



16

capitolo

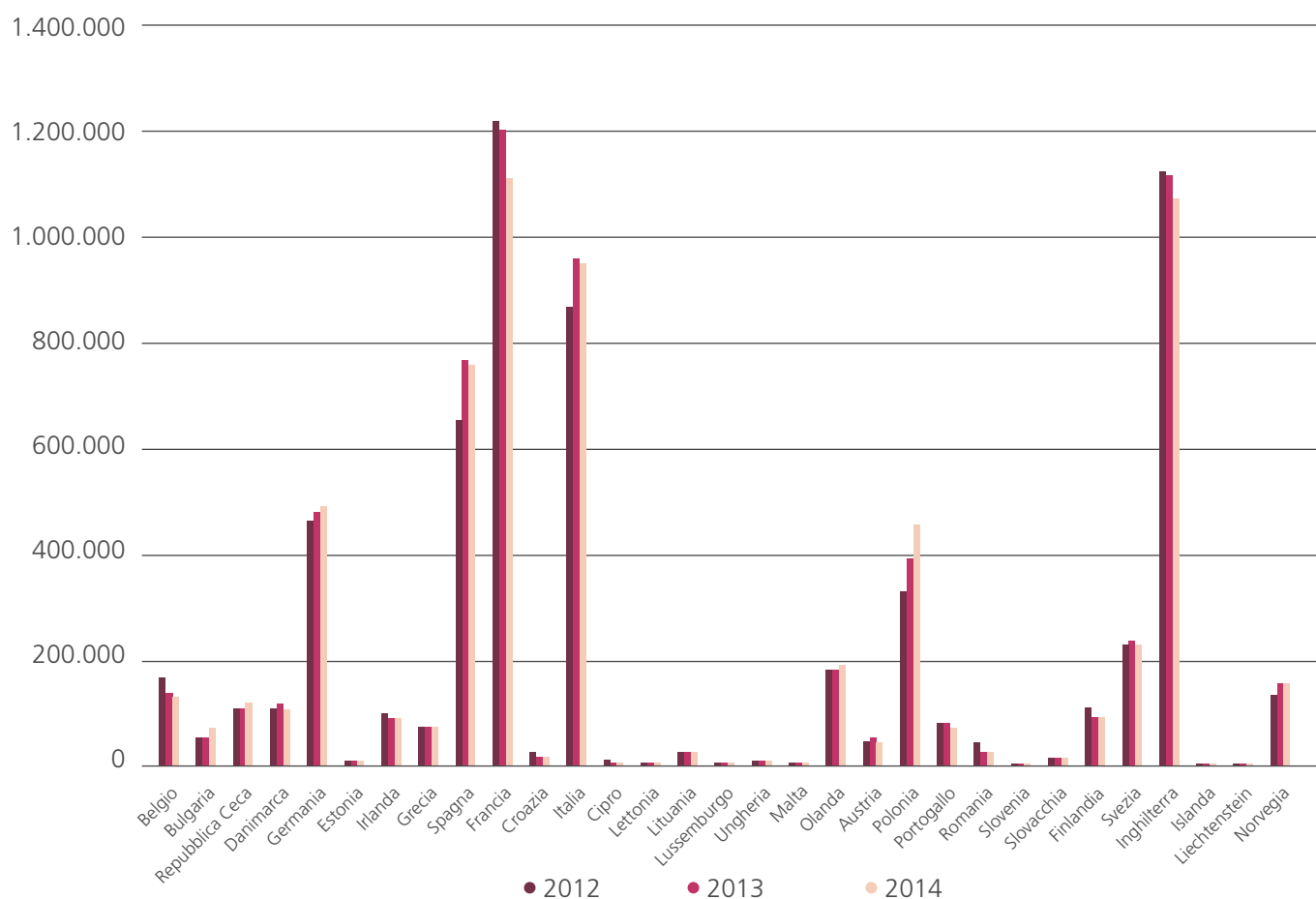
Veicoli fuori uso



16.1 Valutazione del contesto di mercato internazionale

Il settore della gestione dei veicoli fuori uso 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 promuoverne il riuso, il riciclo e altre forme di recupero dei veicoli. Sulla base di un'analisi dei dati EUROSTAT disponibili, emerge che la quasi totalità dei veicoli a fine vita gestiti a livello europeo viene sottoposta a recupero, in particolare a riciclaggio, mentre una quota minoritaria va a reimpiego. 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), nel 2014 si registra in Europa una riduzione dell'1% degli ELV, rispetto al 2013. A questo fa seguito un decremento dell'8% dei quantitativi indirizzati a reimpiego e un incremento dell'1% di quelli complessivamente sottoposti a recupero. Nel 2014 il 67% dei veicoli a fine vita sono generati in 5 Paesi dell'Unione europea: il 17% in Francia; il 16% in Inghilterra, il 15% in Italia; il 12% in Spagna e l'8% in Germania.

Figura 16.1. Andamento della generazione di veicoli a fine vita in UE28+Liechtenstein+Islanda+Norvegia (t) - 2012/2014

