



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI

CIRCOLARE N. 33 del 15 giugno 2017 Prot. 122/2/cv	DESTINATARIO: tutte le aziende associate
ARGOMENTO: ASSEMBLEA ADA	OGGETTO: Resoconto
CIRCOLARI PRECEDENTI: 26/17	

#ASSEMBLEAADA2017

Gentile Associato,

come sai, lo scorso sabato si è tenuta l'assemblea degli Associati A.D.A. che prevedeva una parte di lavori aperta anche alle aziende non associate e una parte riservata.

Il Presidente Ferrazzi ed i vice Presidenti Calò e Pollini ringraziano nuovamente tutte le aziende che erano presenti, perché investendo il proprio tempo nella partecipazione alla vita associativa e sentendosi parte di una *famiglia* sostengono attivamente gli interventi e il lavoro associativi.

Un ringraziamento anche alle aziende che per motivi inderogabili non hanno potuto partecipare ma che, aldilà dell'evento, sono comunque parte attiva dell'associazione.

Dobbiamo, con dispiacere, segnalare che le aspettative circa la presenza delle aziende pugliesi sono state disattese e quindi non possiamo che ringraziare chi, con la propria presenza, ha permesso di rappresentare l'intero territorio regionale.

Di seguito troverete un resoconto della giornata, suddiviso per argomenti comunicando fin da ora che restiamo a disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti.

La Segreteria
Viviana Casiraghi

SESSIONE PUBBLICA

Rivoluzione PRA: valutazione di opportunità e rischi alla luce dello schema di decreto

L'argomento è stato introdotto dal vice Presidente Calò che fa alcune considerazioni iniziali: lo schema di decreto non è ancora stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale e durante l'iter a cui è sottoposto potrebbe ancora subire modifiche "stilistiche" ma non di contenuto; il documento unico, da sempre stato sostenuto dai demolitori, così concepito fa emergere che, purtroppo, i dati continueranno ad essere gestiti da due soggetti (MCTC e PRA, dove quest'ultimo continuerà ad essere probante per dati di proprietà, pur non essendo garantiti i termini di aggiornamento circa le variazioni su quei dati); le tempistiche di organizzazione della nuova situazione non sembrano adeguate in funzione dei numerosi interventi normativi previsti; sono numerosi i dubbi che possono nascere dando lettura decreto approvato dal consiglio dei Ministri, soprattutto con riferimento all'operatività in capo ai centri di autodemolizione. A trattare dell'argomento sono stati invitati sia il Direttore della motorizzazione che purtroppo solo pochi giorni fa ci ha comunicato la sua assenza, sia il dott. Vincenzo Pensa, Direttore dei Sistemi Informativi e dell'innovazione di ACI e Presidente del Comitato di gestione degli PFU ai sensi del DM 82/2011.





ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI

Il dott. Pensa, nel ringraziare per l'invito e nell'esprimere soddisfazione per la collaborazione sempre avuta con A.D.A., premette la sua difficoltà nel fare un'analisi su qualcosa che ancora non è ufficiale, per la cui attuazione servono decreti attuativi sui quali il PRA non avrà alcuna competenza. Fa in primo luogo un'analisi sulla genesi dello schema di decreto sul documento unico, a partire dalla Legge 124/2015, art. 8 comma 1, che detta i principi in base ai quali il Governo era chiamato a riorganizzare la gestione dei dati relativi ai veicoli. Pur considerando il documento unico in maniera assolutamente positiva, ricorda che con il rilascio del CDPD era già stato attuato un primo passo verso una vera semplificazione e l'innovazione digitale. Con riferimento allo schema di decreto, evidenzia che per il cittadino nulla cambierà e, anche per quanto riguarda i costi, molto probabilmente non si avranno i risparmi attesi, né per il cittadino né per l'Erario. Viene fatta poi una ipotesi sulle tempistiche di emanazione dei decreti attuativi che mette in evidenza la mole di lavoro necessaria per l'attuazione della manovra. Manovra che, in conclusione, non prevede l'abolizione del PRA ma una rivisitazione delle funzioni e delle competenze: per sapere in che modo verranno eseguite, si dovrà attendere l'emanazione dei decreti ministeriali di attuazione.

Sempre il dott. Pensa fa un accenno anche alle ripercussioni della manovra sulla gestione dei PFU da parte del comitato del quale egli stesso è Presidente: si dovrà capire anche in che modo il Comitato verrà messo in condizione di continuare ad effettuare l'attività di sorveglianza e monitoraggio prevista dal DM 82/2011.

