

I VEICOLI FUORI USO ADEMPIMENTI CONSEGUENTI ALL'ENTRATA IN VIGORE DEL DLG 24.6.2003 N. 209

Dott.ssa Rosanna Laraia

Presidente Albo nazionale gestori rifiuti

Sommario:

1	PREMESSA	8
2	PRODUZIONE DI RIFIUTI DA AUTODEMOLIZIONE DI VEICOLI IN ITALIA	8
3	IL DECRETO LEGISLATIVO 24 GIUGNO 2003, N. 209	10
3.1	Campo di applicazione e definizioni	11
3.2	Prevenzione	12
3.3	Raccolta	13
3.4	Trattamento	16
3.5	L'allegato I e le relative prescrizioni tecniche	17
3.6	Adeguamento degli impianti	19
3.7	Reimpiego e recupero	19
3.8	Informazioni per la demolizione	20
3.9	Trasmissione di dati e informazione	20
3.10	Accordi di programma	21
3.11	Parti di ricambio	21

1 PREMESSA

I veicoli fuori uso rappresentano un flusso considerevole di rifiuti, sia in termini qualitativi che quantitativi, per questo motivo sono stati oggetto di molteplici studi da parte della Commissione europea già a partire dal 1991 con la costituzione del gruppo di progetto europeo "*End of life vehicles*" nell'ambito della Strategia sui flussi prioritari dei rifiuti.

Considerata l'importanza della materia, e ravvisata la necessità di pervenire ad una regolamentazione comune in tutti i Paesi dell'Unione, è stata approvata, dopo un lungo iter amministrativo, la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso trasposta nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209.

A livello europeo, secondo i dati dell'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA), sono stati immatricolati, nel corso del 2002, circa 16 milioni di veicoli; di questi circa 2 milioni sono veicoli commerciali, mentre la restante parte (circa l'87%) è costituita da autoveicoli.

Rispetto alle immatricolazioni del 2000 e del 2001, nel 2002 si nota una diminuzione di circa mezzo milione di veicoli a riprova della crisi del settore che ha coinvolto la maggior parte dei Paesi dell'Unione. I Paesi con il numero maggiore di immatricolazioni sono Germania, Regno Unito, Francia e Italia ove sono, anche, localizzate le case automobilistiche più importanti.

Per quanto riguarda le deregistrazioni, cioè il numero totale dei veicoli giunti al fine vita, i dati più recenti sono riferiti al 2000 e secondo stime della stessa ACEA sono circa 11 milioni e mezzo di veicoli cancellati dai registri delle singole nazioni, di questi circa 8 milioni sono stati avviati a processi di trattamento adeguati. Tali valori sono stati ricavati dall'ACEA attraverso le associazioni nazionali dei produttori e degli importatori di autoveicoli; la differenza tra il numero delle cancellazioni e quello dei veicoli avviati al trattamento è dovuto in parte all'abbandono illegale, in parte all'avvio dei veicoli fuori uso a processi di frantumazione senza trattamento preliminare, in parte alle esportazioni.

Va tuttavia sottolineato che una stima esatta è resa difficile dal fatto che i veicoli radiati in un Paese possono essere esportati in un altro ed essere qui demoliti o, più frequentemente, riutilizzati. I Paesi nei quali la differenza risulta più marcata sono quelli in cui è particolarmente rilevante la quota di "usato" esportata che, difficilmente può essere stimata, e che rende impossibile seguire perfettamente il flusso dei rifiuti.

Un altro punto critico, diffuso a livello europeo, è rappresentato dall'abbandono dei veicoli nell'ambiente di qui l'interesse dell'Unione europea a regolamentare la materia.

2 PRODUZIONE DI RIFIUTI DA AUTODEMOLIZIONE DI VEICOLI IN ITALIA

L'Italia è l'unico paese europeo che, con il Pubblico registro automobilistico (PRA), gestito dall'ACI, dispone di un sistema di registrazione e deregistrazione capace di fornire informazioni precise ed attendibili sullo smaltimento dei veicoli giunti a fine vita e divenuti, quindi, rifiuti. La cancellazio-

ne dal PRA rappresenta l'ultima fase della vita del veicolo e comporta per esso la perdita dello "status" di bene mobile registrato e l'acquisizione di quello di bene mobile comune.

In Italia nel 2002, secondo i dati forniti dall'ACI, il parco circolante è di 42,9 milioni di veicoli di cui 33,7 milioni circa di autovetture, nello stesso anno le immatricolazioni di queste ultime sono risultate superiori a 2,2 milioni.

L'analisi dei dati relativi alla consistenza del parco circolante secondo l'età nel quadriennio 99/2001, evidenzia che, nonostante i notevoli progressi in termini di "svecchiamento" in virtù degli incentivi concessi nel corso degli anni alla rottamazione, appare ancora elevato il numero di autoveicoli di età superiore a dieci anni (più del 38% del totale del parco circolante) ed, inoltre, appare significativa la quota di quelli che superano i 20 anni di età (oltre il 9%).

Importante è anche la conoscenza dell'età del parco veicolare circolante nelle tre macroaree geografiche in base alla quale appare evidente che la maggiore concentrazione di autovetture non catalizzate, e quindi di età superiore a dieci anni, si riscontra al sud.

