

Riunione MATTM del 23/10/2018 su recepimento direttive del cd. “pacchetto sull’economia circolare”

Nota associativa con suggerimenti e riflessioni al fine di migliorare la gestione dei veicoli fuori uso.

La presente nota associativa ha come scopo quello di suggerire e proporre alcune disposizioni al fine di migliorare la gestione dei veicoli fuori uso in Italia e le performance ambientali della filiera che si occupa del trattamento degli stessi.

● Esportazione di veicoli

Dietro al fenomeno della radiazione per esportazione di autovetture si nascondono spesso profili di illegalità: non sempre il veicolo radiato per esportazione viene reimmatricolato all'estero, in certi casi nemmeno esportato, andando ad eludere la normativa fiscale, di responsabilità civile ed ambientale.

Si sono riscontrati i seguenti effetti negativi:

1) Il veicolo viene radiato per esportazione e reimmatricolato in un Paese estero, ma di fatto continua a circolare nel territorio dello Stato italiano, eludendo il pagamento della tassa di possesso (può trattarsi di auto di lusso o utilizzate da cittadini stranieri residenti e lavoratori in Italia). Dal momento in cui viene rilasciato il certificato di avvenuta radiazione, si interrompe l'obbligo da parte dell'intestatario che ha espresso la volontà di esportare, del pagamento della tassa di possesso (bollo auto). La tassa è da pagarsi indipendentemente dall'utilizzo del mezzo. Ci troviamo pertanto in tale situazione: essendo stata formalizzata la radiazione per esportazione al PRA e il venir meno del possesso, la proprietà, e con essa la responsabilità, del veicolo è decaduta ma non essendo stato richiesto nessun atto di vendita-acquisto, la proprietà, e con essa la responsabilità, del bene non è passata a nessun nuovo intestatario. Ciò evidentemente ostacola anche la notifica di eventuali sanzioni. A ciò deve aggiungersi anche il mancato versamento di costi e tasse che si sarebbero dovuti versare per il passaggio di proprietà e che invece sono notevolmente inferiori nel caso della radiazione per esportazione.

2) Il veicolo radiato per esportazione viene esportato all'estero ma non viene reimmatricolato e va ad alimentare mercati illeciti dei ricambi e ad approvvigionare centri di raccolta stranieri. Questa pratica consente di eludere la normativa ambientale sull'export dei rifiuti e danneggia i centri di demolizione italiani che hanno effettuato investimenti, spesso assai onerosi, al fine di essere in regola con le normative ambientali dettate dal legislatore comunitario.

3) Il veicolo radiato per esportazione non viene effettivamente esportato ma rimane in territorio nazionale dove viene cannibalizzato dei pezzi di ricambio e ciò che ne rimane viene ceduto in maniera illegale ad impianti non autorizzati. Anche in tal caso si determinano effetti negativi sia a livello ambientale (i veicoli vengono smontati senza le necessarie cautele

Roma, 20 ottobre 2018

previste dalla normativa e spesso abbandonati in maniera incontrollata sul territorio) che nei confronti delle imprese italiane. A questo ultimo riguardo va inoltre aggiunto un ulteriore effetto negativo che consiste nella sottrazione di grandi quantità di materiale, sia destinato ai centri di demolizione che reimmettono nel mercato ricambi usati, sia centinaia di migliaia di tonnellate di rottami di ferro che necessitano all'industria siderurgica nazionale e che la stessa è poi obbligata ad importare da altri Stati.

Una soluzione a tale fenomeno è rappresentata nel dare piena applicazione all'articolo 5, comma 1, lettera g) del D.Lgs. 29 maggio 2017, n. 98.

In particolare viene modificato l'articolo 103 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada) come segue: «1. Per esportare definitivamente all'estero autoveicoli, motoveicoli o rimorchi, l'intestatario o l'avente titolo chiede all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale la cancellazione dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A., restituendo le relative targhe e la carta di circolazione, secondo le procedure stabilite dal Dipartimento stesso nel rispetto delle vigenti norme comunitarie in materia. **La cancellazione è disposta a condizione che il veicolo sia stato sottoposto a revisione, con esito positivo, in data non anteriore a sei mesi rispetto alla data di richiesta di cancellazione.** Per raggiungere i transiti di confine per l'esportazione il veicolo cancellato può circolare su strada solo se munito del foglio di via e della targa provvisoria prevista dall'articolo 99.»

L'entrata in vigore della modifica legislativa è stata prorogata al 1 gennaio 2019. La sua piena applicazione consentirebbe di limitare l'esportazione di veicoli datati, obsoleti ed inquinanti, nonché garantire un flusso di rottami alle aziende italiane che gestiscono i veicoli fuori uso.

