

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
DI INCHIESTA SULLE ATTIVITÀ ILLECITE
CONNESSE AL CICLO DEI RIFIUTI E SU ILLECITI AMBIENTALI
AD ESSE CORRELATI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

189.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 OTTOBRE 2017

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO BRATTI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Bratti Alessandro, <i>presidente</i>	3	Fiori Valerio, <i>Consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)</i>	6, 7, 8, 9, 10, 11
Audizione di rappresentanti dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA):		Grotto Mauro, <i>Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)</i> .	3, 10, 11, 12, 13
Bratti Alessandro, <i>presidente</i> .	3, 8, 9, 10, 12, 13	Puppato Laura (PD)	7, 11, 12
Braga Chiara (PD)	11	Vignaroli Stefano (M5S)	9, 10, 11, 13
Colombo Angelo, <i>Vicepresidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)</i>	11, 13		

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALESSANDRO BRATTI

La seduta comincia alle 8.40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione del sistema audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA), che ringrazio della presenza.

Oggi, è presente Mauro Grotto, presidente di AIRA, che è accompagnato da Angelo Colombo, vicepresidente di AIRA, e Valerio Fiori, consigliere di AIRA.

Il presidente Mauro Grotto è già stato sentito in data 25 febbraio 2015 e il resoconto di tale audizione è in distribuzione.

L'audizione odierna, richiesta dagli interessati, s'inserisce nell'ambito dell'approfondimento che la Commissione sta conducendo sul mercato del riciclo, con particolare riguardo all'attività dei consorzi o comunque delle imprese che hanno la gestione e i loro rapporti, con i comuni, nel caso dei consorzi, e anche con le altre istituzioni, nel caso di un'associazione come la vostra.

Ricordo che la Commissione si occupa di illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pub-

blica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti e alle bonifiche e al ciclo della depurazione delle acque.

Avverto infine i nostri ospiti che è presente audizione viene redatto un resoconto stenografico e che, facendo un'espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali sono in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Cedo, quindi, la parola al presidente Grotto perché ci inquadri le problematiche che ritiene siano di interesse per la nostra Commissione nella sua relazione introduttiva, al termine della quale seguiranno eventuali domande o richieste di chiarimento da parte dei commissari.

MAURO GROTTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Buongiorno a tutti. Egregio presidente, innanzitutto voglio ringraziare lei e tutta la Commissione per la possibilità che ci date oggi di portare alla vostra attenzione una situazione, purtroppo, di estrema gravità, che sta mettendo a rischio di sequestri giudiziari gli impianti di frantumazione di veicoli fuori uso e rottami metallici dei nostri associati.

Prima di iniziare la mia breve esposizione, mi sembra corretto presentare alla Commissione i componenti del consiglio di amministrazione che oggi mi hanno accompagnato: Angelo Colombo, Vicepresidente nonché titolare della ditta Carprometal Spa di Dolzago (Lecco), uno storico impianto di frantumazione di veicoli fuori uso e rottami metallici lombardo; il consigliere Valerio Fiori del gruppo Fiori, titolare di due stabilimenti, uno a Bologna e uno a Roma,

con annessa scarica per rifiuti, sia pericolosi che non pericolosi.

L'AIRA è un'associazione che rappresenta i più importanti impianti di frantumazione di veicoli fuori uso e rottami metallici in Italia. Nell'anno di esercizio 2015, gli impianti aderenti ad AIRA hanno ricevuto-trattato circa 644.000 tonnellate di solo rifiuti derivanti da trattamento dei veicoli fuori uso, di cui principalmente pacchi auto e motori, che corrispondono a circa il 68 per cento delle tonnellate totali dei veicoli avviati a demolizioni, producendo circa 493.000 tonnellate di *end-of-waste*, avviate principalmente presso acciaierie per la produzione di nuovi prodotti siderurgici. Gli impianti associati sono tutti in possesso di Autorizzazione integrata ambientale e siamo soggetti a rigidi controlli e piani di monitoraggio.

Prima di spiegarvi le motivazioni per le quali oggi siamo qui in audizione, è doveroso che ricordi che il sottoscritto è già stato sentito, come ha detto il presidente prima, da questa Commissione il 25 febbraio 2015 e che, in tale occasione, erano emerse già diverse problematiche attinenti la corretta gestione dei veicoli fuori uso, che, purtroppo, oggi hanno assunto connotati talmente gravi da portare a decidere, in autotutela, di fermare l'attività di un nostro primario associato, l'impianto di frantumazione del gruppo Fiori di Roma, qui presente nella persona di Angelo Fiori, cui successivamente lascerò la parola affinché vi esponga nei dettagli le motivazioni della decisione.

Ho avuto il piacere e l'onore di essere ascoltato anche dall'Ufficio di presidenza della Commissione territorio, ambiente e beni ambientali del Senato della Repubblica, sia in occasione di una consultazione sull'economia circolare sia in un'audizione dedicata alle problematiche che ormai da anni stanno inesorabilmente affliggendo la filiera dei veicoli fuori uso.

In tale ultima occasione, ho presentato un rapporto che evidenzia tali criticità nei veicoli fuori uso e di cui oggi lascio una copia agli atti anche a codesta Commissione.