Tale informazione risulta particolarmente importante ai fini dell'applicazione del DLG n. 209/2003 in quanto l'età delle autovetture ed, in particolare, l'assenza del catalizzatore dal quale è possibile recuperare platino, palladio e rodio, rendono economicamente meno sostenibile il processo di gestione del veicolo a fine vita.

Riguardo al numero di veicoli fuori uso nel 2002, le cancellazioni dal PRA risultano pari a circa 2.070.578 delle quali circa l'80% pari a 1.651.097, dovute alla demolizione dei veicoli.

Circa il 43% delle demolizioni vengono operate al nord con circa 663.000 veicoli demoliti, il 24% al centro ed il 33% al sud.

Riguardo al sistema di gestione, l'ACI indica, per il 2001, un numero di demolitori pari a 2.150, l'elaborazione dei dati della banca dati MUD da parte dell'APAT consente, invece, di individuare un numero decisamente più basso di operatori pari a circa 1.600, prevalentemente localizzati al Nord (oltre 960).

Riguardo agli impianti di frantumazione che rappresentano l'ultimo anello della filiera di gestione e che operano la riduzione in frammenti della carcassa in un frantoio, e il successivo recupero dei metalli ferrosi, per via magnetica, il sistema appare non diffuso in maniera capillare sul territorio ma maggiormente concentrato in alcuni contesti territoriali in vicinanza degli impianti di recupero del rottame ferroso.

Gli impianti di frantumazione in Italia sono in totale 18 per la maggior parte localizzati nel nord del paese. L'AIRA che rappresenta l'Associazione delle aziende di frantumazione dei rottami metallici stima, nell'anno 2001, in 1,470 milioni di tonnellate le quantità di rottami provenienti dal flusso dei veicoli fuori uso, su 1,960 milioni di tonnellate di rottami complessivamente trattati dagli impianti di frantumazione.

La quantità di rifiuto in uscita dagli impianti di frantumazione dalle carcasse di autoveicoli dimessi, può essere stimata pari a circa il 30% del peso di una autovettura.

Tale rifiuto, denominato *fluff*, è costituito dal residuo non metallico contenente plastiche, imbottiture, gomma, vetro, tessuti, vernici ed adesivi, materiali isolanti e guarnizioni e rappresenta uno tra i maggiori problemi che l'intera filiera sia per il raggiungimento degli obiettivi di recupero e riciclaggio fissati dalla normativa, sia per rendere economicamente più sostenibile l'intero ciclo di gestione dei veicoli fuori uso.

3 IL DECRETO LEGISLATIVO 24 GIUGNO 2003, N. 209

Il decreto di recepimento della direttiva 2000/53/CE introduce alcune significative modificazioni nell'attuale sistema di gestione dei veicoli fuori uso che porteranno a regime ad una modernizzazione della filiera di trattamento che dovrà adeguarsi a specifici requisiti tecnici ed assicurare un funzionamento efficiente, razionale ed economicamente sostenibile.

In realtà nel nostro ordinamento con l'articolo 46 del DLG n. 22/97 avevamo già regolamentato la consegna obbligatoria del veicolo ad operatori autorizzati in grado di garantire un trattamento ambientalmente corretto dei veicoli fuori uso, divenuti rifiuti pericolosi, a partire dal 1° gennaio 2002, in seguito alla nuova classificazione introdotta dalla decisione 2000/532/CE.

Il decreto legislativo riprende molte delle disposizioni contenute nel citato articolo 46 modificandole in alcune parti per adeguarsi alla nuova disciplina europea per cui la precedente regolamentazione non trova più applicazione dal 22 agosto 2003 per i soli veicoli rientranti nel campo di applicazione della nuova normativa.

Le finalità del decreto, in linea con i principi fissati dalla stessa direttiva, sono la riduzione dell'impatto generato sull'ambiente dalla gestione dei veicoli fuori uso, il corretto funzionamento del mercato interno, evitando distorsioni della concorrenza, e lo sviluppo delle attività legate al recupero e al riciclaggio dei materiali provenienti dai veicoli.

Per attuare tali obiettivi, secondo il principio della "responsabilità condivisa", viene previsto il coinvolgimento nella gestione dei veicoli fuori uso di tutti gli operatori interessati: produttori di veicoli e componenti, concessionari, operatori addetti alla raccolta e imprese di demolizione, di frantumazione, di recupero, e di riciclaggio.

Chiare sono, comunque, le responsabilità attribuite ai diversi soggetti della filiera ed i passaggi che il veicolo dovrà subire a partire dal momento in cui l'ultimo proprietario decide di consegnarlo per la sua successiva rottamazione.

In particolare il decreto disciplina:

- le misure finalizzate alla prevenzione della produzione dei rifiuti provenienti dai veicoli, con particolare riferimento alla riduzione delle sostanze pericolose in essi contenute, da adottarsi fin dalla fase di progettazione dei veicoli;
- le prescrizioni da osservare in fase di progettazione di nuovi veicoli, favorendo in tal modo il recupero dei veicoli e dei relativi componenti e materiali e, al fine di ridurre il volume dei rifiuti da smaltire, incrementando lo sviluppo del mercato dei materiali recuperati dalla demolizione, privilegiandone il reimpiego ed il riciclaggio;

- le azioni volte a favorire il riciclaggio di tutte le componenti metalliche e non metalliche e di tutte le materie plastiche;
- le misure atte a garantire il riciclaggio, il recupero e lo smaltimento dei veicoli fuori uso, in condizioni ambientalmente compatibili, con il coinvolgimento di tutti gli operatori economici coinvolti nel ciclo di gestione dei veicoli, fin dalla fase di progettazione;
- la responsabilità dei diversi operatori economici coinvolti nel ciclo di gestione dei veicoli a fine vita.

