

Audizione ENEA

dell'atto del Governo n. 166 recente " Schema di decreto legislativo recante attuazione dell'articolo 1 della direttiva (UE) 2018/849, che modifica la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso "

Prof. Federico Testa

Presidente

Dott. ssa Claudia Brunori

Responsabile Divisione Uso efficiente delle risorse e chiusura dei cicli

Dipartimento Sostenibilità dei Sistemi Produttivi e Territoriali

Commissione Ambiente, territorio, lavori pubblici Camera dei Deputati

Roma, 12 maggio 2020

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,

grazie per l'invito a rappresentare, in questa sede istituzionale, il contributo che l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile – ENEA può fornire allo schema decreto legislativo recante attuazione della direttiva CE n. 2000/53, relativa ai veicoli fuori uso, al fine di recepire la direttiva (UE) 2018/849, che modifica, tra le altre, la predetta direttiva 2000/53/CE e, contestualmente, dare attuazione anche all'articolo 8-bis della direttiva (UE) 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti, con il quale sono stati introdotti "Requisiti generali minimi in materia di responsabilità estesa del produttore".

Direttiva UE 2018/849, che modifica la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso

La direttiva (UE) 2018/849 modifica, tra le altre, la direttiva 2000/53/CE e, contestualmente, dà attuazione anche all'articolo *8-bis* della direttiva (UE) 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti, con il quale sono stati introdotti "*Requisiti generali minimi in materia di responsabilità estesa del produttore*".

Con riferimento ai veicoli fuori uso, le richiamate direttive, con l'intento di garantire la transizione verso un'economia circolare, si pongono l'obiettivo di:

- a) aumentare il livello di protezione ambientale nel suo complesso, attraverso il rafforzamento delle misure volte a prevenire e ridurre la produzione di rifiuti;
- b) garantire il reimpiego e il riciclaggio ed altre forme di recupero dei veicoli e dei veicoli fuori uso;
- c) assicurare una più efficiente operatività, da un punto di vista ambientale, di tutti i soggetti economici coinvolti nel ciclo di utilizzo e di trattamento degli stessi veicoli.

Inoltre si rifanno ai seguenti principi ispiratori:

- definire in maniera chiara ruoli e responsabilità di tutti gli attori coinvolti nella filiera: produttori, concessionari, gestori degli impianti di demolizione e di frantumazione, compresi gli operatori per il riutilizzo e la preparazione al riutilizzo;
- garantire sistemi di tracciabilità con riguardo, in particolare, alla re-immissione sul mercato delle parti di ricambio derivanti dal trattamento dei veicoli fuori uso;

- assicurare la disponibilità dei dati riguardanti le percentuali di reimpiego e di recupero;
- garantire a tal fine, la completezza, l'affidabilità, la tempestività e la coerenza dei dati, per un'attuazione efficiente degli obiettivi, nonché per garantire la comparabilità dei dati tra gli Stati membri;
- massimizzare il riciclaggio ed il recupero dei materiali e dei componenti non metallici;
- assicurare un maggiore livello energetico.

Proposte del Decreto in esame

Il presente schema di decreto legislativo apporta modifiche al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, con il quale è stata data attuazione alla direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, al fine di recepire la direttiva (UE) 2018/849.

Lo schema di decreto in esame è stato predisposto ai sensi della legge 4 ottobre 2019, n. 117- Legge di delegazione europea 2018 - sulla base, oltre che dei predetti principi ispiratori della direttiva, anche dei seguenti specifici criteri di delega definiti all'articolo 14 della stessa legge:

- coordinare le disposizioni del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, con le disposizioni contenute nella direttiva (UE) 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti, con particolare riferimento, tra l'altro, allo schema di responsabilità estesa del produttore;
- individuare forme di promozione e di semplificazione per il riutilizzo delle parti dei veicoli fuori uso utilizzabili come ricambio, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, nonché delle procedure e delle norme di sicurezza;
- rafforzare l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di tracciabilità e di contabilità dei veicoli, di quelli fuori uso e dei rifiuti derivanti dal trattamento degli stessi, con particolare riferimento all'obbligo della pesatura dei veicoli fuori uso nei centri di raccolta;
- individuare misure per sviluppare o incentivare il riciclo dei rifiuti provenienti da impianti di frantumazione dotati delle migliori tecniche disponibili, finalizzando lo smaltimento o il recupero energetico ai soli rifiuti non riciclabili.

