

Accordo di Programma Anci-CdC RAEE del 27 marzo 2012
sulle condizioni generali per la raccolta e gestione dei Raee
Documento di osservazioni e richieste di chiarimenti

RITIRO OBBLIGATORIO DEI RAEE DANNEGGIATI O CANNIBALIZZATI
(art. 5.2, 3° comma)

Nel prendere atto che si è reso obbligatorio il ritiro dei RAEE danneggiati o cannibalizzati, si evidenzia che lo stesso potrebbe non essere effettuabile contestualmente al riscontro dell'anomalia, al verificarsi di determinate condizioni.

Detta affermazione si basa sulle seguenti considerazioni:

- Un RAEE danneggiato o cannibalizzato se catalogato pericoloso (vedasi i RAEE di cui al raggruppamento R3) potrebbe ricadere nell'ambito della normativa ADR ovvero del trasporto su strada di merci pericolose.
- Nello specifico, quando un carico di TV/Monitor, manifesta evidenti rischi di dispersione di inquinanti in ambiente (ed è il caso di RAEE danneggiati o cannibalizzati) esso potrebbe dover essere trasportato nel rispetto delle prescrizioni ADR e, comunque, lo stesso non può essere trasportato come un RAEE integro a causa della concreta possibilità di dispersione di polveri nocive.
- Secondo valutazioni di esperti ADR, già una soglia del 15% del carico (come prevedeva il precedente AdP) poteva essere considerata il limite tale per cui il carico era soggetto al trasporto in ADR: alzando tale soglia, a maggior ragione, la probabilità di rientrare nei limiti di soglia ADR si presenta come ancor più elevata. Le attrezzature a disposizione dei centri di raccolta (ceste in rete metallica o in tubolare metallico con o senza ruote – comunque aperte e non omologate) non rientrano nei possibili imballi previsti dalla normativa ADR e, comunque, permettono la dispersione di polveri pericolose.
- Si rende quindi necessario isolare il materiale "non conforme" ed imballarlo in idonei contenitori omologati. A titolo puramente esemplificativo il big bag etichettato ONU 3077 è un imballo omologato ADR e, peraltro, è anche il più economico nel caso si confermi la necessità di conformarsi alla normativa ADR.

Solo a questo punto è possibile effettuare il trasporto, a condizione che vengano rispettate tutte le ulteriori prescrizioni della normativa ADR, quali, ad esempio, l'adeguata formazione dell'autista in possesso del patentino ADR, l'adeguata dotazione di sicurezza del mezzo e la corretta compilazione del documento di trasporto.

Per completezza di informazioni, si ricorda che sul FIR dovrà essere barrata la relativa casella ADR e apposta la seguente dicitura: "Rifiuto, UN 3077 materia pericolosa per l'ambiente, solida, n.a.s., 9, PGIII (E) rifiuti conformi al 2.1.3.5.5"; il mezzo invece, deve essere dotato di tutto l'equipaggiamento necessario per il trasporto su strada di merci pericolose (la cosiddetta "Borsa ADR" contenente adeguati presidi da utilizzarsi in caso di incidenti o sversamenti accidentali: copri tombino, birilli di segnalazione, ecc.), deve avere la specifica pannellatura a vista e l'autista deve possedere idonea patente ADR.

Ai fini del rispetto della normativa ADR, in caso di applicazione della stessa, anche il sottoscrittore si dovrebbe attivare e quindi:

- Deve mettere in sicurezza il rifiuto
- Deve utilizzare operatori formati ed adeguatamente equipaggiati che manualmente procederanno alle operazioni di messa in sicurezza dei RAEE danneggiati, svuotando le attrezzature di raccolta fornite dal S.C. per il tramite degli operatori logistici e riempiendo gli imballi omologati, quali ad esempio i big bags UN 3077. Per fare ciò, si consiglia di stendere un telo impermeabile a presidio del suolo nell'area in cui sono presenti le attrezzature con il materiale danneggiato o cannibalizzato
- Una volta svuotata l'attrezzatura "contaminata" dal materiale danneggiato o cannibalizzato è necessario procedere alla sua bonifica.

Pare evidente che, al verificarsi di dette condizioni, il ritiro dei RAEE danneggiati o cannibalizzati NON PUO' ESSERE EFFETTUATO CONTESTUALMENTE AL RISCONTRO DI TALE ANOMALIA.

