchè risulta palese una distorsione e violazione del principio di "chi inquina, paga". A tutto questo si aggiunge una scarsa effettività delle funzioni di controllo e di vigilanza che dovrebbero essere esercitate dalle amministrazioni.

La carenza di specifiche sanzioni per il mancato raggiungimento degli obiettivi e il rimando ad atti negoziali, non permette alle istituzioni di svolgere alle istituzioni un'analisi puntuale delle eventuali carenze, impedendo così di adottare gli eventuali interventi correttivi.

Più in generale, si deve osservare che la disciplina adottata in Italia non si è dimostrata in grado di adattarsi all'evoluzione tecnologica e di fronteggiare tempestivamente le variazioni dei prezzi delle materie prime, concorrenti a quelle derivanti dal riciclaggio, in quanto se i prezzi delle materie prime risultano più bassi di quelli riciclati, sono evidenti le problematiche di collocazione di quest'ultime, nonchè il venir meno della tenuta a medio-lungo termine della sostenibilità economica dei processi industriali.

In definitiva manca una vera e propria "cabina di regia" che definisca il perimetro di un regime di responsabilità estesa del produttore, con requisiti minimi di funzionamento che dovrebbero ridurre i costi e migliorare l'efficacia dell'intera gestione dei veicoli fuori uso.

Dopo quanto premesso, risulta indispensabile l'istituzione di un regime di responsabilità estesa del produttore che definisca in maniera chiara i ruoli e le responsabilità di tutti gli attori coinvolti, compresi i produttori che immettono prodotti sul mercato, e che sviluppi un sistema integrato che tenga costantemente monitorata la gestione dei veicoli fuori uso e che intervenga in caso di problematiche di qualsiasi natura, siano esse attinenti alla sostenibilità economica della filiera che a problematiche ambientali, piuttosto che di carattere legislativo. Altresì si auspica la costituzione di un Comitato di Vigilanza presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con funzioni di controllo sulla intera gestione dei veicoli fuori uso.

SISTEMA DI PESATURA NEI CENTRI DI RACCOLTA

La maggior parte dei centri di raccolta (autodemolitori) in Italia sono sprovvisti di un sistema di pesatura. Tale mancanza comporta che nel formulario, alla voce "peso riscontrato", venga trascritto o un peso medio derivante dal TRIAL 2008, ossia 920-950 Kg/veicolo o un peso desunto da alcune informazioni ricavate dal libretto di circolazione, il quale però non presenta quasi mai il dato della massa a vuoto del veicolo stesso, quindi è necessario ricavarlo da altre fonti con il risultato che il dato trascritto è sempre un dato stimato e non reale. A maggior ragione questo vale quando il veicolo risulta incidentato o con parti mancanti asportate dal detentore precedente. Di fatto non si conosce il peso reale dei veicoli fuori uso che entrano nella filiera del trattamento degli stessi. Tale mancanza altresì favorisce il mercato illecito di pezzi di ricambio non contabilizzati nel reale peso del veicolo fuori uso. Senza contare che la quantità di fluff prodotto negli impianti di frantumazione viene parametrizzata in % ad un peso del veicolo fuori uso non riscontrato e reale ma stimato ed ipotetico. Il peso medio ricavato da una prova fatta nel 2016, presso un centro di raccolta dotato di sistema di pesatura su 16.521 veicoli di cui 15.243 M1 e 1.278 N1, è risultato pari a 1.139 Kg/veicolo, quindi ben al di sopra dei 920-950 Kg/veicolo assunti d'ufficio e trascritti nei formulari di trasporto, nonchè sul MUD di riferimento. Il sottostimare il peso in ingresso dei veicoli fuori uso fa si che il quantitativo di fluff prodotto e pesato dagli impianti di frantumazione, risulti in percentuale maggiore rispetto al reale: il fluff prodotto dalla frantumazione di un veicolo fuori uso che riporta un peso reale di 1.139 Kg è di circa 205 Kg, corrispondenti ad un 18% rispetto al peso reale. Questa percentuale aumenta di circa 4 punti percentuale, quindi 22%, se viene rapportato ad un peso ipotetico e non reale di 920 Kg. Da tutto ciò è lecito desumere che la % di reimpiego a livello nazionale sarebbe ben maggiore se il peso del veicolo fosse reale e riscontrato da un sistema di pesatura.