Il decreto, composto da 15 articoli, è corredato da quattro allegati tecnici:

- Allegato I: requisiti relativi al centro di raccolta e all'impianto di trattamento dei veicoli fuori uso,
- Allegato II: materiali e componenti ai quali non si applica il divieto di produzione ed immissione sul mercato,
- Allegato III: parti di ricambio attinenti alla sicurezza del veicolo,
- Allegato IV: requisiti minimi per il certificato di rottamazione.

Di seguito si commentano le disposizioni più significative introdotte dalla nuova disciplina.

3.1 Campo di applicazione e definizioni

Il campo di applicazione, conformante a quanto previsto dalla direttiva 2000/53/CE, riguarda:

- i veicoli a motore appartenenti alle categorie M1 ed N1 di cui all'allegato II, alla 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;
- i veicoli fuori uso, ossia ai veicoli a fine vita che rientrano nella definizione di rifiuto ai sensi dell'articolo 6 del DLG n. 22/1997.

Ai veicoli a motore a tre ruote si applicano solo le disposizioni relative:

- all'obbligo del proprietario o detentore di consegnare il veicolo a fine vita ad un centro autorizzato di raccolta direttamente o tramite il concessionario o il costruttore della casa costruttrice;
- all'obbligo, per i centri di raccolta, di rispettare le norme tecniche stabilite dal decreto per il loro trattamento.

Rispetto al decreto legislativo 22/97 il campo di applicazione appare più ristretto, l'articolo 46 obbliga il proprietario di un qualsiasi tipo di veicolo o di un rimorchio **alla consegna al centro di raccolta per la messa in sicurezza, la demolizione, il recupero dei materiali e la rottamazione.**

Per tale ragione le disposizioni dell'articolo 46 continuano ad applicarsi per i veicoli non coperti dalla nuova disciplina e per i rimorchi anche dopo l'entrata in vigore del DLG n. 209/03.

Importanti ai fini dell'applicazione della norma sono alcune definizioni introdotte dal decreto e non presenti nella direttiva, quali: **detentore, impianto di trattamento e centro di raccolta.**

In particolare il "**detentore**" si identifica nel proprietario del veicolo o colui che lo detiene a qualsiasi titolo (quindi il soggetto che lo consegna al centro di raccolta).

Si intende per "**trattamento**", l'insieme delle 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 **trattamento**.

Quest'ultimo rappresenta, invece, l'impianto, autorizzato ai sensi degli articoli 27, 28 o 33 del DLG n. 22/97 presso il quale sono effettuate tutte o alcune delle attività di trattamento.

Infine il "**centro di raccolta**", rappresenta l'impianto di trattamento autorizzato ai sensi degli articoli 27 e 28 del DLG n. 22/97, che effettua almeno le operazioni relative alla messa in sicurezza ed alla demolizione del veicolo fuori uso.

Il decreto introduce anche alcune precisazioni relative alla definizione di "veicolo fuori uso" che non sono presenti nella direttiva e che potrebbero sollevare dubbi in sede europea. In particolare viene precisato che il veicolo fuori uso è "classificato rifiuto" e soggetto alla relativa disciplina, alle seguenti condizioni:

- 1) con la consegna al centro di raccolta effettuata direttamente dal detentore o tramite soggetto autorizzato al trasporto di veicoli fuori uso o tramite Concessionario o gestore dell'automercato o della succursale che ritira, nel rispetto delle specifiche disposizioni, un veicolo destinato alla demolizione per la successiva consegna ad un centro di raccolta;
- 2) qualora prima della consegna ad un centro di raccolta, il veicolo sia ufficialmente privato delle targhe, salvo il caso di esclusivo utilizzo in area privata e specifica cancellazione dal PRA a cura del proprietario;
- 3) i veicoli rinvenuti da organi pubblici e non reclamati, così come disciplinato dal DLG n. 460/99;
- 4) i veicoli soggetti a specifico provvedimento dell'autorità amministrativa o giudiziaria;
- 5) in tutti i casi in cui il veicolo giacente in area privata risulta in evidente stato di abbandono.

Restano esclusi dalla disciplina dei rifiuti, i veicoli d'epoca o storici o di valore per collezionisti o destinati ai musei.

3.2 Prevenzione

Ampio spazio, in linea con la direttiva europea e con la decisione 1600/2002 che istituisce il VI Programma d'azione per l'ambiente, viene assegnato alle azioni di prevenzione che dovranno essere messe in atto, soprattutto, dai produttori dei veicoli.

