



Veicoli fuori uso



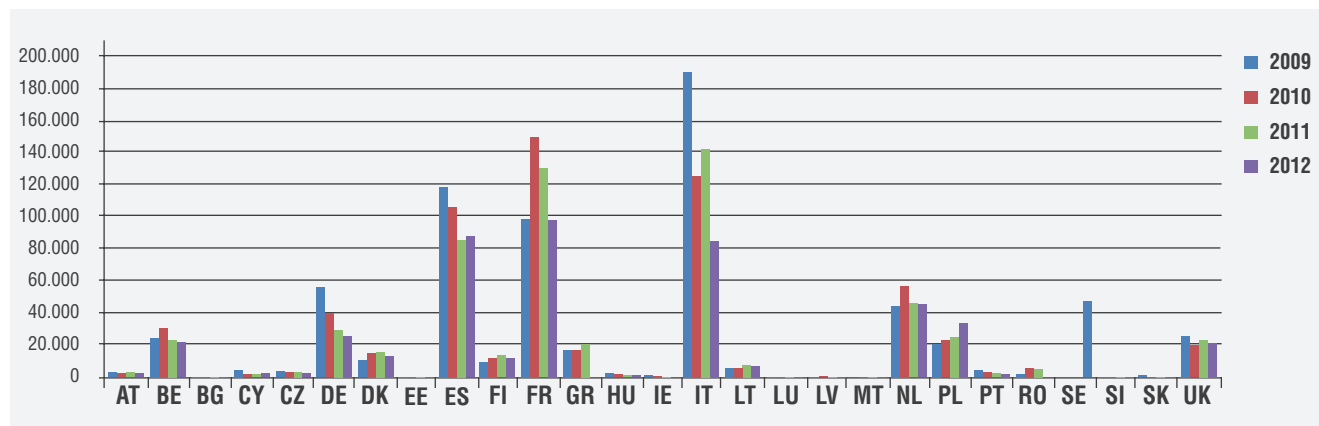
17.1 Valutazione del contesto di mercato europeo

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 eliminare 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 presenti di seguito, risulta che le principali modalità di gestione dei veicoli a fine vita sono il reimpiego e il riciclaggio, in misura minore il recupero di energia, mentre allo smaltimento in discarica (ad esclusione di alcune realtà) si ricorre in maniera residuale.

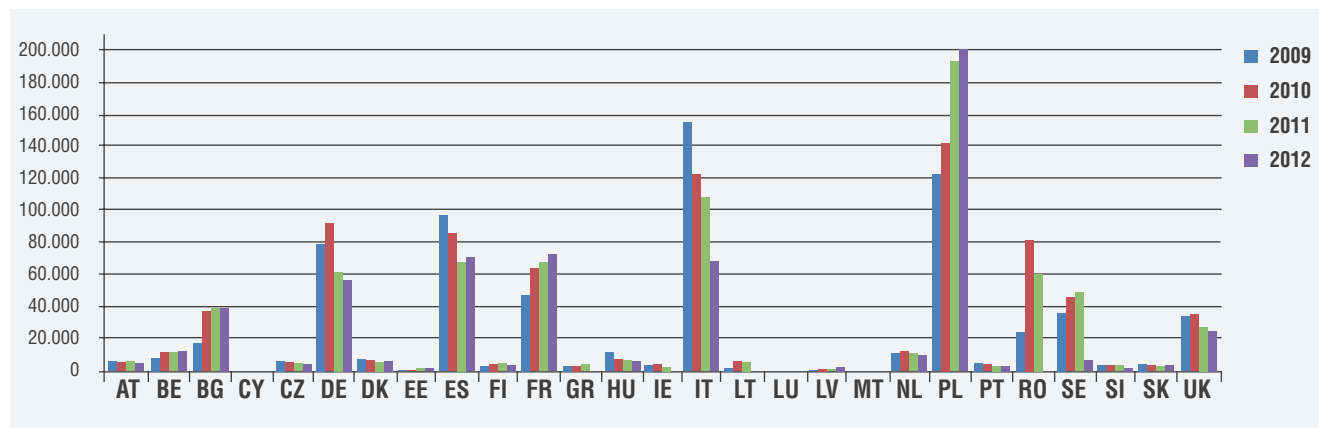
Rispetto ai quantitativi delle varie modalità di gestione si registra, dal 2009 al 2012, un generale calo dovuto in gran parte alla crisi che ha colpito il settore auto e alla conseguente riduzione del numero di veicoli rottamati.

