

18

Veicoli fuori uso



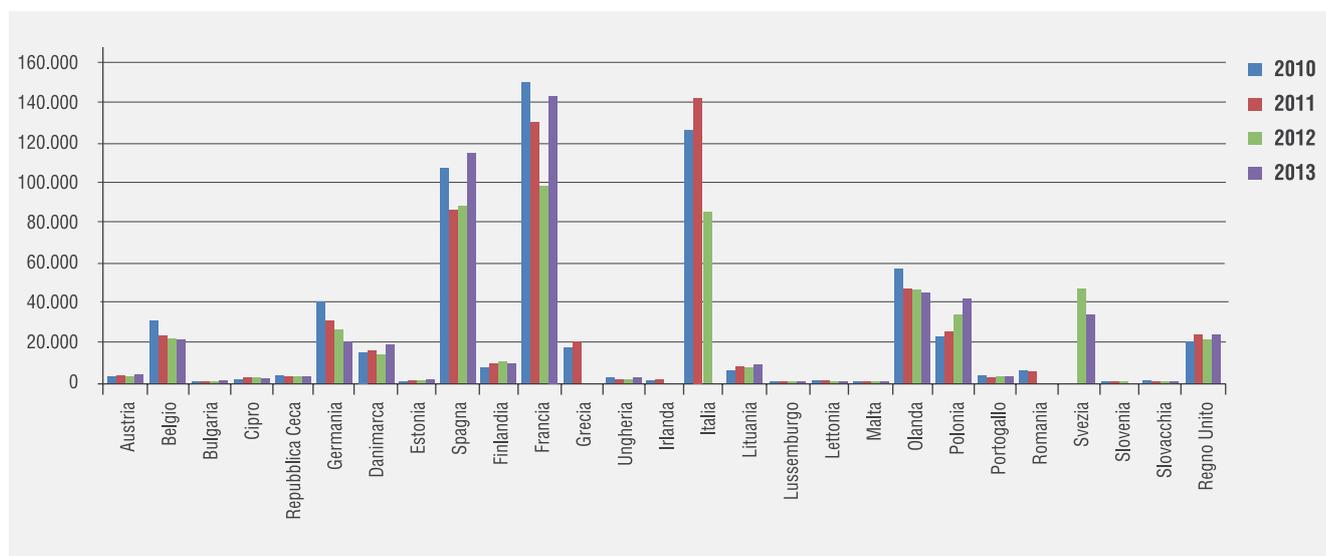
18.1 Valutazione del contesto di mercato internazionale

Il settore della demolizione dei veicoli è regolamentato a livello comunitario dalla Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 Settembre 2000. Tale direttiva stabilisce misure che hanno il duplice scopo di gestire rifiuti provenienti da veicoli a motore e componenti di veicoli giunti al termine del ciclo di vita e promuovere il riuso, il riciclo e altre forme di recupero dei veicoli.

A livello europeo, come si evince dai grafici presentati di seguito, risulta che le principali modalità di gestione dei veicoli a fine vita sono il reimpiego, il riciclaggio e, in misura minore, il recupero di energia. Allo smaltimento in discarica (ad esclusione di alcuni Stati) si ricorre, invece, in maniera residuale.

Per l'anno 2013 non sono ancora disponibili i dati relativi all'Italia. Tuttavia a livello europeo, rispetto ai quantitativi delle varie modalità di gestione, dopo il calo generale di ELV (End of Life Vehicles) registrato dal 2009 in poi, e dovuto in gran parte alla crisi che ha colpito il settore auto (con conseguente riduzione del numero di veicoli rottamati), si evidenzia una sostanziale stabilità dei quantitativi avviati in discarica, un aumento dei quantitativi destinati al reimpiego e al riciclaggio, mentre diminuiscono i quantitativi avviati a recupero di energia.

