Nota esplicativa Airp-Assogomma 7 febbraio 2003 (Dm 9 gennaio 2003 - pneumatici ricostruibili)

Oggetto: Pneumatici ricostruibili - Caratterizzazionee normativa applicabile - Esclusione dal Nuovo Catalogo Cer - Dm 9 gennaio 2003

Con la presente nota esplicativa, le due Associazioni Industriali interessate, Airp per i pneumatici ricostruiti ed Assogomma per i pneumatici nuovi, intendono effettuare una breve messa a punto dell'evoluzione della normativa sui rifiuti in relazione ai pneumatici. Nello stesso tempo, forniscono a tutti gli operatori dei settori interessati alcune linee per la gestione dei pneumatici ricostruibili, con riserva di diffondere non appena possibile istruzioni più dettagliate.

Il nuovo codice Cer. Si richiama innanzitutto la lista dei rifiuti di cui al nuovo Catalogo Europeo dei Rifiuti (Cer), emanato con decisione 2000/532/Ce e vigente dal 1° gennaio 2002, ai sensi del regolamento Ce 2557/2001. Esso è stato contestualizzato nel nostro ordinamento dalla Direttiva 9 aprile 2002 del Ministero dell'ambiente ed ha sostituito, dal gennaio 2002, gli allegati A e D del Dlgs 5 febbraio 1997, n. 22 ("Decreto Ronchi").

Il Cer reca un elenco armonizzato di rifiuti e quindi una loro classificazione, seppur con l'avvertenza che l'inclusione di un determinato materiale nell'elenco non significa che esso sia necessariamente un rifiuto, mentre la classificazione del materiale come rifiuto si applica solo se lo stesso risponde alla definizione di rifiuto di cui alle norme di legge.

Tutto ciò premesso, in ordine ai rifiuti da pneumatico, il nuovo Cer ha modificato la precedente voce "pneumatici usati" nella più corretta voce "pneumatici fuori uso", di cui al codice 16 01 03, adeguandola alla analoga definizione, veicoli fuori uso, già esistente nel vecchio Cer. Pertanto come prima era indiscutibile che un veicolo usato non potesse essere considerato rifiuto a priori, in mancanza del pre-requisito dell'essere fuori uso e cioè dell'essere giunto alla fine della sua vita utile (end of life vehicle nel testo inglese), adesso, anche per i pneumatici viene utilizzata la medesima espressione. Un pneumatico usato che non sia ancora fuori uso non può quindi essere considerato rifiuto, a meno che non esistano le altre condizioni di legge per essere considerato tale (abbandono ect).

La legge 31 luglio 2002, n. 179. In conseguenza di ciò, il legislatore, con legge 31 luglio 2002, n. 179, all'articolo 23, nell'apportare una serie di integrazioni al decreto Ronchi (Dlgs 5 febbraio 1997, n. 22), ha modificato altresì l'allegato A dello stesso decreto legislativo (vecchio codice Cer), introducendo così a livello nazionale, la dizione "pneumatici fuori uso" di cui si è detto ed ha autorizzato il Ministero dell'ambiente ad apportare le conseguenti modifiche ed integrazioni al Dm 5 febbraio 1998 che, al punto 10,3 dell'allegato 1 sub allegato 1 elencava ancora i pneumatici ricostruibili tra i rifiuti non pericolosi sottoposti a procedure semplificate di recupero.

Il Dm 9 gennaio 2003. Adesso, considerato che, alla luce della definizione di rifiuto contenuta nel nuovo codice Cer (pneumatici fuori uso) e riportata nella su indicata legge 31 luglio 2002, n. 179, i pneumatici ricostruibili, analogamente alle autovetture ricondizionabili o riparabili, non possono essere considerati rifiuti a priori, bensì prodotti ancora in uso, il Ministero dell'ambiente, con Dm 9 gennaio 2003, ha dato seguito all'invito rivoltogli dal Legislatore e ha soppresso la voce 10,3 del suddetto allegato del Dm 5 febbraio 1998. È stato così posto rimedio all'inesatto inserimento dei pneumatici ricostruibili, che rifiuti non sono, nella categoria dei rifiuti recuperabili in procedura semplificata.