Non solo:

- Si ritiene necessario che la successiva rdr debba riportare specificatamente che si tratta di trasporto eventualmente soggetto ad ADR affinché vengano impiegati specifici automezzi ed autisti.
- A tale riguardo è importante sottolineare che i servizi di raccolta e trasporto RAEE, se questi ultimi vengono raccolti integri così come espressamente indicato nel DLgs 151/2005, non sono sottoposti alla normativa ADR e conseguentemente nella quotidianità degli interventi non necessariamente sono utilizzati automezzi in possesso delle dotazioni descritte sopra che, invece, sono obbligatori per il trasporto di merci pericolose su strada.
- La "rdr" inoltre deve riportare informazioni più dettagliate che facilitino l'intervento dell'operatore logistico quali: modalità di imballo dei RAEE danneggiati o cannibalizzati, numero dei colli, eventuali accorgimenti/prescrizioni da adottare all'atto del ritiro visto che il produttore del rifiuto che appare sul FIR è responsabile di ciò che dichiara sul documento stesso; in proposito, si ricorda che è obbligo del trasportatore la mera verifica che ciò che è stato dichiarato corrisponda a verità e, nel caso fossero riscontrate anomalie, il rifiuto del trasporto o la richiesta che il documento sia corretto in virtù di quanto effettivamente riscontrato in forma visiva prima del carico.
- Si ritiene infine che la bonifica dell'attrezzatura messa a disposizione in comodato d'uso gratuito per conto del S.C. debba essere effettuata dal Sottoscrittore, ovvero da colui che ha commesso l'infrazione, e non debba essere a carico dell'operatore logistico che l'ha fornita, non avendo egli alcuna responsabilità in tal senso.

COMMENTO:

Il trasporto in ADR deve essere valutato attentamente anche alla luce della legge n. 28 del 24 marzo 2012, stiamo pertanto valutando il tema con alcuni progetti specifici e con incarichi a consulenti; ciò in accordo anche con i sottoscrittori dei servizi erogati dai sistemi Collettivi e ci proponiamo inoltre di avviare anche un confronto allargato con la filiera coinvolta.

Si aggiungono inoltre le seguenti osservazioni:

- il rifiuto gestito dai sistemi collettivi è costituito da tutti i RAEE (da R1 a R5) e quindi l'analisi deve essere fatta per tutti i raggruppamenti;
- è necessario valutare il coinvolgimento di tutte le AEE quando esse vengono trasportate;
- è necessario accertare tramite analisi di laboratorio la natura dei prodotti interi e le implicazioni di eventuali danneggiamenti e cannibalizzazioni al fine di valutare quali matrici ambientali siano eventualmente interessate;
- in fase di valutazione, andrebbe anche tenuta in conto la recente modifica del punto 5 dell'allegato D alla parte IV del Dlgs 152/2006, introdotta dalla legge 28/2012: "Se un rifiuto è identificato come pericoloso mediante riferimento specifico o generico a sostanze pericolose, esso è classificato come pericoloso solo se le sostanze raggiungono determinate concentrazioni (ad esempio, percentuale in peso), tali da conferire al rifiuto in questione una o più delle proprietà di cui all'allegato I. Per le caratteristiche da H3 a H8, H10 e H11, di cui all'allegato I, si applica quanto previsto al punto 3.4 del presente allegato. Per le caratteristiche H1, H2, H9, H12, H13 e H14, di cui all'allegato I, la decisione 2000/532/Ce non prevede al momento alcuna specifica. Nelle more dell'adozione, da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di uno specifico decreto che stabilisca la procedura tecnica per l'attribuzione della caratteristica H14, sentito il parere dell'Ispra, tale caratteristica viene attribuita ai rifiuti secondo le modalità dell'accordo ADR per la classe 9 — M6 e M7". M6 (*«Materie pericolose per l'ambiente acquatico, liquide»*) e M7 (*«Materie pericolose per l'ambiente acquatico, solide»*);

CONTENUTO DVR E DUVRI

Giova precisare che il DVR relativo al CdR, sulla base del quale è dell'omologo DVR del trasportatore verrà redatto il DUVRI a cura del gestore del CdR, deve tenere conto anche della valutazione del rischio chimico derivante dallo stoccaggio e dalla manipolazione di RAEE R3 danneggiati. In tale documento dovrà eventualmente essere descritta la modalità di gestione dei RAEE danneggiati con particolare riferimento al raggruppamento R3.

COMMENTO:

È attivo un gruppo di lavoro sul tema, composto dal Tavolo Tecnico di Monitoraggio e alcuni esperti in materia. Appena possibile forniremo maggiori informazioni coerenti con la conclusione dei lavori del GdL.