Associazione Industriale Riciclatori Auto

Fiat Punto

(modello I° serie)

CALCOLO % DI REIMPIEGO CON PESO VEICOLO IN INGRESSO DA DECISIONE 293/2005

940 Kg - (massa a vuoto da libretto di circolazione)

75 Kg - (peso passeggero)

40 Kg = (peso carburante)

825 Kg - (peso VFU riscontrato su FIR dal demolitore)

25 Kg - (peso batteria, olii e liquidi vari, filtro olio)

120 Kg = (peso pneumatici con cerchi, serbatoio, vaschetta, vetri e catalizzatore)

680 Kg -

600 Kg = (peso pacco auto - EER 160106)

80 Kg = (peso pezzi di ricambio - voce reimpiego)

CALCOLO % DI REIMPIEGO CON PESO VEICOLO IN INGRESSO DA SISTEMA DI PESATURA

900 Kg - (peso reale VFU riscontrato da pesatura)

25 Kg - (peso batteria, olii e liquidi vari, filtro olio)

120 Kg = (peso pneumatici con cerchi, serbatoio, vaschetta, vetri e catalizzatore)

755 Kg -

600 Kg = (peso pacco auto - EER 160106)

155 Kg = (peso pezzi di ricambio - voce reimpiego)

80 Kg - 155 Kg = -75 Kg ➡️ 9% di reimpiego non contabilizzato

TRATTAMENTO DEI VEICOLI FUORI USO

I commi 1 e 2 dell'art. 6 del D.Lgs. 209/2003, dettano le prescrizioni per un corretto trattamento dei veicoli fuori uso, rimandando all'Allegato I le specifiche operazioni da eseguire per soddisfare tali prescrizioni. Numerose inchieste giudiziarie succedutesi negli anni, hanno dimostrato che alcune di queste operazioni non vengono eseguite in toto o in parte, esponendo anche l'impianto di frantumazione a sequestri giudiziari. Evidenti limiti tecnici impediscono all'impianto di frantumazione, che riceve il pacco auto (CER 16 01 06), di accertare che effettivamente siano state eseguite tutte le operazioni attinenti alla messa in sicurezza del veicolo fuori uso da parte del centro di raccolta. In particolare risulta quasi impossibile controllare ed accertare che il centro di raccolta abbia rimosso o neutralizzato tutti gli airbag dal VFU, nonostante gli attenti controlli visivi e una premacinazione a campione di qualche pacco auto. Risulta indispensabile un sistema di controllo costante e puntuale da parte degli enti preposti sull'espletamento di tutte le operazioni attinenti alla messa in sicurezza dei veicoli fuori uso, nonchè sulle operazioni attinenti all'attività di demolizione (riciclaggio gomme, plastiche, vetri, ecc). Di grande supporto sarebbe l'attività svolta dai Costruttori di veicoli, i quali dovrebbero affidare la gestione dei veicoli fuori uso solo a centri di raccolta che dimostrino performance ambientali elevate sia in riferimento alle operazioni per la messa in sicurezza dei VFU che per l'attività di demolizione (pezzi di ricambio, riciclaggio gomme, plastiche, vetri, ecc). Non da ultimo, sarebbe quanto mai necessario instituire l'obbligo, per i centri di raccolta, di essere in possesso di una perizia asseverata, rilasciata da un professionista, che garantisca il rispetto dei requisiti minimi dell' Allegato I del D.Lgs. 209/2003 e che tale perizia sia parte integrante dell'autorizzazione all'esercizio.

LE BAT E GLI IMPIANTI DI FRANTUMAZIONE

Le migliori tecniche disponibili (best available techniques – Bat) rappresentano la più efficiente e avanzata fase di sviluppo di attività e relativi metodi di esercizio indicanti l'idoneità pratica di determinate tecniche a costituire, in linea di massima, la base dei valori limite di emissione e delle altre condizioni di autorizzazione intesi ad evitare oppure, ove ciò si riveli impossibile, a ridurre in modo generale le emissioni e l'impatto sull'ambiente nel suo complesso. In pratica sono le tecniche più efficaci per ottenere un elevato livello di protezione dell'ambiente nel suo complesso.