Uno dei principali obiettivi della nostra associazione è quella di collaborare con le istituzioni per l'impostazione di una corretta ed efficiente normativa del settore, oltre a contribuire a uno sviluppo dell'economia di frantumazione nel rispetto dell'ambiente.

Questo spirito è la principale motivazione che ci porta oggi a essere davanti a voi. Abbiamo la necessità di denunciare una problematica che implica gravi conseguenze, sotto il profilo ambientale e per la sicurezza e la salute dei lavoratori, ossia il mancato svolgimento da parte degli autodemolitori o di una parte di essi delle operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso (punto 5 dell'allegato 1 del decreto legislativo n. 209 del 2003), delle operazioni attinenti alle attività di demolizione (punto 6 del medesimo allegato) e delle operazioni di trattamento per il riciclaggio (punto 7 dello stesso allegato).

Il decreto legislativo n. 209, recante attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso stabilisce di sottoporre il veicolo fuori uso, a operazioni di messa in sicurezza prima di procedere al recupero o allo smaltimento del veicolo stesso e dei suoi componenti. Il decreto prevede altresì di rimuovere e separare i materiali e i componenti pericolosi, in modo da non contaminare i successivi rifiuti frantumati provenienti dai veicoli fuori uso.

Le modalità da mettere in atto per effettuare tali operazioni sono descritte dettagliatamente nell'allegato 1 del suddetto decreto. Solo dopo avere espletato tutte queste operazioni, il veicolo fuori uso indicato come CER 16 01 04* (con asterisco), quindi rifiuto pericoloso, può essere riclassificato come veicolo fuori uso non contenente né liquidi né altre componenti pericolose certe (CER 16 01 06) ed essere consegnato a un impianto di frantumazione per il suo definitivo recupero e smaltimento.

Dall'entrata in vigore del decreto legislativo n. 209 del 2003, numerose indagini giudiziarie con relative sentenze di giudizio hanno evidenziato che tali operazioni di trattamento o non vengono eseguite o vengono eseguite in parte, ossia vengono ese-

guitte soprattutto quelle operazioni che portano a un riscontro economico positivo, come, per esempio, la vendita della batteria o del catalizzatore.

Vi ricordo, per esempio, che ci sono state diverse inchieste delle forze dell'ordine riguardanti il trattamento illegale di carcasse di auto in tutto il Paese, delle quali l'ultima risale al 26 maggio 2016 a Bosaro, presso Rovigo, dove la Guardia di finanza ha sequestrato un ingente quantitativo di rottami ferrosi (circa 4.000 tonnellate di rifiuti), tra cui rientravano molte carcasse di veicoli fuori uso, che erano state illegalmente pressate da alcuni autodemolitori e, che all'interno, avevano ancora vetri, plastiche e pneumatici.

Tale episodio è stato oggetto anche di interrogazione parlamentare presso la Commissione territorio, ambiente e beni ambientali del Senato della Repubblica, cui il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha risposto in data 21 settembre 2016 e della quale lascio copia agli atti di codesta Commissione.

Tale situazione, oltre a implicare gravi conseguenze sia per l'ambiente che per la sicurezza e la salute dei lavoratori nonché allontanare il nostro Paese dal raggiungimento degli obiettivi di reimpiego, riciclaggio e recupero imposti per legge, mette a serio rischio di sequestri giudiziari i nostri impianti di frantumazione, che possono ricevere inconsapevolmente rifiuti non conformi alla normativa vigente.

Il settore del rottame e, nell'ambito di tale settore, del rottame derivante da autodemolizione, avendo come oggetto primo delle proprie lavorazioni rifiuti di natura estremamente eterogenea e gestiti da un numero molto elevato di soggetti operanti in diverse parti d'Italia, necessita di controlli e monitoraggi molto attenti, per escludere che, nel materiale in arrivo negli impianti di recupero, siano ancora presenti elementi di pericolosità.

Da un lato, alcuni controlli possono essere effettuate in maniera strumentale, come, per esempio, il controllo sulla radioattività, quindi consentono uno *screening* completo e approfondito del materiale. Dal-

l'altro lato, altri tipi di verifiche presentano degli oggettivi limiti tecnici.

A titolo di esempio, si pensi al rottame da autodemolizione. Gli autoveicoli trattati dagli impianti di autodemolizione giungono nei nostri impianti sottoforma di pacchi pressati, i famosi cubi. Anche applicando la più attenta procedura di controllo, permane un evidente limite oggettivo nell'eseguire il controllo visivo dell'operatore.

All'atto del recepimento del materiale, l'operatore apre, per quanto possibile, il rottame e verifica che non vi siano colamenti di fluidi e che non vi siano elementi pericolosi visibili, come, per esempio, bombole di gas compresso, filtri dell'olio, batterie, airbag eccetera.

A seconda dello stato dal pacco, a volte, tali elementi potrebbero non palesarsi nella fase del ricevimento, in quanto occultati all'interno, a volte anche in maniera fraudolenta, come quando vengono rilevati elementi pericolosi anche non pertinenti all'autoveicolo e nascosti all'interno dello stesso o di contenitori all'interno del parco auto.

È chiaro come tutto questo rappresenti un serio danno per i nostri impianti di frantumazione, *in primis* per un fattore economico, in quanto il materiale non conforme eventualmente presente viene pagato a peso come se fosse rottame utile per il recupero, e in secondo luogo per i costi aggiuntivi legati allo smaltimento del materiale non conforme.

