

SENATO DELLA REPUBBLICA
13a Commissione
Territorio, ambiente, beni ambientali

OGGETTO: trasmissione di una memoria scritta in merito all'esame del disegno di legge n. 1547 (Conversione in legge del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189 convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229)

AIRP (Associazione Italiana dei Ricostruttori di Pneumatici), costituita nel 1963, promuove il pneumatico ricostruito quale prodotto sicuro a forte valenza ecologica ed economica, aderisce al **BIPAVER (Associazione europea dei Ricostruttori di Pneumatici)** per poter essere attore importante anche a livello europeo e dare un contributo alle politiche di settore, rappresentando così la categoria sul piano nazionale ed internazionale.

L'impegno di AIRP per la legalità

In tema di lotta alle pratiche illegali entro la filiera dei pneumatici, AIRP è **membro dell'Osservatorio sui flussi illegali di pneumatici e PFU in Italia, istituito in collaborazione con i consorzi di filiera per la gestione degli Pneumatici Fuori Uso (PFU) Ecopneus, EcoTyre e Greentire** – che gestiscono circa l'85% del totale nazionale – e le Associazioni **Legambiente, Confartigianato, CNA e Federpneus**.

L'Osservatorio ha da poco attivato la piattaforma online **"Cambio Pulito"**, la prima piattaforma di **whistleblowing in Italia per la segnalazione riservata e anonima di situazioni di irregolarità e illegalità** lungo l'intera filiera, dalla vendita "in nero" all'evasione del contributo ambientale per il riciclo degli Pneumatici Fuori Uso.

Grazie alla collaborazione diretta fra l'Osservatorio e il Nucleo Ambiente dell'Arma dei Carabinieri, le segnalazioni ricevute e valutate come attendibili vengono direttamente trasmesse alle Forze dell'Ordine per avviare gli opportuni approfondimenti.

Il settore del ricostruito in Europa

In **Europa (EU27)** il settore conta di **32.000 posti di lavoro** fra occupati diretti e indotto e genera ogni anno quasi **2 miliardi di fatturato** (di cui tre quarti prodotto da aziende locali) e **600 milioni di gettito fiscale**.

Anche a livello europeo si registra una forte **flessione: tra il 2007 ed il 2014 il mercato dei pneumatici ricostruiti nel settore autocarro è sceso complessivamente quasi del 19%**.

I grandi produttori hanno dovuto attuare strategie di riassetto produttivo chiudendo stabilimenti in tutta Europa e attivando procedure di cassa integrazione e mobilità. E se le grandi case stanno soffrendo, non sono da meno i piccoli imprenditori: in Germania si segnalano severe difficoltà, mentre in Spagna si è passati da 46 ricostruttori di pneumatici nel 2013 a soli 30 nel 2015.

Ciò ha comportato nello stesso periodo una **perdita di 1800 posti di lavoro** a livello europeo, dato non definitivo e soggetto a modifiche al rialzo.

Attualmente in Francia gli operatori del settore stanno chiedendo al Governo azioni mirate per incentivare il settore del pneumatico ricostruito ed aumentare la tassazione dell'acquisto di pneumatici di bassa qualità e non ricostruibili, per favorire così azioni virtuose verso un'economia circolare più sostenibile.

Calo della produzione di pneumatici ricostruiti 2014-2016	
Fonte: BIPAVER	
Germania	-13,7%
Regno Unito	-32,5%
Danimarca	-28,8%
Paesi Bassi	-14,8%
Finlandia	-12,6%
Italia	-19,1%
Totale Europa	-12,3%

Il settore del ricostruito in Italia

La **filiera del ricostruito** coinvolge un'ampia gamma di operatori: non solo grandi **produttori** e **rivenditori**, ma anche i piccoli e medi **ricostruttori**, le aziende di **trasporto** ed i **professionisti**.

Per le sue caratteristiche intrinseche, la ricostruzione si è imposta nel tempo come una soluzione particolarmente indicata per le flotte e largamente adottata nella manutenzione ordinaria di veicoli **autocarro** e per il **trasporto commerciale leggero**.