Figura 17.1. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: reimpiego nell'UE (t) – 2009/2012



Fonte: EUROSTAT

Figura 17.2. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: riciclo nell'UE (t) – 2009/2012



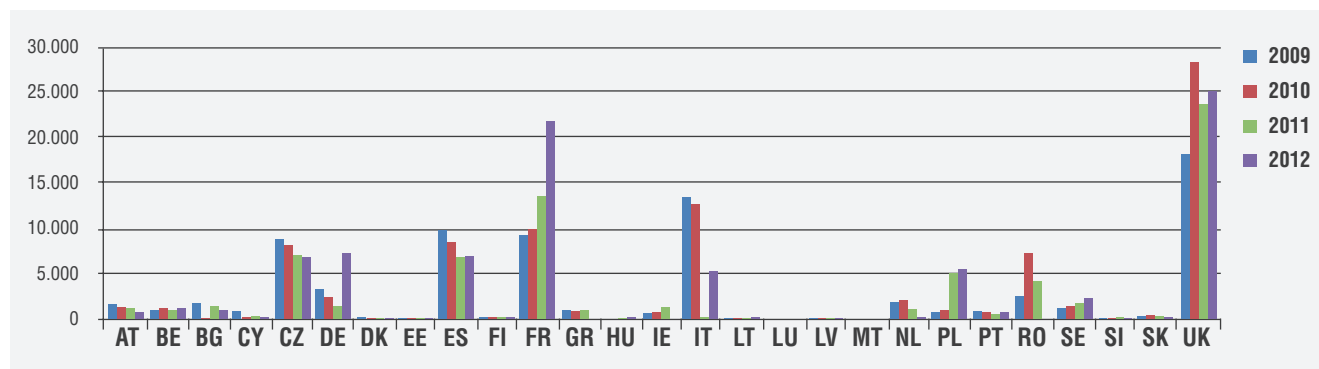
Fonte: EUROSTAT



Veicoli fuori uso

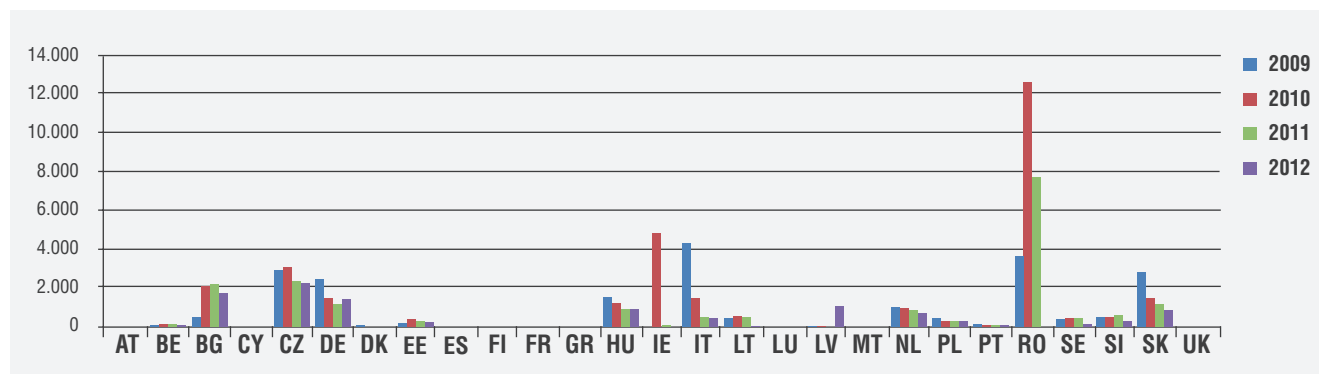


Figura 17.3. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: recupero di energia (t) – 2009/2012



Fonte: EUROSTAT

Figura 17.4. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: smaltimento in discarica nell'UE (t) – 2009/2012



Fonte: EUROSTAT

17.2 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, recepiti integralmente nella normativa nazionale:

- 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 pari al 10%.



Veicoli fuori uso



Di seguito si evidenzia la situazione italiana relativamente al raggiungimento di questi due distinti obiettivi (reimpiego+riciclo; reimpiego+recupero totale) nel 2012, ultimo anno disponibile.

Tabella 17.1. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita (t) - 2012

Reimpiego	Riciclo	Recupero di energia	Recupero totale	Smaltimento
(A)	(B1)	(C1)	(D1=B1+C1)	(E1)
85.034	69.289	5.352	74.641	467

Fonte: EUROSTAT

Tabella 17.2. Materiali ottenuti dalla frantumazione dei veicoli giunti a fine vita (t) - 2012

Materiali di frantumazione	Riciclo (B2)	Recupero di energia (C2)	Recupero totale (D2=B2+C2)	Smaltimento (E2)
Detriti ferrosi (acciaio)	514.251	0	514.251	0
Metalli non ferrosi (alluminio, rame, zinco, piombo, etc.) 191002	10.591	0	10.591	0
Frazione leggera di frantumazione 191003+191004	6.976	5.763	12.739	153.493
Altro	0	0	0	0
Totale	531.818	5.763	537.581	153.493