La presenza di elementi pericolosi può comportare ulteriori costi aggiuntivi o addirittura danni materiali ai nostri impianti.

Si pensi all'aggravio, nell'impianto di depurazione, per l'eventuale presenza di oli o agli ingenti danni strutturali che la presenza di un corpo chiuso in pressione può causare all'impianto di frantumazione a seguito della propria esplosione, spesso causa di principi di incendio e lunghi fermi macchina. In più, tutto ciò espone gli impianti a contestazioni e rilievi in fase di verifiche da parte degli organismi di controllo.

La problematica che ho esposto non è tecnicamente risolvibile negli impianti di frantumazione e recupero e necessita di una maggiore conformità e controllo dei

soggetti che sono deputati dalla legge a operare le attività di bonifica dei rifiuti all'atto della loro genesi, ossia gli autodemolitori, essendo queste attività impossibili da eseguire in una fase successiva nella catena del recupero.

I nostri impianti sono vere e proprie industrie dell'economia circolare e sono tutti autorizzati con AIA e dotati delle migliori tecniche disponibili, dove si è investito negli anni diversi milioni di euro in tecnologie, atte a recuperare sempre più materiale che si smaltiva in passato in discarica.

Che cosa domandiamo? Domandiamo esclusivamente di operare nel rispetto delle legge, per cui si chiede urgentemente un intervento, sia operativo (controlli) che legislativo, a livello nazionale, per la tutela dell'ambiente e della salute dei nostri lavoratori, ma anche a tutela dei corposi investimenti che oggi sono a rischio per cause che non dipendono dai nostri operatori, ma da una parte della filiera a monte che non ottempera alle disposizioni di legge, ossia gli autodemolitori.

In virtù di tutto ciò, la nostra Associazione si rende disponibile da subito a mettere in atto qualsiasi azione volta a salvaguardare gli interessi dei nostri associati e a risolvere tale grave situazione. La nostra Associazione propone altresì di stilare un accordo nazionale con l'ISPRA e i vari enti di controllo, che abbia per oggetto il controllo dei rifiuti in ingresso nei nostri impianti di frantumazione.

Ora, come ho già detto in precedenza, lascio la parola al consigliere Valerio Fiori, che entrerà in merito alla sua decisione di fermare in autotutela l'impianto di frantumazione di Roma.

VALERIO FIORI, *Consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Innanzitutto grazie di questa possibilità che ci date.

Il mio gruppo nasce cinquant'anni fa e, praticamente, è una delle realtà nazionali del settore del riciclo e del recupero di materia prima. In questi anni, il gruppo è costantemente cresciuto, investendo in progetti industriali innovativi per il recupero dei materiali e sviluppando competenze e

professionalità. Abbiamo due stabilimenti di 170.000 metri quadrati di impianti di stoccaggio e una capacità produttiva autorizzata e installata, che consente il trattamento di 600.000 tonnellate, nonché impianti e strutture all'avanguardia e consolidati rapporti con i più importanti operatori del settore.

Collaboriamo con università, enti di ricerca e altri *partner*, anche a livello internazionale. Collaboriamo con l'università italiana anche per studi e monitoraggi ambientali, oltre che per tesi di dottorato e progetti.

Ciò ha portato il nostro gruppo a redigere annualmente una dichiarazione ambientale in entrambi i suoi impianti di recupero, quello di Bologna e quello di Roma.

Impieghiamo 130 dipendenti, fra cui otto ingegneri dedicati alla gestione ambientale, alla produzione e alla ricerca. Il mio gruppo genera un importante indotto e, nel 2016, ha fatto registrare un fatturato di 205 milioni di euro.

Al fine di estendere la nostra attività nell'ambito del ciclo di recupero dei rottami metallici anche alla gestione RAEE (rifiuti da apparecchiature elettroniche ed elettroniche) e alla delicata fase di smaltimento delle frazioni non recuperabili del rottame stesso, il nostro gruppo ha realizzato due importanti partecipazioni.

Mi riferisco a un impianto di trattamento RAEE in Emilia-Romagna, la Dismeco, sito a Marzabotto. Purtroppo abbiamo chiuso la nostra partecipazione all'attività di gestione dei RAEE nel 2016 esclusivamente per motivazioni commerciali, mantenendo solo una partecipazione immobiliare.

Mi riservo, al termine del mio intervento, se volete dei chiarimenti in merito, di mettervi al corrente delle motivazioni per cui abbiamo cessato quell'attività.

Inoltre, abbiamo fatto una discarica di filiera, la Ecofer Ambiente di Roma, dedicata ai soli residui di frantumazione, cioè ai nostri scarti di lavorazione e realizzata secondo i più alti standard di protezione ambientale. La discarica è autorizzata per rifiuti pericolosi, nonostante il rifiuto con-

ferito sia non pericoloso, perché il *fluff* che proviene dalla macinazione delle carcasse auto è un rifiuto non pericoloso.

Adesso vorrei parlare, presidente, dell'Italferro, la nostra azienda sita a Roma; abbiamo Italmetalli a Bologna e l'Italferro a Roma.