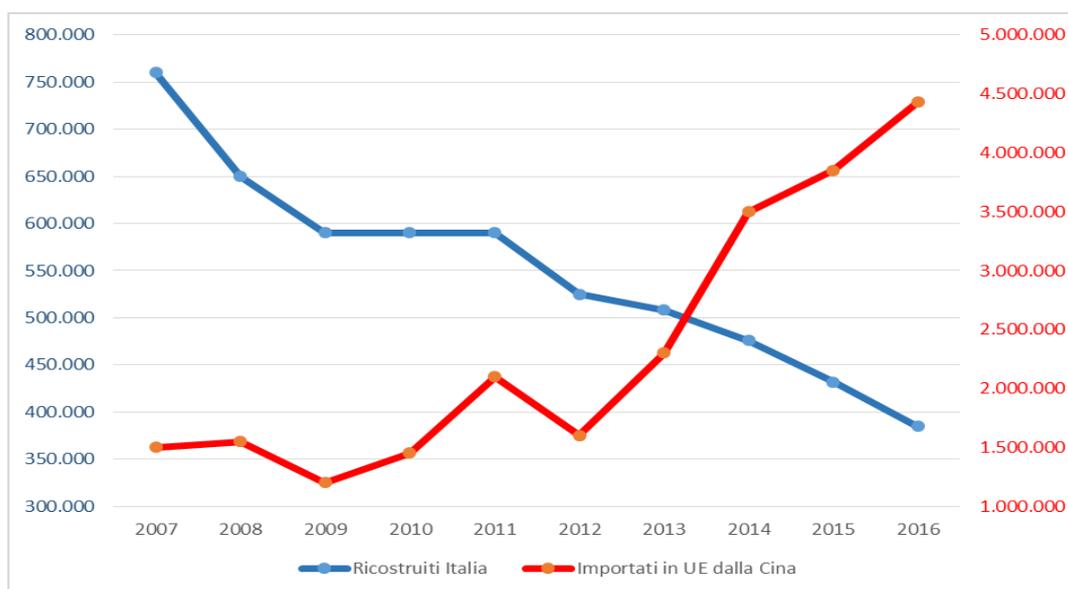
Ogni tipo di pneumatico può essere, infatti, ricostruito, da quello per aerei fino a quello per automobili.

In Italia sono circa 90 le aziende attive nella ricostruzione. Esse danno lavoro ad oltre 2.500 persone (tra impiegati diretti ed indotto). Di queste realtà, 39 sono associate ad AIRP, altre 11 sono soci aderenti e trattano attrezzature e materiali per la ricostruzione.

Queste aziende hanno prodotto nel 2016 **oltre 385.000 pezzi**.

Negli ultimi anni, il **mercato italiano del ricostruito** ha fatto registrare una notevole contrazione: **-49,3% fra il 2007 e il 2016**. Inoltre, secondo le stime di AIRP, negli ultimi 5 anni **oltre 40 aziende hanno dovuto chiudere o cessare le proprie attività di ricostruzione**.

Tale fenomeno è dovuto alla concomitanza di diversi fattori, tra cui le difficoltà riscontrare dal settore dell'autotrasporto e la crescente concorrenza di pneumatici nuovi a basso costo, di bassa qualità, tale da non permettere la ricostruzione.



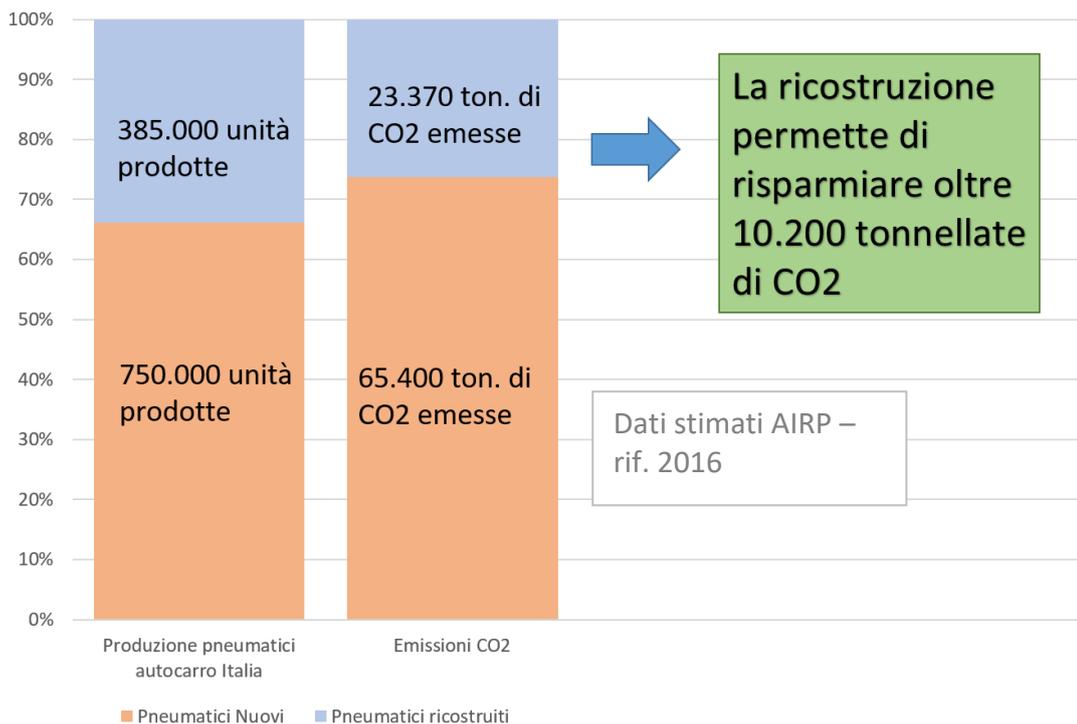
Il pneumatico ricostruito come esempio virtuoso di economia circolare