Risulta adesso del tutto evidente che, anche sotto l'aspetto giuridico formale, i pneumatici ricostruibili non possono essere più considerati rifiuti ma prodotti usati da sottoporre ad un vero e proprio intervento manutentivo, concepito dal costruttore sin dalla progettazione e oggetto di norme ECE-ONU, del tutto assimilabile a quello di rettifica e riparazione dei motori o di altre parti di autoveicolo, nell'industria

dell'autotrasporto.

Ai fini gestionali, va quindi fatta la distinzione tra pneumatici fuori uso (destinati allo smaltimento e recupero) e pneumatici destinati alla ricostruzione. I primi sono rifiuti e come tali soggetti a tutti gli adempimenti per essi previsti. Di essi però non ci occuperemo in questa sede, essendo il nostro intento quello di trarre le problematiche inerenti i pneumatici destinati alla ricostruzione, pneumatici che non sono soggetti ai vincoli previsti per i rifiuti.

Va riconfermata la buona prassi esistente di tenere fisicamente distinti i due flussi e di gestire i pneumatici destinati alla ricostruzione con tutte quelle cautele atte a preservare la loro ricostruibilità. Essi vanno, ad esempio, ordinatamente stoccati e nella loro movimentazione va escluso l'impiego di benne a polipo.

Inoltre, tali pneumatici devono essere gestiti in modo tale che il loro destino sia monitorato documentalmente, utilizzando a tal fine supporti e scritture aziendali in uso.

A. Pneumatici avviati alla ricostruzione in conto lavorazione. Per questa modalità, la predetta esigenza di documentazione è assicurata dalle procedure in atto che, in linea di massima, si svolgono nel modo che segue:

1. il pneumatico avviato alla ricostruzione è accompagnato da un documento di trasporto, contenente l'indicazione del tipo e del numero di pezzi nonché la specificazione "conto lavorazione";
2. i dati desunti dal suddetto documento, ai sensi dell'articolo 53 del Dpr 26/10/1972, n. 663 sulla "Istituzione dell'IVA" vengono registrati, in genere, mediante un sistema informatico, su un registro in conto lavorazione (e/o attraverso bollettari), con l'assegnazione di un numero di lavorazione che permette di individuare il bene in tutte le fasi della lavorazione e di collegarlo al richiedente del servizio;
3. sul registro vengono riportati in dettaglio dati come: il committente, i dati identificativi del pneumatico, il numero di lavorazione e, effettuata la fatturazione, gli estremi della fattura;
4. all'atto della riconsegna, il pneumatico ricostruito è accompagnato dal documento di trasporto e/o dalla fattura che precisano la natura, qualità e quantità dei beni, a chiusura del conto lavorazione.

B. Pneumatici acquistati dal ricostruttore per l'avvio alla ricostruzione. In questa fattispecie, sono ricompresi i pneumatici ricostruibili acquisiti dai ricostruttori secondo le diverse tipologie contrattuali in atto. Anche in assenza di specifici vincoli di legge, è opportuno che i pneumatici, anche in questi casi, siano accompagnati, comunque, da idonea documentazione (come ad esempio fattura o DDT o altro documento) nella quale siano indicati il mittente, il destinatario, la descrizione e la quantità di pneumatici. Nel suddetto documento è opportuno che il mittente dichiari che i pneumatici sono ricostruibili e destinati alla ricostruzione.

È opportuno poi che della suddetta documentazione venga tenuta, come già precisato, un'idonea evidenza presso le unità operative dei soggetti interessati; ciò al fine di porre in essere comportamenti di massima trasparenza e di fattiva collaborazione con gli organi preposti al controllo.

Resta fermo che il pneumatico che non superi i controlli tecnici durante le varie fasi del processo e che venga quindi scartato, è da considerare rifiuto e come tale dovrà essere gestito.

Lì, 7 febbraio 2003

AIRP - ASSOGOMMA