Figura 18.1. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: reimpiego nell'UE (t) – 2010/2013

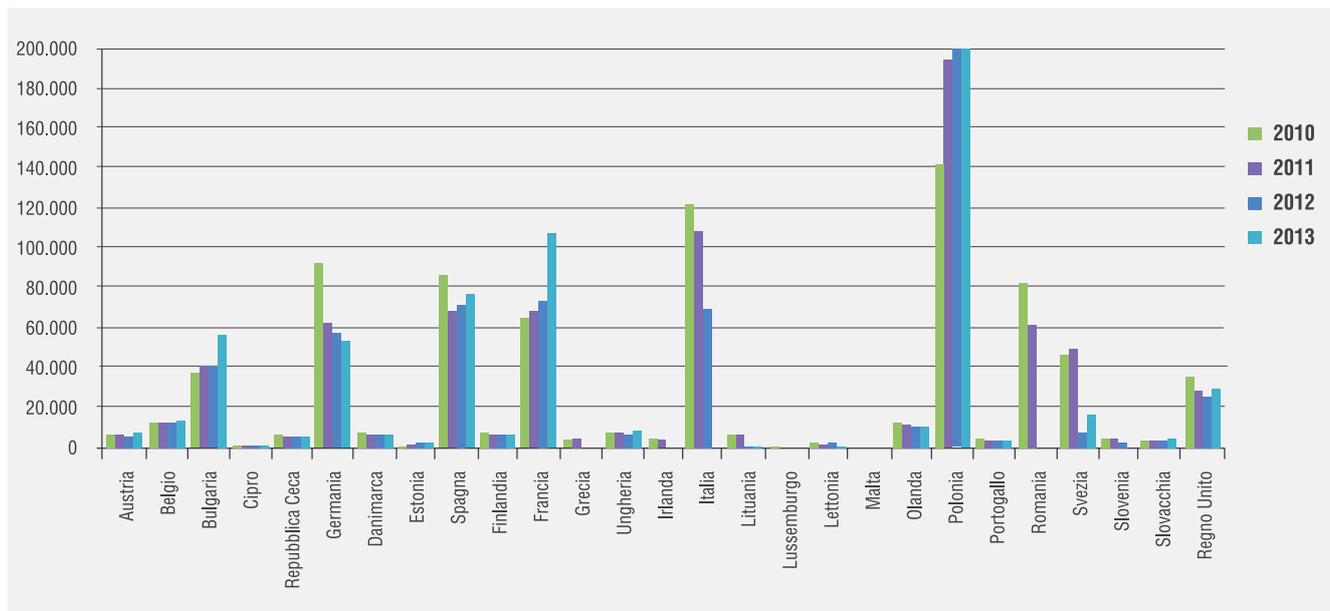


Fonte: EUROSTAT

18 Veicoli fuori uso

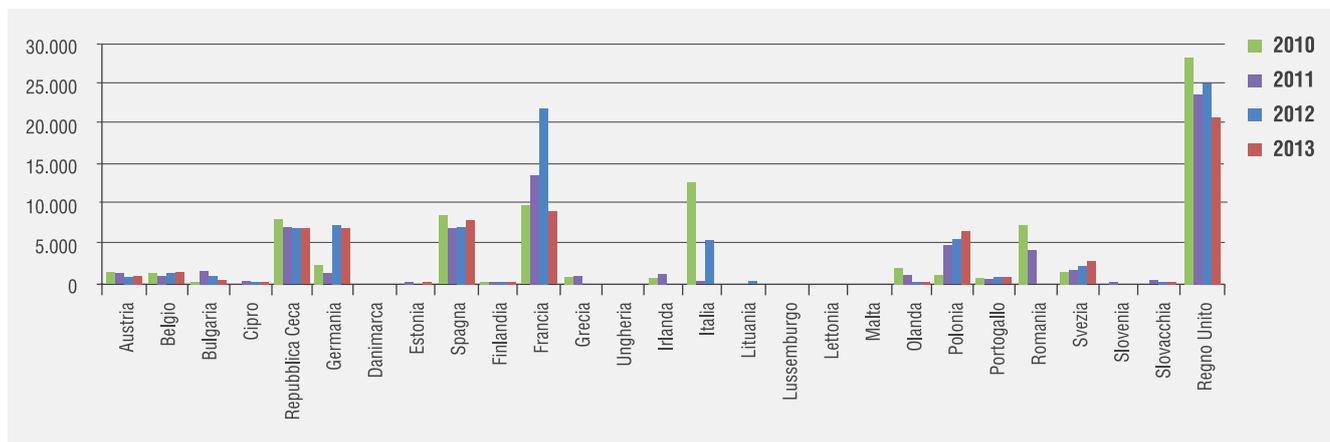


Figura 18.2. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: riciclo nell'UE (t) – 2010/2013



