



# Pneumatici Fuori Uso: non solo un problema ambientale

**I**l ministero dei Trasporti ha portato quest'anno, dal 15 maggio al 15 giugno, il termine ultimo per l'uso di pneumatici invernali con codice di velocità inferiore a quello indicato sul libretto, accogliendo così la richiesta di proroga del cambio gomme avanzata dalle associazioni di categoria e dal Presidente ASAPS, Giordano Biserni, lo scorso 15

aprile.

Il tutto per evitare difficoltà al settore dopo i due mesi di lockdown dovuti all'emergenza coronavirus e scongiurare assembramenti di persone presso i gommisti, dove si lavora in locali spesso piccoli e con poca aereazione, per la necessità di adempiere alla scadenza di legge, dando così un maggior arco temporale per svolgere il cambio gomme.

Si calcola che ogni anno in Italia arrivino a fine vita circa 380.000 tonnellate di pneumatici, che vengono staccati dalle autovetture, mezzi a due ruote, camion, autocarri, fino ai grandi mezzi industriali e agricoli.

A seguito della previsione di cui all'art. 6 del D.lgs. nr. 36 del 2003, in attuazione della direttiva comunitaria 1999/31/CE, è vietato l'invio in discarica degli pneumatici fuori uso (PFU) interi o triturati<sup>1</sup>, mentre è possibile per gli pneumatici per biciclette e quelli con diametro esterno superiore a 1400 mm. I PFU rientrano, per previsione legislativa, nelle "particolari categorie di rifiuti" di cui al Titolo III della Parte Quarta

del D.lgs. nr. 152/2006 (Testo Unico Ambientale) e la loro gestione è pertanto sottoposta a disposizioni specifiche e particolari. Proprio per questo l'art. 228 dello stesso decreto prevede uno schema di gestione degli pneumatici fuori uso fondato sul sistema della responsabilità estesa del produttore del prodotto<sup>2</sup>, il quale deve farsi carico della copertura finanziaria dei costi della gestione dei rifiuti che ne derivano e organizzare, singolarmente o in forma associata, sistemi di raccolta e/o ritiro separati dagli altri flussi di rifiuti in modo da garantire una maggiore efficienza e un miglior risultato delle successive operazioni di riciclo e recupero.

Al fine pertanto di ottimizzare il recupero degli pneumatici fuori uso e ridurre la formazione anche attraverso la ricostruzione, si istituisce l'obbligo per i produttori e gli importatori di pneumatici di provvedere, singolarmente o in forma associata e con periodicità almeno annuale, alla gestione di quantitativi di pneumatici fuori uso pari a quelli dai medesimi immessi sul mercato e destinati alla vendita sul territorio nazionale.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'obbligo di cui al comma 1 dell'art. 228, il comma 2 ha previsto che in tutte le fasi della commercializzazione delle diverse tipologie di pneumatici sia indicato in fattura il contributo a carico degli utenti finali necessario alla gestione del PFU. Si tratta in sostanza di una sorta di tassa anticipata che viene pagata dal consumatore

al momento dell'acquisto degli pneumatici, i cui proventi sono destinati a coprire lo smaltimento "futuro" degli stessi nel momento in cui saranno sostituiti e smaltiti come rifiuti nella categoria dei PFU.

Il trasferimento all'eventuale struttura operativa associata, da parte dei produttori e importatori di pneumatici che ne fanno parte, delle somme corrispondenti al contributo per la gestione, calcolato sulla quantità degli pneumatici immessi sul mercato nell'anno precedente, costituisce adempimento dell'obbligo di cui al comma 1 con esenzione del produttore o importatore da ogni relativa responsabilità. Da ricordare che un "contributo" viene addebitato anche agli acquirenti di veicoli nuovi da parte dei rivenditori di automobili, i quali a sua volta lo versano in un fondo gestito dall'Automobile Club Italia (ACI) creato per la raccolta dei PFU derivanti dalla demolizione di veicoli a fine vita, ai quali si applica il D.lgs. nr. 209 del 2003, in attuazione della Direttiva 2000/53/CE o il disposto dell'art. 231 del Testo Unico Ambientale.