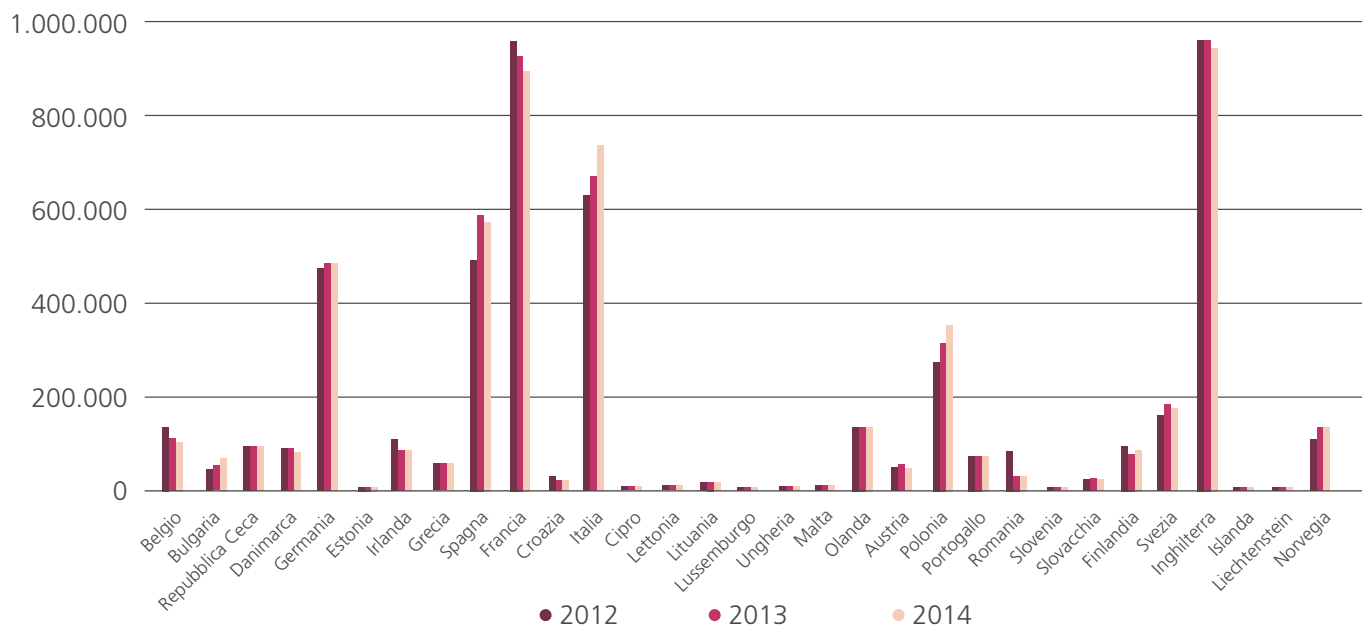


Fonte: EUROSTAT



Il 62% dei veicoli a fine vita sottoposti a recupero sono stati gestiti in 5 Paesi dell'Unione europea: il 18% in Inghilterra, il 17% in Francia, il 14% in Italia, il 9% in Spagna e il 9% in Germania.

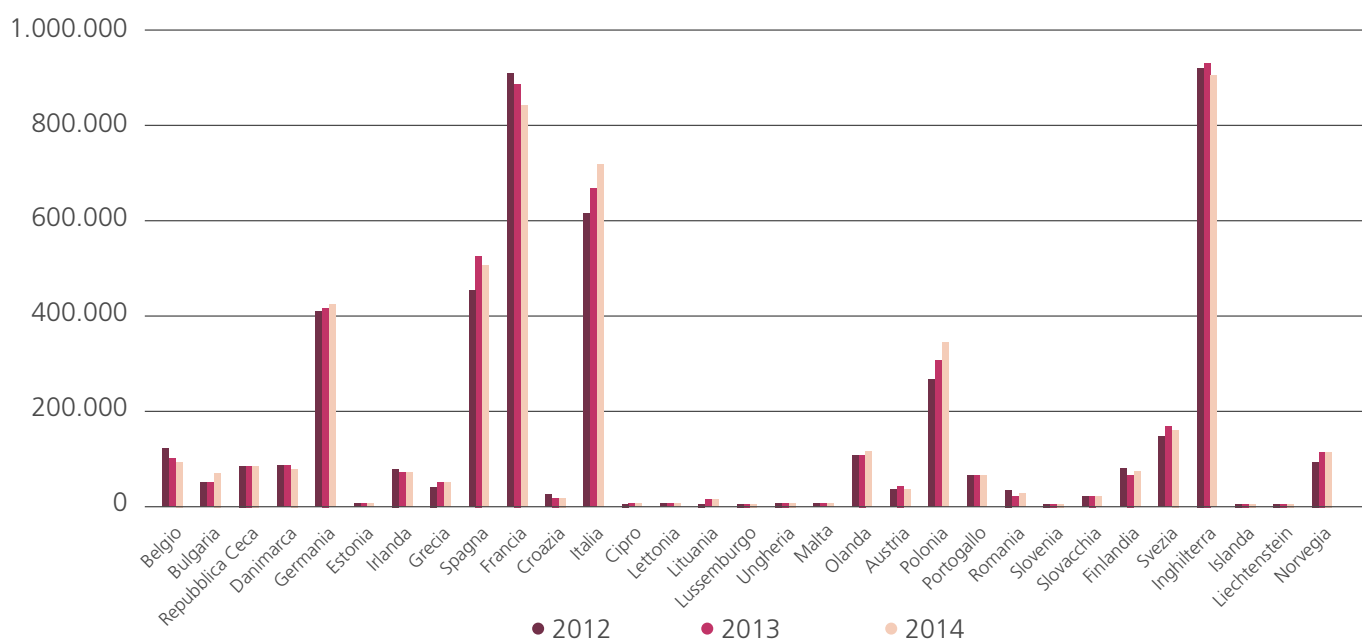
Figura 16.2. Andamento del recupero dei veicoli a fine vita in UE28+Liechtenstein+Islanda+Norvegia (t) - 2012/2014



Fonte: EUROSTAT

I principali riciclatori, nel 2014, risultano essere l'Inghilterra, che ricicla una quota pari al 18% dei quantitativi complessivamente riciclati in Europa, seguita dalla Francia con il 17% e dall'Italia con il 14%.

Figura 16.3. Andamento del riciclaggio dei veicoli a fine vita in UE28+Liechtenstein+Islanda+Norvegia (t) - 2012/2014