Fonte: EUROSTAT

Figura 18.3. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: recupero di energia nell'UE (t) – 2010/2013

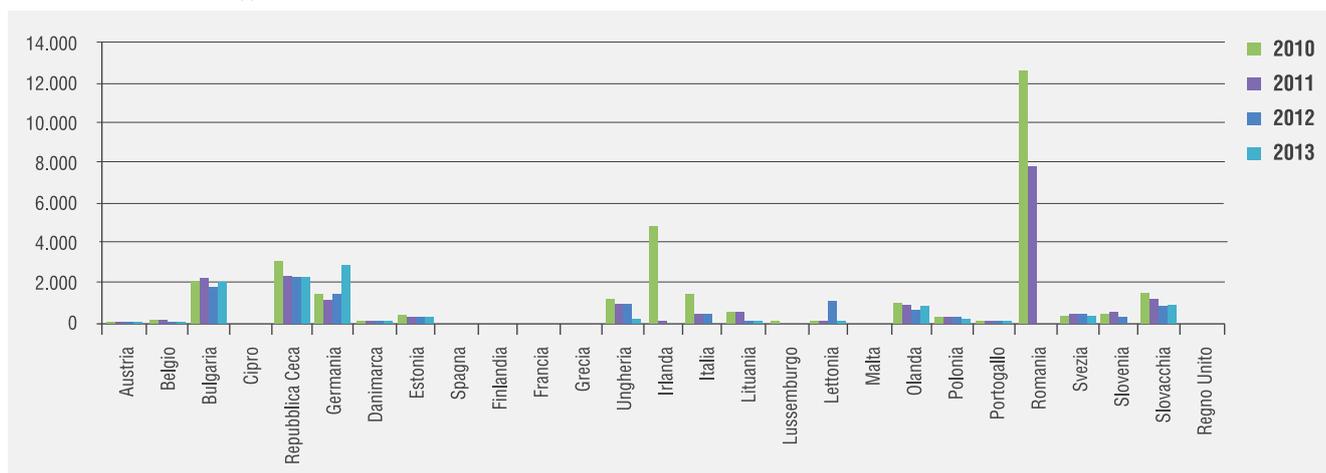


Fonte: EUROSTAT

18 Veicoli fuori uso



Figura 18.4. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: smaltimento in discarica nell'UE (t) – 2010/2013



Fonte: EUROSTAT

18.2 Andamento del settore a livello nazionale

La normativa dettata dal legislatore europeo è stata recepita a livello nazionale con il D.Lgs. 24 Giugno 2003 n. 209 e s.m.i., recante “Attuazione della Direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso”.

Il sopra citato decreto prevede il raggiungimento dei seguenti obiettivi di reimpiego, recupero e riciclo:

- entro il 1° Gennaio 2006, per tutti i veicoli fuori uso, la percentuale di reimpiego e recupero deve raggiungere almeno l’85% del peso medio per veicolo e per anno; entro la stessa data, la percentuale di reimpiego e riciclo deve essere almeno dell’80% del peso medio per veicolo per anno e quindi la percentuale di recupero energetico pari al 5%;
- per i veicoli prodotti anteriormente al 1° Gennaio 1980, gli Stati membri possono stabilire obiettivi inferiori, ma non al di sotto del 75% per il reimpiego e il recupero e non al di sotto del 70% per il reimpiego e il riciclo. Gli Stati membri che si avvalgono della presente disposizione ne comunicano le ragioni alla Commissione e agli altri Stati membri;
- entro il 1° Gennaio 2015, per tutti i veicoli fuori uso, la percentuale di reimpiego e recupero dovrà raggiungere almeno il 95% del peso medio per veicolo e per anno. Entro la stessa data la percentuale di reimpiego e riciclo dovrà essere almeno dell’85% del peso medio per veicolo e per anno e quindi la percentuale di recupero energetico dovrà essere pari al 10%.