Ancora qualche considerazione da parte del vice Presidente Calò, in particolare sulla questione dell'art. 103 del codice della strada che viene modificato andando a prevedere che un veicolo per essere esportato debba prioritariamente essere radiato per esportazione e che affinché tale formalità abbia esito positivo, il veicolo deve aver superato la revisione da non più di 6 mesi. Questa soluzione può rappresentare un buon deterrente per le pratiche illegali ma sicuramente si dovrà trovare il modo di verificare che il veicolo sia stato effettivamente esportato per essere reimmatricolato.

Contratti e qualità degli impianti di autodemolizione

Introduce l'argomento il vice Presidente Pollini che ringrazia i partecipanti e presenta gli ospiti che relazioneranno sull'argomento di questa parte dei lavori.

L'ing. Francesco Bonino di FCA illustra le attività di monitoraggio e valutazione delle performance dei centri di autodemolizione con l'ausilio di una presentazione ([allegata](#)). Partendo da uno sguardo sugli obiettivi previsti dalla DE 2000/53 e dagli obblighi del costruttore, mostra una fotografia della rete FCA che nel 2015 era costituita da 300



aziende. Dal 2015 è stato avviato un processo di razionalizzazione con l'obiettivo di ottenere un miglioramento qualitativo della rete, scegliendo in maniera più accurata i partner attraverso un'attenta verifica della posizione autorizzativa dell'azienda, una valutazione approfondita dei mud delle singole aziende attraverso un software di proprietà di FCA e visite on site fatte da

SGS (società che ha vinto specifica gara d'appalto) e che effettua le visite in accordo con le modalità stabilite da FCA. I metodi di valutazione sono assolutamente uguali per le aziende già firmatarie di contratto e per quelle che ancora non lo sono. La logica è alzare il livello di qualità della rete FCA e per questo sono previsti ancora interventi migliorativi in modo da consentire un aumento del livello delle performance a livello di rete e a livello nazionale. Nel tempo è stato rilevato anche un aumento del numero dei veicoli consegnati dai concessionari ai demolitori della rete, grazie ad incentivazioni specifiche che non obbligano ma consentono l'ottenimento di un "premio di eccellenza". Viene poi affrontato il discorso dei Mud e di quali sono i maggiori errori riscontrati. Sostanzialmente quello che non torna è il bilancio di massa, dovuto principalmente al fatto che moltissimi centri di autodemolizione non effettuano la pesatura del rifiuto in ingresso. Di conseguenza, spesso è non conforme l'indicazione della quantità a reimpiego o viene omessa. Viene affrontato anche il discorso di come poter arrivare al target 95% che



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI

essenzialmente deriverebbe da un opportuno trattamento del fluff. Ma in Italia non è ancora stata trovata una soluzione per il recupero energetico di questo rifiuto: per questo motivo, nel caso l'Europa dovesse sanzionare l'Italia per mancato raggiungimento dei target, si ritiene che la responsabilità non sarebbe da imputare alla filiera ma alle istituzioni che non danno gli strumenti necessari. Per questo, la proposta è quella di presentare alle istituzioni alcune sperimentazioni in grado di dimostrare la sostenibilità di alcune possibili soluzioni al problema.

La parola viene passata al dott. Simonetti, consulente di Unrae affinché spieghi il nuovo progetto Unrae, progetto che dopo tanta attesa è stato pubblicato in tutta fretta a metà maggio e senza che le associazioni fossero state preventivamente informate e allertate. Il dott. Simonetti illustra, con l'ausilio di una presentazione ([allegata](#)), la struttura del progetto senza soffermarsi sui dettagli tecnici per dare la possibilità ai presenti di chiedere i necessari chiarimenti. Quali interventi verranno fatti sui concessionari in modo che diano i veicoli ai demolitori selezionati? Non ci può essere un obbligo ma ci sono strategie che possono garantire il flusso di veicoli verso i demolitori della rete. Alcune case prevedono penali per mancata consegna, altre incentivazioni. Vengono sollevate alcune questioni circa la sostanza del progetto, la mancata informazione e formazione, il mancato rispetto dell'unico requisito che A.D.A. riteneva imprescindibile e cioè che ci fosse la garanzia di ritiro esclusivo dei veicoli da parte dei demolitori "attestati". Tutta la vicenda relativa alla pubblicazione del progetto non può che essere letta se non come un segno di mancata considerazione da parte di Unrae della nostra Associazione. Ragione per cui, come anche comunicato nella lettera inviata al Presidente Unrae, l'Associazione si interfaccerà direttamente con le singole case automobilistiche. Il dott. Simonetti non ritiene di dover replicare e comunica che farà pervenire apposita comunicazione scritta ma ribadisce le caratteristiche del progetto: è aperto, senza scadenza, non prevede "bocciature" ma possibilità di ricandidarsi in modo da stimolare le aziende ad un continuo miglioramento. In questo modo si potranno avere risultati di filiera migliori atti a dimostrare la qualità del lavoro.



