

REPORT 2016

Le principali criticità nei Veicoli Fuori Uso

A.I.R.A. Associazione Industriale Riciclatori Auto
Via Antonio Salandra n° 18 - 00187 Roma - tel. 06/42272319

Lavoriamo per un riciclo
trasparente.



aderente a
FISE UNIRE
Unione Nazionale Imprese Recupero



Associazione
Industriale
Riciclatori
Auto

 [facebook.com
/AIRA-Associazione-Industriale-Riciclatori-Auto](https://www.facebook.com/AIRA-Associazione-Industriale-Riciclatori-Auto)

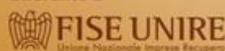
www.airaassociazione.it

Un pacco da scartare per l'Economia Circolare.

A.I.R.A.
è l'Associazione che rappresenta
gli impianti industriali di frantumazione.



aderente a



Associazione
Industriale
Riciclatori
Auto



facebook.com
/AIRA-Associazione-Industriale-Riciclatori-Auto

www.airaassociazione.it

Premesse

Scopo principale del presente documento è quello di rappresentare le performance degli impianti di frantumazione che trattano veicoli fuori uso e che aderiscono ad A.I.R.A. Associazione Industriale Riciclatori Auto, attraverso una raccolta dati estrapolati dai singoli MUD 2016, una elaborazione con un'analisi finale che raccoglie le principali problematiche attinenti alla gestione dei Veicoli Fuori Uso (VFU) in riferimento agli aspetti normativi, ambientali ed economici che interessano tutti i soggetti coinvolti nella filiera della gestione degli stessi. Il documento vuole essere di supporto agli organi istituzionali e ai decisori politici al fine di migliorare l'impatto dei veicoli fuori uso sull'ambiente, di contribuire alla protezione, alla conservazione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente, nonché di migliorare le condizioni che consentono lo sviluppo di un sistema che assicuri un funzionamento efficiente, razionale ed economicamente sostenibile della filiera di raccolta, di recupero e di riciclaggio dei materiali degli stessi veicoli.

Il Presidente

Mauro Grotto

L'Associazione è composta da 12 imprese e rappresenta un totale di 14 impianti di frantumazione di veicoli fuori uso e rottami metallici distribuiti sul territorio italiano.

Il presente rapporto raccoglie i dati desunti dalla scheda FRA del MUD 2016, relativo all'anno di esercizio 2015, dei soli veicoli fuori uso ricadenti nel Dlgs. 209/2003.

Rifiuti ricevuti - anno d'esercizio 2015

CER	DESCRIZIONE	ton.
16.01.06	pacchi auto	547.323
16.01.17	pesante auto	47.683
16.01.18	non ferrosi (cerchi, radiatori, ecc)	1.572
16.01.22	motori auto	47.421
	totale	643.999



Rifiuti prodotti - anno d'esercizio 2015

CER	DESCRIZIONE	ton.
19.10.02	rifiuti di metalli non ferrosi	6.936
19.10.04	frazioni leggere di frammentazione (fluff-light) e polveri, diverse da quelle di cui alla voce 19 10 03	150.595
19.10.05*	altre frazioni, contenenti sostanze pericolose	110
19.10.06	altre frazioni, diverse da quelle di cui alla voce 19 10 05	28.488
19.12.02	metalli ferrosi	358
19.12.03	metalli non ferrosi	8.665
19.12.04	plastica e gomma	5.658
19.12.12	altri rifiuti (compresi materiali misti) prodotti dal trattamento meccanico di rifiuti, diversi da quelli di cui alla voce 19 12 11	10.436
16.01.18	metalli non ferrosi	36
	totale	211.282



Rifiuti dati a terzi - anno d'esercizio 2015



SMALTIMENTO 171.522 ton



RECUPERO DI ENERGIA 1.026 ton

End of Waste - anno d'esercizio 2015

DESCRIZIONE	ton.
ferro e acciaio	485.388
alluminio	7.204
totale	492.592



Tabella riepilogativa - anno d'esercizio 2015

DESCRIZIONE	ton.
RIFIUTI RICEVUTI	643.999
RIFIUTI PRODOTTI	211.282
RIFIUTI IN GIACENZA	12.709
END OF WASTE PRODOTTO	492.592
RIFIUTO AVVIATO A SMALTIMENTO	171.522
RIFIUTO AVVIATO A RECUPERO ENERGETICO	1.026



Radiazioni veicoli - anno 2015

DESCRIZIONE	N° VEICOLI	
TOTALE VEICOLI RADIATI	1.598.951	
VEICOLI RADIATI PER DEMOLIZIONE	1.030.274	64 %
VEICOLI RADIATI PER ESPORTAZIONE INTRA UE	428.798	27 %
VEICOLI RADIATI PER ESPORTAZIONE EXTRA UE	75.913	5 %
ALTRE CAUSE	63.966	4 %

Radiazioni veicoli - dal 2010 al 2015

	2010		2011		2012		2013		2014		2015	
RADIAZIONI	1.951.657		1.696.026		1.754.133		1.757.633		1.548.879		1.598.951	
DEMOLIZIONE	1.354.941	69%	1.029.592	61%	978.948	56%	947.034	54%	933.493	60%	1.030.274	64%
ESPORTAZIONE	560.721	29%	623.843	37%	733.132	42%	753.671	43%	560.343	36%	504.711	32%
ALTRE CAUSE	35.995	2%	42.591	2%	42.053	2%	56.928	3%	55.043	4%	63.966	4%

