



Presidenza e Segreteria Generale

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.300.213

Fax.: 06/58.16.389

Sede operativa nazionale

Viale Bacchiglione n° 16

20139 - Milano

Tel. 02/53.93.539 r.a.

Fax 02/53.97.381

Codice Fiscale **97207870581**

Roma, 19 gennaio 2010

Prot. n. 6

Al Ministro dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
on. Stefania PRESTIGIACOMO
via C. Colombo, 44
00147 ROMA

Al Sottosegretario ai Trasporti
Dr. Bartolomeo Giachino
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 ROMA

Al Capo della Segreteria Tecnica del
Ministro dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
avv. Luigi PELAGGI
via C. Colombo, 44
00147 Roma

Oggetto: decreto istitutivo del SISTRI – osservazioni critiche.

In riferimento al decreto del Ministro dell'Ambiente del 17 dicembre 2009, che istituisce il sistema di controllo e tracciabilità dei rifiuti, denominato SISTRI, la scrivente Confederazione, nel plaudire alla importante finalità dello stesso sistema e nel ribadire nuovamente la disponibilità delle imprese associate ad utilizzarlo prima possibile, non può esimersi dall'evidenziare alle SS. VV. quanto segue.

1. Un sistema di controllo per la tracciabilità dei rifiuti potrà essere completo e assicurare al massimo il raggiungimento delle finalità perseguite, solo se sarà **esteso a tutte le tipologie dei rifiuti**, comprendendo quindi anche quella degli **urbani** (che al momento è invece esclusa, tranne che per la Regione Campania).
2. La completezza del sistema richiede, inoltre, che lo stesso **si applichi anche ai vettori stranieri** che operano in Italia, sia con servizi di cabotaggio stradale, che in quelli di



ASSTRI



ASSOMARE



trasporto internazionale, altrimenti tutti i difetti evidenziati oggi dall'attuale sistema si verificherebbero anche domani, laddove il produttore dei rifiuti affidi a imprese di trasporto straniere la movimentazione degli stessi. Sui vettori stranieri occorre ribadire quanto già indicato nella nostra precedente lettera del 20 ottobre scorso, che sul punto è rimasta inevasa. Detti vettori realizzano difatti una **concorrenza sleale** in danno alle nostre imprese nazionali, poiché la nostra legislazione ammette anche che questi, pur non essendo sottoposti nel loro Stato di stabilimento ad una specifica autorizzazione ambientale, possano dotarsi di un'analoga autorizzazione in un Paese comunitario (ad es. l'autorizzazione tedesca, che risulta facile da ottenere) per poi venire nel nostro Stato a caricare rifiuti ed effettuare spedizioni transfrontaliere; mentre l'azienda italiana, per effettuare lo stesso servizio, deve iscriversi all'Albo Nazionale Gestori Ambientali, nominare un responsabile qualificato, dimostrare di avere un'adeguata struttura organizzativa, sottoporre i mezzi che vorrà utilizzare a costose perizie igienico sanitarie, pagando salate e quote d'iscrizione annuali. Per fronteggiare tale concorrenza, occorre prevedere che tutti i soggetti che vengono a caricare i rifiuti in Italia operino nel rispetto delle stesse regole. Ad esempio, che siano iscritti all'Albo dei Gestori Ambientali, seguendo le stesse modalità previste per le aziende italiane. E' fondamentale quindi che le Istituzioni provvedano quanto prima a stabilire che le aziende estere debbano essere iscritte all'albo italiano per poter raccogliere e trasportare rifiuti in partenza o con destinazione Italia, e che possano utilizzare solo i propri mezzi, debitamente inseriti nell'autorizzazione, e che non siano società fallite.

