



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI

**“LA DIRETTIVA EUROPEA 2000/53/CE:  
PROBLEMATICHE CONNESSE AI MATERIALI RECUPERATI”**

Luigi Bianchi, A.D.A. – ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI  
AUTOVEICOLI

La Direttiva Europea 2000/53/CE è stata recepita in Italia con il D.Lgs. 209/03 che ha introdotto molteplici e spesso difficoltose variazioni nell’ambito del fine vita veicoli, da un punto di vista sia amministrativo sia operativo e presupponendo una notevole incidenza sul bilancio economico di ogni singola impresa e, di conseguenza, su quello dell’intera filiera.

In particolare si vuole focalizzare l’attenzione sulle problematiche connesse a quanto previsto all’articolo 7 comma 2 della direttiva europea e, cioè, il raggiungimento degli obiettivi in tema di riciclaggio, recupero e reimpiego dei materiali utilizzati in fase di costruzione degli autoveicoli.

**OBIETTIVI**

La direttiva europea, e dunque il decreto di recepimento, impongono l’obbligo del raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- a) entro il 1° gennaio 2006, per tutti i veicoli fuori uso, la percentuale di reimpiego e recupero sia almeno l’85% del peso medio per veicolo e anno; entro la stessa data, la percentuale di reimpiego e riciclaggio sia almeno dell’80% del peso medio per veicolo e anno;
- b) entro il 1° gennaio 2015, per tutti i veicoli fuori uso la percentuale di reimpiego e recupero sia almeno il 95% del peso medio per veicolo e per anno; entro la stessa data la percentuale di reimpiego e riciclaggio sia almeno dell’85% del peso medio per veicolo e per anno.

Dai dati relativi al peso medio dei componenti destinati al recupero si stima che circa il 75% in peso sia costituito da materiali ferrosi e non ferrosi. Ai fini del raggiungimento degli obiettivi di cui sopra, la differenza in percentuale che dovrebbe consentire di arrivare all’80% del peso medio per veicolo e per anno di reimpiego e riciclaggio è da ricavare attraverso lo smontaggio e l’avvio a reimpiego e riciclaggio di materiali quali:

- ✓ catalizzatori
- ✓ pneumatici



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI

- ✓ vetri
- ✓ plastiche
- ✓ liquidi e olio.

Si consideri che, in Italia, nel corso dell'anno 2003, sono stati avviati a demolizione ben 1'423'729 veicoli (fonte ACI, "Annuario statistico 2004") dai quali si possono ricavare circa 74'200 tonnellate di materiale che necessita di trovare la giusta collocazione per rispettare quanto imposto dalla normativa e nello stesso tempo non nuocere all'ambiente. Ma l'intera filiera del fine vita veicoli, che si occupa dello smontaggio e del trattamento di tali rifiuti, è costretta, almeno per quanto riguarda la realtà italiana, a scontrarsi con rilevanti ed oggettive problematiche.

## **PROBLEMATICHE**

In primo luogo, non è sempre di così immediata possibilità di esecuzione lo smontaggio di taluni componenti presenti in un veicolo, vuoi perché mancano precise informazioni su collocazione e corretto smontaggio degli stessi (la presenza o meno di alcune sostanze, ad esempio i PCB, è strettamente connessa al parco circolante e quindi all'anno di costruzione), vuoi perché la loro separazione potrebbe comportare operazioni lesive per parti destinate a successivo reimpiego o dannose per successivi interventi di recupero e riciclaggio e, anche da un punto di vista puramente economico, sarebbe forse opportuno valutarne la sostenibilità da parte dell'intero sistema.

Tra le operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio di cui all'allegato I punto 4 della direttiva europea, è prevista la rimozione, tra gli altri, di vetri, plastiche e pneumatici. È bene evidenziare che dallo smontaggio di questi componenti dai veicoli avviati a demolizione, relativamente all'anno 2003, derivano circa:

- ✓ 29'900 tonnellate di pneumatici
- ✓ 18'500 tonnellate di vetri
- ✓ 17'100 tonnellate di plastiche.

Tali quantitativi, senza in questa sede considerare i possibili vantaggi derivanti da un eventuale recupero energetico dei materiali, potrebbero essere sfruttati in processi produttivi di materie secondarie senza dover intaccare le miniere naturali di materie prime. Si considera sempre, di fatto, il pianeta Terra quale fonte inesauribile di materie prime, ma non è proprio così. Per questo motivo, da un lato la legislazione (nel suo significato più ampio) dovrebbe favorire sempre più uno sviluppo che sia sostenibile e che preservi la Terra e le sue risorse, ad esempio intensificando le ricerche per ottimizzare la riciclabilità dei materiali o per evitare sprechi o per trovare fonti alternative, dall'altro



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI

lato la società dovrebbe prendere coscienza del fatto che ogni bene, ogni prodotto del progresso, oltre ad avere un costo puramente “economico” ha insito in sé un costo “sociale”. Intaccare le risorse del pianeta rende ogni progresso aggravato da un “valore aggiunto” che acquista peso con l’impoverimento delle miniere del pianeta e che si potrebbe considerare una “assicurazione sulla vita del pianeta”. Del resto, la storia insegna che gli sfruttamenti intensivi delle risorse naturali conducono rapidamente al loro esaurimento e, di conseguenza, ad una rottura degli equilibri nei “meccanismi” terrestri e, nel tempo, disfavori all’intera società.