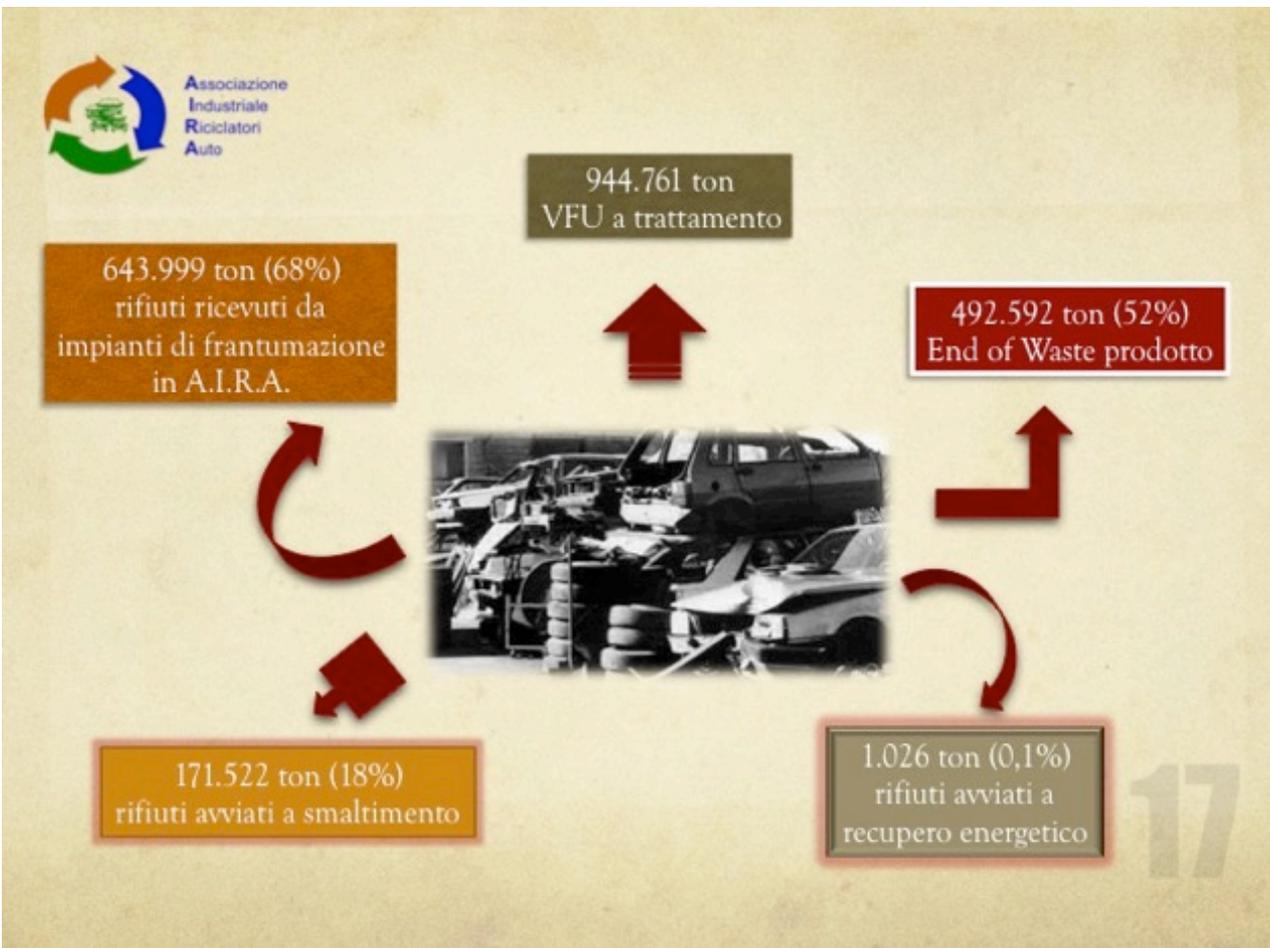
○ 1.030.274 veicoli demoliti

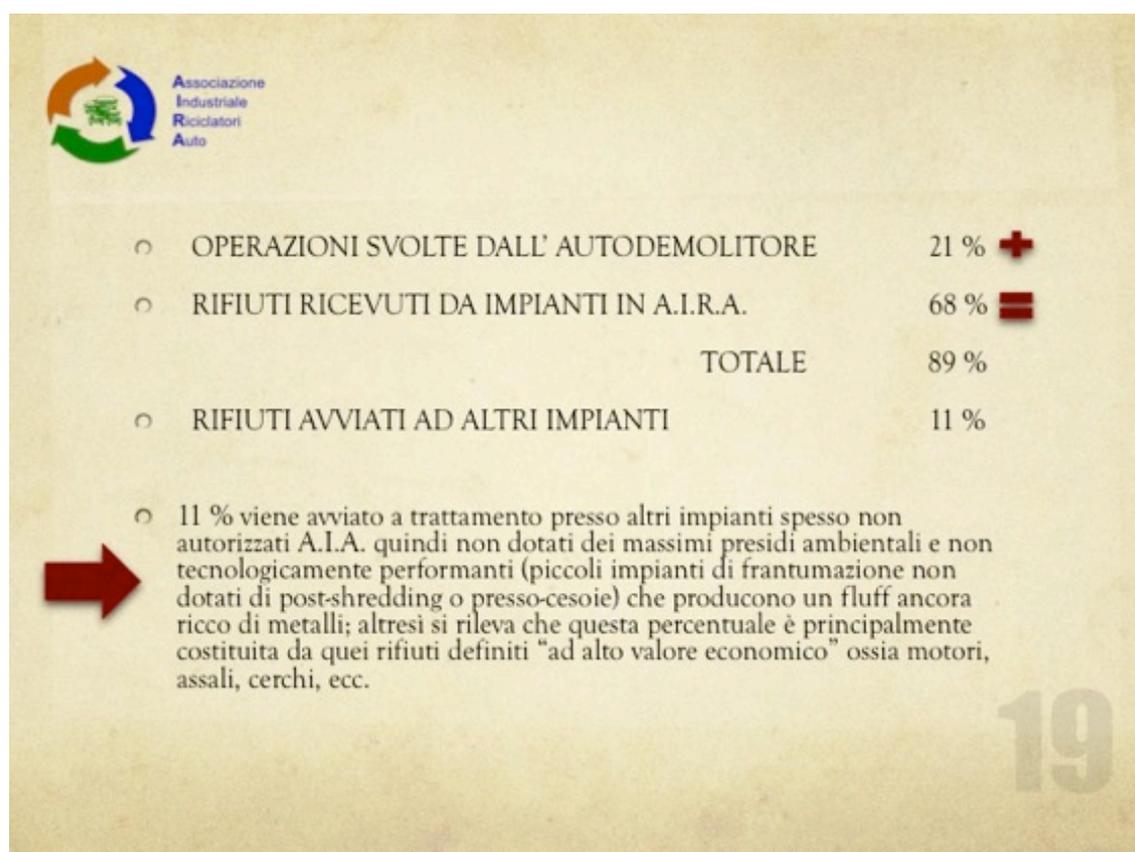
↓

○ 917 Kg/veicolo (peso medio per veicolo individuato dal TRIAL 2008)

↓

○ 944.761 ton di VFU avviati a trattamento nel 2015







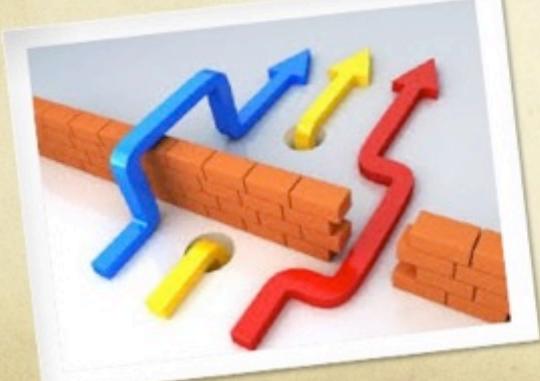


Associazione Industriale Riciclatori Auto

PRINCIPALI CRITICITA'

- % veicoli esportati molto elevata
- tracciabilità del VFU
- qualificazione della filiera
- % smaltimento molto elevata
- pochi impianti per recupero energetico
- costi elevati per il recupero energetico
- mancanza End of Waste

