



i Quaderni della Camera



**Camera di Commercio
Venezia**

LA GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO

**L'ASPETTO NORMATIVO E LE PROBLEMATICHE SETTORIALI
ALLA LUCE DEL RECENTE "ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO
PER LA GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO"**

Venezia - 28 novembre 2008



15



LA GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO

L'ASPETTO NORMATIVO E LE PROBLEMATICHE SETTORIALI
ALLA LUCE DEL RECENTE "ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO
PER LA GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO"



Camera di Commercio
Venezia





Giorgio Porzionato

VICE SEGRETARIO GENERALE
VICARIO DELLA CAMERA DI
COMMERCIO DI VENEZIA

INTRODUZIONE

Buongiorno a tutti! Questa è un'altra iniziativa della Camera di Commercio che porta avanti una linea di diffusione della cultura ambientale. Oggi parliamo di un settore di nicchia molto importante che riguarda una filiera di operazioni molto specializzata ma che opera in un settore che ha una ricaduta, ha una evidenza di carattere molto importante.

Abbiamo pensato di organizzare questo incontro proprio per fare il punto, dal punto di vista normativo ma anche poi dal punto di vista operativo, relativamente a questa materia che ha visto una prima regolamentazione 5 anni fa quando venne pubblicato il Decreto Legislativo 209/2003.

Questo contesto normativo va rivisto oggi alla luce di questo accordo quadro di programma, questo momento forte dal punto di vista più che normativo dal punto di vista di mettere assieme tutti i protagonisti della filiera del settore e argomento del convegno sarà proprio questo, valutare, assieme con il supporto dei nostri qualificati relatori, un po' il contenuto e le prospettive in termini di applicazioni. Parliamo oggi di un settore che coinvolge un milione e 350 mila autovetture all'anno che vengono destinate veicoli fuori uso che vengono destinati alla demolizione e che producono un milione e due di tonnellate di rifiuti. Si tratta di un settore che ha un forte impatto ambientale e che richiede proprio, alla luce della normativa del Decreto Legislativo n.209 del 2003 e dell'Accordo di Programma, una riflessione assieme sul come gestire questo settore che ha una così tanta rilevanza sia economica che in termini di impatti ambientali. Si tratta di mettere assieme gli attori di questa filiera che partono dal produttore del rifiuto, ossia chi detiene il veicolo, il proprietario, qualsiasi cittadino ad un certo punto decide di cambiar auto e si pone il problema che ne faccio nel limite in cui non abbia più un valore commerciale. Coinvolge prima di tutto il detentore che vuol disfarsi del mezzo, viene coinvolto anche il concessionario nel limite in cui il questi intervenga nel percorso che questo veicolo fuori uso, per poi passare all'autodemolitore che bonifica l'auto che rimuove le parti per il riuso, per arrivare fino al frantumatore che provvede proprio alla frantumazione, alla dematerializzazione dell'auto per ridurlo in termini di componenti essenziali, metalli, parti metalliche e plastiche. Si diceva quindi che la filiera del recupero veicoli è interessata nella sua interezza, data anche l'importanza che le auto rivestono oggi nel nostro stile di vita e proprio sia in termini economici che ambientali.

INTRODUZIONE

5 Giorgio Porzionato

VICE SEGRETARIO GENERALE VICARIO
DELLA CAMERA DI COMMERCIO DI VENEZIA

MODERATORE

7 Dario De Andrea

COORDINATORE EDITORIALE SISTEMA EDITORIALE
"AMBIENTE & SICUREZZA" – IL SOLE 24 ORE

LA NORMATIVA SULLA GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO

10 Rosa Bertuzzi

AVVOCATO, CONSULENTE AMBIENTALE,
COMANDANTE DI POLIZIA LOCALE

IL TRASPORTO DEI VEICOLI FUORI USO

19 Marco Casadei

SEGRETARIO DELLA SEZIONE REGIONALE VENETO
DELL'ALBO GESTORI AMBIENTALI

IL PUNTO DI VISTA DEI COSTRUTTORI

30 Salvatore Di Carlo

FIAT GROUP AUTOMOBILES SPA
ENGINEERING & DESIGN – END OF LIFE VEHICLES & CAR RECYCLING

IL PUNTO DI VISTA DEI DEMOLITORI

48 Anselmo Calò

FISE ASSODEM

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

58 Giuseppe Di Masi

DIRIGENTE UFFICIO XV POLITICHE AMBIENTALI
MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

APPENDICE

79 Accordo di programma quadro per la gestione dei veicoli fuori uso

Oggetto di questo nostro incontro sarà una panoramica dello stato dell'arte della filiera, vedere un po' alla luce dell'accordo del programma come i vari protagonisti della filiera vengono affrontati e un ripensamento dei rapporti tra i protagonisti della filiera. Relativamente in termini di informazione e comunicazione, di qualità della filiera, in sostanza qualificare il ruolo di ciascun attore di questa filiera creare degli strumenti di monitoraggio e di comunicazione esterna e previsto che il nuovo MUD (modello unico di dichiarazione ambientale) venga a recepire questa novità in termini di gestione del rifiuto/veicolo e poi si tratta di avviare una campagna e di rendere pubblico, in sostanza, questo settore che obiettivamente fosse lasciato un po' all'improvvisazione in questo momento.

Questo nostro incontro viene svolto con il patrocinio di diversi soggetti che ringrazio: Ministero dello Sviluppo economico, FISE ASSODEM e UNIRE due importanti associazioni del settore dell'industria e di "Ambiente e sicurezza", lo conoscerete, è il periodico specializzato del "Sole 24 Ore" in tema di sicurezza nel lavoro e di ambiente ed oggi abbiamo il dottor Dario De Andrea che farà da moderatore e continuatore di questo nostro incontro. È coordinatore editoriale appunto di "Ambiente e sicurezza" e al dottor De Andrea io adesso cedo la parola perché presenti i nostri relatori, non prima però di darvi un ringraziamento per la presenza, ma anche un appuntamento per la prossima edizione di questo convegno specializzato in questo settore. Perché la Camera di Commercio, sezione regionale dell'albo gestori ambientali avrà cura di portare avanti un po' questo percorso che oggi a livello così informativo iniziamo, con l'impegno di vederci tra un anno e fare un po' il punto della situazione se in materia di riutilizzo o meglio di verifica, (un po' dell'atteggiamento della filiera), sono riusciti a portare avanti qualche risultato positivo. Io ne sono convinto anche perché l'accordo di programma sicuramente ha questo obiettivo.

Inoltre colgo l'occasione anche per annunciarvi, sempre nell'ambito delle iniziative in materia ambientale che la Camera di Commercio porta avanti, ci sarà il 17 dicembre un altro incontro non così di nicchia e centrato come oggi, però di carattere di grande respiro in termini di certificazione ambientale, per cui sarebbe gradita comunque la presenza di tutti gli imprenditori che manifestano un po' di sensibilità per questo settore.

Adesso passo la parola al dottor De Andrea perché presenti i nostri relatori. Grazie.

Grazie dott. Porzionato per questa introduzione al di là delle indicazioni di rito anche molto precise e molto chiare in quello che sarà lo spirito ed il tema della giornata. Benvenuto a tutti, grazie per essere presenti oggi in aula e credo che il vostro numero in verità sia lo specchio del fatto che è un tema come diceva giustamente il dottor Porzionato, ma evidentemente comunque con un forte interesse che abbraccia un segmento molto eterogeneo, nel senso che parte dai produttori fino ai demolitori con in mezzo tutta la filiera ovviamente dei consumatori e dei concessionari, e poi dall'altro perché evidentemente ha almeno due forti valenze, poi magari altre ne verranno fuori nel corso della giornata, però le due valenze forti sono innanzitutto di carattere economico perché voi immaginate il parco automobili soltanto in Italia, fate un rapido calcolo di quante sono le unità circolanti e soprattutto, poi a fronte del fatto che la legislazione in maniera molto corretta come recepimento delle direttive comunitarie stia facendo da anni campagna per il rinnovo del parco automobilistico, ma non evidentemente per motivi di consumi, ma evidentemente per un motivo di qualità dell'ambiente perché noi sappiamo perfettamente che le tecnologie, che poi se verranno fuori sicuramente sarà uno dei tanti fili conduttori della giornata di oggi, stanno evolvendosi rapidamente nel senso di non solo abbattere i consumi di carburanti, anche qua è un discorso abbastanza delicato, ma soprattutto per la riduzione, l'abbattimento di quelli che sono stati storicamente i metalli pesanti e comunque tutti i prodotti legati dalla combustione. Per cui dicevo, è un parco molto folto di automobili e di veicoli, comunque in genere circolanti sul territorio nazionale, che è soggetto ad una legislazione molto precisa in termini di obiettivi, di riduzione delle emissioni, per cui è un parco auto soggetto continuamente a turn-over.

Questo dall'altro sposta l'attenzione su quella che è la questione altra valenza molto forte, sulla questione ambientale. Per cui evidentemente le macchine devono inquinare sempre di meno durante il proprio funzionamento, durante il periodo di vita, ma devono anche essere, perdonatemi il termine, "eco virtuose" anche in fase di demolizione laddove evidentemente si vada a recuperare gran parte del materiale di cui queste macchine sono composte, addirittura, poi l'approccio come vedremo, non è più soltanto del fine vita, l'approccio è di tipo preventivo nel senso che anche nella progettazione, poi l'ing. Di Carlo ci racconterà sicuramente con maggiore dettaglio, l'attenzione all'ambiente si sposta addirittura in fase di progettazione adottan-

Dario De Andrea

MODERATORE
COORDINATORE EDITORIALE
SISTEMA EDITORIALE
"AMBIENTE & SICUREZZA"
IL SOLE 24 ORE

do non soltanto dei materiali a basso impatto ambientale, ma che possano essere anche recuperati a fine vita, non soltanto con un vantaggio per l'ambiente, ma anche un ritorno di tipo economico. Pensate a tutto il materiale che viene smesso dalla demolizione dei veicoli, se poi in qualche modo viene recuperato, poi vedremo anche non soltanto per i materiali da reimmettere nel ciclo produttivo delle auto, ma anche per altri utilizzi d'uso, come ad esempio l'ingegnere raccontava di questo progetto pilota, però da seguire con estrema attenzione, dal recupero da pneumatici usati, sicuramente questo è un modo intelligente di recuperare materiale, quindi come dicevamo prima un taglio fortemente ambientale, ma anche una valenza sicuramente economica dato che i volumi di materiali mossi nell'arco di un anno sicuramente sono cifre importanti.

Dall'altro c'è come dicevamo, la presenza legislativa, la presenza legislativa che viene sì calata dall'alto in qualche modo, con una direttiva comunitaria, ma che poi tutti i membri sono tenuti a recepire e a metabolizzare all'interno del proprio tessuto sociale ed economico. L'Italia ovviamente non è uno spettatore passivo perché ha una tradizione automobilistica e comunque in genere sul motore evidentemente storica, per cui ha un terreno fertile, come del resto è anche molto ben connotata dal punto di vista di tutti i vari attori della filiera, ripeto dal produttore al rivenditore fino anche al demolitore ed al recuperatore di materiale. Il problema vero qual' è? Il problema è che, come sapete, il 90% del tessuto imprenditoriale italiano è costituito da piccole e medie imprese, piccole e medie imprese che faticano storicamente a fare sistema, nel senso che è un arcipelago estremamente frazionato, al di là dei dispositivi di attività diverse, ma poi anche quando si tratta di riunirle in una filiera organica e continua, ci si va a scontrare con una logica più campanilistica, meno di sistema, per cui l'accordo dell'8 maggio 2008 che è stato firmato tra le varie parti che costituirà l'asse portante dell'economia di oggi, anche se evidentemente poi si parlerà anche di altro, di tutto ciò che gli ruota attorno, dalla legislazione di cui ci parlerà poi l'Avv. Bertuzzi, già consulente ambientale e già collaborante con gli enti locali, per cui ci porterà anche attraverso analisi dei casi, quali sono state le infrazioni più ricorrenti fino poi a delineare più un quadro molto chiaro della legislazione sul tema, ma l'accordo dell'8 maggio 2008 tra i vari punti di merito oltre a delineare tutta una serie di obiettivi da raggiungere, si accompagna già a dei progetti e degli impianti pilota.

Al di là di questo, poi, uno degli obiettivi che sicuramente è già stato raggiunto, è stato quello di aver riunito intorno a questo tavolo, finalmente in maniera concorde, tutti questi attori di cui vi dicevo prima e questo è già sicuramente un segnale di svolta storica. Per cui la speranza è quella che poi attendere tutti i vari obiettivi che sono inseriti all'interno di questo accordo quadro poi vedano la luce, ma nell'interesse di tutti, a partire dai produttori ma anche per chi acquista ed usa un veicolo fino poi a chi recupera e quindi sottrae alla discarica tutta una serie di materiali che darebbero delle criticità a livello di smaltimento.

Dopodiché la giornata proseguirà con un intervento del dott. Marco Casadei che è Segretario della struttura locale dell'Albo gestori ambientali in sostituzione del dottor Eugenio Onori, come sapete Presidente dell'Albo, purtroppo è stato trattenuto a Roma da altri impegni di lavoro, poi nella logica di analizzare quelli che sono i vari attori di filiera, dicevamo appunto parlerà l'ing. Di Carlo della FIAT che c'illustrerà se vogliamo il punto di vista dei produttori, per passare poi invece a quelli che sono i demolitori. Il veicolo, come dicevamo prima, ormai viene costruito già avendo in mente il fine vita, e l'ingegner Di Carlo avrà anche una visione super partes sul tema, far vedere come mai alcuni veicoli anche ad uso privato vengano progettati già con un occhio di riguardo all'ambiente, sia sulla scelta dei materiali, sia su quelle che saranno poi le modalità di smaltimento. Dopodiché sarà interessante invece vedere il punto di vista dei demolitori attraverso la relazione del dottor Calò, che è Presidente della già citata ASSODEM, proprio per capire come i demolitori si stanno ponendo alla luce anche di questo accordo quadro e firmarlo nei confronti di questa delicatissima materia.

Dopodiché era previsto, in verità, anche un intervento della dottoressa De Gregorio, per illustrare il punto di vista dei concessionari, ma purtroppo non ha potuto prendere parte ai lavori e invierà il suo l'intervento. Invito voi alla fine degli interventi a porre domande, ripeto la platea sicuramente è molto qualificata e in grado anche di rispondere alle vostre domande. Ci sarà poi l'intervento dell'ingegner Di Masi in rappresentanza del Ministero di Sviluppo Economico, non a caso, una delle due parti ministeriali che hanno firmato questo accordo quadro, l'altra ovviamente è il Ministero dell'Ambiente, che ci darà un po' non soltanto il punto di vista delle istituzioni, che per carità è sempre utile, ma deve poi essere calato nella realtà completa, ma si delineerà quelli che sono gli obiettivi da tendere dal punto di

vista del Ministero dello Sviluppo Economico, torno a dire la valenza è doppia, ambientale e quindi è giusto che sieda attorno al tavolo del Ministero dell'Ambiente ma anche economica, per cui sta bene che ci sia il Ministero dello Sviluppo Economico, per cui ci dirà un po' quelli che saranno gli obiettivi a tendere di questo accordo quadro.

Adesso l'avvocato Rosa Bertuzzi che è consulente ambientale ed è già stata comandante di polizia locale, per cui avrà sicuramente una serie di casi, non da ultima questa operazione "Circe" che ha portato a diversi arresti legati proprio al tema dei veicoli fuori uso, ci darà un primo quadro introduttivo molto utile su quella che è la normativa di riferimento a partire dalla già citata direttiva europea, che è stata poi recepita, come tutti sappiamo, col Decreto Legislativo 209/2003, per arrivare poi alle ultime vicende legate al cosiddetto anche se è un termine che spesso viene usato impropriamente però ormai è entrato in uso, il Testo Unico Ambientale che è il Dlgs. 152/2006, che è stato trasformato in parte dal Decreto Legislativo 4/2008, e quelli che sono poi gli spunti all'orizzonte di sviluppo da parte del legislatore.

Dall'altro sarà interessante vedere invece quali sono i rapporti tra il privato e il potere della Pubblica Amministrazione laddove si configurano (dei conflitti). Prego.

Rosa Bertuzzi

AVVOCATO, CONSULENTE
AMBIENTALE, COMANDANTE
DI POLIZIA LOCALE

LA NORMATIVA SULLA GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO

Buongiorno a tutti. Io non svolgo assolutamente la parte tecnica, non illustro la parte tecnica, saranno gli altri relatori, io arrivo solo come giurista e quindi spiego solo le norme fino ad arrivare a spiegare i casi eclatanti che sono successi in Italia nell'anno 2008 e che hanno un po' scosso gli operatori del vostro settore. Prima il dottore parlava recupero di pneumatici per creare il fondo stradale, io invece non tanto tempo fa, esattamente l'8 ottobre 2008 ho seguito una denuncia di traffico illecito di rifiuti, attività organizzata, truffa aggravata, associazione di stampo mafioso, associazione a delinquere perché tonnellate di gomme le stavano esportando, era tutto regolare per esportarle in Brasile, in realtà andavano perse in mezzo all'oceano. Gli organizzatori ci tengono a che illustri questi due o tre casi eclatanti che sono successi nell'anno 2008.

Io parto dall'inizio e quindi sono cose base, le cose base sono quando avviene la radiazione e da cui avvengono le prime possibilità che ha dal concessionario al demolitore, proprietario stesso, di uscire dai dettami della norma legislativa, quindi la radiazione avviene per demolizione, per esportazione e qui soprattutto per esportazione sono i giochi che si riescono ancora a fare, è molto più difficile invece creare un gioco all'interno della radiazione per demolizione.

L'altro caso invece è il ritiro del veicolo dalla circolazione, ma che continua a giacere su area privata, questo è stato abrogato dalla Legge 149 nell'anno 2006, quindi non è più consentito. L'altro caso di radiazione è quando l'ACI-PRA d'ufficio cancella il veicolo perché non si è provveduto al pagamento delle tasse automobilistiche negli ultimi tre anni. Questo caso particolare che è legato all'art. 103 del Codice della strada è stato abrogato, quando il privato poteva ancora andare all'ACI-PRA per chiedere la radiazione per circolazione su area privata: il risultato era che tantissimi privati anziché andare a pagare il demolitore per procedere alla radiazione del proprio veicolo non se lo tratteneva in casa in area privata ma lo buttava nel canale, nel fiume ecc., e quindi hanno tolto, è stato abrogato questo articolo già due anni fa.

Le norme di riferimento sono sempre quelle, queste sono ovviamente le base, io stessa dovrei riscrivere il libro i Veicoli fuori uso ogni due mesi perché l'ultima norma, che è di particolare interesse, è stata pubblicata sabato scorso, che interessa tutti gli stati membri e ne parliamo in modo particolare più avanti, ma riguarda la responsabilità della gestione dei rifiuti speciali pericolosi, quindi in particolare i veicoli fuori uso. Ci sono delle norme specifiche anche sugli oli esausti, quindi questa è la novità di oggi, di ieri. Queste sono le norme che pian piano molto velocemente affronto nella mezz'ora che mi viene data a disposizione.

Per quanto riguarda la norma base, anche se è tra le ultime, è sempre il Testo Unico ambientale. Il Testo Unico ambientale, siamo al Decreto Legislativo 152, anche qui verrà cambiato dall'Italia, owerosia oggi è un rifiuto, quindi il veicolo fuori uso è un rifiuto. Alcuni sostengono no, il veicolo fuori uso è quando è classificato come tale dal decreto 209, quindi ad esempio sentenza del giudice ecc., invece il veicolo fuori uso, e qui andiamo alla Cassazione ultima del luglio del 2008 che ancora una volta ha classificato dopo 5 anni dall'entrata in vigore del decreto 209, ha

classificato che cos'è il veicolo fuori uso e quindi quando è da far rientrare nella teoria, nei dettami legislativi di cui al decreto 152. Ora questo decreto 152 dovrà essere obbligatoriamente cambiato entro dicembre dell'anno 2010 perché la Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea di sabato scorso ha dato una nuova classificazione alla definizione di rifiuto e quindi obbliga gli stati membri ad adempierne. Quindi non sappiamo quando entrerà in vigore, il disegno di legge è però già stato presentato.

Per quanto riguarda, in ogni diapositiva, sono 30 diapositive, ogni diapositiva ha un istituto a sé, io vado velocemente, se poi avete delle domande specifiche da fare allora scrivete a rosabertuzzi@libero.it e vado in risposta.

Come premessa io ho fatto per otto anni il Pubblico Ministero in tribunale a Piacenza e in sole materie ambientali, molti dei processi che io ho avuto davanti erano legati a questa tematica, tanto che mi ha spinto a scrivere il libro, quindi tenete presente che ancora oggi i penali legati alla vostra professione sono ancora tanti e sono oggetto di denunce da parte delle forze di polizia. Il classico caso di difesa alla quale vuole arrivare il meccanico, il concessionario, non sicuramente il demolitore, è arrivare a sostenere che quello era un deposito temporaneo e quindi non era un deposito incontrollato di rifiuti, che è un penale, o non era una discarica abusiva, che è un penale, però questi sono i dettami legislativi, al di fuori di questo sicuramente si configurano queste ipotesi di violazione penale.

Il veicolo fuori uso così come dettato dal 152 è un rifiuto speciale sicuro, veicoli a motore, rimorchi e simili fuori uso e loro parti, quindi non fa differenza tra 209 e non 209, cioè categoria M1, N1 o non M1 e N1, il rifiuto è tutto ciò che rientra nel veicolo a motore in genere. Quando poi riusciamo a capire se è pericoloso o non pericoloso, qui non lo troviamo elencato nel Testo Unico Ambientale, ma negli allegati, il cosiddetto Codice CER, se è a colori è scritto in rosso, se non è a colori c'è di fianco l'asterisco, ad esempio nella categoria 16, sono 20 le categorie degli allegati della parte IV[^], alla categoria 16 abbiamo il 16.01.04 veicoli fuori uso, rifiuto speciale pericoloso, 16.01.06 lo stesso veicolo che però è stato bonificato e quindi non è pericoloso. Ci tengo a dirvi questo perché qual'è la conseguenza? Se viene fermata una bisarca che sta trasportando veicoli fuori uso, se questi sono bonificati e non aveva ad esempio il formulario, 3.100,00 euro di sanzione amministrativa, se invece non erano

bonificati, oltre al penale grave, perché è un delitto del 483 del Codice penale, c'è anche il sequestro del camion al fine della confisca, il camion non vi verrà più restituito. Ma certe forze di polizia, viste da me personalmente, sono arrivate anche ad arrestare il conducente della bisarca perché è un caso d'arresto facoltativo nella flagranza di reato, stava trasportando rifiuti speciali pericolosi senza formulario identificazione e quindi io lo arresto, va in carcere, questi sono i casi consentiti dalla norma non obbligatori, ma l'obbligatorietà è nella confisca, quindi se venite fermati da una forza di polizia sicuramente vi sequestrano al fine della confisca del camion. Il tutto però è scritto negli allegati, ancora oggi, in gergo, viene chiamato Codice CER, in realtà non è più la classificazione europea del rifiuto così come indicata nella direttiva europea perché oggi si chiama allegato D della parte IV[^]. Dal punto di vista giuridico corretto oggi è una norma italiana e non più una norma europea, quindi non è più Codice CER. Alcune forze di polizia contestano: "Non può più scrivere codice CER perché oggi è una norma italiana", alcune forze di polizia contestano: "lei deve indicare l'asterisco perché così è chiaro ed eclatante che quel rifiuto è speciale e pericoloso." È indicato allora come va compilato il formulario, questi sono i classici casi oggetto di prima indagine, ovvero sia tutti i penali legati ai veicoli fuori uso, quasi tutti i penali, sono tutti nati dal trasporto. È difficile che una forza di polizia entri e faccia tutte le indagini del caso, ma è partita da un trasporto che non aveva un formulario corretto, addirittura era senza formulario per poi entrare in ditta e fare il controllo a tappeto, questo in linea di massima ovviamente.

Per quanto riguarda tutte le autorizzazioni dal concessionario per la gestione temporanea, ovviamente il deposito temporaneo non è soggetto ad autorizzazione, tutto ciò che è da gestione a deposito a stoccaggio temporaneo in su, è tutto soggetto ad autorizzazione, tutto oggetto di cambiamento dal febbraio 2008 a seguito le modifiche apportate al Decreto Legislativo 152. Ve lo porto soltanto come novità e non spiego tutto l'iter legislativo delle autorizzazioni, ma qual è la cosa eclatante più importante? È che non dovete più andare all'ARPA, alla Provincia e al Comune, avere tutti i nulla osta, perché tutto avviene in Conferenza di Servizio, quindi si fa la domanda o in Provincia o in Regione, a seconda della Regione di dove voi appartenete e avrete un'unica autorizzazione che in fase di Conferenza di Servizio ha acquisito i pareri dei vari organi competenti, questo perché espressamente indicato nell'art. 208 del Decreto Legislativo 152.

Qui andiamo già nei primi interventi, nelle prime procedure sanzionatorie nei confronti di coloro che gestiscono i veicoli fuori uso, e quindi a partire dall'agricoltore che nella sua aia si tiene cinque macchine vecchie, al concessionario, al demolitore finale. Qui tutte le sanzioni sono comunque elencate come non solo discariche autorizzate, ma gestione di veicoli fuori uso non autorizzato, non soltanto nel 209 perché non dimentichiamoci che il 209 è relativo solo ad alcune categorie di veicoli, tutte le altre categorie di veicoli rientrano nella norma madre e quindi bisogna individuare la tipologia: ad esempio il camper è Decreto Legislativo 209, la roulotte invece Decreto Legislativo 152, quindi va prima individuata la norma da applicare per vedere qual è la tipologia di sanzione.

Altra norma, il Decreto Ministeriale 460/99, alcuni sostengono non è più applicabile e quindi io demolitore non posso ricevere un veicolo che tu forza di polizia mi vieni a conferire perché è stato in divieto di sosta per oltre 60 giorni, perché è stato abrogato. Questo perché molti lo sostengono? Perché l'ordinamento giuridico italiano stabilisce c'è una norma attuativa, di quella norma ci sono queste altre 5 norme, viene abrogata la norma madre e automaticamente vengono abrogate le norme attuative, ma non è il caso del 152 e quindi del vecchio Ronchi perché ha espressamente sancito il 152 che tutte le norme attuative dell'ex Ronchi rimangono comunque in vigore, quindi a seguito questa norma specifica anche il 460, anche il 209, ma per il 209 non ci sono problemi perché il 209 è espressamente indicato nell'art. 231 del Decreto Legislativo 152. Continuo ad applicare il Decreto Legislativo 209, questo è chiaro, invece ci sono dubbi sull'applicazione del 460, questo perché sono solo due articoli, l'art. 1 veicoli in evidente stato di abbandono, il veicolo targato chiuso, tutto a posto, che ha tutto, perché lo si classifica veicolo fuori uso? Perché una forza di polizia stradale utilizza questo strumento del 460 per arrivare lei a declassificarlo, da veicolo applico il 460 e quindi lo classifico veicolo fuori uso e quindi lo invio al demolitore per applicare l'istituto della radiazione per demolizione.

Adesso andiamo sempre a grandi linee al 209. Il 209 parte dalla direttiva europea ove nell'anno 2000 l'Europa a Bruxelles si sono stancati di vedere gli 8, 9 milioni di tonnellate di rifiuti in giro per l'Europa legate ai soli veicoli fuori uso e quindi hanno emanato questa direttiva, l'Italia si è adeguata solamente nell'anno 2003. Perché l'Italia ha fatto queste due classificazioni, veicoli M1 e N1 209, non M1 e N1 oggi 152, perché è stata così campanilista

l'Italia? Perché è un dettame legislativo voluto dalla Comunità Europea e quindi queste sono le due categorie ove la Comunità Europea ha dettato come norma di obbligatoria attuazione agli stati membri: "Dovete assolutamente provvedere in merito a queste due categorie di veicoli", quindi è uscito in Italia il Decreto legislativo 209. Appena è uscito, e siamo a giugno 2003, c'è stato subito il primo errore alle prime due parole: questa legge si applica ai veicoli, i veicoli fuori uso. Non abbiamo capito cosa sono i veicoli, tutti i veicoli? L'impiegata del Governo si è dimenticata di scrivere la parola componenti e quindi è stato fatto il quesito al Ministero ed hanno risposto ci siamo dimenticati di aggiungere la parola componenti relativa ai veicoli fuori uso. Questo è l'obbligo, ci tengo a dirlo perché molti ancora non si sono adeguati: l'obbligo della cancellazione all'ACI PRA, oggi è soltanto il centro di raccolta che può andare all'ACI PRA e fare la radiazione e sono questi due diversi tempi, 30 giorni o i 90 giorni a seconda se è un camper o se è una roulotte.

Da qui avrei tre ore per spiegare, un secondo ognuna, tutte le circolari e tutte le norme che sono entrate in vigore, quindi ho portato soltanto questa un po' più eclatante, tutte le altre se le volete io ve le mando in file zippato dove ci sono tutte le norme che riguardano i veicoli fuori uso in genere.

Perché l'Italia ha previsto un unico MUD per tutti i rifiuti, ma per i soli veicoli fuori uso ha previsto un MUD a sé? Perché ha voluto così, siamo al DPCM del 22/12/2004, è l'unico caso in cui il MUD dev'essere compilato in modo diverso rispetto a tutti gli altri MUD, poi andiamo alle modifiche apportate al Decreto legislativo 209. La modifica più eclatante è questo famoso Codice di Ecocondotta dei veicoli fine vita, chiamatelo come volete, è il Decreto legislativo 149/2006 che ha ristretto ancora di più il lavoro vostro e quindi ha ristretto dal punto di vista legislativo tutte le possibili attività. Innanzitutto sappiamo benissimo che l'ultimo obbligo a livello di tempo ci sarà ad oggi nell'anno 2015 relativo alle case costruttrici che dovranno costruire veicoli recuperabili al 95% entro l'anno 2015.

L'ultima novità è questa direttiva europea che era da marzo che stavamo aspettando la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale Europea, la stavamo aspettando non sicuramente per i veicoli, ma è la direttiva quadro sui rifiuti, tutto lo stato italiano la stava aspettando perché è già pronto un nuovo 152 e quindi stavamo aspettando questa, finalmente sabato scorso è entrata in

vigore. È stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, non tratta in modo particolare dei veicoli fuori uso, se non in un paio di punti, se non relativamente agli oli, però riguarda in generale la gestione dei rifiuti. Ad esempio l'art. 6 e l'art. 7 quando cessa la qualifica del rifiuto, quindi da chi andiamo quando diventa un MPS? Quando di può utilizzare la parte di ricambio secondo l'allegato del 209? Quando è un sottoprodotto? Questi sono i nuovi dettami legislativi, attualmente solo direttiva, dovranno essere assorbiti in Italia.

L'art. 15 secondo me è il più importante, responsabilità della gestione dei rifiuti e quindi il detentore deve provvedere personalmente al trattamento e qui andiamo al famoso reato del concorso di persone nell'illecito penale. Qui ve ne voglio parlare con la mia ultima diapositiva che ha portato all'arresto di 67 persone ed alla denuncia penale di 200 persone la stessa mattina. L'art. 11, riutilizzo e riciclaggio del rifiuto, i dettami europei sono quelli di portare sempre di più non il cittadino a non produrre rifiuti, ma a produrre un rifiuto che sia recuperabile. L'accordo di programma quadro per la gestione dei veicoli fuori uso lascio gli altri relatori a parlarne perché è un aspetto prettamente tecnico e quindi è giusto che ne parlino gli esperti.

Per quanto riguarda le gomme, abbiamo il Decreto ministeriale che ha tolto una categoria di gomme, pneumatici, ricostruibili dal Codice CER e quindi non sono più rifiuto. A questo punto la gomma vecchia che si sta trasportando o viene accompagnata con il DDT, documento di trasporto, o viene accompagnata con il formulario d'identificazione a seconda della destinazione finale. La forza di polizia che ferma non lo sa se quella gomma effettivamente viene riutilizzata, viene ricostruito il battistrada, è in condizioni da poter ricostruire il battistrada oppure viene portata per fare il sottofondo della strada, è stata bonificata o non è stata bonificata questa gomma? È stato tolto il filo di ferro all'interno oppure no? Queste cose sono viste e da questo decreto ministeriale e soprattutto da tutte le circolari attuative che riguardano i pneumatici d'auto.

