

DEMOLIZIONE DEI VEICOLI: REGOLE DI SMALTIMENTO.

Il Governo ha emanato il decreto legislativo 23 febbraio 2006, n. 149, contenente “Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, recante attuazione della Direttiva 2000/53/CE in materia di veicoli fuori uso”¹, in virtù della delega concessa con la Legge n. 168 del 17 agosto 2005, al fine di superare la procedura di infrazione² avviata dalla Commissione europea.

Il provvedimento ha dato attuazione alla Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (c.d. “*End of life*”).

Direttiva UE 2000/53 CE.

Il Sesto Programma della CE “*Ambiente 2010: il nostro futuro la nostra scelta*”, nel quale sono delineati gli obiettivi e le principali azioni della futura politica ambientale nella comunità, si concentra su quattro settori prioritari: il cambiamento climatico, la diversità biologica, l'ambiente e la salute, la gestione sostenibile delle risorse e dei rifiuti.

In particolare, la gestione dei rifiuti, divenuto negli ultimi anni un problema ambientale di grande portata, impone l'elaborazione di una politica globale e coerente in materia di prevenzione nella produzione di rifiuti, migliorando la concezione dei prodotti, da un lato, e di riciclaggio e di reimpiego dei medesimi, dall'altro.

In materia di flussi di rifiuti provenienti da *veicoli fuori uso*, la Commissione Europea ha emanato la *Direttiva 2000/53/CE* grazie alla quale il problema dello smaltimento dei veicoli fuori uso non rappresenta più un pericolo per l'ambiente né uno spreco di risorse. Il problema della rottamazione dei veicoli fuori uso infatti, diventa un processo di maggiore salvaguardia ambientale, oltre che un'opportunità economica.

La Direttiva europea si prefigge la tutela dell'ambiente ed i soggetti chiamati ad eseguire le attività di demolizione dei veicoli a fine vita e a gestire i rifiuti devono operare in un contesto di elevata qualità ambientale.

La Direttiva infatti, oltre a diminuire la quantità e la pericolosità dei rifiuti provenienti dalla demolizione dei veicoli, stabilendo “*obiettivi quantificati di reimpiego, riciclaggio e recupero*”, rappresenta un'occasione per elevare lo standard di qualità e sicurezza ambientale degli impianti, attraverso “*l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico dei requisiti relativi agli impianti di trattamento*”.

Secondo la Direttiva, un veicolo fuori uso costituisce un rifiuto conformemente alla definizione data dalla Direttiva 75/442/CEE³: “*qualsiasi sostanza od oggetto... di cui il detentore si disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi*”. Campo di applicazione sono tutti i

¹ Il Decreto legislativo n. 149/2006 è pubblicato in GU.n. 86 del 12/4/2006.

² La Commissione UE ha aperto una procedura di infrazione (n. 2002/0261) contro l'Italia per non aver trasmesso il decreto legislativo di trasposizione della Direttiva entro il termine stabilito del 21 aprile 2002. La procedura di infrazione si è pertanto risolta a seguito della notifica alla Commissione del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209.

Tuttavia, la Commissione europea ha successivamente notificato il *parere motivato complementare*, ai sensi dell'articolo 226 del Trattato CE, nel quale ha formulato alcune osservazioni con riguardo alla non conformità di talune disposizioni italiane di trasposizione della Direttiva 2000/53/CE.

³ Direttiva 15 luglio 1975, n. 75/442/CEE relativa ai rifiuti, pubblicata in GUCE 25 luglio 1975 n. L 194.

veicoli appartenenti alla categoria M1 o N1 (definita all'allegato II, parte A della Direttiva 70/156/CEE) ed i veicoli a motore tre ruote.