Gli impianti di frantumazione aderenti alla nostra associazione sono tutti autorizzati in A.I.A. e quindi in possesso delle migliori tecniche disponibili che, oltre ad assicurare un elevato grado di protezione dell'ambiente, garantiscono anche performance di sistema elevate con trattamenti molto spinti che assicurano il massimo recupero di materia dai rifiuti derivanti dalla frantumazione stessa; in questi impianti ormai è consolidato il trattamento del fluff prodotto, appunto, dalla frantumazione dei veicoli fuori uso, contribuendo così ad una diminuzione della quantità di rifiuto avviato a smaltimento in discarica e, nel contempo, un innalzamento delle percentuali di riciclaggio.

Una delle maggiori criticità che ad oggi si riscontra nel campo della frantumazione di veicoli fuori uso e rottami metallici è la presenza di una moltitudine di micro impianti che non sono dotati delle BAT e non hanno tecnologie che consentano un recupero spinto dei rifiuti derivanti dalla frantumazione stessa. Lo scopo principale di questi piccoli impianti è solamente quello di ricavare il ferro dalla frantumazione, il quale rappresenta la principale fonte di business, tralasciando tutta una serie di trattamenti che invece sono indispensabili al raggiungimento dei target imposti dalla Ue. In conclusione si auspica l'applicazione obbligatoria delle BAT a tutti gli impianti di frantumazione.

TRACCIABILITA' PEZZI DI RICAMBIO

Ad oggi non vi è una vera e propria tracciabilità dei pezzi di ricambio provenienti dai veicoli fuori uso. Ciò è dimostrato dai svariati flussi di ricambi che si possono trovare anche in internet, ma non solo; flussi di ricambi provenienti dal trattamento dei veicoli fuori uso che sono anche di origine illecita, derivante da furti, da trattamenti illeciti di impianti non autorizzati o ancora provenienti da impianti autorizzati che però non vengono tracciati, cosiddetto "a nero".

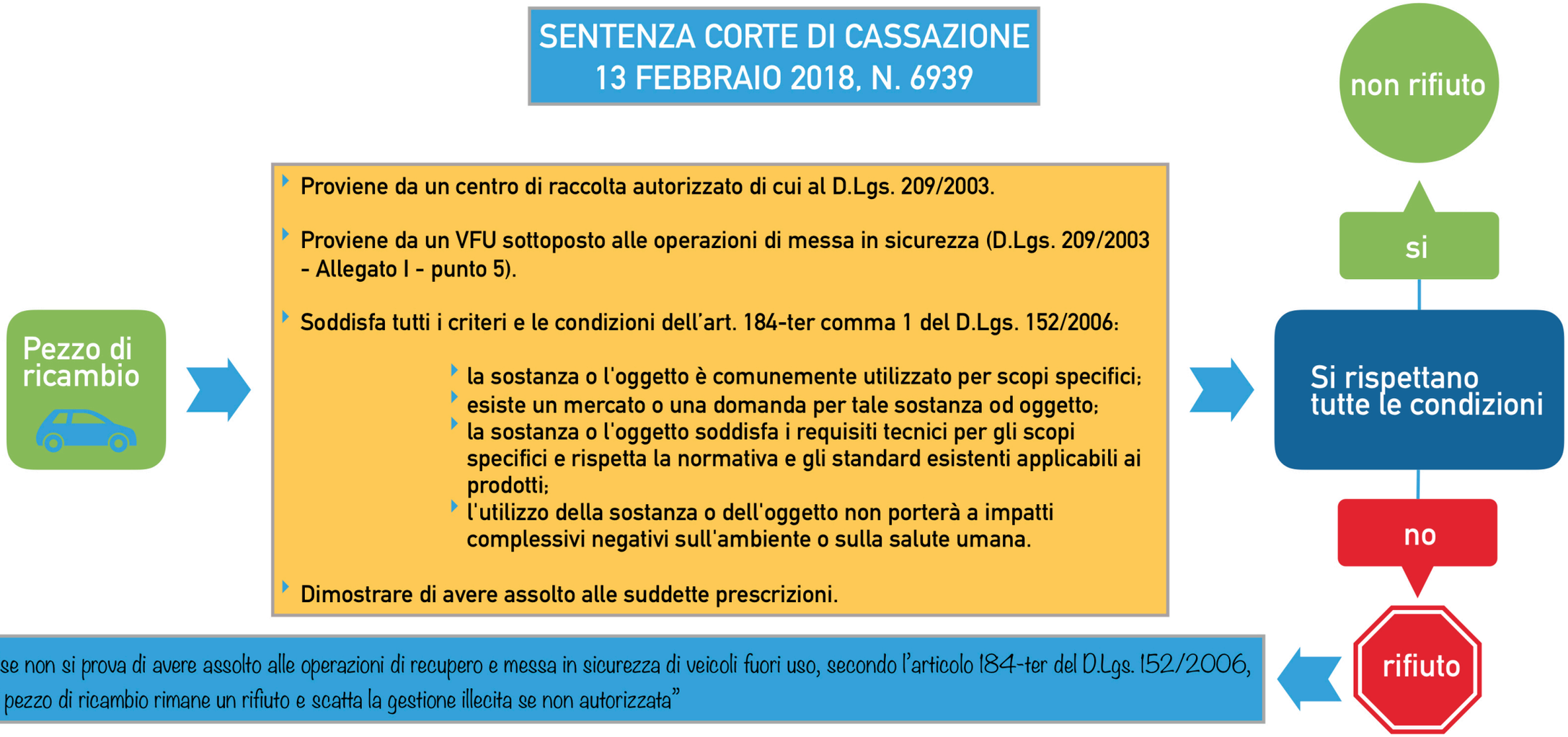
La recente sentenza della Corte di Cassazione del 13 febbraio 2018, n. 6939, costituisce una presa di posizione netta e chiara in merito alla questione:

