

# 16 Tessile



## 16.1 Andamento del settore a livello nazionale

### 16.1.1 Inquadramento normativo

I rifiuti tessili di origine urbana sono regolamentati dalla normativa in materia di rifiuti contenuta nella parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

Ai fini della classificazione alla frazione tessile da raccolta differenziata, sono attribuiti i seguenti codici CER:

- ▶ CER 200110 - abbigliamento
- ▶ CER 200111 - prodotti tessili

L'origine come rifiuto urbano colloca questa frazione sotto il diretto controllo dei Comuni o dei gestori che provvedono direttamente o tramite soggetti convenzionati a effettuare il servizio di raccolta.

La raccolta differenziata, ove istituita, è finalizzata al recupero e sono necessari i seguenti requisiti legislativi per l'affidamento del servizio:

- ▶ per la fase di raccolta e trasporto l'iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali nella categoria 1 e in classe adeguata alla popolazione servita (da A a F);
- ▶ per la fase di recupero l'autorizzazione alla gestione d'impianto che può essere:
  - in procedura ordinaria (art. 208 D.Lgs. 152/06) con atto rilasciato dall'Ente territoriale competente (Regione o Provincia) che fissa, caso per caso, le condizioni del recupero e le quantità autorizzate;
  - in procedura semplificata a seguito di comunicazione (art. 216 D.Lgs. 152/06) per il recupero di rifiuti speciali non pericolosi secondo le procedure indicate nel DM 05/02/1998 e con limiti quantitativi riportati nell'allegato IV dello stesso decreto.

Per quanto concerne le attività di import-export, i rifiuti tessili ricadono nel regolamento comunitario CE 1013/2006 del 14 Giugno 2006 e sono individuati nella lista verde alla voce "B3030 rifiuti tessili".

L'esportazione dalla Comunità europea di rifiuti tessili verso Paesi terzi può prevedere il divieto, oppure la notifica, oppure solo obblighi generali d'informazione (allegato VII).

L'importazione nella Comunità europea di rifiuti tessili da Paesi terzi è consentita solo se:

- ▶ proveniente da Paesi ai quali si applica la decisione OCSE (con notifica);
- ▶ proveniente da Paesi aderenti alla Convenzione di Basilea (con notifica).

### 16.1.2 La raccolta

L'attività di raccolta differenziata degli indumenti usati e prodotti tessili viene svolta a titolo professionale e in forma permanente sul territorio comunale. Se espressamente autorizzata dal Comune/gestore, può essere integrata anche con raccolte occasionali. La raccolta e il trasporto terminano con l'accettazione all'impianto di recupero.

#### Raccolta permanente

La raccolta viene svolta con periodicità programmata utilizzando appositi contenitori posizionati su suolo pubblico e presso le isole ecologiche. Al fine di poter garantire lo svolgimento di un regolare servizio, sono stati concordati tra ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani) e CONAU, (Consorzio Nazionale Abiti e Accessori Usati), nell'ambito dello specifico allegato tecnico all'Accordo di programma sulla raccolta della frazione tessile i seguenti standard minimi:

#### Contenitori stradali:

- ▶ caratteristiche = contenitori metallici con apertura a maniglione (2.000 litri);
- ▶ numero = 1 ogni 1.500 abitanti;
- ▶ frequenza della raccolta: = settimanale: mag/giu/lug/sett/ott/nov - bisettimanale: gen/feb/mar/apr/ago/dic.

# 16 Tessile



**Tabella 16.1. Requisiti minimi per l'iscrizione alla categoria 1**

Abitanti serviti	< 5.000	> 5.000 < 20.000	> 20.000 < 50.000	> 50.000 < 100.000	> 100.000 < 500.000	> 500.000
numero addetti (*)	1	1	4	4	10	12
numero veicoli (*)	1	2	2	3	9	11

(\*) allegato B delibera 30/01/2003 prot. 01/CN/Albo del 03/02/2003 – requisiti minimi per l'iscrizione nella cat. 1 relativa a raccolta e trasporto di rifiuti ingombranti/raccolta differenziata di rifiuti urbani.

Fonte: CONAU

## Raccolta occasionale

Il D.Lgs. 152/2006 parte IV non regola espressamente il caso. Secondo prassi, la raccolta occasionale a titolo gratuito, non professionale che non persegue finalità lucrative, è svolta da Enti o Associazioni con finalità benefiche. I materiali raccolti sono ceduti all'Ente/Associazione che ha la facoltà di commercializzarli con il vincolo di assicurarne il recupero.

La raccolta è comunque svolta previa stipula di una convenzione temporanea limitata nel tempo con il Comune/gestore e deve indicare le seguenti condizioni operative di massima:

- ▶ un massimo di due ricorrenze l'anno per un periodo massimo a evento di 2 giorni;
- ▶ indicazione degli operatori professionali coinvolti: il trasportatore e l'impianto di recupero, oltre le relative autorizzazioni.

Il trasporto del materiale deve essere effettuato da operatori regolarmente autorizzati e in possesso dell'iscrizione Albo gestori ambientali cat. 1, e specifica classe in base alla popolazione servita. Tali operatori dovranno essere in grado di emettere regolare formulario qualora siano trasportatori nazionali al fine di garantire la piena tracciabilità dei flussi di rifiuto. Nel caso siano trasportatori esteri questi dovranno essere iscritti all'Albo gestori ambientali, sezione transfrontalieri, cat. 1 e, qualora il materiale raccolto sia destinato a impianto straniero ubicato all'interno di un Paese indicato dalla lista verde, dovranno accompagnare il materiale raccolto con l'Allegato VII, come previsto dal Regolamento CE 1013/2006:

- ▶ gli stazionamenti dei veicoli in configurazione di trasporto, nonché le soste tecniche per le operazioni di trasbordo, ivi compreso quelle effettuate con cassoni e dispositivi scarrabili non devono superare le quarantotto ore, escludendo dal computo i giorni interdetti alla circolazione (cfr. art. 193, comma 11, D.Lgs. 152/06 s.m.i.);
- ▶ deve essere garantita la tracciabilità attraverso le registrazioni obbligatorie previste per il trasporto professionale dei rifiuti, restituendo la documentazione prodotta al Comune/gestore;
- ▶ qualora la raccolta avvenga su più Comuni, deve essere gestito separatamente il quantitativo raccolto per singolo Comune.

### 16.1.3 Il recupero

Al termine del processo di recupero, come risultato finale, è possibile ottenere le seguenti alternative:

- ▶ la qualifica di "indumenti e accessori di abbigliamento" utilizzabili direttamente in cicli di consumo;
- ▶ la qualifica di "materie prime secondarie per l'industria tessile".