Gli obblighi di cui all'art. 228 del D.lgs. nr. 152/2006 trovano la loro attuazione nel Decreto 19 novembre 2019, nr. 182 del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, entrato in vigore il 23.04.2020<sup>3</sup>, con il quale è stato adottato il Regolamento recante la disciplina dei tempi e delle modalità attuative dell'obbligo di gestione degli pneumatici fuori uso, ai sensi dell'art. 228, comma 2, del D.lgs. 3 aprile 2006, n.152. Il Regolamento ha aggiornato la definizione ufficiale di "pneumatici", intendendo questi ultimi come i "...componenti delle ruote dei veicoli costituiti da un involucro elastico di gomma, rinforzato da tele, reti metalliche o altri materiali, destinato a contenere fluidi in pressione ovvero camere d'aria". Nello stesso Regolamento si trova anche la definizione di pneumatici fuori uso (PFU), che sono quelli "...rimossi dal loro impiego a qualunque punto della loro vita, dei quali il detentore si disfi, abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi, e che non sono fatti oggetto di ricostruzione o di successivo riutilizzo". Viene definita poi la figura del "generatore di PFU", cioè "la persona fisica o giuridica che, nell'esercizio della sua attività imprenditoriale, genera PFU". In concreto tale figura è riconducibile al soggetto che effettua a titolo professionale la sostituzione degli pneumatici (gommista). Pertanto, alla luce della normativa generale sui rifiuti e di settore, la gestione degli pneumatici fuori uso è a carico del gommista, che effettua anche l'attività di riparazione, sostituzione e montaggio degli PFU generati da tale attività imprenditoriale. Spetta al gommista valutare se lo pneumatico possa essere destinato alla ricostruzione, senza assumere la qualifica di rifiuto, oppure debba essere considerato PFU (e come tale rifiuto speciale non pericoloso) da avviare a recupero/smaltimento affidandolo al Servizio nazionale di riferimento. Ne consegue che, sia la valutazio-

ne sulla possibile ricostruzione, sia l'affidamento al Servizio nazionale per il recupero/smaltimento non competono al privato cittadino, in quanto tali attività devono essere esercitate nell'ambito di un'attività imprenditoriale.

Nel decreto in vigore dal 23 aprile scorso sono previsti inoltre obblighi più stringenti di raccolta per scongiurare il rischio di abbandono nell'ambiente. Il sistema di gestione descritto non si applica agli pneumatici per bicicletta, alle camere d'aria, ai relativi protettori e alle guarnizioni in gomma, nonché agli pneumatici per aeroplani e aeromobili in genere.

Il corretto smaltimento del PFU non è solo importante per la tutela dell'ambiente. Tale prodotto ha anche una sua valenza nell'ambito delle normative nazionali e comunitarie<sup>4</sup> nel quadro delle misure e degli interventi per la promozione dell'uso di energia da fonti rinnovabili, tra le quali la biomassa, poiché i PFU vi rientrano come "...parte biodegradabile dei rifiuti industriali e urbani". Sono infatti previsti incentivi anche per la produzione di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili diversi dal fotovoltaico, come nel caso dei cosiddetti "impianti ibridi", cioè quegli impianti in cui è ammessa come combustibile una certa percentuale di PFU, trattati congiuntamente ai rifiuti urbani e ai rifiuti speciali definiti in una apposita Tabella. In tali impianti l'incentivo può raggiungere il 51% dell'energia prodotta, mentre in caso di uso esclusivo di PFU l'incentivo sarà più basso, ma comunque dell'ordine del 35%. Tali disposizioni sono state emesse per favorire un impiego massiccio degli pneumatici fuori uso nella produzione di energia elettrica.