20

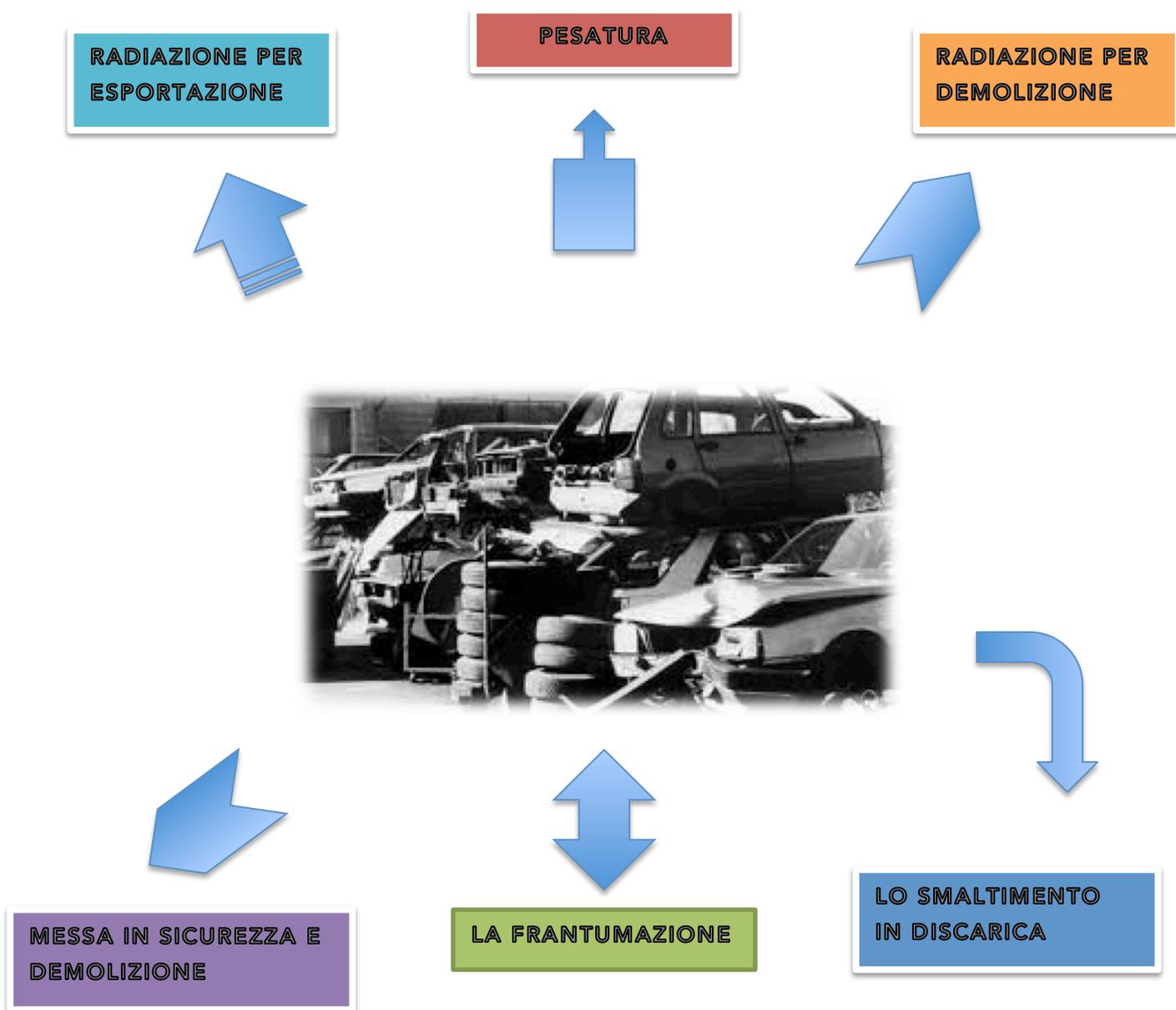

Associazione Industriale Riciclatori Auto

POSSIBILI SOLUZIONI

- applicare il concetto di "reimmatricolazione" introdotto nella legge di stabilità 2016
- sistema di pesatura
- estendere il Sistri a tutti i soggetti della filiera
- estendere a tutti gli impianti di frantumazione l'obbligo di dotarsi delle BAT
- nella fase di promozione al riciclaggio fare chiarezza sui compiti assegnati al demolitore e al frantumatore
- creare le condizioni legislative, tecniche ed economiche affinché il fluff possa essere trasformato in CSS
- creare le condizioni legislative, tecniche ed economiche affinché le plastiche ricavate dal post-frantumazione siano trasformate in End of waste

21

Analisi principali criticità nei VFU



Inquadramento normativo

I veicoli fuori uso sono regolamentati dalla direttiva 2000/53/CE, trasposta nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 24.6.2003, n. 209.

Un veicolo è classificato fuori uso ai sensi del comma 1, lettera b) del decreto legislativo 24.6.2003, n. 209:

a) con la consegna ad un centro di raccolta, effettuata dal detentore direttamente o tramite soggetto autorizzato al trasporto di veicoli fuori uso oppure con la consegna al concessionario o gestore dell'automercato o della succursale della casa costruttrice che, accettando di ritirare un veicolo destinato alla demolizione nel rispetto delle disposizioni del presente decreto rilascia il relativo certificato di rottamazione al detentore;

b) nei casi previsti dalla vigente disciplina in materia di veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici e non reclamati;

c) a seguito di specifico provvedimento dell'autorità amministrativa o giudiziaria;

d) in ogni altro caso in cui il veicolo, ancorché giacente in area privata, risulti in evidente stato di abbandono.

Il decreto legislativo 3.4.2006, n.152, prevede un doppio regime per i veicoli fuori uso:

- l'art. 227 del D.Lgs. 3.4.2006 n. 152 contiene l'enunciazione dell'applicazione di particolare normativa relativamente ai veicoli delle categorie M1 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo 8 posti a sedere, oltre al sedile del conducente), N1 (veicoli destinati al trasporto merci aventi peso massimo non superiore a 3,5 tonnellate) ed i veicoli a motore a tre ruote con esclusione dei tricicli a motore che ricadono sotto l'ambito di applicazione del decreto legislativo 24.6.2003, n. 209 (come modificato e integrato dal decreto legislativo 23.2.2006, n. 149);

- l'art. 231 disciplina i veicoli non ricadenti nell'ambito di applicazione del predetto decreto legislativo 209/2003. Tale articolo prevede che un successivo decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, individui le norme tecniche relative alle "caratteristiche degli impianti di demolizione, alle operazioni di messa in sicurezza e all'individuazione delle parti di ricambio attinenti la sicurezza (...)". Viene, comunque, stabilito che fino all'adozione di tale decreto, continuino ad applicarsi i requisiti tecnici relativi ai centri di raccolta e le modalità di trattamento dei veicoli indicati nell'allegato I al D.Lgs.209/2003.