Le frazioni che si ottengono dal trattamento vengono destinate mediamente per il 68% a riutilizzo, per il 25% a riciclo e per il 7% a smaltimento. Il processo di recupero può essere scomposto in più fasi, quali:

### Messa in riserva (R13)

In questo caso l'attività riguarda il solo deposito prima dell'invio alle successive fasi di trattamento. Nel caso d'impianti autorizzati in procedura semplificata, il passaggio tra diversi siti per l'attività R13 è consentito esclusivamente per una sola volta (cfr. art. 6, comma 8, DM 5 Febbraio 1998 s.m.i.).

# 16 Tessile



## Operazioni di recupero (R12)

All'interno di tale autorizzazione si comprendono le operazioni preliminari precedenti il recupero, incluso il pretrattamento come tra l'altro la cernita, la compattazione, il ricondizionamento, il raggruppamento prima di una delle operazioni da R1 a R11 (v. nota 7 all'allegato C D.Lgs. 152/06 come modificato). In mancanza di previsione dell'operazione R12 nelle norme tecniche per il recupero in regime semplificato di cui al citato DM 5 Febbraio 1998, tale operazione può solo essere svolta in procedura ordinaria ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

## Trattamento (R3)

Questa fase si suddivide in:

- ▶ selezione: corrispondente a una verifica visiva svolta sia per rimuovere materiali estranei che per effettuare classificazioni merceologiche secondo le esigenze commerciali;
- ▶ igienizzazione: corrispondente a qualsiasi trattamento atto a garantire il raggiungimento delle specifiche microbiologiche individuate al punto 8.9.3 del DM 05/02/1998 quali:
  - carica aerobica mesofila < 106/g
  - streptococchi fecali < 102/g
  - salmonelle assenti su 20 g

Qualora il gestore dell'impianto dimostri con opportuni controlli microbiologici che gli indumenti usati e gli accessori di abbigliamento selezionati risultino già conformi alle specifiche richieste per l'immissione al consumo, il processo d'igienizzazione si potrebbe ritenere facoltativo, in quanto, secondo l'art. 184 ter comma 2 D.Lgs. 152/06, l'operazione di recupero può consistere semplicemente nel controllare i rifiuti per verificare se soddisfano i criteri elaborati conformemente alle condizioni previste dalla legge per la cessazione dello status di rifiuto.

### 16.1.4 Dati nazionali sulla raccolta

Nella Tabella 16.2 si mettono a confronto i dati relativi alla produzione nazionale di rifiuti urbani con la raccolta differenziata totale e la raccolta specifica della frazione tessile. Si può notare come la percentuale di raccolta della frazione tessile dal 2001 al 2010 sia aumentata, passando dallo 0,16% allo 0,25%, anche se resta sostanziale la differenza tra le aree del Nord, del Centro e del Sud Italia.

Nella Tabella 16.3 il valore pro-capite di 1,3 chili/abitante anno di frazione tessile raccolto nell'anno 2010 è ancora molto distante dai potenziali 3-5 chili pro-capite di rifiuti tessili differenziabili.

Nella Tabella 16.4 vengono rappresentati i quantitativi di frazione tessile dell'intera raccolta nazionale che vengono gestiti dal CONAU (nel 2010 circa il 55%).

**Tabella 16.2. Produzione nazionale rifiuti urbani e raccolte differenziate (kton e %) – 2001/2010**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Produzione Nazionale Rifiuti Urbani	29.409	29.864	30.034	31.150	31.664	32.508	32.548	32.471	32.109	32.479
Raccolta differenziata	5.115	5.739	6.339	7.067	7.672	8.374	8.958	9.937	10.776	11.453
	17,4%	19,2%	21,1%	22,7%	24,2%	25,8%	27,5%	30,6%	33,6%	35,3%
Raccolta frazione tessile	47,1	54,0	50,0	56,5	63,3	70,3	73,4	80,3	71,5	80,3
	0,16%	0,18%	0,17%	0,18%	0,19%	0,22%	0,22%	0,24%	0,22%	0,25%

Fonte: ISPRA, Rapporto rifiuti urbani 2012

**Tabella 16.3. Valori medi pro-capite (kg/ab/anno) – 2003/2010**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Rifiuti Urbani	524	533	539	550	546	540	532	536
Raccolta differenziata tessile	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,3	1,2	1,3

Fonte: ISPRA, Rapporto rifiuti urbani 2012

# 16 Tessile



**Tabella 16.4. Quantitativo gestito da CONAU della raccolta differenziata della frazione tessile (kton e %) – 2003/2011**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
CONAU	-	23,0	31,5	33,2	34,8	35,1	39,7	44,3	50,7
% sul dato nazionale (*)	-	40,7%	49,8 %	47,2 %	47,4 %	43,7%	55,5%	55,2%	-

(\*) Valore percentuale sul dato nazionale relativo alla raccolta differenziata della frazione tessile

Fonte: CONAU

Nelle seguenti tabelle viene presentato in dettaglio il quantitativo gestito da CONAU della raccolta differenziata della frazione tessile suddividendolo in base al codice CER. Per quanto riguarda la raccolta differenziata della frazione tessile suddivisa per Regioni si può notare come siano le Regioni del Nord a trainare la raccolta (Lombardia 17.892 tonnellate, Piemonte 8.516 tonnellate e Veneto 7.536 tonnellate), mentre le Regioni del Sud, se si esclude la Campania con 2.087 tonnellate, di fatto non intercettano rifiuti di materiale tessile.

**Tabella 16.5. Quantitativo gestito da CONAU della raccolta differenziata della frazione tessile suddiviso per codice CER costituenti la frazione tessile (ton) - 2011**

CER 200110	CER 200111	CER 200110+200111
48.757	1.996	50.753

Fonte: CONAU

**Tabella 16.6. Quantitativo gestito da CONAU della raccolta differenziata della frazione tessile suddiviso per Regioni (ton) - 2011**

<b>Abruzzo</b>	797	<b>Campania</b>	2.087	<b>Liguria</b>	878
<b>Emilia Romagna</b>	5.884	<b>Lazio</b>	321	<b>Lombardia</b>	17.892
<b>Marche</b>	236	<b>Piemonte</b>	8.516	<b>Toscana</b>	3.561
<b>Umbria</b>	283	<b>Veneto</b>	7.536	<b>Friuli Venezia Giulia</b>	2.763
<b>TOTALE</b>			<b>50.754</b>		

Fonte: CONAU

## 16.1.5 Potenzialità di sviluppo del settore

Al fine di incrementare, diffondere e sviluppare su tutto il territorio italiano la raccolta differenziata dei rifiuti tessili e degli abiti usati è stato sottoscritto, in data 7 Marzo 2012, da ANCI e CONAU un protocollo d'intesa per la raccolta differenziata della frazione tessile.