"i veicoli fuori uso e i prodotti del loro smantellamento sono rifiuti ai sensi della voce "16 01" dell'allegato D alla parte quarta del d.lgs 3 aprile 2006, n. 152, richiamato dall'art. 184, comma 5, stesso Decreto. A norma dell'art. 184- ter comma 1, del d.lgs n. 152 del 2006, un rifiuto cessa di essere tale quando è stato sottoposto a un'operazione di recupero e soddisfi i criteri e le condizioni in esso previsti. Sempre il d.lgs n. 152 del 2006, art. 184- ter comma 4, richiama espressamente anche il D.Lgs. n. 209 del 2003. Secondo tale decreto, le parti di autoveicoli risultanti dalle operazioni di messa in sicurezza di cui al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 209, provenienti dai centri di raccolta autorizzati di cui al d.lgs n. 209 del 2003, costituiscono rifiuti trattabili per il recupero in regime semplificato ai sensi del D.M. 5 febbraio 1998, suballegato 1-5. Ne consegue che le parti di autoveicoli recuperate a seguito di messa in sicurezza, da parte di soggetto autorizzato e con il concorso delle condizioni di ali al D.Lgs. n. 152 del 2006, art. 184- ter cit., cessano di essere rifiuti."

In pratica se non si prova di avere assolto alle operazioni di recupero e messa in sicurezza di veicoli fuori uso, secondo l'articolo 184-ter del D.Lgs. 152/2006, il pezzo di ricambio rimane un rifiuto e scatta la gestione illecita se non autorizzata.