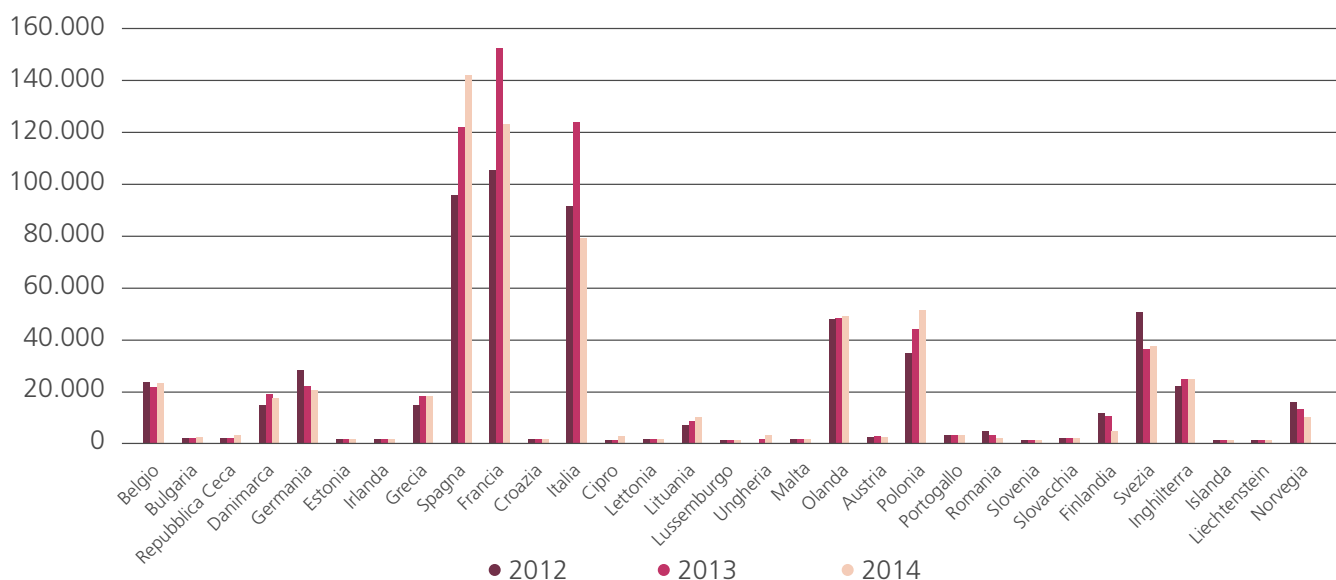


Fonte: EUROSTAT



Nel 2014 la Spagna risulta essere il Paese al quale si imputa la quota maggiore di reimpiego, il 22% dei veicoli complessivamente indirizzati a reimpiego in Europa, seguita dalla Francia (19%) e dall'Italia (12%).

Figura 16.4. Andamento del reimpiego dei veicoli a fine vita in UE28+Liechtenstein+Islanda+Norvegia (t) – 2012/2014



Fonte: EUROSTAT

16.2 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 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;
- 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.

16.2.1 L'immatricolazione, la cancellazione e rottamazione dei veicoli in Italia

Secondo le informazioni fornite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), nel 2014 il numero dei veicoli immatricolati, rientranti nel campo di applicazione del D.Lgs. 209/2003, presenta un incremento del 6% rispetto all'anno precedente, arrivando a 1,5 milioni di veicoli. L'età media del parco circolante passa da 11 anni a 11,6 anni, mentre le cancellazioni dal P.R.A. (Pubblico Registro Automobilistico) nel 2014 fanno registrare una riduzione dell'8% rispetto all'anno precedente e l'età media dei veicoli cancellati sale da 13,7 a 14,9 anni (Tabella 16.1).

Tabella 16.1. Informazioni sul mercato nazionale dei veicoli (n. e anni) – 2012/2014

		2012	2013	2014
Veicoli Immatricolati	n.	1.520.778	1.398.440	1.480.949
Età media della flotta	anni	10,0	11,0	11,6
Cancellazioni annue	n.	1.515.677	1.502.462	1.387.088
Certificati di rottamazione emessi	n.	902.611	876.052	853.584
Età media dei veicoli	anni	13,4	13,7	14,9

Fonte: MIT

Le esportazioni dei veicoli diminuiscono, passando da 613.066 veicoli nel 2012 a circa 464.391 nel 2014. Occorre evidenziare che a seguito dello Studio del Parlamento europeo del 2010, la Commissione europea ha più volte chiesto agli Stati membri di monitorare le esportazioni di veicoli usati al fine di evitare che dietro le stesse si potessero nascondere esportazioni illecite di rifiuti. In detto studio, infatti, il Parlamento ha evidenziato, in molti Paesi, l'assenza di informazioni in merito alla destinazione di ingenti quantitativi di veicoli deregistrati. Questa diminuzione è stata determinata a livello nazionale dalla maggiore attenzione richiesta alle Autorità sul fenomeno da parte di UNIRE (che rappresenta frantumatori e demolitori riuniti rispettivamente nelle Associazioni di categoria AIRA e ADA). Dapprima l'ACI-PRA, con due distinte circolari del 2014 e infine il Parlamento con la Legge di Stabilità 2015, sono intervenuti per scoraggiare il fenomeno dell'esportazione illecita di autovetture, le quali vengono esportate non per essere utilizzate nei Paesi di destino, ma per essere, diversamente da quanto previsto dalla normativa comunitaria, demoliti, realizzando così una esportazione di rifiuti e non di beni.

Tabella 16.2. Esportazioni dei veicoli usati (n.) – 2012/2014

	2012	2013	2014
Veicoli usati esportati all'interno dell'UE	479.694	483.042	380.932
Veicoli usati esportati in Paesi terzi	133.372	135.764	83.459
Totale	613.066	618.806	464.391