CALCOLO DEL TMI

In merito al calcolo del TMI siamo a richiedervi alcune delucidazioni:

ASSORAE

Via del Poggio Laurentino, 11 – 00144 ROMA
Tel. 06 9969579 – Fax 06 5919955 – E-Mail: unire@associazione-unire.org

- Dalla lettura dell'Accordo appare evidente, anche se non esplicitamente riportato, che il sabato, qualora soggetto a limitazione di traffico pesante, e la domenica non rientrano nel calcolo del TMI

Ad esempio: per una rdr generata il martedì alle 13,00 ed il TMI assegnato al pdr è di 4 giorni, qual è la scadenza effettiva di intervento?

Dalla nostra lettura, considerato che questa rdr è evadibile dal giorno x+1, ed i giorni lavorativi sono da lunedì e venerdì, il calcolo dovrebbe essere:

- * mercoledì non si considera ai fini del calcolo
- * giovedì è il 1° giorno
- * venerdì è il 2° giorno
- * sabato e domenica non si considerano
- * lunedì è il 3° giorno
- * martedì è il 4° giorno e quindi giorno di scadenza.

Se così è, quanto è riportato al punto d) dell'art. 4.2. delle Condizioni Generali di Ritiro tale per cui la scadenza, invece, sarebbe lunedì, appare errato.

COMMENTO:

Il punto citato recita: "Giorno Lavorativo: indica ogni giorno dal lunedì al venerdì che non sia festivo (nella località dove è ubicato il CdR)".

Resta peraltro inteso che ove il TMI scada in un giorno non lavorativo il termine sarà posticipato al primo giorno lavorativo e di apertura utile del CdR successivo a tale scadenza.

A titolo di esempio, quindi, una Richiesta di Ritiro il cui TMI, come sopra determinato, scada di sabato, sarà automaticamente spostata al lunedì successivo, a patto che in tale giorno il Centro di Raccolta sia aperto e non sia un giorno festivo. Non è quindi chiara l'incongruenza.

Si segnala inoltre un' incongruenza esistente tra il testo delle Condizioni Generali di Ritiro ANCI/CDC art. 4.2. e il Quaderno RAEE 3 dell'aprile 2012 redatto da ANCI/CDC relativamente al conteggio dei giorni per il calcolo dei TMI.

Nello specifico:

- l'art. 4.2. delle Condizioni Generali di ritiro indica come "giorno lavorativo" ogni giorno da lunedì a venerdì che non sia festivo;
- l'art. 3.1. del Quaderno RAEE 3 presenta degli esempi che considerano anche il sabato tra i giorni lavorativi.

Chiediamo pertanto che tale discrepanza venga chiarita.

COMMENTO:

Negli esempi del quaderno RAEE il sabato è presente come giorno di apertura, ma si specifica che non è un giorno utile ai fini del calcolo del TMI (vedi caso 1).

MSA

Il modulo MSA dovrà essere compilato "on line" nell'area riservata del portale del CDC RAEE: da quando sarà operativa? Fino a che non sarà attivo questo servizio, si continuerà a compilare il "MSA" preesistente?

ASSORAE

Via del Poggio Laurentino, 11 – 00144 ROMA
Tel. 06 9969579 – Fax 06 5919955 – E-Mail: unire@associazione-unire.org

COMMENTO:

L'MSA è presente online nella versione aggiornata.

DUVRI

Considerato che al momento, come è noto, i DUVRI compilati dai sottoscrittori sono in numero limitato, si chiede come ci si debba comportare in mancanza.

L'impossibilità di effettuare rdr in assenza del DUVRI vale solo per eventuali nuove iscrizioni o subentri da parte di nuovi operatori logistici o è prevista una scadenza anche per i comuni già serviti, pena la sospensione del servizio?

COMMENTO:

Vedi commento del punto "Contenuto del DVR e DUVRI".

MOVIMENTAZIONE CESTE IN PIAZZOLA

La previsione esistente nell'Accordo è corretta, tuttavia si dubita che i Comuni riusciranno in tempi brevi ad attuarla. È stato previsto un periodo transitorio? In caso affermativo, con quali scadenze?

COMMENTO:

Non si sono specificati periodi di transitorio nell'Accordo di Programma, e non si sono specificati i dettagli delle operazioni per evitare di imporre vincoli troppo stringenti.

DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA VERIFICA DELLE ANOMALIE (punto 5.2)

Per quanto riguarda i RAEE danneggiati è previsto che la verifica sia all'atto del ritiro solo per i pezzi "a terra".

Rileviamo che non è infrequente che una segnalazione di anomalia per RAEE danneggiati riscontrata all'atto del conferimento al centro di trattamento venga contestata dal sottoscrittore. Ci chiediamo quale possa essere una forma di verifica incontestabile. ma non riusciamo ad individuarla se non a prezzo di un aumento drastico di costi e di burocrazia.