Le finalità del D.Lgs. 209/2003, in linea con i principi fissati dalla stessa direttiva, sono la riduzione dell'impatto generato sull'ambiente dalla gestione dei veicoli fuori uso, il corretto funzionamento del mercato interno, evitando distorsioni della concorrenza, e lo sviluppo delle attività legate al recupero e al riciclaggio dei materiali provenienti dai veicoli. Per attuare tali obiettivi, secondo il principio della "responsabilità condivisa", viene previsto il coinvolgimento nella gestione dei veicoli fuori uso di tutti gli operatori interessati: - produttori di veicoli e componenti, concessionari, operatori addetti alla raccolta e imprese di demolizione, di frantumazione, di recupero, e di riciclaggio.

In particolare, gli operatori economici (ossia i produttori, i distributori, gli operatori addetti alla raccolta, le compagnie di assicurazione dei veicoli a motore, le imprese di demolizione, di frantumazione, di recupero, di riciclaggio ed altri operatori di trattamento di veicoli fuori uso e dei loro componenti e materiali) dovranno garantire le seguenti percentuali minime di reimpiego e recupero:

- entro il 1° gennaio 2006, per i veicoli fuori uso prodotti a partire dal 1° gennaio 1980, la percentuale di reimpiego e recupero dovrà essere, almeno, pari all'85% del peso medio per veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e riciclaggio per gli stessi veicoli dovrà essere almeno pari all'80% del peso medio per veicolo e per anno. Per i veicoli prodotti anteriormente al 1° gennaio 1980, la percentuale di reimpiego e recupero dovrà essere almeno pari al 75% del peso medio per veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e riciclaggio dovrà essere almeno pari al 70% del peso medio per veicolo e per anno;
- entro il 1° gennaio 2015, per tutti i veicoli fuori uso, la percentuale di reimpiego e recupero dovrà essere almeno pari al 95% del peso medio per veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e riciclaggio dovrà essere almeno pari all'85% del peso medio per veicolo e per anno.

La filiera dei VFU

La FILIERA dei Veicoli a fine Ciclo Vita

D. Lgs. 209/2003 e s.m.i. Articolo 3 definizioni



La radiazione dal PRA per esportazione

Un veicolo può essere radiato dal PRA per demolizione o per esportazione.

Se si tratta di un veicolo radiato dal PRA per demolizione lo stesso rientra nell'ambito della gestione dei rifiuti, se invece la radiazione avviene per esportazione allora la gestione riguarda un bene che viene esportato per essere reimmatricolato nel paese estero.

I soggetti che ricevono dal detentore il veicolo sono l'autodemolitore e il concessionario d'auto.

Nel caso della radiazione per esportazione le problematiche sono le seguenti:

- il detentore consegna il veicolo ad un concessionario o ad un autodemolitore che provvede alla radiazione per esportazione dal PRA ai sensi dell'articolo 103 del Codice della Strada. Si precisa che il concessionario o l'autodemolitore non si intestano il veicolo, ossia non vi è il famoso "passaggio di proprietà", rimane sempre intestatario chi ha consegnato il veicolo, infatti dai documenti di esportazione risulta lui il soggetto che esporta. Succede però spesso che i concessionari e gli autodemolitori vendano ad acquirenti stranieri i veicoli incassando somme in denaro non tracciate;
- la radiazione per esportazione prevede la presentazione di una serie di documenti disciplinati nella circolare dell'ACI del 06/07/2016. Tali documenti non permettono di accertare se il veicolo è stato realmente esportato o se circola ancora su suolo italiano, o peggio se viene consegnato a soggetti non autorizzati che gestiscono il veicolo in maniera illegale e ambientalmente non corretta. Non permettono di accertare se il veicolo esportato è stato reimmatricolato nel paese estero, quindi se si tratta di un'esportazione di un bene o se invece si è esportato un rifiuto, eludendo tutta la normativa europea che regola tale casistica. Nello specifico la circolare indica una serie di documenti che sono però equipollenti e alternativi tra di loro, quindi basta, ad esempio, fornire il documento di trasporto (D.d.t. o CMR) all'ufficio PRA che il veicolo viene radiato. Tale documento non certifica nulla, non dimostra che il veicolo è stato reimmatricolato.
- 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).
- Il veicolo radiato per esportazione viene esportato all'estero ma non viene reimmatricolato e va ad alimentare mercati dei pezzi di ricambio e ad approvvigionare centri di raccolta stranieri. Vengono sottratte 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.
- 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.

Si allega l'estratto della circolare ACI del 06/07/2016 dove si possono vedere i documenti richiesti per la radiazione per esportazione dal PRA (cliccare sul link sottostante).

http://www.aci.it/fileadmin/documenti/per_circolare/guida_pratiche_auto/scheda_radiazioni_per_esportazione_3.0.pdf

Si riporta un estratto del Rapporto Rifiuti Speciali 2016 redatto da ISPRA che evidenzia le quantità di veicoli esportati.

<http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/rapporti/rapporto-rifiuti-speciali-edizione-2016>

Di recente il Parlamento ed il Governo sono intervenuti modificando proprio l'articolo 103 del Codice della Strada introducendo un concetto importante: il veicolo radiato per esportazione deve essere esportato esclusivamente ai fini della reimmatricolazione dello stesso.

Oltretutto il Governo ha accolto un ordine del giorno che prevede:

- che costituisca titolo per richiedere al PRA la radiazione di veicoli a motore per definitiva esportazione per reimmatricolazione, l'avvenuta sottoposizione a visita e prova, con esito positivo, con le modalità previste dall'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, eseguita trascorsi non oltre sei mesi precedenti alla predetta richiesta, facendo salvi i casi in cui i veicoli destinati all'esportazione siano già stati sottoposti a revisione nel suddetto periodo ai sensi dell'articolo 80, commi 3, 4, 5 o 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- introdurre un principio di reciprocità con gli altri Paesi che preveda la definitiva esportazione per reimmatricolazione del veicolo esclusivamente nei Paesi dove lo stesso può essere reimmatricolato.

La modifica legislativa non ha sortito particolari effetti in quanto la circolare dell'ACI del 06/07/2016 riporta documenti che non consentono di risolvere le problematiche sopra citate, mentre l'ordine del giorno non è stato ancora tradotto in una modifica normativa.

Proposte di soluzione

Una soluzione che si suggerisce potrebbe essere quella che rappresenta titolo per richiedere al PRA la radiazione per esportazione di veicoli a motore per definitiva esportazione, la opportuna documentazione che attesti che il veicolo è stato reimmatricolato nel Paese estero, solo dopo essere stato reimmatricolato può essere radiato dal nostro PRA. Altresì per arginare il fenomeno in questione sarebbe fondamentale dare seguito ai contenuti dell'ordine del giorno accolto dal Governo. Altresì i controlli fiscali eseguiti presso concessionari ed autodemolitori rappresentano un valido strumento per dissuadere determinati comportamenti illeciti.