In particolare il Ministero dell'ambiente e tutela del territorio, di concerto con il Ministero delle attività produttive dovranno adottare iniziative volte a favorire:

- la limitazione, da parte dei costruttori dei veicoli, in collaborazione con i costruttori di componenti e materiali, dell'uso di sostanze pericolose nella

- produzione dei veicoli e la riduzione delle stesse fin dalla fase di progettazione;
- le modalità di progettazione dei nuovi veicoli che ne agevolino la demolizione, il reimpiego ed il recupero;
- l'utilizzo, da parte dei costruttori dei veicoli, in collaborazione con i costruttori di componenti e materiali, di quantità crescenti di materiali riciclati nei veicoli e in altri prodotti, al fine di svilupparne il mercato.

Anche l'articolo 9 e l'allegato II del decreto contengono disposizioni in materia di prevenzione volte a ridurre la presenza di sostanze pericolose nei nuovi veicoli ed a garantire la loro gestione in condizioni di sicurezza.

A tal fine viene introdotto, a partire dal 1° luglio 2003, il divieto di produzione ed immissione sul mercato di materiali e componenti di veicoli contenenti piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente.

Viene, comunque, ammessa la possibilità di continuare ad impiegare alcuni materiali e componenti contenenti le citate sostanze pericolose ed elencati nell'allegato II in quanto per essi, allo stato attuale, non appare fattibile, dal punto di vista tecnico ed economico, una sostituzione.

Le deroghe riproducono fedelmente quanto disposto dalla decisione 2002/525/CE che ha modificato, per adattarlo al progresso scientifico e tecnologico, l'originario allegato II della direttiva 2000/53/CE secondo la procedura del comitato di cui all'articolo 11 della stessa direttiva.

3.3 Raccolta

L'articolo 5 del decreto disciplina la raccolta dei veicoli destinati alla demolizione e le modalità di coinvolgimento dei diversi operatori interessati: concessionari, gestori delle succursali delle case costruttrici o degli automercati, autodemolitori.

Tutti i veicoli a fine vita dovranno essere consegnati direttamente dal detentore ad un centro di raccolta autorizzato o, ceduti, nel caso di acquisto di un nuovo veicolo, ai concessionari o gestori delle succursali delle case costruttrici o degli automercati che dovranno, a loro volta, provvedere alla sua consegna ad un centro di raccolta.

In conformità a quanto disposto dalla direttiva 2000/53/CE, fatti salvi i costi documentati relativi alla cancellazione dal PRA e quelli per il trasporto del veicolo al centro di raccolta o alla concessionaria o succursale della casa costruttrice o all'automercato, la consegna del veicolo dovrà avvenire senza costi aggiuntivi a carico dell'ultimo proprietario o detentore a causa del valore di mercato nullo o negativo del veicolo. Tali disposizioni si applicano:

- a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto, per i veicoli immessi sul mercato a partire dal 1° luglio 2002;
- dal 1° gennaio 2007, per i veicoli immessi sul mercato anteriormente al 1° luglio 2002.

Per garantire il ritiro gratuito i produttori dei veicoli dovranno organizzare, su base individuale o collettiva, una rete di centri di raccolta dei veicoli fuori uso opportunamente distribuiti sul territorio nazionale, ovvero individuare i centri di raccolta presso i quali è garantito il ritiro gratuito del veicolo. Qualora

non provvedano ad ottemperare a tali disposizioni, i produttori sono tenuti a farsi carico degli eventuali costi per il ritiro ed il trattamento dei veicoli fuori uso. Tali ultime disposizioni e quelle relative alla consegna gratuita del veicolo non si applicano qualora lo stesso veicolo non contenga i suoi componenti essenziali quali, in particolare, il motore, parti della carrozzeria, nonché il catalizzatore e le centraline elettroniche, se presenti in origine, o se contenga rifiuti aggiunti.

La norma prevede che, con apposito decreto del Ministro dell'ambiente e tutela del territorio, di concerto con il Ministro delle attività produttive, entro il 1° gennaio 2006, vengano stabilite adeguate modalità finalizzate a garantire il ritiro gratuito dei veicoli fuori uso con valore di mercato nullo o negativo, nonché la metodologia di calcolo della valutazione economica del veicolo e le modalità per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi di riciclaggio e recupero.

Il decreto sarà elaborato sulla base di un apposito studio predisposto da APAT, cui viene affidato il compito di monitorare l'intera filiera del trattamento dei veicoli fuori uso, e delle informazioni fornite dall'Albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti che ha il compito di monitorare il sistema di gestione dei rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso e dei relativi componenti e materiali e di controllare il raggiungimento degli obiettivi previsti dal decreto, inclusi quelli economici e di riciclaggio e recupero.

Al momento della consegna del veicolo destinato alla demolizione, il concessionario o il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato rilascia al detentore apposita dichiarazione di presa in carico del veicolo, assumendosi ogni responsabilità civile, penale e amministrativa connessa alla corretta gestione del veicolo. Tale dichiarazione deve contenere i dati identificativi ed i dati relativi allo stato del veicolo, i dati anagrafici e la firma del detentore nonché, qualora assunto, l'impegno a provvedere direttamente alla cancellazione del veicolo dal PRA.

