



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI



CIRCOLARE n. 32 del 13 novembre 2018 Prot. 142/2/cv	DESTINATARIO: tutte le aziende associate
ARGOMENTO: ECOMONDO 2018	OGGETTO: Convegno automotive - resoconto
CIRCOLARI PRECEDENTI: 31/18	

Gentile Associato,

come ben sai, anche quest'anno si è svolto a Ecomondo un convegno sui veicoli fuori uso organizzato dal Comitato scientifico di Ecomondo e al quale abbiamo partecipato con il nostro Presidente Calò, insieme ad altri rappresentanti della filiera ELV.

Di seguito potrai leggere un breve resoconto dell'incontro che troverai anche sul sito www.ada-net.it, nella sezione "SPECIALE ECOMONDO 2018", unitamente alle presentazioni dei relatori.

Cordiali saluti.

La Segreteria
Viviana Casiraghi



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI



NUOVI MODELLI ORGANIZZATIVI PER LE FILIERE INDUSTRIALI: AUTOMOTIVE

Organizzato da: Comitato tecnico scientifico Ecomondo, Edizioni Ambiente / FISE UNICIRCULAR



Venerdì 9 Novembre 2018



09:30 – 13:30



Sala Neri 1 Hall Sud

ECOMONDO



Il settore automobilistico è fondamentale per l'economia circolare e nei prossimi anni sarà interessato da una revisione completa del quadro legislativo. È, quindi, necessario avviare una riflessione comune sul modello organizzativo di questo settore, al fine di rispettare gli obiettivi programmati di valorizzazione dei materiali e dei prodotti.

RESOCONTO DEL CONVEGNO

Ospite d'eccezione quest'anno il responsabile della direzione Generale Environment della **Commissione Europea, Artemis Hatzi-Hull** che ha presentato l'argomento spiegando cosa è stato fatto finora a livello di Commissione e quali sono le iniziative già intraprese e gli impegni per il futuro. Già nel 2000 si sono affrontati i temi relativi ai veicoli fuori attraverso l'emanazione della direttiva 2000/53/CE che rappresenta il primo esempio di "responsabilità estesa del produttore" ed ha avuto effetti sull'intero continente. I problemi principali della filiera riguardano: una sistemica perdita di più di 4 milioni di veicoli ogni anno a causa di inadeguati sistemi di registrazione e deregistrazione dei veicoli negli stati membri e di una mancata corrispondenza del rilascio di certificati di rottamazione; non vi è una uniforme modalità di raccolta e comunicazione dei dati; le strutture per il trattamento dei VFU dovrebbero essere più efficienti; dovrebbe esserci maggiore attenzione nella fase di design dei veicoli funzionale al disassemblaggio; attesa di maggiori innovazioni sul tipo di trattamenti e aumento dell'utilizzo di materiali riciclati nella costruzione dei veicoli. Le iniziative della Commissione riguardano l'elaborazione delle "Guidelines for Waste Vehicles no. 9"; la realizzazione di un piano di ispezione e di un piano di monitoraggio per il problema delle esportazioni; EMAS per la costruzione di veicoli; implementazione della direttiva con riferimento ai VFU di provenienza sconosciuta; interfacciare le azioni in ambito di economia circolare sulla plastica anche con la normativa sui rifiuti. L'obiettivo della Commissione è poi



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI



quello di rivedere sostanzialmente la direttiva 2000/53 entro il 2020 e di rivedere anche la decisione 293/2005 (relativa al conteggio degli obiettivi) anche coinvolgendo le aziende e le associazioni interessate.

Stefano Leoni di Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, ha poi affrontato il tema della responsabilità estesa del produttore (ERP), facendo alcuni focus sulle definizioni contenute nella direttiva 851/2018: nella legislazione italiana non c'è ancora una definizione di ERP anche se alcune filiere ne hanno già introdotto il concetto a livello europeo (VFU, batterie, RAEE, imballaggi) e in alcuni casi anche in Italia si è già sperimentata (oli grassi vegetali, PFU, oli minerali, polietilene). Un concetto importante riguarda il fatto che la responsabilità della gestione di un rifiuto è da considerarsi condivisa da tutti coloro che trattano quel rifiuto a partire dalla produzione del bene da cui deriva. Di conseguenza, la ERP interviene a livello normativo laddove il mercato non è in grado, da solo, di mantenere gli equilibri di sostenibilità di filiera.

Dopo gli interventi dei relatori si apre la tavola rotonda alla quale partecipano per i costruttori FCA e UNRAE; per i demolitori A.D.A. e CAR; per i rottamatori ASSOFERMET; per i frantumatori AIRA.