Di fatto fino a un paio d'anni fa c'era questa famosa signora che in tutta Italia, è andata anche a Striscia la Notizia, su tutti i quotidiani ecc., questa famosa signora che affittava con un prestanome un enorme capannone e scriveva a tutti i demolitori della zona: "Portatemi le gomme che io vi faccio pagare lo smaltimento al 50% rispetto al costo originario", adesso

è in carcere da tre anni. Quando lei aveva riempito il capannone, lei spariva, cambiava numero di cellulare, veniva condannata per discarica abusiva. Il testa di legno, il prestanome e quindi l'obbligo di smaltire il capannone pieno di gomme era a carico del proprietario del capannone, che si trovava a dover spendere 300, 600 mila euro per ripulire il proprio capannone a seguito di ordinanza del Sindaco. Nell'ipotesi in cui il proprietario non provvede, allora c'è la confisca, il capannone andava di proprietà del demanio e quindi era lo Stato che doveva procedere alla bonifica del capannone pieno di gomme. Questo è il gioco che faceva questa famosa signora, io parto dalla Sicilia e l'ultimo che ho visto l'ho visto questa estate a Belluno, quindi solo a Piacenza io ho avuto tre processi per tre capannoni legati a questa attività.

Per quanto riguarda il regime autorizzativo relativo alla gestione dei pneumatici fuori uso e pneumatici usati, andiamo sempre al famoso Decreto legislativo Testo Unico ambientale e quindi è un iter, un regime autorizzativo particolare, suo proprio. Una delle norme che potrebbe essere ancora importante è la campagna di rottamazione per le due ruote, siamo al giugno dell'anno 2008.

Io qui da un lato non vorrei spaventarvi, dall'altro sono stati gli stessi organizzatori che mi hanno invitato a presentarvi questi tre casi. Questo è il caso base, ma è un povero meccanico che aveva l'autorizzazione per la revisione dei veicoli che lui si teneva fuori. Lui ha ritirato, questi sono 11 camion, ha fatto fare la radiazione per esportazione, lui non era autorizzato a tenere questa gestione, gli hanno contestato la discarica abusiva. Lui ha voluto provare con una consulenza tecnica che questi camion avevano, caro giudice, un valore di 67 mila euro, quindi per lui non sono rifiuti, quindi deve essere assolto. Questo signore, l'udienza finale ci sarà il 9 gennaio 2009, questo signore vedrà sicuramente innanzitutto ferma l'azienda dal maggio 2007 con 3 dipendenti, sequestro dell'intera area, lui dovrà sicuramente smaltire questo valore di 67 mila euro e gli verrà confiscato l'intera area, l'intero capannone, questo perché non ha applicato per intero il Decreto legislativo non 209 perché stiamo parlando di mezzi superiori a 35 quintali, quindi il 152.

L'altro caso è se una forza di polizia va a vedere questo bellissimo accatastamento di gomme fa anche i complimenti perché sono accatastate molto bene, molto belle, in realtà questo è

stato oggetto di traffico illecito di rifiuti. C'era la guardia costiera che anche lei ha partecipato a questa attività, ovviamente era un'associazione a delinquere, un 416, non era un'associazione di stampo mafioso, un 416 bis, perché non sono rientrate un numero di persone necessarie e il tutto ha portato all'arresto di 6 persone solo perché non sono stati trovati i gommisti che hanno conferito le gomme a questo stoccaggio temporaneo. Questo era autorizzato a fare lo stoccaggio temporaneo, dimostrava che aveva trovato una ditta del sud America per smaltire queste gomme, arrivava la quarta copia di formulario timbrata, firmata e tutto quanto. Qui è stata la forza di polizia che ha voluto andare a fondo, ha scritto alla forza di polizia del luogo, è vero che sono arrivate queste tonnellate di gomme di tutti questi tir? No, non sono arrivate, qui non ci sono mai state e da lì è partito, siamo al mese in corso.

Questa invece secondo me è stata l'operazione più grossa della storia d'Italia: questa è una bisarca, siamo al porto di Ancona, queste sono proprio le case di Ancona, che ultimamente sapete che anche i corpi forestali dello Stato, è stato allargato il compito di fare controlli di polizia stradale. Il corpo forestale dello Stato parte a fare i controlli del trasporto dei rifiuti e hanno fermato questa specifica bisarca, sono delle macchine vecchie ma ancora carine, targate, queste erano oggetto ovviamente di radiazione, di truffa, il famoso contributo da parte dello Stato, do la macchina vecchia e mi vendi la nuova, quindi il contributo statale lo avevano ottenuto, ma erano tutte destinate ad andare all'est europeo, infatti siamo al porto di Ancona. La stessa mattina sono partiti, ho seguito un'attività completa che è durata mesi, sono partiti diversi gruppi del corpo forestale dello Stato, sono andati in diverse città, in parecchie città, alla fine di tutto sono arrivati a 67 arresti la stessa mattina, 200 denunce penali, 13 mila verbali per 1676,67 euro di verbali, il tutto ovviamente, perché è stato oggetto di truffe, però mi hanno consentito di presentare perché secondo me è stata l'operazione che è partita da una normale bisarca fermata e quindi il 99% delle forze di polizia avrebbe chiesto lei ha la patente e la carta di circolazione? Sì! allora può andare perché state trasportando delle macchine targate, tutto a posto. Questi hanno voluto andare a fondo, questa forza di polizia ha voluto andare a fondo ed è emerso questo. Io vi ringrazio, vi saluto e se avete bisogno è rosabertuzzi@libero.it.

Grazie all'avvocato Bertuzzi per il contributo io direi un quadro estremamente chiaro per ciò che concerne la legislazione, poi anche per avere anche impreso la sua relazione con questi tre casi di specie che testimoniano un po' quello che dicevamo all'inizio. In verità è più un settore di nicchia, ma poi gli interessi che ci sono sotto sono molto forti anche dal punto di vista del coinvolgimento degli attori e dal punto di vista dell'entità economica della cosa, per cui è un settore anche di un certo interesse da parte di organizzazioni malavitose che evidentemente fuggono da quelle che sono le regole.

La legislazione, tutto sommato, credo che per quanto chiara presenti poi dei casi di specie che se calati in situazioni singole diventa talvolta anche di difficile applicazione, per cui è estremamente importante avere la piena consapevolezza di quelli che sono gli ambiti applicativi della legge rispetto al ruolo che si va ad esercitare all'interno della filiera, per cui grazie ancora all'avvocato per questo quadro molto chiaro.

È stato richiamato più volte il famigerato Codice CER che è diventato anche oggetto del contendere tra i vari organi giuridici per cui per alcuni va applicato, per altri non va più perché la norma è italiana, questo fa parte dell'attività dell'albo che è un attore importantissimo all'interno di questa filiera. Per cui adesso io passo la parola al dottor Marco Casadei che è Segretario della sezione regionale Veneto dell'Albo che ci parlerà proprio della politica dell'albo gestori ambientali rispetto a questo tema. Prego.

IL TRASPORTO DEI VEICOLI FUORI USO

Grazie. Buongiorno a tutti, spero di riuscire a fare un po' il quadro di quelle che sono le implicazioni con l'Albo gestori ambientali. Come l'Albo, come il comitato nazionale ha sempre interpretato e gestito la parte relativa al trasporto di rifiuti, di un particolare tipo di rifiuto come quello che è relativo ai veicoli fuori uso. Un Albo che ormai conosciamo da tempo e che è di fatto un elemento, un importante elemento di razionalizzazione e di semplificazione della legislazione, e quando parliamo di razionalizzazione intendiamo un Albo che è riuscito nel territorio nazionale, seppur magari con qualche piccola sfumatura, ma almeno va a dare un uguale trattamento, uguale interpretazione normativa e amministrativa delle istanze presentate dalle impre-

se e quindi che le imprese non si trovassero ad avere comportamenti ed interpretazioni differenti a seconda del territorio, della sezione regionale competente a ricevere domande d'iscrizione. È stato anche un punto di riferimento per tutti i soggetti, per tutta la filiera di gestione dei rifiuti, non da ultimo andiamo a pensare il fatto che con la pubblicazione nel sito dell'elenco delle imprese autorizzate, è per la prima volta in campo ambientale un documento consultabile dove si può verificare e sapere chi fa cosa, dove sia l'impresa che il cittadino ha la possibilità di verificare se è autorizzata, per cosa è autorizzata e cosa effettivamente può fare quell'impresa. Quindi è sicuramente un elemento di trasparenza che il sistema Albo, quando parlo di sistema albo parlo sia come albo di gestori ambientali e comitato nazionale, ma anche sistema camerale, è riuscito ad aggiungere anche uno di quegli elementi che la 580/93, che è legge cardine delle Camere di Commercio, è riuscita a dare come trasparenza e di piena concorrenza nel mercato. Anche questo è un anello, insieme alla documentazione, la contabilità ambientale, un altro elemento per dare piena conoscenza e piena contabilità a quello che è il mondo dei rifiuti.

L'Albo sappiamo, faccio un po' un piccolo excursus storico-temporale perché dopo ci torneremo, nasce dall'art. 12 della Direttiva 91/156, dove l'obbligo d'iscrizione, prevede l'articolo, era per gli stabilimenti o le imprese che provvedono alla raccolta e al trasporto di rifiuti a titolo professionale, e i commercianti e gli intermediari dei rifiuti devono essere iscritti presso la competente autorità qualora non siano soggetti ad altra registrazione.

Quando parliamo d'iscrizione e di autorizzazione, è un elemento fondamentale da ben capire e distinguere la differenza tra le categorie dell'Albo perché a seconda delle categorie si parla d'iscrizioni e di abilitazioni.

Parliamo d'iscrizione che ha valore di autorizzazione quando l'attività viene esercitata esclusivamente successivamente al rilascio del visto autorizzatorio dell'Albo gestori, e riguarda tutte le imprese che svolgono un'attività di raccolta, trasporto di rifiuti non pericolosi, un'attività di raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi o per i commercianti e gli intermediari dei rifiuti. Per le altre categorie e le altre attività di iscrizione all'Albo, il ruolo è l'iscrizione ad un ruolo abilitativo, nel senso che l'Albo riconosce una sorta di patentino di qualifica all'impresa la quale poi per esercitare dovrà chiedere e avere l'autorizzazione da parte

di altri enti. Pensate la categoria 10 quando per la bonifica di beni contenenti amianto è necessario presentare un piano di lavoro alla ASL competente la quale poi autorizzerà e verificherà, sulla base dei presupposti in possesso dell'impresa, anche l'iscrizione all'Albo gestori.

Di queste categorie, le sappiamo, le conosciamo sono la categoria 1, la categoria 5, raccolta e trasporto rifiuti, che siano urbani, pericolosi o non pericolosi, e la famosa categoria 8 quella relativa ai commercianti ed intermediari rifiuti, sapete che ormai siamo in dirittura d'arrivo. Il decreto delle polizze fideiussorie che è l'elemento cardine perché venga attivata la categoria, ormai ha già avuto il parere di quasi tutti i Ministeri competenti e quindi dovremmo essere proprio, penso massimo a primavera, aver la pubblicazione del decreto e quindi diventare operativa anche la categoria 8.

Il comma 5 dell'art. 212 prevede che l'iscrizione debba essere rinnovata ogni 5 anni e quindi questa novità, perché rispetto a quello che prevedeva il Decreto "Ronchi" sapete che il trasporto, le categorie 2 e 3 per i rifiuti destinati al recupero, il rinnovo dell'autorizzazione deve essere fatto ogni due anni, quindi c'è un'uniformità di durata dell'iscrizione che ha introdotto il 152/2006, il quale come diceva prima l'avvocato non ha modificato o rinnovato completamente tutta quella che è la normativa dell'Albo in quanto è andata ad incidere su quegli elementi che erano in contrasto con quanto disposto dal 152/2006 e infatti noi per molte cose continuiamo a fare riferimento al DM 406/98, che è il regolamento di funzionamento dell'albo, nonché al DM del 23/04/99 relativo alle polizze fideiussorie che devono essere prestate a favore dello Stato dalle imprese che effettuano attività di trasporto di rifiuti.

Quando dico che alcune disposizioni del 152/2006 sono immediatamente applicabili faccio riferimento all'attività di trasporto, soprattutto alla previsione normativa che prevede che l'impresa registrata EMAS o certificata ISO 14001 goda di sconti, chiamiamoli così, sugli importi delle polizze fideiussorie che deve presentare a favore dello Stato. Questa indicazione è stata recepita dal Comitato con apposita circolare e quindi si può già applicare alle imprese che effettuano trasporto rifiuti.

Per quanto riguarda il regolamento di funzionamento dell'Albo, lo cito perché poi torneremo al termine del mio intervento

con un'anticipazione di una circolare che a breve, penso lunedì prossimo in sede di Comitato nazionale verrà anche deliberata. Regolamento dell'Albo che sappiamo, come anche tanti decreti attuativi previsti dal 152/2006, anch'esso era previsto al comma 10 entro 90 giorni dall'entrata in vigore del 152/2006. In questi due anni e mezzo questo regolamento non è ancora uscito, lo stiamo scrivendo, però anche qui abbiamo un po' un Albo, tra virgolette, non dico zoppo ma che comunque saltella da una normativa all'altra per quanto applicabile rispetto al famoso Testo Unico Ambientale. Quando l'Albo va ad iscrivere e autorizzare le imprese alla raccolta e al trasporto rifiuti di una particolare attività come quella dei rifiuti derivati dai veicoli fuori uso, l'ha già anticipato prima, abbiamo un capitolo, un codice CER, un capitolo anche se non lo chiamano più codice CER, come sembra che sia per alcuni organi di controllo. In realtà il numero non cambia, che sia italiano o europeo, è il capitolo 16.01 con, che sia colorato o asteriscato, rifiuti pericolosi e non pericolosi, principalmente si tratta di veicoli fuori uso che sono bonificati/non bonificati e vengono trasportati da imprese iscritte nella categorie 4 o 5, a seconda che il rifiuto sia pericoloso o non pericoloso.

Talvolta può anche capitare, come Albo, che ci sia la necessità che nella nostra normale attività istruttoria si vada anche a verificare l'immatricolazione dei veicoli, per cui andare a vedere quei riferimenti nell'art. 54 del codice della strada: dove abbiamo che autoveicoli per trasporti specifici sono definiti come veicoli destinati al trasporto di determinate cose in particolari condizioni, caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciale attrezzature relative a tale scopo. Questa immatricolazione del mezzo ad uso specifico è diversa rispetto all'immatricolazione ad uso speciale dove veicoli caratterizzati devono essere muniti permanentemente di speciale attrezzatura destinati prevalentemente al trasporto proprio, dove è consentito il trasporto del personale e i materiali connessi al ciclo operativo delle attrezzature e di persone connesse alla destinazione d'uso dell'attrezzatura stessa.

Questa è una cosa che a me piace sempre ricordare in quanto regolarmente, adesso un po' meno, ma qualche anno fa capitava che c'erano delle imprese che si iscrivevano all'Albo per il trasporto di rifiuti con veicoli immatricolati ad uso speciale e destinati al soccorso stradale: con la pronuncia del Comitato Nazionale del 2002 in un ricorso, si è stabilito che questi

veicoli, destinati per soccorso stradale, non sono idonei, non sono autorizzati amministrativamente al trasporto di un particolare bene, di un particolare rifiuto che è quello dei veicoli fuori uso che siano bonificati o meno. Ogni volta che presentate le richieste di iscrizione con veicoli ad uso speciale adesso sapete che la colpa è mia per la quale non venite autorizzati, le motivazioni sono queste.

Dicevo prima però, la necessità delle categorie 4 e 5 o comunque dell'iscrizione ai fini dell'autorizzazione anche di altri rifiuti che sono previsti anche dal decreto 5/2/98, che derivano magari da attività di autodemolitori, o comunque connessi ai veicoli, comportava la necessità di avere un'iscrizione in più categorie di quelle che sono previste nell'albo gestori. Questa esigenza è già stata vista dal comitato nazionale ancora con la circolare del 1999 la quale stabiliva che non c'era grande differenza dall'iscrizione all'albo come procedura ordinaria, quindi per rifiuti inviati allo smaltimento, o in procedura semplificata, ovvero sia rifiuti che erano indicati per l'attività di recupero, artt. 31 e 33 del Decreto Ronchi, laddove la quantità complessivamente di rifiuti non eccedesse la classe d'iscrizione e quindi fosse anche già autorizzato lo stesso codice nell'autorizzazione. Questo però, dopo è stato rivisto con la delibera del 9/2/2001 che è andata a recepire quella che era la sentenza della Corte di Cassazione la quale aveva contestato questa scelta, questa predisposizione, questa possibilità prevista dall'albo gestori, in quanto aveva trovato delle differenze fra le due procedure d'iscrizione: la durata di 2 o 5 anni che avevo anticipato prima, il fatto che presentasse polizze fideiussorie e l'altra meno, il fatto che i fogli notizia fossero diversi e quindi non si potevano parificare le due iscrizioni e quindi veniva di fatto contestata, in qualche modo abrogata quella circolare, che il comitato nazionale ha recepito con la delibera del 9/2/2001, andando a modificare quello che poteva fare per sua competenza, per sua potestà, ovvero sia andare ad uniformare i fogli notizia previsti sia per iscrizione a scrittura semplificata, che iscrizione in procedura ordinaria. Non poteva però andare a incidere su quello che prevedeva il Decreto Ronchi relativamente all'applicazione delle polizze fideiussorie o della durata d'iscrizione fra le categorie 2 e 3 e le categorie 4 e 5.

Il Comitato però non se l'è messa via, come si suol dire, e nel comma 20 dell'art. 212 del 152 è stato previsto che le imprese

iscritte all'Albo con procedura ordinaria, quindi categoria 4 e 5, sono esentate dall'obbligo della comunicazione di cui al comma 18, ovvero sia l'iscrizione in procedura semplificata per il trasporto di rifiuti avviati al recupero ai sensi dell'art. 216 del 152.

Per lo svolgimento dell'attività di raccolta e trasporto dei rifiuti sottoposta a procedura semplificata, con destinazione quindi riciclaggio e recupero, la condizione è questa, non comporta variazione della categoria, della classe e della tipologia di rifiuti per la quale tali imprese sono iscritte. Questa previsione, così come malgrado ci siano anche degli autori e degli esperti la vedano in modo un po' diverso, sostanzialmente prevede che un'impresa che è autorizzata in procedura ordinaria a trasportare uno specifico codice CER, uno specifico rifiuto, può trasportarlo anche al recupero purché si tratti dello stesso rifiuto, non ci siano modifiche della categoria, se è iscritto in categoria 4, trasporto rifiuti non pericolosi, posso trasportare rifiuti non pericolosi, ovviamente non cambi la classe di riferimento.

Sapete che le classi di riferimento sono in base alla quantità di rifiuti effettivamente raccolti e trasportati nell'arco solare e quindi non posso con la stessa autorizzazione trasportare 3.000 tonnellate, sono iscritto in classe F, al recupero e 3.000 allo smaltimento, ma è necessario che la sommatoria sulle due attività non superi la mia classe di riferimento altrimenti devo cambiare la mia procedura.

Questa è un'opportunità che il Comitato nella sua, chiamiamola vigilanza, aveva già previsto nel 1999 e che nel 2006 è stata poi rivista e c'è adesso una prima normativa che prevede questo. Inoltre sempre il decreto 152 è andato anche a prevedere, a parificare la durata dell'iscrizione delle due procedure sempre a 5 anni, cui è andata a sanare la normativa uno degli impieghi noti dalla Corte di Cassazione verso la circolare del Comitato nazionale. Questo ha portato poi, il fatto che ci sia l'iscrizione a due categorie, come corollario anche ad una circolare molto contestata, non condivisa da tutti ma sicuramente importantissima che è la circolare 1555 del 27 luglio del 2007, la quale ha posto dei limiti all'iscrizione in categoria 2 e 3 relativamente al trasporto dei rifiuti.

È uscita questa circolare chiarendo quelle che erano le possibilità per le imprese iscritte in procedura semplificata circa l'eventuale destinazione, quindi il trasporto/conferimento dei rifiuti

agli impianti di recupero autorizzati con procedura ordinaria. Il comitato ha ritenuto che ai sensi del comma 20 l'impresa iscritta con procedura ordinaria possa, alle condizioni stabilite dallo stesso comma che abbiamo citato poco fa, trasportare i rifiuti anche con destinazione ad impianti che effettuano operazioni di recupero in procedura semplificata, quindi sostanzialmente il comitato ha detto nel più ci sta il meno, se qui se sei iscritto in procedura ordinaria paghi polizze fideiussorie, quindi dai più garanzie a favore della collettività, dell'ambiente, in quanto le polizze fideiussorie coprono eventuali danni ambientali che archivi durante la tua attività, puoi trasportare anche agli impianti sia autorizzati in procedura ordinaria che semplificata, però non risulta possibile il contrario, ovvero se nel più ci sta il meno, nel meno non ci sta il più, quindi se tu sei iscritto, autorizzato all'albo gestori per il trasporto di rifiuti di categoria 2 e 3 in procedura semplificata non puoi portarlo agli impianti che effettuano attività di recupero autorizzati in procedura ordinaria.

L'obiezione che molti hanno mosso, sollevato, è quella di dire sì, ma il mio impianto, pur avendo un'autorizzazione in procedura ordinaria è autorizzato ad effettuare comunque delle attività di recupero dei rifiuti, però bisogna pensare quando abbiamo fatto il piano di razionalizzazione della procedura a livello nazionale, il Comitato nazionale, l'Albo gestori deve relazionarsi con ogni singola Regione e addirittura con ogni singola Provincia d'Italia e quindi non sempre, talvolta capita che pur avendo un impianto autorizzato in procedura ordinaria, quindi con la procedura amministrativa più completa che dovrebbe dare più garanzie, in realtà l'attività di recupero che viene fatta lì in quell'impianto non è tassativa a tutto quello che prevede l'allegato tecnico del 5/2/98, quindi il fatto che il trasporto dei rifiuti in procedura semplificata fa sì che io prenda quel rifiuto e lo porto al recupero la destinazione, la composizione quella prevista dal 5 febbraio 1998, non è detto che l'impianto essendo autorizzato ad un'attività di recupero, non possa farla talvolta in deroga al 5/2/98. Queste sono le motivazioni che hanno portato, sono a fondamento, della circolare 1555 del 27/7/2007 che pone questi limiti.

Altra fattispecie che può interessare voi è quella relativa al trasporto, all'iscrizione all'Albo delle imprese a quel tempo esentate dal Decreto Ronchi, che sono tutte le imprese che facevano attività di trasporto in via ordinaria e regolare dei propri rifiuti non pericolosi o dei rifiuti pericolosi che non superano i 30 chili o 30

litri al giorno. Questa esenzione sappiamo che è venuta meno per necessità di adeguare l'ordinamento italiano alla sentenza della Corte di Giustizia europea che di fatto ha condannato l'Italia per aver male interpretato il famoso art. 12 che stabiliva l'obbligo d'iscrizione per le imprese che svolgevano specifiche attività.

Non stiamo qui a ricordare la diatriba sulla definizione di trasporto di rifiuti a titolo professionale, su cosa intendeva il Governo italiano e cosa ha inteso la Comunità Europea. In sostanza si iscrivono all'Albo ai sensi dell'art. 212 comma 8 le imprese che per oggetto della propria attività professionale producono dei rifiuti e quindi trasportano i propri rifiuti; ma questa tipologia di iscrizione ha avuto una genesi abbastanza travagliata dove nella prima formulazione del 152/2006 all'art. 112 comma 8 era previsto che queste imprese che esercitavano come attività ordinaria e regolare il trasporto dei propri rifiuti, non pericolosi o pericolosi, con la soglia dei 30 chili o 30 litri al giorno, fossero iscritte all'Albo a seguito di semplice richiesta scritta, quindi questa formulazione faceva sì che l'impresa nel momento in cui faceva comunicazione all'Albo, venisse automaticamente iscritta nella competente Sezione regionale, prevedendo inoltre un regime di semplificazione o una sorta di tacita esenzione prevista così com'era dal legislatore italiano in quanto è previsto che queste imprese non debbano presentare garanzie finanziarie né capacità finanziarie, né venissero adottate idoneità tecnica, né che vi fosse l'obbligo di nomina di un responsabile tecnico.

Il Decreto Legislativo 4/2008, come in tante parti del Testo Unico, è andato anche a modificare questa specifica previsione normativa stabilendo che le disposizioni di cui al comma 5, 6 e 7 dell'art. 212, che sono quelli relativi alle polizze fideiussorie, al responsabile tecnico, alla durata dell'iscrizione quinquennale non si applicano ai produttori iniziali di rifiuti non pericolosi, rispetto alle operazioni di raccolta e trasporto di rifiuti, né ai produttori iniziali di rifiuti pericolosi, purché non superino i 30 chili o 30 litri al giorno, a condizione che tali operazioni costituiscano parte integrante ed accessoria dell'organizzazione dell'impresa dalla quale i rifiuti sono prodotti.

C'è una formulazione diversa, non parla più d'attività ordinaria e regolare, ma soprattutto la grande modifica è stata quella relativa ad introdurre la parola "produttore iniziale", il quale produttore iniziale lo andiamo a rivedere sull'art. 183, modificato anch'esso, che mi dà le definizioni e quando parliamo di pro-

dotto lo divide in due categorie, come la persona la cui attività ha prodotto rifiuti, lo identifica come produttore iniziale, e anche produttore però è la persona che ha effettuato operazione di pre-trattamento, di miscuglio o altre operazioni che hanno mutato la natura o la composizione dei primi rifiuti. Il produttore s'identifica con queste due attività, però il produttore iniziale è solamente la persona la cui attività, io dico professionale e lo aggiungo, ha generato, ha prodotto un rifiuto. Pertanto chi rientra nella seconda definizione, cioè tutte le persone che producono rifiuti, che effettuano operazioni di pre-trattamento, miscuglio, o altre operazioni che mutano la natura e la composizione dei rifiuti non possono identificarsi con i produttori iniziali, ergo non possono ambire ad essere iscritti all'art. 212 comma 8 con la procedura super semplificata, ora modificata dal legislatore quanto alla tempistica: l'impresa presenta la comunicazione alla Sezione regionale, la quale rilascia il provvedimento entro 30 giorni dalla presentazione della domanda stessa. Però l'interessato nella comunicazione deve anche elencare alcuni elementi quali la sede dell'impresa, l'attività o le attività per la quale sono prodotti i rifiuti, quindi stabilire la sua attività professionale, indicare chiaramente che ha prodotto i rifiuti, le caratteristiche e la natura dei rifiuti prodotti e gli estremi identificativi e le idoneità tecniche dei mezzi utilizzati per il trasporto rifiuti, tenuto conto anche delle modalità di situazione trasporto medesimo.

Mentre prima, fino al febbraio 2008, bastava una semplice richiesta scritta in cui si diceva io sono l'impresa Casadei, mi iscrivo all'Albo per il trasporto dei rifiuti da me prodotti, adesso chiediamo ulteriori specifiche in virtù della normativa modificata, per cui il produttore iniziale dei rifiuti, deve indicare l'attività ed i rifiuti prodotti, le caratteristiche, le tipologie e anche le targhe dei veicoli che utilizzo nell'esercizio della attività. Quindi quando le Sezioni vanno a fare dei controlli amministrativi sull'istruttoria delle imprese e delle istanze presentate, devono verificare l'attività che dichiara nella modulistica, la quale attività però ha degli elementi oggettivi di confronto che è quella della visura, quindi dell'attività denunciata al repertorio economico amministrativo del Registro Imprese competente e quindi, in ultima analisi, bisogna verificare che i codici CER richiesti siano compatibili con la definizione di produttore iniziale e quindi con l'attività che l'impresa esercita.

È chiaro che tutte le imprese che hanno degli impianti autorizzati per il trattamento dei rifiuti di questi veicoli non possono essere considerate, tanto dalla normativa attuale e tanto dall'orienta-

mento del comitato nazionale, come produttori iniziali e quindi non possono iscriversi all'art. 212 comma 8 in procedura semplificata. Però c'è un altro problema, quando dicevamo prima della normativa del 152 per quanto non applicabile col 406/98 regolamento dell'Albo, è vero che la normativa è cambiata e quindi se il 152 mi parla di raccolta e trasporto dei rifiuti, ha omesso, tolto, eliminato la parola prodotti da terzi, è altrettanto vero che il 406/98 quando mi parla delle categorie d'iscrizione all'albo all'art. 8 continua a parlarmi prodotto da terzi. Se non possono essere produttori iniziali, teoricamente la loro iscrizione in categoria 4 per trasportare i rifiuti prodotti dalla loro attività non potrebbero farlo in quanto c'è quella specifica, 406/98, che mi parla nella declaratoria delle categorie d'iscrizione rifiuti prodotti da terzi.

Qui concludo, uscirà una circolare del comitato nazionale speriamo già lunedì di farla deliberare, dove il comitato prevede che la categoria 4 del 406/98 dove parla di rifiuti prodotti da terzi, viene eliminata la dicitura prodotti da terzi come prevede il 152, e quindi consenta a queste imprese, visto e considerato che non possono essere produttori iniziali per i motivi che vi ho spiegato, iscriversi in categoria 4 o prevedere d'iscriversi anche in categoria 2 per trasporto di rifiuti al recupero, tenendo sempre presenti i limiti di quella circolare, la n. 1555. Grazie.

Grazie al dottore Casadei per l'intervento che ho trovato estremamente pragmatico, anche perché immagino che voi con la vostra attività quotidiana vi troviate a gestire una mole industriale di documentazione, ma con un taglio operativo-pratico, strettamente legato alla vita delle imprese che operano nel settore ambientale.

Parliamo di circa 120 mila imprese iscritte sul territorio nazionale.

Direi per cui un numero di tutto rispetto, quindi grazie ancora per averci accompagnato idealmente all'interno di questa materia molto complessa anche perché riguarda tutta una serie di soggetti molto eterogenei come mostravamo inizialmente, per cui è anche di difficile gestione.

Dicevamo prima che all'interno di questa filiera poi ci sono una serie di soggetti, in primis i produttori, che sono rappresentati in questo tavolo di lavoro dall'ingegner Salvatore di Carlo che rappresenta sia FIAT group, sia l'Associazione produttori, per cui il suo intervento sarà, se vogliamo, leggermente spostato dalla realtà da cui lui proviene per avere uno sguardo super partes su tutta l'associazione dei produttori, associazione dei produttori che come dicevamo prima s'inserisce all'interno di un contesto da un lato molto caratterizzato, anche storicamente, ma dall'altro ancora adombrato da queste criticità del frazionamento degli interessi e soprattutto dalla dimensione talvolta molto piccola, qua si parla d'impresе magari, non è il caso evidentemente dei produttori, ma di chi lavora per conto dei produttori, per cui queste vanno evidentemente poi coinvolte all'interno di un discorso di più ampio respiro.

Leggo tra le sue qualifiche che lei fa parte del gruppo End of Life, forse però oggi questo termine è un po' riduttivo visto che voi non vi occupate più soltanto dell'End of Life, ma il vostro lavoro è di tipo retrospettivo, cioè partire proprio dalla progettazione del veicolo con criteri ecocompatibili e quindi nella scelta dei materiali e nella progettazione, fatte salve ovviamente tutta una serie di considerazioni sull'incolumità poi di chi guida, questo mi sembra abbastanza palese come esempio.

Questo è lo spirito che vi ha guidato nella strutturazione prima e poi nella condivisione con gli altri progetti della filiera, fino all'accordo del 8/5/2008, rispetto quanto meno, al di là di quelli che saranno poi le successive applicazioni, quanto meno ad un uso sostenibile delle risorse, ma in un'ottica particolare, ed è questo veramente l'elemento che mi preme sottolineare, con un termine che è anche caro agli analisti di marketing, ovvero fare sistema intorno alla filiera del veicolo dalla progettazione fino allo smaltimento.

Dario De Andrea

MODERATORE

Marco Casadei

SEGRETARIO DELLA SEZIONE
REGIONALE VENETO DELL'ALBO
GESTORI AMBIENTALI

Dario De Andrea

MODERATORE

IL PUNTO DI VISTA DEI COSTRUTTORI

Cominciamo innanzitutto col ringraziare il pubblico, ringraziare gli organizzatori della Camera di Commercio e tutti voi che siete intervenuti. Spero di poter esprimere in questo contesto un'attività di grande sviluppo e di grande forza, abbiamo sentito adesso con le relazioni dei professionisti che mi hanno preceduto, le ho apprezzate molto per la chiarezza, in un complesso di norme, di procedure così sofisticato tutto sommato, questa è sicuramente la base.