In questo caso, il concessionario o gli altri soggetti sopra citati, secondo le modalità stabilite dal decreto, provvedono alla cancellazione prima della consegna del veicolo al centro di raccolta, fornendo, altresì, allo stesso centro, gli estremi dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe, del certificato di proprietà e della carta di circolazione. Il concessionario, entro sessanta giorni dalla consegna del veicolo, dovrà acquisire dal centro di raccolta e consegnare al detentore il certificato di rottamazione del veicolo, conservandone copia.

Nel caso in cui la cancellazione avvenga, invece, a cura del centro, sarà il titolare del centro stesso tenuto a fornire al detentore o al concessionario o gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, apposito certificato di rottamazione, completo della descrizione dello stato del veicolo, nonché dell'impegno a provvedere direttamente alla cancellazione al PRA.

L'allegato IV riporta i requisiti minimi per il certificato di rottamazione fissati in conformità alla decisione della Commissione 2002/151/CE e, in particolare:

- nome ed indirizzo, firma e numero di registrazione o identificazione dello stabilimento o dell'impresa che rilascia il certificato;

- nome ed indirizzo dell'autorità competente che rilascia l'autorizzazione allo stabilimento o impresa che emettono il certificato di rottamazione;
- nome, indirizzo e numero di registrazione o di identificazione dello stabilimento o impresa che rilascia il certificato, se il certificato viene rilasciato da un produttore, un distributore o un operatore addetto alla raccolta per conto di un centro di raccolta;
- data ed ora di rilascio del certificato di rottamazione e data ed ora di presa in carico del veicolo da parte del concessionario, o del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato;
- dichiarazione del centro di raccolta attestante l'avvenuta cancellazione del veicolo dal PRA;
- classe, marca e modello del veicolo;
- numero di identificazione del veicolo (numero del telaio) e targa, ove prevista;
- nome, luogo e data di nascita, indirizzo, nazionalità, estremi del documento di identificazione e firma del detentore che consegna il veicolo e, nel caso in cui il veicolo sia consegnato da un soggetto diverso dal proprietario, nome, luogo e data di nascita, indirizzo e nazionalità dello stesso proprietario.

A partire dal 22 agosto 2003, data di entrata in vigore del decreto, la cancellazione dei veicoli dal PRA avviene esclusivamente, a cura del titolare del centro di raccolta o del concessionario o gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, senza oneri di agenzia a carico del detentore del veicolo. A tal fine, entro tre giorni dalla consegna dei veicoli, i citati soggetti restituiscono il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe dei veicoli fuori uso ai sensi del DPR n. 358/2000.

Il titolare del centro di raccolta può provvedere al trattamento del veicolo fuori uso solo dopo la cancellazione dello stesso dal PRA.

Quanto descritto ripropone, in linea con quanto disciplinato dal decreto Ronchi, la responsabilità dei concessionari e dei demolitori a provvedere alla cancellazione del veicolo dal PRA, ma a parte l'estensione dell'obbligo anche a carico del gestore dell'automercato, vengono, anche, modificati in maniera sostanziale i tempi fissati per l'effettuazione dell'operazione di radiazione che passano dagli attuali 60 a soli tre giorni.

Entro tre giorni dall'avvenuta consegna del veicolo, infatti, i soggetti abilitati alla cancellazione dovranno restituire il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe dei veicoli fuori uso rivolgendosi agli uffici collegati con *lo sportello telematico dell'automobilista* istituito ai sensi del DPR n. 358/2000.

Al riguardo, va evidenziato che gli Sportelli telematici istituiti ai sensi di tale decreto sono attivati presso gli uffici provinciali del PRA (gestiti dall'ACI), gli uffici provinciali della Motorizzazione, le delegazioni dell'ACI e le imprese di consulenza automobilistica.

Solo presso le prime due sedi (PRA e Motorizzazione) è consentito l'accesso diretto dei soggetti abilitati (rappresentanti del centro di raccolta, concessionario o commerciante) per l'espletamento delle formalità di radiazione.

La procedura introdotta dal decreto, se da un lato, vuole garantire un raccordo con la nuova disciplina in materia di semplificazione del procedimento relativo all'immatricolazione, ai passaggi di proprietà e alla reimmatricolazione degli autoveicoli, dall'altro potrà creare inizialmente alcune difficoltà applicative in considerazione dei tempi ridotti fissati per completare la radiazione dei veicoli dal PRA.

3.4 Trattamento

L'articolo 6 disciplina il regime delle autorizzazioni e dei controlli; detta, inoltre, specifiche disposizioni per gli impianti di trattamento.

Le operazioni di trattamento dei veicoli fuori uso dovranno conformarsi ad una serie di criteri ed, in particolare:

- le operazioni di messa in sicurezza dovranno essere effettuate al più presto e seguire le specifiche prescrizioni dettate nell'allegato I;
- i componenti ed i materiali etichettati o resi in altro modo identificabili secondo le disposizioni previste in sede comunitaria dovranno essere rimossi preventivamente;
- i materiali ed i componenti pericolosi dovranno essere separati e rimossi al fine di non contaminare i rifiuti frantumati;
- le operazioni di smontaggio e di deposito dei componenti dovranno essere eseguite in modo da non comprometterne le possibilità di reimpiego, riciclaggio e recupero.

Un'importante disposizione riguarda l'obbligo da parte del gestore ad effettuare il ripristino ambientale dell'area a chiusura dell'impianto seguendo le modalità stabilite dalla regione nel provvedimento autorizzativo.