Fonte: MIT

Tabella 16.3. Età media dei veicoli usati esportati (anni) – 2012/2014

	2012	2013	2014
All'interno dell'UE	9,0	9,5	10,2
In Paesi terzi	11,8	12,2	11,3

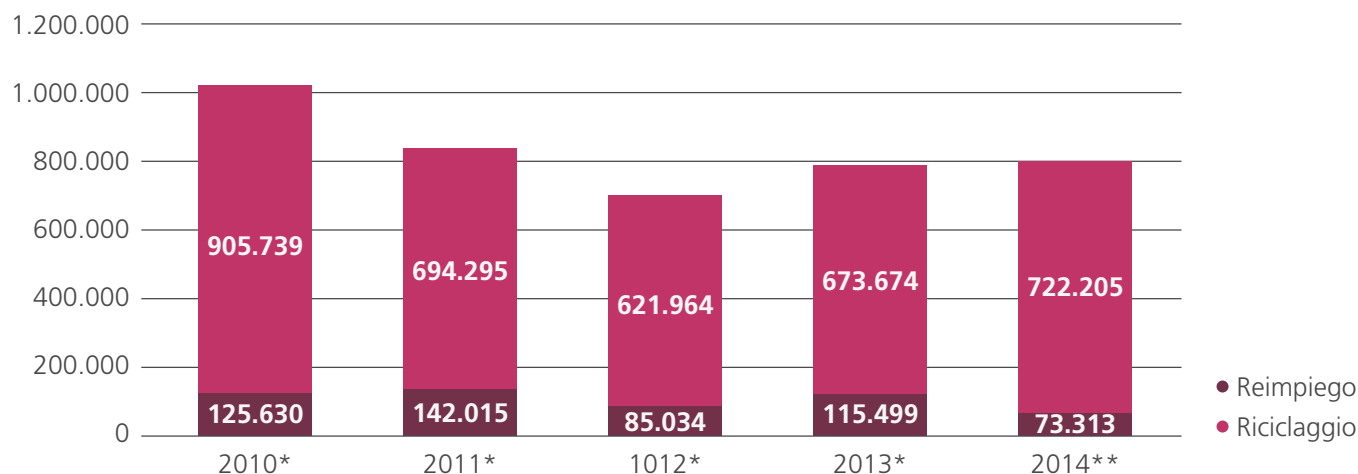
Fonte: MIT



16.2.2 La gestione dei veicoli a fine vita

Attraverso un'elaborazione dei dati EUROSTAT attualmente disponibili e dei dati ISPRA aggiornati al 2014, è stato possibile ricostruire l'andamento dei flussi relativi ai quantitativi avviati a riutilizzo e riciclaggio dei veicoli fuori uso negli ultimi anni. Rispetto al 2010, nel 2014 i quantitativi reimpiegati si sono ridotti del 42% e le quantità avviate a riciclo del 20%. Il trend di entrambe le tipologie di recupero presenta un crollo nel 2012.

Figura 16.5. Andamento del reimpiego e del riciclaggio dei veicoli fuori uso in Italia (t) – 2010/2014



*Dati EUROSTAT; ** dati ISPRA

Fonte: Elaborazione Fondazione per lo sviluppo sostenibile su dati EUROSTAT e ISPRA

L'analisi ISPRA delle informazioni relative al trattamento dei veicoli fuori uso evidenzia che, nel 2014, il numero degli impianti di autodemolizione operativi passa da 1.500 a 1.510, il 44% dei quali localizzati al Nord, il 19% al Centro e il 37% al Sud. In totale, negli impianti censiti, sono state trattate circa 954.000 t di veicoli, 9.500 t in meno rispetto all'anno 2013 (-1%). La ripartizione per macro-area geografica dei veicoli trattati nel triennio esaminato evidenzia una sostanziale stabilità delle quantità trattate. Il Nord rimane l'area geografica in cui vengono gestite le quantità più significative di veicoli, oltre 423.590 t (44% del totale), 185.540 t sono, invece, trattate al Centro (19%) e 344.560 t al Sud (36%).

Tabella 16.4. Impianti di trattamento veicoli fuori uso per area geografica (n. e t) – 2013/2014

	2013		2014		VARIAZIONE % 2014/2013	
	N. IMPIANTI	VEICOLI TRATTATI (t/a)	N. IMPIANTI	VEICOLI TRATTATI (t/a)	N. IMPIANTI	VEICOLI TRATTATI
Nord	664	417.685	666	423.590	0	1
Centro	293	190.105	290	185.540	-1	-2
Sud	543	355.434	554	344.560	2	-3
Italia	1.500	963.224	1.510	953.690	1	-1

Fonte: ISPRA

Gli impianti di frantumazione, che rappresentano l'ultimo anello della filiera di gestione del veicolo fuori uso, non sono diffusi in maniera capillare sul territorio, ma appaiono concentrati in alcuni contesti territoriali in vicinanza degli impianti industriali di recupero del rottame ferroso (Tabella 16.5). Oltre il 97% del materiale recuperato (End of Waste) in questi impianti è, infatti, costituito da rottame ferroso.

Tabella 16.5. Impianti di frantumazione operativi per area geografica (n. e t) – 2013/2014

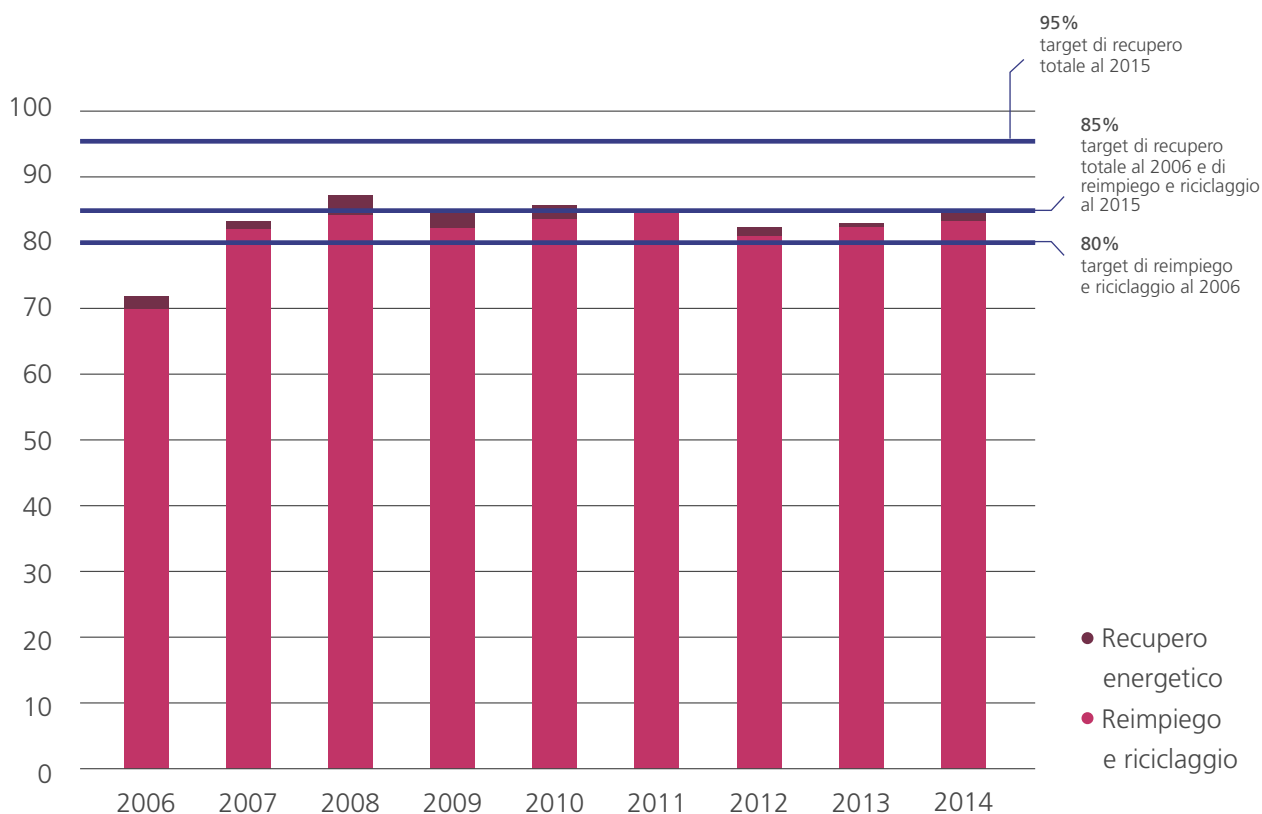
	2013		2014		VARIAZIONE % 2014/2013	
	N. IMPIANTI	VEICOLI (t)	N. IMPIANTI	VEICOLI (t)	N. IMPIANTI	VEICOLI
Nord	18	451.353	18	415.195	0	-8
Centro	5	157.422	6	176.443	20	12
Sud	10	149.888	11	141.599	10	-6
Italia	33	758.663	35	733.237	6	-3