Il provvedimento in questione, utilizzando la tecnica della novella legislativa, riordina e coordina le disposizioni del citato decreto legislativo n. 209/2003, al fine di renderle coerenti con la disciplina prevista dalla Parte Quarta del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152, in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinati.

In particolare, considerato che il richiamato D.lgs. n. 152 del 2006 ha abrogato il decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 (Decreto Ronchi), al quale molte disposizioni del decreto legislativo n. 209 del 2003 fanno rinvio, sono stati aggiornati i rinvii al decreto Ronchi contenuti nel D.Lgs. 209/2003, in particolare, nelle parti relative alle definizioni e, soprattutto, alla disciplina delle autorizzazioni all'avvio e all'esercizio degli impianti coinvolti nella filiera dei veicoli fuori uso.

Si riportano in maniera sintetica le modifiche più significative apportate agli articoli del decreto legislativo n. 209/2003.

Definizioni (articolo 3, D.Lgs. 209/2003):

Attraverso la modifica dell'articolo 3 del D.Lgs. 209/2003, il provvedimento "adeguato" al D.Lgs. 152/2006 alcune definizioni applicabili in materia di veicoli fuori uso, in alcuni aggiornando gli attuali riferimenti al D.Lgs. 22/1997 (abrogato dal Dlgs 152/2006).

Raccolta (articolo 5, D.Lgs. 209/2003):

La modifica dell'articolo 5 del D.Lgs. 209/2003 chiarisce che nel caso di cessione di veicolo destinato alla demolizione al concessionario (o al gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato) in occasione dell'acquisto di un altro veicolo, la successiva consegna deve essere fatta a un centro di raccolta "convenzionato" con uno dei produttori di autoveicoli.

Attraverso l'introduzione di un nuovo comma *1-bis*, il provvedimento stabilisce (in scia e nel rispetto dei trenta giorni di termine massimo stabiliti dal comma *8-bis* dell'articolo 6 del D.Lgs. 209/2003 vigente) che il veicolo accettato dal concessionario, con i documenti necessari alla radiazione al PRA, è gestito in regime di "deposito temporaneo" ai fini del successivo trasporto al centro di raccolta.

Con riferimento all'obbligo dei produttori di veicoli di ritirare i veicoli fuori uso, da un lato viene indicato che lo stesso si applica "sull'intero territorio nazionale", dall'altro si prevede l'obbligo dei produttori di dotarsi di un sito internet per le procedure di selezione dei centri di raccolta.

Trattamento dei veicoli fuori uso (articolo 6, D.Lgs. 209/2003):

Tra le varie modifiche dell'articolo 6 del D.Lgs. 209/2003 si segnala, in primis, l'introduzione di un termine ultimo a disposizione degli impianti di trattamento per effettuare la messa in sicurezza del veicolo fuori uso: 7 giorni dalla presa in carico. Viene poi introdotto un obbligo dei produttori di veicoli di assicurare prestazioni ambientali ed efficienza dei centri di raccolta, verificandone MUD, certificazioni (ISO 9001 e 14001), EMAS e altri sistemi di qualità sottoposti ad audit.

Raddoppia (da 5 a 10 anni) il termine di durata dell'autorizzazione all'esercizio delle operazioni di trattamento (ex articolo 208 del D.Lgs. 152/2006).

Reimpiego e recupero (articolo 7, D.Lgs. 209/2003):

Attraverso due modifiche all'articolo 7 del D.lgs. 209/2003, da un lato viene introdotta la possibilità di stipulare tra (varie) associazioni di categoria e il Ministero dell'Ambiente degli accordi di programma "atti al conferimento a sistemi di gestione di filiera", dall'altro si stabilisce l'obbligo per i responsabili degli impianti di trattamento di comunicare il "peso effettivo" dei Veicoli fuori uso all'ingresso del centro di raccolta.

