

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori CASTELLANI Carla, SERVELLO,  
MAGGI, MANTICA, PONTONE, SPECCHIA, COZZOLINO,  
FLORINO e BUCCIERO**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 OTTOBRE 1997**

---

Norme in materia di raccolta, invecchiamento, demolizione,  
rottamazione o recupero e ricondizionamento di beni durevoli  
per uso non domestico, di uso industriale o artigianale o  
commerciale o professionale

---

ONOREVOLI SENATORI. - Il parco autogrù esistente attualmente in Italia è formato essenzialmente dai mezzi prodotti dalle seguenti case costruttrici Italiane: Ormig, Rigo, Marchetti, Corradini, Bedoni/SCM, Bendini/PPM (Terex), Locatelli, Fiorentini, Hyco, Cometto, C. & G., e dalle seguenti aziende produttrici estere: Growe, Krupp (Deutsche Growe), Liebber, Ph/Ppm, Linkbellt (LBS), Luna, Gallion, Tadano, Faun (Fiorentini e Hyco non esistono più).

Dal dopoguerra sino alla fine degli anni Sessanta, le autogrù erano costruite artigianalmente o montate su telai di camion e, pertanto, sono andate tutte in disuso.

Dal 1970 in poi sono state costruite autogrù «idrauliche» con criteri industriali.

Inoltre, per le autogrù costruite dal 1970 ad oggi, si può fare una distinzione tra quelle costruite dal 1970 al 1990 e quelle costruite da tale anno al 1996.

Da un'indagine effettuata presso gli utilizzatori, è emerso che il primo parco autogrù (circa seimila mezzi venduti negli anni dal 1970 al 1990) è ancora in funzione.

Ovviamente anche le autogrù costruite successivamente, fino al 1996, sono in funzione, ma il loro numero, a seguito dell'intervenuta crisi del settore, risulta notevolmente contenuto (circa seicento mezzi).

Le autogrù costruite nel primo periodo hanno lavorato molto durante la fase di crescita dell'economia italiana che si è registrata in quegli anni e per la notevole realizzazione di opere pubbliche allora sostenute da considerevoli investimenti, pertanto è intuibile il loro pessimo stato di conservazione; quasi tutte, poi, presentano sistemi di sicurezza inadeguati, non rispondenti alle nuove norme e difficilmente adattabili alle prescrizioni imposte a livello comunitario.

Va, altresì, sottolineato che in alcuni Paesi europei (Francia, Germania), per le autogrù è già stata varata una normativa per il declassamento di portata (per invecchiamento) del mezzo, l'incentivazione della vendita all'estero delle autogrù usate, la rottamazione e la facilitazione nell'acquisto di nuovi mezzi con resa dell'usato.

Anche in Italia ci sono state delle leggi che incentivavano l'acquisto di nuovi mezzi agricoli (trattori), restituendo i documenti e le targhe del mezzo invecchiato; e attualmente c'è la legge per la rottamazione delle auto.

La normativa estera fa sì che in Italia vi siano due mercati paralleli: uno del «nuovo» ed uno dello «usato» (specialmente tedesco) con ripercussioni negative per i costruttori italiani.

Al fine di tutelare ed incentivare le ditte italiane costruttrici di autogrù e per agevolare l'uscita dallo stato di crisi del settore (auspicabile per il rilancio dell'economia nazionale) è stato predisposto il presente disegno di legge che prevede un'adeguata disciplina della materia: dalla raccolta, demolizione e rottamazione al recupero e ricondizionamento di detti beni durevoli o di singoli pezzi, agli incentivi per l'acquisto del «nuovo» e la commercializzazione dello «usato».

Per una più ampia illustrazione della intera materia trattata dal presente disegno di legge, va ricordato che essa è stata, in passato, regolata dal decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n. 915 (di recente abrogato), di attuazione delle direttive (CEE) n. 75/442 sui rifiuti, n. 76/403 sullo smaltimento dei policlorodifenili e dei policlorotrifenili e n. 78/319 sui rifiuti tossici e nocivi. Tale decreto del Presidente della Repubblica individuava varie categorie di

rifiuti (urbani, speciali, tossici e nocivi) e classificava i veicoli a motore, rimorchi e simili tra i rifiuti speciali.

Lo smaltimento dei rifiuti speciali, ad eccezione di quelli derivanti dalla depurazione di acque di scarico urbane o dallo smaltimento dei rifiuti urbani, è obbligo che grava su coloro che li producono o li usano; essi devono provvedervi a loro spese direttamente o attraverso imprese o enti autorizzati dalla regione o mediante conferimento dei rifiuti ai soggetti che gestiscono il servizio di smaltimento dei rifiuti urbani, con i quali sia stata stipulata apposita convenzione.