A partire da quello che dirò adesso, noi su questa base vediamo di trovare una possibilità di sviluppo ulteriore, abbiamo in effetti, il punto fondamentale, uno strumento nuovo su cui agire e su cui la speranza è, riusciremo a portare avanti l'attività che sta a cuore al nostro comparto, dove per nostro comparto è proprio questa filiera che, come ha detto giustamente il dottor De Andrea, è una filiera ben determinata, che parte dal costruttore, giustamente con le sue responsabilità e che via via si sposa con tutte le fasi che vedono impegnati chiaramente i clienti come persona che decide alla fine del suo bene, il dealer come persona che può venire in possesso di questo bene ormai destinato all'eliminazione, e poi via via i demolitori, i rottamatori, gli shredder, tutte le persone che sappiano agire sopra questa attività, in questa attività.

Giusto per avere la possibilità di guidarci un pochino nell'illustrazione di questo strumento e di questa attività, avevo previsto delle slide che tiriamo fuori con un po' di fatica, ma ci riusciremo sicuramente, e che ci aiuteranno un po' ad illustrare i punti fondamentali.

Alla fine di questo speech avremo una proiezione di un breve filmato, forse qualcuno di voi lo ha già visto, che in qualche modo andrà ad illustrare una delle attività forti fatte all'inizio del gruppo che si è creato. Facciamo caricare giusto per avere un attimo di supporto...

Cominciamo subito a parlare, poi arriveranno anche le immagini, da dove cominciamo? Cominciamo da quella che è la direttiva dell'Unione Europea che, la 2053 che abbiamo già sentito dall'avvocato Bertuzzi, che ha citato precedentemente, apre in qualche modo a tutti noi un nuovo modo di vedere il nostro lavoro, soprattutto per quanto riguarda i costruttori automobili-

stici. Questo è un elemento di grandissima importanza perché mi capita di insegnare questo quando andiamo a fare qualche lezione al Politecnico per vedere l'attività degli ingegneri che costruiranno l'automobile, è fondamentale sapere che da adesso, proprio per il problema ambientale, l'auto non si deve più progettare solamente conoscendo le performance richieste dal cliente, si deve già progettare sapendo anche che deve diventare poi un qualche cosa al di là della sua vita e questo è un elemento fondamentale, guardate, lo dico serenamente, per noi che progettiamo l'auto era un gap culturale fortissimo. Mi ricordo che le prime volte che parlavamo di queste cose veramente facevamo fatica a capire in realtà che cosa dovevamo fare, nessuno ci aveva mai chiesto di preoccuparci di che cosa succedeva del nostro prodotto dopo, mentre tutte le richieste pressanti erano per venderlo, lo devi fare in un certo modo, dopo è un problema di altri.

La Commissione Europea, in questo bisogna riconoscere anche una certa lungimiranza, ha in qualche modo lanciato questo dogma, questa producer responsibility si dice, chi produce un bene è anche responsabile di quello che succede alla fine della vita. Io parto da qui, parto da qui per chiarire poi cosa questo vuol dire perché alla fine, e qui lasciatemelo dire, qualcuno lo semplifica molto facilmente questo discorso, allora voi alla fine pagherete tutto quello che c'è da pagare. Non vero, questo vuol dire semplicemente una cosa, che tutti abbiamo delle forti responsabilità, che queste responsabilità vanno codificate e che bisogna conoscerle bene per poter assolverle al meglio e poi si risponde del fatto di averle assolte o meno.

Quello che noi aggiungiamo e lo vedremo in questo discorso, è che se è vero com'è vero che ognuna delle persone, degli enti interessati a questo cammino dell'auto ha una specifica responsabilità, è altrettanto vero che è una grandissima forza il poterci mettere insieme, lavorare assieme per ottenere un'efficienza da questo cammino ed aumentare la valenza ambientale del risultato finale e aumentare anche la capacità economica finale del risultato. Questa è la sfida che abbiamo messo documentalmente in campo con la firma dell'accordo quadro, ma vediamo se riusciamo ad arrivarci passo dopo passo.

Quelle che vedete qui sono banalmente gli obblighi visti dal nostro punto di vista per quanto riguarda l'applicazione della direttiva, la direttiva abbiamo sentito bene prima è stata appli-

cata in Italia, ma anche in tutti gli altri paesi europei e vi devo dire anche in Russia, in Turchia, negli altri paesi che non sono europei. Adesso ci sono delle proposte di legge che copiano da questo aspetto qui perché è una fase assolutamente avanzata. L'Europa, voi sapete, in tutto il mondo, è l'area geografica di maggiore preoccupazione sull'ambiente, dove si lavora di più, dove le leggi sono sicuramente avanzate. Non possiamo certo guardare alle grandi nazioni emergenti, ma non possiamo neanche guardare all'America, Nord o Sud America che si voglia, su questi elementi. È l'Europa che traccia questo cammino e gli altri ci stanno effettivamente seguendo.

Questo cammino in che cosa consiste? Andiamolo a vedere punto per punto. La legge dice chiaramente che ci sono degli obblighi che prima non c'erano e stabilisce anche bene a carico di chi. Vedete sotto la riga dei tempi 2003-2004-2005 quando cominciamo a dover fare queste cose sono bene segnate, ci sono gli obblighi quelli che sono i vincoli del costruttore quelli in azzurro e questi riguardano proprio noi e qui dico noi tutti i costruttori di auto ovviamente, non solo il gruppo Fiat di cui io sono rappresentante, tutti i costruttori di auto che vogliono poter vendere nelle nazioni europee.

Ecco che si parta dal bando dei metalli pesanti, alle informazioni per lo smontaggio sui veicoli che devono essere date dal costruttore a chi poi questo smontaggio lo farà nel corso della sua attività, ad un vincolo omologativo che abbiamo tra l'altro sentito anche citare prima che traccia l'omologazione e quindi l'elemento fondamentale per cui il veicolo si può o non si può vendere nel caso manchi sul mercato. Quindi immaginate quanto vuol dire per noi l'importanza di questo elemento visto che si spendono centinaia di milioni di euro per poter progettare o costruire un veicolo che poi magari non riuscirà a mettere sul mercato.

Fino a quella che è la rete, la garanzia di ritiro a costo zero, in qualche modo emblematicamente dipinta su una rete di demolitori di imprese di demolizione che in qualche modo sono legate alle case che garantiscono il ritiro a costruirlo per il cliente che vuole disfarsene. Questi sono veramente vincoli sul costruttore e su questi noi rispondiamo. Rispondiamo il solito perché poi le cose vanno tradotte. Quando lì c'è scritto, e voi lo vedete nel primo a sinistra, bando dei metalli pesanti, cromo 6, cadmio, mercurio e piombo, cosa vuol dire? Vuol dire poi banalmente, lo dico spesso qualcuno che mi conosce mi ha già sentito dire,

che i piombini delle macchine che avete comprato da 6 mesi a questa parte non sono più di piombo, questo piombino che adesso è una lega di zinco e alluminio è però molto più cara, molto più difficile perché? Perché ingegneristicamente il materiale ideale per fare quel lavoro lì era il piombo. Il fatto di doverlo sostituire per una ragione ambientale e giustamente la legge ci ha obbligato, ha voluto dire semplicemente per noi 9 milioni di euro all'anno in più di spese variabili che non possono venire caricate sul cliente perché il prezzo lo fa la concorrenza, il prezzo lo fa il mercato quindi se uno ha un problema del genere se lo ingoia e mette a bilancio meno 9 milioni di euro.

Questo per dirvi che la nostra parte c'è, è forte, è dura, ci costa, la stiamo anche pagando cara, ma l'ambiente ne ha un beneficio. E andando avanti così le altre cose sono in qualche modo di nostra responsabilità e noi sicuramente siamo sul fronte (della storia).

Abbiamo poi una responsabilità comune, condivisa e di lì parte il concetto che andiamo ad esprimere adesso, quello del raggiungimento di un target e lo vedete sopra in questo rosa, rosso che vedete sulla parte superiore dell'asse di prima ed è esattamente questo 1° gennaio 2006 momento in cui la legge, il target, la legge impone un target di recupero l'85% di peso dei veicoli che vengono eliminati ogni anno sul territorio della nazione interessata di tutte le 27 nazioni dell'Unione Europea. Con una successiva sottolineatura si recupera l'85% ma di questo almeno l'80% in peso deve essere un riciclaggio, reimpiego. Questo dato che è già partito che è già cogente e adesso lo vedremo, verrà poi anche questo già sottolineato, ulteriormente inserito nel 2015 dove si dovrà arrivare alla dimostrazione del 95% in peso del recupero e dell'85% in peso di reimpiego/riciclaggio.

Prima cosa andiamo a capire cosa vogliono dire queste parole, mi sembra più che logico. La differenza sostanzialmente è questa, si parla di riuso quando un pezzo preso da una vettura viene tal quale montato su un'altra vettura, il classico pezzo di ricambio usato che dal punto di vista ambientale è il massimo del risultato possibile perché tutta la spesa energetica di materiale passa per fare quel faro della Panda anziché di un'altra vettura, la prima volta è usata per 15 anni, viene ancora usata per altri anni su un'altra vettura simile che viaggia sulle nostre strade e quindi questo è il massimo dell'obiettivo dal punto di vista ambientale.

Il secondo obiettivo a scalare è la legge, la direttiva europea è molto precisa su questo quindi a scalare il primo, poi il secondo, se non si può raggiungere il primo, si pone come obiettivo è quello del riciclaggio. Riciclaggio vuol dire prendiamoci un pezzo dell'auto, l'esempio più banale è il paraurti fatto in polipropilene, non lo possiamo più riutilizzare perché nessuno ce lo chiede come paraurti per un'altra vettura, allora lo trituriamo e il materiale che ne viene fuori viene usato per fare un'altra cosa, una bacinella per lavare i panni o cose di questo genere, sempre di polipropilene. Questo è riciclaggio che è il materiale riusato come tale.

Infine la somma di questi due dà quindi quell'80% di livello che deve essere misurato infine hanno messo il recupero energetico per un massimo di un 5%. Il recupero energetico vuol dire semplicemente bruciare quell'insieme di materiali che non hanno avuto un'altra possibilità di riuso o di recupero e a quel punto ricavarne energia e quindi non bruciarli a vuoto, non si parla quindi di inceneritori ma di recuperatori energetici. Hanno messo però solo il 5% di un totale.

La dizione quindi recovery o recupero generale è l'insieme di altre cose: riuso, riciclaggio, recupero energetico. Chiarito questo andiamo a fare e questo è il problema più grosso che ci viene addosso. Perché il contesto in cui ci muoviamo è questo qui, ogni anno in Italia vengono buttate un milione e 500 mila vetture è una media naturalmente, l'hanno scorso più o meno eravamo vicino ad un milione e mezzo, quest'anno purtroppo, dico purtroppo perché se si butta di meno si compra anche di meno, negli ultimi mesi mi sembra che per tutti non siano molto felici, arriveremo ad un milione 250, un milione 280 veicoli rottamati. In Europa il discorso parla di 12-13-14 milioni di auto. Ricordiamoci che in Italia circolano 35 milioni di veicoli quindi la proporzione è questa.

Come fanno soprattutto le persone che sono dentro questa sala oggi, questo in realtà è un lavoro, è un'attività, è un business perché questo milione e mezzo di vetture in Italia è un vantaggio se utilizzato, operato in una maniera positiva perché qui ci sono le nostre miniere, sappiamo tutti che la vettura è fatta per il 75% e oltre, poi magari faremo un piccolo excursus di metallo, il metallo ha un valore notevolissimo perché è una delle basi della vita dello sviluppo dell'uomo da sempre, sono 3 mila anni che l'acciaio guida lo sviluppo dell'uomo e penso che per altri 3 mila anni possiamo stare tranquilli nonostante i prezzi

di mercato che abbiamo davanti ai nostri occhi. Ebbene questo metallo tutti sanno quando si recupera e si fonde prendendolo da un rottame chiede molta molta energia che andarlo a prendere dalla viscere della terra. Oltretutto noi qui in Italia miniere ne abbiamo pochissime, questa è la nostra miniera di acciaio, tant'è che oggi mi sembra siano 16 milioni di tonnellate di materiale che viene recuperato in genere non solo in Italia, l'Italia è il secondo produttore europeo di acciaio, l'Italia è il primo consumatore pro capite di acciaio in Europa forse questo è poco noto, moltissimo di questo acciaio viene da acciaio di recupero, in questo siamo i primi recuperatori europei, tant'è che importiamo dall'estero le carcasse.

Questo è il nostro tesoro, questa è la nostra miniera personale. Dov'è la criticità? La criticità è proprio quella che la legge giustamente è andata a sottolineare, ci ha dato la responsabilità per evitare un uso maldestro o malizioso dell'attività. Ci sono circa 300 mila tonnellate all'anno di materiale che oggi non si riesce o non si può economicamente recuperare. È quello che noi denominiamo fluff, cioè il risultato della macchinazione della vendita del materiale metallico della vettura, tutto quello che rimane, soprattutto plastica e gomma, questo è il fluff ed ha un valore di circa 300-350 mila tonnellate all'anno, questo è il problema e questo è il problema che la legge che la normativa europea vuole che andiamo a risolvere con delle responsabilità individuali.

Chi è che deve risolvere questo problema? Chi ha la responsabilità di risolverlo? Siamo noi. È la filiera che si occupa di questa cosa e la filiera è ben determinata. Ricordiamoci bene, permettetemi faccio un brevissimo giro all'interno, che mentre era chiaro che c'erano dei vincoli per il costruttore, che il costruttore giustamente paga e su cui ha una grande responsabilità personale che nessuno gli toglierà mai che sono ben identificate con quelle macchie azzurre, questo vincolo qua di preoccuparsi di recuperare anche il materiale che oggi non è economicamente, come l'acciaio chiaramente conveniente, è addossato e lo vedete lì sugli operatori economici.

Chi sono gli operatori economici? Ho estratto qui dal decreto legislativo che chiaramente io so manovrare molto meno bene dei professionisti che mi hanno preceduto, allora io mi estraggo le parole quando sono dai miei avvocati dico, fammi vedere dove sono scritte. Eccolo lì dove sta scritto nel Decreto 209 l'elenco degli operatori economici è quello lì, produttori, distributori -

nostri amici dealer-, operatori addetti alla raccolta, compagnie di assicurazioni, imprese di demolizione, di frantumazione, di recupero, di riciclaggio ecc. Questa è la filiera, il comparto del veicolo fuori uso ed è quello lì rappresentato quindi case costruttrici e importatori, ripeto case costruttrici sono quelle che costruiscono qua e ci siamo noi e mi sembra pochi altri, importatori sono tutti gli altri colleghi e amici che importano.

I dealer, i concessionari si chiamavano una volta adesso è giusto usare parole inglesi, i dealer. Dealer che, e lo comincio a dire qui perché sarà uno degli elementi forti del rapporto, che tiene in piedi la catena, i dealer non sono dei dipendenti delle case costruttrici, sono dei liberi imprenditori che accettano e concordano un mandato con la casa per vendere le vetture. Dico questo perché? Perché questo significa che non ci sono coercizioni dirette tra la casa e i dealer -saremmo immediatamente denunciati- è uno che si mette sul mercato a vendere ordinazioni se vuole le nostre macchine o quelle degli altri.

Questi dealer fanno però fortemente parte della catena perché da loro, dalle vetture che vengono loro consegnate, vuoi nelle campagne di rottamazione in qualche modo sollecitate dall'autorità pubblica, dal Governo, vuoi nelle campagne sollecitate dai marchi che in qualche modo spingono le vendite offrendo degli sconti, sono i primi possessori del tra virgolette bene auto. Da loro poi il passaggio è chiaro alle aziende di demolizione che fanno la messa in sicurezza come prima e poi vendono i pezzi di ricambio, vendono i materiali e così via, ai rottamatori che generalmente commerciano il materiale, ai frantumatori.

Oggi questa catena finisce con l'utilizzo dei materiali e con la messa in discarica del car-fluff, del fluff. Su questo elemento noi agiamo, perché agiamo? Perché è vero che in Italia ci sono tantissime imprese di demolizione, ci sono tantissime imprese di rottamazione e di frantumazione e questo è un chiaro segno di un business, di una capacità di lavoro di una attività radicata con una forte cultura sul mercato. È altrettanto vero che ci sono dei grandi problemi e i problemi li abbiamo sentiti stamattina dalle due persone che mi hanno preceduto, l'avvocato Bertuzzi e il dottor Casadei ci hanno fatto vedere tutta un'impostazione legislativa molto sofisticata, molto dura in certi campi, molto capace di spezzare, di raffinare tutti gli elementi che compongono un'attività di questo genere. Questo che cosa significa? Significa che c'è una complessità e una

sofisticazione della normativa di autorizzazione di trattamento non da poco. Conosco più o meno le normative di altri paesi europei che non hanno paragoni né con quello che abbiamo visto, che tutto sommato -ciò depono a nostro vantaggio- noi abbiamo una storia di diritto molto più ampia in tempo rispetto ad altri paesi europei porta questo naturalmente ad una certa complicazione, ad una certa sofisticazione.

Un problema poi di interpretazioni legislative e autorizzative oggi è stato appena sfiorato, ma su questo chi lavora si trova tutti i giorni a confrontarsi, noi sappiamo benissimo che alcune norme sono interpretate da alcune ARPA regionali, io parlo soprattutto quando si parla di limiti di possibilità di controlli e così via, in un modo in una certa Regione, in un altro modo in un'altra Regione quindi non è infrequente, conosciamo dei casi in cui il camion che passa assolutamente regolare dal Veneto e va in Lombardia, come passa il confine della Regione diventa non regolare e questo in un paese civile non dovrebbe essere proprio il massimo.

C'è poi un problema fortissimo e qui purtroppo non sono in questo comparto di concorrenza sleale, di chi conoscendo molto bene le due cose di cui prima allora gioca sporco e questo lo sappiamo, avendo una possibilità di mettersi sul mercato con delle valenze economiche che chi deve e giustamente sta alle normative che ci sono non si può permettere e questo è un gravissimo problema per tutti quanti quelli che vogliono lavorare onestamente sul comparto.

Abbiamo anche delle difficoltà di trattamento, di trasporto del fluff stesso legati a tutto il problema di norme che oggi agiscono sulle discariche ed infine un'assenza di metodologia, di calcolo, di target uniforme per tutti i paesi quando andiamo a fare poi la presentazione a Bruxelles del patto ma nel 2006, che oggi è passato, di cui oggi stiamo dando risultati a Bruxelles qual è stata la percentuale di riciclaggio, di recupero del paese Italia, del paese Germania, Spagna anziché Finlandia? La norma che a Bruxelles è stata fatta su questo elemento lascia un certo ambito di libertà nella misurazione, questo ambito di libertà in realtà abbiamo visto, perché è il primo anno che in effetti si fanno queste cose, abbiamo visto pone delle discriminazioni, pone delle difficoltà di differenza di lettura tra i vari paesi e questo anche è un problema che ricade, come non può ricadere su tutti gli operatori che hanno lavorato in questo comparto.

Se questa è la situazione della criticità della nostra catena allora che cosa possiamo fare? L'idea è questa e oggi siamo qui a parlare di una novità. La novità è questa: abbiamo in qualche modo agito con una capacità di coesione di tutti i singoli comparti interessati alla filiera attraverso le associazioni che oggi in Italia rappresentano i singoli momenti quindi abbiamo in pratica fatto un insieme di discussioni, di progetti, di approfondimento per cui alla fine si è presentata una posizione comune di tutte le associazioni che rappresentano gli interessi di chi lavora in questo comparto, vedete nominate qui l'ANFIA è la parte che rappresenta i costruttori italiani in questo caso qui chiaramente la Fiat e io sono il responsabile di questo settore, ma c'è anche l'UNRAE che è l'associazione degli importatori esteri, i nostri amici tedeschi, francesi, giapponesi e così via, la FEDERAICPA che è l'associazione dei dealer, poi abbiamo le tre associazioni dei demolitori la FISE - UNIRE, ASSODEM e sentiremo poi la presentazione del Presidente Calò, come la Car-CNA e l'ADA. Le tre associazioni sono quelle che oggi agiscono sul territorio mi sembra giusto sottolineare come una gran parte di sforzo sia stata fatta insieme a Fise UNIRE perché siamo partiti decisamente con loro per creare questa catena e di questo ne abbiamo il risultato. Abbiamo poi l'ASSOFERMET che è l'associazione che cura gli interessi dei rottamatori ed infine l'AIRA che è l'associazione che cura gli interessi dei frantumatori.

Il fatto di averli tutti insieme, di avere tra l'altro ultimamente anche aggiunto l'associazione di chi fa recupero energetico, si chiama AIR, ci ha permesso di andare verso l'autorità pubblica con una proposta che è questa. Porci come interlocutori diretti e propositivi nei confronti delle istituzioni. Sappiamo benissimo quanto la gestione di un comparto di questo genere sia complicato soprattutto dal fatto che moltissimi di questi elementi sono fornitori/clienti e quindi ci sono anche degli interessi addirittura contrapposti e sappiamo di che tipo. Ebbene l'idea cuore che sta dietro questo è, siccome abbiamo dei grandi problemi, problemi molto più grandi di quello che è il problema attuale giornaliero della vita e della sopravvivenza della nostra attività, ma che ci può in qualche modo mettere in crisi l'attività da adesso e nel futuro, dobbiamo trovare una soluzione ad un livello più ampio. È attraverso questa pensata che si è detto, proviamo ad approcciare l'autorità pubblica presentando, innanzitutto tutti noi insieme, un progetto comune andandolo a proporre e a discuterlo per vedere se questo è possibile.

Devo dire che abbiamo trovato nell'autorità pubblica e specificatamente nel Ministero dell'ambiente e nel Ministero dello sviluppo economico persone che hanno avuto il coraggio di esporsi, e qui ci vuole coraggio perché sappiamo le difficoltà di muoversi in questi ambiti, che hanno avuto la voglia di confrontarsi e la visione di una possibilità di dare un impulso allo sviluppo di questo comparto specifico anche di un'ottica, oltre che ambientale, industriale. Questo lo faccio solo così per vedere, non so chi di voi ha visto mai un accordo di Governo, questa è la copertina con le firme dove in pratica si è partiti a lavorare insieme. Lavorare insieme su una proposta che è molto industriale. Questo è semplicemente il lancio dell'agenzia ANSA in cui si vede come il Ministro Prestigiacomo abbia visto con molto favore questa tipologia di raccordo tra quello che è l'insieme degli operatori di un settore completo e l'autorità pubblica accettata dai due ministeri che più hanno responsabilità in questo settore.

Quali sono gli elementi essenziali di questo accordo di programma? In qualche modo lo vedete qui, è quello che abbiamo detto, ci sono dei target che chiamano responsabilità su tutto il settore, tutto il settore deve cercare di proporsi con qualche cosa che porti tutto l'insieme dell'attività sul territorio nazionale a raggiungere in questi casi questi tagli.

La durata dell'accordo è di 7 anni, ma sono 7 anni per accompagnare la filiera verso il famoso 95% del 2015 che, non dimentichiamo, ha alcune parole molto difficili da tradurre in pratica, il famoso recupero energetico senza il quale il 95% non lo si riesce fisicamente a raggiungere e che deve essere impostato adesso se pensiamo di avere qualche possibilità di raggiungere uno scopo nel 2015. Ecco perché la durata è di 7 anni con i traguardi molto ben fissati all'interno del piano di programma. Quello che viene fuori è questo, questo è il primo caso in Europa di propositività e concretezza dell'insieme di autorità pubblica e di gruppi industriali che sono tutti nella catena di cui si sta parlando e questo lo diciamo con un certo orgoglio perché voi vedrete chiaramente la nostra posizione in Europa non solo su questo comparto, non è sicuramente delle più forti, noi sappiamo in realtà una cosa certa, che il riciclo industriale nel mondo è partito in Italia, si parla degli Straccioli del '400, l'Italia è un paese povero da sempre, si è sempre saputo tirare su le maniche e ha sempre saputo trovare in quello che aveva gli elementi per portare avanti la propria dignità. Noi torniamo a raccontare agli altri come si fa partendo da questo punto.

Cosa c'è scritto qua dietro? C'è scritto innanzitutto che per la prima volta si lavora insieme a questo obiettivo e insieme vuol dire una cosa particolare, si parla della grandissima industriale italiana e più che la Fiat quale potrebbe essere? Per arrivare alla piccolissima impresa di carattere familiare padre, madre e figlio che ha una impresa di demolizione, tutti con la stessa dignità di espressione e questo non è un elemento da poco, non è un elemento usuale né in Italia e né negli altri paesi europei quindi sottolineo che questo soprattutto da noi, dalla grande impresa ha dovuto chiedere un cambio di mentalità.

Un riconoscimento poi del ruolo specifico del singolo anello della filiera e questa è un'altra grande forza che non è così scontata e cerco di tradurla. Se viene fuori come veniva fuori da alcune discussioni che bene o male partendo dall'idea che c'è una producer responsibility, che non si può paragonare di quella che è la potenza economica di una grande industria alla piccola impresa, allora il problema è difficile da risolversi: se partiamo da questo concetto, concetto che alcuni costruttori devo dire in qualche modo all'inizio avevano anche cavalcato, questo è un discorso di un danno enorme. Un danno enorme veramente per il costruttore che è abituato tutta la sua vita, tutta la sua energia a focalizzare la costruzione, la realizzazione delle migliori macchine possibili per poter venderle sul mercato e quindi non sa fare bene gli altri mestieri.

È un grandissimo danno anche per chi fa gli altri mestieri, chi ha la professionalità degli altri mestieri e che se entra in un'ottica di dire, va bene ma magari se le cose vanno così c'è qualche d'uno che mi deve finanziare, entra in un vortice che ha una sola fine, nessuno finanzia un altro comparto, è mercato questo che non può essere nella logica dell'industria. Questo è il rischio di perdere la dignità del proprio lavoro, per questo il riconoscimento del ruolo specifico è uno dei punti fondamentali, ognuno ha un ruolo è chiamato a fare il suo mestiere si chiede a lui la propositività di che cosa si può fare per essere più efficienti e più efficaci perché è lui più di ogni altro conosce bene le sue attrezzature, il suo mondo, il suo modo di operare e i suoi valori e quindi è lui che deve insegnare per il suo comparto agli altri come si fa a fare efficienza, come si fa a legare questa efficienza all'efficienza degli altri comparti e questo è uno dei punti fondamentali.

Andiamo poi più veloci, la consapevolezza e il miglioramento di ciascun settore perché se è anche vero che la legge ci

chiede delle cose di più di quelle che facciamo oggi in nome dell'ambiente, è altrettanto vero che queste cose costeranno a tutti quanti, questo abbasserà il valore economico in gioco. Dove si possono prendere questi valori? Si possono prendere in un concetto di efficienza e di ottimizzazione, come a dire tutti quanti abbiamo un problema in più ma stiamo insieme se riusciamo a trovare il modo di fare efficienza reciproca in termini proprio operativi, ecco che magari il valore economico che bisogna mettere in gioco si abbassa notevolmente è su questa scommessa che stiamo giocando alcune delle ipotesi che andiamo a vedere.

Il fatto di avere dentro poi il know-how di tutti i singoli componenti, come dicevo prima. Perché è un disastro l'idea per una casa costruttrice di comprarsi e di mettersi in proprio a fare il demolitore? Perché non lo sa fare bene. Perché i suoi ingegneri non sono capaci di rendere al massimo quando hanno in mano una vettura vecchia, non l'hanno mai presa in mano, sono tutti proiettati alla prossima vettura, tutti proiettati al desiderio del cliente che vuole quelle performance, bisogna andare da chi sa il mestiere e in questo caso qui il know-how è tutto negli altri operatori economici della filiera: loro devono avere la dignità e la voglia e l'interesse ad esprimere quello che può essere un concetto di miglioramento per quello che riguarda il comparto e collegarlo insieme ai comparti che stanno nella catena.

Infine, questo è poi importantissimo l'apertura e la disponibilità della autorità pubblica che mette a disposizione strumenti normativi e organizzativi capaci di guidare l'ottenimento dello scopo finale. Questa è la grande scommessa, abbiamo visto appunto la sofisticazione di una normativa, non abbiamo neanche accennato ai discorsi di limiti, di elementi tecnici che stanno poi dietro a questo, bene oggi c'è un tavolo in cui queste discussioni fatte con gli esperti, fatte con i responsabili e sappiamo cosa vuol dire avere responsabilità in un campo come questo, in un campo di rifiuti, possono finalmente essere portati alla luce del sole, possono essere discussi, non è detto che debbano essere per forza accettati ma anche il fatto di capirli, di capire le ragioni che ci stanno dietro, di portare delle proposte, questo è sicuramente un vantaggio fortissimo.

Devo dire che da questo punto di vista bisogna riconoscere che le persone che stanno lavorando da parte dei due ministeri hanno veramente una grandissima voglia di affrontare questa

tematica, ci vuole anche coraggio per fare queste cose e devo dire che oramai abbiamo fatto tre riunioni a Roma con i responsabili abbiamo già ottenuto dei punti di avanzamento rispetto a situazioni critiche e questo ci dà una grandissima fiducia di continuare in questo senso.

Che cosa c'è scritto poi nell'accordo? Alla fine andiamo solo a leggere. Non ve lo leggerò tutto perché sono 37 pagine e qui solo due slides, ma nell'accordo abbiamo cercato in qualche modo di mettere tutto quello che ogni singolo anello della catena può fare di più e meglio oltre quello che la legge chiede e questo è il problema, noi andiamo in termini propositivi che vuol dire io non sono qui a difendermi e fare il meno possibile perché mi ci si obbliga. Abbiamo capito qual è lo scopo che la legge vuole è tra l'altro uno scopo che come tutti gli scopi ambientali non può non trovare tutti noi che viviamo qua con i nostri figli la nostra approvazione. Andiamo a vedere che cosa qua dentro si può fare di più e meglio però una volta tanto invece di farcelo dire da qualcuno andiamo a suggerirlo noi che facciamo il mestiere ed è questo. Ecco quindi che ci sono dei capitoli uno per ognuno degli elementi focali di questa catena naturalmente a cominciare da chi fa il prodotto, dai progettisti del veicolo. Allora ecco qua noi abbiamo detto prima la legge mi obbliga a togliere i piombini dalle ruote, quello non si discute, lo devo fare pago, studio e lo faccio. Mi obbliga a togliere il cromo, va bene, se togli il cromo la vernice non viene più bella rossa e allora vai a pagare qualcuno che studia qualche altra cosa che ti fa venire la vernice rossa altrimenti il cliente non ti compra la macchina che ha quel rosso lì! Si trova, si paga, si spende e si fa.

Questi non sono obblighi, questi invece sono propositività ed è la propositività di dire forzo quell'attività di progettazione che la legge fa fatica ad obbligare anche perché è difficile da controllare ma io che progetto le macchine, la mia responsabilità so dove si potrebbe fare di meglio e vado avanti e lo metto fuori, lo metto in evidenza in modo che tutti poi dicano allora adesso che l'hai detto ti prendi anche le responsabilità di farlo, questo è l'atteggiamento trasparente che è sul tavolo che oggi ci vede protagonisti.

Due cose, l'aumento della riciclabilità. L'aumento della riciclabilità si comincia a progettare, l'abbiamo detto prima, dall'utilizzo di certi materiali. Nessuno mi dice che non possa più usare i materiali termoindurenti, qualcuno sa resine di vetro quelle cose

spettacolose dal punto di vista ingegneristico con cui si fanno ad esempio gli spoiler, con cui si fanno molti altri elementi perché hanno una rigidità che, ragazzi, è fantastica per un ingegnere.