Informazioni per la demolizione (articolo 10, D.Lgs. 209/2003):

Attraverso un'integrazione puntuale all'articolo 10 del D.Lgs. 209/2003, si stabilisce l'obbligo per il produttore del veicolo di mettere a disposizione degli impianti di trattamento, oltre che le informazioni per la demolizione, anche le informazioni per la messa in sicurezza.

Trasmissione di dati e informazioni (articolo 11, D.Lgs. 209/2003):

Attraverso la modifica dell'articolo 11 del D.Lgs. 209/2003 vengono adeguati alla direttiva UE i tempi e i modi delle comunicazioni che il Ministero dell'Ambiente deve inviare alla Commissione Europea (e cancellato un riferimento al "Sistri", a sua volta abolito dal 1 gennaio 2019 dall' art. 6 del D.L. 14 dicembre 2018, n. 135).

Sanzioni (articolo 13, Dlgs 209/2003):

Per la mancata effettuazione della comunicazione MUD si stabilisce, oltre la confermata sanzione amministrativa pecuniaria, anche la sanzione della sospensione dell'autorizzazione (da 2 a 6 mesi). L'inasprimento si applica anche nel caso di comunicazione incompleta/inesatta, ma non nel caso la stessa venga completata/rettificata entro 30 giorni dalla scadenza del termine di presentazione.

Disposizioni transitorie e finali (articolo 15, D.Lgs. 209/2003)

Tra le varie modifiche all'articolo 15 del D.Lgs. 209/2003, si segnalano riduzioni delle garanzie finanziarie (possibili) anche per i centri di raccolta e gli impianti di trattamento certificati UNI EN ISO 14001. Viene poi stabilito l'obbligo, per il gestore del centro di raccolta, di garantire la tracciabilità del commercio delle parti di ricambio recuperate attraverso l'indicazione, sui documenti di vendita, dei ricambi matricolati posti in commercio. Con riferimento alle parti di ricambio attinenti alla sicurezza del veicolo fuori uso, oltre a precisare che possono essere cedute solo agli autoriparatori "per essere riutilizzate", si stabilisce che il compito di certificare l'idoneità e la funzionalità spetta all'impresa di autoriparazione.

Inoltre, c'è un riferimento anche ai **Requisiti relativi ai centri di raccolta dei veicoli fuori uso** (allegato I, Dlgs 152/2006):

tra le dotazioni obbligatorie dei centri di raccolta, viene introdotto l'obbligo di possedere un adeguato sistema di pesatura dei veicoli fuori uso in ingresso, entro il 1° gennaio 2021

Come previsto dalla clausola di invarianza della spesa, dall'attuazione dello schema di decreto in esame non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed agli adempimenti in esso previsti si farà fronte avvalendosi delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, nel rispetto del vincolo stabilito dalla legge di delegazione

La filiera dei veicoli fuori uso

I veicoli fuori uso sono prodotti complessi con diverse tipologie di componenti e materiali (apparecchiature elettriche ed elettroniche, batterie, pneumatici, materiali metallici, compositi e plastiche, tessuti, etc.) talvolta afferenti anche a filiere del riciclo a sé stanti.

Data la complessità del prodotto non è semplice realizzare un sistema di riuso/riciclo efficiente e monitorare il tasso di riciclo dei vari componenti/materiali. D'altra parte si tratta di una potenziale fonte di risorse di rilievo che deve essere valorizzata sia per motivi economici che per motivi ambientali.

Nel 2016 il 78% dei veicoli a fine vita (con un incremento del 7% rispetto al 2015) è stato generato in sei Paesi dell'Unione europea: il 20% nel Regno Unito, il 18% in Francia, il 17% in Italia, il 10% in Spagna, il 7% in Germania (dove è molto presente il fenomeno dell'export dei veicoli) e il 6% in Polonia (Fig. 1, *Italia del Riciclo 2019*).