Fonte: ISPRA

16.2.3 I target normativi

Dall'analisi dell'andamento delle percentuali di reimpiego, riciclaggio e recupero, a partire dal 2006, anno in cui ISPRA ha effettuato il primo monitoraggio, emerge che, dopo l'iniziale miglioramento dovuto forse a una risposta positiva dell'intera filiera alla nuova legislazione e ai target europei, negli anni successivi si assiste a una sostanziale stabilità. Le carenze strutturali registrate si sono, dunque, perpetuate negli anni e nessun progresso si è registrato in particolare per il recupero energetico (Figura 16.6). Nel 2014 la percentuale di reimpiego e riciclaggio raggiunge l'83% del peso medio del veicolo, superando, il target dell'80% previsto, per il 2006, dall'art. 7, comma 2, del D.Lgs. 209/2003. Il recupero totale, comprensivo delle quantità avviate al recupero di energia, è ancora al limite dell'85% del peso medio del veicolo previsto per il 2006. Il rifiuto prodotto dagli impianti di frantumazione rappresenta la frazione principale avviata a smaltimento e costituisce uno tra i maggiori problemi dell'intera filiera. Una corretta decontaminazione degli autoveicoli, viste le caratteristiche di potere calorifico possedute dal fluff, costituito essenzialmente da materiali organici, ne consentirebbe un efficace recupero energetico.

Figura 16.6. Percentuale di recupero veicoli fuori uso rispetto ai target normativi (%) – 2006/2014



Fonte: ISPRA



Risulterebbe utile, inoltre, la previsione di un obbligo per le Case costruttrici di impiegare, nei veicoli nuovi, plastiche riciclate nella misura minima del 30% in modo da implementare il mercato delle plastiche e rispettare le priorità di trattamento dei rifiuti come previsto dalla Direttiva 2008/98/CE che vede il riciclaggio prima del recupero di energia.

La gestione degli pneumatici da veicoli a fine vita

Il D.Lgs. n. 209 del 24 giugno 2003, in recepimento della Direttiva europea 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, prevede la raccolta separata degli Pneumatici Fuori Uso (PFU) in fase di trattamento di veicoli fuori uso e il successivo Decreto del Ministero dell'Ambiente 82/2011 istituisce gli strumenti che oggi ne consentono la corretta gestione: il Fondo, il Comitato e il Contributo Ambientale che finanzia l'intero Sistema. Il decreto sancisce che il Comitato sia costituito presso l'ACI e composto da rappresentanti delle associazioni pneumatici della filiera ELV.

A esso è attribuito il compito di definire annualmente l'entità del contributo e le modalità della sua riscossione e del suo utilizzo per garantire l'avvio al corretto recupero degli PFU. Ogni anno il Ministero dell'Ambiente, sulla base di quanto definito dal Comitato, pubblica un decreto direttoriale che stabilisce l'importo del contributo in vigore per l'anno successivo.

Secondo l'art. 7, comma 8, del DM 82/2011 "gli obiettivi di recupero e riciclo degli PFU provenienti da veicoli a fine vita rimangono all'interno del target di responsabilità della filiera dei veicoli a fine vita". Essi non sono quindi conteggiati ai fini del calcolo degli obiettivi previsti dal DM 82/2011, ma sono conteggiati ai fini del calcolo degli obiettivi di cui all'art. 7, comma 2, del D.Lgs. 209/2003.

Per adempiere agli obblighi normativi, il Comitato si avvale di un'infrastruttura informatica, realizzata e coordinata da ACI Informatica. La piattaforma si caratterizza, inoltre, per la sua piena integrazione con altre infrastrutture gestite da ACI, come, ad esempio, quella finalizzata a registrare le iscrizioni e le radiazioni dei veicoli al P.R.A. Tale funzione è oltremodo importante perché permette di individuare ogni singolo veicolo immesso sul mercato, di applicare il contributo in maniera puntuale e immediata, di avere i dati riguardanti la demolizione dei veicoli da parte di ogni singolo demolitore, di verificare la corrispondenza tra il quantitativo degli PFU da ritirare e il numero di veicoli demoliti nel periodo trascorso dal ritiro precedente.

L'iscrizione al sistema informatico per la gestione degli PFU, oltre ai rivenditori degli pneumatici, riguarda anche gli autodemolitori, che usufruiscono del servizio di ritiro gratuito degli PFU. Attualmente gli autodemolitori che usufruiscono del servizio sono 1.495 e le Regioni in cui sono più presenti sono Puglia (206), Lombardia (191) e Lazio (169). Le aziende coinvolte nel sistema per il ritiro e successivo avvio a recupero degli PFU sono 33 e il loro raggio di operatività può interessare l'intero Paese o solo alcune Regioni specifiche, garantendo sempre la massima efficienza grazie a una logica di prossimità che agevola le operazioni di ritiro e trasporto agli impianti.