Riteniamo che questa difficoltà evidente sia alla base della scarsa segnalazione di anomalie di questo tipo, peraltro evidenziata dai dati statistici presentati da ANCI e CdC RAEE, in varie occasioni pubbliche, che contrasta sensibilmente con la realtà riscontrata dai recuperatori.

COMMENTO:

Si è discusso a lungo sulle modalità di contestazione di tale anomalia (è stato peraltro richiesto da ANCI, e non accettato dal CdC RAEE, di non trattare i carichi danneggiati sospendendo le attività di trattamento ed isolando il carico per una successiva attività di contestazione in contraddittorio con il Sottoscrittore), e si è trovato un accordo contenuto nel documento "Applicazione delle sanzioni per RAEE privi di componenti essenziali", presente sul sito del CdC RAEE, sezione Comuni.

ASSORAE

Via del Poggio Laurentino, 11 – 00144 ROMA
Tel. 06 9969579 – Fax 06 5919955 – E-Mail: unire@associazione-unire.org

OBBLIGHI DELLE PARTI

Al sesto punto dell'elenco di cui al capoverso 7.1 dell'Accordo si cita la nomina di un tecnico "non operativo" quale "Referente Operativo" da nominare e comunicare al Sottoscrittore da parte "delle aziende che svolgono il servizio per conto dei Sistemi Collettivi". Ci chiediamo il senso di un tale vincolo il cui contenuto non ci sembra condivisibile.

COMMENTO:

Tale punto recita: "nominare e comunicare al Sottoscrittore il nominativo di un Referente Operativo, ovvero un tecnico non operativo, al quale è affidato il compito di coordinare il personale e garantire il rispetto delle norme relative all'esecuzione del servizio e che dovrà garantire la propria disponibilità per necessità correlate ai servizi". In questo caso "ovvero" va letto con il significato di "oppure". Se lo si ritiene necessario, appena possibile, sarà specificato meglio il concetto nel testo dell'accordo. Questo elemento è stato introdotto per un concetto di reciprocità con l'indicazione di un referente per la gestione del CdR.

ASPETTI OPERATIVI

1) FIR

La maggior parte dei FIR firmati dal produttore risultano illeggibili e pertanto non riconducibili ad uno specifico soggetto.

Valutare la possibilità, così come la normativa in genere prevede per la sottoscrizione di documenti ufficiali fra i quali anche il FIR, che tale documento venga firmato per esteso e con firma leggibile.

Si segnala inoltre come l'operatore logistico debba effettuare la compilazione del FIR laddove il PdR non provveda direttamente. Per il futuro, è possibile immaginare che questa prestazione aggiuntiva in capo all'operatore logistico comporti una riduzione del premio per il PdR e che questo mancato premio, venga, invece, riconosciuto all'operatore stesso?

COMMENTO:

Come ben si sa la firma leggibile non è una firma ma l'indicazione del nome. Tale proposta non è mai emersa in nessuno dei diversi tavoli di lavori, consigliamo pertanto, se opportuno, e richiesto dalla legge la richiesta sarà presentata nelle apposite sedi per un confronto tra le parti.

2) ORARI DI APERTURA PdR (Art. 4.2. delle "Condizioni generali di Ritiro")

Viene previsto che: *"la situazione ottimale teorica corrisponda almeno ad un orario di apertura di 6 ore per 5 giorni alla settimana"* anche se ciò normalmente non avviene.

Dai dati forniti dal CdC risulta che, ad esempio, nell'arco della settimana dal 07/05/2012 al 11/05/2012 su 3.591 PdR iscritti:

- il 52% sono aperti 5 giorni alla settimana;
- il 20%, invece, sono aperti solo 1 o 2 giorni alla settimana o addirittura mai aperti (ben 26 PdR non risultano mai aperti da lunedì a venerdì e pertanto non dovrebbero essere iscritti).

Andrebbe poi verificato se i PdR sopra analizzati risultano aperti per almeno 6 ore al giorno.

ASSORAE

A fare le spese di questa situazione è esclusivamente l'operatore logistico che è soggetto a penali se effettua un servizio in ritardo. Si auspica pertanto di prendere atto della situazione con la possibilità di definire dei *"criteri minimi di apertura dei PdR"*, non solamente una *"situazione ottimale teorica"* che risulta spesso disattesa.

COMMENTO:

La richiesta più volte veicolata dai SC verso ANCI non ha mai trovato accoglimento. Sarà reiterata senza possibilità di garantire risultati di maggiore apertura.