Il decreto passa poi a disciplinare il regime autorizzativo in conformità con le disposizioni del DLG n. 22/97, individuando nello specifico le modalità di esecuzione dei controlli da parte dell'autorità competente.

Viene disposto, tra l'altro, che la provincia competente per territorio sospenda l'autorizzazione, previa diffida, per un periodo massimo di 12 mesi, qualora, successivamente all'avviamento dell'impianto, accerti la non conformità dello stesso ai requisiti previsti dal provvedimento autorizzativo; decorso tale termine senza che il gestore dell'impianto abbia provveduto a soddisfare detti requisiti, l'autorizzazione sarà revocata.

In conformità a quanto disposto dalla direttiva 2000/53/CE, viene prevista l'applicazione del regime semplificato di cui agli articoli 31 e 33 del DLG n. 22/97, alle attività di recupero dei rifiuti provenienti dal trattamento dei veicoli fuori uso, previa ispezione da parte della provincia territorialmente competente.

L'ispezione, da effettuarsi entro sessanta giorni dalla presentazione della comunicazione di inizio attività e, comunque, prima dell'inizio dell'attività di recupero e, successivamente, almeno una volta l'anno, dovrà verificare:

- la tipologia e la quantità di rifiuti sottoposti alle operazioni di recupero;
- la conformità delle attività di recupero alle prescrizioni tecniche ed alle misure di sicurezza fissate in conformità alle disposizioni emanate ai sensi del DLG n. 22/97, nonché alle norme tecniche previste dalla stesso decreto.

Per consentire la prosecuzione dell'attività per gli impianti che attualmente operano in regime agevolato, ai sensi del DM 5 febbraio 1998, viene disposto che la provincia competente per territorio effettui l'ispezione, entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto, con lo scopo di verificare il rispetto delle norme tecniche e delle condizioni previste stabilendo, se necessario, le modalità e i tempi di adeguamento degli impianti esercizio.

Al fine di consentire al Ministero dell'ambiente e tutela del territorio, all'APAT e all'Albo l'espletamento delle attività di monitoraggio dell'applicazione delle nuove disposizioni viene previsto che i risultati delle ispezioni siano trasmessi, annualmente a dette amministrazioni.

Per incentivare l'adesione degli impianti di trattamento ai sistemi di certificazione ambientale ed, in particolare, agevolare quelli registrati ai sensi del regolamento EMAS 761/01/CE, viene previsto che, in questi casi, l'autorizzazione venga concessa o rinnovata per un periodo di otto anni. Identica disposizione è stata anche prevista per gli impianti di discarica dal DLG n. 36/2003 di recepimento della direttiva discariche.

3.5 L'allegato I e le relative prescrizioni tecniche

Gli impianti di trattamento dei veicoli dovranno anche conformarsi alle pertinenti prescrizioni tecniche fissate nell'allegato I al decreto stesso e che riguardano, in particolare:

- l'ubicazione degli impianti di trattamento,
- i requisiti dei centri di raccolta e degli impianti di trattamento,
- l'organizzazione dei centri di raccolta,
- i criteri per lo stoccaggio,
- le operazioni di trattamento per la messa in sicurezza dei veicoli fuori uso,
- le attività di demolizione,
- le operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio,
- i criteri di gestione.

Al riguardo, va segnalato che, mentre la direttiva 2000/53/CE fissa le prescrizioni tecniche minime per il trattamento dei veicoli fuori uso, l'allegato I, pur conformandosi alla norma comunitaria, stabilisce per le diverse tipologie di impianti coinvolti nel ciclo di trattamento dei veicoli fuori uso, dettagliati requisiti tecnici cui gli stessi devono conformarsi, e specifici criteri per la rispettiva localizzazione che tengono conto del contesto territoriale e della normativa vigente in materia.

Le autorità competenti nel rilasciare le autorizzazioni, dovranno in primo luogo tener conto dei **criteri di ubicazione** indicati dal decreto che prevede, anche, che le regioni favoriscano la rilocalizzazione degli impianti presenti in aree non idonee, attraverso l'individuazione di appositi strumenti agevolativi.

Per quanto riguarda i **requisiti tecnici** dei centri di raccolta e degli impianti di trattamento, l'allegato I prevede che gli stessi dovranno essere dotati di:

- area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di sgrassaggio;

- adeguata viabilità interna per un'agevole movimentazione, anche in caso di incidenti;
- sistemi di convogliamento delle acque meteoriche dotati di pozzetti per il drenaggio, vasche di raccolta e di decantazione, muniti di separatori per oli, adeguatamente dimensionati;
- adeguato sistema di raccolta e di trattamento dei reflui, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia ambientale e sanitaria;
- deposito per le sostanze da utilizzare per l'assorbimento dei liquidi in caso di sversamenti accidentali e per la neutralizzazione di soluzioni acide fuoriuscite dagli accumulatori;
- idonea recinzione lungo tutto il loro perimetro.

Le prescrizioni riguardano anche le modalità di organizzazione degli impianti che dovranno essere organizzati in settori in relazione alle singole attività poste in essere; detti settori dovranno corrispondere, per quanto fattibile, alle diverse fasi di gestione dei veicoli fuori uso.