Questa tipologia di rifiuto, sotto forma di polverino, può essere inoltre riutilizzata per sottofondi stradali, pavimentazioni sportive, pannelli fonoassorbenti, arredo urbano e decine di altri usi. Il polverino con diametro molto piccolo può essere inoltre miscelato ad asfalti e cementi migliorandone le proprietà meccaniche. Inoltre l'avvio al riciclo degli PFU derivanti dai veicoli a fine vita può consentire un risparmio notevole di CO<sub>2</sub> immessa nell'aria<sup>5</sup>.

Il mercato delle *materie prime seconde*<sup>6</sup> derivanti da PFU in Italia stenta ancora a decollare soprattutto a causa dello scarso impiego del polverino negli asfalti, differentemente da altri Paesi in cui è sempre più diffuso grazie a politiche di "green procurement" più efficaci.

Nonostante le stringenti norme nel settore e gli incentivi posti in essere per favorire il corretto smaltimento dei PFU, esistono fenomeni di illegalità che incidono sul mercato degli pneumatici. Questi fenomeni si manifestano sia nella filiera della compravendita degli pneumatici nuovi e usati, comprese le attività di ricambio, riparazione e riuso, sia nella raccolta e gestione degli pneumatici a fine vita. Queste pratiche illegali danneggiano le aziende sane e



gli operatori onesti e nello stesso tempo mettono in pericolo l'ambiente attraverso gli smaltimenti illeciti<sup>7</sup>.

L'Osservatorio sui flussi illegali di pneumatici e PFU in Italia stima nel suo ultimo rapporto<sup>8</sup>, che gli pneumatici messi illegalmente in commercio sia tra le 30.000 e 40.000 tonnellate annue, i quali oltre ai possibili danni ambientali dati da un eventuale smaltimento irregolare degli stessi e all'eventuale minor sicurezza dei mezzi su cui vengono montati, perché spesso privi di certificazioni atte a garantirne l'efficienza e l'efficacia, generano mancati ricavi relativi al contributo ambientale stimabili in circa 12 milioni di euro ed un evasione Iva valutabile in circa 80 milioni di euro. Di questi PFU illegali, non coperti da contributo ambientale, parte rientreranno forzatamente nel circuito legale e verranno smaltiti nell'ambito della responsabilità estesa del produttore, il resto alimenterà il fenomeno dell'abbandono incontrollato di PFU, con inquinamento e rischi per la salute pubblica<sup>9</sup>.

Questa massa di pneumatici messi in commercio illegalmente ha diverse fonti di alimentazione: il mercato nero, i furti e il commercio elettronico. Il fenomeno dei furti di pneumatici nuovi, probabilmente su commissione, è risultato in crescita negli ultimi mesi del 2019. Gli pneumatici rubati vanno ad alimentare il mercato nero o vengono piazzati attraverso la vendita on line. Vi sono poi le partite di pneumatici che giungono da paesi esteri e spariscono poco dopo il loro ingresso sul territorio nazionale, attraverso la distruzione dei documenti di accompagnamento una volta che il carico arriva a destinazione senza "intoppi" (controlli in itinere da parte delle forze di polizia). Queste partite alimentano il mercato nero e sono vendute anche attraverso piattaforme on line, sui social o presso locali privati da parte di soggetti completamente sconosciuti al fisco. Questi pneumatici, una volta raggiunto il fuori uso, entreranno nel circuito dello smaltimento illegale o finiranno



per gravare nel circuito ufficiale di raccolta.

