

Accordo di Programma Quadro sulla gestione dei veicoli fuori uso



Evoluzione dell'Accordo di Programma Quadro sulla gestione dei Veicoli Fuori Uso: primi risultati raggiunti, potenzialità, criticità e azioni comuni per un raccordo a livello Europeo.

Salvatore Di Carlo
Fiat Group Automobiles - E&D-ELV

ECOMONDO 2009 - Rimini, 30 Ottobre 2009
Sala NERI 1 Hall Sud ore 9.30 - 13.30

Programma

9.30 - 9.45 Apertura, benvenuto e presentazione generale del tema

Prof. Luciano MORSELLI - Università degli Studi di Bologna e Responsabile scientifico Ecomondo;

9.45 - 10.15 Illustrazione del tema: Situazione Italiana, Evoluzione dell'ACCORDO DI PROGRAMMA relativo ai Veicoli Fine Vita: Risultati raggiunti, potenzialità, criticità.

Ing. Salvatore DI CARLO Responsabile Fiat Group Automobiles End of life Vehicle and Vehicle Recycling;

Daranno su questi elementi la loro visione:

10.15-10.45 Dr.ssa Pia BUCELLA Direzione Generale Ambiente, Dirigente Comunicazione e Affari Giuridici della Commissione Europea;

10.45-11.15 Avv. Luigi PELAGGI, Capo Segreteria Tecnica del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

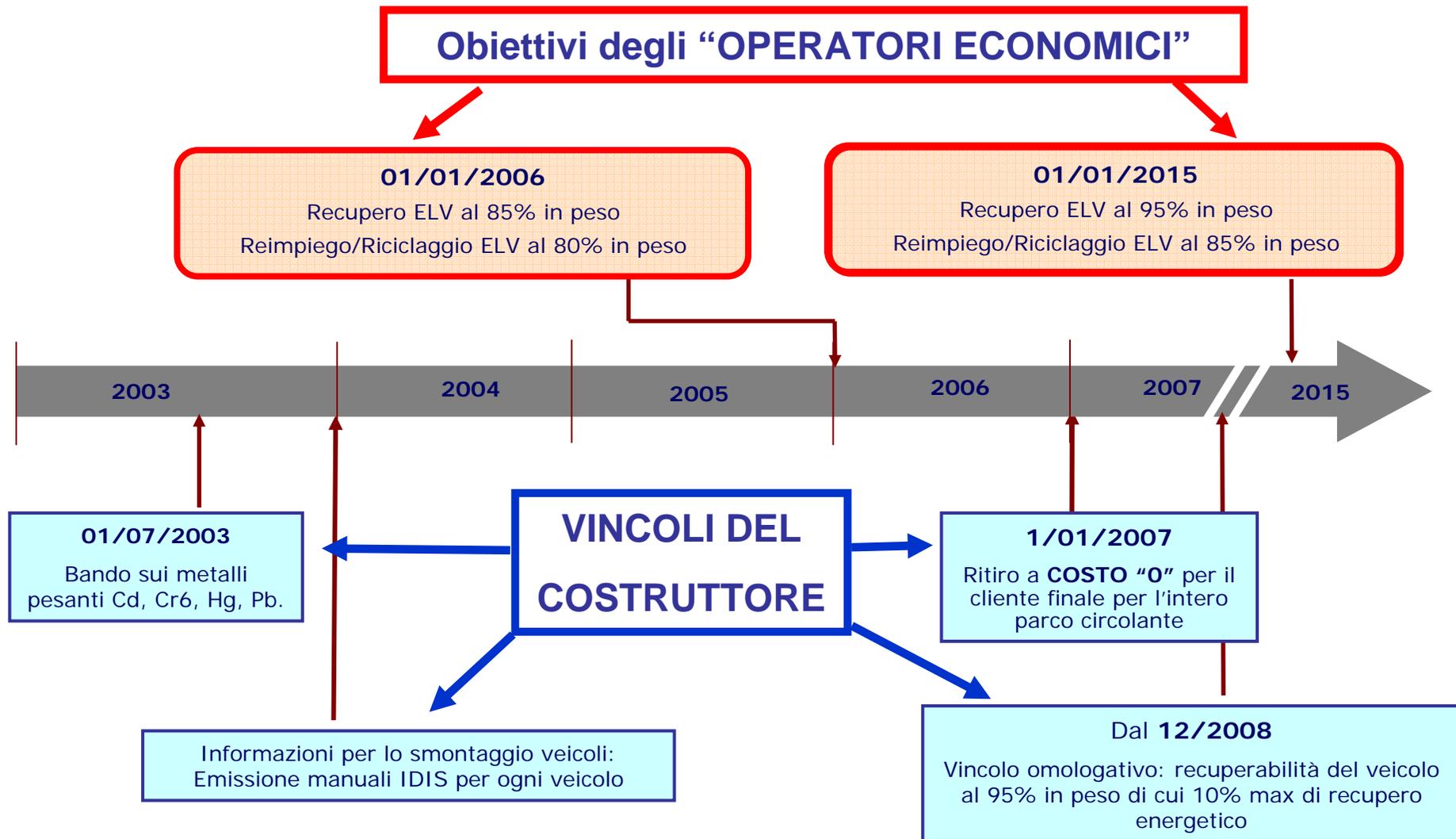
11.15-11.45 Dr. Andrea BIANCHI, Direttore Generale per la Politica Industriale e la Competitività, Dipartimento per l'Impresa e l'Internazionalizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico;