Vengono anche fissati specifici criteri per lo stoccaggio che riguardano, nel dettaglio, i requisiti tecnici per i contenitori fissi o mobili utilizzati per le diverse tipologie di rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso, lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi e degli accumulatori nonché lo stoccaggio degli oli secondo le disposizioni del DLG n. 95/92 e del DM n. 392/96 e, inoltre, la gestione dei rifiuti contenenti CFC e HFC che deve avvenire secondo le prescrizioni di cui al DM 20 settembre 2002.

Conformemente alla direttiva vengono individuate le operazioni di **mesa in sicurezza** dei veicoli con lo scopo di evitare qualsiasi danno per l'ambiente; in particolare si individuano le seguenti prescrizioni:

- rimozione degli accumulatori, neutralizzazione delle soluzioni acide e stoccaggio in appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi fuoriusciti,
- rimozione dei serbatoi di gas compresso,
- rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere (airbag),
- prelievo del carburante e avvio a riuso,
- rimozione degli oli e dei fluidi, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori,
- rimozione del filtro-olio e deposito, previa scolatura dell'olio, in apposito contenitore,
- rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti PCB,
- rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio.

Una volta messo in sicurezza il veicolo andrà ancora "trattato" al fine di garantire il riciclaggio ed il recupero dei suoi componenti e materiali; andranno, pertanto, rimossi i catalizzatori, i componenti metallici contenenti rame, alluminio, magnesio in caso di una loro mancata separazione nel processo di frantumazione, i pneumatici, il vetro ed, infine, i grandi componenti di plastica (per esempio paraurti, cruscotto, contenitori di liquidi) anche questi nel caso in cui non vengano separati nel processo di frantumazione per essere poi avviati ad operazioni di riciclaggio.

Il decreto detta anche alcune specifiche prescrizioni riguardanti la gestione e che riguardano, in particolare, le modalità per l'accatastamento dei veicoli già sottoposti ad operazioni di messa in sicurezza, sia prima che dopo le operazioni di trattamento.

Viene, inoltre, disposto che lo stoccaggio delle parti di ricambio destinate alla commercializzazione e dei rifiuti recuperabili avvenga in modo appropriato, con la garanzia di non compromettere il loro successivo impiego. Detta operazione dovranno, comunque, avvenire in luoghi idonei e, relativamente ai componenti contaminati da oli, su basamenti impermeabili.

3.6 Adeguamento degli impianti

Il decreto disciplina le modalità di adeguamento degli impianti esistenti alle nuove prescrizioni e requisiti indicati dal decreto stesso; in particolare viene disposto che i centri di raccolta e gli impianti di trattamento che, alla data di entrata in vigore del decreto, siano già in esercizio nel rispetto delle disposizioni vigenti, possano continuare la propria attività a condizione che, entro sei mesi dalla stessa data, presentino alla regione apposita domanda di autorizzazione corredata da un progetto di adeguamento dell'impianto incluso il piano di ripristino ambientale a chiusura dell'impianto stesso.

La regione dovrà concludere il procedimento nel rispetto dei termini previsti dall'art. 27 del DLG n. 22/97, indicando le modalità di esecuzione dei lavori ed i termini di adeguamento che non potranno essere superiori a 18 mesi a partire dalla data di approvazione del progetto.

3.7 Reimpiego e recupero

L'art. 7 del decreto, conformandosi ai principi della direttiva 2000/53/CE, fissa gli obiettivi di reimpiego e recupero.

Gli operatori economici (ossia 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 ed altri operatori di trattamento di veicoli fuori uso e dei loro componenti e materiali) dovranno, ciascuno nell'ambito della propria attività, e anche attraverso gli accordi e contratti di programma, garantire le seguenti percentuali minime di reimpiego e recupero:

- **entro il 1° gennaio 2006**, per i veicoli fuori uso prodotti a partire dal 1° gennaio 1980, la percentuale di reimpiego e recupero dovrà essere, almeno, pari all'**85%** del peso medio per veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e riciclaggio per gli stessi veicoli dovrà essere almeno pari all'**80%** del peso medio per veicolo e per anno. Per i veicoli prodotti anteriormente al 1° gennaio 1980, la percentuale di reimpiego e recupero dovrà essere almeno pari al **75%** del peso medio per veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e riciclaggio dovrà essere almeno pari al **70%** del peso medio per veicolo e per anno;
- **entro il 1° gennaio 2015**, per tutti i veicoli fuori uso, la percentuale di reimpiego e recupero dovrà essere almeno pari al **95%** del peso medio per

veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e riciclaggio dovrà essere almeno pari all'**85%** del peso medio per veicolo e per anno.

All'Albo nazionale delle imprese, con il supporto tecnico dell'APAT, è affidato, il compito di garantire il monitoraggio dell'intero sistema di gestione dei veicoli fuori uso compresi i rifiuti ed i componenti da essi derivanti nonché **il controllo del raggiungimento degli obiettivi di riciclaggio e recupero** e di quelli di sostenibilità economica della filiera di trattamento.