Da venticinque anni siamo attivi a Santa Palomba, dove trattiamo materiali di autodemolizioni e demolizioni, scarti metallici e raccolta differenziata dalle isole ecologiche. Prendiamo i materiali dell'AMA, come lo scatolame e barattoli, che vengono dalla differenziata, quindi li trattiamo. Poi, abbiamo anche un magazzino dove trattiamo i rottami non ferrosi. Abbiamo l'AIA e abbiamo, nella regione Lazio, una capacità superiore ai 300.000 tonnellate. Dal 2009, l'azienda ha ottenuto tutte le certificazioni volontarie in materia di ambiente e sicurezza, come la 231, e siamo qualificati come piattaforma di Ricrea.

Il nostro contributo all'economia circolare è rappresentato dal fatto che abbiamo lavorato 160.000 tonnellate di rottami, di cui 120.000 derivanti dall'attività di autodemolizione, e abbiamo prodotto 100.000 tonnellate di ferro e acciaio, di cui 8.000 tonnellate di alluminio, 2.000 tonnellate di rame e sue leghe e 20.000 tonnellate di altri metalli.

Inoltre, circa il 75 per cento del rifiuto che noi prendiamo esce come materia prima, diventando nuovo metallo, quindi noi recuperiamo il 75 per cento di tutto quello che entra.

L'Italferro nel Lazio rappresenta il 68 per cento del rottame di autodemolizione; quindi, sulle autodemolizioni che vengono dismesse, il nostro impianto, che è a Santa Palomba, come vi dicevo, recupera il 68 per cento.

Abbiamo le migliori tecnologie disponibili (BAT) e adottiamo scrupolosi controlli al materiale in ingresso e nei vari stadi di lavorazione. La società è stata oggetto di certificazioni ambientali, di analisi e di validazione da parte dei tecnici esterni, come attestato dalle perizie, che poi vi lascio, se volete.

Poi, respingiamo ogni tipo di materiale che non è conforme e questo ci porta al

punto focale. Praticamente, respingiamo quello che visivamente non va bene e smaltiamo quei rifiuti che, come diceva il presidente, troviamo all'interno dei pacchi. Abbiamo un fortissimo controllo ambientale perché, come vi dicevo, abbiamo otto ingegneri ambientali nelle varie aziende, che hanno il compito di gestione dell'acqua e di tutto il resto.

Quest'anno, abbiamo già respinto 127 tonnellate e questi respingimenti sono anche parziali perché, su un autotreno di questi pacchi, se ne vediamo sei che non vanno bene, li respingiamo, quindi siamo attenti che tutti i materiali che entrano siano verificati in ingresso e respinti.

LAURA PUPPATO. Quante tonnellate sono state respinte ?

VALERIO FIORI, *consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Abbiamo respinto 127 tonnellate, però quei respingimenti sono parziali e si tratta di pacchi: se in un autotreno trovo un pacco che non va, lo respingo, cioè non respingo tutto, anche perché, se respingo tutto, signori, è meglio che ci domandiamo « dove vanno i pacchi ? ». Anche questo è un tema, secondo me, da vedere.

Nei rottami, abbiamo rinvenuto bombole e corpi chiusi, che abbiamo smaltito a 2.500 euro a tonnellata. Ci sono state due esplosioni enormi, per le quali abbiamo fatto le denunce ai Carabinieri. Nel caso di un pacco con una bombola e di esplosione nel mulino, anche se abbiamo tutte le uscite di sicurezza, nel momento dell'esplosione abbiamo un problema. L'esplosione si sente a tre chilometri, anche se uno non può pensare che cosa un'esplosione voglia dire. Dall'altra parte, c'è anche una componente di pericolo.

LAURA PUPPATO. Quando sono avvenute le esplosioni ?

VALERIO FIORI, *consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Le ultime sono avvenute due o tre mesi.

Poi, smaltiamo i condensatori, ma anche gli *airbag*, che dovrebbe essere fatto dal

demolitore e che recuperiamo dalla linea dei metalli e smaltiamo a 6.500 euro a tonnellata. Inoltre, smaltiamo l'olio e le batterie al piombo, quindi rinveniamo nel rottame e smaltiamo roba che non è nostra e che non dovrebbe arrivare a noi, ma la troviamo all'interno dei pacchi perché, se la troviamo fuori, la mandiamo via. Ecco, questo è il vero punto.

Ci siamo trovati ad avere costi di smaltimento che non ci competono, cioè paghiamo il rottame e anche quello che non è rottame e smaltiamo, a nostre spese, gli *airbag*, quindi siamo parte lesa di questa filiera che non funziona, anche perché le esplosioni non le vogliamo, se le nascondono.

Abbiamo anche dei accertamenti continui dagli organi di controllo perché, quando c'è un'esplosione, qualcuno, come il vicinato, giustamente, fa, li informa. Queste cose accadono continuamente.

Vi ripeto che abbiamo un danno fortissimo economico da questo lavoro non fatto in maniera conforme. Questo è il vero punto.

Che cosa è successo? L'ARPA e il NOE sono venuti da noi. L'ARPA ha fatto un controllo AIA, dal quale è risultato che tutto è positivo, il che vuol dire che il controllo è positivo per l'acqua, per i fumi e per tutto quello che riguarda le prescrizioni AIA...

PRESIDENTE. Nel senso che tutto è in regola, quindi il controllo è risultato negativo?

VALERIO FIORI, consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA). Certo, l'ARPA ha riscontrato che tutto funziona, quindi tutto è monitorato e tutto va bene.