Per l’anno 2013 non sono stati ancora resi disponibili i dati italiani relativi alle percentuali di reimpiego e riciclo e di reimpiego e recupero totale.

Secondo i dati contenuti nel Rapporto ISPRA sui rifiuti speciali (Ed. 2015), sulla base delle informazioni fornite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel 2013 il numero dei veicoli (rientranti nel campo di applicazione del D.Lgs. n. 209/2003) diminuisce rispetto all’anno precedente di circa l’8% e l’età media del parco circolante passa da 10 anni ad 11 anni.

Le radiazioni di veicoli, dopo la sostanziale stabilità registrata negli anni 2012-2013, evidenziano nel 2014 una nuova consistente diminuzione attestandosi a poco più di 1,5 milioni.



Tabella 18.1. Veicoli radiati (n.) - 2010/2014

	2010	2011	2012	2013	2014
Italia	1.951.657	1.696.026	1.754.133	1.757.633	1.548.879

Fonte: A.C.I. - Statistiche automobilistiche*

*N.B.: I dati 2014 sono aggiornati ad aprile 2015

Tabella 18.2. Veicoli radiati secondo le principali cause (n. e %) - 2010/2014

	2010		2011		2012		2013		2014	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Demolizione	1.354.941	69,4	1.029.592	60,7	978.948	55,8	947.034	53,9	933.493	60,3
Esportazione	560.721	28,7	623.843	36,8	733.132	41,8	753.671	42,9	560.343	36,2
Altre cause /N.I.	35.995	1,8	42.591	2,5	42.053	2,4	56.928	3,2	55.043	3,6

Fonte: A.C.I. - Statistiche automobilistiche*

*N.B.: I dati 2014 sono aggiornati ad aprile 2015

L'analisi dei dati relativi alle radiazioni dei veicoli secondo le principali cause (Tabella 18.2) evidenzia che la marcata diminuzione del numero totale di radiazioni relativo all'anno 2014 è dovuto principalmente alla diminuzione delle radiazioni per esportazione, che passano da oltre 750.000 a 560.000. Solo leggermente in diminuzione risulta, infatti, il numero di veicoli radiati per demolizione.

Tale evidenza è dovuta principalmente agli effetti iniziali della circolare dell'ACI che a partire dal 14 luglio 2014 ha previsto che alla formalità di radiazione per esportazione fosse sempre allegata la fotocopia della carta di circolazione estera o l'attestazione di avvenuta reimmatricolazione all'estero. Tale previsione è stata inizialmente sminuita dalla possibilità, prevista successivamente, che in attesa della reimmatricolazione all'estero l'esportazione del veicolo potesse avvenire dietro presentazione della documentazione comprovante l'avvenuto trasferimento del veicolo (bolla doganale, documento di trasporto, fattura di vendita, etc.).

Gli effetti positivi della circolare dell'ACI sono stati, con il passare del tempo, ulteriormente riassorbiti dall'individuazione di numerose pratiche scorrette che consentono ancora una volta di eludere una normativa carente e poco chiara a tutto svantaggio degli operatori del settore.

A conferma di quanto sopra evidenziato, l'età media dei veicoli radiati per esportazione risulta in costante aumento dal 2011, il che difficilmente propende per una esportazione per reimmatricolazione ma lascia fortemente ipotizzare una esportazione all'estero al fine di disporre di pezzi di ricambio di veicoli vecchi in Paesi con un parco circolante datato.

Tabella 18.3. Età media dei veicoli esportati (anni) - 2011/2014

Età media dei veicoli usati esportati		2011	2012	2013	2014
		All'interno dell'UE	9,1	9,0	9,5
	In Paesi terzi	11,5	11,8	12,2	11,6

Fonte: ISPRA – Rapporto Rifiuti speciali 2015 e A.C.I.