L'obiettivo prioritario della Direttiva è la *prevenzione dei rifiuti* che viene realizzata adottando precise prescrizioni fin dalla fase di progettazione e produzione dei veicoli, e si basa sul *principio della responsabilità del produttore* e sul *principio "chi inquina paga"*, per cui il produttore deve ritirare il veicolo fuori uso *"senza che l'ultimo detentore o proprietario incorra in spese, a causa del valore di mercato nullo o negativo"* e pagare interamente il costo relativo alla consegna ad un impianto di trattamento autorizzato.

Al fine di ridurre al minimo l'impatto dei veicoli fuori uso sull'ambiente, il provvedimento prevede che i costruttori, i fornitori di materiali e di equipaggiamenti, devono adottare le seguenti misure di prevenzione :

- cercare di ridurre l'uso di sostanze pericolose a livello di progettazione dei veicoli;
- progettare e fabbricare veicoli in modo che siano agevolati lo smontaggio, il reimpiego, il recupero e il riciclaggio;
- sviluppare l'impiego di materiale riciclato per la costruzione dei veicoli;
- provvedere affinché i componenti dei veicoli immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003 non contengano mercurio cromo esavalente, cadmio e piombo (escluse le batterie).

Lo stoccaggio e il trattamento dei veicoli fuori uso è soggetto a un severo controllo, conformemente ai requisiti stabiliti dalla Direttiva 75/442/CEE relativa ai rifiuti. Prima del trattamento, infatti, gli stabilimenti o le imprese che eseguono le operazioni di trattamento devono procedere al disassemblaggio dei veicoli fuori uso ed al recupero di tutti i componenti nocivi per l'ambiente.

In base alla Direttiva, gli Stati europei adottano i provvedimenti necessari:

- affinché gli operatori economici istituiscano sistemi di raccolta di tutti i veicoli fuori uso e delle parti fuori uso asportate al momento della riparazione della autovetture (art. 5 paragrafo 1);
- per assicurare un'adeguata presenza di centri di raccolta sul territorio nazionale;
- per garantire che la consegna dei veicoli ad un impianto di trattamento autorizzato avvenga senza che l'ultimo detentore o proprietario incorra in spese a causa del valore di mercato nullo o negativo del veicolo (Art. 5 paragrafo 4): (*principio della gratuità della consegna*); questa norma si applica dal 1° gennaio 2007 anche per i veicoli immessi sul mercato anteriormente al 1° luglio 2002. La Commissione controlla periodicamente l'applicazione della norma per evitare distorsione del mercato;
- per garantire che i produttori sostengano interamente o per una parte significativa i costi di attuazione di questa misura e/ o ritirino i veicoli fuori uso alle condizioni prescritte dalla Direttiva;
- affinché si preveda che la consegna di veicoli fuori uso non sia del tutto gratuita se mancante di componenti essenziali.

La Direttiva prevede che gli Stati membri istituiscano un sistema per la cancellazione del veicolo fuori uso dal registro automobilistico previa presentazione di un *certificato di rottamazione*, rilasciato al detentore e/o proprietario del veicolo allorquando è consegnato ad un impianto di trattamento; inoltre, le autorità competenti dovranno riconoscere reciprocamente ed accettare i certificati emessi dagli altri Stati.

Con la Decisione 2002/151/CE del 19 febbraio 2002, la Commissione europea, in attuazione al disposto dell'art. 5, paragrafo 3 della Direttiva 2000/53/CE, ha indicato i requisiti minimi del certificato di rottamazione al fine di indicare con certezza l'identità e le coordinate dell'impianto di trattamento, dell'autorità competente e del detentore del veicolo nonché alcune caratteristiche del veicolo.

In base alla Direttiva è previsto che l'85 % del veicolo demolito debba essere destinato a reimpiego e recupero (entro il 1° gennaio 2006); tale limite sarà elevato al 95 % entro l'anno 2015.

Strumento operativo attraverso il quale assicurare la demolizione ecologica dei veicoli è il *centro di trattamento*.