La raccolta

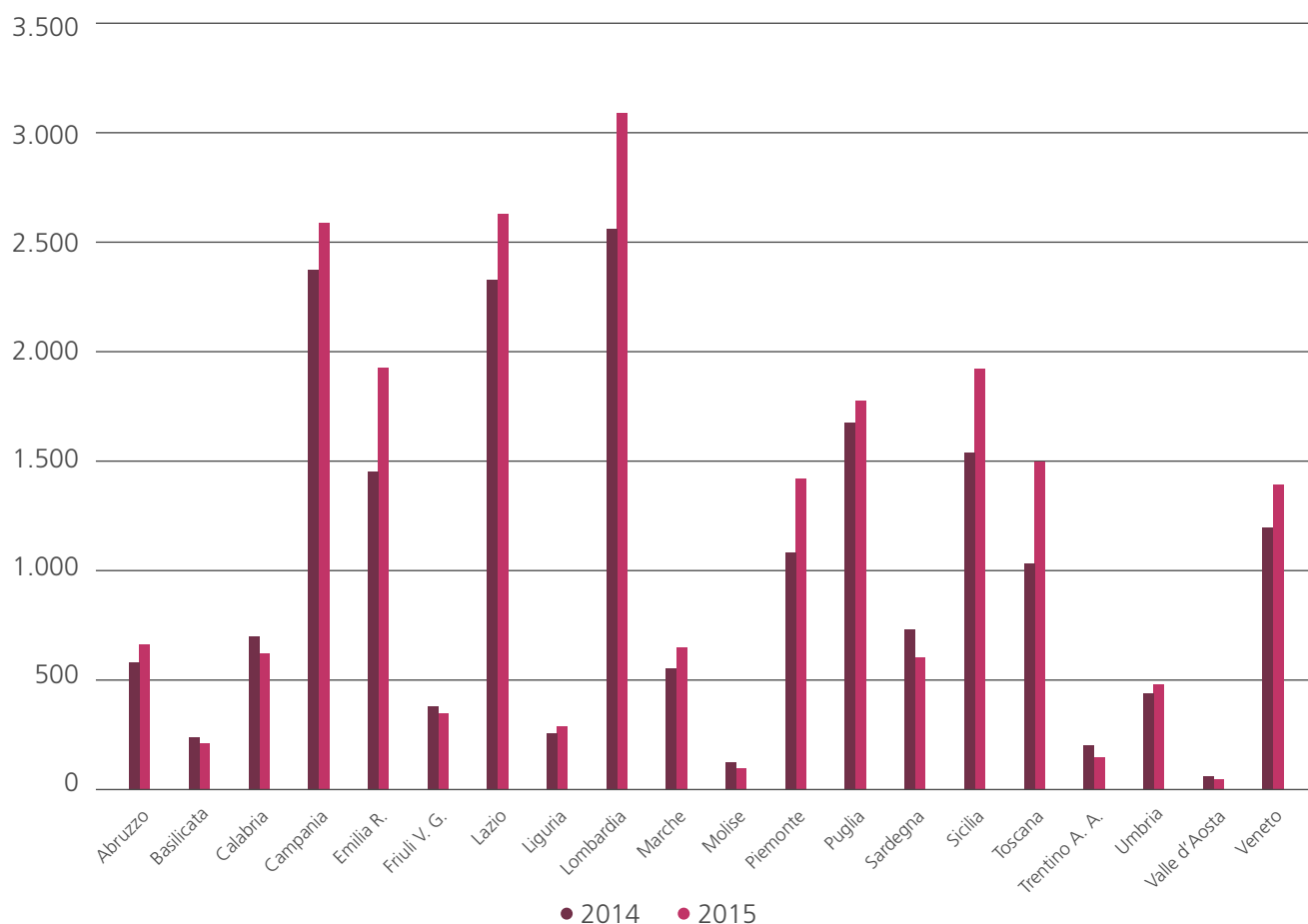
Nel 2015 continua il trend di crescita nella raccolta degli pneumatici fuori uso provenienti dal settore della demolizione. Infatti, sono state gestite 22.468 t di PFU, il 16% in più rispetto al 2014.

Tabella 16.6. Andamento della raccolta degli PFU da veicoli a fine vita (t) – 2013/2015

2013	2014	2015	VARIAZIONE % 2015/2014
16.791	19.453	22.468	16

Fonte: 2° Report di attività sulla gestione degli Pneumatici Fuori Uso provenienti da veicoli a fine vita 2016

I livelli più elevati di raccolta sono raggiunti nelle Regioni dove è maggiore la presenza di autodemolitori, in particolare in Lombardia, Lazio e Campania.


Figura 16.7. Andamento della raccolta degli PFU da veicoli a fine vita in Italia per Regione (t) – 2014/2015


Fonte: 2° Report di attività sulla gestione degli Pneumatici Fuori Uso provenienti da veicoli a fine vita 2016

Il Comitato avvia a recupero di materia il 100% degli PFU raccolti, abbandonando l'utilizzo degli PFU come combustibile per cementifici o per la termovalorizzazione.

Nel 2015, l'incremento dei quantitativi raccolti ha comportato un parallelo aumento dei materiali recuperati attraverso il trattamento degli PFU negli impianti di frantumazione. In particolare, rispetto al 2014, si è recuperato il 16% in più di granulato in gomma, il 6% in più di fibre tessili e il 19% in più di metalli ferrosi.