18.3 Problematiche e potenzialità di sviluppo del settore

Uno dei principali nodi critici nel settore dei veicoli fuori uso è già da diversi anni, come sopra evidenziato, il costante aumento di flussi di veicoli arrivati a fine vita che si riversano in Paesi esteri. Infatti, la costante diminuzione dei veicoli avviati a “demolizione” contro l'elevata quota dei veicoli “radiati per esportazione”, che negli ultimi quattro anni ha superato complessivamente la cifra di 2,5 milioni, se da un lato può celare comportamenti illegali - non sempre il veicolo radiato per esportazione viene reimmatricolato all'estero, in certi casi nemmeno esportato, andando ad eludere la normativa fiscale, di responsabilità

18

Veicoli fuori uso



civile ed ambientale – dall'altro sottrae grandi quantità di materiale destinato ai centri di demolizione che reimmettono nel mercato ricambi usati e 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.

A ciò deve aggiungersi che negli ultimi mesi del 2014 si è assistito ad una profonda crisi del settore dell'acciaio: il prezzo del proler (il ferro derivante dalla frantumazione dei rottami metallici tra cui i veicoli fuori uso), secondo le rilevazioni ufficiali della Camera di Commercio di Milano, è passato da 243 €/t (rilevazione del 20 marzo 2015) a 170 €/t (rilevazione del 9 ottobre 2015) con una diminuzione netta del 30%. Tale risultato è stato condizionato dalla forte decelerazione del tasso di crescita della produzione di acciaio in Cina (+0,1% rispetto a + 12,4% nel 2013) che rappresenta circa il 50% della produzione globale, portandola da Paese importatore a uno dei primi Paesi esportatori in termini assoluti di volumi (si registra infatti un eccesso di capacità produttiva cinese di oltre 340 Mt di acciaio, pari a un terzo della capacità produttiva installata che corrisponde al doppio della produzione europea) con immissione nel mercato di prodotti siderurgici a prezzi nettamente inferiori a quelli di produzione europea, generando un notevole ribasso dei prezzi.

Quanto sopra detto sta generando fermi produttivi di numerosi poli siderurgici italiani nonché un continuo calo dei prezzi del rottame, determinando come naturale, conseguenza enormi difficoltà di molte filiere del recupero, in quanto i costi di gestione dei rifiuti superano abbondantemente gli scarsi ricavi. Ciò ostacola seriamente, in particolare, la sostenibilità economica della filiera della gestione dei veicoli a fine vita, sommandosi al già difficile percorso per il raggiungimento degli obiettivi previsti dalla Direttiva 2000/53/CE oltre a determinare l'inevitabile chiusura di molte aziende.

Oltre al trend negativo in termini quantitativi ed economici, negli ultimi periodi si è rilevato un peggioramento anche a livello qualitativo del materiale in ingresso nei centri di demolizione che comporta un ulteriore aggravio di una situazione già fortemente critica. I veicoli che vengono conferiti negli impianti di autodemolizione e le relative parti di ricambio sono sempre meno recenti e di scarso valore. Per un'azienda che basa parte del proprio fatturato sulla vendita di ricambi usati – anche in considerazione del fatto che la normativa prevede che il detentore non debba sostenere i costi del trattamento del rifiuto – significa comprometterne la sostenibilità economica. Inoltre detti veicoli, sempre più spesso, giungono ai centri di raccolta autorizzati già cannibalizzati dei pezzi di ricambio. Tale pratica, oltre ad essere illegale sotto il profilo normativo, può produrre danni all'ambiente e danneggiare le imprese che hanno effettuato investimenti, spesso assai onerosi, al fine di essere in regola con le normative ambientali dettate dal Legislatore comunitario.

Il D.Lgs. n. 209/2003, infatti, prevede che il trattamento del veicolo destinato alla demolizione (comprendente anche lo smontaggio dei pezzi di ricambio) venga effettuato in impianti autorizzati ai sensi del vigente D.Lgs. n. 152/2006, che rispettino i requisiti previsti dall'Allegato I del citato D.Lgs. n. 209/2003 (ubicazione, aree adeguatamente impermeabilizzate, viabilità interna, sistemi di convogliamento acque reflue, etc.). Oltre a ciò, la medesima normativa prevede che il veicolo giunto al centro di raccolta venga prima di tutto sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza e successivamente avviato a demolizione attraverso le seguenti fasi (punto 6, punto 6.1, Allegato I): operazioni volte a ridurre gli effetti nocivi sull'ambiente, rimozione delle componenti pericolose e, da ultimo, eventuale smontaggio dei pezzi di ricambio commercializzabili e dei materiali e componenti recuperabili. Lo smontaggio di pezzi di ricambio commercializzabili al di fuori di un impianto, con le caratteristiche e attraverso le modalità sopra ricordate, comporta un possibile danno ambientale cui si aggiunge il danno economico derivante dalla sottrazione di grandi quantità di materiale (legittimamente destinato ai centri di demolizione che reimmettono nel mercato i ricambi usati) che, attraverso tale pratica, vanno ad alimentare un mercato sommerso.