● **EPR Responsabilità Estesa del Produttore**

Nel pacchetto sull'economia circolare viene introdotto il seguente punto:

“regime di responsabilità estesa del produttore: una serie di misure adottate dagli stati membri volte ad assicurare che ai produttori di prodotti spetti la responsabilità finanziaria o la responsabilità finanziaria e organizzativa della gestione della fase del ciclo di vita in cui il prodotto diventa un rifiuto”.

La disciplina adottata in Italia non è esente da critiche e queste riguardano diversi aspetti del modello adottato. Innanzitutto, il regime EPR di cui attualmente disponiamo per la gestione dei veicoli fuori uso, non è accompagnato da un corrispondente sistema sanzionatorio, minando in tal modo il principio stesso di responsabilità. Il mancato raggiungimento degli obiettivi non comporta in capo ai produttori di veicoli alcuna penalità. Questo permette di scaricare sulla collettività i costi dell'inefficienza del modello, o comunque della loro inadempienza. Si disincentiva i produttori dall'assumersi i maggiori oneri necessari per raggiungere gli obiettivi di recupero, scaricandone così i costi ambientali sulla collettività.

Roma, 20 ottobre 2018

La disciplina è demandata a regolamenti pattizi e/o all'iniziativa privata, senza neanche prevedere in caso di mancato accordo o di prolungata inerzia un potere di intervento sostitutivo da parte delle istituzioni pubbliche. Questa impostazione genera un implicito potere di veto a favore dei soggetti privati, mentre i Ministeri hanno funzioni di incentivazione e stimolo, ma non hanno potere ordinatorio, nonché risulta palese una distorsione e violazione del principio di "chi inquina, paga". A tutto questo si aggiunge una scarsa effettività delle funzioni di controllo e di vigilanza che dovrebbero essere esercitate dalle amministrazioni.

Dopo quanto premesso, risulta indispensabile **l'istituzione di un regime di responsabilità estesa del produttore che definisca in maniera chiara i ruoli e le responsabilità di tutti gli attori coinvolti, compresi i produttori che immettono prodotti sul mercato, e che sviluppi un sistema integrato che tenga costantemente monitorata la gestione dei veicoli fuori uso e che intervenga in caso di problematiche di qualsiasi natura, siano esse attinenti alla sostenibilità economica della filiera che a problematiche ambientali, piuttosto che di carattere legislativo. Altresì si auspica l'introduzione dell'obbligo in capo ai produttori di veicoli di coprire tutti i costi di gestione dei veicoli fuori uso, una adeguata sanzione a loro carico in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di reimpiego/riciclaggio e reimpiego/recupero e il raggiungimento del 100% di raccolta di tutti i veicoli fuori uso avviati a demolizione nell'anno solare attraverso la propria rete di centri di raccolta.**

● **Pesatura dei veicoli fuori uso**

La maggior parte dei centri di raccolta (autodemolitori) in Italia sono sprovvisti di un sistema di pesatura. Tale mancanza comporta che nel formulario, alla voce "peso riscontrato", venga trascritto o un peso medio derivante dal TRIAL 2008, ossia 920-950 Kg/veicolo o un peso desunto da alcune informazioni ricavate dal libretto di circolazione, il quale però non presenta quasi mai il dato della massa a vuoto del veicolo stesso, quindi è necessario ricavarlo da altre fonti con il risultato che il dato trascritto è sempre un dato stimato e non reale. A maggior ragione questo vale quando il veicolo risulta incidentato o con parti mancanti asportate dal detentore precedente. Di fatto non si conosce il peso reale dei veicoli fuori uso che entrano nella filiera del trattamento degli stessi. Tale mancanza altresì favorisce il mercato illecito di pezzi di ricambio non contabilizzati nel reale peso del veicolo fuori uso. Senza contare che la quantità di fluff prodotto negli impianti di frantumazione viene parametrizzata in % ad un peso del veicolo fuori uso non riscontrato e reale ma stimato ed ipotetico. Il sottostimare il peso in ingresso dei veicoli fuori uso fa sì che il quantitativo di fluff prodotto e pesato dagli impianti di frantumazione, risulti in percentuale maggiore rispetto al reale. Da tutto ciò è lecito desumere che la % di reimpiego a livello nazionale sarebbe ben maggiore se il peso del

Roma, 20 ottobre 2018

veicolo fosse reale e riscontrato da un sistema di pesatura. Tale assunzione è stata verificata in una recentissima prova di pesatura fatta su una Fiat Punto modello I° serie.