3. La piena operatività del nuovo sistema potrà essere garantita solo **prevedendo un congruo periodo di sperimentazione**, che serva non solo a testare l'efficacia dei dispositivi elettronici da esso previsti, ma soprattutto la sua funzionalità nelle diverse casistiche relative alla gestione dei rifiuti (rottura dell'autoveicolo sui cui è installata la black-box che ha preso in carico il rifiuto; servizio di trasporto effettuato con una pluralità di vettori, ricorso alla sub-vezione; modifica del luogo di destinazione finale dei rifiuti, ecc...).
4. Con il sistema SISTRI non viene affatto risolto il **problema della responsabilità del vettore per il rifiuto che trasporta**, anzi la procedura informatica potrebbe verosimilmente creare maggiori problemi allo stesso, giacché il conducente avrà solo indicato sulla propria chiavetta USB la tipologia dei rifiuti che movimenta e non potrà affatto controllare se quanto indicato sulla chiavetta corrisponda, almeno come aspetto esteriore, ai rifiuti caricati sull'automezzo. Occorre quindi cogliere l'occasione dell'operatività del nuovo sistema per definire, anche a livello normativo, che rispetto alla tipologia ed alle caratteristiche dei rifiuti che trasporta, il vettore ha una responsabilità limitata al solo aspetto esteriore di questi, rapportato alla descrizione fattane nella scheda di movimentazione del rifiuto, qualora queste appaiano manifestamente non rispondenti alla normativa.

5. Riguardo alla **funzionalità** del sistema, va segnalato come le disposizioni dei commi 6 e 7, dell'articolo 5, costituiscano degli oneri pesanti per la maggior parte degli operatori, nell'obbligare produttori dei rifiuti e vettori a comunicare al sistema i dati dei rifiuti rispettivamente **almeno 8 e 4 ore prima dell'operazione di movimentazione** degli stessi. Nella pratica commerciale, il trasporto dei rifiuti viene sovente commissionato al vettore, con una precisa descrizione dei rifiuti da movimentare, solo 1 o due ore prima. Né, d'altra parte, pare possibile ricorrere a motivi di emergenza per giustificare un modello operativo consueto e stabile.
6. Nel **trasporto intermodale**, va chiarito a livello normativo l'obbligo per il terminalista d'isciversi anche all'Albo dei gestori, nonché specificato che quando il vettore porta i rifiuti nell'area portuale in attesa dell'imbarco, quella non costituisce una "sosta tecnica", limitata a 4 giorni, bensì uno stoccaggio provvisorio che il terminalista portuale deve essere pienamente autorizzato ad effettuare. Va anche precisato che la copia della bolletta doganale o di altra documentazione che attesta che il vettore ha depositato il container nel porto, esclude la responsabilità del vettore per attività illecite di smaltimento o recupero dei rifiuti.
7. Va chiarito che le chiavette USB per i dispositivi black-box installati a bordo dei veicoli, **non devono essere nominative per gli autisti**, altrimenti, in caso di assenza degli autisti ivi indicati, il vettore non potrà effettuare il servizio.
8. Sui **costi** di accesso al sistema, oltre a ribadire ancora una volta la loro onerosità (un'impresa specializzata con 30 veicoli deve difatti sostenere un onere di partenza di circa 6.500 euro, tra contributi per la sede legale, quelli per i veicoli, i costi di installazione delle black-box e di acquisizione delle carte SIM per ciascun veicolo), si propone di prevedere **un credito d'imposta** per le spese sostenute per l'avvio del sistema, utilizzando parte delle risorse già previste per gli investimenti delle imprese di autotrasporto da leggi precedenti o dall'attuale finanziaria.
9. Da ultimo, non va tralasciata la possibilità di **prevedere dei tempi più ampi**, sia per l'iscrizione delle imprese al SISTRI, anche perché gli attuali 45 giorni appena concessi non consentiranno a tutti gli operatori di aderire al sistema, sia per la piena operatività dello stesso, che se preceduta - come ora richiesto - da una fase di sperimentazione, potrebbe scattare in autunno, evitando di entrare a regime nel periodo estivo.

Per tutte queste ragioni riteniamo che il progetto SISTRI vada riveduto e corretto, onde realizzare a pieno il perseguimento delle sue meritevoli finalità.

Nel restare in attesa di un Vostro cortese cenno di riscontro, porgiamo con l'occasione cordiali saluti.

Il Segretario Generale
f.to dr. Pasquale Russo