11.45-12.15 Senatore Andrea FLUTTERO, Segretario della Commissione Ambiente del Senato della Repubblica.

12.15 Eventuali domande e risposte a chiusura

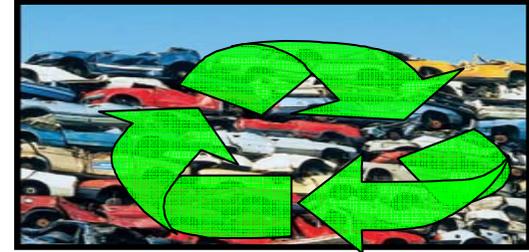


Direttiva sui Veicoli a fine ciclo vita 2000/53/CE



Il contesto italiano

Direttiva 2000/53/CE è stata recepita in Italia con D. Lgs. 209 del 24/06/2003 e le successive Disposizioni correttive ed integrative (D. Lgs. 149 del 23/02/06).



12 milioni di ELV/anno in Europa
~1,5 milioni di ELV/anno in Italia

Aspetto industriale

Vantaggi:

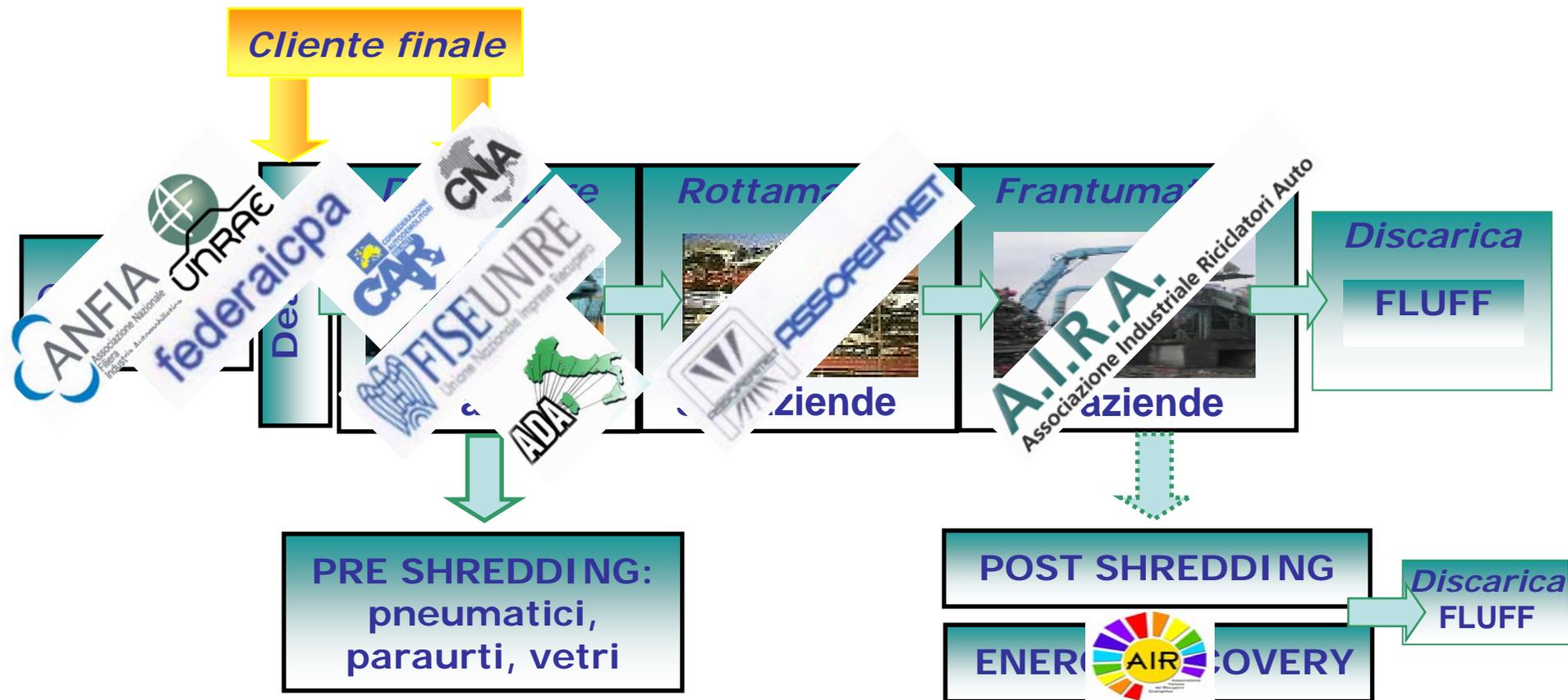
~1.000.000 t/anno di materiale metallico riciclabile in sostituzione materia prima - vantaggi economici ed ambientali