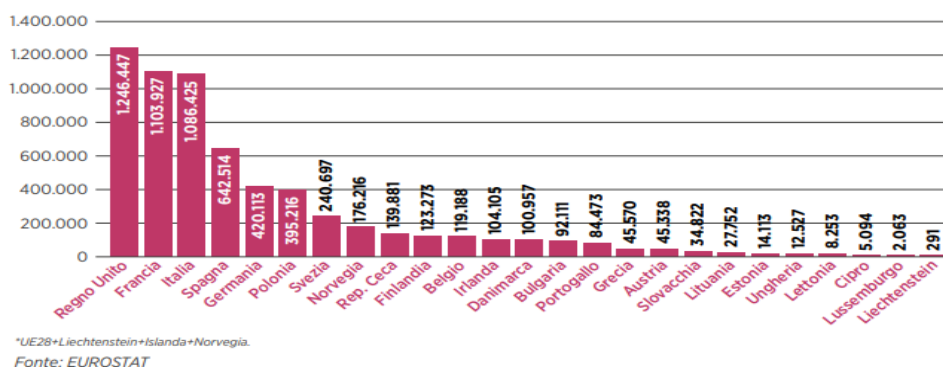


Figura 1. Andamento della generazione di veicoli a fine vita in Europa (t) - 2016

Relativamente alla gestione, nel 2016 si è registrato un decremento del 19% dei quantitativi indirizzati a reimpiego e un incremento del 7% di quelli sottoposti a riciclo e del 6% di quelli complessivamente

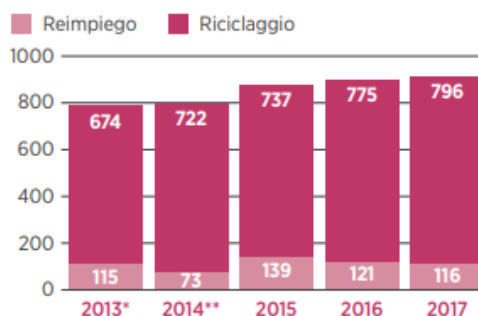
sottoposti a recupero. Il 77% dei veicoli a fine vita sottoposti a recupero è stato gestito in sei Paesi dell'Unione europea: il 21% nel Regno Unito, il 18% in Francia, il 15% in Italia, il 9% in Spagna, l'8% in Germania e il 6% in Polonia. I principali riciclatori, nel 2016, risultano essere il Regno Unito e la Francia, che riciclano rispettivamente una quota pari al 22% e 17% dei quantitativi complessivamente riciclati in Europa, seguiti dall'Italia con il 16%, Spagna, Germania e Polonia con il 9% ciascuna. Nel 2016 ai Paesi Bassi s'imputa la quota maggiore del 34% dei veicoli complessivamente indirizzati a reimpiego in Europa, seguita da Francia (18%), Regno Unito (15%), Spagna (11%) e Germania (8%). Lo scarso reimpiego in Italia è dovuto alle difficoltà dell'export dei ricambi usati che, pur uscendo dal campo di applicazione dei rifiuti, vengono spesso considerati tali dall'Agenzia delle Dogane. In Tabella 1 (*Italia del Riciclo 2019*) l'andamento delle esportazioni di veicoli usati in Italia. Molta attenzione è focalizzata su questo fenomeno con il fine di mettere in atto strumenti di controllo e dissuasione delle esportazioni illecite.

	2013	2014	2015	2016	2017
Veicoli usati esportati all'interno dell'UE	483.042	380.932	397.360	390.746	423.834
Veicoli usati esportati in Paesi terzi	135.764	83.459	33.399	46.735	42.867
Totale	618.806	464.391	430.759	437.481	466.701

Fonte: ISPRA

Tabella 1. Esportazioni dei veicoli usati (n.) – 2013/2017

Tra il 2013 e il 2016, per i quantitativi avviati a riciclaggio si osserva un andamento in costante crescita, mentre per quelli avviati a reimpiego si registra un valore molto basso nel 2014, per poi tornare a crescere nel 2015 (Fig. 2, *Italia del Riciclo 2019*).