È stato prelevato da parte di ARPA un campione del *fluff*, che sarebbe il residuo di frantumazione, per vedere l'analisi di questo materiale. La nostra aliquota è stata già fatta analizzare e non è risultata pericolosa, come accade nella storia del *fluff*. Il rifiuto che generiamo non è pericoloso e ritengo che non lo sia in quanto defalchiamo tutto il possibile dai pacchi in un

nostra azienda che fa questo tipo di cer-nita.

Durante questa verifica sono state riscontrate delle non conformità da parte degli organi di controllo. Facendo il proprio lavoro, il NOE ha sequestrato tre mezzi non nostri che erano allo scarico. Si tratta di camion che stavano per essere scaricati e che il NOE ha messo sotto sequestro. Ci hanno nominati custode giudiziario, cioè dobbiamo tenerli perché poi l'ARPA farà le sue verifiche.

Nell'ambito di questi sopralluoghi fatti dal nostro ingegnere, è emersa un'indicazione da parte del NOE. Secondo l'opinione del NOE, che è quella di un organo di controllo, quindi opinione massima che dobbiamo tenere in conto e in considerazione, gran parte dei rifiuti in ingresso sono non conformi a disposizione di legge, cioè i pacchi che entrano, per il NOE, non sono conformi.

Avvertendo questo tipo di situazione, in autotutela, ho fermato l'impianto. Questo si è verificato in giugno. Certo, i dipendenti non hanno chiesto la cassa integrazione perché abbiamo accelerato alcune manutenzioni per ripristinare delle cose da mettere a posto e abbiamo dato un periodo di ferie. Ci siamo fermati in autotutela perché, se l'organo di controllo mi dice «dovreste respingerne una gran parte», mi trovo nella condizione di dire: «voglio esaminare la situazione».

Che cosa ho fatto? Ho inviato una lettera all'ISPRA e ha inviato una lettera al generale Pascali del NOE, chiedendo se si poteva avere un incontro, in quanto volevo spiegare quello che sto dicendo adesso voi: che cosa facciamo, quando lo facciamo e quali sono le nostre procedure.

Quest'anno, abbiamo fatto già 37 respingimenti, su cui adesso non vi voglio tediare...

PRESIDENTE. Magari ci lascia il materiale...

VALERIO FIORI, Consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA). Festeggerò i cinquant'anni di lavoro nel 2019 perché ho iniziato a lavorare nel

1969. Quest'azienda a Roma è stata fatta da me. Il tema mio e di tutti i miei ragazzi è: sicurezza sul lavoro, fisco e ambiente.

A riguardo, signori, mi sento a posto nei vostri confronti e mi sento a posto all'interno dell'azienda perché dovrei rispondere di quello che fa un altro, quindi vorrei capire fino a che punto arrivano le mie responsabilità per quello che c'è dentro un pacco. Questo è il tema vero perché quello che vediamo non entra e non abbiamo motivo di dirlo, se così non fosse, anche perché, come vi ho detto, ho fermato l'impianto.

Abbiamo anche fatto una perizia che vi lascio e in cui un perito dice che tutte le procedure che fa la nostra azienda sono il massimo che si possa fare. Mi riferisco a tutte le procedure interne: arriva il camion, su cui viene fatto il controllo radiometrico e di cui si guardano i documenti, quindi il camion va sul piazzale, dove uno lo controlla visivamente.

Abbiamo anche messo un premacinatore per vedere quello che c'è dentro il cubo, che, se si mette nel mulino principale, non permette di vedere niente, mentre un premacinatore lo apre e riesce a vedere anche se c'è una bombola. Le esplosioni a noi succedono quando il premacinatore non buca il serbatoio, anche perché, se lo buca, l'esplosione non si verifica. Il premacinatore ci deve essere perché il decreto legislativo n. 209 lo impone.

Scusate se mi infervoro, però credetemi che c'è un rischio per noi di accettare un carico che non è conforme, non vedendolo. Nel caso in cui un organo di controllo mi dice «la gran parte deve essere respinta», che cosa posso fare? Mi fermo o vado avanti? Ho fatto questa che è una scelta pesante perché la nostra è un'azienda che va avanti. Senza dire che cos'è successo dal punto di vista del bilancio, sapete che cosa vuol dire se un'azienda si ferma.

Voglio chiarezza e vi ringrazio di aver ricevuto l'AIRA e per avere avuto il mio spazio per parlarvi. Vi ringrazio veramente e sono a disposizione per mostrarvi gli impianti della discarica, che è un fiore all'occhiello, nonostante le traversie enormi ai tempi in cui il comune di Roma voleva

metterci i rifiuti urbani. Abbiamo fatto una lotta enorme perché, in quel caso, si mettevano i rifiuti urbani, però si andava in crisi con il *fluff*. Questa è stata la battaglia che ho fatto per sostenere la discarica della Ecofer come termine della filiera del fine vita auto.

Sono stati fatti anche passi in avanti con l'impianto a fibre ottiche. Si tratta di un impianto americano costato 4 milioni di euro, in cui recuperiamo i cavetti dall'auto. Passiamo tutto il nostro *fluff*, che non ha niente all'interno.

Allora, io che spingo e investo sul recupero, devo andare a vedere che cosa fa un altro a casa sua?

Come diceva il presidente, mi auguro veramente che ci siano più controlli sulla filiera.