Tale intesa fissa, in un apposito modello di convenzione operativa e relativo allegato tecnico, i requisiti ottimali per lo svolgimento del servizio di raccolta e recupero dei rifiuti tessili che gli operatori devono offrire ai Comuni: standard qualitativi, tipologia di cassonetti, frequenze della raccolta, caratteristiche degli impianti di trattamento, etc.; questo al fine di garantire una maggiore omogeneità sul territorio nazionale delle condizioni della raccolta e incentivarla attraverso la promozione della quantità e della qualità dei materiali raccolti, la corretta gestione dei rifiuti tessili da parte di operatori autorizzati, garantendo al contempo la tracciabilità dei rifiuti per l'avvio a effettivo recupero degli stessi.

Oltre ai vantaggi in termini ambientali, economici e sociali, l'Accordo consente ai Comuni di disporre di un servizio di raccolta della frazione tessile senza oneri per le casse comunali, organizzato secondo standard di efficienza, che porterà all'aumento della relativa quota di recupero con conseguente riduzione del costo di smaltimento in discarica. In aggiunta, ove pattuito, al Comune potrà essere riconosciuto dall'azienda che svolgerà il servizio, un contributo in relazione al valore di mercato dei materiali recuperati, che l'Ente potrà destinare, ad esempio, a campagne di comunicazione e sensibilizzazione della cittadinanza alle raccolte differenziate. Inoltre i Comuni potranno avvicinarsi agli obiettivi fissati dal D.Lgs. 152/2006 in tema di raccolta differenziata (entro fine 2012 il 65%) e di effettivo riciclo dei rifiuti domestici (entro il 2020 pari al 50%). Grazie a questo Accordo si stima che si possa presto raggiungere una raccolta di 3-5 chili/abitante anno di rifiuti di frazione tessile, pari a circa 240.000 tonnellate complessive.

# 16 Tessile



Con l'intento di rafforzare il proprio impegno nella diffusione della raccolta differenziata della frazione tessile, CONAU ha anche avviato una collaborazione con ANCITEL Energia e Ambiente, società del Gruppo ANCI, al fine di fornire uno strumento di monitoraggio ai Comuni rispetto ai quantitativi di frazione tessile raccolti e trattati. L'Accordo, firmato in data 1 Giugno 2012, prevede infatti la comunicazione, da parte di tutti i sottoscrittori dell'Accordo ANCI-CONAU, dei dati relativi alla raccolta della frazione tessile alla Banca Dati ANCITEL consentendo in questo modo ai Comuni iscritti di controllare i dati di raccolta e monitorare costantemente e in tempo reale i flussi di rifiuti presenti sul proprio territorio.

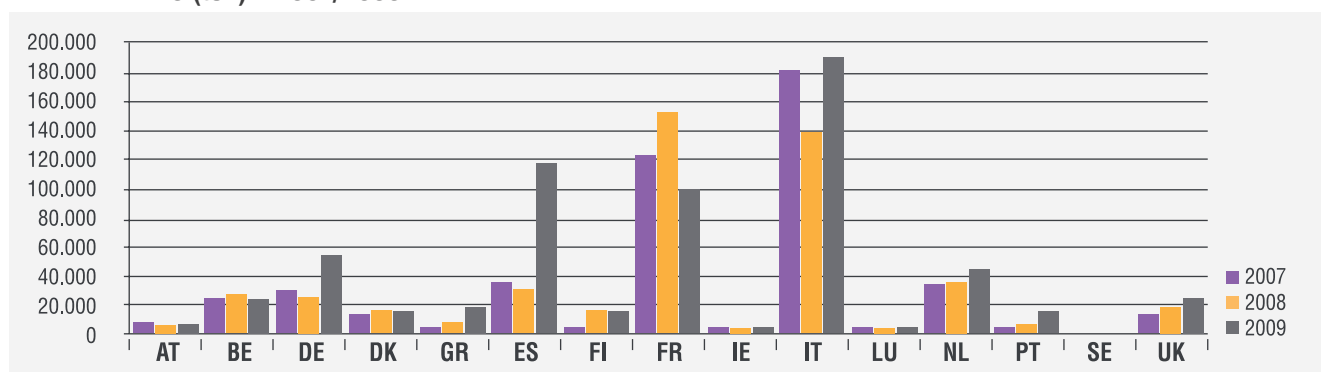
# 17 Veicoli fuori uso



## 17.1 Valutazione del contesto di mercato internazionale

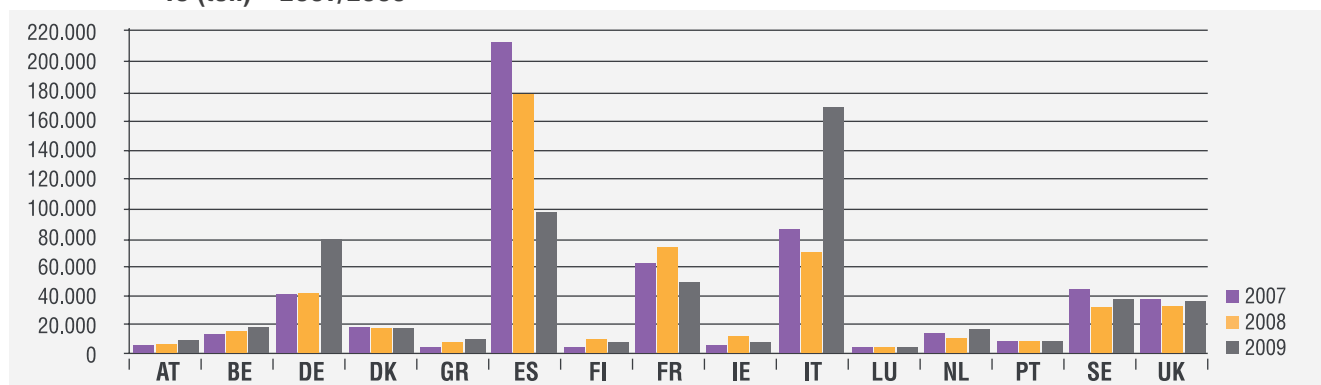
Nei grafici di seguito riportati si evidenzia l'andamento del settore della demolizione dei veicoli nei diversi Stati europei, mettendo a confronto gli anni 2007, 2008 e 2009. In particolare, sono state prese in considerazione le quantità dei materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita (tonnellate/anno) avviate a reimpiego, riciclaggio, recupero di energia e smaltimento.