Francesco Bonino di FCA presenta i dati aggiornati e relativi alla rete FCA, evidenziando ancora una volta gli errori riscontrati in fase di elaborazione del MUD. Afferma che il costruttore può ancora migliorare sull'utilizzo di materiali riciclati e sull'ecodesign. Chiarisce in maniera puntuale che le modifiche alla direttiva di cui si sente parlare in questi giorni consistono in ritocchi leggeri mentre nel 2020 si avrà a che fare con modifiche più sostanziose. Ribadisce che il problema maggiore che la filiera deve affrontare riguarda la gestione del car fluff.

Michele Simonetti di UNRAE richiama ulteriormente il progetto ELV comunicando che alcune case costruttrici estere hanno in atto la revisione delle proprie reti di centri di autodemolizione e che tutte le modifiche che verranno apportate alla normativa verranno integrate nel progetto.

Alfonso Gifuni di CAR pone l'accento sul fatto che i problemi della filiera potranno e dovranno essere risolti dagli operatori e che dunque è necessario che ci sia unità di intenti per dare le indicazioni corrette al legislatore per variare le norme nel modo più efficace.

Paolo Pozzato di ASSOFERMET offre uno spunto per ragionare sul rapporto tra legalità ed illegalità, sui conflitti di filiera e sulla necessità che ognuno sia disponibile a fare un passo indietro per poter fare in modo che il sistema sopravviva e abbia la possibilità di gestire al meglio i veicoli fuori uso.

Mauro Grotto di AIRA spiega che il problema principale della gestione del carfluff deriva dal fatto che le discariche che fino a qualche tempo fa lo ricevevano, oggi, a causa della chiusura della Cina alla importazione di alcune tipologie di rifiuti, non hanno più disponibilità. Negli ultimi mesi il costo di smaltimento del carfluff è passato da 80 €/ton a più di 160 €/ton. Aira ha



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI



anche cercato soluzioni alternative ma: i termovalorizzatori sono saturi per il trattamento dei rifiuti urbani; la pratica dell'esportazione è ostacolata dalla burocrazia che richiede tempi lunghissimi per il rilascio dell'omologa e, in ogni caso, eventuali flussi verso l'estero rappresenterebbero solo una minima parte e non risolverebbero il problema; l'utilizzo come CSS combustibile è non perseguibile perché, al di là di questioni puramente tecniche, i cementifici per utilizzarlo dovrebbero chiedere modifiche alle proprie autorizzazioni in AIA, rischiando di avere problemi di consenso sociale. A questo punto AIRA dà la propria massima collaborazione per trovare una soluzione condivisa con la filiera, pur evidenziando le difficoltà di affrontare la questione legata alla termovalorizzazione a livello parlamentare. Accenna infine anche alla problematica EOW con riferimento al fatto che il carfluff prodotto oggi negli impianti di frantumazione deriva dal trattamento di veicoli prodotti almeno 10/12 anni fa e che rispondevano a normative di quel tempo e non a quelle attuali.

Anselmo Calò di A.D.A. mette in evidenza, con alcuni esempi, come le problematiche siano tutte connesse ad interventi non efficaci dello Stato; che si fatica a ragionare in termini di economia circolare quando il bene in questione non risponde ai requisiti necessari per applicarla. Focalizza anche il problema dei flussi dei veicoli dalle concessionarie che non vengono indirizzati come dovrebbero ai centri che fanno parte delle reti delle case costruttrici e, proprio in tal senso, più che a livello economico, la responsabilità estesa del produttore dovrebbe essere maggiormente incisiva. Il costruttore dovrebbe partecipare fattivamente alla risoluzione delle problematiche di filiera perché altrimenti, ad esempio, se non si risolve il problema del car fluff e il costo della sua gestione aumenta, l'intera filiera ne pagherà il prezzo e il sistema non sarà più in grado di mantenersi. È evidente, inoltre, che ogni intervento finalizzato ad una maggiore tracciabilità dovrà rispondere ad un reale bisogno e ad un reale utilizzo e non perseguito per uno scopo fine a se stesso. Dobbiamo sempre considerare prioritaria la semplificazione delle operazioni per le aziende come ad esempio nel caso dei ricambi: se l'obiettivo è quello di spingere il reimpiego dei ricambi, intanto deve essere chiaro che questi escono dall'ambito dei rifiuti, inoltre l'operatività deve essere di facile gestione.

Il moderatore Andrea Fluttero, a conclusione della giornata, invita dunque tutti i soggetti della filiera a lavorare insieme per risolvere le questioni che ostacolano il raggiungimento delle performance nella gestione dei veicoli fuori uso.