Per quanto concerne il commercio on line dei ricambi e delle gomme nuove, lo stesso è in continua crescita, tanto che nel 2018 l'incremento del commercio elettronico di pneumatici è stato del 29%, con un valore di oltre 652 milioni di euro. Lo stesso web si conferma però anche il nuovo fronte per la commercializzazione di gomme in evasione di Iva e contributo ambientale. Gli acquisti in nero di prodotti sul mercato elettronico tramite i canali B2C (*business to consumer*) sono in costante ascesa, ingenerando negli Stati membri dell'Unione, secondo la stima della Commissione europea, un'evasione d'imposta di 5 miliardi di euro di mancati incassi. A questa va aggiunta l'evasione delle imposte generata da operatori presenti sul territorio attraverso la creazione di frodi carosello per mezzo di società *cartiere*, così nominate perché prive di struttura aziendale e in genere intestate a prestanome, che vengono create per emettere fatture false e consentire, a chi le frappa nella filiera della commercializzazione degli pneumatici, l'evasione dell'Iva e delle imposte

sui redditi, spesso per importi di diversi milioni di euro. La frode carosello permette a tali soggetti di vendere a prezzi altamente concorrenziali sul mercato, mettendo in crisi gli operatori onesti del settore. I dati inerenti la categoria dei gommisti evidenzia poi che uno su quattro opera fuori norma e circa uno su dieci in maniera completamente abusiva, non essendo nemmeno iscritto in Camera di Commercio<sup>10</sup>. Sul fronte del traffico dei rifiuti la gomma e i PFU sono tra le tipologie maggiormente interessate dai sequestri effettuati dai funzionari doganali, insieme alle forze di polizia, in ingresso sul territorio nazionale. Si tratta principalmente di flussi illeciti fatti transitare via mare, attraverso container dove i PFU (interi o grossolanamente frantumati senza alcuna precauzione) vengono fatti passare, irregolarmente, come semplici pneumatici usati o come scarti o avanzi di gomma<sup>11</sup>.

Il Decreto 19 novembre 2019 nr. 182 del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ha recepito alcuni suggerimenti degli operatori del settore, prevedendo misure volte a porre un primo argine alle fattispecie illecite segnalate<sup>12</sup>.

Per contrastare i gestori anonimi di siti di e-commerce che pongono in vendita pneumatici per autoveicoli, è stata introdotta la figura del “*rappresentante autorizzato*”, che vincola i produttori e gli importatori di pneumatici con sede legale all'estero – come ad esempio le piattaforme web – ad avere una figura giuridica responsabile degli obblighi di gestione dei PFU, come avviene per tutti gli operatori del settore sul territorio nazionale.

Il decreto disciplina poi i tempi e le modalità attuative dell'obbligo dei produttori o degli importatori di pneumatici di provvedere, singolarmente o in forma associata, alla gestione di quantitativi di pneumatici fuori uso (PFU) per un numero pari a quello degli pneumatici dai medesimi immessi sul mercato e destinati alla vendita in Italia. Inoltre i soggetti autorizzati alla gestione di pneumatici fuori uso, sia in forma associata che in forma individuale<sup>13</sup>, dovranno garantire la raccolta su tutto il territorio nazionale e non soltanto, come è avvenuto in precedenza, in alcune aree. Viene previsto un obbligo di rendiconto al ministero dell'Ambiente, ogni 6 mesi, dei quantitativi raccolti in tale periodo e per ciascuna macroarea geografica, in base ai parametri stabiliti nel decreto. I soggetti di gestione individuali degli pneumatici fuori uso, al pari dei soggetti di gestione in forma associata, saranno tenuti agli obblighi di comunicazione e informazione al Ministero e dovranno dimostrare di avere un sistema strutturato per la gestione del recupero dei PFU e di poter garantire gli obblighi di raccolta degli stessi su tutto il territorio nazionale.