Secondo le linee tracciate della Direttiva, l'organizzazione del centro di demolizione si articola nelle seguenti fasi:

➤ **raccolta** (art. 5) di tutti *“i veicoli fuori uso e, nella misura in cui ciò sia tecnicamente fattibile, dei mezzi usati allo stato di rifiuto, asportati al momento della riparazione delle autovetture”*, e rilascio di un *“certificato di rottamazione”* presupposto per la cancellazione del veicolo fuori uso dal pubblico registro automobilistico.

➤ **trattamento** (art. 6), comprendente le *“attività eseguite dopo la consegna del veicolo fuori uso ad un impianto di depurazione, demolizione, tranciatura, frantumazione, recupero o preparazione per lo smaltimento dei rifiuti frantumati, nonché tutte le altre operazioni, eseguite ai fini del recupero e/o dello smaltimento dei veicoli fuori uso e dei suoi componenti”*;

➤ **reimpiego** (art. 7). Con tale termine la Direttiva definisce le operazioni grazie alle quali i componenti di un veicolo fuori uso sono utilizzati allo stesso scopo per cui sono stati originariamente concepiti;

➤ **recupero** dei componenti non reimpiegabili (art. 7). Ai sensi dell'art. 4 della Direttiva 75/442/CEE, i rifiuti devono essere recuperati *“senza pericolo per la salute dell'uomo e senza usare procedimenti o metodi che possono arrecare pregiudizio all'ambiente”*.

Preme mettere in evidenza che la Direttiva Europea oltre al reimpiego dei componenti idonei ed al recupero di quelli non reimpiegabili, prescrive il *riciclaggio* come *“soluzione privilegiata, ove sostenibile dal punto di vista ambientale fatte salve le norme sulla sicurezza dei veicoli e gli obblighi ambientali quali il controllo delle emissioni atmosferiche e del rumore”*.

Al fine di verificare l'attuazione degli obiettivi, la Direttiva ritiene necessario acquisire dati sui veicoli fuori uso a livello comunitario. È previsto infatti, che ogni tre anni gli Stati membri trasmettano alla Commissione una relazione sull'applicazione della Direttiva per costituire banche dati sui veicoli fuori uso e sul loro trattamento (art. 9)

Gli Stati membri, in base alla Direttiva 2000/53/CE, adottano i provvedimenti affinché i costruttori utilizzino norme di codifica dei componenti al fine di identificare più facilmente i diversi materiali in fase smontaggio.

Gli operatori economici devono rendere accessibili agli acquirenti di veicoli le informazioni sul recupero e sul riciclo dei componenti dei veicoli, sul trattamento dei veicoli fuori uso, e sui progressi conseguiti per quanto riguarda il reimpiego, il riciclaggio e il recupero.

La Direttiva, all'art. 10, prevede che gli Stati membri possano recepire la stessa con *accordi volontari* tra gli operatori. Le principali categorie professionali di *operatori economici* sono: i produttori, le imprese di demolizione, le imprese di frantumazione e le imprese di riciclaggio.

La Direttiva 2000/53/CE attribuisce agli operatori economici due funzioni principali, affinché lo scopo della norma comunitaria venga raggiunto:

- istituire sistemi di raccolta che assicurino un'adeguata presenza di centri su tutto il territorio;
- conseguire gli obiettivi di recupero e riciclaggio.

Attraverso detti accordi stipulati dagli operatori economici insieme allo Stato, si provvede ad organizzare la raccolta dei veicoli, il loro trattamento finalizzato a raggiungere gli obiettivi di recupero e riciclaggio e a garantire il principio *“nulla è dovuto dall'ultimo detentore”*.

Gli accordi volontari costituiscono uno strumento integrativo o sostitutivo della normazione o dell'impiego di strumenti economici. La loro efficacia è in gran parte legata alla capacità dei vari attori di implementare le azioni di propria competenza e alla capacità di esercitare un monitoraggio e una verifica delle attività.