Criticità:

~300.000 t/anno di fluff per la maggior parte attualmente conferito in discarica

Limitazioni conferimento fluff in discarica (Direttiva discariche)

La FILIERA dei Veicoli a fine Ciclo Vita



10 Associazioni, oltre 3500 singole aziende: da gruppo Fiat a migliaia di PMI insieme come interlocutori delle Istituzioni per raggiungere tutti gli obiettivi della Direttiva Europea e superare le criticità del comparto.

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER LA GESTIONE VEICOLI FUORI USO

L'8 maggio 2008 a Roma, presso il Ministero dell'Ambiente, presenti il Ministero dello Sviluppo Economico e 32 Responsabili delle Associazioni interessate è stato firmato l'Accordo di Programma Quadro sugli ELV.



OBIETTIVO

Gestione dei veicoli fuori uso che riduca al minimo l'impatto sull'ambiente e dia attuazione agli obiettivi posti dalla Direttiva 2000/53/CE ... con un sistema che assicuri un funzionamento efficiente, razionale ed economicamente sostenibile dell'insieme degli operatori economici della filiera

Rappresenta il primo caso in Europa di collaborazione propositiva e concreta tra l'Autorità Pubblica e tutto l'insieme dei soggetti industriali interessati

Punto di forza e innovatività accordo

- ▶ Prima volta creazione di un Team che comprende dalla grande industria alla singola azienda familiare
- ▶ Riconoscimento del ruolo specifico del singolo anello della filiera
- ▶ Consapevolezza e responsabilizzazione che il miglioramento di ciascun settore coordinato porta risultati elevati in termini di efficienza globale di filiera
- ▶ Profondo KH dei singoli componenti della filiera messo a disposizione dell'efficacia delle soluzioni proposte
- ▶ Grande apertura e disponibilità dell'Autorità Pubblica nel mettere a disposizione strumenti normativi e organizzativi capaci di guidare all'ottenimento dello scopo finale



Massima efficienza ambientale pur rimanendo coerenti con la competitività industriale a livello nazionale e internazionale

Primi risultati raggiunti

Istituzione di un Comitato di Vigilanza e Controllo che ha avviato:

1) Tre tavoli tecnici finalizzati:

- **Composizione, valori soglia e gestione del car fluff,**
 - **Analisi e sbocchi di mercato dei materiali non metallici provenienti dal recupero dei veicoli,**
 - **Recupero energetico del car fluff**

2) Approfondimenti e conoscenze sulla realtà Italiana aventi ripercussione sui dati trasmessi in Europa:

- **Studi sugli attuali strumenti (MUD) di monitoraggio delle quote**
- **Trial statistici condivisi per verifica quote 2006 e verifica dell'efficienza di separazione dei materiali metallici;**
- **Studi e progetti sul recupero energetico del car fluff.**

Primi risultati raggiunti: **Tavoli Tecnici**

• Composizione, valori soglia e gestione del car fluff:

- Affrontata la criticità della classificazione del rifiuto fluff anche in relazione al suo conferimento in discarica. Primi risultati su contenuto di idrocarburi, PCB (Policlorobifenili), DOC (Carbonio Organico Disciolto) e PCI (Potere Calorifico Inferiore).

• Analisi e sbocchi di mercato dei materiali non metallici provenienti dal recupero dei veicoli:

- Acquisti Verdi: facilitazione dell'accesso per gli Operatori;

- Implementazione di sito web (www.carecycling.fiat.com) per favorire l'incontro tra domanda e offerta di materiali non metallici da veicoli a fine vita;

- In sviluppo decreto attuativo specifico per la raccolta e il riciclaggio dei pneumatici fuori uso.