Studiando il fatto che quei materiali termoindurenti non si possono più rifondere, non si possono più riciclare e qui lascio perdere le fantasie di fare file di panchine da giardino, qui abbiamo un atteggiamento concreto, quanti milioni di vetture buttiamo via, quante panchine da giardino mi viene a chiedere il mercato: non funziona. Allora c'è una sola cosa da fare: mi taglio una parte dell'ala con cui volo, gli spoiler non sono più fatti di questi materiali e non è stato facile e non è facile perché quel materiale lì ingegneristicamente era il migliore che c'è, perché gli altri flettono e allora dobbiamo studiare un diverso modo di usare gli altri materiali perché questa flessione quando siamo in aerodinamica non dia degli inconvenienti, sono tutte cose che costano, costano fatica, costano il nostro lavoro, però le abbiamo messe lì e le faremo.

L'uso dei materiali riciclati provenienti da beni fuori uso, perché poi qui tutti fanno parlare con l'aggettivo. L'aggettivo del materiale riciclato fatto in un certo modo, gli scarti di produzione, quello non è riciclaggio quello è business e questo lo sappiamo tutti nessuno di noi si nasconde dietro questa parola.

Quando si va in Europa a parlare con i politici qualche volta ci si nasconde dietro a questa parola. Noi qui in Italia abbiamo deciso di non nasconderci più. Non è il materiale riciclato punto che interessa, è il materiale riciclato da fine vita che è tutto un altro paio di maniche e qui parlo con gente che sa bene che cosa dico. Ci mettiamo lì e cercheremo di spiegare quel tipo di materiale. Come favorire il rimpiego del materiale? Altro elemento tutti allo scoperto questo per noi, poi andiamo avanti e lì ci sono, che cosa si può fare di più e di meglio per quanto riguarda il momento in cui chi fa demolizione deve riutilizzare il materiale? Andare a preoccuparsi appunto di questi materiali, non certo dell'acciaio, non certo dell'alluminio che nonostante le loro crisi di mercato rappresentano un bene che per fortuna sorregge lo sviluppo dei paesi occidentali.

Andiamo a parlare della plastica, andiamo a parlare della gomma, l'abbiamo già sentito citare oggi. Che cosa si può fare? Si può fare molto ma per prima cosa bisogna curare l'aspetto di miglioramento dello sbocco del materiale. Un'attività ad esempio

da costruire, è quella che faremo a breve un sito internet aperto, gratuito in cui si favorirà l'incontro tra le imprese di demolizione che hanno questi materiali in un certo modo e le aziende che si dicono disponibili e in grado di acquisire questo materiale. Questo è un sito che costruiamo noi, gratuito, aperto, è un'altro sforzo di partecipare come dicevo prima all'efficienza della catena. Non li possiamo comprare direttamente noi perché non abbiamo trituratori di materiale però in questo caso possiamo fare questo, abbiamo una grande visibilità, abbiamo una grande potenzialità di richiamo di aziende, mettiamo insieme le aziende che offrono e le aziende che chiedono. Naturalmente poi il discorso è sempre sul libero mercato, non possiamo costringere e né vogliamo costringere nessuno a fare delle cose, dobbiamo andare ad innescare un circolo industriale.

Andiamo avanti. Parliamo di miglioramento della qualità di centri di raccolta. Questa è una attività che i demolitori possono, vogliono fare in molti casi, è un discorso sicuramente che si pone in evidenza, anche qui con un obiettivo, con dei sacrifici ma sono i sacrifici che non sono per qualche d'uno ma sono per migliorare la propria posizione che è un miglioramento anche competitivo in tutto quel marasma che abbiamo visto essere anche pieno di concorrenza non leale. Più un centro di demolizione è pulito, di alta qualità, più si distingue dai centri di demolizione borderline e più sarà facile ad un certo punto fare degli accordi diretti, più sarà facile avere un mercato che lavora sulla trasparenza e che quindi non può che indirizzarsi ai migliori.

Nell'ottica poi di un miglioramento di flussi tra demolitori e concessionari, anche i concessionari devono fare la loro parte, anche i concessionari devono sapere, mi dispiace che non ci sia l'amica De Gregorio, ma siamo su quel tavolo insieme proprio per questo e lei lo sa benissimo, ed è con noi nel cercare di portare questo aspetto qui, sappiamo benissimo che, i concessionari, molti concessionari sono sensibili al fatto che chi offre di più ha la macchina di un certo tipo, conosciamo questo aspetto qua. Ognuno abbiamo detto deve fare la propria parte allora cominciamo a stabilire delle regole ad esempio di qualità del demolitore a cui lasciare la macchina.

Vado più veloce altrimenti non arriviamo più. Ci sono altri elementi, tra i controlli periodici fra i vari operatori gli impianti pilota nel caso del recupero energetico e alla fine arrivare tutti insieme a fare delle (prove) per stabilire un risultato che venga portato poi a

Bruxelles in un ottica di realtà rispetto al territorio. Quello che poi vedete lì è l'impegno dei ministeri che non è altro che la somma di tutte quelle cose con la volontà e la capacità di discutere.

Brevemente questo è il modo in cui le case costruttrici cercano di dare conoscenza, istruzioni su come sono fatte le loro macchine alle aziende di demolizione per la separazione dei materiali, è un sistema gratuito e disponibile, c'è un sito a cui collegarsi per cui uno può prendere l'elenco delle macchine aprirlo e avere le istruzioni, questo fa parte semplicemente del nostro modo di progettare i veicoli dove si vede tra le altre che, una cosa che non è poi così naturale, si vede un leggero aumento percentuale della percentuale di metallo rispetto alla percentuale di plastica, cosa non del tutto chiara e nota soprattutto negli ultimissimi veicoli, sono questi per noi ma non posso dire (...). Vedete quel 77-78% va affrontato con il fatto che da sempre si sa che la macchina è al 75% di metallo, questo è dovuto all'incremento di tutte le normative contro le emissioni che quindi mettono acciaio e acciaio di un certo pregio negli scarichi delle vetture, mettono elementi come gli air bag e tutte queste cose che hanno chiaramente una grandissima parte di acciaio soprattutto nelle loro carcasse.

Una cosa che fa parte del modo di progettare le vetture è poi anche questa, abbiamo detto che vogliamo essere misurati nelle cose che facciamo, sono promesse che portate in evidenza diventano degli impegni. Quello che vedete sopra è l'insieme delle famiglie plastiche che erano utilizzate sulla Stilo, la stessa macchina nuova, la Bravo, riprogettata che ha sostituito la prima ne ha 9 anziché 14. Tutto a vantaggio della famiglia dei propilene. Questo è un modo di misurare che cosa si fa al di là di quella che è la richiesta della legge, questo è un modo di dimostrare una parte dell'impegno.

Trascuro poi altri elementi per arrivare a quello che è il progetto per attivare la possibilità del recupero energetico. Abbiamo presentato una domanda di finanziamento perché ecco una cosa che può fare lo Stato è finanziare i progetti innovativi, può essere molto forte questo è soprattutto nelle mani del Ministero dello sviluppo economico e ne abbiamo già parlato parecchie volte. In qualche modo poi sentiremo l'ingegnere che ci racconterà la loro posizione, però è in realtà, in realtà il fatto di avere chiamato 3 imprenditori, 3 gruppi imprenditoriali a rischiare i loro soldi nel costruire un impianto di energy recovery innovativo. La Fiat non

fa queste cose però la Fiat ha messo lì il centro ricerche Fiat proprio per dare l'aspetto di elaborazione di studio sulla parte più innovativa possibile, ecco un altro modo di collaborare ed operare ognuno nel proprio sistema.

Infine il trial. Il trial statistico parte e lo vedremo adesso in un brevissimo filmato, da una considerazione molto banale, che è questa che è l'ultima slide che vediamo. Questo è il risultato dei numeri del riciclaggio 2006 presentati a Bruxelles, voi sapete che la presentazione a Bruxelles inviando i dati ad Eurostat che è l'ente che fa le statistiche per la Comunità Europea, parliamo solo di riciclaggio qui e non di recovery dove c'è dentro anche il recupero energetico e voi vedete che a fronte del richiesto vi ricordate 80% abbiamo tutte le varie nazioni europee che viaggiano intorno all'80%, ci sono poi questi signori della Lettonia, Lituania, Ungheria che io conosco personalmente che sono così bravi da fare più dell'80% e il fanalino di coda è l'Italia con il suo 70% e questo non è vero! Banalmente questo non è vero.

Da dove deriva? Deriva dal fatto che noi, noi unici in Europa abbiamo, l'abbiamo sentito prima, abbiamo costruito una legislazione che prende le misurazioni di questo target dal raggiungimento, dall'elaborazione dei MUD ed elaborando questo MUD viene fuori giustamente questo numero, numero che ci è stato dato. Insieme al Ministero siamo andati a vederci come erano stati compilati questi MUD e quello che viene all'occhio è che ci sono moltissimi errori sistematici e ripetuti anche gravi da parte di chi l'ha compilato e il MUD in questo caso ha fatto vedere la sua fantastica valenza di strumento di controllo però se uno strumento mi fa vedere che ci sono degli errori, prendere poi quei numeri lì per fare una media mi porta a queste conseguenze.

Per ristabilire qual è la realtà di un paese che ci tengo a dire, sa lavorare su questo sistema, lavora da secoli su questi problemi, molto più degli amici che ho citato prima e che non ha non si sente di avere questi risultati, l'idea è stata facciamo un trial, un'esperienza statistica fatta bene e vediamo qual è il risultato finale.

Ecco adesso in un breve filmato vedremo il risultato, vi ringrazio.

[Proiezione filmato]

Direi che questo è un po' la chiusura ideale del discorso che ha affrontato l'Ing. Di Carlo, mi piace sottolineare due aspetti, in particolare, uno è da bravo ingegnere ovviamente l'approccio ingegneristico, l'attendibilità del dato, che non è di per sé soltanto un punto di arrivo ma in verità è il punto di partenza per andare a verificare l'attendibilità o meno di certi dati citava prima che il MUD è uno strumento di controllo straordinario ma in verità i dati tante volte come quello appunto sulle percentuali di recupero dei materiali che vedrebbero l'Italia come fanalino di coda in verità non sono esatti. Un approccio di questo genere attraverso anche il trial pilota come questo che è di assoluta eccellenza e credo anzi ribalti proprio la prospettiva che l'Italia non è più il fanalino di coda ma al contrario, sale in cattedra in un ambito europeo come in caso di scuola.

Questo è il primo elemento che mi preme sottolineare. Il secondo elemento è sicuramente il fatto di utilizzare anche strumenti moderni di comunicazione rispetto al quale evidentemente io sono sensibile per vocazione professionale, come il sito internet già citato, che però una cosa straordinaria è il fatto che appunto si costituisca questa piattaforma virtuale ad accesso gratuito quindi senza nessuno criterio di esclusività, proprio come strumento di comunicazione tra le varie parti e di trasparenza rispetto a quello che viene fatto, quindi ancora una volta strumento che va a verificare l'attendibilità del dato innanzitutto ma anche seguire e monitorare in corso d'opera il lavoro per cui trovo veramente meritevole sotto tanti punti di vista questo lavoro per cui ancora una volta in più un in bocca al lupo per il proseguo di questo lavoro che credo sia veramente arduo portare avanti.

Detto questo ci siamo guadagnati tutti la pausa caffè, per un quarto d'ora fuori c'è il coffee break, riprendiamo tra 15 minuti esatti con l'intervento del dottor Calò di Fise ASSODEM.

[Pausa caffè]

Io riprenderei i lavori perché poi avremo alla fine lo spazio per le domande. Scopo anche di questo convegno è quello di stimolare un dibattito che ci porti ad articolare alla fine di queste relazioni un dibattito.

Prima di passare la parola al dottore Calò di Fise ASSODEM tre notazioni di servizio. La prima è l'organizzazione che mi chiede di ricordarvi di lasciare il questionario compilato perché ovvia-

mente è uno strumento molto importante per valutare l'effettiva efficacia soprattutto quanto questo convegno abbia risposto alle vostre aspettative. L'altro di indicare nel questionario l'e-mail per essere poi informati sulle prossime attività che potrebbero essere di vostro interesse. Il fatto che il materiale e quindi le relazioni saranno disponibili sul sito della Camera di Commercio di Venezia, quindi torna l'importanza dello strumento delle comunicazioni di accessibilità alle informazioni; prossimo evento come ricordava in apertura il dottor Porzionato sarà sui sistemi di gestione ambientale e ovviamente poi come dicevamo adesso in apertura prepararsi magari qualche quesito da porre alla fine.

Adesso il tavolo dei lavori prosegue con l'intervento del dottore Calò di Fise ASSODEM, altra componente molto importante in questo processo che stiamo analizzando oggi e l'intervento essenzialmente si articolerà non solo su quello che sono il raggiungimento evidentemente degli obiettivi, ma anche con uno stato di analisi del sistema quindi dall'analisi delle reti di raccolta di quelle che è lo stato di salute e dei componenti di raccolta alla luce non solo della crisi, legata al comparto del rottame ma anche quelle che sono le criticità quindi costi di trattamento, i potenziali mercati di sbocco e anche gli elementi di distorsione come quelli del problema dell'abusivismo. Abbiamo visto poi c'è il problema della attribuzione esatta del codice CER, cosa che sta creando non pochi problemi in sede giudiziaria e poi ultimo elemento ma non per questo meno importante la disomogeneità dotazione impiantistica. Prego.

Anselmo Calò

FISE ASSODEM

IL PUNTO DI VISTA DEI DEMOLITORI

Io innanzitutto mi presento, sono un operatore pur essendo Presidente di un'associazione facendo tante attività di associazione amministrativa, in realtà poi sono come voi un gestore di un impianto di autodemolizione, quindi il mio approccio alla situazione è esattamente quello vostro.

Non vorrei sentirmi dall'altra parte della barricata ma essere nella stessa vostra parte e questo mi porta già a fare alcune riflessioni che sicuramente avrete fatto tutti voi ascoltando i precedenti interventi, soprattutto quello dell'avvocato Bertuzzi e del dottor Casadei, in quanto questo sistema di normative sia del

tutto estraneo alla nostra attività, nel senso che il sistema, nel senso della mentalità che c'è nel diritto ci mette in difficoltà. Voglio farvi alcuni esempi per capire com'è così difficile per noi poi rapportarci a questa situazione. Per esempio, il dottor Casadei distingueva dal veicolo ad uso speciale ed il veicolo trasporto specifico, questa grande differenza che non esiste perché lo stesso autocarro che uno di noi magari aveva con uso speciale che l'Albo non gli iscriveva, senza dover cambiare una virgola all'allestimento dell'autocarro vi porta a rifare la revisione, si trasforma in uso specifico e poi lo si iscrive.

Questa è una banalità che però spiega come in diritto, noi siamo abituati, perché poi un carro attrezzi porta le macchine, è diverso se quel carro attrezzi si chiama per uso speciale o si chiama per trasporto specifico, ma purtroppo di questi esempi ce ne sono altri, il veicolo fuori uso è pericoloso, rifiuto pericoloso, dev'essere trasportato con le cautele del rifiuto pericoloso, di nuovo il dottor Casadei ci ha spiegato quali sono, ma il veicolo nuovo, quello che esce dalla fabbrica del nostro amico Di Carlo non è pericoloso? Il trasporto sulla bisarca di quel veicolo non è pericoloso? Lo stesso veicolo dopo che per 10 anni ha lavorato in giro per le città è pericoloso, ma è lo stesso veicolo.

Ne voglio fare ancora un altro di esempio, la semplificata e l'ordinaria. Di nuovo il dottor Casadei ci ha spiegato bene che abbiamo l'ordinaria, abbiamo la semplificata, abbiamo la super semplificata ed abbiamo poi il produttore, il primo produttore, il produttore diretto e quindi tutta una scala. Voi sapete, magari quelli che di voi hanno tentato di ottenere un'autorizzazione semplificata dalla Provincia si sono accorti che era meglio spedire e ottenere un'autorizzazione ordinaria dalla (provincia): è più semplice. È più semplice ottenere l'autorizzazione ordinaria che uno fa tutto quello che fa, che la semplificata che dice no, però la carrozzeria se non è trattata in un certo modo, Decreto Ministeriale 5 febbraio 1998 tipologia 5.1, non può essere semplificata, allora io faccio l'ordinaria, sono più tranquillo, non c'è pericolo che se per caso un fornitore mi dà un veicolo che non è tolto pure quel pezzo di plastica io poi vado invece in contravvenzione.

Tutto questo sistema, questa architettura della normativa evidentemente pesa sulle nostre spalle che non siamo giuristi e che ogni singola operazione, ogni singolo cliente, ogni singola fornitura, ogni singolo trasporto potrebbe celare die-

tro un problema che finisce dritto dritto in tribunale. Questa situazione ci pesa moltissimo.

Io volevo dirlo, ma soprattutto volevo dire agli operatori non come me che fanno il lavoro del demolitore, ma agli operatori che stanno sì dall'altra parte della barricata, le forze dell'ordine, gli enti di controllo, perché loro seguono la loro logica che è una logica di diritto, noi seguiamo una logica diversa, non voglio dire che seguiamo la logica del profitto perché sembra quasi che noi siamo dei vampiri, ma seguiamo la logica del lavoro, il lavoro che soltanto se funziona in un certo modo, se organizzato in un certo modo produce profitto, diversamente non lo produce. Ma il profitto non è soltanto il profitto del singolo, è anche la prosperità di un'azienda che dà lavoro e che quindi fa parte del sistema economico generale. Io volevo darvi soltanto queste cose iniziali per capire quali sono le nostre difficoltà.

Qualcuno ci ha ricordato oggi che dalla fine di questo mese, del mese prossimo, dicembre 2008, i veicoli devono essere riciclati del 95% per essere omologati e l'ingegner Di Carlo ci ha spiegato che fatica è stata fatta all'interno delle fabbriche di tutta Europa, direi di tutto il mondo perché poi noi sappiamo che abbiamo pure veicoli prodotti in altre parti del mondo che circolano in Europa, per raggiungere questo obiettivo della riciclabilità. Il concetto di riciclabilità non è automaticamente riciclato, ciò che è riciclabile in via astratta non è detto che poi sia effettivamente riciclabile in via concreta e faccio un esempio semplice. Parliamo di pneumatici che in via astratta sono riciclabili. Tutti i pneumatici che si producono, i pneumatici come rifiuti che si producono, possono effettivamente essere riciclati in quella via astratta? No, non come recupero energetico perché sappiamo bene che i cementifici ne utilizzano soltanto una quota, non come sottofondo di pavimenti perché anche su questo siamo ancora indietro finché non ci saranno delle leggi che anche nei contratti d'appalto impongano alle imprese di costruzione di utilizzarli, non verranno utilizzati. Quindi la riciclabilità è un concetto astratto che poi non trova riscontro immediato, anche le plastiche, giustamente l'ingegner Di Carlo diceva ma quante panchine si possono fare? Infatti è questo il problema. In che misura quello che è riciclabile sarà riciclato? Perché non è una questione soltanto di avere un materiale che in astratto può essere riciclato, significa creare dei mercati di sbocco ed i mercati di sbocco con materiali, questo vale in tutti i casi, lo sappiamo già da tempo, i mercati di sbocco per materiali riciclabili o rici-

clati, sono più complicati dei mercati per la materia prima che s'immette sul mercato perché era un materiale più stressato, chiamiamolo così, rispetto al materiale vergine e che quindi se non si creano delle condizioni perché questo avvenga non avverrà, tant'è che la Legge 209 tra le cose che fissa, fissa anche il fatto che lo Stato deve agevolare i procedimenti di riciclo.

Qui chi l'ha visto? Chi ha visto queste cose? Nessuno. Noi sappiamo quello che dobbiamo fare, ma le enunciazioni di principio che spesso stanno nelle nostre leggi rispetto a quelle che sono le cose che deve fare la Pubblica Amministrazione, sono state fatte? Qual è l'iniziativa che lo Stato ha messo in campo perché effettivamente vengano creati i mercati di sbocco? L'ingegner Di Carlo adesso c'illustrerà questo nuovo tema, questi tre progetti pilota per il recupero energetico dal fluff che sono santi e benedetti perché sono quelli che ci permetteranno di fare una quota maggiore di recupero, ma la direttiva è del 2000, siamo nel 2008, queste cose sono entrate nel nostro orizzonte oggi, sono 8 anni che la direttiva esiste, sono 5 anni che esiste la legge. Fino adesso non si è fatto niente e anche questo è indirizzato in maniera precipua alla fluff. Noi sappiamo che c'è una proporzione inversa tra il fluff ed il riciclato, nel senso tanto più si ricicla, tanto più diminuisce il fluff, quindi per raggiungere l'obiettivo bisognerebbe anche arare il campo del riciclabile perché questo automaticamente non solo ci fa fare un passo avanti verso l'obiettivo, ma diminuisce anche l'ammontare del problema del fluff.

Ora io capisco che i fluff sono 300 mila tonnellate, non lo so, qualcosa del genere, e che quindi un problema grande su cui bisogna orientarci, però ci aspettiamo anche che si possa orientare l'attenzione anche sui mercati di sbocco perché il raggiungimento degli obiettivi è una spada di Damocle che sta sulla testa di tutti noi. Io sono contento che finalmente l'ingegner Di Carlo, anzi devo dirlo in maniera molto aperta, soltanto con l'arrivo dell'ingegner Di Carlo in casa Fiat a preoccuparsi di queste cose finalmente abbiamo cominciato a parlare un linguaggio che ci consente di capirci perché case automobilistiche estere, ma anche la stessa Fiat prima che l'ingegner Di Carlo prendesse in mano la situazione, hanno inteso l'applicazione della direttiva e i contratti che abbiamo firmato lo dicono chiaro, dicendo noi firmiamo il contratto e tu ti assumi tutta la responsabilità. L'ingegner Di Carlo poi, con il suo buon senso, intelligenza, devo dire anche onestà, ha detto no, qui

c'è una responsabilità condivisa di tutti e quindi da quel momento in poi la Fiat, e gliene devo dare assolutamente atto, ha cominciato a lavorare verso una strada che sentiva il peso della responsabilità, del raggiungimento dell'obiettivo, ma anche quelli hanno cominciato tardi ed i risultati si vedono.

Sempre tornando alla distonia tra la realtà normativa e la realtà pratica, il trial è una prova lampante, noi abbiamo un sistema, il MUD, che è una contabilità precisa ci dicono, precisa un corno, precisa se tutti coloro che fanno il MUD sono precisi, che non è vero, che non è possibile, perché fare un MUD lo sappiamo tutti quant'è difficile, perché non solo si possono sbagliare i numeri, e va bene, ma si possono sbagliare le interpretazioni e questo crea ancora di più una difficoltà. Poi facciamo un trial e vediamo invece che siamo all'81%, allo stesso livello dei nostri concorrenti di Francia, Inghilterra, Spagna, lasciamo perdere i paesi dell'est, che sparano numeri tanto nessuno andrà a controllarli perché se dovessero controllare tutto quello che fanno li dovrebbero buttare fuori dalla UE, quindi dato che la UE deve restare tutta insieme a quelli non gli si controllano, però i nostri partner diretti chi sono? Francia, Spagna, Germania ed Inghilterra, bene, siamo uguali, 81, 80, 79,5, ma quella è la realtà, quella è la verità. Il MUD dice 64, quanto diceva ingegnere? Adesso 70 e noi abbiamo dimostrato, ma lo sappiamo tutti che è così, se il 75% del peso del veicolo è fatto di metalli, chi è che butta i metalli? Nessuno, ognuno è orientato a recuperarli e poi c'è quell'altro aspetto che noi conosciamo molto bene perché è soltanto intorno a quello che si può fare l'attività che facciamo, la vendita dei ricambi, se non facessimo la vendita dei ricambi potremmo stare qui a parlarne? No, l'ingegner Di Carlo dovrebbe andare dall'amministratore delegato di Fiat e dirgli sapete che c'è? Dovete comprare impianti di trasformazione, impianti di demolizione, impianti di frantumazione perché i demolitori non esistono, per cui è chiaro che l'ingegner Di Carlo non va da Marchionne soltanto perché noi vendiamo i ricambi, perché sono i ricambi che ci permettono di stare in piedi, perché se si dovesse fare un lavoro semplicemente di recupero del rottame non si potrebbe fare, allora lì bisognerebbe applicare lo spirito iniziale della direttiva che dice che, qualora il veicolo abbia un valore negativo, il costo del suo trattamento è in capo al costruttore. Perché questo? Perché questo era l'unico modo che la direttiva pensava, c'è riuscita, non c'è riuscita, vedremo più avanti, che fosse un modo per costringere i costruttori a fare ricerca sulla riciclabilità, sul recupero e sul riutilizzo, perché soltanto dicendo, guarda che se fai una macchina che è riciclabile

non paghi, quindi devi creare una situazione che sia alla fine del percorso del bene di consumo, che abbia ancora un valore residuo, altrimenti devi pagare.

Ora noi sappiamo tutti che la direttiva del 2000, la Legge 209 del 2003, i contratti sono stati fatti tra il 2005 ed il 2006, tutto questo periodo è un periodo, lasciatemelo dire, di vacche grasse. Si tirava la vendita dei veicoli e quindi di conseguenza la rottamazione, c'erano tanti veicoli da rottamare, addirittura abbiamo assistito ad un aumento significativo del valore del rottame perché tutte le materie prime salivano come valore e quindi questa situazione non si è creata. Adesso cominciano i problemi e chi mi conosce sa che io ho sempre detto, abbiamo firmato il contratto con le case automobilistiche, abbiamo firmato l'accordo di programma, abbiamo firmato l'accordo interassociativo, quello fatto da Confindustria all'inizio, però sempre con ok noi vogliamo arrivare a costo zero, il costo zero inteso come un momento di equilibrio, ma tutto va bene se tutto va bene, io ho sempre usato questa frase. Nel momento in cui il rottame scende, i veicoli mancano, gli impianti come stanno in piedi? Questa domanda bisogna che ce la poniamo tutti, ma anche le case costruttrici se la devono porre, perché c'è stato un equivoco che ad un certo punto si è verificato e di nuovo devo dire che finalmente siamo riusciti a far capire che era un approccio troppo semplicistico, l'equivoco era noi firmiamo il contratto, il costo zero, tu hai firmato per 10 anni che garantisci questa situazione e poi sono fatti tuoi, ci stai, non ci stai... Non è così, perché il raggiungimento degli obiettivi, che come dicevamo prima non è soltanto un compito nostro, ma è un compito della filiera, non si può raggiungere semplicemente lasciando un contratto, va raggiunto creando un sistema. Soltanto se c'è un sistema generale è possibile ed il sistema generale poggia sulla qualità, la qualità delle imprese che agiscono in maniera responsabile e diciamo pure costosa, perché poi in effetti la qualità costa, sicuramente da un punto di vista sociale è la cosa che costa meno perché se uno riesce a non inquinare lascia un mondo più pulito ai nostri figli, però chi è che poi deve farla questa qualità a lui costa. Nel bilancio generale è un vantaggio, nei bilanci dei singoli sono dei pesi.

Noi dobbiamo fare della qualità, ma questa qualità che serve al raggiungimento dell'obiettivo e quindi serve anche alle case automobilistiche la vogliamo premiare? Vogliamo premiare chi fa per davvero qualità? Oppure vogliamo trattare gli operatori

tutti uguali, quelli che lavorano bene e quelli che lavorano male? Soltanto se noi incrementiamo l'attività di quelli che lavorano bene raggiungiamo gli obiettivi, altrimenti no.

Ora, le reti delle case automobilistiche annoverano ormai circa 400, un po' meno di 400 impianti, noi sappiamo che in Italia gli impianti sono almeno 3 volte tanto, più di 1500, quindi significa che esistono impianti, migliaia d'impianti, almeno un migliaio d'impianti che ricevono veicoli, poi l'ingegner Di Carlo con la campagna di qualità che hanno fatto nel 2008 sa pure in che percentuale i veicoli vanno alla sua rete, di demolitori ed in che percentuale vanno fuori dalla sua rete di demolitori, cioè dei mille per capirci. I mille che stanno fuori delle reti sono stati preparati a fare le attività che sul contratto noi ci siamo impegnati ad effettuare? Perché è questo poi il problema.

Noi quando abbiamo fatto i contratti abbiamo degli standard di riferimento che non sono niente di particolare, sono gli standard di legge, non c'è niente di più di quello che è lo standard di legge, però ben messo, chiaro, che bisogna fare certe cose in un certo modo. Gli altri che non hanno questo punto di riferimento lo fanno in quel modo il lavoro? Perché solo così si raggiunge l'obiettivo, dev'essere chiaro.

Il problema dei flussi che noi abbiamo messo sul tavolo dal primo giorno perché è l'unico che garantisce il costo zero per davvero, perché non si fa costo zero con 50 veicoli, il costo zero si fa con mille, con 2000, con 3000 veicoli, altrimenti non ci si riesce, quindi il problema dei flussi diventa centrale e renderebbe intrinsecamente il raggiungimento dell'obiettivo, mando i veicoli agli impianti di qualità perché so che quelli mi raggiungono l'obiettivo, ma so anche che quel flusso mi garantisce l'economicità del sistema. Noi raggiungiamo due obiettivi con la stessa iniziativa, l'iniziativa di scegliere gli impianti di qualità, però questo è quello che ancora salta.

Ora è evidente che noi, chi era a Rimini all'inizio del mese si ricorderà che ho fatto un discorso simile e non mi stancherò di continuare a farlo su tutti i tavoli con i costruttori, è evidente che io capisco la difficoltà dell'ingegner Di Carlo e di qualche altro costruttore vuole interromperlo, ma io devo anche dire in maniera molto chiara, molto onesta che purtroppo da parte dei costruttori in generale, non del costruttore nazionale, in generale i costruttori, non c'è nessuna attenzione a questo proble-

ma, non c'è assolutamente attenzione a questo problema, non parliamo dei concorrenti giapponesi dell'ingegner Di Carlo, che non fanno niente, nulla, non hanno nei nostri confronti nessuna attenzione.

Per concludere se l'obiettivo è quello di raggiungere gli obiettivi, perché questo poi è quello che dobbiamo raggiungere, dobbiamo farlo, possiamo farlo a due condizioni, la prima che i veicoli vadano agli impianti di qualità, perché questo significa qualità nel raggiungimento dell'obiettivo e dare forza agli impianti che hanno investito; la seconda condizione è quella che non ci sia abusivismo, che non ci sia quella che Di Carlo ha chiamato concorrenza sleale. La concorrenza sleale io a Rimini ho detto in quali maniere si può evidenziare, si evidenzia quando i costi di trattamento vengono messi invece che sul trattamento sull'acquisizione dei veicoli, ma mi spiego meglio. Un veicolo per essere trattato ha bisogno di una certa spesa, 30, 40 o 50 euro ciascuno. Noi sappiamo che quel veicolo soltanto di rottame nonostante la crisi di questi giorni, sono abbastanza ottimista per quanto riguarda il 2009, soltanto il rottame riesce a ripagare questa situazione, però se i 40 o 50 euro di trattamento di ogni veicolo, qualcuno invece di spenderli per il trattamento li spende per l'acquisizione del veicolo, il suo bilancio non cambia, chi ci rimette è l'ambiente, è chiaro, sul bilancio è uguale.

Questo secondo me sono pratiche che dobbiamo stroncare, voglio soltanto riprendere una cosa che ha detto l'avvocato Bertuzzi quando ha fatto riferimento all'abolizione avvenuta con il Decreto 149 del ritiro su area privata, che era un cavallo di Troia per fare smaltimento non controllato, nel senso che il singolo invece di passare attraverso il sistema organizzato, il demolitore che fa la radiazione, poteva in quel modo radiare da solo, dopodiché aveva in mano un veicolo radiato, quindi liberato dal problema del pagamento del costo della tassa di possesso, poteva farne quello che voleva, magari darlo ad un demolitore autorizzato, ma non ci sarebbe stato motivo per fare questo giro, magari darlo ad un demolitore non autorizzato, magari lasciarlo nella campagna come qualche volta succedeva o più spesso ancora sulle strade, di qui la previsione del DM 460.