TRACCIABILITA' PEZZI DI RICAMBIO

SENTENZA CORTE DI CASSAZIONE 13 FEBBRAIO 2018, N. 6939

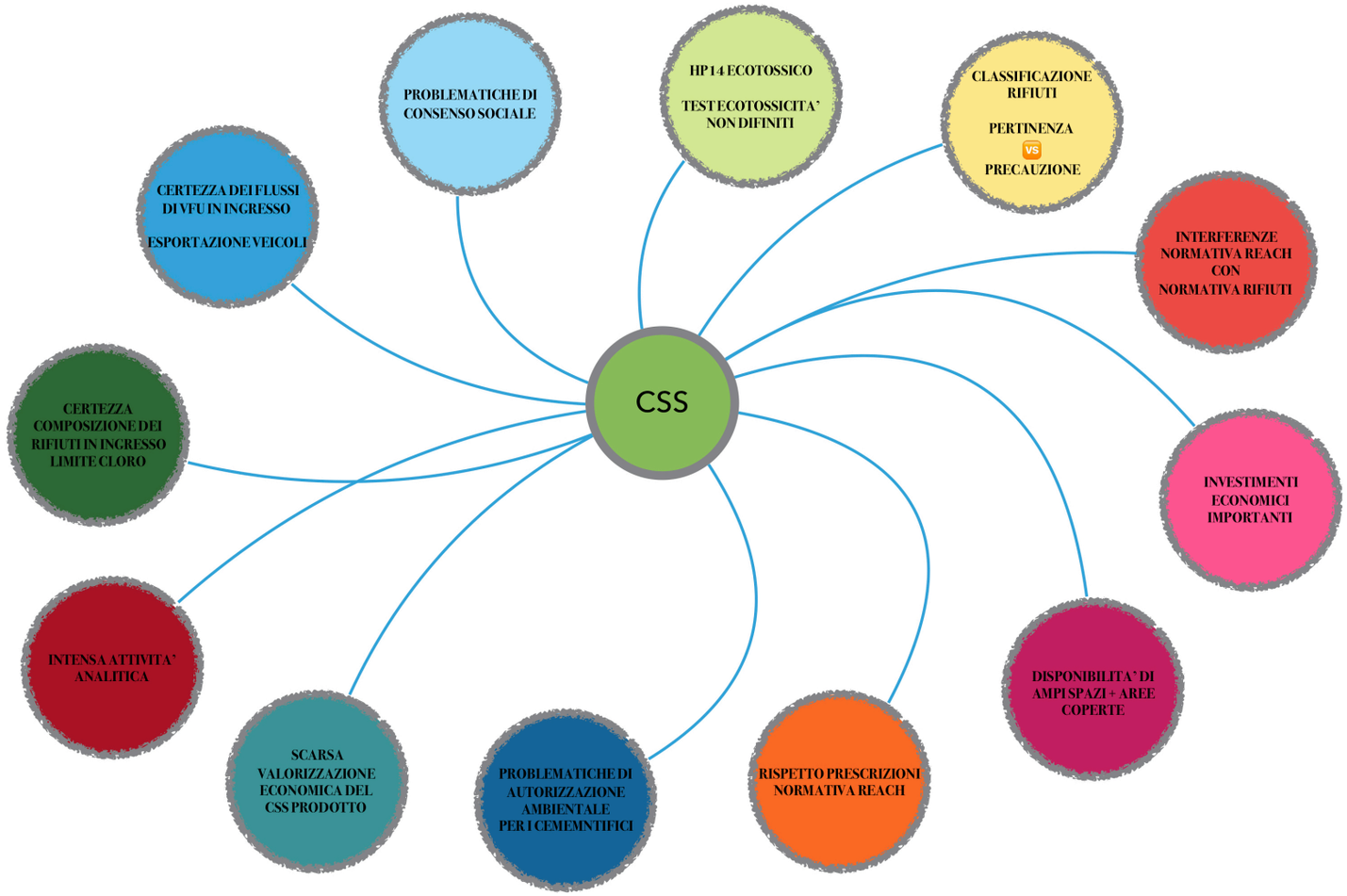


Da tale sentenza nasce l'esigenza di chiarire a livello nazionale i criteri per i quali un pezzo di ricambio/rifiuto diventa un non rifiuto ai sensi dell'art. 184-ter comma 1 del D.Lgs 152/2006. Tale chiarimento sarebbe sicuramente di aiuto per: contrastare la problematica del mercato parallelo dei pezzi di ricambio di veicoli; contrastare la problematica della cannibalizzazione delle auto rubate per vendita in nero di pezzi di ricambio; contrastare la problematica della tracciabilità dei pezzi di ricambi venduti on line, soprattutto da soggetti stranieri; contrastare la problematica dell'esportazione illecita di parti di veicoli, oltre che a una maggiore tutela dell'ambiente.

PRODUZIONE DI CSS DA CAR FLUFF

La principale collocazione ad oggi del fluff è a smaltimento presso le discariche. Una possibile alternativa a tale situazione è rappresentata dalla produzione di CSS dal car fluff, ma questa presenta numerosi profili critici che rendono ad oggi molto difficoltosa tale strada. Le criticità tecniche legate alla composizione eterogenea del fluff rappresentano uno scoglio difficile da oltrepassare, per non parlare delle continue incertezze legate alla normativa sulla classificazione sui rifiuti che frenano gli ingenti investimenti economici che sono necessari per sviluppare tecnologie adatte al trattamento del fluff per la produzione di CSS.

LE PRINCIPALI CRITICITA' LEGATE AL CSS – COMBUSTIBILE DAL CAR FLUFF



"Il fattore chiave che determinerà il tuo futuro finanziario non è l'economia; il fattore chiave è la tua filosofia."

-Jim Rohn

Studio realizzato da A.I.R.A. Associazione Industriale Riciclatori Auto
Giugno 2018

Autore: Mauro Grotto