Purtroppo attualmente in Italia, nella maggior parte dei casi, i quantitativi sopra indicati finiscono in discarica (pur non senza difficoltà, a seguito dell’entrata in vigore del D.Lgs. 36/03 - recepimento della D.E. 1999/31/CE) a spese del centro di raccolta che, tra l’altro, non può richiedere alcun contributo economico all’ultimo detentore del veicolo a fine vita, in virtù del principio espresso al punto 7) dei “considerando” della direttiva europea e che, inoltre, deve sostenere i costi della manodopera specializzata. Per puro esempio pratico si consideri che per smontare vetri, pneumatici e plastiche da un autoveicolo, in modo tale da poter essere effettivamente riciclati come materiali, è necessario, con sistemi artigianali, un tempo che varia da 1 a 1,5 ore di lavoro di un operaio specializzato, con costi che vanno a sommarsi a quelli di conferimento in discarica di pneumatici (in media circa 155,00 €/ton) e vetri e plastiche (in media circa 129,00 €/ton). In alcuni casi, il centro di raccolta ha la possibilità di conferire i prodotti della lavorazione effettuata sul veicolo a fine vita ad imprese autorizzate per il recupero degli stessi. Ma tale operazione comporta, comunque, sempre un costo per il centro di raccolta: problematiche connesse agli spazi, ai quantitativi massimi ed ai tempi massimi di stoccaggio ed alle distanze dalle imprese di riciclaggio, talvolta improponibili che, sono solo alcuni dei fattori che mettono a dura prova la sopravvivenza di un centro di raccolta. È pur vero che oggi gli operatori del settore, grazie all’evoluzione che ha caratterizzato l’intera categoria nel corso degli ultimi dieci anni, hanno intenzione di svolgere la propria attività anche per rendere un servizio all’ambiente. Ma a fronte degli investimenti affrontati per l’adeguamento alle nuove disposizioni normative è necessario che ci siano dei profitti.

Allo stato attuale non esiste un mercato di questi materiali tali da renderne vantaggioso lo smontaggio, nonostante esistano norme precise che prevedono l’imposizione per le Pubbliche Amministrazioni di utilizzare almeno il 30% di materiali riciclati nelle assegnazioni di determinati appalti (D.M. 8 maggio 2003, n. 203: “Norme affinché gli uffici pubblici e le società a prevalente capitale pubblico coprano il fabbisogno annuale di manufatti e beni con una quota di prodotti ottenuti da materiale riciclato nella misura non inferiore al 30% del fabbisogno medesimo”) ed in



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI

considerazione del fatto che, come succede, molti dei componenti di un autoveicolo, anche smontati e separati correttamente, sono comunque destinati alla discarica.

Tutte le problematiche fin qui illustrate sono inoltre appesantite da una burocrazia che rende estremamente difficoltoso l'ottenimento delle dovute autorizzazioni per impianti di incenerimento dei rifiuti provenienti dalla demolizione dei veicoli, in particolare per il fluff.

## **SCENARIO E CONSEGUENZE**

Fino a che non si creeranno le basi per un mercato che possa garantire un ottimale rapporto domanda/offerta, adempiere alle disposizioni previste dal decreto 209/03 non può che comportare il rischio che gli impianti autorizzati sul territorio nazionale si trasformino in altrettante discariche abusive a cielo aperto, con le prevedibili e spiacevoli conseguenze sia per l'ambiente, sia per la comunità, sia infine per quegli operatori che si potranno trovare nella condizione di dover rinunciare a proseguire un'attività che da anni svolgono con serietà e professionalità. E quest'ultima conseguenza comporterebbe un mancato rispetto di ben due principi espressi dalla direttiva europea: la garanzia della capillarità sul territorio dei centri di raccolta e la tutela delle piccole aziende.

A questo proposito, solo per inciso, si vuole sottolineare come sia rilevante l'attività del "centro di raccolta" in Italia. Da un censimento condotto da A.D.A. nell'anno 2003, risultavano regolarmente autorizzati circa 1'500 impianti di autodemolizione sull'intero territorio italiano e di questi circa 600 sono rappresentati da A.D.A.. La rilevanza di queste imprese è stata posta in evidenza anche dalla definizione data agli impianti di autodemolizione di "attività di pubblica utilità". Di fatto, in Italia, un centro di demolizione da un lato solleva l'ultimo detentore del veicolo da tutte le responsabilità civili, penali ed amministrative connesse alla proprietà del veicolo stesso, provvede direttamente alla cancellazione dal Pubblico Registro Automobilistico del veicolo, quindi rende un servizio al privato cittadino; dall'altro lato svolge un'attività di servizio all'intera comunità, dal momento che provvede ad eseguire sul veicolo tutta una serie di operazioni volte a diminuire l'impatto sull'ambiente del rifiuto-veicolo.

Maggiore forza e maggiore determinazione affinché le realtà istituzionali, anche regionali, aprano tavoli di confronto alla soluzione di problemi normativi che vedono, da sempre, l'impegno di ADA, trovando tra i suoi associati sensibilità e disponibilità a quegli investimenti che si dovranno confrontare, in futuro, anche con il mercato europeo, al fine di rendere attuabile il decreto nelle sue espressioni, soprattutto con una attenzione continua per la salvaguardia ambientale.