Lo smaltimento dei veicoli a motore, rimorchi e simili era regolato dall'articolo 15 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982: tale articolo disponeva che i veicoli destinati dai proprietari alla demolizione dovevano essere conferiti a «centri di raccolta» gestiti direttamente dai comuni, o da loro consorzi, ovvero da imprese munite di apposita licenza rilasciata dal comune; prima di sottoporre l'automezzo alla rottamazione, il gestore del centro di raccolta aveva l'obbligo di verificare l'avvenuta radiazione di esso dal pubblico registro automobilistico (PRA) e di annotare, su apposito registro, gli estremi delle formalità di radiazione.

Il decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni, di riforma della legislazione sui rifiuti e recante norme per l'attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio, ha costituito uno dei cambiamenti più radicali impressi al sistema italiano.

Con tale provvedimento è cambiato, per le imprese, il quadro di riferimento, dato che, con il recepimento delle ultime direttive-quadro, viene attuato anche in Italia il passaggio dalla politica di gestione dei rifiuti, finalizzata allo smaltimento corretto, ad una politica centrata sulla valorizzazione economica dei rifiuti come materia prima o fonte di energia.

Da tale provvedimento in poi, tutta la emanata legislazione del settore è destinata ad agire sulla leva del recupero, riutilizzo e riciclo, circoscrivendo ad un ruolo sempre più marginale le scelte di puro e semplice smaltimento. A partire dal 1° gennaio 2000, potranno andare in discarica solo i rifiuti inerti e quelli che residuano alle operazioni di riciclaggio, recupero e smaltimento. Inoltre, il decreto legislativo n. 22 del 1997 ha fissato un preciso ordine gerarchico tra le tecnologie di gestione dei rifiuti, mettendo al primo posto il riutilizzo, riciclaggio e recupero di materia prima.

Altro punto-chiave di tale provvedimento è la nuova classificazione dei rifiuti e delle attività di gestione. È scomparsa la possibilità di distinguere i rifiuti da altre sostanze o materiali sottoposti a controlli più attenuati ed è stata introdotta, in armonia con la normativa CEE, una nozione unitaria di rifiuto, confermando la distinzione, quanto a provenienza, tra rifiuti urbani e speciali, e introducendo la nuova categoria dei rifiuti pericolosi al posto di quella, più ristretta, dei rifiuti tossici e nocivi.

Dalla normativa comunitaria è stato anche mutuato il riferimento a liste precostituite di rifiuti delle diverse categorie, contenute negli allegati al decreto. Ad esempio, tra le sottocategorie dei «rifiuti non specificati altrimenti nel catalogo (16.00.00)», si rintracciano i «veicoli fuori uso (16.01.00)», i «pneumatici usati (16.01.03)», i «veicoli inutilizzabili (16.01.05)», le «parti leggere provenute dalla demolizione di veicoli (16.01.05)», le «apparecchiature o parte di apparecchiature fuori uso (16.02.00)», le «batterie ed accumulatori (16.06.00)», eccetera.

Lo stesso criterio è stato reso valido per la definizione delle attività di gestione ed, in particolare, per l'autosmaltimento e le operazioni di recupero: è stato riportato in vita il Catasto dei rifiuti ed è rimasto l'obbligo di tenuta dei registri di carico e scarico; per raccolta, trasporto, commercio e intermediazione è stata resa obbligatoria

l'iscrizione all'Albo nazionale delle imprese di gestione dei rifiuti.

Di particolare interesse, ai fini del presente disegno di legge, è il contenuto dell'articolo 44 del decreto legislativo n. 22 del 1997: con esso essenzialmente si stabilisce che i «beni durevoli» per uso domestico che abbiano esaurito la loro durata operativa devono essere consegnati ad un rivenditore «contestualmente all'acquisto di un bene durevole di tipologia equivalente».

Confortati da tale autorevole orientamento legislativo, si è provveduto a redigere il seguente disegno di legge che riempie, normativamente, il vuoto sino ad oggi registrabile per i beni durevoli non di uso domestico e guarda, con particolare attenzione, ai problemi dei produttori italiani di autogrù; si auspica un ampio e convinto consenso parlamentare che ne faciliti ed acceleri l'*iter* di trasformazione in legge dello Stato.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

*(Principi generali)*

1. La presente legge, ad integrazione e modifica della disciplina di cui al decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni, regola l'attività di raccolta per il recupero, il ricondizionamento ed il riuso, anche parziale, nonché per la demolizione e la rottamazione, come rifiuti speciali, di beni durevoli per uso non domestico, di uso industriale o artigianale o commerciale o professionale e fissa i principi ai quali le regioni devono uniformare la propria normativa in materia di localizzazione e autorizzazione dei centri di raccolta per la demolizione e la rottamazione e di soggetti abilitati al loro recupero e ricondizionamento, per uso anche parziale o declassato.

2. I principi desumibili dalla presente legge costituiscono, per le regioni a statuto speciale e per le provincie autonome di Trento e Bolzano, norme fondamentali di riforma economico-sociale della Repubblica.