**Figura 17.1. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: reimpiego nell'UE 15 (ton) – 2007/2009**



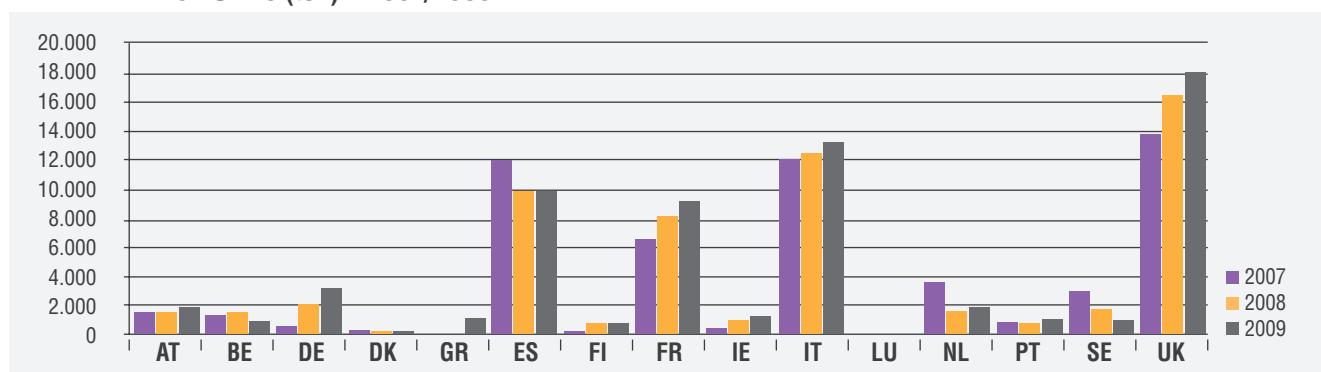
Fonte: Eurostat

**Figura 17.2. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: riciclaggio nell'UE 15 (ton) – 2007/2009**



Fonte: Eurostat

**Figura 17.3. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: recupero di energia nell'UE 15 (ton) – 2007/2009**

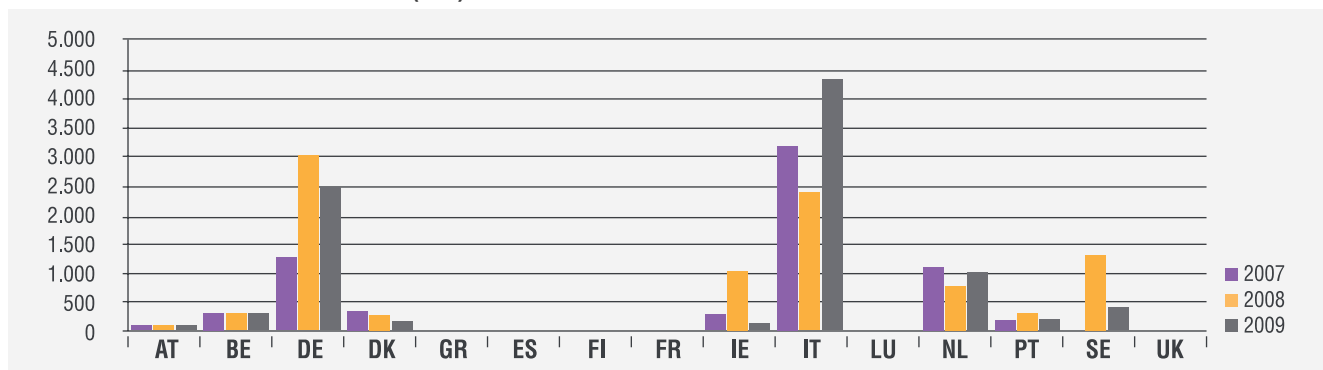


Fonte: Eurostat



# 17 Veicoli fuori uso

**Figura 17.4. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: smaltimento in discarica nell'UE 15 (ton) – 2007/2009**



Fonte: Eurostat

Dalle figure si può evincere che l'Italia nel 2009 (ultimo anno disponibile per i dati Eurostat) risulta al primo posto per quel che riguarda il reimpiego dei materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita e si pone al secondo posto relativamente al riciclaggio e al recupero di energia degli stessi materiali.

Infine nella Figura 17.4, si evidenzia come tuttavia l'Italia superi gli altri Stati europei anche per quel che riguarda l'invio a smaltimento dei rifiuti provenienti da veicoli a fine vita: ciò è dovuto al fatto che il *Car-Fluff* viene conferito per la maggior parte in discariche dedicate. Infatti, in Italia, per la gestione del *Car-Fluff* non si sono ancora realizzate soluzioni tecnologiche alternative alla discarica o al trasporto transfrontaliero.

## 17.2 Andamento del settore a livello nazionale

Il settore della demolizione dei veicoli 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 eliminare rifiuti provenienti da veicoli a motore e componenti di veicoli giunti al termine del ciclo di vita e promuovere il riuso, il riciclaggio e altre forme di recupero dei veicoli.

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 sopra citato decreto prevede il raggiungimento dei seguenti obiettivi di reimpiego, recupero e riciclaggio, recepiti integralmente nella normativa nazionale:

- ▶ 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 riciclaggio deve essere almeno dell'80% del peso medio per veicolo per anno e quindi la percentuale di recupero energetico pari al 5%;
- ▶ 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 riciclaggio. 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 riciclaggio dovrà essere almeno dell'85% del peso medio per veicolo e per anno e quindi la percentuale di recupero energetico pari al 10%.

Di seguito si evidenzia la situazione italiana relativamente al raggiungimento di questi due distinti obiettivi (reimpiego + riciclaggio; reimpiego + recupero totale) nel 2009, ultimo anno disponibile.