Legalità e controlli: regole nazionali e approfondimento sulla situazione pugliese

Il Presidente introduce l'argomento soprattutto con riferimento alle competenze dei controlli e chiede di relazionare al Commissario Sostituto della Polizia stradale di Bari dott. Pasquale Gentile circa le modalità di effettuazione degli stessi, in particolare nella regione che ci ospita. Partendo dalla considerazione che il mondo dell'autodemolizione è cambiato e che oggi c'è molta più professionalità e maggiore inquadramento normativo, il che consente un migliore approccio ai controlli sia per la parte documentale sia per il controllo dell'operatività



degli impianti, il Commissario ha presentato un quadro molto dettagliato della situazione, spiegando il motivo della presenza di più di un ente preposto al controllo in funzione del tipo di controllo che deve essere effettuato (indagini per furti di rame, per furto di veicoli, per riciclaggio dei veicoli, per favoreggiamento di commercializzazione illecita di parti di veicoli, per esportazione illecita...). È stato dato grande rilievo all'importanza di sostenere la legalità e per questo il commissario ha richiesto la collaborazione di A.D.A. affinché raccolga le segnalazioni degli iscritti e le faccia conoscere alle autorità in maniera terza, senza fare il nome della persona che ha segnalato, la presenza sul

territorio di situazioni anomale che meritano di essere approfondite. È indispensabile che si crei sinergia tra gli organi di controllo e tra questi e le aziende, che si strutturi una rete che isoli l'illegalità per indirizzare al meglio indagini e controlli e *per salvare la parte buona*. La trattazione dell'argomento è stata molto esauriente: le forze dell'Ordine sono a conoscenza dei sistemi di elusione della normativa, le tecnologie a disposizione di chi opera nell'illegalità necessitano controlli sempre più accurati e approfonditi, posti in essere da personale adeguatamente



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI

formato. Anche nel rilasciare le autorizzazioni sarebbe necessaria maggiore ocularità e l'Ente competente dovrebbe essere il primo sbarramento contro l'illegalità. Possiamo riassumere l'intervento del Sostituto Commissario Pasquale Gentile della Polizia Stradale in questa frase: "la legalità la costruiamo insieme".

SESSIONE RISERVATA

L'assemblea degli Associati alla luce della presentazione del bilancio consuntivo 2016 e della relativa relazione del Collegio dei Revisori dei conti, ha deliberato la sua approvazione all'unanimità dei presenti.

Sono stati approvati i contributi associativi per l'anno 2018, che rimarranno invariati rispetto agli importi del 2017 e cioè:

1^ fascia - da 0 a 500 veicoli: € 662,00

2^ fascia - da 501 a 1500 veicoli: € 1150,00

3^ fascia - oltre i 1501 veicoli: € 2045,00

4^ fascia - attività complementare: € 3182,00

Con riferimento all'aggiornamento delle attività associative ai presenti è stata distribuita l'edizione "Speciale Assemblea" della nostra newsletter "ADANEWS" reperibile sul sito associativo [cliccando qui](#).

ADANEWS

L'Assemblea ha infine ratificato le seguenti delibere in deroga a quanto previsto dalle norme interne:

1) Il Consiglio Direttivo all'unanimità dei presenti, nessun astenuto e nessun contrario delibera di rivedere i criteri per la determinazione del contributo associativo stabilendo che l'unico criterio applicabile rimane quello del numero dei veicoli ritirati nell'anno precedente, desumibile dal registro di cui all'art. 103 del Codice della Strada.

2) Il Consiglio Direttivo all'unanimità dei presenti, nessun astenuto e nessun contrario delibera, in deroga a quanto previsto dalle norme interne, di determinare che il contributo associativo dovuto dalle aziende richiedenti sia pari a quello riferibile ai mesi di reale fruizione da parte del richiedente stesso dei servizi resi dall'Associazione, calcolato in dodicesimi.

3) In deroga a quanto previsto da Statuto e Regolamento si propone di concedere, alle imprese che ne fanno richiesta entro il 28 febbraio di ogni anno via mail, di effettuare il pagamento del contributo associativo in due rate: la prima, pari alla metà dell'importo dovuto, da versare entro il 28 febbraio; la seconda, a saldo, da versare entro il 31 maggio.