Primi risultati raggiunti: **Tavoli Tecnici**

• Recupero energetico del car fluff

-Valutazione delle quantità di fluff prodotto in Italia e sulla capacità produttiva attuale, mettendo in atto sforzi per dare forte impulso allo sviluppo degli impianti sia di tipo tradizionale che innovativo sempre con l'obiettivo della massima efficienza energetica/ambientale.

Esempi:

-Progetti di Innovazione Industriale TARGET FLUFF e NEWFLUFV attivati dal decreto legge INDUSTRIA 2015 del Ministero dello Sviluppo Economico e presentati all'interno dell'Accordo di Programma Quadro su tecnologie di separazione post shredding e recupero energetico;

- Stimolo all'ulteriore sviluppo degli impianti esistenti (Associazione AIR) fino ad arrivare a copertura omogenea e complementare dell'attività di recupero sul territorio italiano.

Primi risultati raggiunti: **Studi e approfondimenti situazione italia**

L'approfondimento effettuato sui modelli MUD compilati dagli Operatori Economici della demolizione, rottamazione e frantumazione ha evidenziato errori seri e ripetuti, da ciò è emerso:

1) necessità di modificare e migliorare l'attuale modello MUD, effettuata con DPCM 2/12/08 che verrà utilizzato a partire dall'anno 2009;

2) necessità di una verifica di dati reali e concreti sul territorio attraverso la conduzione di due campagne di prova statistiche (trial) finalizzate ad aumentare la conoscenza delle attività della filiera sul campo:

Trial A: fotografia della gestione dei veicoli fuori uso in Italia per l'anno 2006, che ha portato al calcolo dell'indice di riciclaggio su un campione significativo di veicoli opportunamente trattati dalla filiera italiana;

Trial B: verifica dell'efficienza della separazione della frazione metallica.

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER LA GESTIONE VEICOLI FUORI USO

Primi risultati raggiunti: **Campagne di prova**

TRIAL A

18 Demolitori dislocati sul territorio Italiano e **1 Frantumatore**
630 Veicoli selezionati per **Marca, Modello, Motorizzazione**.
Rappresentatività del campione 1.069.797 ELV - oltre 83% del totale demolito in Italia nel 2006

RISULTATI TRIAL A

Indice di reimpiego e riciclaggio = 80,8%

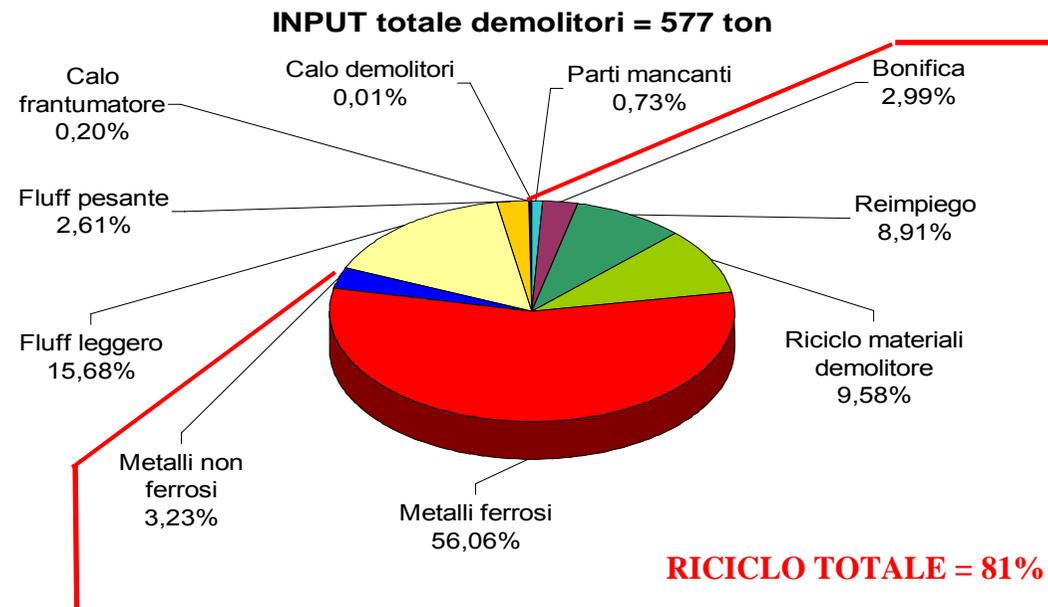


TRIAL B

10 Demolitori e 1 Frantumatore
400 Veicoli selezionati per **Marca, Modello, Motorizzazione**.
Rappresentatività del campione 996.279 ELV - oltre 81% del totale demolito in Italia nel 2006