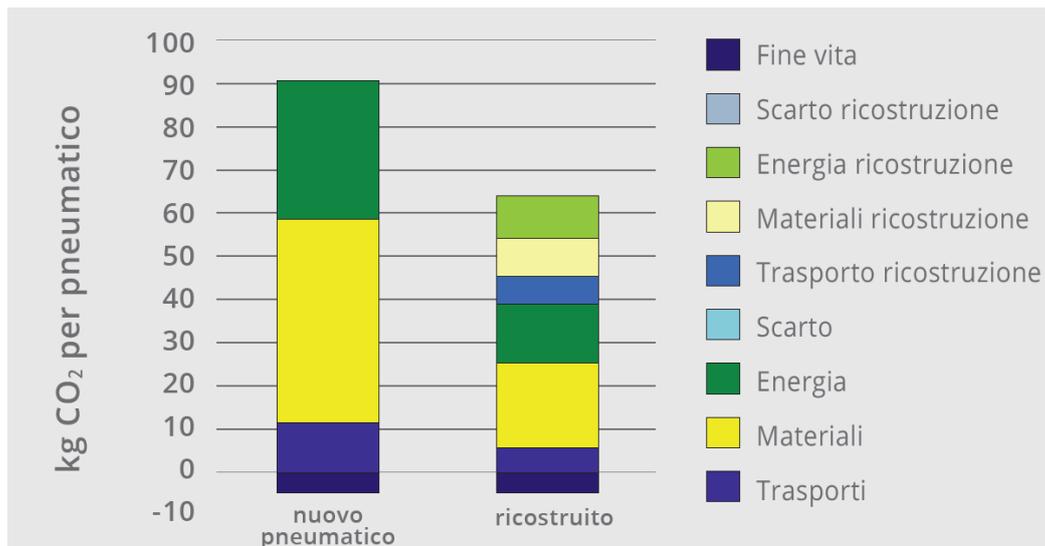
Il pneumatico ricostruito, oltre a garantire un elevato standard di **affidabilità, prestazioni e sicurezza**, rappresenta un grande vantaggio anche dal punto di vista **ambientale**, infatti, rispetto alla produzione di un pneumatico nuovo, la ricostruzione di un pneumatico consente di risparmiare:

- Il **70%** delle **materie prime** (gomma naturale, petrolio, acciaio, ecc.)
- Il **65%** dell'**energia** impiegata per il processo produttivo
- Il **37%** della **CO2** emessa durante il processo produttivo
- Il **29%** di **consumo di suolo** nei paesi di produzione della gomma naturale
- Il **21%** di **inquinamento atmosferico** (particolato)
- Il **19%** di **consumo idrico**.

Secondo gli studi effettuati da AIRP, grazie alla ricostruzione l'Italia risparmia ogni anno in media **30 milioni di litri di petrolio** ed **oltre 20.000 tonnellate di altre materie prime strategiche** come gomma naturale e sintetica, nero fumo, fibre tessili, acciaio e rame, e si evita l'immissione nell'atmosfera di **10.202 tonnellate di CO2**. Infatti, ogni pneumatico ricostruito permette un risparmio unitario di 26,5kg di CO2.