3.8 Informazioni per la demolizione

In linea con quanto disposto dalla direttiva 2000/53/CE, l'articolo 10 prevede che le case produttrici, entro sei mesi dall'immissione sul mercato di ogni nuovo veicolo, forniscano ai centri di raccolta le informazioni sulla demolizione sotto forma di manuali o supporti informatici.

Tali informazioni dovranno consentire di identificare i diversi componenti e materiali del veicolo nonché l'ubicazione di tutte le sostanze pericolose presenti nel veicolo stesso.

Ferme restando le norme in materia di riservatezza commerciale ed industriale, i produttori di componenti e materiali dovranno fornire, altresì, ai centri di raccolta adeguate informazioni in materia di demolizione, stoccaggio e verifica dei componenti idonei al reimpiego.

Al fine di facilitare le operazioni di demolizione e consentire il raggiungimento degli obiettivi di reimpiego e recupero, i produttori dei veicoli, in accordo con i produttori di componenti e materiali dovranno adottare un apposito sistema di codifica sulla base delle prescrizioni stabilite dalla decisione della Commissione 2003/138/CE.

3.9 Trasmissione di dati e informazione

L'APAT, in qualità di gestore dell'informazione in materia di rifiuti, dovrà elaborare annualmente, una relazione contenente le seguenti informazioni:

- a) i dati trasmessi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativi alle immatricolazioni dei nuovi veicoli, ai centri di raccolta ed alle cancellazioni dal PRA;
- b) i dati comunicati annualmente, attraverso il modello unico di dichiarazione ambientale (MUD), dai soggetti che effettuano attività di raccolta, trasporto e trattamento dei veicoli fuori uso relativi ai veicoli fuori uso sottoposti a trattamento ed ai materiali, prodotti e componenti ottenuti ed avviati al reimpiego, al riciclaggio e al recupero.

Per consentire l'acquisizione di dette informazioni il MUD dovrà essere integrato da una specifica sezione da adottarsi, con le modalità previste dalla stessa legge n. 70/94, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto.

La relazione annuale prodotta da APAT consentirà al Ministero dell'ambiente e tutela del territorio ed al Ministero delle attività produttive di adempiere agli obblighi di comunicazione alla Commissione europea previsti dalla direttiva 2000/53/CE.

La prima relazione riguarderà il periodo di tre anni a decorrere dal 21 aprile 2002.

Gli operatori economici, a partire dal 2003, dovranno, invece, pubblicare, annualmente, e rendere disponibili all'Albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti, informazioni riguardanti:

- la costruzione dei veicoli e dei loro componenti che possono essere reimpiegati, recuperati e riciclati;
- il corretto trattamento, sotto il profilo ambientale, dei veicoli fuori uso, con particolare riguardo alla rimozione di tutti i liquidi ed alla demolizione;
- l'ottimizzazione delle soluzioni di reimpiego, riciclaggio, e recupero dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti e materiali;
- i progressi conseguiti in materia di recupero e riciclaggio volti a ridurre il volume dei rifiuti destinati allo smaltimento finale.

Tali informazioni consentiranno all'Albo di garantire il monitoraggio dell'intero sistema di gestione dei veicoli fuori uso compreso il raggiungimento degli obiettivi di riciclaggio e recupero.

Le stesse informazioni dovranno essere rese accessibili dagli stessi produttori agli acquirenti, attraverso il loro inserimento nelle pubblicazioni promozionali utilizzate per la commercializzazione dei nuovi veicoli.

3.10 Accordi di programma

Per l'attuazione di alcune disposizioni quali le misure di prevenzione, l'istituzione di sistemi di raccolta, le modalità di applicazione delle norme per il ritiro gratuito dei veicoli fuori uso, il raggiungimento degli obiettivi di riempimento e recupero, l'articolo 12 prevede la possibilità di ricorrere ad accordi e contratti di programma da stipularsi tra il Ministero dell'ambiente e tutela del territorio, di concerto con il Ministero delle attività produttive e gli operatori economici interessati. Come previsto dalla normativa europea gli accordi dovranno soddisfare una serie requisiti ed, in particolare:

- avere forza vincolante;
- specificare gli obiettivi e le corrispondenti scadenze, nonché le modalità per il monitoraggio ed il controllo dei risultati conseguiti;
- essere pubblicati nella Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana e comunicati alla Commissione europea.

I risultati conseguiti dovranno essere, inoltre, resi accessibili al pubblico.

3.11 Parti di ricambio

L'articolo 15 regola, tra l'altro, il commercio delle parti di ricambio recuperate nell'ambito dello svolgimento delle operazioni di trattamento del veicolo fuori uso, consentendo, in linea con quanto già disposto dall'articolo 46 del DLG n. 22/97, il libero commercio solo di quelle non attinenti alla sicurezza. Quest'ultime, puntualmente individuate nell'allegato III, dovranno essere cedute unicamente agli iscritti alle imprese esercenti attività di autoriparazione, di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122 e successive modifiche e potranno essere utilizzate solo se sottoposte alle operazioni di revisione singola previste dall'art. 80 del DLG n. 285/92.

In realtà il DLG n. 285/92 disciplina unicamente la revisione di interi veicoli e non di loro parti.

L'utilizzo delle parti di ricambio attinenti alla sicurezza da parte delle imprese che effettuano attività di autoriparazione dovrà risultare dalle fatture rilasciate al cliente.