La radiazione dal PRA per demolizione

L'articolo 5 del Dlgs 209/2003 detta le disposizioni per la corretta de-registrazione dal PRA del veicolo, in particolare il proprietario o il detentore del veicolo destinato alla demolizione ha due alternative.

1° ALTERNATIVA

Può consegnare il veicolo a un centro di raccolta (autodemolitore), senza incorrere in spese a causa del valore di mercato nullo o negativo del veicolo, fatti salvi i costi di cancellazione dal PRA e quelli relativi al trasporto del veicolo.

In tal caso il titolare del centro di raccolta deve:

- rilasciare al detentore del veicolo un apposito certificato di rottamazione completato dalla descrizione dello stato del veicolo consegnato, nonché dall'impegno a provvedere alla cancellazione dal PRA e al trattamento del veicolo;
- provvedere alla cancellazione del veicolo dal PRA entro trenta giorni naturali e consecutivi dalla consegna del veicolo ed emissione del certificato di rottamazione, restituendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe del veicolo fuori uso, con le procedure stabilite dal decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358. Il veicolo fuori uso può essere cancellato dal PRA solo previa presentazione della copia del certificato di rottamazione;
- avviare i veicoli fuori uso a "trattamento" dopo la cancellazione dal PRA dello stesso veicolo;

2° ALTERNATIVA

Nel caso di acquisto di un veicolo nuovo, il veicolo destinato alla demolizione può essere consegnato al concessionario o al gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, che provvederanno alla consegna successiva ad un centro di raccolta. Il Dlgs 209/2003 riconosce comunque ai concessionari/gestori la facoltà di rifiutare la presa in carico dei veicoli giunti a fine vita.

In caso di consegna del veicolo a fine vita a concessionario o succursale o automercato, il gestore di quest'ultimo deve:

- rilasciare dichiarazione di presa in carico del veicolo in nome e per conto del centro di raccolta che riceve il veicolo;
- rilasciare al momento del ritiro del veicolo il relativo certificato di rottamazione completato dalla descrizione dello stato del veicolo consegnato, nonché dall'impegno a provvedere alla cancellazione dal PRA;
- effettuare, con le modalità di cui al comma 8 articolo 5 dello stesso Dlgs 209/2003, la cancellazione prima della consegna del veicolo al centro di raccolta e fornisce allo stesso centro gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe, del certificato di proprietà e della carta di circolazione relativi al veicolo.
- consegnare il veicolo a fine vita al centro di raccolta autorizzato.

In entrambe le alternative il rilascio del certificato di rottamazione libera il detentore del veicolo fuori uso da responsabilità civile, penale ed amministrativa relativa a proprietà e corretta gestione del veicolo stesso.

Il Dlgs 209/2003 prevede che i produttori di veicoli, ciascuno per la propria casa costruttrice, organizzino su base individuale o collettiva una rete di centri autorizzati di raccolta dei veicoli fuori uso opportunamente distribuiti sul territorio nazionale, che provvedano a loro volta a ritirare i veicoli fuori uso e, quando tecnicamente fattibile, i pezzi usati allo stato di rifiuti derivanti dalla riparazione dei veicoli, ad eccezione di quelli per cui è previsto per legge un consorzio obbligatorio di raccolta (le imprese di autoriparazione consegnano in via diretta ai centri di raccolta qualora iscritte all'Albo gestori ambientali, tramite operatori autorizzati negli altri casi).

Nel caso in cui i produttori non organizzino una rete di raccolta, devono sostenere gli eventuali costi per il ritiro ed il trattamento del veicolo fuori uso.

La principale criticità che si registra in questa fase è rappresentata dal fatto che il concessionario quando riceve il veicolo dal proprietario o dal detentore, riceve anche i costi di cancellazione dal PRA (circa 50 € ogni veicolo) ed, in aggiunta, eventualmente quelli relativi al trasporto del veicolo, sempre se viene effettuato il servizio. Il concessionario non effettua la radiazione per demolizione dal PRA ma consegna il veicolo al centro di raccolta (autodemolitore) che, oltre ad accollarsi i costi di cancellazione dal PRA e i costi per il servizio di trasporto dal concessionario fino al centro di raccolta stesso, deve remunerare il concessionario di una somma di denaro variabile dalle 50€ alle 100€ per ogni veicolo, proprio per avere il veicolo in gestione. Quindi non solo il concessionario non riconosce i costi per la radiazione ma pretende pure una somma di denaro per cedere il veicolo, somma che non dovrebbe essere corrisposta e che non viene regolarmente tracciata. Questa problematica, oltre a nascondere evidenti illeciti fiscali e amministrativi, genera una gravissima criticità per la sostenibilità economica nel trattamento ambientale del VFU che comporta costi ambientali altissimi per una corretta gestione del rifiuto stesso e di quelli derivanti dal suo trattamento, come puntualmente stabilito dalle numerose prescrizioni contenute nel Dlgs 209/2003. Tale pratica illecita mette in condizione il centro di raccolta di non eseguire tutte le operazioni e i trattamenti previsti dal decreto legislativo stesso. Per rientrare nei costi, l'autodemolitore omette di eseguire operazioni che attengono sia alla messa in sicurezza del veicolo, come ad esempio la neutralizzazione degli airbag, sia alla fase del riciclaggio di plastiche (paraurti, cruscotti e vaschette), vetri e pneumatici.

Nel 2008 è stato eseguito un TRIAL, in collaborazione con ISPRA, per dimostrare le percentuali di reimpiego, riciclaggio e recupero su un campione di 630 VFU.

Dai risultati appare chiaro che:

- il peso medio di un veicolo incluse le parti mancanti = 917 Kg
- il peso medio della bonifica per veicolo = 2,99%
- il peso medio dei componenti reimpiegati = 8,91% (in condizioni sfavorevoli di mercato)
- il peso medio del riciclo per veicolo = 9,58% (suddiviso in 2,52% pneumatici, 2,09% vetri, 1,58% plastiche)

Le % appena citate implicano un costo economico non indifferente per essere ottenute e lo stesso deve essere sostenuto dall'autodemolitore. Se il concessionario sottrae risorse economiche all'autodemolitore, questo non è in grado di sostenere economicamente i costi per una corretta gestione dei veicoli fuori uso, con la conseguenza di minori performance e difficoltà nel raggiungimento degli obiettivi di reimpiego, riciclaggio e recupero imposti per legge.