Io ho lavorato per tanti anni per il Comune di Roma, col DM 460 la maggior parte dei veicoli che venivano ritirati quando si andava a fare la radiazione si dicevano "radiato per esportazione" o "radiato per ritiro zona privata", quindi era già radiato con questo

sistema. Il problema è che abbiamo risolto, pensavamo anche noi quando lo abbiamo proposto, di aver risolto il problema evitando la possibilità del ritiro su area privata, abbiamo danneggiato qualcuno che in verità voleva veramente camminare con la sua Renault 4 vecchia per le campagne, pensando che però avremmo messo argine ad un problema che montava, c'erano 400 mila veicoli che giacevano su area privata, cifre assurde. Ora lo stesso problema però si sta riproponendo utilizzando la formula "radiazione per esportazione" e l'ha dimostrato lei stessa con la foto dei camion. Ora io credo che quei camion in realtà andassero veramente all'esportazione perché l'occhio dell'operatore non dice che quelli erano da demolizione, quelli erano veramente per esportazione e quindi quel poveraccio ha sbagliato i tempi, non poteva tenerli lì per troppo tempo, se li ha demoliti per esportazione, per esportarli, non puoi tenerli lì troppo tempo. Questa cosa invece continua ad essere utilizzata, cioè si radia il veicolo per esportazione e poi o si smaltisce in maniera incontrollata o si lascia per la strada o si lascia in campagna o si dà al meccanico che ci toglie il motore e poi, dopo che ci ho tolto il motore chiamo il demolitore, ma il demolitore a quel punto dice scusa, ma se tu mi hai tolto il motore che era la cosa su cui io potevo contare, perché adesso mi chiami? Alt, non si può chiedere niente, anche se qualcuno ha tolto il motore non si può chiedere, la situazione è sempre più complessa.

La verità è che più noi facciamo le eccezioni della normativa e più creiamo problemi. La normativa non dev'essere fatta secondo me, con una norma rigida e una serie infinita d'eccezioni, va fatta, secondo me, con una norma semplice e di prima applicazione, di facile applicazione. È inutile che continuiamo a mettere norme rigide e poi facciamo eccezioni, eccezioni, eccezioni, eccezioni, con questo diventiamo tutti pazzi, tant'è che i nostri concorrenti stranieri, cioè i paesi, gli altri paesi dell'UE, come diceva giustamente Di Carlo, hanno delle normative molto più semplici che consentono agli operatori di lavorare molto meglio.

Un'ultima cosa, quello che ha detto il dottor Casadei quando ha parlato dell'unicità della normativa dovuta al fatto che l'Albo non solo ha una presenza uniforme sul territorio attraverso le Sezioni regionali, ma soprattutto ha anche un Comitato nazionale che, con la sua emanazione di circolari, cerca di tenere tutti quanti sulla stessa linea, quello che purtroppo non avviene neanche a livello di Province di una stessa Regione. Purtroppo le Province di una stessa Regione non vengono date ad un indirizzo che

sia univoco su tutto il territorio regionale, ma la mia spiegazione sarebbe quella che il comportamento univoco su tutto il territorio europeo, neanche nazionale, perché si può creare una situazione per cui il demolitore di Innsbruck può, nella situazione attuale, venire a ritirare la macchine a Bolzano, se lui ha la normativa più agevole e sappiamo che questo è successo quando c'è stata la crisi del rottame, che il materiale è andato in Slovenia, è andato in Austria, è andato in Francia, in Germania perché c'erano questi paradossi; che il fluff da noi non si sapeva in quale discarica poteva essere smaltito, questo invece problema in Germania, in Slovenia, in Austria non ce l'avevano, ma non che non ce l'avevano perché hanno gli inceneritori, forse è il caso dell'Austria, ma perché li mettevano nelle miniere e, se lo mettiamo sotto terra è discarica, se lo mettiamo in miniere di riempimento e riutilizzo è recupero.

Cerchiamo di stare all'interno di uno stesso quadro perché altrimenti è evidente che troviamo sempre soluzioni, chi sa inventare le condizioni più fantasiose ci mette in difficoltà, ci mette in difficoltà.

Io credo di aver dato un panorama di tutta la situazione dal nostro punto di vista, mi era stato chiesto qual è il punto di vista dei demolitori, io ho dato il punto di vista di un operatore, magari non un operatore del Veneto perché io lavoro a Roma, ma penso che i problemi più o meno siano gli stessi come a Roma o qui nel Veneto. Grazie.

Direi che il suo intervento è stato pienamente quanto largamente condivisibile anche dai suoi colleghi del Veneto. Ho trovato estremamente utile il suo intervento innanzitutto per pragmatismo con cui è stato improntato e questo ci sta anche in una gestione condivisa degli interventi, è tornato a Roma il problema dell'accordo quadro 8 maggio 2008. Ripeto, il cambiamento è stato quello di raccogliere intorno a questo tavolo gli operatori, è chiaro che poi ogni operatore porta il proprio punto di vista, le proprie istanze, le proprie esigenze all'interno del tavolo e quindi vanno metabolizzate ed armonizzate tra di loro, anche laddove ci sono delle spigolature da smussare in questo caso, poi il fatto che abbia fatto un intervento di rottura ci sta tutto visto che lei proviene dal mondo della demolizione, per cui anche come vocazione professionale questa cosa ci può stare bene al di fuori della battuta. Sicuramente è molto importante ogni tanto anche

Dario De Andrea

MODERATORE

non uscire dalle righe perché non mi è sembrato come toni al di sopra delle righe, però sicuramente introdurre degli elementi forti caratterizzati molto meno dal punto di vista professionale perché, ripeto, è importante avere un punto di vista di tutti i soggetti.

Come è importante, e anche sicuramente molto utile, passo adesso la parola all'ultimo relatore, ingegner Giuseppe Di Masi dell'ufficio XV° Politica ambientale del Ministero dello Sviluppo Economico, che è il dipartimento per la competitività, direzione generale per la politica industriale.

Ci sono già due parole chiave che portano ad identificare questo intervento: competitività, che deve essere evidentemente uno strumento promozionale e favorevole alle imprese che si allineano ad un modo di fare corretto, trasparente e conforme ai sensi di legge e dall'altro la politica industriale. Si diceva in apertura stamattina due istanze sono da rispettare, l'istanza ambientale e l'istanza invece di business che ci riporta ad una dimensione più industriale del problema.

Passo adesso la parola all'ingegner Giuseppe Di Masi.

Giuseppe Di Masi

DIRIGENTE UFFICIO XV
POLITICHE AMBIENTALI
MINISTERO DELLO
SVILUPPO ECONOMICO

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Ringrazio per l'invito. Una piccola precisazione, è giusta la dizione che vedete adesso apparire nella slide, tra poco, perché il 19 novembre hanno approvato l'ennesima ristrutturazione del Ministero, il nostro dipartimento diventa per la competitività e lo sviluppo sostenibile e la direzione diventa per la politica industriale e la proprietà intellettuale: in Italia riusciamo a complicarci la vita anche con nuovi nomi.

Gli intenti però cominciano ad essere diversi. Io purtroppo avendo l'ultima parte dell'intervento mi sento come Troisi quando doveva descrivere i sogni che faceva, è arrivato ad avere il fucile che non spara, i proiettili che cadono subito perché buona parte delle cose che dirò sono state già dette, cercherò quindi di fare il più in fretta possibile per dare spazio poi all'ultima parte che potrebbe essere la più interessante che è quella del dibattito.

Mi piace ricordare che lo sviluppo sostenibile oramai fa parte della nostra legislazione con il primo bollettino che c'è stato

nel febbraio 2008, era stato già studiato 20 anni fa, finalmente in Italia lo abbiamo anche recepito. Che cos'è questo sviluppo sostenibile? È giusto che noi lo sappiamo adesso come italiani perché lo dobbiamo applicare e lo stiamo applicando.

È sostenibile se soddisfa i bisogni delle generazioni presenti. Tutti noi abbiamo una parte del nostro carattere che assomiglia a quello che con molta enfasi, un noto comico, si è inventato l'Onorevole che dice: "L'ambiente, ciao ciao chi lo conosce, io devo soddisfare soprattutto i miei bisogni, le mie necessità" e così via. Però è un tipo di atteggiamento che non possiamo più permetterci, uno perché è entrata anche nel nostro apparato legislativo e anche perché se vogliamo avere un futuro, sicuramente dobbiamo fare in modo tale... noi dobbiamo soddisfare le nostre esigenze e non possiamo dirci e fare le cose furbe o cattive perché ci sono poi i nostri figli. Senza figli, senza le generazioni future non c'è più speranza.

Perché c'è stata questa giornata? Ci sono dei presupposti normativi che prevedono gli accordi di programma. Gli accordi di programma non sono delle cose che si fanno per svincolare le norme cogenti, le norme troppo complicate che ci sono e così via, lo prevedevano già altre forme, ma nel campo dei rifiuti anche il 152 all'art. 181 che dice per la corretta gestione, per il riutilizzo, per elevare le quote di recupero.

Io vedo che nella cartellina questo lo avete, quindi questo accordo di programma è figlio di una disposizione di legge che cerca di fare tutte quelle cose là che la Comunità Europea ci aveva imposto di fare. Andiamo avanti, questo accordo di programma ha avuto una gestazione abbastanza lunga, finalmente poco dopo la formazione della nuova compagine politica è stato firmato. È stato firmato, quando scade? Ve l'hanno già anticipato, dura 7 anni, quindi dovrebbe scadere nel marzo del 2015. Chi lo ha firmato? Il Ministero dell'ambiente e tutela del territorio perché è una cosa di carattere ambientale, ma è una cosa di carattere, chiaro, di carattere industriale perché riguarda una parte della produzione italiana di tutto questo.

Fortunatamente in questo accordo di programma per la sensibilità che quella grossa parte dell'industria italiana ha voluto enfatizzare, fanno parte di questo accordo di programma tutti gli operatori della filiera, quindi dai costruttori degli autoveicoli, dai concessionari, alle aziende di demolizione, ai frantumatori, ai

commercianti di rottami. Il 7 ottobre si è aggiunto anche un altro pezzo importantissimo di questa filiera che è quello del recupero energetico, il 7 ottobre è stato firmato un accordo quando i lavori di questo accordo di programma erano già iniziati, poco male, comunque stiamo andando avanti.

Le finalità dell'accordo le trovate scritte chiare e sono i presupposti perché questo accordo vada avanti. Vado veloce, gli obiettivi sono questi, impegnano un po' tutti i firmatari dell'accordo, a partire dai produttori comprese le Pubbliche Amministrazioni.

Perché i produttori comunque sono coinvolti in questa storia? Non è la prima volta che succede, attenzione, noi con il Decreto 152 uscito nel 2006, ma col Decreto 151 che è simile, per quello che riguarda ad esempio i rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche, già l'Italia recependo due grosse direttive, la direttiva RoHS, la direttiva UE dei rifiuti elettrici ed elettronici ha messo in capo ai produttori di quelle apparecchiature tutto l'onere per poter gestire anche i rifiuti, poi il cittadino vedrà che non è proprio così perché comunque quando va a comprare un frigorifero c'è questa cosa. Perché li ha voluti coinvolgere? Perché se tu devi promuovere, devi fare in modo che buona parte di quello che tu produci possa essere reimmesso sotto quota di recupero del ciclo nel ciclo produttivo, devi progettargli in maniera tale che il tutto possa essere fatto.

I produttori di autoveicoli non sono i primi ad aver subito questo tipo di direttiva europea che pone in capo ai produttori queste attività. I due ministeri sono coinvolti, sono coinvolti per tutta una serie di motivi, per la parte sicuramente legislativa, ma perché devono fare in modo che il tutto vada avanti. Il dottor Calò accennava al fatto che in effetti fare digerire al mercato la parte che proviene da un riciclo, da un recupero, è difficile, in effetti però questo come Pubblica Amministrazione lo sapevamo, tanto che anche in coerenza ad altre direttive europee, abbiamo fatto anche in Italia il progetto GPP, cioè un apparato normativo che obbliga le Pubbliche Amministrazioni ad almeno il 30% degli acquisti che fanno dal mondo del riciclo e questo dovrebbe dare una mano per questo mercato che altrimenti non si regge da solo.

Purtroppo sta capitando in un clima di ristrettezze economiche, per cui la Pubblica Amministrazione tra poco non avremo neanche la carta dove stampare, figuriamoci la carta riciclata che costa un pochino di più della carta normale. Comunque

l'accordo è stato fatto e mi auguro che anche per quegli aspetti relativi alla gestione dei veicoli si possa fare altrettanto.

Andiamo avanti veloce perché poi siamo già fuori. Per chi non è nell'ambiente di cosa stiamo parlando? È un processo questo qua, non sapevo che lei portasse il filmato, quindi ho messo questi piccoli fotogrammi l'uno sull'altro, praticamente i veicoli devono essere trattati quando giungono a fine vita. Che cosa succede nel trattamento? Si genera qualcosa che ha mercato, che è il cosiddetto rottame ferroso. Perché ha mercato? Perché viene utilizzato, perché quando poi si utilizza il rottame ferroso rispetto per esempio al minerale ferroso, si spende meno di energia perché è materiale che già ha avuto diversi progetti, a livello energetico, noi ingegnere lo sappiamo, chi ha studiato metallurgia, si creano delle situazioni per cui le temperature di fusione vengono favorite quando noi utilizziamo il materiale che ha già avuto un processo industriale. Si genera anche una tipologia di rifiuto che è il cosiddetto car-fluff. Fluff è la ruggine perché c'è una buona parte che assomiglia. Da che cosa è provocata? Dalla presenza delle imbottiture, delle moquette e così via.

Il car-fluff è purtroppo classificato come rifiuto pericoloso perché si vanno a cercare nella sua caratterizzazione, per i non addetti ai lavori quando si parla analisi del sangue, caratterizzazione per un rifiuto, si vanno a cercare quelli che sicuramente sono i composti che si vanno a trovare. È chiaro che se io vado a cercare in un ubriaco l'alcool, io lo trovo e dico che questa è una persona pericolosa. Noi con quell'accordo di programma stiamo cercando di dire in effetti andiamo a vedere qual è la pericolosità di questo benedetto prodotto. È veramente il fatto di avere degli idrocarburi? Quali sono quegli idrocarburi che veramente fanno male all'ambiente, ma soprattutto alle persone, che poi comunque ci avranno a che fare.

Lei mi deve dare atto che nelle ultime riunioni stiamo per superare anche questo tipo di impasse anche perché si ha sempre l'antipatica situazione che i ricercatori delle locali ARPA non avendo un unico riferimento, incominciano a fare il gioco dei 100 campanili senza repubblica, per cui la graduazione di un car-fluff in un posto potrebbe risultare pericoloso in uno e non pericoloso in un altro, perché non avendo definito quali sono le cose da cercare e soprattutto perché le dobbiamo cercare, le stiamo definendo, degli operatori si vedono in diverse parti

d'Italia trattare in maniera diversa e questo qua non è ammissibile, quindi è una criticità che dobbiamo superare.

La prima criticità quindi è quella della graduazione, la seconda è che noi italiani abbiamo messo un limite anche al conferimento in discarica di questi benedetti rifiuti perché abbiamo detto con l'art. 6 del Decreto Legislativo 2003 che era in attuazione della direttiva già più volte citata questa mattina che non possiamo più conferire in discarica i rifiuti con un potere calorifero superiore, che superano le 13 mila kilojoules a chilogrammo. Quando questo? Già c'è stata una proroga e alla fine di quest'anno è finita questa proroga perché il termine è stato modificato dalla Legge Milleproroghe e non sembra che l'attuale compagine governativa abbia voglia di fare altre proroghe. Morale della favola che cosa si può fare? La criticità qual è? Non abbiamo noi discariche autorizzate per quelli che sono tante volte classificati rifiuti pericolosi, non possiamo tra poco comunque in discarica, ammesso e non concesso perché noi abbiamo tante discariche per rifiuti pericolosi, comunque io non posso porre in discarica rifiuti che hanno quel potere calorifero. Morale della favola ci ritroviamo ad avere un collo di bottiglia, non si può più andare avanti così.

Bisogna sicuramente prevedere qualcosa che aiuti chi è in questa filiera ad utilizzare questo car-fluff. Nell'accordo di programma è citato il bando 2015, bando per l'efficienza energetica. Mi chiedevano d'illustrare i progetti che sono stati presentati, io vi dico che non posso illustrarli per ovvi motivi, perché questi sono progetti uno in concorrenza con l'altro, perché la torta è piccola e i progetti che sono stati presentati sono dell'ordine di 85 milioni di euro e quindi non si sa se e chi ed in quale misura accontentare. Quindi mi limito solo a citare per opportuna memoria quelli che sono stati fatti.

In queste aree sono stati presentati 23 progetti e nella sotto area bioenergie e produzione di energie per rifiuti, sono stati presentati 3 progetti. Quali sono i progetti che sono stati presentati? Uno è il target fluff, sperimentazione e sviluppo di soluzioni normative per separare, per la scomposizione ed il riciclaggio di materiali di recupero energetico del fluff. Un'altro, valorizzazione del fluff dal veicolo a fine vita e RAEE. Cosa sono i RAEE? Sono rifiuti elettrici ed elettronici, perché quando si va negli impianti di demolizione non c'è solo il rottame proveniente dai veicoli fuori uso, ma c'è anche un rottame che ha tutta la dignità e l'opportunità di essere utilizzato ed è quello che viene

dai nuclei energetici dei frigo, lavatrici ecc. Questi dicono dateci i soldi per poter provare a valorizzare queste cose qua, quindi per produrre energie. Un altro è un impianto dimostrativo per il trattamento del fluff di automobili con il recupero di materiali ed energia per la produzione di CO2.

Io direi di finire qua per dare spazio ai vostri interventi. Grazie per l'attenzione.

Grazie all'ingegner Di Masi per il suo quadro di sintesi perché ha anche un po' chiuso i lavori ripercorrendo le tappe principali di questo convegno. Non so se ci siano già domande a questo punto da parte vostra, io avevo un paio di domande da porre ancora ai relatori, però se ovviamente voi avete già delle domande pronte, se ve le siete segnate, comunque poi ripeto, indicate poi nel format che vi è stato dato l'e-mail dato che c'è anche la possibilità di dialogare con la Camera di Commercio su eventuali perplessità, dubbi. Nella quotidiana attività imprenditoriale ciascuno di noi evidentemente i dubbi sono sempre dietro l'angolo perché la legislazione è chiara, poi calarla nella realtà di ognuno è meno immediata.

Dario De Andrea

MODERATORE

Io volevo chiedere all'ingegner Di Carlo il fatto che si stia investendo molto in termini di ricerca, proprio per rendere questi veicoli ecocompatibili fin dall'inizio, fin dalla fase progettuale, questo comporta evidentemente dei costi, una cosa da non sottovalutare di questi tempi. Volevo chiedere questi costi come vengono su tutta la filiera, c'è modo di capire come questi costi vengano ammortizzati lungo la filiera o è un calcolo puramente teorico? Prima domanda.

Seconda domanda, può avere senso eventualmente allargare il mercato del riuso aprendo ad altri materiali, ma per il ricondizionamento da parte della casa madre se può in questo caso avere influsso?

Salvatore Di Carlo

FIAT GROUP AUTOMOBILES SPA
ENGINEERING & DESIGN
END OF LIFE VEHICLES
& CAR RECYCLING:

La domanda è molto pertinente ma è molto difficile. Partiamo da un concetto, che il valore economico in termini percentuali su quello che è il valore delle vetture è praticamente impossibile perché il valore, il prezzo di vendita delle vetture non è fissato dalla casa, è fissato dal mercato, non c'è niente da fare, quindi uno deve fare i suoi conti immaginando che quando esce quella vettura lì costerà così, ma se nel frattempo il mercato è andato in un'altra direzione, qualche concorrente ha messo una vettura ad un valore più basso, il valore è quello che decide il mercato, quindi tutto noi possiamo fare tranne che decidere effettivamente il reale prezzo di mercato, anche perché mettere un prezzo di mercato che dipende solo dalla nostra volontà e che poi è fuori dal mercato, lascio la macchina invenduta. Ripeto, il valore della vettura venduta dipende dal mercato.

Il problema può essere visto in realtà come impegno, come investimento, allora si può dire che nello studio dei materiali ci sono, l'ordine di grandezza è sempre quello di un centinaio di milioni di euro all'anno, una percentuale su tutto il livello di innovazione, l'innovazione è una delle prime voci enormi che in un'industria automobilistica sono al bilancio alla voce spese. Posso dire questo, che quando si è cominciato a parlare di materiali di riciclo questa voce era zero, questo è uno dei grandissimi cambiamenti, per cui c'era un'innovazione di materiali e si pagava, l'ordine di grandezza è sempre quello di centinaia di milioni di euro, fatta con chimica di base, con le acciaierie, con quelli che trattano l'alluminio o il magnete e lì questo valore era tutto improntato allo studio e alla ricerca di materiali nuovi per vetture nuove.

Posso dire che dal 1992 che è uscito questo problema della legislazione ambientale europea ha cominciato a prendere corpo nel 1990 e c'è stata la prima comparsa della voce al bilancio della ricerca per il problema della riciclabilità. Posso dire adesso che, faccio fatica a dare un numero perché dipende moltissimo dalla tipologia del materiale, ma tanto per dirla, una buona parte, non so se vicino ai 2/3 dell'attività d'innovazione viene anche spesa sul fatto recupero finale. Questo è uno dei segnali più forti, generalmente chi viene a trovarci nei laboratori degli ingegneri dei materiali dove si fanno queste cose si stupisce di vedere quanta energia si dà per rivedere la parte finale rispetto a quello che uno si aspetta. Le ultime parole dell'ingegnere Di Masi dicevano c'è stata anche una politica diversa, nel senso che è stato fatto un accordo quadro fra i produttori in modo che poi i costi dello smaltimento venissero ribassati, un passaggio più diretto, nel senso che è stato proprio deciso preventivamente di ribaltare i costi anche sul prezzo unitario poi di vendita, ma lì c'era proprio il coinvolgimento da parte dei produttori, dei rivenditori che si dovevano fare carico anche di determinate condizioni del ritiro dell'apparecchio a fine vita e questo poi ovviamente si è ripercorso sul discorso finale di vendita. Comunque le vetture le fanno in tutte le parti del mondo, si vendono in tutte le parti del mondo e poi soprattutto, ma vorrei sottolineare questo, è fortemente differente il caso della vettura rispetto al caso del RAEE dove si è dovuto inventare qualcosa, se non altro per il contenuto del materiale perché qui il problema è proprio storico, è nata prima la capacità di riprendere, tutti voi per esempio, il valore economico dell'acciaio che è il contenente di base, acciaio nei RAEE non si vede proprio. Ci sono tantissimi materiali, moltissimi di più a livello pericoloso, specialmente fino a qualche tempo fa rispetto a materiali che non conosciamo e neanche utilizziamo, perché ci troviamo in difficoltà quando mettiamo componenti elettronici nella vettura, però si è quindi dovuto, tra virgolette, progettare ed inventare un modo di utilizzare questi fine vita in seguito alla legislazione.

Noi invece veniamo da una coscienza storica che ha portato alla creazione di un comparto, che è questo qui che poi porta soprattutto la spina dorsale dell'acciaio e allora l'idea è stata non graviamo tutta la società di costi, che poi addossati a uno o agli altri si scaricano comunque sul cliente finale, questo è chiaro, ma cerchiamo di valorizzare il fatto che per fortuna e grazie a Dio la macchina è ancora, ripeto, tre quarti fatta di un materiale che ha questa capacità, giustamente sottolineava l'ingegnere, fisico chimica di mantenere le sue caratteristiche e quindi ecco che

Giuseppe Di Masi

DIRIGENTE UFFICIO XV
POLITICHE AMBIENTALI
MINISTERO DELLO
SVILUPPO ECONOMICO

Salvatore Di Carlo

FIAT GROUP AUTOMOBILES SPA
ENGINEERING & DESIGN
END OF LIFE VEHICLES
& CAR RECYCLING:

diventa estremamente più conveniente che andare a prendere il minerale dal sottosuolo. Questi sono proprio due filoni secondo me completamente diversi, è difficile fare un confronto.

Giusto per chiarire la cosa, io mi riferivo solo a quella parte di rifiuti provenienti da apparecchiature elettriche ed elettroniche, la parte metallica, poi presentano le necessità di trattamento tutto particolare, non vi scandalizzate che andando in un demolitore trovate una carcassa di lavatrice, ci può stare perché la parte metallica, perché doveva essere già precedentemente bonificata, perché buona parte di quel peso è il calcestruzzo.

È chiaro.

La seconda domanda era quella sul ricondizionamento di materiali. Francamente no, il problema è sempre lo stesso, dobbiamo rispettare la capacità di operazione che ogni operatore economico ha. Il problema del ricondizionamento del materiale, dell'offerta sul mercato, deve essere affidato a chi lo fa, non a chi poi lo usa, se l'industria dell'auto così focalizzata nel progettare e fare le sue vetture nuove incominciaste ad immaginare di prendere dei trituratori per fare dei materiali, andrebbe a fare il mestiere di un altro e lo farebbe male, quindi con efficienza molto bassa.

Ci sono delle industrie che fanno di principio e lo fanno da sempre, di riciclare la plastica rimessa sul mercato, loro devono essere più focalizzati. Dove vanno però a prenderla, che fanno sugli scarti di produzione o sulle barre dello stampato, quello è un business, è un forte business.

È difficile, fino adesso non era conveniente del tutto, andare a prendere invece un pezzo di plastica di fine vita con tutti i suoi problemi di pezzettini di metallo presenti, di invecchiamento delle macro molecole e così via. Queste persone allora che sanno fare il riciclo di plastica evidentemente loro hanno il know-how e la conoscenza, devono avere una convenienza di mercato per spostare la loro capacità e ottimizzare gli investimenti. Da lì nasce l'idea di selezionare qualcuno che ha questo interesse, magari metterlo in contatto in un sito, questa era la nostra idea, ce ne possono essere altre, con chi può fornirlo e da lì cercare di avviare un appalto industriale.

Lorella Volpato

AUTODEMOLIZIONI VOLPATO SRL

lo volevo allacciarmi un po' a quello che è stato detto anche dal collega Calò, ribadendo che anche noi, come lei, abbiamo le problematiche che aveva evidenziato. Volevo sottolineare quello che in questo momento di congiuntura particolarmente sfavorevole sta diventando, dal mio punto di vista, un paradosso sempre più evidente. Abbiamo sentito che le norme in vigore ci impongono degli standard qualitativi sempre più elevati ed abbiamo anche sentito che ormai fa parte della sensibilità della collettività comune, quello di richiedere un intervento sempre più qualificato nei veicoli, ma se da un lato c'è questa richiesta di sempre maggiore qualità, dall'altro stiamo assistendo ad un sistema che di fatto non solo non incentiva, non sostiene l'imprinting in grado di dare degli standard qualitativi migliori, ma addirittura li penalizza. Volevo riferirmi a quello che secondo me è la parte più critica della filiera, il momento del conferimento dei veicoli ai centri di demolizione.

Come giustamente diceva il dottor Di Carlo, mentre le case automobilistiche hanno per definizione legislativa una responsabilità precisa nel trattamento del fine vita del prodotto auto e quindi hanno interesse a trovare dei partner che siano qualificati, di fatto poi nel mercato questi veicoli sono in mano a degli operatori che molto spesso non hanno nessuna o poca, scarsa sensibilità nei confronti di questo problema e spesso si avvalgono di operatori che sono in grado di garantire un ritorno economico maggiore, proprio perché molto spesso non effettuano questo tipo d'intervento.

lo volevo capire se, mi auguro che all'interno di questo accordo di programma si ponga questo accento a questo problema perché attualmente sta diventando difficile per le imprese che hanno investito, e qui volevo dire che nel Veneto fortunatamente abbiamo uno standard medio di qualità delle imprese di autodemolizione che è abbastanza elevato, abbiamo molte imprese che hanno investito, che hanno acquistato aree in cui trasferire le aziende, acquistato capannoni, acquistato attrezzature, sono certificate per l'ambiente, per l'idoneità, per la sicurezza, quindi sono dei partner affidabili. Il discorso è che hanno dei costi fissi ingenti, dei costi gestionali ingenti e devono in qualche modo trovare una sostenibilità economica perché altrimenti va da sé che non potrà raggiungersi l'obiettivo, assolutamente.

Volevo poi anche fare una piccola considerazione sul problema che è molto pratico che però la dice lunga su quello che molto spesso, sul fatto che molto spesso secondo me non c'è un giu-

sto riconoscimento del ruolo professionale di noi autodemolitori. Basti pensare come esempio al fatto che noi siamo obbligati per legge ad effettuare la radiazione dei veicoli che rientriamo agli uffici del PRA, siamo responsabili della corretta cancellazione di questi veicoli dagli uffici PRA e siamo inoltre tenuti a non poter richiedere alcunché per il servizio che svolgiamo, se non un mero rimborso. Non si riesce francamente a capire, se non per esigenza di un preconcetto nei nostri confronti, per quale motivazione non si dia la possibilità di avere un collegamento telematico agli uffici del PRA, la possibilità di vedere in tempo reale la situazione del veicolo che ci viene consegnato, se è regolarmente iscritto, poter effettuare in maniera più precisa la radiazione, un tipo di servizio che è data in mano alle agenzie di pratiche automobilistiche, e su questo svolgono giustamente la loro attività, ma che viene precluso a noi che siamo obbligati per legge a fornire gratuitamente questo servizio e questo la dice lunga come molti altri aspetti che evidenziano proprio come si tiene spesso in scarsa considerazione dal mio punto di vista, il fatto che oggi nel mercato ci sono fior fior d'impresе che sono in grado di dare tutte le garanzie di cui si ha bisogno.

Giuseppe Di Masi

DIRIGENTE UFFICIO XV
POLITICHE AMBIENTALI
MINISTERO DELLO
SVILUPPO ECONOMICO

Non so se posso darle una risposta perché purtroppo non è il mio Ministero che tratta queste cose qua, però va sicuramente verso quella che è la semplificazione amministrativa quello che sta chiedendo lei, come è gestita adesso la possibilità che nei vari rivenditori di tabacchi lei possa pagare la tassa di possesso, pagare il bollo e cose del genere, io penso che voi che siete giustamente operatori del settore possiate avere un portale. Ci sono mezzi tecnologici che lo permettono, secondo me dovrebbe essere la vostra categoria che metta in piedi con quello che era una volta il Ministero per l'Innovazione Tecnologica, e dire dateci la possibilità di farlo, così facciamo meno carta, pagano tutti quanti di meno e siamo più efficienti. Secondo me ci sono tutti i presupposti perché anche voi possiate non dico beneficiare, ma utilizzare questo sistema.

Lorella Volpato

AUTODEMOLIZIONI VOLPATO SRL

Giuseppe Di Masi

DIRIGENTE UFFICIO XV
POLITICHE AMBIENTALI
MINISTERO DELLO
SVILUPPO ECONOMICO

Salvatore Di Carlo

FIAT GROUP AUTOMOBILES SPA
ENGINEERING & DESIGN
END OF LIFE VEHICLES
& CAR RECYCLING:

Al limite lo possiamo mettere anche nell'accordo di programma perché fa parte di quelle cose che possiamo, è uno dei capitoli, diamo la possibilità a chi è nel settore di fare in maniera celere e senza costi.

Se posso dare una risposta alla prima parte della domanda perché credo che si riferisca al famoso discorso sul flusso delle vetture dai concessionari. Sono preparato, prima la signora Volpato con molta grazia ha posto la domanda, qualcun altro me l'ha messa un po' più dura, vedo qui che c'era già una domanda che diceva: posto che si parla della rete di raccolta dei demolitori autorizzati che hanno firmato, io parlo chiaramente per i 213, sono 213 oggi i demolitori sul territorio italiano che hanno firmato e qui qualcuno mi ha scritto, mi ha passato De Andrea una domanda, "posto che tale rete di raccolta è stata organizzata dalle case costruttrici nell'intimidazione che in caso di mancata firma del contratto da parte del centro autorizzato lo stesso contratto sarebbe stato proposto al diretto concorrente, quello magari dall'altra parte della strada così dà più fastidio, con conseguenti ripercussioni sul volume dei materiali trattati ecc., ecc. e che quindi lo svolgimento dell'attività e impossibilità per ritirare un veicolo, si considera sapere se tale comportamento delle case costruttrici sia in contrasto coi dispositivi dell'antitrust e più precisamente se ponga vincoli lesivi alla concorrenza e barriera entrate nel mercato". È posta in una maniera un po' più brutale forse.