PRESIDENTE. Avete delle procedure giudiziarie in atto rispetto a quest'aspetto?

VALERIO FIORI, consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA). No, ci sono stati tre sequestri, che non sono stati fatti a noi, e sono venuti sei volte. Ho scritto al comandante per parlarne perché questo materiale si trova in tutt'Italia. Riguardo al fatto che si dica che il frantumatore n'è responsabile, in quanto parte lesa, posso dimostrare con i conti che io tiro fuori dal pacco il materiale e lo smaltisco. Io smaltisco gli *airbag* a 6.300 euro a tonnellata e ho la relativa documentazione. Smaltisco io i filtri che trovo, ma non ci dovrebbero essere questi materiali, per cui, se li trovo, che cosa faccio? Faccio finta che non ci siano? No, li smaltisco.

PRESIDENTE. Grazie. Credo che abbiate delineato bene la problematica. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

VALERIO FIORI, consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA). Poi, sui RAEE, se volete, posso dirvi qual è stata la mia esperienza.

STEFANO VIGNAROLI. Vorrei un approfondimento su come li controllate in

ingresso, anche se l'ha già spiegato, perché lei ha anche detto che, spesso e volentieri, si è trovato materiale non conforme, cosa che ovviamente non può vedere subito, ma durante il processo.

Vorrei sapere, considerato che c'era questo materiale non conforme, se ha mai pensato di farlo e come mai non l'ha mai denunciato prima. Oltre che si è fatto carico di smaltirlo, magari poteva segnalare questa cosa, visto che sappiamo tutti com'è la situazione degli autodemolitori, quindi domando a lei anche come si può far rispettare agli autodemolitori la legge di riferimento, il decreto legislativo n. 209 del 2003.

Per gli autodemolitori, la competenza è comunale e, se non sbaglio, per i rottamai sono di competenza provinciale e regionale le autorizzazioni. Mi domando che fine ha fatto questo materiale non conforme, quello sequestrato e fermato dal NOE, dove è stato portato e come è stato lavorato?

VALERIO FIORI, *consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Per quello che riguarda i tre carichi di cui noi siamo custodi ci è stato detto di metterli in sicurezza recintati, per cui aspettiamo che vengano visionati dall'ARPA. Si tratta di materiali di tre carichi che sono stoccati e che sono stati sequestrati ai fornitori che li conferivano.

STEFANO VIGNAROLI. A parte quei tre, tutto il materiale che solitamente ricevevate dove finisce?

VALERIO FIORI, *consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Il materiale è stato smaltito.

STEFANO VIGNAROLI. No...

PRESIDENTE. Lui si ferisce al materiale non conforme...

VALERIO FIORI, *consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Lo abbiamo respinto. Abbiamo la documentazione...

STEFANO VIGNAROLI. A parte i tre scarichi che sono stati fermati, il resto dove è andato?

VALERIO FIORI, *consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Le dico che, onestamente, questo...

MAURO GROTTI, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Mi permetto di rispondere al deputato Vignaroli.

In autotutela, il nostro associato si è fermato, quindi il flusso di rifiuti generato da impianti di Roma e quant'altro sicuramente sarà andato in altri impianti di frantumazione.

In questo caso, apriamo una tematica di un altro tipo. Purtroppo, in Italia abbiamo anche il problema che molti piccoli impianti di frantumazione non sono dotati delle migliori tecniche disponibili, quindi non sono in AIA, però fanno una concorrenza spietata ai nostri impianti e sono ricettori, a mio avviso, di questi rifiuti, che definiamo non conformi al decreto legislativo n. 209 e che sicuramente sono andati anche in impianti di questo genere.

STEFANO VIGNAROLI. Vorrei sapere se, per quel materiale che storicamente ha trovato non conforme, ha mai fatto denuncia?

VALERIO FIORI, *Consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Ho denunciato le esplosioni e non l'ho comunicato. Ho respinto il fornitore al momento dello scarico, per cui ho respinto quello che ho visto e non l'ho scaricato.

STEFANO VIGNAROLI. Forse se comunicava del materiale non conforme che trovava, probabilmente...

VALERIO FIORI, *Consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Nel caso del materiale che trovavo e a cui non riuscivo a dargli una identità, lo smaltivo. Onorevole, se trovavo dei filtri d'olio dentro pacchi che avevo premacinato, li prendevo e li smaltivo.

STEFANO VIGNAROLI. Non poteva, invece, denunciare dicendo: « quell'autodemolitore mi ha portato un carico che non è conforme perché all'interno ho trovato quest'olio e questo filtro che non ci dovevano stare ».

VALERIO FIORI, *Consigliere dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Lei dice che aveva dovuto denunciarlo al momento del respingimento. Comunque, ho tutti i respingimenti in cui è specificato anche a chi sono destinati.

STEFANO VIGNAROLI. Non mi riferisco solo ai respingimenti, ma anche a quello che è entrato nella sua filiera e poi è stato smaltito.

ANGELO COLOMBO, *Vicepresidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Dopo lo scarico diventa difficile risalire al fornitore. La difficoltà principale è solo quella.

CHIARA BRAGA. Vorrei chiedervi se avete dei contratti con i soggetti che conferiscono il materiale.