Riporto di seguito i dati del TRIAL del 2008 (cliccare sul link sottostante)

<http://www.carecycling.fiat.com/Pagina.aspx?id=8>

Un'altra problematica attinente le prescrizioni per una corretta radiazione dal PRA per demolizione del VFU, è la quasi totale mancanza di registrazioni di pezzi mancanti nel veicolo sul certificato di rottamazione. E' obbligo sia del concessionario che del centro di raccolta, trascrivere sul certificato di rottamazione lo stato di consegna del veicolo, segnando sullo stesso componenti mancanti ed eventuali rifiuti aggiunti. Spesso il proprietario o il detentore consegna il veicolo senza alcuni componenti che hanno un alto valore economico (centraline, catalizzatore, ecc) oppure utilizzano il veicolo come contenitore di rifiuti di altra provenienza. Questo comportamento non permette di eseguire una corretta contabilità ambientale oltre che ridurre i ricavi derivanti dalla vendita dei pezzi di ricambio. Spesso capita che sia lo stesso concessionario a smontare alcuni componenti dal veicolo prima di cederlo all'autodemolitore, comportamento assolutamente illecito e punito dal testo unico ambientale. Tali componenti vanno ad alimentare mercati paralleli generando concorrenza sleale verso le imprese regolari, arrecando ulteriori criticità alla sostenibilità economica della filiera.

Un'ultima problematica riguarda i contratti che le case costruttrici di veicoli stipulano con i centri di raccolta per adempiere ad una precisa prescrizione contenuta nel Dlgs 209/2003 che, se non rispettata, comporterebbe l'esborso di denaro per sostenere direttamente i costi della raccolta e del trattamento dei veicoli avviati a demolizione. Tali contratti a volte non hanno piena applicazione in quanto il concessionario cede i veicoli anche a impianti autorizzati che non hanno firmato con la casa costruttrice, perseguendo spesso e volentieri, fini meramente economici che qualitativi o meritevoli. Pur avendo firmato con una casa costruttrice, l'autodemolitore non ritira veicoli di quella marca in quanto i concessionari li cedono a chi gli corrisponde una cifra più elevata in denaro. Tale situazione non permette un miglioramento delle performance della filiera, anzi le indebolisce.

Proposte di soluzione

Una possibile soluzione che si suggerisce è quella di un costante monitoraggio delle performance dei singoli impianti contenute nei MUD. Sarebbe opportuno introdurre una modifica normativa all'articolo 6 del Dlgs 209/2003 introducendo l'obbligo per il centro di raccolta di raggiungere almeno determinate % di riciclaggio di pneumatici, plastiche e vetri e che venga affidata ad ISPRA la redazione annuale del controllo delle singole performance con segnalazione al MATTM del mancato raggiungimento delle stesse. La stessa modifica normativa fungerebbe da deterrente per la risoluzione della problematica legata al pagamento dei veicoli da parte dell'autodemolitore verso il concessionario. Per altri aspetti e criticità legati alla sostenibilità economica della filiera, le soluzioni sono affidate a continui e costanti controlli fiscali, amministrativi e ambientali su tutti i soggetti che compongono la filiera dei VFU, effettuati dai vari organi competenti in materia.

La pesatura

La maggior parte degli autodemolitori presenti in Italia non è dotato di un sistema di pesatura.

La pesatura del veicolo fuori uso rappresenta la prima e vera forma di tracciabilità che consente di stabilire il reale peso del veicolo/rifiuto sul quale tutti i soggetti della filiera sono chiamati a rispettare le percentuali di reimpiego, riciclaggio e recupero imposti dalla legge.

Tale grave mancanza non permette di tracciare non solo il peso del veicolo fuori uso prima dei necessari trattamenti, ma neanche il peso dei rifiuti derivanti dal loro trattamento, nè tanto meno il peso dei singoli pezzi di ricambio avviati a reimpiego. Oltretutto l'assenza di un sistema di pesatura all'interno dell'impianto di autodemolizione non permette di rispettare le prescrizioni autorizzative riferite a quantitativi in stoccaggio e, soprattutto, lascia spazio a varie forme di illeciti ambientali e fiscali con formazione di mercati paralleli che danneggiano le imprese sane e rispettose della legge, minando la concorrenza tra le stesse.

Attualmente il peso che viene segnato sia nel formulario che nei registri di carico e scarico dei rifiuti, è quello riferito al peso indicato nel libretto di circolazione del mezzo.....peso non corrispondente alla realtà in quanto un veicolo dopo anni di percorrenza ha accumulato del materiale estraneo (sporgo, terra, ecc), oppure lo stesso viene consegnato al centro di raccolta privo di parti meccaniche o con rifiuti aggiunti che ne aumentano il peso, basti pensare ad esempio ad un veicolo incidentato avviato alla demolizione con diverse parti mancanti.

Altri autodemolitori invece registrano un peso medio di 950 Kg/veicolo.

Altri ancora adottano il sistema indicato nella decisione Ue 2005/293/CE del 1 aprile 2005 che rappresenta un primo tentativo della Commissione Ue di individuare uno o più sistemi di calcolo univoco delle percentuali di reimpiego, riciclaggio e recupero per tutti gli stati membri ma che non ha nulla a che vedere con la tracciabilità del veicolo stesso.

L'articolo 258 comma 4 del Dlgs 152/06 sanziona "chiunque effettua il trasporto di rifiuti senza il formulario di cui all'articolo 193 ovvero indica nel formulario stesso **dati incompleti o inesatti** è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da milleseicento euro a novemilatrecento euro. **Si applica la pena di cui all'articolo 483 del Codice penale (1) nel caso di trasporto di rifiuti pericolosi.**" Inserire nel formulario un peso non riscontrato da un sistema di pesatura è un dato inesatto. La sentenza della Corte di Cassazione n. 36275/2016 del 25/08/2016 ricostruisce in maniera oculata il trascorso normativo dell'articolo 258 comma 4 e ne sancisce la sua piena applicazione. Ad ulteriore conferma di ciò vi è una ordinanza della Corte Costituzionale, n. 270 del 2 dicembre 2015, la quale sancisce che al reato di trasporto di rifiuti speciali non pericolosi, effettuato con **8 formulari incompleti**, le sanzioni amministrative applicabili sono altrettante (otto), dovendosi applicare il cumulo materiale delle sanzioni. La Corte Costituzionale si è espressa per la compatibilità dell'articolo 3 della Costituzione (principio di uguaglianza) con i diversi regimi sanzionatori previsti dall'ordinamento nazionale. Precisano infatti i Giudici che è nel potere discrezionale del Legislatore prevedere il cumulo giuridico per le sanzioni penali; la sanzione più grave aumentata sino al triplo per gli illeciti previdenziali ed un cumulo materiale (**una sanzione per ogni violazione**) per tutte le altre sanzioni amministrative. Da ciò discende che ad ogni formulario, privo di dati sulle quantità trasportate, **corrisponde una sanzione amministrativa ambientale.**

Proposte di soluzione

Sarebbe necessario introdurre una modifica normativa al Dlgs 209/2003 che preveda l'obbligo di dotarsi di un sistema di pesatura per tutti i soggetti che intervengono nel trattamento dei veicoli fuori uso, nonché l'obbligo di pesare e registrare tutti i rifiuti in ingresso ed in uscita dall'impianto di trattamento e tutti i componenti avviati a reimpiego individuando una sua specifica tracciabilità fiscale e amministrativa. Applicare altresì l'articolo 258 comma 4 del Dlgs 152/06.