**Tabella 17.1. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita (ton) - 2009**

Reimpiego	Riciclaggio	Recupero di energia	Recupero totale	Smaltimento
(A)	(B1)	(C1)	(D1=B1+C1)	(E1)
190.561	155.689	13.345	169.031	4.331

Fonte: Eurostat

# 17 Veicoli fuori uso


**Tabella 17.2. Materiali ottenuti dalla frantumazione dei veicoli giunti a fine vita (ton) - 2009**

Materiali di frantumazione	Riciclaggio (B2)	Recupero di energia (C2)	Recupero totale (D2=B2+C2)	Smaltimento (E2)
Detriti ferrosi (acciaio)	695.449	-	695.449	-
Metalli non ferrosi (alluminio, rame, zinco, piombo, etc.) 191002	34.376	-	34.376	-
Frazione leggera di frantumazione 191003+191004	-	21.279	21.279	203.204
Altro	-	-	-	-
Totale	729.825	21.279	751.104	203.204

Fonte: Eurostat

**Tabella 17.3. Monitoraggio di (parti di) veicoli a fine vita esportati per essere sottoposti a trattamento ulteriore (ton) – 2009**

Peso totale dei veicoli fuori uso esportati	Riciclaggio/reimpiego complessivo di (parti di) veicoli fuori uso esportati (F1)	Recupero complessivo di (parti di) veicoli fuori uso esportati (F2)	Smaltimento complessivo di (parti di) veicoli fuori uso esportati (F3)
60.796	51.526	55.960	4.835

Fonte: Eurostat

**Tabella 17.4. Reimpiego, recupero e riciclaggio totali (ton) – 2009**

Reimpiego	Riciclaggio totale	Recupero totale	Totale reimpiego + riciclaggio	Totale reimpiego + recupero
(A)	(B1 + B2 + F1)	(D1 + D2 + F2)	(X1 = A + B1 + B2 + F1)	(X2 = A + D1 + D2 + F2)
190.561	937.037	976.096	1.127.598	1.166.657

Fonte: Eurostat

**Tabella 17.5. Tassi di reimpiego e riciclaggio e di reimpiego e recupero (ton e %) - 2009**

Numero complessivo di veicoli fuori uso (W)	n.	1.610.137
Peso totale veicoli (W1)	Ton	1.379.027
Tasso di reimpiego e riciclaggio (X1/W1)	%	81,8
Tasso di reimpiego e recupero (X2/W1)	%	84,6

Fonte: Eurostat

## 17.3 Problematiche e potenzialità di sviluppo del settore

### 17.3.1 La radiazione per esportazione

I veicoli radiati per demolizione nel 2009 rappresentano il 77% delle radiazioni totali, per esportazione circa il 22% e per altre cause circa l'1%. Le radiazioni per demolizione evidenziano un incremento di circa il 31%, passando da 1,3 milioni di veicoli radiati nel 2008 agli oltre 1,7 milioni del 2009. Tale incremento è stato sicuramente influenzato dall'incentivazione statale concessa nel 2009 per la rottamazione dei veicoli con età superiore ai 10 anni.

Il 2010 ha subito gli effetti degli incentivi alla rottamazione per i primi sei mesi circa dell'anno; successivamente l'utilizzo della formalità di radiazione per esportazione è riaumentata attestandosi a circa il 28% del totale, mentre nell'anno 2011 la quota dei veicoli esportati sul totale del ritirato dalla circolazione si attesta a 36%.

Come si può evincere dai dati in Tabella 17.6, con la fine della campagna d'incentivi governativi alla rottamazione che ha condotto obbligatoriamente i veicoli a essere demoliti in impianti autorizzati, si è assistito alla forte crescita del fenomeno dell'esportazione degli autoveicoli al fine dichiarato (ma non sempre effettivo) di essere reimmatricolati in Paesi dell'Est Europa o del Mediterraneo.



# 17 Veicoli fuori uso


**Tabella 17.6. Radiazioni delle autovetture secondo le principali cause (n.) - 2007/2011**

	2007	2008	2009	2010	2011
Demolizione	1.692.136	1.336.871	1.750.149	1.354.941	1.029.592
Esportazione	780.493	760.320	493.547	560.721	623.843
Altre cause/N.I.	15.475	13.840	20.503	35.995	42.591

Fonte: ACI

L'abuso di questa pratica, come di seguito descritta, sta determinando forti distorsioni nel mercato della rottamazione degli autoveicoli.

Il veicolo è un bene mobile registrato e la responsabilità derivante da possesso e uso di un veicolo è in capo all'intestatario dello stesso. In caso di contestazioni, affinché la responsabilità non venga più imputata all'intestatario, deve essere disponibile un atto che dia evidenza che la stessa sia decaduta, passando in capo a un altro soggetto. L'atto principale che attesta tale situazione è un contratto di compravendita, dove la proprietà del bene passa all'acquirente al momento del perfezionamento del contratto, che ne diventa responsabile. Altro esempio è la cessione del bene a un centro di raccolta autorizzato, il quale rilascia il certificato di rottamazione ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs. 209/03 e s.m.i. che libera il proprietario dalla responsabilità penale, civile e amministrativa connessa alla proprietà e alla corretta gestione del veicolo stesso. In tal caso il centro di raccolta diventa responsabile della procedura di demolizione. All'estremo, in caso di furto, la denuncia alla competente autorità di pubblica sicurezza declina la responsabilità del proprietario ed è valevole anche ai fini della pratica assicurativa e dell'interruzione del pagamento della tassa di possesso.

Nel caso di esportazione di un veicolo all'estero l'art. 103 del Nuovo Codice della Strada (NCdS) prevede che *“la parte interessata, intestataria di un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio, o l'avente titolo deve comunicare al competente ufficio del P.R.A. entro sessanta giorni la definitiva esportazione all'estero del veicolo stesso”*; inoltre, viene sottolineato come la cancellazione dal registro avvenga dopo la definitiva esportazione del veicolo. Nella prassi, però, la radiazione viene presentata prima che il veicolo sia effettivamente trasferito e reimmatricolato all'estero.

In considerazione di ciò, l'Automobile Club Italia (ACI) ha messo a disposizione un modulo di dichiarazione sostitutiva di definitiva esportazione per privati o persone giuridiche, dove l'interessato dichiara di aver definitivamente esportato il veicolo, indicando esclusivamente il Paese di destinazione e non il nuovo intestatario. Ciò porta alla situazione che la sola dichiarazione di voler esportare consente di radiare il veicolo dal Pubblico Registro Automobilistico (PRA), indipendentemente dal fatto che ne venga accertata l'effettiva esportazione. Il contrasto con i disposti normativi è palese in quanto il NCdS, al suddetto articolo 103, consente la radiazione per definitiva esportazione e non conseguentemente alla sola manifestazione della volontà di esportare. Il fatto che nella modulistica venga specificato che in caso di mancata esportazione per cause sopravvenute, la normativa vigente in materia di tutela ambientale non consente la conservazione dei veicoli fuori uso in aree pubbliche o private e prevede l'obbligo di smaltimento tramite un centro di raccolta autorizzato, formalizza l'ipotesi che la cessazione della circolazione al PRA per esportazione del veicolo non sia conseguente alla reale vendita del veicolo all'estero e non faccia pubblicità del nuovo intestatario. Evidenza di tale prassi è data dal fatto che, negli ultimi anni, sempre più frequenti sono state le radiazioni effettuate con causale relativa all'esportazione, in particolare da quando con l'entrata in vigore del D.Lgs. 209/03, art. 15 comma 11 bis, è stata soppressa dal 2006 la possibilità di ricorrere alla formalità di *“radiazione per circolazione su area privata”*, formalità che purtroppo già dal 1998 era diventata sempre più frequente fino a raggiungere un'incidenza rispetto al radiato per demolizione del 20%. Immediatamente a seguire, e ne danno evidenza anche i dati ACI, il fenomeno si è riversato sull'unica formalità alternativa alla radiazione per demolizione ancora applicabile senza controlli e interventi di terzi e cioè la *“radiazione per esportazione”*.