Fonte: EUROSTAT

Tabella 17.3. Modalità di calcolo di reimpiego, recupero e riciclo totali

Reimpiego	Riciclo Totale	Recupero Totale	Totale reimpiego + riciclo	Totale reimpiego + recupero
(A)	(B1+B2+F1)	(D1+D2+F2)	(X1=A+B1+B2+F1)	(X2=A+D1+D2+F2)

Fonte: EUROSTAT

Tabella 17.4. Tassi di reimpiego e riciclo e di reimpiego e recupero in Italia e confronto con i principali competitor europei (t e %) - 2012

		Italia	Germania	Spagna	Francia	Gran Bretagna
Numero complessivo di veicoli fuori uso (W)	n.	902.611	476.601	687.824	1.209.477	1.163.123
Peso totale veicoli (W1)	t	874.887	475.719	659.960	1.229.096	1.129.392
Tasso di reimpiego e riciclo (X1/W1)	%	80,8	92,3	83	82,4	84,1
Tasso di reimpiego e recupero (X2/W1)	%	82,3	106,3	88,2	87	88,1

Fonte: EUROSTAT

Come si evince dalla Tabella 17.4 il tasso di reimpiego e riciclo per l'anno in questione è pari all'80,8% in diminuzione rispetto all'anno precedente.

Il tasso di reimpiego e recupero è pari invece all'82,3%. Entrambi i tassi sono ben lontani dal raggiungimento dell'obiettivo prefissato per il 2015 a causa di alcune criticità, problematiche che affliggono la filiera dei veicoli fuori uso che vanno dall'uso incondizionato della pratica di radiazione per esportazione, a un'incompleta tracciabilità del peso dei veicoli fuori uso, a una totale mancanza di incentivi al riciclaggio di alcuni rifiuti quali vetro e plastiche, alla mancanza di regole certe che incentivino la produzione di CSS dal fluff e, soprattutto, alla mancanza di normative chiare ed applicabili che favoriscano lo studio e la produzione di un combustibile derivante dal trattamento del fluff che consenta di raggiungere l'obiettivo a costi economicamente sostenibili.



Veicoli fuori uso



Confrontando il dato relativo all'Italia con alcuni dei Paesi tra i principali competitor a livello europeo si evidenzia un distacco in negativo piuttosto consistente.

In proposito occorre tuttavia evidenziare che il raggiungimento degli obiettivi non può prescindere da un conteggio uniforme e da un'applicazione comune delle regole: non possiamo pensare di ottenere gli stessi risultati degli altri Paesi europei se, per esempio, la Germania, che pur ha una consistente impiantistica per il recupero energetico, considera avviati a recupero sia la frazione utilizzata per il ripristino ambientale delle miniere sia la parte di fluff utilizzata per la copertura giornaliera delle discariche (Fonte: Ente per la protezione dell'Ambiente Tedesco).

Va infine evidenziato il trend negativo costituito dalla continua diminuzione del numero di veicoli trattati passato dalle 986.391 unità nel 2010, alle 955.461 del 2011 ed infine alle 902.611 del 2012 (pari a - 5% rispetto all'anno precedente). Tale fenomeno si spiega principalmente a causa della crisi economica nonché dell'emorragia di veicoli che in Italia sarebbero destinati alla demolizione ma che, grazie allo strumento della radiazione per esportazione, vengono esportati all'estero con tutte le conseguenze approfondite nel paragrafo seguente. In proposito si veda la Tabella 17.5 che evidenzia una diminuzione delle radiazioni per demolizione dal 2009 al 2013 pari a poco meno del 50% e, contestualmente, un aumento delle radiazioni per esportazione, dal 2009 al 2013, di oltre il 50%, a fronte di una diminuzione totale delle radiazioni pari al 22%.

17.3 Problematiche e potenzialità di sviluppo del settore

17.3.1 La radiazione per esportazione

Tabella 17.5. Radiazioni dei veicoli secondo le principali cause (n.) - 2009/2013

	2009	2010	2011	2012	2013
Demolizione	1.742.874	1.349.212	1.029.069	978.131	947.034
Esportazione	491.838	559.640	623.260	731.929	753.671
Altre cause/N.I.	19.918	35.504	42.449	41.943	56.928
Totale	2.254.630	1.944.356	1.694.778	1.752.003	1.757.633

Fonte: ACI

Il fenomeno della radiazione dei veicoli per esportazione sta assumendo negli anni dimensioni sempre maggiori. Le radiazioni per esportazione dei veicoli sono passate infatti da quasi 500.000 unità nel 2009 a oltre 750.000 nel 2013 (Dati ACI). Tuttavia, dietro a questa pratica si nascondono anche profili di illegalità: non sempre infatti 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).
2. Il veicolo radiato per esportazione viene esportato all'estero ma non viene reimmatricolato e va ad alimentare mercati dei ricambi e ad approvvigionare centri di raccolta stranieri.
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.