Sull'antitrust sì perché ci hanno già denunciato, l'antitrust ha emesso una sentenza, ma perché questo problema qua? Mi fa piacere comunque questa domanda perché voglio chiarirla una volta per tutte. Dal tono della lettera capisco che ci sono delle condizioni anche particolari. Non c'è nessuna intimidazione, né nessun obbligo, né a far parte né a non far parte, c'è chi lo vede dalle due posizioni, noi come gruppo sul mercato, gruppo con una grande visibilità non ci potremmo mai permettere di andare e né vogliamo andare contro nessuna ipotesi di violazione del mercato, ci mancherebbe, il mercato è la nostra vita, quindi stiamo molto attenti a fare le cose secondo quanto il mercato e le leggi attuali prevedono ed è proprio questo uno dei problemi che vedo rispetto alla sua sottolineatura. Cioè noi non possiamo obbligare, e né lo faremo mai perché le leggi del mercato sono ben chiare, i nostri concessionari che non sono

nostri dipendenti, ma sono imprenditori autonomi, a fare una cosa piuttosto che un'altra, quindi primo, la legge ci dice dovete avere una rete così, però nello stesso tempo ci impedisce di usare delle altre vie perché non possiamo rischiare. Nello stesso tempo noi dobbiamo veramente salvaguardare l'idea che ci sia una possibilità di libero mercato, dall'altra parte abbiamo assolutamente, come abbiamo detto, questo desiderio di portare tutti ad un innalzamento della qualità perché la soluzione non può che essere questa.

Qual è il compromesso che mettiamo in opera e spero con questo di dare una risposta, è un compromesso, come sempre, che in qualche modo comunque lavora nella direzione d'indirizzare sul sì alle persone che operano in regime di qualità e l'abbiamo studiato in questo modo qua, abbiamo preso uno dei premi che vengono dati annualmente ai concessionari, premi vuol dire per uno che vende le macchine che si guadagna un po' sulle macchine e poi nell'ambito di un servizio reso al cliente la casa costruttrice, alla fine dell'anno controllando dei parametri, dà un premio che però costituisce un grande elemento di budget dell'azienda stessa. Abbiamo inserito come soglia d'accesso al premio qualità, che è composto di tante cose, il fatto che vengano conferite delle vetture ai demolitori di qualità. Naturalmente la prima domanda che ci hanno risposto gli avvocati dei nostri dealer che cos'è un demolitore di qualità e lì naturalmente noi non potevamo, e non vogliamo dire, e non possiamo dire quelli che scegliamo noi, non è così. Allora abbiamo detto quelli di qualità sono gli operatori del mercato che hanno certe caratteristiche, anche qui quelle caratteristiche, Anselmo Calò ha detto prima, non possono essere molto differenti anzi coincidono con quelli della legge, ma sono messi in maniera più palese.

L'unica cosa, ma è una cosa forte che io v'inviterei a osservare a questo punto qua, è stata: io ho 213 demolitori, la rete tra l'altro è aperta, chi vuole entrare può fare domanda, noi andiamo ad esaminare con il tempo, chiaramente non possiamo farlo subito perché è una questione di tempo, noi andiamo a vedere che ci siano quelle caratteristiche chiare richieste dalla legge più lo sforzo effettivo e palese nello spirito della legge a fare riciclaggio per quanto possibile, anche lì ma per quanto possibile, nei materiali che sono la plastica, l'alluminio.

Naturalmente, il dealer per dimostrare che quello è un demolitore di qualità può andare da chiunque, noi non possiamo in-

fluenzare questa cosa qui se non con il fatto di dirgli se tu vai da un operatore della nostra rete di demolizione, questo lavoro lo abbiamo già fatto noi, noi del gruppo FIAT e quindi automaticamente tu mi dici io sono andato là, io verifico che tu sia andato là, quel signore fa parte della nostra rete quindi ha queste caratteristiche e quindi per noi il punteggio è superato e puoi accedere al discorso del premio di eccellenza.

Può però andare anche da uno qualsiasi, proprio perché siamo ben coscienti e siamo ben attenti alle leggi della libera concorrenza e della non discriminazione sul mercato, purché naturalmente questo demolitore qualsiasi non aderente alla nostra rete, quindi continua a vivere, non è che ammazziamo nessuno, può vivere anche fuori dalla rete benissimo, dimostri semplicemente che ha gli stessi requisiti di qualità che noi chiediamo ai nostri, quindi chiediamo al dealer d'interessarsi e andare a vedere i documenti, il famoso art. 5 di cui si parlava prima, i certificati ecc., ci fa una bella fotocopia, ce li manda e noi verifichiamo e a questo punto se può avere l'accesso al premio. Questo è il massimo della possibilità consentita che la legge, proprio per evitare problemi con la concorrenza, ma poi perché è un è un credo la libertà di mercato, quindi deve essere rispettata, noi facciamo.

Cosa vuol dire al di là di tutto l'impiantistica? Primo che l'impianto è costruito da avvocati per evitare problemi, ma secondo che c'è una forte attenzione e anche una forte carica di sensibilizzazione che l'azienda sta cercando di dare ai propri dealer in quell'ottica che vi dicevo, cioè il fatto di premiare chi investe di più, chi fa più qualità e così via. Devo dire che questa cosa qui in effetti si scontra, ho intenzione di fare una convention con gli operatori della nostra rete e nei numeri riesco a vedere che a fronte di una certa percentuale di vetture, di flusso di vetture che dai nostri dealer sono passate a demolitori della nostra rete e a demolitori che hanno dimostrato qualità, è aumentato in maniera considerevole dal 2007 al 2008. Questo come ragioniamo noi, cioè con i consuntivi finali, è chiaro che faccio salvo il fatto che il singolo operatore può anche avere una storia diversa, può quindi essere successo, qualcuno mi è venuto a dire: "lo adesso che sono della rete quel signore non mi dà più la macchina." Questo può succedere, ma ripeto, noi non possiamo intervenire con un obbligo proprio per rimanere in quello che la legge ci dà di elementi di valutazione sulla non discriminazione della concorrenza.

A furia di lavorare in questo modo però, a furia di andare alle assemblee dei nostri concessionari, di portare questo messaggio, di far capire la volontà della casa madre di andare in certe direzioni, a furia di lavorare su questi strumenti sempre in un'ottica assolutamente rispettosa della legge, ci mancherebbe, sono convinto che pian piano si fa questo passaggio, questo è veramente importante. Due anni fa questo discorso non si faceva, è chiaro a tutti che il problema è quello del tempo, ma sono convinto che è una strada che secondo me porterà ad un ulteriore strumento, lo stiamo studiando in termini di maggiore premiabilità e questi sono gli impatti futuri specialmente andando a discutere i punti fondamentali che metteremo insieme su un tavolo di governo per quanto riguarda poi alcuni meccanismi che possono ulteriormente aumentare, per esempio un certo inserimento che non va visto come inserimento della logica per cui si ottengono delle possibilità di attività su certi materiali o su certe cose, ma va visto come un miglioramento della qualità, una diversa sottolineatura di un valore per ottenere una certificazione, sono tutte cose che nella mente ci sono, però bisogna sempre farlo con le logiche legislative attuali.

Anselmo Calò

FISE ASSODEM

Posso? Innanzitutto il problema della radiazione on-line. Su questo problema, so benissimo che tutte le associazioni, non soltanto la mia ma anche le altre, sono impegnate in maniera forte e addirittura ci sono stati incontri purtroppo non fruttuosi con il Sottosegretario ai Trasporti e quindi la disponibilità dell'ingegnere Di Masi rimane molto premurosa ma poco conclusiva perché come ha giustamente detto lui non è il suo Ministero. In questo paese noi lo sappiamo, altro che campanili, esistono le corporazioni e le corporazioni fanno valere, non so se chiamarli diritti ma insomma, gli interessi. È quello che sta succedendo per quanto riguarda la radiazione on-line.

Noi non smettiamo d'insistere perché è essenzialmente una norma che va contro il progresso, il progresso è quello che va verso la semplificazione, l'utilizzazione degli strumenti informatici, questa norma invece tenderebbe a dire no, non dobbiamo progredire, quindi cercheremo di farci sentire. Se al Ministero dei Trasporti non ci sentono, ci faremo sentire dalla Presidenza del Consiglio, in maniera che, anzi, devo dire che questo è già stato fatto, nel senso che hanno già avuto dei contatti con la Presidenza del Consiglio.

Giuseppe Di Masi

DIRIGENTE UFFICIO XV
POLITICHE AMBIENTALI
MINISTERO DELLO
SVILUPPO ECONOMICO

Volevo solo dire questo a corollario di quello che hai detto tu, con la ristrutturazione che c'è stata, ci sarà e così via parte del Ministero delle Comunicazioni è con noi, quindi avete buone speranze perché è nella casa dell'industria, il 19 hanno approvato la ristrutturazione e parte di quello che era il Ministero delle Comunicazioni è passato con noi, adesso è Sviluppo Economico e così sono nostri cugini, se noi nelle riunioni diciamo guardate che c'è questo intoppo qua e dobbiamo risolverlo, non è solo una pia speranza, è un elemento di novità, però io mi occupo di schifezze industriali come direbbe qualche napoletano, mi occupo di rifiuti, mi occupo di bonifiche e così via, non mi occupo di comunicazione, però avendo il collega vicino, viviamo nella stessa casa, vivaddio un colloquio con maggiori speranze potrebbe esserci. Scusa.

Per quanto riguarda il problema della qualità, noi abbiamo chiesto, l'ingegner Di Carlo lo sa, abbiamo chiesto un salto perché il premio d'eccellenza del 2008 si basava sulla presenza di certa documentazione. Noi per l'anno prossimo chiediamo di più alla FIAT, l'ingegner Di Carlo già lo sa, chiediamo che gli impianti che ricevono i veicoli da una ditta commerciale della FIAT raggiungano l'obiettivo del VIA, dimostrino di aver raggiunto l'obiettivo del VIA che ricordiamo è l'81% e che quindi secondo noi questo dev'essere perché il problema è sempre lo stesso, intorno all'obiettivo e questo è una necessità di tutti quanti, comprese le case automobilistiche. E allora le case automobilistiche secondo me dovrebbero indirizzare i veicoli verso quegli impianti che lo inducano a raggiungere l'obiettivo, non ha alcun senso che i veicoli vadano negli impianti che non fanno niente per raggiungere l'obiettivo, questo è quello su cui stiamo ragionando, devo dire che da parte della FIAT c'è una disponibilità, non c'è alcuna disponibilità, lo dico ad alta voce perché l'ho detto anche a loro, quindi è giusto che lo dica anche a voi, non c'è alcuna disponibilità in questo senso dalle case automobilistiche estere e questo ci dovrebbe anche far capire quanto i dati che ci ha mostrato l'ingegner Di Carlo sugli obiettivi ultra raggiunti all'estero siano obiettivi fasulli perché non ha nessun senso che case costruttrici tedesche e francesi dicano di aver raggiunto l'obiettivo a casa loro quando non fanno niente da noi per farlo raggiungere, quindi secondo me sono dati fasulli. Me ne assumo la responsabilità di quello che dico.

Anselmo Calò

FISE ASSODEM

Ho ricevuto alcune segnalazioni a cui vorrei dare velocissima risposta. Qualcuno mi chiede se era possibile, oltre al trasporto e alle spese PRA, recuperare anche le spese, il costo amministrativo della radiazione. La legge lo vieta espressamente, dice senza spese d'agenzia, né spese d'agenzia che noi paghiamo un'agenzia, né spese d'agenzia che noi potremmo incamerare per effettuare questa attività, quindi è escluso nella maniera più assoluta. A suo tempo questa cosa fu addirittura chiesta dopo la pubblicazione della 209 alla Presidenza del Consiglio, la Presidenza del Consiglio si è già espressa con una lettera dall'indiscutibile verdetto, quindi non esiste nessuna possibilità.

Qualcun altro mi dice, ma è possibile allo stato attuale che un centro di raccolta regolarmente in possesso delle autorizzazioni necessarie allo svolgimento dell'attività è impossibilitato a ritirare un veicolo per il quale non ha firmato con la casa produttrice? No, non è possibile, non abbiamo fatto delle reti esclusive, abbiamo fatto delle reti, che era una richiesta normativa che le case automobilistiche mettessero a disposizione della cittadinanza dei punti di raccolta. Quelli erano i punti di raccolta obbligatori che le case costruttrici dovevano garantire, fori di questi ognuno può operare e non c'è nessun obbligo nel dire la Opel la devo portare da chi ha il contratto con la Opel, la Citroën la devo portare a chi ha il contratto con la Citroën. È libertà del demolitore ricevere o non ricevere quella macchina indipendentemente se ha contratto con una casa automobilistica o no, l'obbligo è al contrario, è l'obbligo del costruttore di avere la rete, non è l'obbligo del demolitore di avere il contratto, lui se ha fatto il contratto è obbligato a ritirare macchine di quella casa, se non ha fatto il contratto può decidere di ritirarla o meno, a lui sta la scelta.

Vado velocemente perché ho ricevuto un altro paio di quesiti a cui molto velocemente intendo rispondere. Ci dicono che, dato il notevole calo di prezzo del ferro, se forse c'è la possibilità di tenere le macchine bonificate oltre i 180 giorni stabiliti dall'ultimo decreto. Innanzitutto l'ultimo decreto non stabilisce affatto 180 giorni, 180 giorni lo stabiliva il 915 che c'era prima della Legge Ronchi, che c'era prima della 152. Questo decreto non dice niente sulle auto bonificate, ma dice qualche cosa che non farà piacere a chi ha fatto la domanda. Le auto bonificate, se l'autorizzazione non parla espressamente di messa in riserva, che è possibile, ma se non parla espressamente di messa in riserva, le auto bonificate vengono considerate rifiuti prodotti dall'attività, era quello che ci diceva prima il dottor Casadei, quindi non

primo produttore ma produttore di rifiuti in seconda battuta, e che quindi va applicato il principio dei tre mesi, o se si superano dei 20 metri cubi. Ora è evidente che il limite di 20 metri cubi, un impianto li supera velocemente, quindi il principio non è dei 180 giorni per l'auto bonificata, ma addirittura di tre mesi.

Ora, l'auto bonificata naturalmente è l'auto che è stata ritirata, radiata, bonificata ed immessa sul parcheggio, quello che noi chiamiamo in gergo regolamentare, quindi tre mesi... L'auto bonificata è questa qui, quindi i tre mesi non decorrono dall'ingresso dell'auto nell'impianto, ma decorrono dalla bonifica che è stata effettuata a tutto il veicolo, che probabilmente invece di tre mesi saranno 4, perché sapete che noi abbiamo 30 giorni in base alla 209 per fare la radiazione, possono essere anche 4, qualche cosa più di 4, però non è assolutamente 180 giorni salvo che l'autorizzazione non dica espressamente che c'è un'autorizzazione di messa a riserva, a quel punto si può salire fino ad un anno, oppure la stessa autorizzazione può dire messa a riserva massimo 180 giorni.

Qualcuno dice del peso dell'attesa dei materiali riciclati può essere in qualche modo addebitata all'ultimo detentore, questo è assolutamente contro il principio della direttiva. Devo dire che mi stupisco che a 5 anni dall'entrata in vigore della 209 ancora qualcuno non abbia capito che questo è lo spirito della direttiva. Noi possiamo ritirare il veicolo se siamo liberi da contratti, soltanto se ci conviene e questo è il motivo per cui lo Stato ha ritenuto che fosse necessario che le case automobilistiche facessero i contratti, proprio perché c'è la libertà da parte del demolitore, nel caso che un veicolo abbia un valore intrinseco inferiore a quello che è il costo del suo trattamento, quindi ci voglia rinunciare, che comunque quel cittadino non rimanga col cerino in mano ma possa consegnare quel veicolo ad un impianto che fa parte della rete obbligatoria per i costruttori di essere creato.

Finisco per quanto riguarda la registrazione dei veicoli in ingresso. Sul problema della registrazione dei veicoli in ingresso, qualcuno si lamenta che le forze di controllo, le forze di polizia, le autorità di controllo hanno dei diversi approcci, diversi sistemi di valutazione. Io credo che su questo non sia molto difficile applicare la norma, anche perché onestamente devo dire che la norma, la 152, nulla innova rispetto a quello che già si faceva con la 22, soprattutto nulla innova perché come ricordava prima l'avvocato, la circolare del 4 agosto 1998 che faceva riferimento alla possibilità

per gli autodemolitori di registrare in entrata il veicolo sul registro di pubblica sicurezza e che questo valeva anche come registrazione in entrata sul registro rifiuti, questa norma rimane invariata perché come ricordava prima la dottoressa, non è stata abolita la norma madre, cioè la norma madre pur essendo stata abolita è stato fatto salvo tutto l'impianto d'applicazione e quindi fino a che dietro a questa circolare non sarà reiterata, si applica così com'è e quindi la situazione, la normativa di registrazione dei rifiuti per quanto riguarda l'autodemolizione, tra il Decreto 22 e il Decreto 152 non c'è differenza.

Prima facevo cenno alle difficoltà che sono state riscontrate spesso di applicazione della norma da parte di Province addirittura limitrofe. Qua un'operatrice del Veneto mi segnala un problema che c'è nella Provincia di Vicenza, dove le carcasse pressate se non sono state private di un certo determinato elenco di componenti non sono, secondo la Provincia di Vicenza classificati 16.01.06 come a me risulta in tutte le altre 103 Province del paese, ma soltanto con il codice "19". Ora il codice "19" non è un codice della famiglia dei veicoli, è un codice che appartiene ad un'altra famiglia che è quella dei rifiuti generali. Questo atteggiamento da parte della Provincia, al di là di essere a mio giudizio assolutamente inspiegabile, ha un altro problema: ci riallacciamo al problema del MUD.

Se seguendo l'indicazione che gli dà la sua Provincia, un operatore di questa Provincia fa uscire le carcasse pressate con il codice "19", noi non lo ritroviamo più nel MUD e quindi si capisce perché il MUD non dà i risultati precisi.

Che cosa abbiamo fatto? Quando qualcuno ci ha indicato questa situazione noi l'abbiamo fatta presente all'APAT che come sapete è l'ente che adesso, si chiama ISPRA mi pare, che deve fare la raccolta dei dati del MUD e dare il risultato finale. Abbiamo fatto presente all'APAT che c'era questa situazione nella Provincia di Vicenza e l'APAT ha scritto, dicendo guardate questo è pericoloso perché, al di là del fatto che è incomprensibile, ma è pericoloso perché ci potrebbe mettere nella situazione in cui noi perdiamo un certo numero di rifiuti pensate, se questo atteggiamento divenisse generalizzato.

Bene la Provincia di Vicenza ha detto quello che scrive l'ISPRA non me ne frega niente. Noi adesso allora abbiamo rifatto lo stesso quesito al Ministero, speriamo che il ministero o addirittura

tura il tavolo si pronuncino perché diventa una necessità, non è un'agevolazione nei confronti degli operatori ristabilire la norma generale ma è una necessità per la contabilità dell'obiettivo che venga applicata la norma generale e vedremo se la Provincia di Vicenza a questo punto si adegua.

Queste sono le risposte che dovevo ai quesiti che mi sono arrivati.

Volevo ricordarvi alcune volte di più che tutte le relazioni le trovate nel sito della Camera di commercio, questo nell'immediato; poi dal 2009 dovrebbe partire questo sito di cui ci parlava l'ing. Di Carlo per cui sicuramente sarà il punto virtuale anche se le risposte evidentemente non saranno virtuali ma saranno concrete rispetto alle varie vostre richieste che magari non vi sono venute in mente le esigenze di conoscenza di qualcuno rispetto alla propria attività.

Direi proprio che con questo auspicio si conclude il lavoro; abbiamo detto in apertura l'accordo quadro che è stato siglato crea un precedente molto importante e per la condivisione di attori e per le finalità che si è posto, adesso ovviamente la differenza devono farla tutti gli operatori, costruendo in maniera organica nel rispetto di ciascuno ma in maniera organica e armonica all'interno di questo tavolo, proprio perché i dati lo dimostrano, ci sono le condizioni per dimostrare veramente le capacità del sistema nazionale rispetto ad un obiettivo che è importante sia per l'economia e sia per l'ambiente ed è un'istanza che non può più essere ignorata a differenza di 30-40 anni fa, per cui l'augurio e l'invito che faccio a tutti è quello chiaramente di partecipare attivamente a questo accordo quadro.

Ringrazio ancora gli organizzatori per l'invito, ringrazio voi per la pazienza e l'interesse che avete dimostrato fino alla fine dei lavori e vi auguro buon proseguimento di giornata. Grazie.

Dario De Andrea

MODERATORE



*Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Ministero dello Sviluppo Economico*

APPENDICE
**ACCORDO DI PROGRAMMA
QUADRO PER LA GESTIONE
DEI VEICOLI FUORI USO**

Premesso che

- la normativa europea che disciplina la gestione dei rifiuti e definisce un ordine gerarchico che prevede in primo luogo la prevenzione, quindi il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero degli stessi, riservando allo smaltimento in sicurezza un ruolo residuale, è recata dalla direttiva 2006/12/CE sui rifiuti;
- la normativa europea che disciplina la gestione dei veicoli fuori uso, definendo, tra l'altro, specifici obiettivi di reimpiego, riciclaggio e recupero dei quali gli operatori economici di filiera devono garantire il conseguimento, è stata introdotta con la direttiva 2000/53/CE;
- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, reca alla parte quarta la disciplina quadro di carattere nazionale in materia di rifiuti;
- il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, e successive modifiche, reca le disposizioni attuative della Direttiva 2000/53/CE in materia di veicoli fuori uso;
- i rifiuti devono essere recuperati o smaltiti senza pericolo per la salute dell'uomo e rischi per l'ambiente;
- la gestione dei rifiuti si conforma ai principi di responsabilizzazione e di cooperazione di tutti i soggetti coinvolti nella produzione, nella distribuzione, nell'utilizzo e nel consumo di beni da cui originano i rifiuti, nel rispetto dei principi dell'ordinamento nazionale e comunitario

Tutto ciò premesso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero dello Sviluppo Economico, ANFIA, UNRAE, FEDERAICPA, ASSODEM e AIRA aderenti a FISE-UNIRE, ADA aderente a CONFCOMMERCIO, CAR-CNA e ASSOFERMET stipulano un Accordo di programma per la gestione dei veicoli fuori uso (qui di seguito l' "Accordo").

Art. 1
(Oggetto e finalità)

L'Accordo, di cui le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale, ha per oggetto la definizione di un percorso di gestione dei veicoli fuori uso che ne riduca al minimo l'impatto sull'ambiente e dia attuazione agli obiettivi posti dalla direttiva 2000/53 CE e dal relativo decreto legislativo di recepimento n. 209/2003., al fine di contribuire alla protezione, alla conservazione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente e di determinare i presupposti e le condizioni che consentono lo sviluppo di un sistema che assicuri un funzionamento efficiente, razionale ed economicamente sostenibile dell'insieme degli operatori economici coinvolti nella filiera, nel rispetto della libera concorrenza.

Art. 2
(Obiettivi)

I soggetti firmatari del Accordo adottano, ciascuno nell'ambito delle proprie attribuzioni e competenze, iniziative dirette a favorire la gestione ottimale dei veicoli fuori uso, nonché la riduzione dei rifiuti generati dal loro smaltimento, mediante:

- a) la progettazione e lo sviluppo di materiali e componenti del veicolo che permettano di limitare al massimo la quantità, il volume e l'impatto ambientale dei rifiuti derivanti dal trattamento dei veicoli fuori uso e a ridurre i rischi per l'ambiente;
- b) l'individuazione di misure atte a favorire il reimpiego di materiali e componenti;
- c) l'impiego di materiali e componenti del veicolo che ne incrementino la riciclabilità e recuperabilità durante le fasi di trattamento dei veicoli fuori uso;
- d) l'impiego di materiali e componenti nei veicoli costituiti per quanto possibile, compatibilmente con i limiti tecnologici e di processo, di materiali riciclati provenienti da beni fuori uso;
- e) la promozione di misure atte a massimizzare la cooperazione ed il coordinamento tra tutti i soggetti interessati al trattamento dei veicoli fuori uso, con la finalità di incrementare il livello qualitativo di tutte le fasi di trattamento dei veicoli fuori uso ai fini di una maggiore tutela ambientale e di assicurare il raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 7, comma 2, del D.Lgs. 209/03;
- f) la promozione di attività di ricerca finalizzate all'individuazio-

ne delle tecnologie di trattamento rifiuti post frantumazione e di recupero energetico che consentano la massimizzazione del recupero materiali e della tutela ambientale;

- g) l'esecuzione di campagne di prova dedicate atte a verificare i pesi dei veicoli e dei materiali originati dal trattamento dei veicoli fuori uso;
- h) la promozione di ulteriori accordi e contratti di programma integrativi per garantire la migliore e più efficace attuazione, a livello locale, dell'Accordo.

Art. 3 (Definizioni)

Ai fini dell' Accordo, conformemente con il Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 209, s'intende per:

- a) «veicoli», i veicoli a motore appartenenti alle categorie M1 ed N1 di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE, ed i veicoli a motore a tre ruote come definiti dalla direttiva 2002/24/CE, con esclusione dei tricicli a motore;
- b) «veicolo fuori uso», un veicolo di cui alla lettera a) fuori uso che costituisce un rifiuto ai sensi dell'articolo 183 del D. Lgs. 152/2006;
- c) «detentore» il proprietario del veicolo o colui che lo detiene a qualsiasi titolo;
- d) «produttore», il costruttore o l'allestitore, intesi come detentori dell'omologazione del veicolo, o l'importatore professionale del veicolo stesso;
- e) «prevenzione», i provvedimenti volti a ridurre la quantità e la pericolosità per l'ambiente del veicolo fuori uso e dei materiali e delle sostanze che lo compongono;
- f) «trattamento», le attività di messa in sicurezza, di demolizione, di pressatura, di tranciatura, di frantumazione, di recupero o di preparazione per lo smaltimento dei rifiuti frantumati, nonché tutte le altre operazioni eseguite ai fini del recupero o dello smaltimento del veicolo fuori uso e dei suoi componenti effettuate, dopo la consegna dello stesso veicolo, presso un impianto di cui alla lettere m) e n) dell' Accordo;
- g) «messa in sicurezza», le operazioni di cui all'allegato I, punto 5 del D.Lgs. 209/2003;
- h) «demolizione», le operazioni di cui all'allegato I, punto 6 del D.Lgs. 209/2003;
- i) «pressatura», le operazioni di adeguamento volumetrico del

veicolo già sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza e di demolizione;

- j) «tranciatura», le operazioni di cesoiatura;
- k) «frantumatore», un dispositivo impiegato per ridurre in pezzi e in frammenti il veicolo già sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza e di demolizione, allo scopo di ottenere residui di metallo riciclabili;
- l) «frantumazione», le operazioni per la riduzione in pezzi o in frammenti, tramite frantumatore, del veicolo già sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza e di demolizione, allo scopo di ottenere residui di metallo riciclabili, separandoli dalle parti non metalliche destinate al recupero, anche energetico, o allo smaltimento;
- m) «impianto di trattamento», impianto autorizzato ai sensi degli articoli 208/209/210 o art. 216 del D. Lgs. 152/2006, presso il quale sono effettuate tutte o alcune delle attività di trattamento di cui alla lettera f);
- n) «centro di raccolta», impianto di trattamento di cui alla lettera m), autorizzato ai sensi degli articoli 208/209/210 del D. Lgs. 152/2006, che effettua almeno le operazioni relative alla messa in sicurezza ed alla demolizione del veicolo fuori uso;
- o) «reimpiego», le operazioni in virtù delle quali i componenti di un veicolo fuori uso sono utilizzati allo stesso scopo per cui erano stati originariamente concepiti;
- p) «riciclaggio», il ritrattamento, in un processo di produzione, dei materiali di rifiuto per la loro funzione originaria o per altri fini, escluso il recupero di energia. Per recupero di energia si intende l'utilizzo di rifiuti combustibili quale mezzo per produrre energia mediante incenerimento diretto con o senza altri rifiuti, ma con recupero del calore;
- q) «recupero», le pertinenti operazioni di cui all'allegato C alla parte quarta del decreto legislativo 152/2006;
- r) «smaltimento», le pertinenti operazioni di cui all'allegato B parte quarta del decreto legislativo 152/2006;
- s) «operatori economici», i produttori, i distributori, gli operatori addetti alla raccolta, le compagnie di assicurazione dei veicoli a motore, le imprese di demolizione, di frantumazione, di recupero, di riciclaggio e gli altri operatori che effettuano il trattamento di un veicolo fuori uso e dei relativi componenti e materiali;
- t) «sostanza pericolosa», le sostanze considerate pericolose in base alla direttiva 67/548/CEE e successive modifiche;
- u) «informazioni per la demolizione», tutte le informazioni necessarie per il trattamento appropriato e compatibile con l'ambiente di un veicolo fuori uso.

Ai fini di rendere univocamente comprensibile il presente Accordo si intende per:

- v) «fornitore», un ente economico che rifornisce la casa costruttrice di beni e/o servizi necessari per, e utilizzati in/per la produzione dei beni della casa costruttrice (cfr. Standard SA 8000/2002, Social Accountability);
- w) «campagna di prova», attività sperimentale atta a verificare i pesi dei veicoli avviati al recupero e dei materiali originati dal trattamento dei veicoli fuori uso.

Le definizioni di cui sopra hanno valore esclusivamente ai fini del presente Accordo.

Art. 4
(Prevenzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti e dell'inquinamento)

- a. Anfia – Unrae si impegnano a promuovere presso i loro associati, quando necessario anche in collaborazione con i fornitori, nelle fasi di progettazione, sviluppo e produzione dei veicoli la prevenzione e la riduzione dell'impatto ambientale del veicolo fuori uso compatibilmente con gli standard di progetto, con particolare attenzione rivolta alla fase di messa in sicurezza del veicolo fuori uso.
- b. Anfia – Unrae si impegnano a favorire nelle specifiche tecniche dei Costruttori di autoveicoli loro associati l'indicazione di privilegiare l'impiego di materiali riciclati provenienti da beni a fuori uso, fatti salvi i limiti tecnologici e di processo, nonché a sviluppare materiali e componenti con la finalità di massimizzare la possibilità di reimpiego degli stessi.
- c. Le associazioni rappresentative degli impianti di trattamento firmatarie dell'Accordo si impegnano a favorire il corretto trattamento ed utilizzo del materiale recuperato e la predisposizione di documentazione congrua attestante la corretta destinazione dei materiali recuperati secondo quanto disposto dal D.Lgs. 209/2003.
Le associazioni rappresentative si impegnano a favorire presso le imprese loro aderenti, l'esecuzione delle operazioni per lo svolgimento delle attività in ottica di qualità e di rispetto dell'ambiente, secondo quanto previsto dall'allegato I dell'Accordo.
- d. Gli operatori economici si impegnano a promuovere ricerche per favorire l'individuazione di tecnologie di riciclaggio

e di recupero energetico per i materiali risultanti dalla fase di frantumazione, atte a incoraggiare gli stabilimenti o le imprese ad effettuare investimenti per migliorare le operazioni di trattamento anche introducendo sistemi di certificazione ambientale (ISO 14000 o EMAS) conformemente al Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e ecoaudit.

- e. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il Ministero dello Sviluppo Economico, si impegnano, nell'ambito delle proprie competenze e alla luce dei risultati dell'Accordo, a definire e a promuovere, anche in sede comunitaria, misure di sostegno al recupero dei veicoli fuori uso, a considerare il parametro ambientale tra i parametri di valutazione degli interventi di trasferimento tecnologico in termini di innovatività ammessi ad agevolazioni finanziarie e a favorire iniziative anche legislative finalizzate a promuovere la sostenibilità degli impegni operativi che formano l'oggetto dell'Accordo stesso.
- f. I Ministeri dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il Ministero dello Sviluppo Economico si impegnano ad implementare ed attuare il D.M. 203/2003, a semplificare l'accesso delle Aziende produttrici al repertorio del riciclaggio e ad individuare e concordare misure anche di carattere fiscale ed economico atte ad incrementare e sviluppare gli sbocchi di mercato necessari all'assorbimento dei materiali provenienti dalle operazioni di recupero dei rifiuti non metallici provenienti dai veicoli fuori uso (pneumatici, paraurti, contenitori e serbatoi in plastica per liquidi, vetro) al fine di favorirne il reimpiego e riciclaggio ed il raggiungimento degli obiettivi di legge.

Art. 5
(Informazione)

Fermo restando quanto disposto dal D.Lgs. 209/2003, i firmatari dell'Accordo concordano sull'obiettivo di migliorare l'informazione al consumatore, circa le modalità di gestione dei veicoli fuori uso nella realtà Italiana.