Con il Regolamento di cui al Decreto 19 novembre 2019, nr. 182, la gestione dei PFU sarà organizzata secondo le tipologie di pneumatici immessi sul mercato l'anno precedente, in base alle relative categorie (di grandi dimensioni, medie oppure piccole), in modo da uniformare gli obblighi di raccolta fra tutti i soggetti, evitando che vengano servite aree di più facile accesso (perché di minor costo) a discapito di altri territori dove le caratteristiche geomorfologiche rendono il ritiro molto costoso (si pensi ad aree impervie, montuose, con ridotta circolazione e dotazione infrastrutturale, ecc.), oppure che venga preferita la raccolta di determinate tipologie di pneumatici fuori uso per cui è più semplice ed economica la gestione, come nel caso di autovetture o moto, evitando le gomme grandi come quelle per l'agricoltura o il movimento terra. I gestori saranno obbligati anche a rispondere alle richieste di raccolta dei PFU da parte dei gommisti in base all'ordine di arrivo delle stesse, senza accordare preferenze o priorità ad un cliente piuttosto che ad un altro. Sono stati inoltre previsti il registro nazionale di produttori e importatori, la gestione dei PFU derivanti da demolizione dei veicoli a fine vita, il sistema sanzionatorio per le violazioni allo stesso Regolamento.

Infine una buona notizia per i consumatori: gli eventuali avanzi economici di fine anno dovranno essere utilizzati per ridurre l'importo del contributo ambientale legato all'acquisto di pneumatici nuovi e non solo per interventi “straordinari” di gestione dei PFU come era in precedenza. ■

**\*Ten. Col. Guardia di Finanza**

#### Note

1- Per i pneumatici triturati il divieto opera dal 16 luglio 2016.

2 - Il concetto di responsabilità estesa del produttore del prodotto trae origine, nel nostro ordinamento, dall'articolo 178-bis del D.lgs. nr. 205 del 2010, disposizione emessa in attuazione della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008. Per produttore del prodotto si intende qualsiasi persona fisica o giuridica che professionalmente sviluppi, fabbrichi, trasformi, tratti, venda o importi prodotti.

3 - Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

4 - Vds la direttiva 2009/28/CE e il D.lgs. nr. 28 del 2011.

5 - Si calcola che nel 2014 l'avvio al riciclo degli PFU derivanti dai veicoli a fine vita ha consentito di evitare l'emissione nell'atmosfera di quasi 39.000 tonnellate di anidride carbonica equivalenti.

6 - Le “materie prime seconde” sono costituite da sfridi di lavorazione delle materie prime oppure da materiali derivati dal recupero e dal riciclaggio dei rifiuti.

7 - A novembre 2019, la Guardia di Finanza del Comando Provinciale di Milano ha sequestrato all'interno di un capannone di 600 metri quadri oltre 10.000 pneumatici usati pronti per essere lavorati e venduti, senza nessun tipo di documentazione, oltre a cataste di pneumatici fuori uso destinati con ogni probabilità ad essere smaltiti illegalmente. A febbraio dello stesso anno, nella cosiddetta Terra dei fuochi, i Carabinieri hanno sequestrato una discarica abusiva di 2500 metri quadri di PFU, unitamente ad una serie di altri rifiuti speciali e pericolosi.

8 - Presentato a Roma il 21 gennaio 2020 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

9 - Si pensi all'abbandono nei prati e al loro smaltimento attraverso roghi o interrimento, fenomeno a cui si assiste sempre più di frequente in alcune periferie di grandi città.

10 - I dati sono stati presentati a Roma il 27 febbraio 2019 presso la sede dell'AcI dal titolo “Pneumatici e sicurezza stradale: la voce degli operatori del settore e il ruolo chiave del gommista”.

11 - Secondo il Rapporto Ecomafie 2018 di Legambiente nel solo 2017 sono state sequestrate circa 85 tonnellate di PFU, pari al 15,4% del totale dei rifiuti intercettati in violazione della normativa nazionale ed europea (le altre tipologie sono i rifiuti elettrici ed elettronici – RAEE per il 38,4%; veicoli, motori e loro parti per il 21,8%; metalli per l'8,8%; altri rifiuti per il 7,8%; plastica per il 3,4%; tessili - ritagli ed indumenti usati - per il 3,1%).

12 - Alcune erano state indicate dai relatori nell'ambito della presentazione del rapporto “I flussi illegali di pneumatici e PFU in Italia” di cui si è detto in nota 8.

13 - La forma individuale deve gestire 200 tonnellate annue.