Veicoli fuori uso



Al fine di ovviare agli effetti negativi sopra descritti l'ACI, anche su sollecitazione delle Associazioni di categoria, ed a seguito dell'apertura di un Tavolo di concertazione con tutte le Istituzioni interessate dal fenomeno della radiazione per esportazione, ha fornito alcune indicazioni atte in parte a risolvere l'annosa questione. In tale ambito, in particolare, il Ministero della Giustizia ha riconosciuto che la norma in discussione (art. 103 del Codice della Strada) dispone che la radiazione per esportazione del veicolo avvenga solo dopo che lo stesso è stato esportato.

In particolare l'ACI ha previsto che, a partire dal 14 luglio 2014, alle formalità di radiazione per esportazione deve essere sempre allegata la fotocopia della carta di circolazione estera o l'attestazione di avvenuta reimmatricolazione all'estero. Tale previsione, che da sola avrebbe consentito di risolvere appieno la problematica, è stata tuttavia sminuita dalla possibilità che in attesa della reimmatricolazione all'estero l'esportazione del veicolo possa avvenire dietro presentazione di documentazione comprovante l'avvenuto trasferimento del veicolo (es. bolla doganale, documento di trasporto, fattura di vendita ecc.).

L'unica documentazione in grado di attestare che il veicolo è stato effettivamente esportato non come veicolo fuori uso è la reimmatricolazione nel Paese di destino (almeno per i Paesi UE) ovvero, in mancanza, una dichiarazione ufficiale, resa dalla competente autorità del Paese estero, che il veicolo è stato ivi esportato. Solo in tal modo è possibile tracciare la vita del veicolo che viene esportato, in aderenza alla norma, per contrastare in maniera definitiva tutti i traffici illeciti, non precludendo la possibilità di esportazione lecita del veicolo stesso destinato a circolare nuovamente in un altro Paese.

17.3.2 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, sia per i 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 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 ad operare per il meglio.

Restano fuori le aziende che non operano all'interno di tali Network ma che 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 17.6 e 17.7 si riportano le percentuali in peso dei rifiuti prodotti rispetto ai quantitativi di veicoli fuori uso gestiti e l'andamento del flusso di attività della gestione dei veicoli; come potrà vedersi il trend è negativo ed è determinato dalla vetustà dei veicoli. I livelli di riciclo e recupero, come evidenziato nella Tabella 17.7, sono in linea per quanto riguarda gli obiettivi di reimpiego e riciclo.



Veicoli fuori uso



Tabella 17.6. Percentuali in peso dei rifiuti prodotti rispetto ai quantitativi di veicoli fuori uso gestiti (%) - 2011/2013

	2011	2012	2013
CER 130205/130208 – olio esausto	0,70	0,51	0,56
CER 160103 – gomma	2,93	1,62	1,70
CER 160106 – carcasse	63,28	63,08	64,92
CER 160107 – filtri	0,05	0,05	0,05
CER 160113 – olio freni	0,03	0,02	0,02
CER 160114 – antigelo	0,14	0,19	0,20
CER 160117 – metalli ferrosi	13,37	13,14	11,15
CER 160118 – metalli non ferrosi	1,11	1,04	1,20
CER 160119 – plastiche	1,46	1,16	0,95
CER 160120 – vetro	0,82	1,37	0,89
CER 160122 – motori	8,64	8,26	7,55
CER 160601 - batterie	2,02	1,21	1,08
CER 160801 – catalizzatori	0,28	0,25	0,28

Fonte: Elaborazione FISE UNIRE su dati FIAT Chrysler Automobile e ECOEURO

Tabella 17.7. Flusso di attività nella gestione dei veicoli fuori uso (%) - 2011/2013

	2011	2012	2013
BONIFICA (FLUIDI)	0,87	0,79	0,79
BONIFICA (ALTRO)	2,07	1,26	1,19
RICICLAGGIO(vetro+gomma+plastica)*	5,21	3,77	3,54
RECUPERO**	86,67	83,75	84,95
REIMPIEGO (MET.)	5,42	7,82	7,34
REIMPIEGO (NON MET.)	1,81	2,61	2,18

* esclusi catalizzatori

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

Fonte: Elaborazione FISE UNIRE su dati FIAT Chrysler Automobile e ECOEURO