## Art. 2.

*(Beni durevoli non di uso domestico)*

1. I beni durevoli non di uso domestico, d'uso industriale o artigianale o commerciale o professionale, che hanno esaurito la loro durata operativa o che hanno subito, per deterioramento o vetustà, limitazioni oggettive all'impiego originario certificate dall'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro (ISPESL), devono essere consegnati al costruttore, o ad un rivenditore o soggetto autorizzato, contestualmente all'acquisto di un bene durevole di

tipologia equivalente o sostitutiva o tecnologicamente avanzata, ovvero devono essere conferiti alle imprese pubbliche o private che gestiscono la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani ed assimilabili da industria, artigianato, commercio, e terziario, ed istituzioni di cui al codice CER 20 dell'elenco dei rifiuti pericolosi di cui all'allegato D del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22.

2. È fatto salvo il conferimento diretto ai consorzi obbligatori dei rifiuti per i quali è organizzata la raccolta.

3. La demolizione, la rottamazione e la frantumazione dei beni durevoli non di uso domestico, di uso industriale o artigianale o commerciale o professionale devono essere orientate al totale recupero dei materiali di risulta; entro cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, per i materiali conferiti dovrà essere conseguito un recupero, come materia prima o fonte di energia, da un minimo del 50 per cento ad un massimo del 65 per cento in peso; come riciclo, da un minimo del 25 per cento ad un massimo del 45 per cento e, comunque, dovrà essere effettuato un riciclo di almeno il 15 per cento in peso di ciascun materiale.

4. Il mancato conseguimento delle percentuali di cui al comma 3 comporta il mancato rinnovo delle autorizzazioni regionali alla loro successiva scadenza.

### Art. 3.

#### *(Accordi e contratti di programma)*

1. Il Ministero dell'ambiente, di concerto con il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, promuove accordi di programma tra le imprese che producono i beni di cui alla presente legge, quelle che li immettono al consumo, anche in qualità di importatori, ed i soggetti, pubblici e privati, che ne gestiscono la raccolta, il recupero, il riciclaggio e lo smaltimento.

2. Gli accordi di cui al comma 1 prevedono:

a) la messa a punto dei prodotti per le finalità di cui alla presente legge;

b) l'individuazione di centri di raccolta, con diffusione su tutto il territorio nazionale;

c) il recupero ed il riciclo dei materiali costituenti i beni;

d) lo smaltimento delle parti non recuperabili da parte dei soggetti che gestiscono il servizio pubblico di raccolta.

3. Al fine della restituzione dei beni di cui alla presente legge ai rivenditori, i produttori, gli importatori, i distributori e le loro associazioni di categoria possono stipulare accordi e contratti di programma al fine di:

a) promuovere e favorire l'utilizzo di sistemi di *eco-auditel*;

b) attuare programmi di ritiro dei beni al termine del loro ciclo di utilità o a seguito di intervenute limitazioni d'uso, ai fini del ricondizionamento per il riutilizzo, del riciclaggio e del recupero di materia prima, anche mediante procedure semplificate per la raccolta ed il trasporto dei rifiuti, che devono comunque garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente.

#### Art. 4.

##### *(Cauzionamento obbligatorio)*

1. Decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel caso si manifestino particolari necessità di tutela della salute pubblica e dell'ambiente relativamente al residuale funzionamento o allo smaltimento dei rifiuti costituiti dai beni oggetto della presente legge, al termine della loro vita operativa o al momento della intervenuta limitazione d'uso per vetustà o declassamento, può essere introdotto, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, un sistema di cauzionamento obbligatorio. La cauzione, in misura pari al 10 per cento del prezzo effettivo di vendita del bene, è svin-

colata all'atto della restituzione, debitamente documentata, del bene cauzionato al centro di raccolta o ad un rivenditore, contestualmente all'acquisto di un bene durevole di tipologia equivalente.

2. Non sono tenuti a versare la cauzione gli acquirenti che, contestualmente all'acquisto, provvedono alla cessione o alla restituzione al rivenditore di un bene durevole per uso non domestico, di tipologia equivalente o tecnologicamente avanzata, o documentino l'avvenuta restituzione dello stesso alle imprese o ai centri di raccolta autorizzati.

#### Art. 5.

*(Norme transitorie per le autogrù)*

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, è introdotto un sistema di incentivi per il rinnovo del parco autogrù con anzianità di esercizio di almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Gli incentivi, anche di natura fiscale, riguardano:

a) la vendita di usato all'estero e le fasi di ricondizionamento per il riuso delle autogrù;

b) il declassamento della originaria portata, nella misura del 20 per cento rispetto alla portata nominale, sul territorio nazionale e per i mezzi ricondizionati da esportare, certificato dall'ISPESL in base all'anno di costruzione, alla intensità del lavoro svolto ed alle condizioni fisiche e di resistenza residuali per il mezzo, con esenzione dal sistema di cauzionamento;

c) la rottamazione per i mezzi autogrù con anzianità di esercizio superiore a venti anni, con incentivi finanziari e fiscali per l'acquisto di un nuovo mezzo autogrù.