Operazioni per la messa in sicurezza e demolizione del VFU

Le prescrizioni relative al trattamento dei VFU sono affidate all'articolo 6 del Dlgs 209/2003.

Innanzitutto l'articolo di legge stabilisce che gli impianti di trattamento di cui all'articolo 3, comma 1, lettera o), si conformano alle pertinenti prescrizioni tecniche stabilite all'allegato I, il quale detta i requisiti relativi all'ubicazione dell'impianto, alla dotazione minima e all'organizzazione degli stessi, nonché i criteri di stoccaggio, le operazioni per una corretta messa in sicurezza del VFU, le operazioni relative all'attività di demolizione, i trattamenti per la promozione al riciclaggio e infine i criteri di gestione.

Relativamente all'ubicazione dell'impianto di trattamento, si segnala che in Italia vi sono molti impianti, in particolare autodemolitori, situati in aree con vincoli urbanistici e non adeguate per insediamenti di questo tipo. Questa situazione ha generato nel tempo forti squilibri economici tra i vari operatori, in particolare tra quelli che si sono insediati o si sono spostati in aree industriali idonee, quindi con relativi costi per acquisto di terreno e per l'autorizzazione all'esercizio, e quelli che invece svolgono tutt'oggi l'attività in aree sottoposte a vincoli paesaggistici, con autorizzazioni temporanee rinnovate di anno in anno e che, di conseguenza, non hanno mai adeguato l'impianto alle normative vigenti in materia. Tali impianti presentano rischi di incendio, esplosioni, ecc. e la dislocazione di molti impianti è, ancor oggi, a ridosso di linee ferroviarie, centri abitati.

L'allegato I punto 2 descrive le dotazioni minime per gli impianti di trattamento, tra cui, una su tutte, la presenza di una superficie impermeabilizzata. Questa prescrizione è ancora disattesa in diversi impianti che operano sul terreno definito argilloso oppure ci si trova di fronte all'impermeabilizzazione di una sola parte dell'impianto. Anche questa situazione, oltre a generare alti rischi per la salvaguardia dell'ambiente, porta a una distorsione del mercato in quanto tali impianti non hanno dato seguito a tutti gli investimenti necessari per operare in piena legittimità e rispetto della legge.

Il punto 5 dello stesso allegato descrive invece le operazioni che assicurano una corretta messa in sicurezza del VFU e rappresentano una fase molto importante del trattamento dello stesso in quanto, la loro realizzazione, segna una netta demarcazione dal veicolo come rifiuto pericoloso al veicolo/rifiuto non pericoloso privo di liquidi e componenti pericolose. La grande criticità inerente a tale fase del processo di trattamento dei VFU, è rappresentata dal fatto che alcune operazioni per la messa in sicurezza generano rifiuti che hanno un mercato e un valore positivo, come ad esempio la vendita degli accumulatori/batterie, dei serbatoi di gas o ancora del carburante contenuto nel VFU. Altre operazioni invece danno seguito a rifiuti che non hanno un mercato e devono essere smaltiti con costi anche piuttosto elevati, come ad esempio per il liquido refrigerante, per l'antigelo o per il filtro dell'olio. La stessa rimozione o neutralizzazione degli airbag genera una serie di costi per l'espletamento di tale operazione, per la strumentazione necessaria per la stessa o per lo smaltimento di tali componenti. Soprattutto quando le condizioni di mercato delle materie prime, tra cui il ferro o l'alluminio, ecc, non sono soddisfacenti, queste operazioni non sempre vengono eseguite; semplicemente viene omessa l'esecuzione con il beneficio di un non esborso dei costi a loro abbinati che si traduce in un ingiusto guadagno. Tali materiali pericolosi, se non rimossi, costituiscono un serio e grave problema per l'ambiente ma anche per la salute dei lavoratori che

trattano questi rifiuti, illecitamente declassati a rifiuti non pericolosi ma che in realtà contengono ancora componenti e sostanze inquinanti.

Il punto successivo, punto 6 dell'Allegato I del Dlgs 209/2003, disciplina le fasi inerenti lo smontaggio dei componenti da avviare a reimpiego. In questo punto vi è una prescrizione che impone la "rimozione, separazione e deposito dei materiali e dei componenti pericolosi in modo selettivo, così da non contaminare i successivi residui della frantumazione provenienti dal veicolo fuori uso". In particolare il termine *contaminare* lascia intendere che non vi deve essere nessuna traccia di sostanze pericolose nei rifiuti derivanti dalla frantumazione dei VFU, in particolare all'interno del fluff, ossia la frazione leggera di scarto derivante da una serie di operazioni complesse, eseguite con impianti tecnologicamente avanzati che separano la componente metallica del VFU da altre frazioni. Il rispetto di tale condizione è particolarmente gravosa per quanto riguarda gli inquinanti organici persistenti, disciplinati a livello europeo con il regolamento n. 850 del 2004 che annovera una serie di sostanze particolarmente inquinanti e dannose per l'ambiente e la salute umana, come ad esempio l'esabromociclododecano, un ritardante di fiamma utilizzato negli interni dei veicoli che di recente è stato inserito tra le sostanze presenti nel sopra citato regolamento con un limite di concentrazione oltre il quale il rifiuto contenente tale sostanza deve essere avviato a determinate forme di recupero/smaltimento, ma che comunque la sua presenza all'interno del rifiuto stesso, anche in piccole quantità o tracce, determina la contaminazione del rifiuto derivante dalla frantumazione del VFU. La contaminazione viene accertata solo dopo la frantumazione del veicolo stesso e la sua esclusione è prevista solo dopo una rimozione e separazione di tutti i componenti del veicolo che contengono l'inquinante organico persistente. Tale operazione si traduce in costi economici elevatissimi e non sostenibili, oltre a generare altre criticità diffuse di varie entità e tipologia.

Il punto 7 dello stesso Allegato stabilisce le operazioni per una promozione al riciclaggio come ad esempio pneumatici, paraurti e vetri. Queste operazioni sono fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi ma il costo del loro trattamento è nettamente superiore ai ricavi di eventuali vendite. Questo fa sì che in molte occasioni questi materiali non vengano riciclati e conseguentemente avviati a smaltimento in discarica.