A tal fine i soggetti firmatari si impegnano, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, a predisporre, anche attraverso apposite campagne o altro mezzo, le necessarie iniziative affinché venga data pubblicità all'Accordo con particolare riferimento agli effetti sull'ambiente in Italia.

Art. 6*(Qualità degli operatori economici e del trattamento)*

Tutti i soggetti firmatari si impegnano ad individuare flussi logistici e di materiali atti a massimizzare il recupero di materiali e componenti metallici e non metallici (pneumatici, paraurti e vetri). Per quanto riguarda, in particolare, gli pneumatici, si conviene circa l'opportunità che gli stessi siano smontati in fase di demolizione del veicolo e conferiti nell'ambito del sistema di ritiro da istituirsi ai sensi dell'articolo 228 del decreto legislativo n. 152/2006.

Nella prospettiva del miglioramento di tutte le operazioni di trattamento, con particolare riguardo alla fase di messa in sicurezza ed alla promozione del riciclaggio, nonché per il miglioramento dei livelli di impatto ambientale dei rifiuti originati dal trattamento dei veicoli fuori uso, gli impianti di demolizione e di frantumazione aderenti alle associazioni firmatarie dell'Accordo, concordano di sottoporre processi e materiali a controlli periodici in contraddittorio tra i rappresentanti partecipanti all'Accordo. Tali controlli di qualità verranno effettuati secondo quanto definito in Allegato I (c.d. "bollino blu").

Anfia –Unrae si impegnano a promuovere l'adesione dei centri di raccolta loro affiliati ai controlli di qualità in contraddittorio previsti in allegato I.

Fatti salvi tutti gli obblighi di legge e le normative a cui deve sottostare l'attività dei centri di raccolta e trattamento veicoli fuori uso, Anfia – Unrae si impegnano a svolgere un'attività di controllo periodico di qualità dei centri di raccolta loro affiliati.

Art. 7*(Supporto agli operatori economici di qualità)*

Anfia - Unrae si impegnano compatibilmente con la normativa vigente in materia e nel rispetto della libera concorrenza, a favorire i flussi di veicoli fuori uso consegnati alla propria rete commerciale verso i centri di raccolta rispondenti agli standard di qualità eventualmente fissati dalle singole Case Costruttrici/Importatori, nonché dalla rispondenza a quanto definito all'art.6, ai fini di garantire il conseguimento di elevati livelli di qualità e di tutela ambientale.

Art. 8*(Monitoraggio)*

I soggetti firmatari si impegnano a fornire tutte le informazioni necessarie a garantire il monitoraggio delle attività sviluppate nel presente Accordo.

Art. 9*(Campagne di prova)*

I soggetti firmatari dell'Accordo concordano di effettuare due campagne di prova su tutto il territorio nazionale, atte a verificare i pesi dei veicoli avviati al recupero e dei materiali originati dal trattamento dei veicoli fuori uso, nonché le rispettive destinazioni, su un numero di veicoli tale da costituire un campione rappresentativo anche geograficamente e su impianti che rappresentino la realtà delle tecnologie disponibili in Italia, con le seguenti finalità:

- valutazione dell'efficienza di separazione dei materiali costituenti il veicolo, da effettuarsi su veicoli fuori uso completi in tutte le parti meccaniche e di finizione, da sottoporsi preventivamente a messa in sicurezza, smontaggio di pneumatici, paraurti e vetri e successiva frantumazione e separazione dei metalli ferrosi e non ferrosi.
- valutazione dell'effettiva operatività dei centri di raccolta, da effettuarsi su veicoli fuori uso. Tali veicoli devono essere sottoposti alle operazioni di contabilizzazione delle parti mancanti ed eliminazione, previa contabilizzazione, degli eventuali rifiuti aggiunti, messa in sicurezza, smontaggio dei componenti destinati al reimpiego, smontaggio di pneumatici paraurti e vetri, frantumazione e separazione dei metalli ferrosi e non ferrosi.

Le campagne di prova devono essere condotte dai soggetti privati firmatari dell'Accordo, secondo le modalità ed alle condizioni anche economiche definite in allegato II, con la supervisione dell'APAT.

I risultati delle campagne di prova verranno condivisi tra tutti i soggetti partecipanti, nonché comunicati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e al Ministero dello Sviluppo Economico.

Art. 10
(Attività di ricerca e sviluppo tecnologico)

I soggetti firmatari si impegnano alla condivisione di tutte le informazioni che possono contribuire al progresso tecnico/tecnologico degli operatori economici ed incrementare la salvaguardia ambientale e la qualità delle operazioni di trattamento e gestione, nonché alla valutazione congiunta di tutte le esperienze in corso sia dalla parte industriale che istituzionale dei firmatari dell'Accordo, finalizzate all'individuazione di linee tecnologiche ottimali al raggiungimento dei target di reimpiego, riciclaggio e recupero indicati dalla legislazione.

In particolare i soggetti interessati si impegnano ad approfondire la tematica del recupero e smaltimento del car fluff, anche tramite progetti specifici e la messa a punto di impianti pilota, finalizzati alla:

- individuazione delle tecnologie di trattamento del residuo di frantumazione (fluff), che massimizzino la separazione ed il recupero di materiali da destinarsi al riciclaggio o al recupero energetico, da applicarsi tenendo conto della realtà nazionale con l'obiettivo di garantire i migliori livelli di tutela ambientale;
- individuazione delle tecnologie di recupero energetico del residuo di frantumazione precedentemente separato che garantiscano il migliore livello di tutela ambientale minimizzando nel contempo i quantitativi di rifiuto finale destinati alla messa in discarica e minimizzando gli impatti quantitativi e qualitativi del rifiuto finale destinato allo smaltimento.

Le tecnologie proposte saranno esaminate dal Comitato di cui all'articolo 13, in accordo con quanto indicato dal Rapporto conclusivo, del 20 aprile 2007, prodotto dalla Commissione interministeriale per le migliori tecnologie di gestione e smaltimento dei rifiuti, istituita dal MATTM e dal Ministero delle Riforme e Innovazioni nella pubblica amministrazione e con quanto previsto da D.M. 29 Gennaio 2007 "Emanazione di linee guida per l'individuazione delle migliori tecniche disponibili in materia di gestione dei rifiuti, per le attività elencate nell'allegato I del D.lgs. 18 Febbraio 2005 n° 59, dando priorità a quelle tecnologie che adottino le migliori tecnologie disponibili (BAT) e che garantiscano il massimo livello di salvaguardia ambientale, fattibilità ed efficienza industriale.

Il Comitato valuterà anche l'elemento di fattibilità tecnica, economica e ambientale di tali tecnologie (gli eventuali progetti esaminati devono essere supportati da concrete possibilità di localizzazione ed autorizzazione entro un termine di massima

di 18 mesi), nonché l'economicità delle stesse a confronto con gli impianti attualmente operativi in Europa per tipologie di rifiuti o di trattamento simili.

La conclusione dei lavori del Comitato dovrà portare alla scelta di uno o più progetti per la realizzazione degli impianti pilota di cui al successivo articolo 11.

Art. 11
(Attività di sviluppo impianti pilota)

Sulla base delle varie esperienze effettuate e della definizione delle linee tecnologiche di trattamento e di recupero energetico del car fluff adatte alla realtà italiana, i soggetti interessati si impegnano ciascuno per quanto di propria competenza e secondo le modalità che verranno successivamente concordate tra le parti, alla progettazione e realizzazione di uno o più impianti pilota destinati alla verifica della fattibilità in Italia delle attività di sviluppo tecnologico effettuate, con obiettivo di procedere alla progettazione degli impianti pilota nel corso dell'anno successivo alla firma dell'Accordo e alla realizzazione degli stessi a partire dal secondo anno successivo alla firma dell'Accordo, con conseguente implementazione dell'intera linea tecnologica.

La sperimentazione e la successiva elaborazione di planning applicativi con valori reali e misurabili dovrà anche valutare la raggiungibilità dei target di riciclaggio e recupero richiesti dal D. Lgs. 209/03 per il 2015, mediante la realizzazione di alcuni impianti industriali.

Per l'esecuzione delle attività di cui sopra potrà essere utilizzato il residuo di frantumazione proveniente dalle campagne di prova definite all'art. 9.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il Ministero dello Sviluppo Economico si impegnano a favorire il finanziamento per lo sviluppo delle tematiche dell'Accordo di Programma e la realizzazione degli impianti pilota anche attraverso i Progetti di Innovazione Industriale (PII) dell'iniziativa INDUSTRIA 2015 (gli operatori economici hanno presentato nel 2007 idee progettuali sia per il PII Mobilità Sostenibile, sia per il PII Efficienza Energetica).

I soggetti firmatari interessati si impegnano a ricercare comunque altre forme di finanziamento a livello regionale, nazionale ed europeo. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il Ministero dello Sviluppo Economico si impegnano,

qualora necessario, a pianificare incontri specifici con le Regioni sul cui territorio siano state avanzate domande di autorizzazione per la realizzazione di impianti pilota di cui all'Art. 11, ovvero richieste di autorizzazioni per discariche dedicate allo smaltimento del fluff, con l'obiettivo di agevolare i relativi iter autorizzatori, nel rispetto delle procedure e delle competenze di legge.

Art. 12
(Durata dell'Accordo)

La durata dell'Accordo è stabilita in sette anni dalla firma dello stesso al fine di consentire agli operatori economici un continuo miglioramento della qualità ed un conseguente incremento delle quote di riciclaggio e recupero fino a raggiungere gli obiettivi richiesti dal D. Lgs. 209/03 a partire dal 1/1/2015.

I contenuti del presente Accordo possono essere soggetti a revisione che prenda in considerazione gli eventuali sviluppi legislativi, tecnici e tecnologici che possano avere luogo durante la durata dell'Accordo stesso.. In ogni caso il presente Accordo verrà revisionato ogni tre anni.

Art. 13
(Comitato di vigilanza e controllo)

Ai fini della più efficace attuazione dell'Accordo, viene costituito un Comitato di vigilanza e controllo composto rispettivamente da un rappresentante per ciascun soggetto firmatario dell'Accordo nonché dell'APAT che si riunirà almeno tre volte l'anno, e comunque su richiesta scritta e motivata di una delle parti. Entro 30 giorni dalla sottoscrizione dell'Accordo ciascuno dei soggetti firmatari designerà il proprio rappresentante e lo comunicherà agli altri firmatari.

Il Comitato è presieduto dal rappresentante designato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Il Comitato svolge le seguenti funzioni, qualora necessario attraverso l'attuazione di un tavolo tecnico:

- monitoraggio dell'attuazione dell'Accordo;
- esame e proposta di eventuali adeguamenti dell'Accordo o del quadro normativo di riferimento ai Ministeri competenti, alle Regioni, all'APAT;

- raccolta e gestione dei dati derivanti dall'attuazione dell'Accordo;
- approfondimento delle diverse problematiche relative alla caratterizzazione, classificazione e gestione del car fluff, anche al fine di sottoporre specifici quesiti alle amministrazioni pubbliche competenti;
- esame delle tecnologie proposte ai sensi dell'articolo 10 e formulazione di motivate proposte alle amministrazioni competenti per la scelta dei progetti per la realizzazione degli impianti pilota di cui all'articolo 11.

Il Comitato si riunirà presso la sede del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Art. 14
(Misure normative aggiuntive)

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il Ministero dello Sviluppo Economico si impegnano, nell'ambito delle proprie competenze e alla luce dei risultati dell'Accordo, a promuovere misure legislative e/o regolamentari aggiuntive atte a favorire il raggiungimento dei target qualitativi e quantitativi previsti dal D. Lgs. 209/2003 ed al miglioramento tecnologico condiviso degli operatori economici.

Roma, 8 maggio 2008

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Il Ministro dello Sviluppo Economico

ANFIA

UNRAE

FEDERAICPA

ASSODEM

AIRA

CAR-CNA

ASSOFERMET

ADA

ALLEGATO I

“Protocollo di collaborazione tra centri di raccolta e centri di trattamento” (c.d. “bollino blu”)

PROCEDURE DI BONIFICA, DI PROMOZIONE PER IL RICICLAGGIO E DI CONTROLLO DELLA QUALITÀ DEI MATERIALI TRATTATI

Le operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso debbono essere effettuate secondo le modalità e prescrizioni di cui all'allegato I del D.lgs 209/03.

1. La bonifica del veicolo da parte del Centro di demolizione dovrà essere effettuata preferibilmente in aree attrezzate affinché la rimozione dei liquidi avvenga con impianti automatizzati denominati “isola di bonifica” i quali aspirano pneumaticamente i liquidi.
2. Vanno inoltre effettuate le seguenti operazioni:

per la bonifica dell'autoveicolo:

- a) rimozione dall'interno del veicolo di rifiuti non pertinenti il veicolo stesso;
- b) rimozione degli accumulatori, evitando che vi siano percolazioni nell'autoveicolo;
- c) rimozione dei serbatoi di gas compresso dopo essere stati svuotati;
- d) rimozione delle marmitte catalitiche;
- e) rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere, quali airbag;
- f) prelievo del carburante evitando che vi siano percolazioni nell'autoveicolo;
- g) prelievo dell'olio contenuto nei motori, nei cambi, e nelle altre componenti meccaniche evitando che vi siano percolazioni nell'autoveicolo (olio freni, ecc.);
- h) prelievo del liquido antigelo evitando che vi siano percolazioni nell'autoveicolo;
- i) prelievo del liquido lavavetri ed altri eventuali liquidi contenuti nel veicolo evitando che vi siano percolazioni nell'autoveicolo;
- j) rimozione del filtro-olio evitando che vi siano percolazioni nell'autoveicolo;
- k) rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti PCB; qualora contenuti nei veicoli;
- l) rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio (ad esempio le lampade a scarica per i fanali);

per la promozione del riciclaggio rimozione, qualora tali materiali non vengano separati a valle delle operazioni di frantumazione:

- m) dei pneumatici;
 - n) dei grandi componenti di plastica (paraurti, contenitori);
 - n) del vetro parabrezza;
3. È vietato immettere alle carcasse dei veicoli messi in sicurezza qualsiasi altro materiale o rifiuto, è altresì vietato aggiungere ai pacchi carrozzeria rifiuti e scarti della pressatura.
 4. Ai fini di una maggior precauzione e al fine di evitare la presenza di idrocarburi nel fluff, è necessaria la rimozione dei contenitori di idrocarburi, in particolare dei carburanti e dell'olio dei freni.
Qualora sussista uno specifico accordo tra le parti verranno rimossi motori e cambi che dovrebbero essere consegnati separatamente agli impianti di recupero.

Procedure di controllo:

1. Le piazzole di trattamento dei Centri di Raccolta di qualità debbono essere aperte alle ispezioni di personale dell'Impianto di Frantumazione con il quale hanno aperto un rapporto commerciale.
2. La fornitura di veicoli messi in sicurezza può essere sottoposta a controlli a campione in contraddittorio da parte dei soggetti interessati in qualsiasi momento sia nell'impianto di partenza che in quello di arrivo, previo avviso e accordo reciproco tra le parti interessate, con un margine di anticipo di almeno 24 ore.
3. I controlli a campione per essere validi debbono essere effettuati in contraddittorio tra centri di raccolta ed impianti di frantumazione.
4. Dell'esito del controllo deve essere redatto verbale firmato dalle parti.
5. Almeno una volta l'anno deve essere effettuata una verifica in contraddittorio da parte dei soggetti interessati su almeno 50 tonnellate di veicoli messi in sicurezza presso l'impianto di frantumazione di destino.
6. La verifica deve riguardare la quantità della resa dei rottami metallici e la misurazione della quantità e composizione del fluff, quest'ultima qualora necessaria e di comune accordo tra le parti. La composizione del fluff verrà riscontrata mediante la caratterizzazione merceologica.
7. I costi di ogni singola verifica debbono essere preventi-

vamente resi noti alle parti. Gli stessi saranno ripartiti tra le parti secondo modalità preventivamente concordate.

8. In caso di esito negativo dei campionamenti o della verifica la parte interessata può, oltre che agire come descritto all'interno di accordi specifici fra le parti, darne comunicazione documentale al "Comitato di vigilanza e Controllo" previsto all'Art. 13 dell' "Accordo di Programma Quadro per la gestione dei Veicoli Fuori Uso", nonché alle Case Automobilistiche aderenti ad Anfia/Unrae che adotteranno i provvedimenti opportuni nel rispetto delle disposizioni contrattuali in vigore con i demolitori convenzionati.

I contenuti del protocollo verranno adeguati ai progressi tecnici e tecnologici in essere a seguito dell'Accordo.

Ai centri di raccolta che si uniformeranno alle attività qui descritte le imprese di frantumazione riconosceranno una valorizzazione relativa alla migliore qualità del prodotto fornito.

ALLEGATO II

Campagne di prova

Le vetture destinate alle due campagne di prova qui di seguito descritte dovranno essere trattate separatamente dalle altre, concentrando la prova in un lasso di tempo limitato.

In particolare per quanto riguarda la metodologia per la definizione dei veicoli da trattare nelle due campagne di prova, è stato individuato un campione rappresentativo, considerando il totale dei veicoli demoliti nel 2006, suddivisi per Marchio, Modello, Motorizzazione. Di questi veicoli sono stati individuati i 500 veicoli M1 ed N1 numericamente più significativi sul totale dei demoliti. Questi veicoli rappresentano il 90% dei veicoli demoliti nel 2006.

Al fine di definire il campione rappresentativo di veicoli complessivi da destinarsi alle campagne di prova, sono stati individuati univocamente i veicoli aventi numerosità superiore o uguale a una unità all'interno del campione (elenco A in giallo). I restanti veicoli verranno individuati dai centri di raccolta partecipanti alle campagne di prova nel campione di veicoli che hanno numerosità inferiore a una unità (elenco B in azzurro), in base alla rappresentatività statistica all'interno del campione, alla reperibilità sul territorio ed alla completezza del veicolo stesso.

	MARCA	MODELLO E MOTORIZZAZIONE	TOTALE ROTTAMATO 2006	ELENCO 400 ELV	ELENCO 630 ELV NUM. ELV FINALE
ELENCO A					
1	FIAT	UNO 1.0	67.017	22	35
2	FIAT	UNO 1.1	49.125	16	25
3	FIAT	TIPO 1.4	35.737	12	18
4	FIAT	PANDA 750	33.149	11	17
5	FORD	FIESTA 1.1	31.869	10	16
6	AUTOBIANCHI	Y10 1.0 FIRE	28.376	9	15
7	FIAT	PUNTO 55	26.858	9	14
8	FIAT	PANDA 750 CORIASCO	25.557	8	13
9	FIAT	UNO 900	23.203	8	12
10	FORD	FIESTA 1.3	23.197	8	12
11	AUTOBIANCHI	Y10 1.1 FIRE	22.132	7	11
12	RENAULT	CLIO 1.2	21.849	7	11
13	VOLKSWAGEN	POLO 1050	21.451	7	11
14	ALFA ROMEO	33 1.3	13.292	4	7
15	FIAT	PANDA 900	12.193	4	6
16	VOLKSWAGEN	GOLF 1.6	11.888	4	6
17	FIAT	TIPO 1.6	11.738	4	6
18	FIAT	PUNTO 75	11.724	4	6
19	FORD	ESCORT 1.6 16V SW	10.856	4	6
20	SEAT	MARBELLA 900	10.631	3	5
21	LANCIA	DEDRA 1.6	9.720	3	5
22	FIAT	CINQUECENTO 900	9.121	3	5
23	FIAT	TIPO 1.1	8.996	3	5
24	CITROEN	AX 1.0	8.963	3	5
25	VOLKSWAGEN	GOLF 1.3	8.723	3	4
26	RENAULT	CLIO 1.4	8.712	3	4
27	FIAT	PANDA 1.0	8.535	3	4
28	PEUGEOT	205 1.1	8.407	3	4
29	RENAULT	5 1.1	8.379	3	4
30	FIAT	FIORINO	8.013	3	4
31	FIAT	CINQUECENTO 700	7.932	3	4
32	PEUGEOT	106 954	7.849	3	4
33	PEUGEOT	205 950	7.577	2	4
34	FIAT	126 650	7.510	2	4
35	OPEL	CORSA 1.2	7.490	2	4
36	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.8 VARIANT	6.599	2	3
37	PEUGEOT	106 1.1	6.561	2	3
38	FIAT	TEMPRA 1.6 SW	6.165	2	3

39	FIAT	TEMPRA 1.6	6.131	2	3
40	CITROEN	AX 1.1	6.071	2	3
41	FORD	FIESTA 1.4	6.026	2	3
42	AUDI	80 1.8 S	6.005	2	3
43	ALFA ROMEO	155 1.8 T.S.	5.933	2	3
44	LANCIA	DEDRA 1.8	5.868	2	3
45	OPEL	CORSA 1.0	5.709	2	3
46	SEAT	IBIZA 1.2 5.	437	2	3
47	OPEL	ASTRA 1.6 16V SW	5.267	2	3
48	RENAULT	5 950	5.223	2	3
49	OPEL	ASTRA 1.4 SE SW	5.217	2	3
50	ALFA ROMEO	164 2.0 T.S.	5.118	2	3
51	FIAT	127 900	4.996	2	3
52	FIAT	TEMPRA 1.4	4.909	2	3
53	RENAULT	TWINGO 1.2	4.886	2	3
54	LANCIA	DELTA 1.3	4.846	2	2
55	RENAULT	19 1.4	4.839	2	2
56	FORD	FIESTA 1.2 16V	4.830	2	2
57	FIAT	PANDA 650	4.727	2	2
58	RENAULT	CLIO 1.1	4.723	2	2
59	FORD	ESCORT 1.8 16V SW	4.580	1	2
60	FIAT	CROMA 2.0	4.459	1	2
61	FIAT	126 700	4.233	1	2
62	FIAT	DUCATO 14	4.157	1	2
63	VOLKSWAGEN	GOLF 1.4	4.100	1	2
64	RENAULT	EXPRESS	4.060	1	2
65	FIAT	PUNTO 60	4.038	1	2
66	FIAT	PUNTO 70 TD	4.010	1	2
67	LANCIA	Y 1.2	3.991	1	2
68	RENAULT	19 1.4 CHAMADE	3.844	1	2
69	FIAT	UNO 1.4	3.809	1	2
70	FORD	ESCORT 1.3	3.751	1	2
71	VOLKSWAGEN	GOLF 1.8	3.700	1	2
72	FIAT	PANDA VAN	3.640	1	2
73	FIAT	BRAVO 100 16V	3.623	1	2
74	FIAT	RITMO 1.1	3.531	1	2
75	CITROEN	ZX 1.4	3.470	1	2
76	MG ROVER	SERIE 100 111	3.419	1	2
77	OPEL	KADETT 1.4 CARAVAN	3.267	1	2
78	RENAULT	5 1.2	3.261	1	2
79	SEAT	IBIZA 903	3.193	1	2
80	ALFA	ROMEO 75 1.6	3.189	1	2
81	LANCIA	DELTA 1.6	3.180	1	2
82	FIAT	126 600	3.171	1	2

83	FIAT	UNO 1.3 D	3.123	1	2
84	FIAT	RITMO 1.3	3.085	1	2
85	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.8	2.904	1	1
86	MERCEDES	CLASSE C 190 E 2.0	2.881	1	1
87	NISSAN	PRIMERA 1.6 16V 4P	2.827	1	1
88	OPEL	CORSA 1.0 12V	2.820	1	1
89	CITROEN	ZX 1.4 BREAK	2.802	1	1
90	FORD	ESCORT 1.8 TD SW	2.781	1	1
91	VOLKSWAGEN	GOLF 1.6 TD	2.718	1	1
92	NISSAN	MICRA 1.0	2.714	1	1
93	BMW	SERIE 5 520I	2.707	1	1
94	MG ROVER	SERIE 200 214 16V 2VOL	2.702	1	1
95	FIAT	PUNTO 1.2	2.666	1	1
96	OPEL	ASTRA 1.7 TD SW	2.575	1	1
97	FIAT	BRAVO 1.4 12V	2.524	1	1
98	ALFA ROMEO	33 1.3 SW	2.515	1	1
99	SEAT	IBIZA 1.4	2.490	1	1
100	FIAT	DUCATO 10	2.476	1	1
101	NISSAN	MICRA 1.3	2.446	1	1
102	FORD	TRANSIT 100	2.421	1	1
103	BMW	SERIE 3 318I	2.335	1	1
104	OPEL	VECTRA 1.6 4P	2.291	1	1
105	FIAT	BRAVA 100 16V	2.288	1	1
106	FIAT	TEMPRA 1.8 SW	2.280	1	1
107	FORD	MONDEO 2.0 SW	2.261	1	1
108	FORD	KA 1.3	2.259	1	1
109	LANCIA	THEMA 2.0 16V	2.244	1	1
110	FIAT	BRAVA 1.4 12V	2.200	1	1
111	FORD	FIESTA 900	2.198	1	1
112	ALFA ROMEO	145 1.6	2.186	1	1
113	VOLKSWAGEN	POLO 1050 S	2.184	1	1
114	OPEL	VECTRA 1.4 4P	2.171	1	1
115	MG ROVER	SERIE 200 214 16V	2.162	1	1
116	MERCEDES	CLASSE E 200	2.146	1	1
117	FORD	ESCORT 1.4 SW	2.134	1	1
118	RENAULT	4 950	2.106	1	1
119	FIAT	TEMPRA 1.9 TD SW	2.075	1	1
120	SEAT	TOLEDO 1.6	2.024	1	1
121	ALFA ROMEO	33 1.5	2.011	1	1
122	ALFA ROMEO	145 1.3	1.990	1	1
123	PEUGEOT	106 1.4	1.978	1	1
124	OPEL	ASTRA 1.4 SE	1.912	1	1
125	FORD	ESCORT 1.4	1.899	1	1
126	VOLVO	460 1.7	1.898	1	1

127	RENAULT	19 1.2	1.890	1	1
128	CITROEN	SAXO 1.1	1.873	1	1
129	FIAT	PUNTO 60 TD	1.865	1	1
130	IVECO	DAILY 35.8	1.796	1	1
131	FORD	MONDEO 1.8 SW	1.772	1	1
132	VOLKSWAGEN	TRANSPORTER	1.757	1	1
133	FORD	ESCORT 1.6 16V	1.748	1	1
134	FIAT	TIPO 1.9 TD	1.747	1	1
135	LANCIA	DEDRA 1.9 TD	1.741	1	1
136	LANCIA	THEMA 2.0 TURBO	1.741	1	1
137	PEUGEOT	306 1.4	1.741	1	1
138	RENAULT	TWINGO 1.1	1.717	1	1
139	FIAT	BRAVO 105 JTD	1.712	1	1
140	NISSAN	VANETTE	1.709	1	1
141	OPEL	KADETT 1.3 CARAVAN	1.705	1	1
142	VOLKSWAGEN	POLO 1.3	1.680	1	1
143	FIAT	127 1050	1.665	1	1
144	PEUGEOT	205 1.4	1.656	1	1
145	FIAT	TIPO 1.7 D	1.652	1	1
146	FIAT	SEICENTO 1.1	1.639	1	1
147	LANCIA	PRISMA 1.6	1.636	1	1
148	FORD	MONDEO 1.8 TD SW	1.629	1	1
149	FIAT	CROMA 2.0 CHT	1.623	1	1
150	OPEL	ASTRA 1.8 16V SW	1.621	1	1
151	ALFA ROMEO	75 1.8	1.614	1	1
152	OPEL	TIGRA 1.4 16V	1.611	1	1
153	PEUGEOT	405 1.6	1.600	1	1
154	RENAULT	4 850	1.597	1	1
155	LANCIA	THEMA 2.0 TURBO 16V	1.596	1	1
156	OPEL	CORSA 1.4	1.594	1	1
157	OPEL	KADETT 1.3 4P	1.584	1	1
158	RENAULT	TRAFIC	1.561	1	1
159	AUTOBIANCHI	A112 900	1.551	1	1
160	INNOCENTI	MILLE 1.0	1.541	1	1
161	VOLKSWAGEN	GOLF 1.6 D	1.540	1	1

ELENCO B

162	LANCIA	Y 1.1	1.526	0,5	1
163	VOLKSWAGEN	POLO 1.4	1.523	0,5	1
164	FIAT	UNO 1.4 TD	1.484	0,5	1
165	FORD	FIESTA VAN	1.454	0,5	1
166	FIAT	UNO VAN	1.439	0,5	1
167	INNOCENTI	SMALL 600	1.427	0,5	1
168	FIAT	CINQUECENTO 1.1	1.418	0,5	1
169	MARUTI	800	1.418	0,5	1
170	FORD	ESCORT 1.3 SW	1.407	0,5	1
171	FORD	ESCORT 1.1	1.370	0,4	1
172	FIAT	MARENGO	1.369	0,4	1
173	FORD	ESCORT 1.6	1.363	0,4	1
174	FIAT	PUNTO VAN	1.350	0,4	1
175	FIAT	PANDA 1.1	1.334	0,4	1
176	AUDI	80 2.0	1.326	0,4	1
177	FIAT	MAREA 105 JTD WEEKEND	1.303	0,4	1
178	SKODA	FELICIA 1.3	1.286	0,4	1
179	PEUGEOT	205 XAD	1.279	0,4	1
180	FIAT	PUNTO 90	1.259	0,4	1
181	VOLKSWAGEN	GOLF 1.9 TDI	1.248	0,4	1
182	BMW	SERIE 3 320I	1.247	0,4	1
183	PEUGEOT	309 1.1	1.244	0,4	1
184	RENAULT	ESPACE 2.0	1.234	0,4	1
185	FIAT	UNO 1.7 D	1.230	0,4	1
186	CHEVROLET	LANOS 1.3	1.227	0,4	1
187	PEUGEOT	405 1.6 SW	1.226	0,4	1
188	CHEVROLET	MATIZ 800	1.221	0,4	1
189	ALFA ROMEO	146 1.6	1.216	0,4	1
190	FORD	COURIER	1.216	0,4	1
191	SEAT	IBIZA 1.3	1.208	0,4	1
192	ALFA ROMEO	33 1.7	1.193	0,4	1
193	FIAT	DUNA 1.1	1.190	0,4	1
194	LANCIA	PRISMA 1.5	1.188	0,4	1
195	FIAT	TEMPRA 1.4 SW	1.163	0,4	1
196	LANCIA	THEMA 2.0	1.154	0,4	1
197	FIAT	PANDA 1.0 4X4	1.151	0,4	1
198	ALFA ROMEO	145 1.4 16V T.S.	1.147	0,4	1
199	MG ROVER	SERIE 400 414 16V 4P	1.147	0,4	1
200	RENAULT	19 1.2 CHAMADE	1.146	0,4	1
201	VOLKSWAGEN	GOLF 2.0	1.127	0,4	1
202	LANCIA K 2.0	TURBO	1.125	0,4	1
203	ALFA ROMEO	164 2.0 V6 TURBO	1.117	0,4	1