*Dati EUROSTAT; **Dati ISPRA

Fonte: Elaborazione Fondazione per lo sviluppo sostenibile su dati EUROSTAT e ISPRA

Figura 2. Andamento del reimpiego e del riciclaggio dei veicoli fuori uso in Italia (kt) – 2013/2017

L'analisi ISPRA delle informazioni relative al trattamento dei veicoli fuori uso in Italia evidenzia che, nel 2017, il numero degli impianti di autodemolizione è di 1.558. In totale, negli impianti censiti, sono state trattate oltre 1 Mt di veicoli, circa 10 kt in più rispetto all'anno 2015. La ripartizione geografica dei veicoli trattati nel triennio esaminato evidenzia un incremento al Nord (+2% rispetto al 2016), più contenuto l'incremento al Sud (+0,2%). Il Nord rimane l'area geografica in cui vengono gestite le quantità più significative di veicoli, 501 kt (46% del totale), mentre 218 kt sono trattate al Sud (20%) e 377 kt al Centro (34%).

Dall'analisi dell'andamento delle percentuali di reimpiego, riciclaggio e recupero, a partire dal 2006, anno in cui ISPRA ha effettuato il primo monitoraggio, emerge che, dopo l'iniziale miglioramento dovuto forse a una risposta positiva dell'intera filiera alla nuova legislazione e ai target europei, nonché a una fase di adattamento rispetto al metodo di dichiarazione delle informazioni, negli anni successivi si assiste a una sostanziale stabilità. Le carenze strutturali registrate si sono, dunque, perpetuate negli anni e nessun progresso si è registrato in particolare per il recupero energetico. Nel 2017 la percentuale di reimpiego e riciclaggio è costante rispetto all'anno precedente e al di sotto del target dell'85% previsto per il 2015 dall'art. 7, comma 2, del D.Lgs. 209/2003. Decisamente lontano, invece, appare il target del 95% previsto al 2015 per il recupero totale a causa dell'assenza di forme di recupero energetico che compromette pesantemente la possibilità di raggiungimento del target complessivo di recupero (Fig. 3, *Italia del Riciclo 2019*). Il rifiuto prodotto dagli impianti di frantumazione, il car fluff, rappresenta la frazione principale avviata a smaltimento e costituisce uno tra i maggiori problemi dell'intera filiera. Una corretta decontaminazione degli autoveicoli, viste le caratteristiche di potere calorifico possedute dal fluff, costituito essenzialmente da materiali organici, ne consentirebbe un efficace recupero energetico.

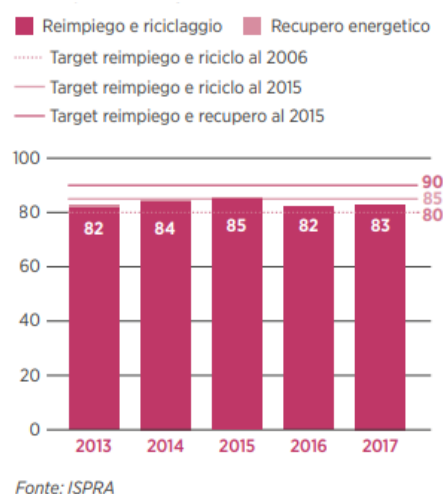


Figura 3. Percentuale di recupero veicoli fuori uso rispetto ai target normativi (%) – 2013/2017

Si riportano di seguito le principali criticità evidenziate nel Rapporto Italia del Riciclo 2019 all'interno della filiera inerente il recupero/reimpiego/trattamento dei veicoli fuori uso:

- Esportazione illegale di veicoli fuori uso: sottrae grandi quantità di materiale ai centri di demolizione (mancata immissione nel mercato di ricambi usati e centinaia di migliaia di tonnellate di rottami di ferro necessari all'industria siderurgica nazionale). Inoltre, non sempre il veicolo radiato per esportazione viene reimmatricolato all'estero, in certi casi nemmeno esportato, andando a eludere la normativa fiscale, di responsabilità civile e ambientale. Spesso, infatti, questi veicoli vengono utilizzati per ricavare parti di ricambio che vanno ad alimentare i mercati illeciti a discapito anche della sicurezza dei veicoli stessi.
- Mancanza di garanzie delle condizioni di mercato per gli operatori del settore che hanno investito in interventi di miglioramento delle strutture e procedure e si trovano a dover subire la concorrenza di quei soggetti che operano ai margini della legalità e che evadono il rispetto della stringente normativa sui rifiuti.
- Peggioramento del livello qualitativo dei veicoli fuori uso in ingresso dei centri di demolizione/raccolta a causa della precedente cannibalizzazione dei pezzi di ricambio più pregiati e successiva vendita attraverso mercato sommerso.
- Progettazione, costruzione e assemblaggio delle componenti in maniera tale da rendere inefficaci le operazioni di recupero/riciclo.
- Presenza di micro-impianti che non sono dotati delle BAT (Best Available Techniques) e non hanno tecnologie che consentano un recupero spinto dei rifiuti derivanti dalla frantumazione di veicoli fuori uso e rottami metallici.
- Assenza del recupero energetico dello scarto denominato fluff, derivante dalla frantumazione dei veicoli fuori uso e avviato principalmente a smaltimento presso discariche nazionali.
- Mancanza di un regime Responsabilità Estesa del Produttore definito in tutti i suoi molteplici aspetti e accompagnato da un corrispondente sistema sanzionatorio.
- Mancanza di dati uniformi sulle quantità raccolte: molti centri di raccolta/demolizione mancano delle pesi in ingresso, pertanto i pesi dei veicoli o delle loro parti vengono stabiliti mediante dati della casa madre di produzione e/o da catalogo.

Posizione di ENEA e motivazioni

ENEA possiede competenze di rilievo nazionale ed internazionale nel campo dell'economia circolare e da decenni supporta imprese e PA nella transizione verso un modello economico più circolare. Proprio

grazie a tali competenze ENEA è stata selezionata dalla Commissione Europea come unico membro italiano nel **gruppo di coordinamento della Piattaforma Europea dell'Economia Circolare (ECESP)** e, quale hub nazionale **presiede e coordina la Piattaforma Italiana dell'Economia Circolare (ICESP, www.icesp.it)**, con oltre 95 membri rappresentanti di settore produttivo, istituzioni, organizzazioni di ricerca e società civile. Le attività di ENEA riguardano lo sviluppo ed implementazione di tecnologie e strumenti per l'uso e la gestione efficiente di materiali, rifiuti e acqua in ambito urbano e industriale e la chiusura dei cicli nelle filiere produttive.

ENEA inoltre **presiede la Commissione Tecnica UNI (UNI CT 57) relativa a standard e indicatori per l'Economia Circolare e rappresenta l'Italia nella omologa Commissione Tecnica ISO (ISO TC 323)**.

Le attività di ENEA riguardano lo sviluppo ed implementazione sul territorio di tecnologie, metodologie e strumenti per l'uso e la gestione efficiente di materiali, rifiuti e acqua in ambito urbano e industriale e la chiusura dei cicli nelle filiere produttive.

Le competenze di ENEA sulle filiere dei prodotti complessi sono multidisciplinari ed estese all'intera catena di valore. In particolare ENEA opera con approccio integrato multidisciplinare mediante gruppi interdipartimentali con competenze verticali che coprono tutte le fasi del ciclo di vita (materiali, progettazione, *second life*, gestione fine vita) e competenze trasversali relative alla valutazione di sostenibilità, circolarità, rischio per la salute umana e per l'ambiente, modelli di business innovativi.

Per quanto riguarda nello specifico il tema della gestione dei veicoli a fine vita, possiede competenze multidisciplinari per il riciclo delle diverse tipologie di componenti e materiali.

In merito alle apparecchiature elettriche ed elettroniche, ENEA sviluppa ed implementa tecnologie di processo basate sull'idrometallurgia per il recupero selettivo di metalli strategici e ad elevato valore aggiunto. Inoltre ENEA possiede il know how e le infrastrutture per sviluppare processi di riciclo chimico come la pirolisi sul car fluff per la produzione di combustibili alternativi o aumentare il valore delle plastiche presenti negli autoveicoli a fine vita grazie al riciclo in prodotti ad elevato valore aggiunto. Anche il recupero energetico del car fluff, come ultima opzione nella gerarchia dei rifiuti, è stato ampiamente studiato da ENEA fin dagli anni 90. È stato valutato che il trattamento per il recupero energetico di questa frazione permetterebbe di migliorare significativamente le prestazioni di recupero e riciclo ormai ferme da 10 anni al 82-83% del peso medio per veicolo trattato.