Proposte di soluzione

Per risolvere tali problematiche è necessario un controllo delle performance sui singoli MUD dei vari operatori che intervengono nel trattamento dei VFU, verificare tutti gli impianti hanno presentato o meno il MUD; in quanto risulta una differenza (alquanto marcata di circa 400 operatori) tra il numero degli autodemolitori censiti dall'ACI che hanno richiesto almeno una radiazione per demolizione di un veicolo, e il numero degli autodemolitori censiti dall'ISPRA che invece hanno presentato regolare MUD. E' necessario altresì stabilire con certezza chi deve fare e cosa deve fare, in quanto il disposto normativo attualmente in vigore lascia alcune incertezze in merito. Sarebbe opportuno introdurre una modifica normativa all'articolo 6 del Dlgs 209/2003 introducendo l'obbligo per il centro di raccolta di raggiungere almeno determinate % di riciclaggio di pneumatici, plastiche e vetri e che venga affidata all'ISPRA la redazione annuale del controllo delle singole performance con segnalazione al MATTM del mancato raggiungimento delle stesse. Altresì l'estensione, a tutti i soggetti che operano nella filiera del trattamento dei VFU, l'obbligo di aderire al sistema di tracciabilità SISTRI, in modo da avere non solo la tracciabilità dei rifiuti pericolosi ma anche dei non pericolosi favorirebbe un controllo molto più puntuale e una maggiore possibilità di raggiungere gli obiettivi di legge.

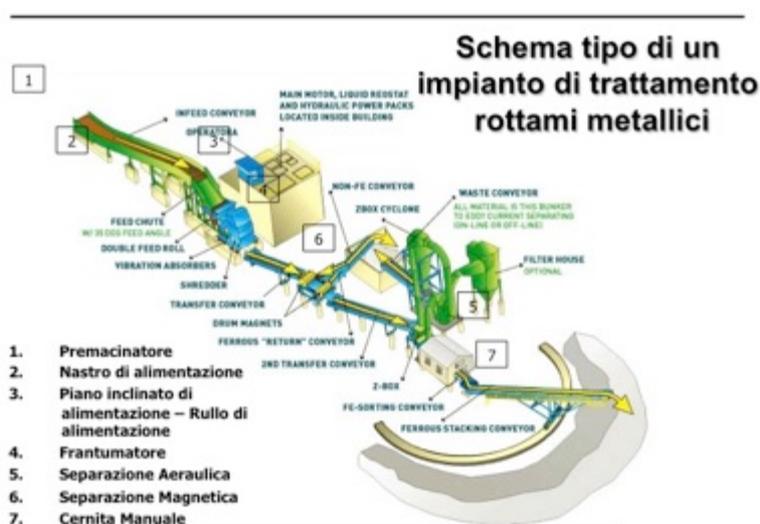
La frantumazione

Dopo aver eseguito le operazioni di messa in sicurezza del veicolo e di demolizione, con relativa asportazione dei pezzi di ricambio destinati al reimpiego, l'autodemolitore cede il veicolo o ad un commerciante di rottame o direttamente ad un impianto di frantumazione che provvede alla vera fase di riciclaggio, frantumando lo stesso con un impianto tecnologicamente avanzato di tipo industriale che ne separa le frazioni metalliche da quelle non metalliche, per poi avviarle a rifusione presso le acciaierie come End of Waste.

Una problematica legata a questa specifica fase è che spesso il veicolo viene ceduto a commercianti di rottame che non sono in possesso di impianti di frantumazione ma esclusivamente di presso-cesoie che svolgono solamente un'operazione di riduzione volumetrica ma non di separazione. Altresì i veicoli vengono anche ceduti ad impianti di frantumazione che non sono autorizzati in AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale), quindi non dotati delle BAT, che non hanno tecnologie avanzate per cui le performance di riciclaggio sono decisamente inferiori a quegli impianti di frantumazione che sono dotati delle Migliori Tecniche Disponibili. Tale situazione fa sì che alte percentuali di metallo siano ancora contenute nel rifiuto di lavorazione denominato fluff e che le stesse vengano avviate a smaltimento in discariche anziché essere opportunamente riciclate.

Proposte di soluzione

Per risolvere tale problematica sarebbe opportuno introdurre una modifica normativa al Dlgs 209/2003 prevedendo l'obbligo di avviare a recupero determinati codici CER come il 16 01 06, 16 01 17, 16 01 18 e il 16 01 22, esclusivamente presso impianti di frantumazione autorizzati in AIA e dotati delle Migliori Tecniche Disponibili. Questa modifica normativa consentirebbe di risolvere anche una problematica legata sia alla qualità del fluff in uscita dagli impianti di frantumazione che sono dotati di tecnologie post-shredding, quindi qualificando ulteriormente con lavorazioni alquanto costose le ulteriori frazioni contenute all'interno del rifiuto di scarto, sia alla qualità dell'end of waste in uscita dagli stessi impianti e avviato a rifusione presso le acciaierie. Gli impianti che non sono in possesso delle BAT producono un end of waste metallico di qualità nettamente inferiore a quello prodotto da impianti di frantumazione autorizzati AIA.



Lo smaltimento in discarica del fluff

Il rifiuto di scarto derivante dalla frantumazione e dai trattamenti post-shredding dei veicoli fuori uso, denominato appunto fluff, viene avviato quasi nella sua totalità a smaltimento presso discariche in prevalenza monodedicato. Tale rifiuto avendo un potere calorifico molto elevato sarebbe un ottimo combustibile per termovalorizzatori e cementifici ma, a causa delle specifiche normative attuali, delle condizioni economiche di mercato e della capacità impiantistica, non permettono l'avviamento a recupero energetico di tale rifiuto che comunque dovrebbe essere ulteriormente lavorato, trattato e preparato per essere valorizzato come combustibile. La mancanza di nuovi mercati e il valore negativo per un eventuale avvio a recupero energetico, fanno sì che il fluff sia smaltito in discariche.

Proposte di soluzione

Per risolvere tale problematica sarebbe opportuno legiferare in materia in modo da consentire l'apertura di nuovi mercati per i prodotti derivanti da un ulteriore trattamento del fluff, creando le condizioni economiche ed ambientali affinché tali prodotti escano dagli impianti di frantumazione come "non rifiuti" e impiegati in settori strategici come ad esempio l'edilizia. Altresì si dovrebbero creare le condizioni economiche affinché i termovalorizzatori e i cementifici ricevino tali materiali corrispondendo un valore positivo e non negativo che ad oggi supera il costo dello smaltimento in discarica.

Rifiuto del processo: Fluff



ALLEGATI TECNICI

- CIRCOLARE ACI DEL 06/07/2016
- ESTRATTO VFU RAPPORTO RIFIUTI SPECIALI 2016
- TESTO ATTUALE ART. 103 DEL CODICE DELLA STRADA
- ORDINE DEL GIORNO ACCOLTO DAL GOVERNO SU ESPORTAZIONE VEICOLI
- RISULTATI TRIAL 2008
- DECISIONE DELLA COMMISSIONE UE 2005/293/CE DEL 1 APRILE 2005
- SENTENZA CORTE DI CASSAZIONE N. 36275 DEL 25/08/2016
- ORDINANZA CORTE COSTITUZIONALE N. 270 DEL 17 DICEMBRE 2015
- INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA IN COMMISSIONE AMBIENTE ALLA CAMERA DEI DEPUTATI