Risparmio emissioni CO2 dei pneumatici ricostruiti





Inoltre grazie alla ricostruzione del pneumatico, è possibile evitare l'immissione di **26.000 tonnellate di pneumatici fuori uso**. Allungando la vita media di un pneumatico, la ricostruzione riduce infatti la produzione annuale di PFU.

La ricostruzione inoltre è un'attività nettamente **"labour intensive"**, perché a parità di utilizzo, un pneumatico ricostruito sostiene 4,3 volte i posti di lavoro di un pneumatico nuovo; inoltre è praticamente a **"chilometro zero"**, perché in quanto servizio al pneumatico serve soprattutto i mercati di prossimità.

ANALISI DI BENCHMARKING – il modello sviluppato in GERMANIA

In materia, illustriamo un importante esempio di caso virtuoso e concreto applicato nel sistema industriale in Germania.

Il riferimento normativo è il **REGOLAMENTO (UE) N. 1407/2013 DELLA COMMISSIONE del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis».**

L'importo complessivo degli aiuti «de minimis» concessi da uno Stato membro a un'impresa unica che opera nel settore del trasporto di merci su strada per conto terzi non può superare 100.000 euro nell'arco di tre esercizi finanziari. Gli aiuti «de minimis» non possono essere utilizzati per l'acquisto di veicoli destinati al trasporto di merci su strada.

La **Germania** finanzia le sovvenzioni “de minimis” per gli autotrasportatori tramite le entrate provenienti dai pedaggi delle autostrade. Un terzo delle entrate (pari a circa 600 milioni di euro l'anno) viene corrisposto alle aziende dell'autotrasporto impegnate a incrementare la sicurezza e il rispetto dell'ambiente.

Possono accedere al finanziamento quelle aziende che aderiscono al par. 1 del Regolamento tedesco sul trasporto di merci su strada (GüKG) e che possiedono almeno un autocarro pesante (veicolo autorizzato al trasporto di un tonnellaggio minimo di 7,5 t e che viene utilizzato esclusivamente per il trasporto su strada).

Per ciascuno di questi autocarri viene elargito un incentivo di 2.000 euro, con un tetto massimo di 33.000 euro per ogni azienda (in base all'art. 2, paragrafo 2 del Regolamento UE 1407/2013, aziende associate all'interno di un paese UE vengono considerate come “una sola azienda” ai fini delle sovvenzioni).

Le sovvenzioni possono riguardare non solo pneumatici ricostruiti, ma anche altri prodotti e servizi che possano contribuire ad aumentare la sicurezza stradale o a ridurre gli impatti ambientali delle aziende di autotrasporto. In particolare le sovvenzioni sono classificate in tre tipologie di prodotti:

- Dispositivi per la guida (ad esempio sistemi per l'assistenza al conducente ADAS, sistemi di riduzione del particolato, ecc.);
- Dispositivi per i conducenti (ad esempio dispositivi di sicurezza, abbigliamento da lavoro per conducenti, personale carico e scarico, ecc.);
- Dispositivi per migliorare l'efficienza (oltre ai pneumatici ricostruiti, anche software per valutare e gestire i dati di viaggio, ecc.).

I contributi vengono elargiti nella forma di rimborso parziale delle spese effettuate per l'acquisto dei beni ammissibili. Tali spese vengono rimborsate nella misura del 40%.

Poiché il regolamento è in vigore in tutta l'UE, vengono stabiliti 3 anni fiscali per ogni paese. In Germania gli anni fiscali coincidono con quelli solari (1° gennaio – 31 dicembre).

EMENDAMENTO AS1547 (DL CLIMA)

All'articolo 2, dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

1 bis

Per finalità di tutela dell'ambiente, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento della spesa relativa all'acquisto di pneumatici ricostruiti, nel limite di 15,7 milioni di euro delle risorse disponibili di cui al Fondo «Programma sperimentale buono mobilità», per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di un set di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 € per ciascun veicolo.