La normativa sulla gestione del veicolo fuori uso prevede che il Centro demolizione ritiri i veicoli a fine vita per sottoporli al trattamento di demolizione, senza alcun costo per alcuno (ultimo detentore, Casa automobilistica, concessionari, etc.). Tale previsione si basa sul presupposto che dall'attività di demolizione e dalla vendita dei rottami di risulta si possano finanziare le operazioni di bonifica, cernita e rottamazione dei veicoli. Le diffuse pratiche di esportazione all'estero, anche per demolizione in Paesi terzi, comunitari o meno, dei veicoli che più di altri sono suscettibili di fornire parti di ricambio commercializzabili, nonché la "cannibalizzazione" dei veicoli prima della consegna degli stessi ai centri di raccolta e il calo del valore del rottame di acciaio (che solo nel 2015 ha perduto almeno il 35% del suo valore) stanno mettendo a rischio la sostenibilità economica delle imprese del settore con gravi conseguenze sull'applicazione, nel nostro Paese, della Direttiva 2000/53/CE.

18 Veicoli fuori uso



Inoltre, solamente per quanto riguarda i frantumatori, vi è una ulteriore criticità dovuta al fatto che molti rifiuti metallici derivanti dal trattamento dei veicoli fuori uso, vengono ad oggi ancora consegnati e trattati in impianti di frantumazione o altro che non posseggono le migliori tecniche disponibili (Best Available Techniques – BAT) quindi non performanti né da un punto di vista ambientale né tantomeno da un punto di vista di percentuali di recupero, generando così un car fluff, destinato a smaltimento, ma ancora contenente percentuali di metalli nobili.

Il settore necessita di urgenti interventi normativi capaci di: contrastare l'emorragia di veicoli all'estero contrastare la diffusione di pratiche scorrette e illegali; garantire una stretta tracciabilità dei rifiuti derivanti dal trattamento dei veicoli stessi, passando attraverso la qualificazione dei soggetti che trattano tale rifiuto; premiare gli impianti performanti sia ambientalmente che in termini di obiettivi.

Analisi dei dati MUD

Nel presente paragrafo vengono analizzati, a partire dai MUD presentati dai demolitori appartenenti ai Network delle Case costruttrici, i dati relativi alle performance di bonifica, riciclo, recupero e reimpiego sia generali che per singoli codici CER. Tali dati (elaborati da FISE UNIRE su dati FIAT Chrysler Automobile e ECOEURO) sono espressione, come detto, soltanto di una parte delle aziende di autodemolizione presenti sul territorio nazionale (che intercettano circa il 40% dei veicoli da demolire), quelle che collaborano con le Case costruttrici e che, anche per tale motivo, sono soggette a controlli ulteriori sulle proprie performance e quindi portate ad operare per il meglio.

Restano fuori le aziende che non operano all'interno di tali Network ma agiscono liberamente sul mercato senza effettivi controlli sul raggiungimento, a livello aziendale, degli obiettivi di riciclo e recupero. In proposito, nell'ottica della qualificazione sempre maggiore delle imprese ed al fine ultimo del raggiungimento degli obiettivi previsti dalla normativa comunitaria, si auspica che tutte le aziende del settore della demolizione perseguano la qualificazione ed il miglioramento, attraverso il controllo delle proprie performance come obiettivi primari, a discapito di quelle che, agendo in senso contrario, rallentano a livello nazionale il raggiungimento dei target europei.