Infine, ma non per importanza, in linea con l'approccio all'eco-progettazione finalizzata alla gestione del fine vita dei prodotti complessi, ENEA realizza interventi mirati in fase di progettazione delle componenti automobilistiche che possono portare a un incremento della quantità e della qualità delle

frazioni recuperate. Si menzionano a tal riguardo il progetto europeo Cradle-to-Cradle Composites relativo allo sviluppo e realizzazione di materiali compositi interamente riciclabili per il settore automotive ed il progetto ECOCARBONIO - Circular Economy For The Carbon Fiber Industry finanziato dalla Regione Lombardia nell'ambito del POR FESR 2014_2020 relativo allo sviluppo di nuovi filati, tessuti e compositi a base di fibre di carbonio riciclate da sfridi e/o recupero termico, ingegnerizzati per parti e prodotti nuovi, di alto valore e ad alte prestazioni per uso tecnico e industriale.

L'Economia Circolare è un modello economico volto alla chiusura dei cicli, che, attraverso l'innovazione e la collaborazione, segue i principi della rigenerazione dei materiali e della creazione di valore nei processi, nei prodotti e nei servizi promuovendo il prolungamento del ciclo di vita dei prodotti e delle risorse. Tale modello ha lo scopo di ottimizzare la produzione di beni, ridurre i consumi, gli scarti e i rifiuti, basandosi su approcci partecipativi che tengano in conto orizzonti temporali più estesi del breve termine.

La transizione verso l'economia circolare necessita di strumenti tecnologici, metodologici e normativi che promuovano l'uso e la gestione efficiente delle risorse a la chiusura del ciclo nelle varie fasi della catena del valore, garantendo in particolare una gestione dei rifiuti in accordo alle priorità della gerarchia (riutilizzo, riciclo, recupero e valorizzazione).

La chiusura del ciclo può e deve infatti avvenire a vari livelli nel ciclo di vita dei prodotti e dei materiali, come evidenziato nella figura sottostante (Fig. 4), il reimpiego ed il recupero sono strumenti molto potenti di prevenzione della produzione dei rifiuti e di valorizzazione delle risorse.

A tal proposito lo schema di decreto prevede che le associazioni di categoria dei produttori dei veicoli, le associazioni di categoria delle imprese che effettuano il riciclaggio ed il recupero possano stipulare, con il Ministero dell'ambiente, accordi di programma diretti al conferimento di particolari rifiuti (per esempio plastiche e vetri) a sistemi di gestione di filiera, istituiti ai sensi del decreto legislativo n. 152/2006, già organizzati per il recupero di rifiuti affini.

Ai fini della tracciabilità e dell'efficientamento della filiera, risulta sicuramente apprezzabile anche la proposta di modifica degli articoli 6, 7 ed 8, che favoriscono politiche di sostegno per il recupero ed il commercio delle parti di ricambio recuperate in occasione dello svolgimento delle operazioni di trattamento del veicolo fuori uso effettuate in un centro di raccolta autorizzato e nel rispetto ambientale, che ne deve garantire la tracciabilità, e che per le parti di ricambio attinenti la sicurezza dei veicoli, possono essere cedute in maniera tracciabile solo a esercenti attività di autoriparazione.