In base a quanto sopra citato, si auspica **l'introduzione dell'obbligo, da parte degli impianti di autodemolizione, della pesatura di tutti i veicoli fuori uso.**

● **Raggiungimento di % minime di riutilizzo, di riciclaggio di plastiche e vetri**

Al fine di migliorare le performance ambientali della filiera e di rispettare la gerarchia dei trattamenti nella gestione dei veicoli fuori uso, si auspica **l'introduzione dell'obbligo, da parte dei centri di raccolta (autodemolitori), del raggiungimento di % minime di riutilizzo di componenti utilizzati come pezzi di ricambio e una adeguata rendicontazione di tale quantità reimpiegate. Altresì si suggerisce, sempre a carico degli autodemolitori, di introdurre l'obbligo di raggiungere % minime di riciclaggio/recupero di componenti in plastica e vetro.**

● **Trattamento dei veicoli fuori uso**

I commi 1 e 2 dell'art. 6 del D.Lgs. 209/2003, dettano le prescrizioni per un corretto trattamento dei veicoli fuori uso, rimandando all'Allegato I le specifiche operazioni da eseguire per soddisfare tali prescrizioni. Numerose inchieste giudiziarie succedutesi negli anni, hanno dimostrato che alcune di queste operazioni non vengono eseguite in toto o in parte, esponendo anche l'impianto di frantumazione a sequestri giudiziari. Evidenti limiti

Roma, 20 ottobre 2018

tecnici impediscono all'impianto di frantumazione, che riceve il pacco auto (CER 16 01 06), di accertare che effettivamente siano state eseguite tutte le operazioni attinenti alla messa in sicurezza del veicolo fuori uso da parte del centro di raccolta. In particolare risulta quasi impossibile controllare ed accertare che il centro di raccolta abbia rimosso o neutralizzato tutti gli airbag dal VFU, nonostante gli attenti controlli visivi e una premacinazione a campione di qualche pacco auto. Risulta indispensabile un sistema di controllo costante e puntuale da parte degli enti preposti sull'espletamento di tutte le operazioni attinenti alla messa in sicurezza dei veicoli fuori uso, nonché sulle operazioni attinenti all'attività di demolizione (riciclaggio gomme, plastiche, vetri, ecc). **Di grande supporto sarebbe l'attività svolta dai Costruttori di veicoli, i quali dovrebbero affidare la gestione dei veicoli fuori uso solo a centri di raccolta che dimostrino performance ambientali elevate sia in riferimento alle operazioni per la messa in sicurezza dei VFU che per l'attività di demolizione (pezzi di ricambio, riciclaggio gomme, plastiche, vetri, ecc).** Non da ultimo, sarebbe quanto mai necessario istituire **l'obbligo, per i centri di raccolta, di essere in possesso di una perizia asseverata, rilasciata da un professionista, che garantisca il rispetto dei requisiti minimi dell' Allegato I del D.Lgs. 209/2003 e che tale perizia sia parte integrante dell'autorizzazione all'esercizio.**

● **BAT ('Best Available Techniques') a tutti gli impianti di frantumazione**

Una delle maggiori criticità che ad oggi si riscontra nel campo della frantumazione di veicoli fuori uso e rottami metallici è la presenza di una moltitudine di micro impianti che non sono dotati delle BAT e non hanno tecnologie che consentano un recupero spinto dei rifiuti derivanti dalla frantumazione stessa. Lo scopo principale di questi piccoli impianti è solamente quello di ricavare il ferro dalla frantumazione, il quale rappresenta la principale fonte di business, tralasciando tutta una serie di trattamenti che invece sono indispensabili al raggiungimento dei target imposti dalla Ue. In conclusione si auspica **l'applicazione obbligatoria delle BAT a tutti gli impianti di frantumazione.**

Roma, 20 ottobre 2018

● **Recupero energetico del fluff**

La principale collocazione ad oggi del fluff è a smaltimento presso le discariche. Una possibile alternativa a tale situazione è rappresentata dalla produzione di CSS dal car fluff, ma questa presenta numerosi profili critici che rendono ad oggi molto difficoltosa tale strada. Le criticità tecniche legate alla composizione eterogenea del fluff rappresentano uno scoglio difficile da oltrepassare, per non parlare delle continue incertezze legate alla normativa sulla classificazione sui rifiuti che frenano gli ingenti investimenti economici che sono necessari per sviluppare tecnologie adatte al trattamento del fluff per la produzione di CSS.

Si auspica l'individuazione di misure atte a sviluppare e incentivare il riciclaggio dei rifiuti provenienti dal trattamento dei veicoli fuori uso, con particolare riferimento ai rifiuti provenienti da impianti di frantumazione dotati delle Migliori Tecniche disponibili, e rimuovere gli ostacoli per il recupero energetico dei rifiuti non riciclabili.

Il Presidente
Mauro Grotto