SIVES – Sistema di gestione dei veicoli sottoposti a fermo, confisca, e sequestro

A seguire, l'Avvocato Luca Ceccaroli ha illustrato la situazione relativa al Sives, cioè il sistema di gestione dei veicoli sottoposti a provvedimenti di fermo, confisca e sequestro partendo da una rapida analisi della normativa e raccontando l'evoluzione dell'operatività nel tempo che, dopo i primi tempi in cui le cose andavano abbastanza



bene, ha visto l'evolversi di situazioni al limite della legalità (veicoli che venivano venduti anche se destinati alla demolizione, esportati, smontati per i ricambi,...). La vicenda è stata oggetto poi di maggiore attenzione a seguito del fatto che l'attività di vendita di questi veicoli, destinati alla demolizione, erano imprese che esercitavano l'attività di soccorso stradale. Di conseguenza alcune imprese di autodemolizione hanno presentato ricorso per chiedere di poter inserire una condizione escludente che potesse definire le caratteristiche

dei partecipanti. È stata data particolare rilevanza al fatto che nei bandi SIVES non è prevista la condizione che le aziende che partecipano debbano essere autorizzate a svolgere l'attività di autodemolizione: la questione è tuttora oggetto di attenzione da parte del TAR che tra poco dovrà esprimersi sulla vicenda. Un altro problema si rileva con



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEMOLITORI AUTOVEICOLI

i veicoli affidati alla custodia del proprietario con riferimento alle modalità di cessione e di recupero (attraverso imprese di soccorso stradale o imprese autorizzate al trasporto di rifiuti pericolosi). L'Avvocato ha dato la propria disponibilità ad intervenire nell'interesse di A.D.A. *ad adiuvandum* dei ricorsi presentati dalle singole imprese, disponibilità che la Presidenza, dopo alcune considerazioni sull'opportunità o meno dell'azione, accoglie di buon grado per dare il giusto riconoscimento alla professionalità dei centri di autodemolizione.

A conclusione della giornata, il vice Presidente Calò fa un intervento su una notizia dell'ultima ora circa l'uscita di AIRA (associazione dei frantumatori) da FISE Unire ripercorrendo l'andamento dei rapporti tra le nostre associazioni che, dopo un periodo in cui si era raggiunta un buon livello di collaborazione, qualche mese sono stati nuovamente messi in crisi sul discorso dell'obbligo del sistema di pesatura e sulla vicenda dell'incendio al nostro collega di Roma di pochissimi giorni fa. Infatti, sebbene inizialmente l'A.D.A. si fosse dimostrata favorevole all'inserimento dell'obbligo del sistema di pesatura all'interno della proposta di modifiche al D.Lgs. 209/03 (come presentato a Forte dei Marmi lo scorso anno e ad Ecomondo 2016), a seguito di un parere richiesto ad un legale esperto in materia, che ha sostenuto che non esiste alcuna norma cogente per i centri di raccolta sulla pesatura dei veicoli in ingresso, ha rivisto la propria posizione comunicando ad AIRA di voler evitare appesantimenti alle aziende. Del resto, il parere, che vi è stato recapitato con circolare n. 20/17, è piuttosto chiaro circa il fatto che nessuna norma preveda l'obbligo che le aziende di autodemolizione debbano essere dotate di un sistema di pesatura e, anzi, esiste una norma europea che fornisce indicazione su come ricavare il peso del veicolo nell'ambito del calcolo delle percentuali dei target previsti dalla direttiva 2000/53/CE. Inoltre, abbiamo preso atto del fatto che uno degli obiettivi di AIRA è quello di una tracciabilità del veicolo fuori uso che comprende anche le parti di ricambio, per le quali sostiene la necessità di pesatura. In questo modo l'appesantimento delle procedure nei centri di raccolta diventerebbe insostenibile. Ma il vero problema di AIRA è la gestione del fluff, visto che in Italia non ci sono le strutture adeguate per il trattamento. È possibile che non sia ancora decaduta del tutto la loro idea di qualche anno fa di accentrare nei loro impianti la gestione dei veicoli fuori uso per poi affidare a demolitori a loro affiliati le operazioni di messa in sicurezza del materiale di loro proprietà.



Naturalmente dietro la scelta di AIRA si vela un chiaro segnale di rottura della filiera che ci mette nelle condizioni di avere minore incidenza negli interventi presso le Istituzioni e quindi A.D.A. si dovrà impegnare ancora di più nel perseguimento dei propri obiettivi.

ALLEGATI:

- | |
|------------------------|
| 1. Presentazione FCA |
| 2. Presentazione UNRAE |