Va inoltre specificato che, 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) risultando quindi, a tutti gli effetti, non più in possesso del veicolo. Ciò determina la seguente 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;
- ▶ non essendo stato depositato al PRA nessun atto di compravendita, la proprietà, e con essa la responsabilità, del bene non è passata a nessun nuovo intestatario.

# 17 Veicoli fuori uso



Viene perciò a mancare la caratteristica principale della pubblicità propria dei beni mobili registrati. Pertanto, al momento della radiazione per esportazione, il veicolo ancora presente sul territorio nazionale entra in un limbo. Esso, non è più un bene mobile registrato, e non è all'interno di un centro di raccolta per veicoli fuori uso che se ne è assunto la responsabilità della demolizione. Si perde tra l'altro ogni traccia del veicolo per mancanza dei dati di un intestatario, e anche se effettivamente esportato, non sarà mai chiaro chi ne sarà il proprietario nel Paese di destino sul quale far vertere le responsabilità.

In seguito alle considerazioni di cui sopra e al fine di bloccare il fenomeno trattato si auspica che Governo e/o Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adottino iniziative per porre fine alla pratica evidenziata, che si sostanzia in un possibile ampliamento di mercati illeciti, contrari a ogni tipo di tutela ambientale e di pubblica sicurezza, nonché alla sottrazione di parti di ricambio e materiali di recupero alla filiera nazionale della demolizione dei veicoli. A tal fine sarebbe opportuno sviluppare le possibilità offerte dagli accordi europei al fine di consentire l'applicazione di quanto previsto dall'art. 103 del NCdS e quindi di impedire che la responsabilità del proprietario precedente, e i relativi oneri, cessino prima che il veicolo sia definitivamente conferito al nuovo proprietario nel Paese di destino.

## 17.3.2 Avvio del sistema di raccolta e gestione degli PFU derivanti da veicoli a fine vita

In data 8 Giugno 2011 è stato pubblicato il DM 11 Aprile 2011, n. 82 relativo alla *“Regolamento per la gestione degli pneumatici fuori uso (PFU), ai sensi dell'articolo 228 del Decreto legislativo 3 Aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni e integrazioni, recante disposizioni in materia ambientale.”*

All'art. 7 del decreto viene dettata una particolare disciplina per la gestione degli PFU derivanti dai veicoli fuori uso che fissa la copertura dei costi di raccolta e gestione degli PFU avviati a trattamento tramite un fondo, appositamente costituito presso l'ACI, alimentato dal Contributo ambientale riscosso dal venditore all'atto della vendita di ogni nuovo veicolo nel territorio nazionale, applicabile a partire dal 7 Ottobre 2011. Inoltre si stabilisce che sulla base di un successivo decreto vengano determinati i parametri tecnici per l'applicazione e l'entità del contributo, individuata da un Comitato di gestione degli PFU provenienti dai veicoli a fine vita, composto da rappresentanze dei produttori, importatori, rivenditori, demolitori di autoveicoli, nonché dei produttori e importatori degli pneumatici, e dei consumatori, sotto la presidenza ACI.

In data 26 Aprile 2012 è stato pubblicato il decreto direttoriale del Ministero dell'Ambiente n. 3.271 con il quale è stata fissata, per ogni tipologia di veicolo, la misura del contributo PFU, valida per l'anno 2012, per la gestione degli pneumatici fuori uso derivanti da demolizione di veicoli.

Il decreto, atteso da tempo, emanato in attuazione dell'art. 7, comma 5, del DM n. 82/2011, prevede che i rivenditori di veicoli provvedano alla riscossione del contributo a partire dall'11 Maggio 2012, mentre il Decreto Ministeriale n. 82 fissava l'avvio del sistema 120 giorni dopo la pubblicazione, cioè il 7 Ottobre 2011.

Il citato decreto direttoriale del MATTM ha individuato nell'11 Maggio 2012 il momento in cui è necessario provvedere alla riscossione del Contributo ambientale in occasione delle immatricolazioni di nuovi veicoli, al fine di disporre delle risorse economiche per il trattamento degli PFU provenienti dalla demolizione degli autoveicoli. Inoltre il MATTM, con una nota del 17 Maggio 2012 a firma del Direttore Generale inviata al Comitato, ha chiarito che dalla stessa data dell'11 Maggio decorre anche il momento in cui il Fondo, costituito presso l'ACI, assumerà l'onere dei costi di trattamento degli PFU provenienti dagli impianti di demolizione degli autoveicoli.

Lo slittamento della data di partenza dell'avvio del ritiro gratuito degli PFU presso i demolitori ha prodotto numerose criticità presso gli impianti di demolizione e costretto gli stessi a provvedere direttamente, e a proprie spese, all'avvio al recupero degli PFU prodotti in questi mesi.

Considerando che il Comitato non è ancora in grado di garantire la raccolta, il settore dell'autodemolizione ha dimostrato il disagio e le difficoltà riscontrate a fronte del ritardo nel definire le modalità di organizzazione del sistema di gestione degli PFU.