Nelle Tabelle che seguono si riportano le percentuali in peso dei rifiuti prodotti rispetto ai quantitativi di veicoli fuori uso gestiti: il trend è negativo ed è determinato dalla vetustà dei veicoli. Nonostante i dati illustrati siano stati elaborati su basi differenti, essi sono comunque in linea.

Tabella 18.4. Percentuale in peso dei rifiuti prodotti rispetto ai quantitativi dei veicoli fuori uso gestiti (%) – 2012/2014

	FCA			ECOEURO		
	2012	2013	2014*	2012	2013	2014
CER 130205/130208 - olio esausto	0,55	0,51	0,52	0,52	0,54	0,52
CER 160103 - gomma	1,98	1,9	2	1,48	1,70	1,81
CER 160106 - carcasse	67,32	70,49	67,59	62,61	62,39	70,11
CER 160107 - filtri	0,05	0,04	0,05	0,05	0,06	0,05
CER 160113 - olio freni	0,01	0,02	0,01	0,02	0,03	0,02
CER 160114 - antigelo	0,14	0,14	0,15	0,19	0,22	0,24
CER 160117 - metalli ferrosi	13,58	12,65	11,4	13,06	11,15	7,74
CER 160118 - metalli non ferrosi	1,19	1,12	1,25	1,04	1,20	0,82
CER 160119 - plastiche	1,11	0,94	0,98	1,02	0,95	0,92
CER 160120 - vetro	0,81	0,74	0,74	1,26	0,89	0,99
CER 160122 - motori	14,56	7,32	7,9	7,98	7,55	8,23
CER 160601 - batterie	1,79	1,19	1,25	1,25	1,13	1,07
CER 160801 - catalizzatori	0,26	0,28	0,27	0,25	0,28	0,30

Fonte: Elaborazione FISE UNIRE su dati FCA ed Ecoeuro

*N.B.: I dati complessivi dei quantitativi ritirati riportati non sono definitivi in quanto l'analisi dei MUD non è ancora completa (valutati finora circa 2/3 del network FCA)

18

Veicoli fuori uso



Secondo i dati ECOEURO, sommando tutte le componenti e depurando il dato recupero dal fluff, contenuto nelle carcasse (pari al 21% del recupero, al quale si riferisce la Tabella 18.5), si ottiene una percentuale di recupero pari a 84,23%, mentre secondo i dati FCA (Fiat Chrysler Automobiles) il dato, ottenuto sommando alle voci della Tabella 18.6 il dato convenzionale del 75% di metallo presente nelle vetture, è pari all'82,64%. I livelli di riciclo e recupero sono in linea per quanto riguarda gli obiettivi di reimpiego e riciclo.

Tabella 18.5. Flusso di attività nella gestione dei veicoli fuori uso (%) – 2012/2014

	ECOEURO		
	2012	2013	2014
Bonifica (fluidi)	0,79	0,79	0,82
Bonifica (altro)	1,26	1,19	1,15
Riciclaggio (vetro+gomma+plastica) (esclusi catalizzatori)	3,77	3,54	3,72
Recupero*	83,75	84,95	87,06
Reimpiego (met.)	7,82	7,34	7,32
Reimpiego (non met.)	2,61	2,18	2,44

Fonte: Elaborazione FISE UNIRE su dati FCA ed Ecoeuro

* somma dei materiali metallici prodotti e in uscita dall'impianto destinati ad altri impianti di trattamento (comprese le carcasse dei veicoli)

Tabella 18.6. Flusso di attività nella gestione dei veicoli fuori uso (%) – 2012/2014

	FCA		
	2012	2013	2014*
Totale bonifica (fluidi + altro)	2,54	1,89	1,97
Totale riciclaggio materiali non metallici	3,90	3,57	3,72
Totale reimpiego materiali non metallici **		1,50	1,95

Fonte: Elaborazione FISE UNIRE su dati FCA ed Ecoeuro

*N.B.: I dati complessivi dei quantitativi ritirati riportati non sono definitivi in quanto l'analisi dei MUD non è ancora completa (valutati finora circa 2/3 del network FCA)

**Dato basato sui dati di reimpiego inseriti nel MUD; tale percentuale in peso potrebbe essere sottostimata a causa della mancata compilazione del dato da parte di alcune aziende.