RISULTATO TRIAL B:

**Efficienza di separazione
frazione metallica > 97%**
(Allineati ai migliori Paesi Europei)



Punti in Sviluppo e Ulteriori Criticità

- 1) Omogeneizzazione della normativa sul territorio per il trattamento degli ELV e del fluff risultante.
 - Permane in Italia una enorme differenza a livello regionale e provinciale degli obblighi a cui sottostare per esercitare il trattamento dei veicoli fine vita e il trasporto e il riciclaggio dei materiali provenienti da fine vita.
 - Questo elemento comporta influenza negativa sul libero mercato di utilizzo dei materiali e una difficoltà nella libera concorrenza per l'esercizio delle attività del comparto.
 - A tale scopo il Comitato di Vigilanza e Controllo dell'Accordo di Programma Quadro ha appena avviata l'attività di coinvolgimento delle Regioni per ridurre le problematiche dovute alla disomogeneità della normativa sul territorio per il trattamento degli ELV e del fluff risultante.

Punti in Sviluppo e Ulteriori Criticità

2) I mercati di sbocco per l'effettiva possibilità di riciclaggio industriale dei materiali non metallici (plastica, gomma, vetro)

- Per i materiali plastici e il vetro le attuali situazioni economiche del mercato e la concorrenza con i materiali riciclati provenienti da scarti di produzione costituiscono di fatto un ostacolo notevole all'incremento del mercato dei materiali riciclati provenienti dal fine vita. Rendere più operativi, concreti e cogenti gli strumenti già previsti dalla attuale normativa (Acquisti Verdi).
- Per la gomma dei Pneumatici non riassorbibili dal mercato come prodotto riusato/ricostruito, accelerare le tempistiche per l'emissione del decreto attuativo del articolo 228 del D. Lgs. 152 sui Pneumatici Fuori Uso per dare spinta e attuazione all'effettivo riciclaggio/recupero di tutti i pneumatici arrivati alla fine del loro ciclo.
- Supportare attività, come ad esempio quella lanciata dalla Regione Piemonte con ECOPNEUS e altri attori industriali per la verifica della possibilità dell'utilizzo del polverino derivante dai pneumatici fuori uso (PFU) negli asfalti stradali, sbocco di estremo interesse sia per la capacità di assorbimento di questo prodotto sia per le prestazioni tecniche in esercizio dei nastri di asfalto così ottenuti.

Punti in Sviluppo e Ulteriori Criticità

- 3) L'hand-over della discarica a favore del recupero energetico, per assicurare la più efficace attuazione della volontà normativa di chiusura delle discariche al fluff e il contemporaneo raggiungimento delle quote di Energy Recovery indicate dalla normativa europea.
- Gestire da parte della Pubblica Amministrazione il passaggio dei quantitativi di fluff dall'attuale conferimento in discarica alle soluzioni alternative di separazioni post shredding e recupero energetico: tempi consoni alla realizzazione di impianti ad alta efficienza energetica capaci di trattare la totalità del quantitativo di fluff disponibile in Italia.
 - Redazione norme tecniche che prendendo in esame alcuni elementi specifici del rifiuto car fluff (DOC, PCI,...) permettano un passaggio guidato e non traumatico dall'utilizzo delle discariche all'utilizzo delle tecnologie di post shredding e recupero energetico.
 - Evitare l'export del rifiuto car fluff quale conseguenza di un blocco immediato delle discariche, con effetti economici ed ambientali negativi per il Paese e rischio di alternative ancora peggiori dal punto di vista ambientale.

CONCLUSIONI

In Italia l'impegno congiunto tra la Filiera Industriale della gestione dei veicoli fuori uso e le Istituzioni ha portato alla realizzazione di numerose ed importanti iniziative, volte a migliorare dal punto di vista ambientale, gestionale e tecnologico l'intera struttura coinvolta nella raccolta e nel trattamento degli ELV.

All'interno dell'Accordo di Programma Quadro rimangono da affrontare le criticità già descritte:

- 1) Omogeneizzazione sul territorio della normativa,
- 2) Incentivazione dei mercati di sbocco dei materiali non metallici
- 3) Gestione dell'hand-over della discarica a favore del recupero energetico.

Grazie alla prosecuzione dello sforzo congiunto su questi temi l'Italia potrà raggiungere pienamente i target di riciclaggio e recupero (95% in peso) fissato dall'Unione Europea per il 2015, riacquisendo il ruolo di leadership che storicamente in questo campo le compete.

Si richiede agli illustri ospiti un approfondimento sulle attività descritte e un supporto per la soluzione delle criticità evidenziate.