MAURO GROTTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Sì, generalmente, prima di conferirli, vengono pattuite le condizioni economiche del conferimento, che però, variano anche in base alle quotazioni del prodotto che avviamo presso le acciaierie. La quotazione varia logicamente anche in base a come vendiamo o compriamo, quindi questa può essere settimanale oppure ogni quindici giorni si fa una quotazione diversa perché le materie prime cambiano, quindi è influenzato il prezzo di acquisto, anche in base a come vendiamo.

CHIARA BRAGA. La mia domanda era finalizzata a capire quest'aspetto. Voi avete mai provveduto a risolvere i contratti o i rapporti con alcune aziende rispetto alle quali avete riscontrato difformità del materiale conferito, quindi avete interrotto, nel caso specifico della sua attività, definitivamente questi rapporti o, anche in pre-

senza di ripetuti conferimenti difformi, avete comunque mantenuto un rapporto in essere ?

MAURO GROTTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Per entrare nello specifico del rifiuto, quando il materiale è conforme o non conforme, respingendo, giustamente, come prevede la normativa, solo quello non conforme, dopo un ripetersi di non conformità, si interrompe il rapporto con il fornitore perché giudichiamo che quello non sia — passatemi il termine — un buon fornitore.

CHIARA BRAGA. Avete promosso, nel caso suo, ma anche in altre realtà, cause civili nei confronti di questi fornitori ?

MAURO GROTTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. No.

LAURA PUPPATO. Capisco che i fornitori sono funzionali all'attività, quindi è anche difficile in molti casi spingersi oltre un certo limite, però è anche opportuno che la partenza della « denuncia » vada esattamente nel senso indicato dai colleghi, cioè ci deve essere un'evidenza da parte di un'azienda seria, la quale non intende correre rischi di sicurezza così gravi come quelli riportati, al di là del danno economico.

Al di là di quest'aspetto, non ho compreso l'accusa che vi fanno il NOE o l'ISPRA. In realtà lei ha, giustamente, detto: « ho chiesto un colloquio per capire come devo muovermi e che cosa devo fare in più rispetto a quello che sto già facendo, non ho ancora ricevuto risposta ». Ho capito bene ?

Qual è stata effettivamente l'evidenza per l'ISPRA e il NOE ? Al di là del sequestro di tre mezzi, che, peraltro, erano nel vostro piazzale, pur non essendo vostri, ma dei fornitori, e di cui voi siete solo i custodi giudiziari, la vicenda viene da noi assunta come ordinaria, nel senso che capita che ci sia qualche fornitore scorretto. La vostra percentuale è dello 0,8 per cento, se non ho visto male, cioè si tratta di 126 tonnellate

su 168.000 trattate dalla vostra azienda. In realtà, sono numeri molto bassi quelli che voi ci state dicendo, però sono numeri che non possono esistere e dovrete ottenere lo 0 per cento — questo è il problema — perché, altrimenti correte il rischio che conosciamo.

Qual è effettivamente l'imputazione o, comunque, la richiesta che vi è giunta da parte degli organi di controllo. Lo chiedo perché mi pare che il problema non stia nella vostra azienda, ma stia altrove, quindi voi chiedete sostanzialmente un controllo maggiore rispetto alle realtà che gestiscono la materia in maniera non corretta.

Vorrei porre un'altra domanda, invece, a Mauro Grotto. Durante l'audizione di febbraio del 2015, lei aveva soprattutto evidenziato il tema dell'esportazione illegale eccetera. Per quest'anno, leggo che ci sono 688.000 tonnellate di veicoli smaltiti dai frantumatori. Quali evidenze ci sono state, dopo l'intervento legislativo che vi è stato in relazione al tema dei veicoli non esportabili?

MAURO GROTTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Per quanto riguarda le esportazioni, in questi tre anni c'è stato più di qualche intervento legislativo in merito perché si è capito che il fenomeno dell'esportazione sta, purtroppo, mettendo in difficoltà...

LAURA PUPPATO. Con la mia domanda, volevo sapere appunto, visto che siamo intervenuti, qual è stata l'efficacia...

MAURO GROTTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Ci sono stati più interventi, a più riprese, fino all'ultimo, durante il quale, in pratica, è stato previsto che, per esportare, è necessario che il veicolo sia sottoposto a una revisione di almeno sei mesi.

A partire da luglio del 2018, questo dovrebbe in qualche maniera ridurre il fenomeno. Logicamente, attendiamo anche, noi come Associazione, l'evidenza dei numeri in merito.

LAURA PUPPATO. Ci sono evidenze dei numeri o non ci sono ancora?

MAURO GROTTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. La modifica legislativa è passata ed è in vigore, però l'efficacia di questa modifica partirà da luglio del 2018, quindi non abbiamo ancora evidenza di eventuali cali nei numeri di questo fenomeno.

PRESIDENTE. Credo sia stata fatta una domanda al signor Fior, in cui si chiedeva qual è la tipologia di imputazione che vi verrebbe eventualmente assegnata, nel caso voi continuaste a trattare materiale che non è conforme. Qual è la responsabilità di legge che avete rispetto al materiale in entrata? Nel momento in cui il materiale è in entrata, siete voi i responsabili, quindi, in un eventuale controllo nell'impianto dove si verificasse materiale non conforme, la responsabilità penale sarebbe vostra?

MAURO GROTTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Presidente, vorrei spiegare meglio questa cosa.