Di conseguenza, il Comitato il 19 Luglio 2012 ha convenuto sulla necessità di fornire un sostegno alle imprese che presentino situazioni di criticità nella gestione degli PFU provenienti dalla demolizione degli autoveicoli e ha pertanto emanato la deliberazione avente a oggetto *“Regole per la gestione degli PFU avviati a trattamento a partire dall'11 Maggio 2012”*, la quale prevede che:

- ▶ le partite avviate a trattamento non potranno essere inferiori a 3 tonnellate per singolo trasporto e i quantitativi stessi dovranno essere coerenti con il numero di veicoli ritirati a partire dall'11 Maggio 2012 e radiati presso il PRA;

# 17 Veicoli fuori uso



- ▶ per ciascuna partita l'impresa che intende chiedere il rimborso dovrà emettere una fattura a carico del Fondo di cui al comma 5 dell'art. 7 del DM 82/2011, alla quale andranno allegata copia conforme della fattura quietanzata emessa da chi ha effettuato il trasporto e il trattamento e la certificazione che gli PFU oggetto della stessa sono stati effettivamente avviati a trattamento con recupero di materia;
- ▶ i costi rimborsabili (relativi a trasporto e trattamento con recupero di materia) non potranno essere superiori al costo di servizio che il Comitato stabilirà all'avvio del sistema e dovranno essere compatibili con le disponibilità di cassa.

### 17.3.3 SISTRI – Tracciabilità dei veicoli fuori uso

Il DM 17 Dicembre 2009 ha istituito il SISTRI, un sistema elettronico che consente di monitorare e acquisire, in tempo reale, i dati sulla movimentazione dei rifiuti speciali, nonché le informazioni sulla gestione dei rifiuti urbani.

Dopo numerose modifiche e abrogazioni, nonché appelli delle categorie interessate dovuti al mancato funzionamento del sistema con la Legge 7 Agosto 2012, n. 134 recante "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 22 Giugno 2012, n. 83, recante misure urgenti per la crescita del Paese" è stata disposta la sospensione del termine di entrata in operatività del Sistema SISTRI (che la Legge n. 148/11 aveva fissato al 30/06/2012), fino al compimento delle verifiche di funzionalità del sistema stesso e, comunque, non oltre il 30 Giugno 2013, e la sospensione del pagamento dei contributi dovuti dagli utenti per l'anno 2012.

Sulla materia è stato recentemente pubblicato il DM 25/5/12, n. 141, recante modifiche e integrazioni alla disciplina SISTRI, che introduce solo alcune semplificazioni al sistema di tracciabilità dei rifiuti richieste dal sistema imprenditoriale e allinea la disciplina regolamentare alle modifiche già apportate, seppur solo in via sperimentale, sul sistema informatico.

Il SISTRI potrebbe rappresentare un valido sistema per garantire la tracciabilità dei veicoli fuori uso e assicurare un puntuale monitoraggio della gestione degli stessi se a esso venissero apportate alcune sostanziali semplificazioni operative, come riportate in seguito nel testo, che le Associazioni di rappresentanza del settore hanno già più volte segnalato e proposto agli uffici del MATTM.

Le Associazioni di rappresentanza degli autodemolitori, sin dall'avvio del SISTRI, hanno sempre sostenuto l'imprescindibilità dell'esistenza dell'interoperabilità per le aziende del settore in considerazione della numerosità delle operazioni da registrare in relazione alle quali si rende necessario far interagire i due sistemi informatici (SISTRI e gestionale aziendale) e assegnare la possibilità al registro cronologico SISTRI di svolgere anche le funzioni tutt'ora previste dal registro P.S. di cui al DM 16 Ottobre 1995.

Va, in primo luogo, sottolineato che il settore dell'autodemolizione costituisce una specifica filiera di soggetti che devono essere gestiti separatamente al fine di poter monitorare il raggiungimento degli obiettivi di riciclaggio/recupero fissati dal D.Lgs. n. 209/2003 di recepimento della Direttiva 2000/53/CE. La legislazione europea prescrive l'obbligo per gli Stati membri di inviare, entro il 30 Giugno di ogni anno, le seguenti informazioni:

- ▶ i dati relativi alle immatricolazioni di nuovi veicoli avvenute nell'anno solare precedente, nonché i dati relativi alle cancellazioni che pervengono dal Pubblico Registro Automobilistico (PRA) forniti dall'ACI;
- ▶ i dati comunicati annualmente, attraverso il modello unico di dichiarazione ambientale (MUD), dai soggetti che effettuano attività di raccolta, trasporto e trattamento dei veicoli fuori uso relativi a tali veicoli e ai pertinenti materiali e componenti sottoposti a trattamento, nonché i dati relativi ai materiali, ai prodotti e ai componenti ottenuti e avviati al reimpiego, al riciclaggio e al recupero;
- ▶ i dati comunicati da coloro che esportano i veicoli fuori uso o loro componenti.

Tanto premesso, si ritiene necessario apportare al sistema SISTRI, così com'è ora impostato, le seguenti modifiche:

- ▶ per quanto attiene al campo oggi obbligatorio d'inserimento degli estremi dei provvedimenti autorizzativi degli impianti, eliminare la necessità di digitazione manuale da parte dell'operatore che, allo stato attuale, viene effettuata dallo stesso in un campo di testo senza che il sistema abbia indicato quali informazioni fornire (operazioni autorizzate, data provvedimento, scadenza, etc.) non consentendo in tal modo alcun controllo sui caratteri digitati. Il campo va compilato automaticamente dal SISTRI tramite l'interconnessione con il Catasto telematico che, per legge, deve aver costruito la banca dati delle autorizzazioni/comunicazioni;
- ▶ ripristino del registro cronologico del concessionario/gestore case costruttrici/ automercato con tutte le informazioni indicate alle pagine 37, 38, 39 e 40 del DM n. 52/2011. Questi soggetti costituiscono il primo anello della filiera e pertanto vanno

# 17 Veicoli fuori uso



gestiti in maniera separata dagli altri produttori di rifiuti. In realtà si tratta di gestori che, solo per il SISTRI, vengono assimilati ai produttori. Si dovrà, inoltre, procedere a modificare il modello per l'iscrizione inserendo la categoria concessionario/gestore case costruttrici/automercato.

