Plastiche da veicoli fuori uso: riciclabilità effettiva e rischio di accumulo

di ***Ruggiero Delvecchio,*** Presidente nazionale ADQ

L'industria automobilistica può avere bisogno di plastica riciclata, mentre gli autodemolitori non riescono a collocare quella estratta dai veicoli. La domanda industriale richiede materiali con composizione e prestazioni definite; lo smontaggio restituisce componenti eterogenei, spesso accoppiati ad altri materiali. Per trasformarli in riciclati utilizzabili servono selezione, trattamento e capacità produttiva. Se questi passaggi non sono disponibili, aumentare le quantità rimosse significa alimentare le giacenze. Lo studio Conversio per BKV "End-of-Life Vehicles Regulation (ELVR) – Fulfilment of recycled content target in EU 27+3", nella sintesi del 9 aprile 2026, offre una base per affrontare il problema. Le proiezioni al 2032 e al 2042 segnalano possibili carenze di riciclati di qualità per diversi polimeri, tra cui polipropilene e poliammidi. Gli scenari sono costruiti sulle ipotesi normative disponibili durante l'elaborazione dello studio. Nello scenario progressivo al 2042 si ipotizzano circa 27 chilogrammi medi di plastiche smontate per veicolo e investimenti nelle tecnologie successive alla frantumazione. È un'ipotesi di sviluppo della filiera, non una quantità da rimuovere obbligatoriamente da ciascun mezzo. Il risultato dipende dalla qualità delle frazioni ottenute e dai trattamenti disponibili: la scarsità di riciclati idonei all'automotive non dimostra che qualsiasi plastica estratta da un veicolo avrà un mercato.

L'articolo 33, paragrafo 2 del Regolamento (UE) 2026/1738 prevede, dal 1° gennaio 2032, un obiettivo annuale di riciclaggio pari almeno al 30% del peso medio totale delle plastiche contenute nei veicoli fuori uso, ferme le esclusioni indicate dalla disposizione. Gli Stati membri devono assicurare che i produttori, o le loro organizzazioni, provvedano al raggiungimento dell'obiettivo presso i gestori interessati. La percentuale riguarda il riciclaggio effettivo: i chilogrammi smontati non possono essere considerati, per questo solo fatto, riciclati. Le prescrizioni di rimozione e le condizioni per utilizzare tecnologie successive alla frantumazione richiedono una valutazione distinta.

Sul piano operativo, la prima verifica riguarda le caratteristiche delle frazioni separate: composizione, contaminazioni, presenza di materiali accoppiati e resa del trattamento. A questa deve seguire l'individuazione di impianti in grado di accettarle, con capacità e frequenze di ritiro adeguate ai volumi prodotti.





L'esistenza di una tecnologia di riciclo, da sola, dice poco sulla possibilità di accedere al relativo servizio industriale.

Uno sbocco può essere disponibile anche al di fuori della produzione di nuove automobili e può comportare un costo per il conferimento. La fattibilità economica va quindi valutata considerando selezione, trasporto, trattamento e destinazione del riciclato, chiarendo come ripartire i relativi oneri. Il valore commerciale della frazione non è l'unico criterio; contano la disponibilità e la continuità di un percorso di riciclo sostenibile.

Negli impianti di autodemolizione, un eventuale squilibrio tra separazione e ritiro si traduce nell'occupazione progressiva degli spazi. Le giacenze aumentano, richiedono ulteriori movimentazioni e avvicinano l'impianto ai limiti autorizzati di stoccaggio. Una frazione che rappresenta soltanto una parte della massa del veicolo può così condizionare l'intera attività: esaurita la capacità di deposito, diventa necessario rallentare le lavorazioni o sospendere nuovi conferimenti. Il rischio di paralisi nasce da questo squilibrio gestionale; non costituisce una conclusione dello studio BKV.

L'accumulo incide anche sulla prevenzione incendi. Quantità e disposizione delle plastiche devono restare compatibili con le condizioni di sicurezza dell'impianto, preservando separazioni, accessi e spazi di manovra. La presenza crescente di materiale combustibile richiede attenzione indipendentemente dalla classificazione del rifiuto, che non diventa pericoloso per il solo protrarsi della giacenza.

Per misurare il rischio servono prove di filiera su veicoli rappresentativi del parco effettivamente trattato. Non basta registrare il peso dei componenti rimossi: occorre seguirne il percorso fino al riciclo, rilevando composizione, quantità accettate dai destinatari, scarti, rese, costi e tempi di ritiro. Il confronto tra questi dati e i volumi prodotti consentirebbe di individuare le capacità mancanti e stimare i tempi di saturazione degli stoccaggi in caso di interruzione dei ritiri.

La verifica decisiva è dunque se, alle quantità da avviare a riciclo, corrispondano impianti, ritiri e copertura dei costi. Queste condizioni devono accompagnare l'aumento delle frazioni separate. Affidarne la soluzione a una fase successiva significherebbe lasciare agli autodemolitori l'onere di custodire materiali per i quali la filiera non ha ancora organizzato una destinazione.

ADQ

ADQ – Autodemolitori di Qualità è l'associazione nazionale che rappresenta una parte significativa della filiera italiana del trattamento dei veicoli fuori uso. Riunisce imprese autorizzate alla demolizione e al recupero dei veicoli, operanti nel rispetto delle normative ambientali e degli standard tecnici previsti dalla legislazione europea e nazionale. L'associazione promuove la qualificazione del settore, il dialogo con le istituzioni e la diffusione delle buone pratiche nella gestione dei veicoli a fine vita. In questo contesto ADQ partecipa attivamente al confronto istituzionale sui principali temi regolatori della filiera, contribuendo allo sviluppo di un sistema di trattamento dei veicoli fuori uso sempre più efficiente, trasparente e coerente con i principi dell'economia circolare.