Dal momento in cui l'impianto di frantumazione accetta il formulario formalmente, il rifiuto è accettato con il codice CER 16 01 06, quindi come pacco non pericoloso, però stiamo dicendo che, alla fine, si tratta di una falsa attestazione del codice CER, in quanto troviamo ancora elementi di pericolosità all'interno del pacco auto, che non sempre riusciamo a vedere all'atto di accettazione e che notiamo anche in sede di trattamento, individuandoli e facendoci anche carico di questi elementi di pericolosità.

PRESIDENTE. Nella lavorazione industriale, non c'è modo di sapere l'origine del materiale, cioè, da un certo punto in poi, nella filiera non si capisce più da dove venga il materiale.

MAURO GROTTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Esatto, presidente. Per esempio, un impianto come quello dell'Italferro del signor Fiori, in media, ritira e tratta 1.200 o 1.300 auto al giorno, quindi è materialmente impossibile individuare i dieci pacchi o le

dieci vetture che non sono conformi, per esempio, al 209 o ad altro, all'interno del trattamento al ritiro. È veramente impossibile farlo, anche perché riceviamo i veicoli che sono pressati e già in forma di cubo, quindi non sappiamo l'origine di questo materiale.

STEFANO VIGNAROLI. In generale — non mi riferisco solo a voi — nelle acciaierie, secondo voi, che cosa va a finire? Ci finisce tutto materiale conforme oppure, secondo voi, la percentuale di impurità è molto alta?

Vorrei sapere qual è il vostro recupero materia e se è previsto un investimento per aumentarlo.

MAURO GROTTO, *Presidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Essendo dotati delle migliori tecniche disponibili, come prevede appunto l'autorizzazione integrata ambientale, dai nostri impianti di frantumazione produciamo un *end-of-waste* che corrisponde ai criteri dettati dal regolamento europeo n. 333/2011. Rispettiamo tutte le prescrizioni e siamo inferiori al 2 per cento di impurità all'interno del nostro *end-of-waste*, una categoria di rottame che si chiama « proler », che finisce direttamente in acciaieria.

In riferimento ad altre tipologie di rottame che non provengono dal trattamento dei veicoli fuori uso e che provengono quasi esclusivamente, per esempio, da raccolte di isole ecologiche, i materiali vengono — ahimè! — intercettati da soggetti a oggi ancora non autorizzati e vengono trattati in maniera approssimativa in impianti che non hanno le migliori tecniche disponibili e che sono solo dotati, per esempio, di una cesoia. La cesoia fa solo una riduzione volumetrica, ma non deferizza e non tratta il rifiuto. Questo viene avviato anche ad acciaierie, che — ahimè! — possono anche ricevere materiale che non corrisponde al regolamento europeo n. 333/2011.

Aggiungo una considerazione: si può fare di più.

Anche l'ultimo rapporto che ha presentato l'ISPRA per quanto riguarda il 2015 sulle percentuali di reimpiego, riciclaggio e

recupero che siamo soggetti a rispettare come Paese Italia sui veicoli fuori uso siamo sotto le cifre imposte dall'Europa.

Già da diversi anni non rispettiamo queste percentuali. Per migliorare, a mio avviso, questa situazione, bisognerebbe prevedere degli incentivi anche di carattere economico su frazioni che oggi finiscono in discarica, come, per esempio, le plastiche. C'è un *mix* di plastiche che a oggi non trova uno sbocco di mercato, quindi bisognerebbe anche provvedere a dare incentivi su questi *mix* di plastiche, in modo avviarli a nuovi mercati. Insomma, quello potrebbe essere anche una soluzione per aumentare le percentuali.

ANGELO COLOMBO, *Vicepresidente dell'Associazione industriale riciclatori auto (AIRA)*. Sono Angelo Colombo e rappresento la ditta Carprometal.

Il presidente Mauro Grotto ha anticipato quello che, purtroppo, volevo evidenziare: una parte di materiale di raccolta proveniente dalle piazzole ecologiche e ambulanti viene indirizzato su aziende che si limitano a processi lavorativi di sola pressatura e cesoiatura e che evitano, pertanto, di separare il residuo inerte dalla materia prima *end-of-waste*. Queste ditte, in base alla certificazione 333, trasformano il rifiuto in materia prima *end-of-waste* e lo convogliano direttamente alle acciaierie.

Di conseguenza, sarebbe opportuno che si facessero controlli mirati sugli operatori che effettuano tali processi lavorativi, in quanto quella tipologia di materiali viene separata solo ed esclusivamente attraverso un processo di frantumazione. Non esistono presse o cesoie o trituratori in grado di svolgere un'attività di separazione.

PRESIDENTE. Abbiamo raccolto questa problematica, per cui cercheremo di capire, anche nell'ambito delle nostre responsabilità, come trasmetterla eventualmente a chi di dovere. Ragioneremo anche su questo tipo di problema che ci sembra di capire sia abbastanza complicato e complesso da affrontare. Tuttavia, nello stesso tempo, si può anche generare un problema di natura economica e di deviazione dei

flussi dei materiali, che, se non vanno negli impianti attrezzati, da qualche parte sicuramente andranno a finire o vengono lasciati in giro oppure sono soggetti a un traffico non proprio lecito. Vi ringraziamo e dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.30.

*Licenziato per la stampa
il 28 febbraio 2018*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA



17STC0030470