Tabella 16.7. Materiali recuperati dagli PFU da veicoli a fine vita (t) – 2013/2015

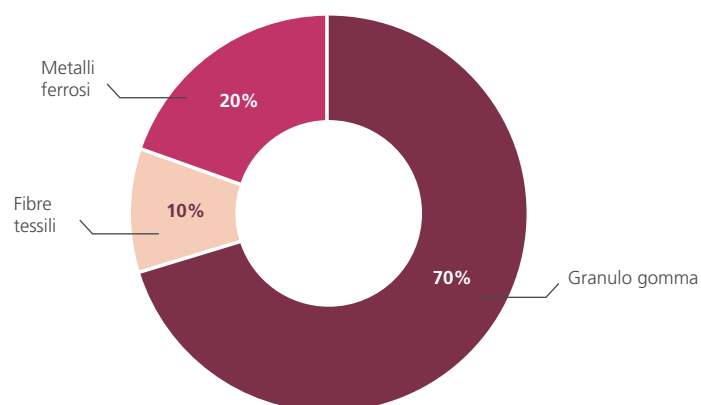
	2013	2014	2015	VARIAZIONE % 2015/2014
Granulo gomma	10.790	13.423	15.541	16
Fibre tessili	1.645	1.975	2.099	6
Metalli ferrosi	2.884	3.746	4.450	19
Totale	15.319	19.144	22.089	15

Fonte: 2° Report di attività sulla gestione degli Pneumatici Fuori Uso provenienti da veicoli a fine vita 2016

Il 70% dei materiali recuperati degli PFU è costituito dal granulato in gomma, il 20% da metalli ferrosi e il 10% da fibre tessili.



Figura 16.8. Ripartizione per tipologia di materiali recuperati dagli PFU (%) – 2015



Fonte: 2° Report di attività sulla gestione degli Pneumatici Fuori Uso provenienti da veicoli a fine vita 2016

16.3 La frantumazione dei veicoli a fine vita

Nel presente paragrafo si analizzano i risultati dell'indagine svolta dall'Associazione Industriale Riciclatori Auto (AIRA), avente ad oggetto i dati desunti dalla scheda FRA del MUD 2016 relativo all'anno di esercizio 2015, relativamente ai soli veicoli fuori uso ricadenti nel D.Lgs. 209/2003. L'indagine ha interessato 14 impianti di frantumazione di veicoli fuori uso e rottami metallici distribuiti sul territorio italiano, tutti associati ad AIRA.

Tabella 16.8. Rifiuti in ingresso (t) – 2015

CER	RIFIUTI IN INGRESSO
160106 Pacchi auto	547.323
160117 Pesante auto	47.683
160118 Non ferrosi (cerchi, radiatori, etc.)	1.572
160122 Motori auto	47.421
Totale	643.999

Fonte: AIRA

Nel 2015 i rifiuti in ingresso negli impianti di frantumazione che hanno partecipato all'indagine sono stati pari a circa 643.999 t, mentre sono state prodotte circa 492.592 t di materiali secondari (End of Waste), costituiti per il 98,5% da ferro e acciaio e per il restante 1,5% da alluminio.

Tabella 16.9. Materiali secondari* (t) – 2015

DESCRIZIONE	MATERIALI SECONDARI
Ferro e acciaio	485.388
Alluminio	7.204
Totale	492.592

*secondo l'art. 184-ter del Dlgs. 152/06

Fonte: AIRA

Gli impianti di frantumazione analizzati hanno prodotto un totale di 211.282 t di rifiuti, costituiti principalmente da frazioni leggere di frammentazione (light fluff) e altre frazioni (fluff pesante da lavorare ulteriormente per recuperare metalli nobili).

Tabella 16.10. Rifiuti prodotti dagli impianti di frantumazione (t) – 2015

CER	RIFIUTI PRODOTTI
191002 Rifiuti di metalli non ferrosi	6.936
191004 Frazioni leggere di frammentazione (fluff-light) e polveri (diverse di quelle di cui alla voce 191003)	150.595
191005* Altre frazioni, contenenti sostanze pericolose	110
191006 Altre frazioni (diverse da quelle di cui alla voce 191005)	28.488
191202 Metalli ferrosi	358
191203 Metalli non ferrosi	8.665
191204 Plastica e gomma	5.658
191212 Altri rifiuti (compresi metalli misti) prodotti dal trattamento meccanico di rifiuti, diversi da quelli di cui alla voce 191211	10.436
160118 Metalli non ferrosi	36
Totale	211.282

Fonte: AIRA

I rifiuti in uscita dagli impianti di frantumazione nel 2015 sono stati inviati per lo più a smaltimento (210.014 t) e in misura minore a recupero di energia (1.268 t). Secondo i dati ACI 2015, i veicoli radiati per demolizione nel corso dell'anno sono stati pari a 1.030.274 che equivalgono a circa 1.000.000 t di veicoli fuori uso. Se si considera che il demolitore, quando effettua le operazioni di messa in sicurezza del veicolo, separa e avvia a reimpiego e a riciclo circa il 21% del peso del veicolo (dati TRIAL), AIRA stima che l'11% del materiale proveniente dalla demolizione dei veicoli viene avviato a trattamento presso altri impianti spesso non dotati dei massimi presidi ambientali e non tecnologicamente performanti (piccoli impianti di frantumazione non dotati di post-shredding o presso-cesoie) che producono un fluff ancora ricco di metalli. Altresì si rileva che questa percentuale è principalmente costituita da quei rifiuti definiti “ad alto valore economico”, ossia motori, assali, cerchi, etc.

16.4 Problematiche e potenzialità di sviluppo del settore

Revisione del D.Lgs. 209/2003

Tra le principali criticità che affliggono il settore vi è il mancato raggiungimento dei target di recupero e reimpiego/riciclaggio dei veicoli fuori uso previsti dalla Direttiva 2000/53/CE, per il 2015 rispettivamente pari al 95% in peso e 85% in peso del veicolo. Al fine di migliorare le performance e colmare questo gap, oltre ad agire migliorando l'efficienza della filiera e qualificandola, occorrerebbe apportare al D.Lgs. 209/2003 alcune modifiche che riguardano principalmente i seguenti ambiti:

- la tracciabilità completa del veicolo fuori uso, anche attraverso la pesatura dei rifiuti nel passaggio tra i vari operatori della filiera. Questo consentirebbe di verificare in maniera più precisa le prestazioni ambientali dei



singoli operatori, evidenziando le responsabilità di ciascun soggetto coinvolto, riducendo la dispersione dei flussi e garantendo una maggior contezza dei dati di reimpiego, recupero e riciclo;

- la qualificazione degli operatori, attraverso l'introduzione di obbligo per i Centri di raccolta di rilasciare un'attestazione circa le operazioni di trattamento effettuate sui veicoli (messa in sicurezza, demolizione e promozione del riciclaggio);
- per gli impianti di frantumazione l'applicazione delle migliori tecniche disponibili per aumentarne le performance;
- nuovi mercati e soluzioni alternative allo smaltimento in discarica del fluff, valutando le condizioni alle quali il car-fluff potrebbe eventualmente essere usato come Combustibile Solido Secondario destinato al recupero energetico.