204	LANCIA	DEDRA 2.0	1.107	0,4	1
205	FIAT	UNO 1.3 TURBO	1.098	0,4	1
206	VOLKSWAGEN	GOLF 1.8 16V	1.061	0,3	1
207	BMW	SERIE 3 316I	1.060	0,3	1
208	FIAT	REGATA 1.3 WEEKEND	1.049	0,3	1
209	RENAULT	CLIO VAN	1.043	0,3	1
210	AUDI	80 1.6	1.037	0,3	1
211	OPEL	ASTRA 1.4 16V SW	1.004	0,3	1
212	FORD	SIERRA 2.0 4P	1.002	0,3	1
213	FIAT	TEMPRA 1.8	992	0,3	1
214	ALFA	ROMEO 164 2.5 TD	990	0,3	1
215	OPEL	KADETT 1.2	987	0,3	1
216	RENAULT	21 1.7 4P	986	0,3	1
217	FIAT	PUNTO 85 16V	975	0,3	1
218	AUDI	80 1.8	968	0,3	0,5
219	AUTOBIANCHI	Y10 1.3 GT	967	0,3	0,5
220	MG ROVER	SERIE 400 414 16V	955	0,3	0,5
221	OPEL	CORSA 1.4 16V	955	0,3	0,5
222	FIAT	DUCATO MAXI	951	0,3	0,5
223	CITROEN	VISA 650	950	0,3	0,5
224	HYUNDAI	ACCENT 1.3 12V	947	0,3	0,5
225	VOLKSWAGEN	POLO 1.0	939	0,3	0,5
226	FORD	MONDEO 1.8	936	0,3	0,5
227	OPEL	ASTRA 1.6 16V	930	0,3	0,5
228	FORD	ESCORT 1.8 D SW	928	0,3	0,5
229	OPEL	CORSA 1.6 16V GSI	921	0,3	0,5
230	LANCIA	DELTA 1.6 GT	916	0,3	0,5
231	VOLVO	245 2.0	909	0,3	0,5
232	ALFA ROMEO	75 2.0 T.S.	903	0,3	0,5
233	FIAT	PANDA 1.0 4X4 CORIASCO	896	0,3	0,5
234	OPEL	COMBO VAN	895	0,3	0,5
235	FIAT	SEICENTO 900	892	0,3	0,5
236	SEAT	TERRA	891	0,3	0,5
237	ALFA ROMEO	146 1.4 16V T.S.	890	0,3	0,5
238	FORD	MONDEO 2.0	889	0,3	0,5
239	AUTOBIANCHI	A112 950	885	0,3	0,5
240	LANCIA	THEMA 2.5 TD	877	0,3	0,5
241	FIAT	CROMA 1.9 TD ID	875	0,3	0,5
242	RENAULT	11 1.2	875	0,3	0,5
243	PEUGEOT	306 1.6	870	0,3	0,4
244	IVECO	DAILY 35.10	869	0,3	0,4
245	MG ROVER	SERIE 400 416 16V 4P	866	0,3	0,4
246	LANCIA	K 2.4 TD	865	0,3	0,4
247	FIAT	BRAVA 105 JTD	864	0,3	0,4

248	FORD	ESCORT VAN	864	0,3	0,4
249	FORD	FIESTA 1.8 D	840	0,3	0,4
250	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.6 VARIANT	840	0,3	0,4
251	FIAT	UNO 1.3	829	0,3	0,4
252	CITROEN	AX 1.4	826	0,3	0,4
253	OPEL	CALIBRA 2.0	820	0,3	0,4
254	VOLKSWAGEN	GOLF 1.9 TD	820	0,3	0,4
255	FIAT	BRAVO 115 16V	816	0,3	0,4
256	HONDA	CIVIC 1.5 16V 3P	812	0,3	0,4
257	OPEL	CORSA 1.5 TD	810	0,3	0,4
258	RENAULT	21 1.7 NEVADA	806	0,3	0,4
259	OPEL	CORSA 1.2 16V	805	0,3	0,4
260	PIAGGIO	PORTER	805	0,3	0,4
261	FIAT	PUNTO 1.2 16V	793	0,3	0,4
262	ALFA ROMEO	155 2.0 T.S.	787	0,3	0,4
263	FIAT	MAREA100 16V WEEKEND	778	0,3	0,4
264	FORD	ESCORT 1.8 16V	769	0,3	0,4
265	MG ROVER	SERIE 200 216 16V 3VOL	767	0,3	0,4
266	FIAT	128 1.1	764	0,2	0,4
267	NISSAN	PRIMERA 1.6 16V 5P	764	0,2	0,4
268	OPEL	ASTRA 1.7 D SW	762	0,2	0,4
269	FIAT	REGATA 1.3	758	0,2	0,4
270	INNOCENTI	SMALL 500	757	0,2	0,4
271	RENAULT	CLIO 1.8 16V	757	0,2	0,4
272	FIAT	TIPO 1.8	752	0,2	0,4
273	RENAULT	21 1.4 4P	752	0,2	0,4
274	FIAT	DUNA 1.3 SW	750	0,2	0,4
275	FORD	ORION 1.6 16V	747	0,2	0,4
276	FORD	FIESTA 1.6 16V	746	0,2	0,4
277	CITROEN	XANTIA 1.8	738	0,2	0,4
278	RENAULT	9 1.1	733	0,2	0,4
279	HYUNDAI	LANTRA 1.6 16V	732	0,2	0,4
280	OPEL	CORSA 1.4 SE	727	0,2	0,4
281	SEAT	IBIZA 1.0	727	0,2	0,4
282	RENAULT	9 1.2	723	0,2	0,4
283	CITROEN	BX 1.4	716	0,2	0,4
284	FIAT	TEMPRA 1.9 TD	714	0,2	0,4
285	LANCIA	DELTA 1.8	714	0,2	0,4
286	FIAT	PUNTO 1.9 JTD	710	0,2	0,4
287	INNOCENTI	ELBA 1.4	709	0,2	0,4
288	FORD	ORION 1.4	703	0,2	0,4
289	LANCIA	Y 1.2 16V	702	0,2	0,4
290	FIAT	900 T	701	0,2	0,4
291	CITROEN	SAXO 1.5 D	700	0,2	0,4

292	LANCIA	DELTA 1.9 TD	696	0,2	0,4
293	FIAT	PUNTO 1.4 GT TURBO	692	0,2	0,4
294	PEUGEOT	205 1.7 D	689	0,2	0,4
295	AUDI	80 1.8 E	688	0,2	0,4
296	CITROEN	C 15	686	0,2	0,4
297	HYUNDAI	ATOS 1.0 12V	686	0,2	0,4
298	BMW	SERIE 3 316I COUPE	684	0,2	0,4
299	LADA	NIVA 1.6	681	0,2	0,4
300	ALFA ROMEO	33 1.7 16V	678	0,2	0,3
301	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.6 TD VARIANT	675	0,2	0,3
302	CITROEN	BX 1.1	673	0,2	0,3
303	OPEL	CORSA VAN	673	0,2	0,3
304	FIAT	PALIO 70 TD WEEKEND	670	0,2	0,3
305	FIAT	242	668	0,2	0,3
306	AUDI	80 2.0 E	661	0,2	0,3
307	CHEVROLET	NUBIRA 1.6 16V SW	660	0,2	0,3
308	SKODA	FELICIA 1.3 SW	660	0,2	0,3
309	FORD	TRANSIT 190	658	0,2	0,3
310	VOLKSWAGEN	POLO 1.9 SDI	658	0,2	0,3
311	FIAT	CROMA 2.0 TURBO	657	0,2	0,3
312	SEAT	CORDOBA 1.4	650	0,2	0,3
313	SEAT	FURA 900	644	0,2	0,3
314	RENAULT	LAGUNA 1.8	642	0,2	0,3
315	SEAT	TOLEDO 1.8	640	0,2	0,3
316	ALFA ROMEO	145 1.9 TD	631	0,2	0,3
317	MG ROVER	SERIE 600 620 SI/SIL 16V	631	0,2	0,3
318	PEUGEOT	206 1.4	627	0,2	0,3
319	VOLKSWAGEN	PASSAT 2.0 VARIANT	623	0,2	0,3
320	RENAULT	CLIO 1.9 D	621	0,2	0,3
321	PEUGEOT	309 1.3	617	0,2	0,3
322	LANCIA	DEDRA 1.8 SW	609	0,2	0,3
323	LANCIA	DEDRA 1.9 TD SW	606	0,2	0,3
324	INNOCENTI	SMALL 900	605	0,2	0,3
325	FIAT	TALENTO	603	0,2	0,3
326	VOLKSWAGEN	GOLF 1.1	603	0,2	0,3
327	MERCEDES	CLASSE C 190 E 1.8	600	0,2	0,3
328	INNOCENTI	ELBA 1.7 D	597	0,2	0,3
329	VOLKSWAGEN	POLO 1.6	595	0,2	0,3
330	RENAULT T.I.	MASTER T 35	592	0,2	0,3
331	SEAT	CORDOBA 1.6	592	0,2	0,3
332	LANCIA	DEDRA 1.6 SW	590	0,2	0,3
333	PEUGEOT	206 1.1	581	0,2	0,3
334	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.6	580	0,2	0,3
335	CHEVROLET	NEXIA 1.5 16V GTX	578	0,2	0,3

336	FORD	SIERRA 1.8 4P	571	0,2	0,3
337	MG ROVER	METRO 1.0	570	0,2	0,3
338	BMW	SERIE 3 318IS	565	0,2	0,3
339	CITROEN	AX 1.4 D	565	0,2	0,3
340	CITROEN	XANTIA 1.6	564	0,2	0,3
341	VOLKSWAGEN	POLO 1.4 D	560	0,2	0,3
342	HONDA	CIVIC 1.4 16V 3P	557	0,2	0,3
343	FIAT	TIPO 1.9 D	553	0,2	0,3
344	MG ROVER	SERIE200 216 COUPE 16V	552	0,2	0,3
345	FIAT	SCUDO	551	0,2	0,3
346	SKODA	FAVORIT 1.3	551	0,2	0,3
347	VOLKSWAGEN	GOLF 2.0 16V FSI	549	0,2	0,3
348	FIAT	MAREA 100 16V	548	0,2	0,3
349	LANCIA	DELTA 1.5	546	0,2	0,3
350	CITROEN	ZX 1.9 D BREAK	538	0,2	0,3
351	AUDI	80 1.6 TD	537	0,2	0,3
352	SUZUKI	SAMURAI 1.3	536	0,2	0,3
353	HYUNDAI	ACCENT 1.3 12V 4P	529	0,2	0,3
354	PEUGEOT	306 1.9 TD	529	0,2	0,3
355	RENAULT	SCENIC 1.6	524	0,2	0,3
356	ALFA ROMEO	146 1.3	517	0,2	0,3
357	INNOCENTI	ELBA 1.5	517	0,2	0,3
358	FIAT	500	516	0,2	0,3
359	HONDA	CONCERTO 1.6 16V	513	0,2	0,3
360	TOYOTA	YARIS 1.0 16V	510	0,2	0,3
361	FIAT	BRAVO 80 16V	507	0,2	0,3
362	CITROEN	ZX 1.6	504	0,2	0,3
363	FORD	SIERRA 1.8	501	0,2	0,3
364	CHRYSLER	VOYAGER 2.5 TD	496	0,2	0,3
365	FIAT	CROMA 2.5 TD	495	0,2	0,3
366	OPEL	CORSA 1.5 D	494	0,2	0,3
367	FIAT	PANDA 950	493	0,2	0,3
368	OPEL	TIGRA 1.6 16V	491	0,2	0,3
369	RENAULT	MEGANE 1.6 COACH	488	0,2	0,3
370	HYUNDAI	COUPE 1.6 16V	482	0,2	0,2
371	AUDI	80 1.6 AVANT	481	0,2	0,2
372	PEUGEOT	205 1.1 CABRIO	480	0,2	0,2
373	CHEVROLET	ESPERO 1.8 CD	478	0,2	0,2
374	ALFA ROMEO	145 1.6 16V T.S.	477	0,2	0,2
375	MG ROVER	SERIE 200 213 S	476	0,2	0,2
376	MG ROVER	SERIE 400 416 16V	476	0,2	0,2
377	FIAT	616	475	0,2	0,2
378	SUZUKI	SAMURAI 1.0	471	0,2	0,2
379	CITROEN	ZX 1.9 D	470	0,2	0,2

380	MERCEDES	CLASSE E 250 D	470	0,2	0,2
381	FORD	FIESTA 1.4 16V	465	0,2	0,2
382	ALFA ROMEO	146 1.9 TD	463	0,2	0,2
383	OPEL	ASTRA VAN	463	0,2	0,2
384	OPEL	OMEGA 2.0 CARAVAN	457	0,1	0,2
385	OPEL	ASTRA 1.4	455	0,1	0,2
386	JEEP	CHEROKEE 2.1 TD	454	0,1	0,2
387	OPEL	CALIBRA 2.0 16V 150CV	454	0,1	0,2
388	SAAB	9000 2.0 TURBO 16V CS	453	0,1	0,2
389	FIAT	CROMA 2.5 TD ECO	452	0,1	0,2
390	AUTOBIANCHI	Y10 1.1 FIRE 4WD	450	0,1	0,2
391	RENAULT	MEGANE 1.6	448	0,1	0,2
392	VOLVO	480 1.7 TURBO	448	0,1	0,2
393	SEAT	TOLEDO 1.9 TD	447	0,1	0,2
394	IVECO	DAILY 40.35	446	0,1	0,2
395	FIAT	BRAVO 155 20V HGT	445	0,1	0,2
396	FORD	FIESTA 1.6 XR2	445	0,1	0,2
397	SUZUKI	SWIFT 1.3 16V GTI	444	0,1	0,2
398	VOLKSWAGEN	JETTA 1.3	443	0,1	0,2
399	ALFA ROMEO	155 1.9 TD	441	0,1	0,2
400	MERCEDES	CLASSE C 190 2.0 D	441	0,1	0,2
401	FIAT	CROMA 2.0 16V	440	0,1	0,2
402	FORD	TRANSIT 130	440	0,1	0,2
403	OPEL	KADETT 1.4	436	0,1	0,2
404	RENAULT	5 1.4	435	0,1	0,2
405	OPEL	CORSA 1.7 D	432	0,1	0,2
406	OPEL	KADETT	431	0,1	0,2
407	SEAT	IBIZA 1050	425	0,1	0,2
408	RENAULT	19 1.8 16V CHAMADE	424	0,1	0,2
409	FIAT	BRAVA 75 TD	421	0,1	0,2
410	INNOCENTI	ELBA 1.6	421	0,1	0,2
411	ALFA ROMEO	155 2.0 16V T.S.	419	0,1	0,2
412	PEUGEOT	106 1.5 D	418	0,1	0,2
413	FIAT	PANDA 1.1 4X4	415	0,1	0,2
414	HONDA	CIVIC 1.6 16V 3P	415	0,1	0,2
415	FIAT	BRAVO 75 TD	412	0,1	0,2
416	CITROEN	XM 2.0	411	0,1	0,2
417	FORD	FIESTA 1.8 16V	411	0,1	0,2
418	BEDFORD	RASCAL	410	0,1	0,2
419	SEAT	IBIZA 1.5	403	0,1	0,2
420	LANCIA	Y 1.4	402	0,1	0,2
421	FIAT	MAREA130 JTD WEEKEND	400	0,1	0,2
422	MG ROVER	SERIE 200 211 2VOL	400	0,1	0,2
423	VOLVO	940 2.0 SW	396	0,1	0,2

424	BEDFORD	CF	394	0,1	0,2
425	CITROEN	BX 1.7 D	393	0,1	0,2
426	BMW	SERIE 3 320I COUPE	391	0,1	0,2
427	SUZUKI	ALTO 1.0	386	0,1	0,2
428	FORD	SIERRA 2.0 SW	385	0,1	0,2
429	OPEL	KADETT 1.4 4P	385	0,1	0,2
430	FIAT	DUCATO 14 PASINO	383	0,1	0,2
431	RENAULT	19 1.8 16V	382	0,1	0,2
432	MERCEDES	CLASSE E 200 SW	381	0,1	0,2
433	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.9 VARIANT TDI	381	0,1	0,2
434	FIAT	PALIO 75 WEEKEND	380	0,1	0,2
435	TOYOTA	CARINA 1.6 E 16V 4P	379	0,1	0,2
436	CHEVROLET	NEXIA 1.5 GL 4P	378	0,1	0,2
437	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.9 VARIANT TD	378	0,1	0,2
438	ALFA ROMEO	146 1.6 16V T.S.	375	0,1	0,2
439	PEUGEOT	405 1.4	375	0,1	0,2
440	BMW	SERIE 5 525TDS	374	0,1	0,2
441	LANCIA	K 2.0 20V	374	0,1	0,2
442	RENAULT	CLIO 1.5 DCI	374	0,1	0,2
443	AUDI	80 1.9 TDI	373	0,1	0,2
444	FIAT	TEMPRA 1.9 D SW	373	0,1	0,2
445	HYUNDAI	PONY 1.3	371	0,1	0,2
446	SAAB	900 2.0 I 16	370	0,1	0,2
447	OPEL	KADETT 1.6 D CARAVAN	369	0,1	0,2
448	LANCIA	PRISMA 1.3	367	0,1	0,2
449	SUZUKI	VITARA 1.6	366	0,1	0,2
450	ALFA ROMEO	145 1.7 16V	364	0,1	0,2
451	ALFA ROMEO	164 2.0 TURBO	364	0,1	0,2
452	VOLVO	850 2.0 16V	364	0,1	0,2
453	RENAULT	11 1.1	359	0,1	0,2
454	OPEL	VECTRA 1.6 16V 4P	356	0,1	0,2
455	CITROEN	XANTIA 1.9 TD BREAK	355	0,1	0,2
456	HYUNDAI	PONY 1.3 4P	352	0,1	0,2
457	CITROEN	2CV 600	351	0,1	0,2
458	ALFA ROMEO	156 1.8 16V T.S.	349	0,1	0,2
459	NISSAN	PRIMERA 1.6 16V SW	349	0,1	0,2
460	FIAT	BRAVA 1.9 D	346	0,1	0,2
461	FORD	ORION 1.3	346	0,1	0,2
462	FIAT	MAREA 105 JTD	344	0,1	0,2
463	BMW	SERIE 3 318I TOURING	343	0,1	0,2
464	IVECO	DAILY 30.8	342	0,1	0,2
465	VOLKSWAGEN	CADDY	341	0,1	0,2
466	OPEL	VECTRA 1.7 TD 4P	340	0,1	0,2
467	MG ROVER	SERIE 800 825 D	339	0,1	0,2

468	OPEL	OMEGA 1.8 CARAVAN	335	0,1	0,2
469	RENAULT	LAGUNA 2.0	335	0,1	0,2
470	FIAT	COUPE 2.0 TURBO	334	0,1	0,2
471	VOLVO	440 1.7	334	0,1	0,2
472	CHEVROLET	NEXIA 1.5 16V GLX 4P	333	0,1	0,2
473	RENAULT	5 1.4 ALPINE	333	0,1	0,2
474	VOLVO	460 1.6	333	0,1	0,2
475	CITROEN	XANTIA 1.9 TD	332	0,1	0,2
476	OPEL	ASCONA 1.3	332	0,1	0,2
477	SEAT	127 900	332	0,1	0,2
478	CITROEN	ZX 1.6 BREAK	331	0,1	0,2
479	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.8 VAR. TURBO 20V	331	0,1	0,2
480	VOLVO	850 2.0 TU 20V T5 SW	331	0,1	0,2
481	MG ROVER	SERIE 400 416 16V SW	330	0,1	0,2
482	FORD	SIERRA 1.8 SW	328	0,1	0,2
483	OPEL	VECTRA 1.7 D 4P	328	0,1	0,2
484	FIAT	TEMPRA 1.9 D	325	0,1	0,2
485	VOLKSWAGEN	GOLF VAN	324	0,1	0,2
486	MG ROVER	SERIE 200 214 2VOL	323	0,1	0,2
487	PEUGEOT	205 1.6 GTI	321	0,1	0,2
488	HONDA	CIVIC 1.4 16V 5P	319	0,1	0,2
489	SAAB	9000 2.0 TU 16V CS EP	319	0,1	0,2
490	FIAT	238	317	0,1	0,2
491	FORD	TRANSIT 150	317	0,1	0,2
492	VOLVO	940 2.0 TURBO SW	316	0,1	0,2
493	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.6 TD	315	0,1	0,2
494	VOLKSWAGEN	PASSAT 1.8 20V TURBO	310	0,1	0,2
495	OPEL	ASTRA 1.4 SW	309	0,1	0,2
496	PEUGEOT	106 1.3 RALLYE	308	0,1	0,2
497	OPEL	KADETT 1.2 CARAVAN	307	0,1	0,2
498	HYUNDAI	S-COUPE 1.5 12V	304	0,1	0,2
499	SKODA	FELICIA 1.9 D SW	304	0,1	0,2
500	MG ROVER	SERIE 200 220 TD 2VOL	300	0,1	0,2

Per ognuna delle prove l'impianto di demolizione dovrà essere dotato di:

- Attrezzatura per la messa in sicurezza automatica ed efficiente
- Pesa per veicoli e per componenti (con certificato di taratura recente)
- Adeguato spazio dedicato per stoccaggio preliminare dei veicoli ante bonifica
- Attrezzatura per smontaggio parti destinate al riciclo e area di stoccaggio
- Adeguato spazio dedicato per stoccaggio parti avviate al reimpiego

L'impianto di frantumazione dovrà essere dotato di:

- Pesa (con certificato di taratura recente)
- Impianti di separazione dei metalli ferrosi e non ferrosi (a correnti indotte) presso il medesimo sito di frantumazione
- Mulino con aspirazione nella camera di frantumazione per il fluff leggero

Il veicolo dovrà essere pesato in ingresso all'impianto di demolizione e in uscita prima dell'operazione di pressatura, dovrà inoltre essere rilevata la massa dei veicoli da carta di circolazione.

Le carcasse in entrata all'impianto di frantumazione dovranno essere trattate separatamente dalle altre, concentrandole in un unico blocco di frantumazione, raccogliendo le frazioni separate in containers scarrabili (alla fine delle operazioni anche i containers dovranno essere pesati).

L'impianto di frantumazione dovrà essere pulito prima di effettuare il test; i carichi in ingresso dovranno essere pesati e dovrà essere presa nota del numero di carcasse.

Il fluff risultante dalla campagna di prova sarà sottoposto a caratterizzazione chimico/fisica e merceologica.

Durante tutta l'esecuzione della prova le frazioni trattate dovranno essere stoccate separatamente e al coperto in modo da preservarle da contaminazioni, in particolare da acqua, tale precauzione dovrà essere osservata anche durante le fasi di trasporto.

Prima Campagna di Prova: "Efficienza Separazione Materiali"

Tale prova verrà effettuata con l'obiettivo di verificare l'efficienza delle operazioni di trattamento degli impianti coinvolti nel trattamento e recupero dei veicoli fuori uso ed in particolare l'efficienza della fase bonifica, della separazione pre-frantumazione, della frantumazione e separazione dei metalli.

Caratteristiche generali della campagna di prova:

- Numero vetture: 400
- Numero demolitori: 10
- Numero frantumatori: 1

I veicoli M1/N1 saranno selezionati per anzianità, Marca e Modello in modo che siano rappresentativi dei veicoli attualmente avviati alla demolizione, secondo metodologia precedentemente descritta; saranno altresì da escludersi le vetture incidentate e bruciate.

In fase di selezione verranno incluse solo vetture complete e le parti da destinare al riuso non verranno smontate.

In particolare i risultati attesi sono (le percentuali sono da considerarsi in peso sul totale veicoli):

1. Peso medio veicoli in demolizione (rientranti nel D. Lgs. 209/2003 e s.m.i.)
2. Percentuale frazione metallica
3. Percentuale fluidi da bonifica (con computo carburante separato) e pneumatici
4. Percentuale riciclo (nel campagna di prova verranno tolti e pesati: pneumatici, paraurti, vetri, catalizzatori). Si considererà solo la quota parte non metallica dei componenti suddetti. La parte metallica andrà aggiunta alla frazione metallica (punto 2)
5. Percentuale fluff (leggero e pesante) ottenuto

Verrà valutato un bilancio di massa in entrata ed uscita dall'impianto. In conclusione verrà elaborato un rapporto finale recante i risultati della prova con l'obiettivo di testare l'efficienza degli impianti in fase bonifica, della separazione pre-frantumazione, della frantumazione e separazione dei metalli, accompagnato da un report fotografico di dettaglio. Ogni veicolo sarà tracciato durante la prova tramite la seguente scheda:

RAGIONE SOCIALE CENTRO DI RACCOLTA	SCHEDA VEICOLO FUORI USO	NUMERO SCHEDA
	CAMPAGNA DI PROVA N.1	

Dati veicolo	
Nr. progressivo / Veicolo Fuori Uso	
Data di presa in carico	
Nr. Telaio	
Costruttore / Marca	
Modello	
Motorizzazione	
Data di immatricolazione	

Indicazione parti mancanti (indicare il nome e la massa come da tabella allegata)

Parti Mancanti			
Nome	Massa (Kg)	Nome	Massa (Kg)

Pesatura preliminare [kg]
Massa (da carta di circolazione senza detrazioni)
Pesatura rifiuti aggiunti (eventuali)
Massa del veicolo (pesatura) (senza rifiuti)

Messa in sicurezza			
Materiale/Componente	Massa (Kg)	Materiale/Componente	Massa (Kg)
Batteria		Liquido freni	
Gas GPL / metano		Liquido radiatore	
Olio motore/cambio, altri oli		Liquido refrigerante (climatizzatore)	
Carburante		Condensatori	
Filtro olio		Componenti con mercurio	
Liquido lavavetri		Catalizzatore	
Presenza airbags	Si / No	Massa airbag smontati (event.)	

Nota1: i fluidi possono essere pesati o misurati con serbatoi aventi indicazione volumetrica

Smontaggio per riciclo			
Materiale/Componente	Massa (Kg)	Materiale/Componente	Massa (Kg)
Ruote (4 unità)		Ruota di scorta / Ruota di emergenza	
Gomma pneumatici		Paraurti	
Metallo cerchi pneumatici		Vetri	

Nota2: se possibile riportare i pesi della gomma dei pneumatici e dei cerchi separatamente, ossia dopo l'operazione di separazione descritta nell'allegato I

Pesatura carcassa [kg]
Carcassa ante pressatura
Carcassa pressata (pacco)

Riduzione volumetrica e trasporto dedicato verso il frantumatore. Il frantumatore farà bilancio di materia completo tra input e output della campagna di prova

DATA	Firma Rappresentante Legale

**Seconda Campagna di Prova:
“Completo con Riuso Componenti”**

Tale prova verrà effettuata con l’obiettivo di verificare sul campo la problematica dei rifiuti aggiunti, la bonifica, il riuso dei componenti, il riciclaggio sul campo e la separazione finale dei metalli.

Caratteristiche generali della campagna di prova:

- Numero vetture: 630
- Numero demolitori: 18 diversi dalla prova precedente con una distribuzione territoriale significativa, su base regionale
- Numero frantumatori: 1 diverso dalla campagna di prova precedente

I veicoli M1/N1 saranno selezionati per anzianità, Marca e Modello in modo che siano rappresentativi dei veicoli attualmente avviati alla demolizione, secondo metodologia precedentemente descritta; saranno escluse le vetture incidentate e bruciate.

Si farà verifica delle operazioni effettivamente svolte da ogni singolo centro di raccolta con particolare rilievo alla quota riusata e rifiuti aggiunti.

In fase di selezione non verranno incluse vetture non complete. In particolare risultati attesi sono (le percentuali sono da considerarsi in peso sul totale veicoli):

- Peso medio veicoli attualmente inviati alla demolizione (rientranti nel D. Lgs. 209/2003 e s.m.i.)
- Peso rifiuti aggiunti
- Quantità/peso parti mancanti veicoli inviati alla demolizione
- Percentuale fluidi da bonifica (con computo carburante separato)
- Percentuale parti avviate al reimpiego
- Percentuale avviata al riciclo (pneumatici, paraurti, vetri e catalizzatori)
- Percentuale frazione metallica
- Percentuale fluff (leggero e pesante) ottenuto

Il fluff risultante dalla campagna di prova sarà sottoposto a caratterizzazione chimico/fisica e merceologica.

In conclusione verrà elaborato un rapporto finale recante i risultati della prova con l’obiettivo di verificare sul campo la problema-

tica dei rifiuti aggiunti, la bonifica, il reimpiego dei componenti, il riciclaggio sul campo e la separazione finale dei metalli, accompagnato da un report fotografico di dettaglio.

Tali risultati saranno messi a disposizione e confrontati con i dati storici. Ogni veicolo sarà tracciato durante la prova tramite la seguente scheda:

RAGIONE SOCIALE CENTRO DI RACCOLTA	SCHEDA VEICOLO FUORI USO	DXXYYY
	CAMPAGNA DI PROVA N.2	pag 1/2

Dati veicolo - sez. 1	
Nr. progressivo / Veicolo Fuori Uso	YYY
Costruttore / Marca	
Modello	
Nr. Telaio	
Motorizzazione	
Data di immatricolazione	
Massa da carta di circolazione	
Data presa in carico (gg/mm/aa)	

Parti Mancanti - sez. 2			
Nome	Massa (Kg)	Nome	Massa (Kg)
Altro (specificare):		Altro (specificare):	

Pesatura preliminare [kg] - sez. 3
Pesatura rifiuti aggiunti (eventuali)
Massa del veicolo (pesatura senza rifiuti)

Messa in sicurezza - sez. 4				
Mat./Comp.	Massa (Kg)	Tara (ev.) (Kg)	Mat./Comp.	Massa (Kg) Tara (ev.) (Kg)
Batteria			Liquido radiatore	
Carburante			Liquido refrigerante (climatizzatore)	
Componenti con mercurio (rif. IDIS)			Masse equilibratura ruote (rif. IDIS)	
Condensatori (rif. IDIS)			Masse smorzanti (rif IDIS)	
Filtro olio			Olio cambio	
Gas GPL / metano			Olio idroguida	
Guarnizioni freno (rif. IDIS)			Olio motore	
Liquido freni			Presenza airbags	
Liquido lavavetri			Massa airbag smontati (event.)	

Data	Firma

RAGIONE SOCIALE CENTRO DI RACCOLTA	SCHEDA VEICOLO FUORI USO	DXXYYY
	CAMPAGNA DI PROVA N.2	pag 2/2

Smontaggio per reimpiego - sez. 5			
Materiale/Componente	Massa (Kg)	Materiale/Componente	Massa (Kg)
Altro (specificare):		Altro (specificare):	
Altro (specificare):		Altro (specificare):	
Altro (specificare):		Altro (specificare):	

Smontaggio per riciclo - sez. 6				
Mat./Comp.	Massa (Kg)	Tara (ev.) (Kg)	Mat./Comp.	Massa (Kg) Tara (ev.) (Kg)
Gomma pneumatici			Metallo ruota di scorta/emergenza	
Metallo cerchi pneumatici			Serbatoio	
Paraurti			Vaschette	
Catalizzatore			Vetri	
Gomma ruota di scorta/emergenza			Altro (specificare):	
Altro (specificare):			Altro (specificare):	

Pesatura carcassa [kg] - sez. 7
Carcassa ante pressatura
Carcassa pressata (pacco)

Data	Firma



FINITO DI STAMPARE: SETTEMBRE 2009

Produzioni: **Giomac snc**
Stampa: **3B Press Tipografia**

QUESTO QUADERNO CONSISTE NELLA TRASCRIZIONE DEGLI ATTI DEL CONVEGNO, AI QUALI NON SONO STATE APPORTATE MODIFICHE DA PARTE DEI RELATORI. EVENTUALI ERRORI NELLA STRUTTURA DEL TESTO VANNO IMPUTATI AL CARATTERE COLLOQUIALE DEL TESTO STESSO.

Della stessa collana:

1. **PROSPETTIVE E SCENARI DELL'ECONOMIA
IN UN'EUROPA CHE CAMBIA**
2. **RESPONSABILITÀ SOCIALE:
LE REALI OPPORTUNITÀ PER LE IMPRESE**
3. **IVª GIORNATA DELL'ECONOMIA**
4. **DIECI ANNI DI REGISTRO IMPRESE
QUALI PROSPETTIVE PER IL FUTURO?**
5. **INIEZIONE DI MATERIE PLASTICHE:
METODI DI VALUTAZIONE DI MATERIALI PER STAMPI**
6. **INNOVAZIONE, TRASFERIMENTO TECNOLOGICO, SVILUPPO:
ESPERIENZE E PROBLEMI DELLE IMPRESE NEL VENETO**
7. **IL VALORE ECONOMICO DELL'INFORMAZIONE:
IL CONTRIBUTO DEL REGISTRO IMPRESE**
8. **Vª GIORNATA DELL'ECONOMIA**
9. **AVIAZIONE GENERALE IN ITALIA: STATO E PROSPETTIVE**
10. **LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE FA SQUADRA E VA IN RETE**
11. **IL MEDIATORE IMMOBILIARE:
PROFESSIONALITÀ E TRASPARENZA NEL MERCATO**
12. **MOBILITÀ E SVILUPPO DEL TERRITORIO. IL CASO VENEZIA.
6ª GIORNATA DELL'ECONOMIA**
13. **LO SVILUPPO DEL TURISMO SUL TERRITORIO.
IL RUOLO DELLE ISTITUZIONI E DEGLI OPERATORI ECONOMICI**
14. **CONVENTION DEI CONSERVATORI
DEL REGISTRO DELLE IMPRESE**



**Camera di Commercio
Venezia**

i Quaderni della Camera