Rimane pertanto l'esigenza di garantire tracciabilità e qualità dei prodotti provenienti dalla filiera di

recupero: ciò è stabilito nel decreto nella parte in cui *i soggetti che effettuano le attività di raccolta, trasporto e trattamento dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti e materiali comunicano annualmente i dati relativi ai veicoli fuori uso ed ai pertinenti materiali e componenti sottoposti a trattamento, nonché i dati relativi ai materiali, ai prodotti ed ai componenti ottenuti ed avviati al reimpiego, al riciclaggio e al recupero, utilizzando il modello unico di dichiarazione.*

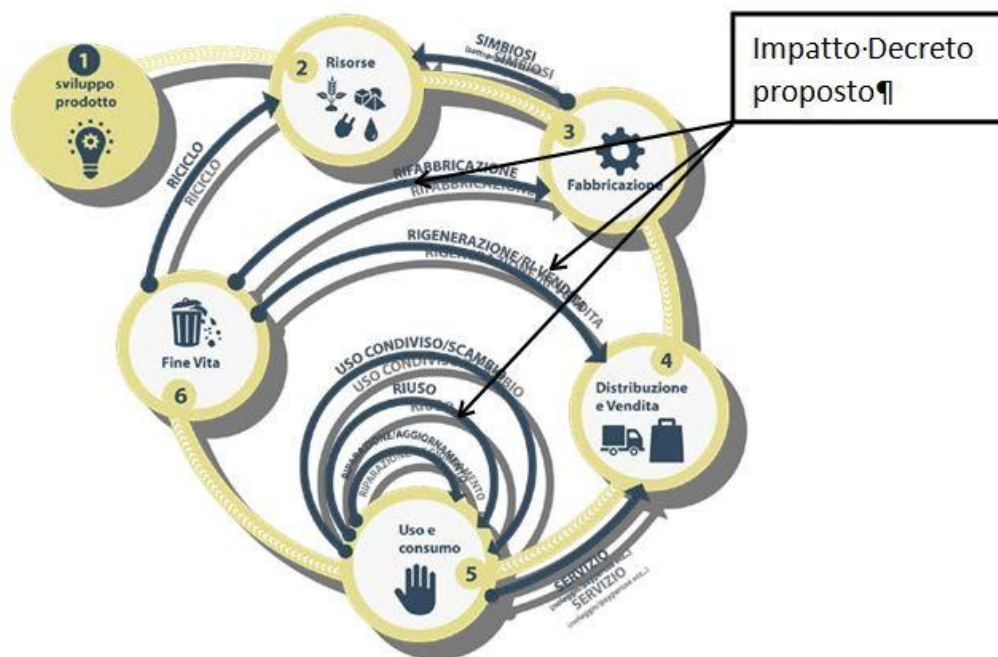


Figura 4: Chiusura dei cicli nella catena di valore di prodotti e materiali (Elaborazione ENEA).

Pertanto, coerentemente con le finalità del presente schema di decreto, date le criticità evidenziate sul settore, appare opportuno potenziare maggiormente sistemi di controllo e sanzionatori finalizzati ad ostacolare quel mercato illegale che sottrae in modo celato “valore” alla filiera dei veicoli fuori uso e al tempo stesso incentivare il recupero energetico della frazione car fluff, permettendo di migliorare significativamente le prestazioni di recupero e riciclo in questo settore.

In conclusione, lo schema di decreto in esame, che richiede di coniugare la chiusura dei cicli (che porta indubbi vantaggi di carattere economico, ambientale e sociale) con la salvaguardia della salute e dell’ambiente, è uno dei tasselli essenziali per la transizione verso un’economia circolare.

La proposta intende infatti facilitare le operazioni sul mercato del recupero dei veicoli fuori uso, mediante una definizione chiara di ruoli e responsabilità di tutti gli attori coinvolti nella filiera. Inoltre la maggiore tracciabilità nella filiera presente nello schema di decreto, garantirebbe un maggiore

controllo e trasparenza sulla situazione in essere del relativo mercato, ostacolando le infiltrazioni illecite ad oggi molto presenti sul mercato.

Non da ultimo la massimizzazione il riciclaggio ed il recupero dei materiali e dei componenti, nel rispetto della gerarchia dei rifiuti, anche mediante recupero energetico (ad es. *car fluff*), ove non fosse possibile quello di materia, consentirebbe di migliorare significativamente le prestazioni di recupero e riciclo in questa filiera.

ENEA esprime parere favorevole alle proposte del Decreto in esame che risultano coerenti con il principio di allungamento del tempo di permanenza delle risorse nel ciclo produttivo in linea con il modello di economia circolare.