## Registro cronologico demolitore/rottamatore:

- ▶ così come previsto per l'annotazione di n. 1 veicolo fuori uso per volta con l'obbligo di inserire la scelta tra veicoli D.Lgs. 209/2003 e veicoli art. 231 del D.Lgs. n. 152/2006, sia per il CER 160104\* che per il CER 160106, si ritiene necessario prevedere l'obbligo di inserire la scelta tra D.Lgs. 209/2003 e art. 231 del D.Lgs. n. 152/2006 anche per i CER derivanti da veicoli. Prevedere una lista precompilata (menù a tendina) con i seguenti CER: 160103, 160107, 160108, 160109, 160110, 160111, 160112, 160113, 160114, 160115, 160116, 160117, 160118, 160119, 160120, 160121, 160122, 160199, 160601, 160801, 160802, 160803;
- ▶ è necessario per i veicoli fuori uso (beni mobili registrati) tracciare, come richiesto dalla norma, il singolo veicolo avviato a demolizione e, di conseguenza, le annotazioni riportanti i dati identificativi devono essere riportate in automatico nella scheda area di movimentazione;
- ▶ è necessario allineare le procedure previste nelle diverse schede SISTRI della filiera: inserire il vincolo di un veicolo e la selezione della legge (D.Lgs. 209/2003 e dall'art. 231 del D.Lgs. 152/2006) per il ritiro del codice CER 160106. In tal modo si è obbligati ad annotare nel registro produttori il singolo veicolo bonificato per consentire la tracciabilità;
- ▶ nel Manuale operativo viene richiesto di inserire i riferimenti del certificato di rottamazione previsto dall'art. 5 del D.Lgs. 209/2003 e dall'art. 231 del D.Lgs. 152/2006. È necessario inserire sia un campo specifico che non può essere il campo annotazioni, in quanto campo di testo dal quale non è possibile desumere informazioni standardizzate, sia individuare in maniera puntuale il riferimento da introdurre, tramite l'inserimento di un *flag*. Il riferimento da inserire è rappresentato dal "numero di telaio completo" del veicolo da demolire (campo di 20 caratteri alfa-numeric).

## Registro cronologico produttore:

- ▶ prevedere l'obbligo di inserire la scelta tra "altri rifiuti" - D.Lgs. 209/2003 - art. 231 del D.Lgs. 152/2006 anche nel registro produttori dei demolitori/rottamatori. Per i soli rifiuti di veicoli prevedere una lista precompilata con i seguenti CER (menù a tendina): 160103, 160106, 160107, 160108, 160110, 160111, 160112, 160113, 160114, 160115, 160116, 160117, 160118, 160119, 160120, 160121, 160122, 160199, 160601, 160801, 160802, 160803, 160807, 161001, 161002, 130109, 130110, 130111, 130112, 130113, 130205, 130206, 130207, 130208, 130506 130507 130701, 130703, 130802, 140601, 140602 140603. Eliminare la necessità di digitazione manuale dei singoli codici CER.

## Registro cronologico frantumatore:

- ▶ obbligo di inserire, come per demolitori/rottamatori, la scelta tra rifiuti provenienti da veicoli D.Lgs. 209/2003 e quelli derivanti da veicoli art. 231 del D.Lgs. 152/2006. Attualmente il registro cronologico del frantumatore non ha questi vincoli. Risulta necessario, inoltre, inserire anche per il frantumatore il controllo della coerenza dei codici CER con l'attività svolta (frantumatore di veicolo fuori uso) inserendo l'elenco pre-impostato dei CER 160106, 160117, 160118 e 160122.

## Scheda Area movimentazione dei soggetti della filiera (demolitori/rottamatori/frantumatori):

- ▶ non è consentito movimentare i rifiuti caricati nel registro cronologico in R13, D15 e non trattati, ma solo stoccati dagli impianti, aprendo la scheda area movimentazione. Per attuare questa operazione è necessario considerare i rifiuti come prodotti dagli impianti e caricarli preventivamente nel registro produttori. Tale impostazione, oltre che gravosa per gli impianti, non consente di seguire il percorso dei veicoli e dei rifiuti da esso derivanti come richiesto dalla legislazione comunitaria. Deve, pertanto, essere consentito di aprire la scheda area movimentazione dei rifiuti in R13 e D15 e tale operazione dovrà garantire la possibilità di scaricare in automatico dal registro cronologico dei rifiuti movimentati;
- ▶ considerato che per la filiera ELV la registrazione è riferita a ogni veicolo identificato dai codici 160104\* e 160106, al fine di evitare di stampare per un unico viaggio innumerevoli Schede SISTRI - Area movimentazione, qualora venga effettuato un trasporto con lo stesso mezzo di più unità veicoli o pacchi identificati dai codici 160104\* e/o 160106, sia in uscita che in ingresso al centro di demolizione/rottamazione/frantumazione, viene richiesto di introdurre una funzionalità che consenta di avere una scheda cumulativa del trasporto. Detta scheda dovrebbe chiaramente contenere i dati comuni delle singole Schede Area movimentazione (CER, denominazione CER, descrizione, stato fisico, caratteristiche di pericolo, numero colli, tipo imballaggio, legge di competenza etc.), il peso complessivo di tutti i veicoli (pressati o meno) trasportati e i relativi numeri di telaio. In questo modo si potrebbe stampare e consegnare al conducente del mezzo una/due sole Schede SISTRI - Area movimentazione con tutti i dati identificativi del carico, così come avviene ora, al fine di garantire la reale tracciabilità del veicolo per tutta la filiera e non appesantire le procedure operative connesse alla movimentazione dei veicoli fuori uso.

# 17 Veicoli fuori uso



## **Certificato di rottamazione:**

► si richiede di inserire nel registro cronologico SISTRI, attraverso un *attachement* in formato “pdf”, la copia del certificato di rottamazione del veicolo, previsto dall’art. 5 D.Lgs. 209/03 e dall’art. 231 D.Lgs. 152/06. Tale copia dovrebbe essere inserita a cura dell’autodemolitore o del concessionario, in quanto operatori iniziali della filiera, al momento dell’annotazione del veicolo nell’Area registro cronologico; l’allegato dovrebbe poi essere mantenuto nei passaggi tra i vari soggetti della filiera, fino all’arrivo all’impianto di frantumazione.

## **Estensione delle procedure previste per la microraccolta anche ai demolitori**

Abitualmente il demolitore provvede al ritiro dei veicoli da demolire presso il domicilio del detentore, nel caso in cui arrivi una richiesta di ritiro nella zona dove l’autocarro sta già effettuando altri ritiri, dovrebbe essere valutata la possibilità di applicare le procedure previste per la microraccolta.

In tal modo si può ottenere un sistema operativamente più semplice e una praticabile condizione applicativa di esso al fine di garantire una totale tracciabilità dei flussi di veicoli fuori uso, monitorare e rendicontare in modo preciso il raggiungimento degli obiettivi di riciclaggio/recupero fissati dal D.Lgs. 209/2003 di recepimento della Direttiva 2000/53/CE (95% come reimpiego e recupero e 90% come reimpiego e riciclaggio entro il 1° Gennaio 2015).

Risulta quindi necessario integrare e risolvere alcune problematiche e criticità legate al SISTRI in considerazione dell’importanza di adottare uno strumento semplice e rapido che permetta una corretta tracciabilità dei veicoli fuori uso, dei rifiuti speciali e non impedisca l’attività dei singoli operatori.