Il credito di imposta IRPEF/IRES, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto degli pneumatici, è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del D.Lgs. 241/1997, e successive modificazioni. Tale credito di imposta non concorre alla formazione del valore della produzione netta agli effetti dell'IRAP, di cui al D.Lgs. 446/1997, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto previsto dall'articolo 61 del TUIR.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'emendamento introduce un'agevolazione fiscale per l'acquisto di pneumatici ricostruiti da montare su tutte le tipologie di veicoli: autovetture, veicoli commerciali leggeri, autocarri, aeromobili da turismo, autoarticolati, autocaravan, autosnodati, autotreni, autobus, mezzi d'opera, trattori stradali, rimorchi e altri autoveicoli ad uso speciale.

L'intervento normativo consiste in un credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione per gli acquisti sostenuti ogni anno nel triennio 2020-2022, nella misura del 20% della spesa che la persona fisica o giuridica sostiene per l'acquisto e il montaggio del set di pneumatici su veicolo.

INDOTTO E IMPATTI SULL'ECONOMIA

Credito di imposta al 20% per i pneumatici ricostruiti -> Ricadute economiche (dati: Tavole intersettoriali ISTAT)

- costo credito di imposta 20%: 15,7 mln €
- aumento della domanda nel settore della ricostruzione: 18,5 mln €
- aumento della domanda negli altri settori: 27,2 mln €
- effetto indotto sull'economia: 6,4 mln €
- impatto sull'economia: 52,1 mln €
- aumento degli addetti impiegati nel settore: +7,7%

BENEFICI AMBIENTALI

Tale misura comporterebbe notevoli benefici ambientali. L'attività di ricostruzione è infatti decisiva per un'economia circolare virtuosa. Oltre a garantire un elevato livello di affidabilità, prestazioni e sicurezza, la ricostruzione rappresenta un grande vantaggio anche dal punto di vista ambientale. Infatti, rispetto alla produzione di un pneumatico nuovo, la ricostruzione di un pneumatico consente di risparmiare:

- Il 70% delle materie prime (gomma naturale, petrolio, acciaio, ecc.)
- Il 65% dell'energia impiegata per il processo produttivo
- Il 37% della CO2 emessa durante il processo produttivo
- Il 29% di consumo di suolo nei paesi di produzione della gomma naturale
- Il 21% di inquinamento atmosferico (particolato)
- Il 19% di consumo idrico.

Secondo i più recenti studi, grazie alla ricostruzione, l'Italia risparmia ogni anno in media 30 milioni di litri di petrolio ed oltre 20.000 tonnellate di altre materie prime strategiche come gomma naturale e sintetica, nero fumo, fibre tessili, acciaio e rame, e si evita l'immissione nell'atmosfera di 10.202 tonnellate di CO2.

Inoltre grazie alla ricostruzione del pneumatico, è possibile evitare l'immissione di 26.000 tonnellate di pneumatici fuori uso. Allungando la vita media di un pneumatico, la ricostruzione riduce infatti la produzione annuale di PFU.

BENEFICI OCCUPAZIONALI

La ricostruzione è un'attività nettamente "labour intensive", perché a parità di utilizzo, un pneumatico ricostruito sostiene 4,3 volte i posti di lavoro di un pneumatico nuovo; inoltre è

un'attività praticamente a "chilometro zero", poiché, come attività di servizio al pneumatico, essa serve soprattutto i mercati di prossimità.

Le misure a sostegno di questa industria contribuirebbero pertanto anche al raggiungimento di obiettivi di più ampio respiro, auspicati anche da specifiche politiche dell'Unione, quali il recente Pacchetto sull'Economia circolare approvato dal Parlamento europeo.

BENEFICI INDUSTRIALI E INNOVAZIONE TECNOLOGICA

E' da sottolineare l'importanza del circolo virtuoso che lega la ricostruzione all'industria del pneumatico nuovo: la possibilità di ricostruire il pneumatico, infatti, è una delle principali leve che induce i produttori di pneumatici nuovi a progettare e sviluppare soluzioni tecnologiche innovative e sempre più performanti, in termini di consumo di carburante, chilometraggio e sicurezza. In uno scenario industriale in cui la ricostruzione dovesse venire meno, la leva competitiva del pneumatico nuovo dovrebbe passare dalla qualità del prodotto al mero fattore di prezzo, innescando una gara al ribasso contro le produzioni più economiche, danneggiando quindi l'ambiente (per il maggiore consumo di materie prime necessarie per la produzione del pneumatico e di carburante durante il suo utilizzo), e mettendo a rischio la sicurezza stradale.