Radiazione per esportazione

Anche se nel 2015 si è registrato nuovamente un aumento del totale delle radiazioni dei veicoli (1.600.825 secondo i dati ACI) permane la problematica dell'esportazione dei veicoli radiati per essere destinati a demolizione. Infatti, rimane ancora alto, seppur in diminuzione, il numero dei veicoli radiati per esportazione (505.639, pari al 31,6% contro il 36,2% del 2014) con conseguente sottrazione di grandi quantità di materiale destinato ai centri di demolizione che re-immettono nel mercato ricambi usati e centinaia di migliaia di tonnellate di rottami di ferro necessari all'industria siderurgica nazionale e che la stessa è poi obbligata a importare da altri Stati.

Attribuzione della caratteristica di pericolo HP14

Il Regolamento 18 dicembre 2014, n. 1357/2014/UE, in vigore dal 1 giugno 2015, ha sostituito l'Allegato III della Direttiva 2008/98/CE che elenca le caratteristiche di pericolo per i rifiuti. Tale sostituzione, che si è resa necessaria per adeguare le definizioni delle caratteristiche di pericolo al Regolamento (CE) n. 1272/2008 (cosiddetto "Regolamento CLP"), ha lasciato in sospeso la definizione dei criteri relativi alla caratteristica HP14 "eco-tossico".

Attualmente, come noto, in Italia per l'attribuzione ai rifiuti della caratteristica di pericolo HP14 "eco-tossico" si applica l'art 7, comma 9-ter, del DL 78/2015, convertito in Legge 125/2015, che dispone che "nelle more dell'adozione, da parte della Commissione europea, di specifici criteri per l'attribuzione ai rifiuti della caratteristica di pericolo HP 14, tale caratteristica viene attribuita secondo le modalità dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada (ADR) per la classe 9 – M6 e M7.

La Commissione europea, al fine di garantire un approccio univoco ed omogeneo a livello europeo per la determinazione di tale caratteristica di pericolo, ha avviato lo studio supplementare "Study to assess the impacts of different classification approaches for hazard property HP 14 on selected waste streams", presentato nell'ottobre del 2015 dalla società BIO by Deloitte. Lo Studio ha evidenziato, non solo la mancanza di un criterio armonizzato a livello europeo (ogni Stato membro ha infatti adottato un proprio criterio in materia), ma anche i profili di criticità dei quattro metodi analizzati che, per eccesso o difetto, portano a sovrastimare o sottostimare le potenziali ricadute, ambientali ed economiche, dell'attribuzione di tale caratteristica, senza giungere peraltro ad un criterio unico come da mandato ricevuto dalla Commissione europea.

Ad esempio una ipotetica riclassificazione d'ufficio del fluff da rifiuto non pericoloso a pericoloso ecotossico genererebbe un incremento insostenibile dei costi sia di smaltimento dello stesso che gestionali nei vari impianti che gestiscono i veicoli fuori uso, con l'aggravante della quasi totale assenza di impianti autorizzati al ricevimento dell'ipotetico fluff pericoloso ecotossico. Oltre modo la riclassificazione potrebbe generare criticità gravi e diffuse su larga parte dei soggetti che operano in tutta la filiera del trattamento dei VFU, arrivando a mettere in discussione i principi cardine dell'economia circolare e il raggiungimento degli stessi obiettivi di recupero stabiliti per legge. Si tratta quindi di chiarire che la caratteristica di pericolo HP14 per il car-fluff non sussiste se la bonifica del veicolo viene fatta in aderenza a quanto previsto dal D.Lgs. 209/03 che, come è stato verificato, assicura al rifiuto caratteristiche di non pericolosità, evitando di mettere in difficoltà il riciclo e il recupero energetico e al contempo assicurando elevati livelli di tutela ambientale e sanitaria.

Ritardanti di fiamma

A decorrere dal 30 settembre 2016 è diventato operativo il Regolamento 30 marzo 2016, n. 460 che aggiunge l'esa-bromociclododecano (HBCD o HBCDD) all'elenco delle sostanze soggette alle disposizioni in materia di gestione dei rifiuti di cui all'art. 7, del Regolamento 850/2004, sugli inquinanti organici persistenti, indicando un corrispondente valore limite di concentrazione pari a 1.000 mg/kg.

L' articolo 7 citato prevede che i rifiuti che contengono o che sono contaminati da determinate sostanze, siano smaltiti o recuperati con tempestività e in modo da garantire che il contenuto di inquinanti organici persistenti sia distrutto o trasformato irreversibilmente affinché i rifiuti residui e i rilasci non presentino alcuna caratteristica degli inquinanti organici persistenti, o in alternativa siano smaltiti o recuperati in conformità della pertinente normativa comunitaria, purché il tenore delle sostanze contenute nei rifiuti sia inferiore ai valori limite di concentrazione che saranno indicati nell'allegato IV.

La sostanza in questione è un ritardante di fiamma bromurato impiegato normalmente anche nei veicoli a motore (es. interni e tessuti). In proposito il D.Lgs. 209/2003, all'Allegato 1, punto 6, lett. b), prevede che i materiali e componenti pericolosi vengano rimossi e separati così da non contaminare i successivi residui della frantumazione provenienti dal veicolo fuori uso. Tuttavia, al momento, non esistono precise informazioni relative all'ubicazione e concentrazione di tale materiale all'interno delle parti di un veicolo, pur se studi recenti evidenziano la non rin-tracciabilità di HBCD nel fluff o comunque una concentrazione dello stesso al di sotto dei valori limite indicati nel Regolamento comunitario.

Pertanto, in assenza delle succitate indicazioni, occorre almeno un intervento da parte delle Autorità competenti chiarire che confermi che la contaminazione del fluff avviene solo se si supera la concentrazione limite.